



ARTICLES/ARTIGOS/ARTÍCULOS/ARTICLES

**A importância da Praia do Futuro para o desenvolvimento  
do turismo de sol e praia em Fortaleza, Ceará, Brasil**

**Doutor Davis Pereira de Paula**

Pesquisador Associado ao Laboratório de Geologia e Geomorfologia Costeira e Oceânica da Universidade Estadual do Ceará. Avenida Paranjana 1700, Itaperi, CEP.: 60740-000, Fortaleza-CE, Brasil. **E-mail:** davispp@yahoo.com.br

**Doutor Jäder Onofre de Moraes**

Professor Titular do curso de Geografia da Universidade Estadual do Ceará - UECE. Professor do Programa de Pós-Graduação em Geografia da UECE. Bolsista de Produtividade em Pesquisa do CNPq. Avenida Paranjana 1700, Itaperi, CEP.: 60740-000, Fortaleza-CE, Brasil. **E-mail:** jaderonofre@gmail.com

**Doutor João Manuel Alveirinho Dias**

Centro de Investigação Marinha e Ambiental, Universidade do Algarve, Campus de Gambelas, 8005 Faro, Portugal. **E-mail:** jdias@ualg.pt

**Doutor Óscar Ferreira**

Centro de Investigação Marinha e Ambiental, Universidade do Algarve, Campus de Gambelas, 8005 Faro, Portugal. **E-mail:** offerreira@ualg.pt

ARTICLE HISTORY

**Received: 28 August 2012**  
**Accepted: 11 December 2012**

**PALAVRAS-CHAVE:**

Turismo  
Elementos tangíveis e intangíveis  
Aeroporto  
Barracas de praia  
Capacidade de carga

RESUMO

O turismo é uma das principais atividades econômicas do mundo moderno. A concepção de turismo de massa está ligada ao desenvolvimento do transporte de massa (veículos e aeronaves), tendo grande ascensão a partir da segunda metade do século XIX com a ampliação das companhias aéreas de passageiros, melhoramento das infraestruturas turísticas (hotéis, restaurantes, marinas, terminais marítimos e rodovias), qualidade de serviços e

comunicação. Este estudo teve por objetivo investigar como o turismo de sol e praia se desenvolveu em Fortaleza, em especial, na região da Praia do Futuro. Em uma amostragem de campo foi possível observar que essa modalidade de turismo é dependente dos elementos tangíveis, sendo o aeroporto internacional o grande dinamizador dos fluxos (pessoas), enquanto que as barracas de praia são as principais estruturas de desenvolvimento da atividade econômica. Fortaleza ao longo do tempo evolui de um simples porto para uma cidade inserida na malha global do turismo.

---

**KEY-WORDS:**

tourism  
Tangible and intangible elements  
Airport  
Beach huts  
Capacity

**ABSTRACT – THE IMPORTANCE OF PRAIA DO FUTURO FOR THE DEVELOPMENT OF TOURISM OF SUN AND BEACH IN FORTALEZA, CEARÁ, BRAZIL.** In addition to the agricultural process, removal of native vegetation for growing pasture contributed to environmental degradation of savanna areas in the aspects of soil, flora and fauna. Forest restoration process for recovery of degraded areas is needed, but before it is important to assess the situation and the stage in which the native forest and the area to be reclaimed. Given this, the aimed to compare the physical-hydric soil attributes occupied by degraded pasture and native forest in the savanna of Brazil. The experiment was held between October 2011 and March 2012, and conducted in completely randomized design, with five repetitions. We analyzed the soil density, porosity of soil, water infiltration in the soil and surface runoff. The soil occupation affected the physical-hydric soil attributes. Areas occupied by degraded pasture provided higher densities of soil and surface runoff; and smaller total porosities and basic infiltration rates in relation to areas occupied by native forest. Height increase hasty provided increased surface runoff independent of ground cover.

