

Usos Litorâneos na Região Metropolitana de Fortaleza: Impactos e Conflitos

DIÓGENES, Beatriz H. N., UFC¹
PAIVA, Ricardo A, UFC²

Resumo

O objetivo do artigo é investigar como diversas dinâmicas socioespaciais concorrem para a metropolização de Fortaleza, analisando os vários impactos e conflitos resultantes. Neste passo, pretende-se identificar os processos que regem a urbanização na faixa litorânea da RMF - sobretudo no litoral oeste -, considerados determinantes para a compreensão da estruturação metropolitana atual na área em estudo, avaliando as alterações ocorridas e as causas e efeitos dos investimentos advindos das atividades econômicas e de infraestrutura propostos para essa região, sobretudo aquelas relacionadas às práticas do turismo, da indústria e do mercado imobiliário. A análise dos impactos e conflitos inclui os avanços da urbanização em relação aos ambientes naturais e as unidades de conservação ambiental, bem como a relação entre espaços públicos e privados e entre os urbanos e rurais.

Palavras-chave: Fortaleza, metropolização, espaço litorâneo, turismo, industrialização.

Coastal Uses in the Metropolitan Region of Fortaleza: Impacts and Conflicts

Abstract

The objective of this article is to investigate how diverse socio-spatial dynamics contribute to the metropolization of Fortaleza, analyzing the various impacts and conflicts arising. In this step, the article intends to identify the processes that govern urbanization in the coastal strip of the Metropolitan Region of Fortaleza - especially in the western coast -, considered determinants for the understanding of the current metropolitan structure in the study area, evaluating the alterations occurred and the causes and effects of the investments arising from economic and infrastructure activities proposed for this region, especially those related to tourism, industry and real estate market practices. The analysis of impacts and conflicts includes advances in urbanization in relation to nature and environmental conservation units, as well as the relationship between public and private spaces and between urban and rural areas.

Keywords: g Fortaleza, metropolization, coastal space, tourism, industrialization.

¹ Profa. Adjunto III, Departamento de Arquitetura e Urbanismo – Programa de Pós graduação em Arquitetura e Urbanismo e Design, Universidade Federal do Ceará – UFC

² Prof. Adjunto IV, Departamento de Arquitetura e Urbanismo – Programa de Pós graduação em Arquitetura e Urbanismo e Design, Universidade Federal do Ceará – UFC

1 Introdução

A metrópole cearense tem passado por um processo de urbanização intensa desde as últimas três décadas, em função de múltiplas práticas sociais (econômicas, políticas e cultural-ideológicas), com importantes repercussões espaciais, nas escalas urbana e metropolitana. Essa expansão, que apresenta padrões de crescimento diferenciados, é evidenciada de modo particular no espaço litorâneo da Região Metropolitana de Fortaleza (RMF) – sobretudo aquele na direção oeste da capital -, revelando intensas transformações ocorridas principalmente desde o início deste século. São mudanças advindas da globalização, da reestruturação do sistema produtivo e do incremento das atividades terciárias (com ênfase no turismo); das políticas públicas, intervenções do Estado em infraestrutura e ações do mercado; além da ressignificação da imagem do Ceará por meio da promoção da sua imagem.

Dinâmicas diversas incidem nesse processo. No eixo oeste de expansão metropolitana, ligado ao espaço litorâneo, são várias as atividades que coexistem, tais como:

Tudo isso vem modificando sobremaneira os usos e a ocupação do espaço litorâneo da RMF, gerando impactos sem precedentes nos usos litorâneos pretéritos, como a atividade dos pescadores e suas vilas e antigas tipologias de segunda residência, potencializados mais recentemente pela interseção do turismo com outras dinâmicas socioespaciais.