---

**PALABRAS-CLAVE:**

Turismo  
Elementos tangibles e intangibles  
Aeroporto  
Cabañas de playa  
Capacidad de carga

**RESUMEN – La importancia de la Playa del Futuro para el desarrollo del turismo de sol y playa en Fortaleza, Ceará, Brasil.** El turismo es una de las principales actividades económicas del mundo moderno. El concepto de turismo de masa está vinculado al desarrollo del transporte de masa (vehículos y aviones), teniendo gran ascenso a partir de la segunda mitad del siglo XIX con la expansión de las compañías aéreas de pasajeros, mejora de las infraestructuras turísticas (hoteles, restaurantes, marinas, terminales marítimas y carreteras), calidad de servicios y la comunicación. Este estudio tuvo como objetivo investigar cómo el turismo de sol y playa se ha desarrollado en Fortaleza, en particular, en la zona de la Playa del Futuro. En un muestreo de campo se pudo observar que esa modalidad de turismo depende de los elementos tangibles, siendo el aeropuerto internacional el gran

promotor de los flujos (de personas), mientras que las cabañas de playa son las principales estructuras de desarrollo de la actividad económica. Fortaleza a lo largo del tiempo evolucionó a partir de un puerto simple para una ciudad insertada en la malla global del turismo.

---

## Introdução

Atualmente o turismo é umas das principais atividades (econômica, social e cultural) do mundo moderno, estando em constante crescimento. Mais recentemente, esse dinamismo econômico – por assim dizer – do turismo se estendeu aos países em desenvolvimento (ou emergentes) (BURAK et al., 2004; DAVENPORT; DAVENPORT, 2006). Há para notar países como Itália, França, Portugal e Espanha que, outrora, pautaram e continuam a pautar suas economias nesse modelo de desenvolvimento econômico (HOLDER, 1998; MELO et al., 1999). De forma genérica, este desenvolvimento teve como consequências, em muitos casos, aumento da poluição dos rios e mares, ampliação de desflorestação e desmatamento, destruição e impermeabilização de dunas, ocupação desordenada das faixas de praia, erosão costeira, dentre outros. Eis que os países emergentes, que apresentavam ainda recursos naturais atrativos, se inseriram nesse fluxo global de lazer e diversão, regulando-o a partir do modelo europeu – ainda que este, visivelmente, apresentasse indícios de insustentabilidade ambiental (BAIMAI; DANIEL, 2009).

O turismo tornou-se ao longo da década de 1950 uma atividade massiva, popular e global que foi acentuado ao longo das décadas de 1970 e 1980 (RUSCHMANN, 2000). O mesmo autor também destacou que o rápido crescimento do turismo provocou a saturação de inúmeros destinos e o surgimento de outros, especialmente, os tropicais (caso do Brasil).

Em 2011, houve mais de 983 milhões de chegadas de turistas internacionais em todo mundo, um crescimento de 4,6% em relação ao ano de 2010 (UNWTO, 2012). Conforme dados publicados pela UNWTO (*World Tourism Organization*) em 2012, a Europa responde por mais da metade de todas as chegadas de turistas internacionais, enquanto que a Ásia responde por mais de 20%. A UNWTO também estimou que as receitas internacionais advindas do turismo, em 2011, superaram 1 bilhão de dólares, correspondendo a um crescimento de 3,9%. Nesse contexto, os destinos tropicais tornaram-se mercadorias globais do turismo, devido essencialmente ao clima (quente o ano todo), às praias paradisíacas, à água do mar sempre quente, aos voos diretos, à infraestrutura hoteleira, aos restaurantes, aos bares e às barracas de praia.

No Brasil, as frentes marítimas (Fortaleza, Recife, Salvador, Maceió) estão sendo incorporados massivamente à política imobiliária através da especulação gerada pelo desenvolvimento do turismo de sol e praia (CORIOLANO; ALMEIDA, 2007). No caso da cidade de Fortaleza, o turismo é um dos principais agentes dinamizadores de transformações na paisagem costeira da cidade. Para alguns autores (KRIPPENDORF, 2004; JÚNIOR; FERREIRA, 2009), as artificializações

impostas ao ambiente natural fazem com que os atrativos turísticos pretéritos (ligados a beleza cênica) sejam substituídos por espetáculos artísticos, casas de show e barracas de praia. Assim, o lugar (paisagem natural) é substituído pelo não-lugar (barracas de praia) que representa as modificações antropogênicas na paisagem, resultantes do processo de desterritorialização (HAESBAERT, 2004).

O turismo é uma atividade que na sua essência desponta a partir da integração entre os elementos tangíveis e intangíveis (JONES; LOCKWOOD, 2002; VASSILIADIS, 2008). O produto turístico é baseado num conjunto de serviços e experiências (ASHWORTH; VOOGT, 1990; GUNN, 1988; MURPHY, 2000; VASSILIADIS, 2008). Assim, os principais elementos tangíveis incluem alojamento, transporte e outros componentes de uma indústria da hospitalidade, enquanto que os principais elementos intangíveis correspondem ao propósito ou motivação para se tornar um turista (e.g.: como o relaxamento, o descanso, a oportunidade de conhecer novas pessoas e experimentar outras culturas, ou simplesmente para fazer algo diferente e ter uma aventura) (ALBAYRAK et al., 2010).

O fluxo turístico é segmentado em modalidades. No caso dos destinos tropicais, o principal segmento está ligado ao turismo de sol e praia (*sun and beach tourism*). Essa modalidade de turismo tem na qualidade ambiental a principal fonte de atratividade turística. Portanto, este trabalho investigou como o turismo de sol e praia é praticado em Fortaleza, considerando a Praia do Futuro como território de múltiplos usos e lugar de lazer. Nesse contexto, os elementos tangíveis (principalmente as barracas de praia) formaram a base da análise espacial do estudo.

### Área de Estudo

A cidade de Fortaleza, capital do Estado do Ceará, está localizada na região Nordeste do Brasil, na Costa Atlântica, a aproximadamente  $-3^{\circ}43'02''$  (latitude) e  $38^{\circ}32'25''$  (longitude), a posição geográfica da cidade, logo abaixo da linha do Equador, lhe confere uma posição estratégica como destino turístico de europeus e americanos. Fortaleza é considerada o portão de entrada do Atlântico Sul, a rota mais curta do Brasil para a Europa e os Estados Unidos (apenas 9 dias por via marítima e 7 horas por via aérea), credenciando a cidade ao desenvolvimento do comércio e do turismo (lazer, negócios e eventos) (Paula et al., 2012).

Fortaleza é a quinta cidade mais populosa do Brasil com mais de 2,4 milhões de habitantes. A sua densidade demográfica (quase 8 mil hab/km<sup>2</sup>) é a maior dentre as capitais litorâneas do Brasil (IBGE, 2010). O clima da cidade é tropical quente e úmido com chuvas de verão. A temperatura média anual é de 26° sem grandes oscilações climáticas, condicionante natural que a torna uma das cidades turísticas mais visitadas do país. Em 2011, recebeu mais de 2,8 milhões de visitantes, dos quais, 8% eram turistas internacionais (SETUR, 2011).

O litoral de Fortaleza possui mais de 30 km de extensão, sendo formado por praias arenosas que são limitadas pela urbanização (calçadões, enrocamentos, estradas, portos e marinas), tornando-o um litoral completamente artificializado, com exceção da Praia do Futuro que mesmo utilizada massivamente pelo turismo

conserva um estado prístino, algo que não é comum ao restante desse litoral (Paula et al., 2012).

A Praia do Futuro possui mais de 6 km de extensão, sendo limitada pelo rio Cocó (a leste) e pelo Porto do Mucuripe (a oeste) (Figura 1). De forma geral, as praias da orla são caracterizadas pela reduzida faixa de praia, em média 45 m de largura, enquanto que na Praia do Futuro, a faixa útil de praia utilizada para fins recreacionais é de quase 100 m. A densidade demográfica da região da Praia do Futuro (menos de 5 mil hab/km<sup>2</sup>) é considerada baixa em comparação com outros trechos costeiros que ultrapassam 8 mil hab/km<sup>2</sup>. Essa praia foi indicada como objeto desse estudo por retratar uma frente litorânea urbana em que o turismo de sol e praia praticado em barracas de praia é o principal atrativo para os seus visitantes.