O objetivo do artigo, portanto, é investigar como essas diversas dinâmicas concorrem para a metropolização de Fortaleza, analisando os vários impactos e conflitos resultantes das atividades supracitadas. Neste passo, pretende-se identificar os processos socioespaciais que regem a urbanização da faixa litorânea da RMF - sobretudo o litoral oeste -, considerados determinantes para a compreensão da estruturação metropolitana atual na área em estudo, avaliando as alterações ocorridas e as causas e efeitos dos investimentos advindos das atividades econômicas e de infraestrutura propostos para essa região, sobretudo aquelas relacionadas às práticas do turismo, da indústria e do mercado imobiliário. A análise dos impactos e conflitos inclui os avanços da urbanização em relação aos ambientes naturais e as unidades de conservação ambiental, bem como a relação entre espaços públicos e privados e entre os urbanos e rurais. Dessa forma, espera-se contribuir com dados e análises de modo a se discutir essa nova realidade e as novas situações que se apresentam, bem como servir de instrumento para subsidiar futuras propostas de planejamento e intervenções mais consistentes para este espaço da Região Metropolitana de Fortaleza.

2 Dinâmicas socioespaciais na Região Metropolitana de Fortaleza

As ações e políticas públicas governamentais no Ceará, desde a reestruturação produtiva decorrente do processo de globalização se direcionam para o incremento de três atividades econômicas estratégicas: o agronegócio, a indústria e o turismo. Embora exista uma tentativa de descentralização, verifica-se uma forte concentração de intervenções e investimentos na Região Metropolitana de Fortaleza. Some-se a isto uma forte atuação do mercado imobiliário e do setor terciário em geral.

As dinâmicas socioespaciais na Região Metropolitana qualifica Fortaleza como uma metrópole híbrida, seja pelas heranças da gênese da metropolização na década de 1970, relacionada à implementação das políticas industriais da SUDENE no contexto de unificação do mercado nacional, seja pela realidade contemporânea, marcada: pelas políticas industriais contemporâneas, relacionada à “guerra fiscal”; o incremento do setor terciário (comércio e serviços), sobretudo os impactos das políticas e ações direcionadas para a fluidez da atividade turística, com desdobramentos no setor imobiliário e; finalmente, o papel de controle de Fortaleza em relação à sua área de influência em variadas escalas, a saber: a região metropolitana, o Ceará e outros estados dos Nordeste (PAIVA, 2011).

A expansão da área metropolitana de Fortaleza ocorre predominantemente a partir dos chamados vetores de crescimento urbano, que correspondem aos principais eixos viários que partem da Capital. São quatro os vetores identificados (Figura 1) (SMITH, 2001). Os três primeiros relacionam-se com as zonas sul e oeste da metrópole, historicamente ligadas às áreas industriais e de habitação popular; o vetor 1 corresponde ao eixo onde se localizam o Distrito Industrial de Maracanaú e conjuntos habitacionais surgidos nas vizinhanças. O vetor 2 configura-se ao longo da BR 116, concentrando as indústrias situadas nos municípios de Eusébio, Horizonte e Pacajus. O vetor 3 se desenvolve em direção ao município de Caucaia e ao longo da faixa litorânea oeste, abrangendo o complexo Industrial Portuário do Pecém. E o vetor 4 situa-se no quadrante sudeste da metrópole, em direção aos municípios de Eusébio e Aquiraz. Constitui o eixo imobiliário mais valorizado e abrange também equipamentos de lazer e turismo.

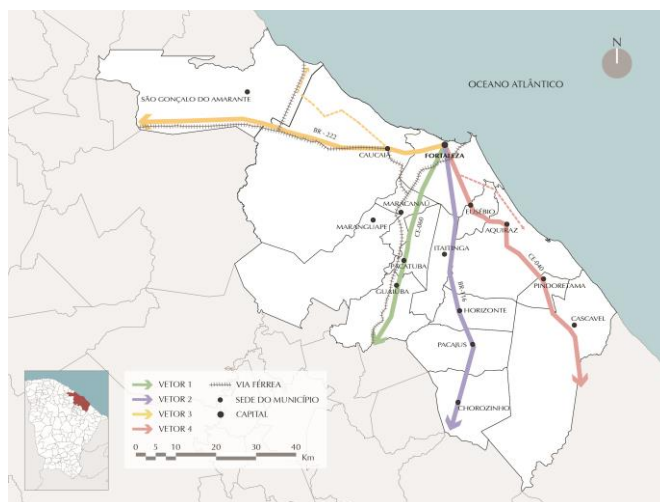


Fig. 1 –Região Metropolitana de Fortaleza – vetores de crescimento urbano e metropolitano
Fonte: elaborado pelos autores

Cada um desses vetores possui características próprias, as quais conferem ao espaço metropolitano e urbano configurações específicas e determinam formas de ocupação e crescimento diferenciados, com temporalidades também distintas.