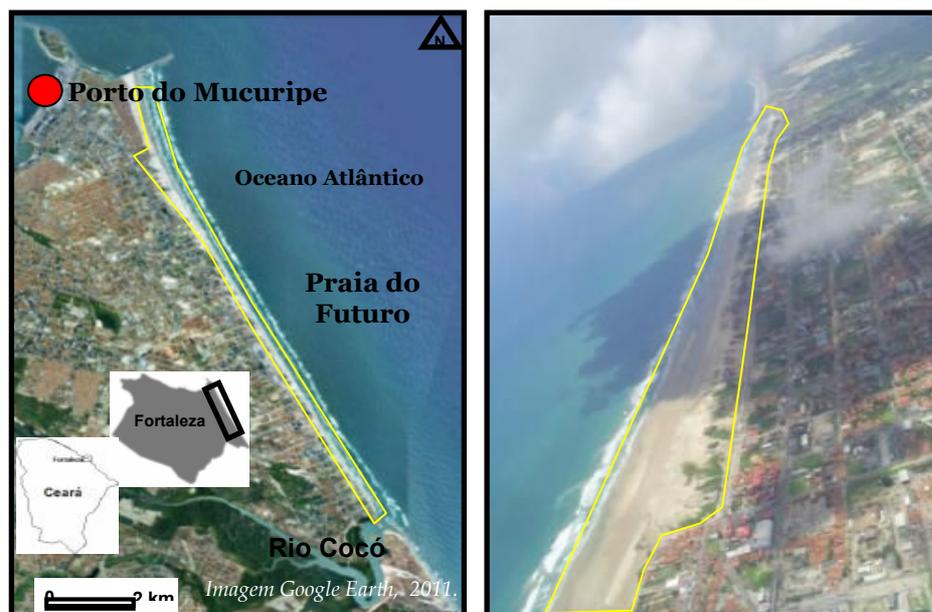


Figura 1. Localização da Praia do Futuro no litoral leste de Fortaleza.

### **Materiais e Métodos**

A determinação do fluxo visitante para o Estado do Ceará via Aeroporto Internacional de Fortaleza foi caracterizado a partir dos dados disponibilizados na plataforma *on-line* da Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária - Infraero e da Secretaria de Turismo do Estado do Ceará - SETUR. Os dados referentes à movimentação de visitantes (nacionais e internacionais) foram incorporados em um banco de dados em formato *Access*, permitindo uma análise integrada das variáveis quali-quantitativas através do *software Matlab*.

No intuito de caracterizar a situação atual das barracas da Praia do Futuro procedeu-se, entre os meses de julho e agosto de 2010, a um cadastramento das barracas de praia. O procedimento metodológico consistiu em uma caminhada por toda a extensão da praia, em que todas as barracas foram referenciadas com

um código numérico e com sua respectiva posição geográfica (latitude e longitude) adquirida com uso de um DGPS (*Differential Global Positioning System/GTRG2/GLONASS*). Nesse momento também se procedeu a uma avaliação da situação cadastral (ativada, desativada e em construção) de cada barraca de praia. Essas informações foram associadas aos dados do georreferenciamento das barracas para gerar um banco de dados interativo em ambiente do Sistema de Informação Geográfica - SIG, permitindo avaliar as informações por meio de temas que podem ser inseridos em mapas temáticos.

Na transferência das informações do DGPS para o banco de dados, utilizou-se o *software GTR Processor*, que permite a integração do banco de dados em ambiente SIG com o *software* de tratamento, no caso o ARCGIS 9.3. Também foram coletadas informações por meio de um questionário ou inquérito, aplicado ao responsável pelo empreendimento. O questionário foi do tipo misto e com escala do tipo *Likert* que permite uma análise psicométrica das opiniões emitidas pelos entrevistados. O universo amostral foi de 85 questionários respondidos. As perguntas abordavam os aspectos estruturais e econômicos dos empreendimentos (barracas de praia).

As informações coletadas por meio do georreferenciamento e dos questionários permitiu classificar as barracas de praia quanto ao seu porte físico. Os empreendimentos construídos na Praia do Futuro foram agrupados em três categorias, são elas: barracas de pequeno porte – BPP, barracas de médio porte – BMP e barracas de grande porte – BGP. Essa classificação considerou os quesitos listados na Tabela 1 elaborada no desenvolvimento dessa pesquisa, haja vista não existir nenhuma menção sobre o assunto na literatura pertinente.

Tabela1. Classificação das barracas da Praia do Futuro quanto à categoria.

Quesitos	Categorias		
	BPP	BMP	BGP
Área ocupada (m <sup>2</sup> )	1.250	1.251-2500	>2.500
Capacidade física (nº de pessoas)	250	251-2.000	>2.000
Nº de funcionários	15	16-35	>35
Parque aquático	Não	Não	Sim

Entende-se por capacidade máxima de frequentadores a lotação das barracas, que é estimada através da contagem do número total de cadeiras (restaurante + sombreiros ou quiosques) disponível por estabelecimento, partindo do princípio que os usuários que ficam de pé estarem apenas em trânsito. O número de cadeiras foi informado pelos responsáveis dos estabelecimentos por meio dos questionários aplicados.

Segundo Da Silva (2002), o cálculo da capacidade de carga física da praia é determinado pela razão entre a área de recreação da praia (m<sup>2</sup>) e o número total de usuários. Para determinar o cálculo da Capacidade de Carga Social da Praia do Futuro - CCSPF foi realizado um levantamento de campo em março de 2010, considerando uma área de 70 m de largura por 100 m de comprimento. A contagem do número de usuários foi realizada a cada hora do dia, utilizando um contador estatístico digital de cinco dígitos. Para facilitar a espacialização dos dados, a Praia do Futuro foi compartimentada em 4 setores, considerando os aspectos naturais, sociais e econômicos. Na validação dos resultados, foi utilizada

a função ANOVA para tratamento estatístico, permitindo realizar uma análise de variância dos dados apresentados.

## Resultados e Discussões

### A importância do transporte aéreo para o desenvolvimento do turismo de sol e praia em Fortaleza

O turismo começou a explorar a mercantilização dos espaços, massificando-os através de uma publicidade que criou no consumidor novas “necessidades”. Como refere Santos (1987) "em lugar do cidadão forma-se um consumidor que aceita ser chamado de usuário". Fortaleza estava atenta ao progresso, às tendências mundiais e às novas oportunidades de negócio, pelo que tentou incrementar o turismo melhorando, designadamente as acessibilidades e criando organismos promotores. No Brasil, o “Plano Real”, iniciado oficialmente em 27 de fevereiro de 1994, trouxe estabilidade política e prosperidade econômica, verificando-se forte amplificação da classe média. Como consequência, quer o turismo interno, quer o externo cresceram de forma significativa (MACIEL, 2006).

O Ceará via sua capital, Fortaleza, passou a integrar o cenário do turismo internacional, em 1998, com a construção do seu aeroporto internacional. Os jornais de Fortaleza passaram a alardear a posição do novo aeroporto no mercado mundial do turismo. O seguinte trecho de matéria foi publicado em 2004 pelo Jornal Diário do Nordeste:

Com sol em abundância, belas praias e um povo hospitaleiro, o Ceará se propõe a ser uma alternativa ao Caribe. A construção do Aeroporto Internacional Pinto Martins, em 1998, elevou o fluxo turístico em 30% e acabou se tornando o marco da consolidação do turismo no Estado. (...) muitos turistas que se encantaram com o local tornaram-se também investidores (...).

O “novo” Aeroporto Internacional Pinto Martins – doravante abreviado por AIPM – foi um dos marcos temporais que impulsionaram a ocupação e o desenvolvimento do turismo em Fortaleza, em especial, o ligado ao litoral. Entre os anos de 1994 e 2010 houve um aumento de cerca de 200% na movimentação de passageiros (Figura 2). De acordo com os dados da SETUR-CE, entre 1995 e 2011 o fluxo turístico nacional aumentou mais de 340%, enquanto que o internacional mais de 570% (Figura 3). Também é perceptível que a partir de 1998 o crescimento da demanda de passageiros foi ascendente com pequenas desacelerações, como a registrada entre os anos de 2002 e 2003, podendo ser reflexo ainda dos atentados de 11 de setembro nos EUA.