3 O Eixo Oeste de Expansão Metropolitana

Neste artigo, será analisado o vetor 3, que corresponde ao setor oeste da metrópole e que desde o início deste século vem manifestando mudanças significativas, sobretudo na área relacionada ao espaço litorâneo.

O vetor 3, estabelece a ligação com o município de Caucaia, abrangendo a faixa litorânea e o Complexo Industrial e Portuário do Pecém, situado no limite entre os municípios de Caucaia e São Gonçalo do Amarante. O vetor é composto por um sistema de vias (avenidas e rodovias), tais como:

- a Av. Bezerra de Menezes, que tem início ainda na zona central de Fortaleza, e dá acesso à zona norte do Estado. Continua pela Av. Mr. Hull até o ponto em que, já denominada BR 020, tem início a BR 222. Estas vias possuem escala regional e inter-regional, dirigem-se para Brasília, e e para os estados do Piauí e Maranhão, respectivamente (Figura 2).

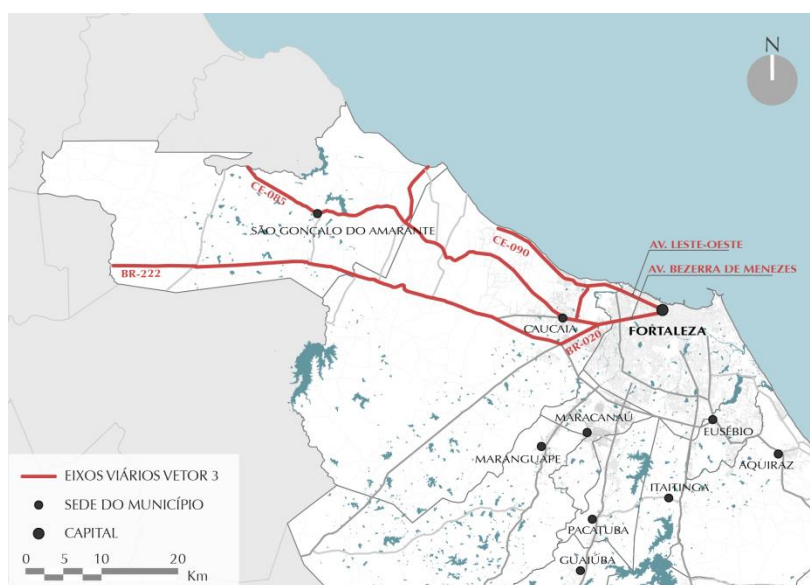


Fig. 2 – Vetor 3 com indicação das principais vias/eixos viários.

Fonte: elaborado pelos autores

- o eixo formado pela av. Leste-Oeste, junto à orla marítima, que se prolonga pela ponte sobre o Rio Ceará até o Icaraí e praias adjacentes, no município de Caucaia, aí já transformado na rodovia CE 090.

- a CE-085, que tem início em Caucaia e segue na direção oeste, com várias entradas (vias secundárias transversais) que levam aos diferentes núcleos litorâneos, além de conduzir também a alguns sítios situados nas imediações. Permite ainda o acesso ao Complexo Industrial Portuário do Pecém, passando por dentro do Distrito do mesmo nome, desempenhando assim papel importante com relação ao incremento da atividade turística e industrial.

O vetor 3, como um todo, apresenta características bastante específicas. Vem se desenvolvendo em etapas, tendo iniciado com a construção de conjuntos habitacionais em área situada às margens da BR 020, entre os Municípios de Fortaleza e Caucaia. A oferta habitacional gerada nessa região tinha como objetivo reduzir o déficit de moradias de Fortaleza e deslocar populações de baixa renda de áreas de valorização imobiliária em potencial.