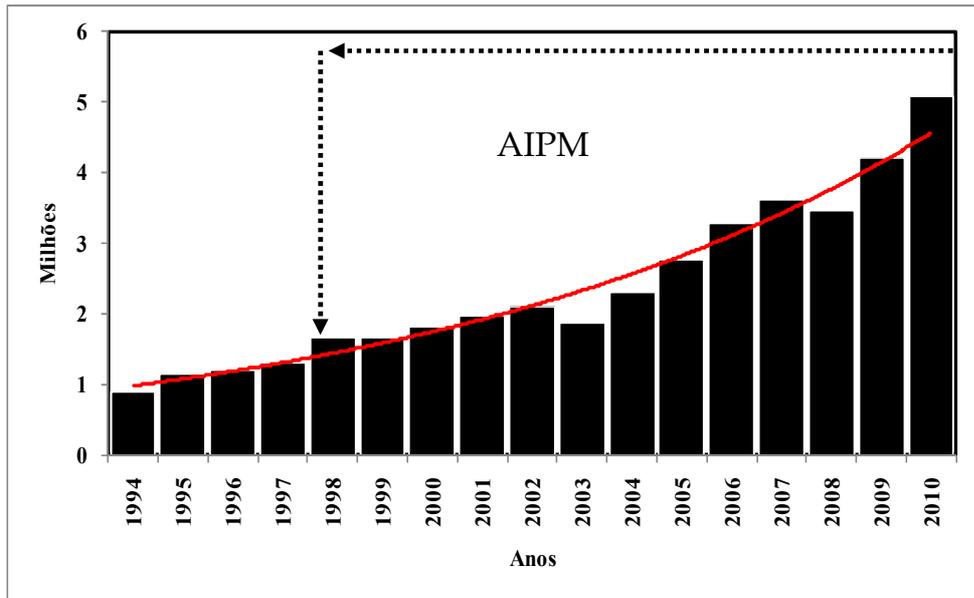


Figura 2. Movimentação operacional de passageiros entre 1994 e 2010 no AIPM. Fonte: Dados extraídos de SETUR-CE (1994-2001) e Infraero (2002-2010).

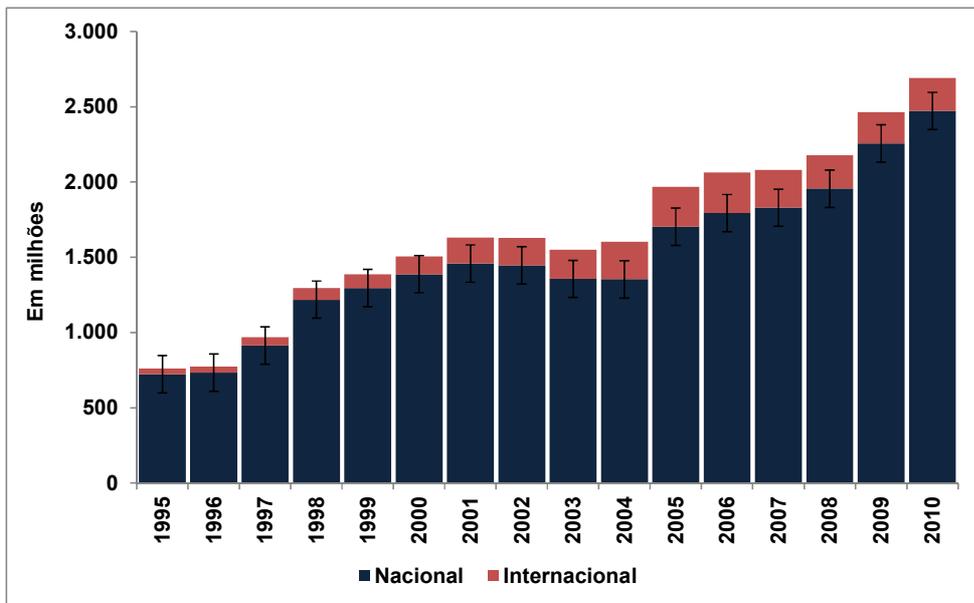


Figura 3. Demanda turística nacional e internacional via Fortaleza entre 1994 e 2010 no AIPM. Fonte: Dados extraídos de SETUR-CE (2011).