A etapa seguinte da urbanização deste vetor é a ocupação da faixa litorânea de Caucaia, que se iniciou na praia do Icaraí, na década de 1970, com finalidade de segunda residência, de veraneio e lazer, e que vem se transformando progressivamente em local de moradia principal, determinando uma expansão urbana mais concentrada na zona litorânea compreendida entre as praias do Icaraí e do Cumbuco. A atividade turística, incrementada desde a década de 1990 - - também provoca mudanças substantivas nessa área - desde então chamada Costa do Sol Poente, sobretudo na praia do Cumbuco.

A etapa mais recente de ocupação desse vetor é a que se refere à implantação do Complexo Industrial Portuário do Porto do Pecém – CIPP - instalado na divisa de Caucaia e São Gonçalo do Amarante.

Desde a última década, entretanto, a Via Estruturante do Turismo (CE 085), conforme destacado anteriormente, tem se tornado o principal vetor de deslocamento rodoviário na área, e tem-se observado aí, conforme anunciado por Smith (2001),

um adensamento populacional dentro de vários matizes qualitativos de ocupação, até a faixa destinada ao Complexo Industrial Portuário do Pecém - CIPP, com maiores concentrações urbanas na faixa litorânea a partir do Cumbuco e na área interna de Matões e outros sítios adjacentes (SMITH, 2001, p. 8).

A Via Estruturante CE-085 (Figura 3) constitui uma das principais intervenções no território metropolitano que impulsionaram o crescimento do Vetor Oeste. A via foi construída com recursos do PRODETUR NE I na direção da Costa do Sol Poente a fim de facilitar o acesso às praias localizadas no litoral oeste do Ceará. A construção da rodovia teve por finalidade dinamizar não somente a atividade turística, mas também viabilizar os fluxos relacionados à implantação do Complexo Industrial e Portuário do Pecém, atestando a coexistência de dinâmicas distintas no mesmo eixo de crescimento metropolitano.



Fig. 3 – CE – 085 (Via Estruturante)
Fonte: PRODETUR

O vetor 3 possui, portanto, três ramificações distintas: a primeira prossegue pela BR 222, a segunda corresponde à via que passa junto ao litoral (CE 090). e a terceira acompanha a Via Estruturante (ou CE 085), desde Caucaia até o Porto do Pecém, Esta matriz viária do vetor oeste tem sofrido recentemente algumas alterações e

intervenções com o incremento dos usos litorâneos, tais como: a expansão da duplicação da CE-85, coincidindo com a própria expansão territorial da RMF, com a inclusão de quatro municípios (Paracuru, Paraipaba, Trairi e São Luis do Curu). Esta melhoria de infraestrutura se relaciona também com o fortalecimento do importante pólo turístico do Ceará que é Jericoacoara, facilitando os acessos e o fluxo de pessoas e mercadorias e a ampliação da CE-090 em Caucaia, para acessar grandes empreendimentos turísticos-imobiliários.

A urbanização em curso na faixa litorânea oeste da RMF se relaciona, pois, com a instalação do CIPP, mas também com um processo articulado com outras dinâmicas: o veraneio marítimo (loteamentos, novas e antigas tipologias de residências secundárias); o turismo propriamente dito (hotéis, pousadas, restaurantes, complexos de lazer e resorts); e a expansão imobiliária (condomínios horizontais e oferta de loteamentos diversos).

4 Usos litorâneos no Eixo Oeste

Malgrado a importância do turismo na expansão urbana e metropolitana de Fortaleza, o desenvolvimento do Eixo Oeste é um exemplo típico que comprova que a organização desse território não é exclusivamente relacionada ao turismo, uma vez que a produção e o consumo do suposto “espaço turístico” se insere no processo de reprodução da acumulação capitalista.

Neste sentido, a produção e o consumo do espaço - destinado ao turismo ou não - não se excluem enquanto uso e apropriação. A incidência espacial do turismo coincide com outras práticas sociais contemporâneas, com outros usos e apropriações espaciais, além das preexistências espaciais de herança histórica (PAIVA, 2011, p. 40).

Assim, coexistem no vetor objeto de estudo diversas atividades e usos relacionados ao espaço litorâneo, gerando, por isso mesmo, impactos e conflitos, conforme será analisado na sequência.

4.1 Usos Turísticos

As transformações suscitadas pelo turismo na estrutura metropolitana em geral se manifestam no papel destacado desempenhado pelo aeroporto em conjunto com o sistema viário de Fortaleza e as rodovias litorâneas, responsáveis por impulsionar novas dinâmicas socioespaciais em Fortaleza e na RMF, incrementadas a partir da década de 1990, com uma variedade de intervenções na faixa litorânea (equipamentos e infraestruturas) resultado das ações do PRODETUR/CE I e II. Na chamada “Costa do Sol Poente”, destaque para as obras viárias, como a Ponte sobre o Rio Ceará, que articulou a rede de caminhos mais próxima à orla e a Via Estruturante CE-085, bem como os usos litorâneos na Praia do Cumbuco ligados à implementação de uma diversidade de meios de hospedagem (pousadas, hotéis, empreendimentos turísticos-imobiliários e resorts).

Os usos turísticos no Eixo Oeste se entrelaçam com os usos de lazer da população metropolitana e inclui novas e antigas práticas de veraneio marítimo, que em conjunto foram responsáveis por um processo de conurbação urbana entre Fortaleza e Caucaia, precisamente nos núcleos litorâneos do Pacheco, Iparana e Icaraí, onde se

verifica mais intensamente um processo de transformação de segunda residência em primeira. Nestes locais, a urbanização e as intervenções antrópicas na faixa litorânea devido à construção do Porto do Mucuripe em Fortaleza, comprometeram sobremaneira o uso e apropriação destas praias metropolitanas, prejudicadas em função do assoreamento cumulativo e consequente degradação ambiental do litoral oeste.

Na Tabuba e, sobretudo, no Cumbuco, núcleos litorâneos localizados também em Caucaia, os usos turísticos são mais evidentes, por meio de práticas de lazer e entretenimento, face uma maior apropriação dos espaços naturais, como o mar, as lagoas e lagunas, bem como as dunas, recursos naturais francamente mais preservados e institucionalizados como Unidades de Conservação, que passou a ser condição essencial para a preservação dos atrativos turísticos.

Os conflitos e impactos no Cumbuco condicionados pelo turismo se manifestam tanto no núcleo pré-existente de pescadores, onde se verifica uma significativa oferta de serviços voltados para turistas (lojas, pousadas, mercadinhos, passeios de buggy, etc), alterando a fisionomia do ambiente construído e a sua interface com o meio ambiente e a própria dinâmica habitacional, como nos grandes vazios litorâneos, insumos e condição importante para implementação de grandes empreendimentos turísticos-imobiliários, como o Cumbuco Golf Ville, com alguns hotéis já consolidados e com uma grande infraestrutura instalada (Figura 4).

No município de São Gonçalo do Amarante, a Praia do Pecém, devido à presença do CIPP, não sofre os impactos da atividade turística como na Praia da Taíba, onde coexistem as habitações da população nativa, as antigas tipologias de segunda residência e os novos empreendimentos turísticos.

Nos municípios recém incorporados à RMF, destaque para Trairí, que abriga a Praia de Flexeiras e tem atraído um fluxo significativo de turistas e veranistas, com acesso facilitado pela expansão da duplicação da CE-085. Nota-se que as motivações para viagem no eixo tem se intensificado com as práticas de turismo e lazer náutico, como o “kitesurf”, abrangendo importantes competições nacionais e internacionais.



Fig. 4 – Vila Galé resort, localizado no Cumbuco
Fonte: Vila Galé

Enfim, a “urbanização turística” é uma realidade que se consolidou na área e caracteriza-se pelo seu caráter linear ao longo da costa, modificando os espaços existentes e se apropriando das localizações mais privilegiadas, exacerbando, assim, os processos históricos de fragmentação e segregação socioespacial.

4.2 Usos Industriais: a instalação do CIPP e a intensificação da urbanização no oeste metropolitano

O Complexo Industrial Portuário do Pecém “Governador Mário Covas” (Figura 5) foi inaugurado em março de 2002. Está situado ao noroeste da RMF, entre os Municípios de Caucaia e S. Gonçalo do Amarante, a cerca de 60 km da Capital.



Fig. 5 – Porto do Pecém - CIPP
Fonte: Google Earth

A instalação do CIPP constitui um dos investimentos de maior impacto no território metropolitano, concebido pelo Governo Estadual como uma estratégia para incrementar, além do setor industrial, diversos setores da economia do Ceará. O planejamento do porto de forma integrada foi concebido para propiciar operações eficientes, com acessos rodoviários e ferroviários independentes dos problemas de conurbações urbanas e criar um novo polo industrial na Região Metropolitana de Fortaleza.

Foi idealizado para possibilitar o escoamento da produção, sobretudo aquela proveniente do agronegócio, além da possibilidade de ampliar os mercados e diversificar a pauta de exportações, contribuindo assim para aumentar a participação do Estado no PIB brasileiro. Os desdobramentos positivos da instalação do CIPP na economia local estão relacionados com a geração de emprego e renda, bem como o aumento do comércio e infraestrutura necessária para atrair outros investimentos. Há, portanto, a previsão de maior concentração de pessoas em busca de trabalho, intensificando a expansão urbana nessa área e ampliando o espaço metropolitano.

Embora as ações industriais do complexo ainda não estejam inteiramente consolidadas, algumas já se encontram em pleno funcionamento, assim como grande parte da infraestrutura de apoio, o que tem transformado o CIPP num dos principais polos de desenvolvimento contemporâneo da RMF. Atualmente, quase duas décadas

depois de sua instalação, conta com oito empresas em operação e oito em fase de instalação.

Em 2013 foi inaugurada no CIPP a primeira Zona de Processamento de Exportação (ZPE) do Brasil em operação. A ZPE está instalada inicialmente em uma área 576 hectares, com área total prevista de 4.271,41 hectares, no município de São Gonçalo do Amarante, e fica a 20 quilômetros do cais do porto.

Outros grandes investimentos em infraestrutura vêm sendo realizados pelos Governos federal e estadual como apoio ao CIPP, como a Ferrovia Transnordestina, a implantação do Terminal de Múltiplo Uso, a previsão de um aeroporto de cargas do Pecém e outras obras relacionadas à logística, energia e desenvolvimento urbano.

Como se pôde constatar, conforme observação empírica, a instalação recente do CIPP e do Porto do Pecém tem implicado, sobretudo nos últimos anos, numa transformação substancial na área, com grande afluxo de trabalhadores, inclusive de estrangeiros, como coreanos, conforme atestam os diversos estabelecimentos instalados nas imediações, como restaurantes, pousadas e lojas voltados para essa população, além da oferta de inúmeros loteamentos para os futuros habitantes.

No que se refere ao terminal portuário do Pecém, que faz parte do CIPP (Figura 6) e é administrado pela Ceará Portos, empresa do Governo do Estado, ele foi concebido para propiciar operações portuárias mais eficientes e competitivas, com facilidade de acessos rodoviários e ferroviários e também para dar suporte à movimentação do Complexo Industrial do Pecém.



Fig. 6 – Porto do Pecém - CIPP
Fonte: Google Earth

As principais cargas embarcadas são frutas, calçados, pescados, couros e produtos têxteis e são importados insumos siderúrgicos, granéis líquidos e gás natural. O porto é um terminal *off shore*, não carece de dragagem e possui custos operacionais baixos, constituindo um diferencial entre os portos do Nordeste, além da vantagem de localização em relação aos portos da Europa e dos Estados Unidos.

CEARÁ PORTOS COMPANHIA DE UTILIZAÇÃO PORTUÁRIA DO CEARÁ		COMPARATIVO DOS TOTAIS MOVIMENTADOS TERMINAL PORTUÁRIO DO PECÉM					SETEMBRO EM TONELADAS	
ANO	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Δ Variação	
MÊS							2017-2016	%
Janeiro	320.600	399.419	457.844	712.748	766.447	1.357.791	591.344	77%
Fevereiro	283.243	367.056	610.206	897.538	582.621	1.515.370	932.749	160%
Março	334.952	325.347	798.079	728.805	740.672	1.303.742	563.069	76%
Abril	420.630	296.399	743.725	583.457	706.179	914.550	208.371	30%
Mai	281.796	362.979	967.721	546.444	575.810	1.377.794	801.984	139%
Junho	327.178	510.424	708.086	465.778	913.095	1.187.645	274.550	30%
Julho	392.966	504.159	666.569	484.379	782.706	1.215.531	432.826	55%
Agosto	277.511	628.822	672.495	474.066	979.358	1.292.275	312.916	32%
Setembro	416.009	595.344	805.786	597.021	1.131.413	1.495.885	364.472	32%
Outubro								
Novembro								
Dezembro								
Total	3.054.885	3.989.951	6.430.510	5.490.238	7.178.303	11.660.584	4.482.281	62%
Média Mensal	339.432	443.328	714.501	610.026	797.589	1.295.620	498.031	62%

Quadro 1 – Movimentação do Porto do Pecém (2012-2017)

Fonte: Ceará Portos

Os dados da tabela acima demonstram o incremento significativo dos totais movimentados no Porto do Pecém nos últimos cinco anos, revelando em 2017 um acréscimo de aproximadamente 70% com relação ao ano anterior, confirmando, portanto a importância das operações aí realizadas.

Desde a sua criação, o CIPP tem como objetivo criar um “retroporto” de amplo espectro (siderúrgica, refinaria, termelétricas e indústrias petroquímicas, etc.) de modo a consolidar um conglomerado industrial que modifique a ocupação da área, transformando-a em zona urbanizada autônoma, definida pela concentração de pessoas, geração de empregos, etc. Nos primeiros anos, esta urbanização limitava-se à polarização aos arredores do porto propriamente dito, entretanto, ultimamente, essa situação vem se alterando e a área urbanizada vem se expandindo progressivamente.

Prevê-se, portanto, que deverá ocorrer significativa mudança em todo o setor, inclusive nas vias que dão acesso ao Complexo, quando os empreendimentos previstos estiverem efetivamente em funcionamento, atraindo população vultosa, pelas oportunidades de empregos gerados. As características do lugar estão sendo modificadas substancialmente e já se percebe um acréscimo significativo da área urbana.

Ainda em relação à atividade industrial, verifica-se a implantação de parques eólicos em grandes extensões do território, o que confere ao Ceará o segundo lugar nacional na geração de energia eólica. Muitos deles localizados na Costa Oeste, como nas praias da Taíba e do Pecém, no município de São Gonçalo do Amarante.

4.3 Usos Imobiliários:

Como visto até aqui, importantes dinâmicas de transformação urbana atuam ao longo do eixo oeste de expansão metropolitana, sobretudo na faixa litorânea. Um aspecto a se considerar é que essas dinâmicas são resultado, em grande parte, da articulação entre a atuação do capital imobiliário e a do Poder Público.

Devido ao aumento do fluxo de pessoas, decorrentes das atividades industriais e turísticas, conforme citado, verifica-se o surgimento de duas frentes de desenvolvimento imobiliário: a primeira relacionada ao turismo, notadamente junto à orla, com novas tipologias de residência secundária, compondo os empreendimentos turístico-imobiliários e estruturas híbridas voltadas para o turista e o veranista; a segunda, localizada junto à CE-085. A reformulação e duplicação da via alterou a acessibilidade a uma grande parte da Metrópole, ocasionando valorização quase imediata do local e, conseqüentemente, atraindo a atenção do setor imobiliário, que passou a oferecer opções voltadas para primeira residência, na forma de loteamentos e condomínios fechados.

É intensa a atuação do mercado imobiliário na área, dinâmica evidenciada pela grande quantidade de *stands* e *outdoors* ao longo da rodovia, anunciando os diversos empreendimentos lançados nas imediações, tendo como apelo principal a proximidade do CIPP e das praias, na faixa litorânea. Esse fenômeno aponta, por um lado, a valorização da área, em consequência da abertura da via, e, por outro, uma tendência de futura ocupação, em virtude da facilidade de acesso e também da proximidade do CIPP, o qual deverá atrair grande contingente de trabalhadores.

Esses empreendimentos são implantados de forma dispersa em toda a área, resultado de um intenso processo de parcelamento do solo pela transformação de propriedades rurais em loteamentos, fenômeno que contribui para o espraiamento da área urbanizada metropolitana (DIOGENES, 2012, p. 214).

Com relação à atividade turística, os capitais imobiliário e turístico estão intimamente relacionados, sendo responsáveis pela transformação do espaço litorâneo dessa parte da Metrópole. Essa parceria é percebida nos diversos lançamentos que surgem ao longo da orla, desde os resorts integrados (que abrangem estruturas diversificadas de meios de hospedagem, loteamentos, segundas residências, e equipamentos de comércio e serviços), aos terrenos e condomínios de lazer.

Esses empreendimentos, que envolvem investidores de grande porte, modificam a lógica de valorização da terra e resultam na alteração do espaço junto às zonas de praia, contribuindo para expandir a urbanização na faixa litorânea. A atividade turística e imobiliária aí desenvolvida, ao gerar novos usos e formas de ocupação, é responsável pelo surgimento de novas espacialidades e novos fluxos metropolitanos.

5 Considerações Finais

Os usos, a ocupação e a expansão do território da RMF têm gerado impactos sem precedentes nos usos litorâneos pretéritos, como a atividade dos pescadores e suas vilas e antigas tipologias de segunda residência, transformações potencializados mais recentemente pela inserção do turismo juntamente com outras dinâmicas socioespaciais, como a indústria, o porto e as atividades imobiliárias.

Os impactos e conflitos se referem também aos avanços da urbanização em relação aos ambientes naturais e as unidades de conservação ambiental, bem como à relação entre espaços públicos e privados e entre os urbanos e rurais.

Pelo que se pôde observar, com a análise do vetor oeste, os grandes eixos viários que partem de Fortaleza direcionam, de certa forma, a expansão urbana e metropolitana, a qual se relaciona diretamente com a concentração de infraestrutura econômica (industrial e turística), seguida de perto pela intensa dinâmica imobiliária e fundiária que sempre acompanha os investimentos públicos e privados, deles se beneficiando e se concentrando cada vez mais próximo ao litoral, se apropriando das localizações mais privilegiadas.

Em síntese, o vetor oeste constitui um dos eixos de expansão metropolitana mais dinâmicos de Fortaleza, ao concentrar diversos usos em função dos investimentos, da transferência de capital, dos fluxos de pessoas e mercadorias, além das ações e políticas do poder público e do mercado. No entanto, estas transformações revelam conflitos que impactam as preexistências socioespaciais e reproduzem um processo de produção do espaço urbano e metropolitano contraditório e desigual.

Referências

Diógenes, Beatriz. H. N. **Dinâmicas urbanas recentes da área metropolitana de Fortaleza**. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo). São Paulo: FAUUSP, 2012.

PAIVA, R. A. **A metrópole híbrida: o papel do turismo no processo de urbanização da Região Metropolitana de Fortaleza**. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) São Paulo, FAUUSP.

REIS, Nestor Goulart. **Notas sobre urbanização dispersa e mudanças no tecido urbano**. São Paulo: Via das Artes, 2006.

REIS, Nestor Goulart & Tanaka, M. S. **Brasil: estudos sobre dispersão urbana**. São Paulo: LAP/FAUUSP, 2007.

SMITH, Roberto. **A dinâmica da RMF e os vetores da expansão territorial**. Mimeo. Fortaleza, 2001.