O aumento significativo da movimentação de passageiros após a construção do AIPM vem ratificar a importância dos fixos (portos e aeroportos) na dinamicidade dos fluxos (pessoas, mercadorias e investimentos) que repercutem diretamente no

ritmo de transformações impostas à paisagem natural, bem como na sua antropização. Esse novo dinamismo aeroportuário conduziu a adaptações substantivas da rede viária, designadamente através da construção de novas vias de acesso interligando o aeroporto ao litoral, onde se concentra a maior parte dos equipamentos hoteleiros da cidade. Desse modo, paulatinamente a Praia do Futuro perdeu o isolamento a que estava remetida e as suas características de economia de subsistência a partir da construção das vias de acesso que a interligam à cidade. Na realidade, a cidade estendeu-se até a praia e integrou esta zona, que passou a ser a alternativa de futuro para Fortaleza. As atividades tradicionais esmoreceram ou desapareceram à medida que a cidade foi conquistando esta zona, os hábitos e negócios citadinos aí se foram instalando.

### **Incorporação da Praia do Futuro ao turismo de sol e praia de Fortaleza**

O processo de incorporação da Praia do Futuro à malha urbana de Fortaleza não foi tão simples, ocorrendo gradativamente após a construção do Porto do Mucuripe na década de 1940. As condições naturais (extenso cordão de dunas, ventos fortes e oxidação/corrosão dos metais) inibiram o processo de ocupação desse trecho costeiro.

A Praia do Futuro, no final da década de 1960 e início dos anos 1970, era vivenciada (para o trabalho e para o lazer) apenas pela comunidade local devido à falta de acessibilidade. Nesse período surgiram, precariamente, as primeiras barracas de praia (primeira geração), construídas de madeira e sem a menor infraestrutura básica de segurança e higiene. Essas barracas eram frequentadas exclusivamente pela população fortalezense. Além das barracas, alguns clubes sociais também fixaram suas sedes nesta zona. Surgiu a primeira geração de barracas da Praia do Futuro caracterizadas pela total falta de infraestrutura e por não serem edificadas na praia.

Na década de 1980, as novas acessibilidades à Praia do Futuro aproximaram-na ainda mais da cidade, tornando-a a principal zona balnear de deleite dos fortalezenses. O grande afluxo de usuários locais e mais tarde de turistas, ampliou as oportunidades de negócios, promovendo o surgimento da segunda geração de barracas (Figura 4). Agora, localizadas na alta praia e também caracterizadas pela total falta de infraestruturas, seja ela ligada à higiene básica, à qualidade dos alimentos e à segurança dos usuários.



Figura 4. Imagem das barracas da segunda geração na Praia do Futuro construídas de madeira e edificadas na faixa de praia. Fonte: Jornal O POVO 09/03/1983.

A terceira geração de barracas surgiu no final da década de 1980 e atendia a um público diversificado, que transcendia o âmbito local, onde o turista nacional começava a despontar. A grande massa de usuários, porém, advinha da própria cidade e dos municípios vizinhos. Vale destacar que os mesmos problemas que afligiram as gerações passadas também se perpetuaram nessa geração. O agravante ficou por conta do desmonte das dunas frontais, dando início aos conflitos entre barraqueiros e o poder público municipal, preocupado com a ocupação desordenada da praia e o desequilíbrio ambiental proporcionado pela edificação/degradação dos corpos dunares.

O início dos anos 1990 foi marcado pelo incremento do turismo interno, que teve na região Nordeste, o seu principal destino. Na incorporação definitiva do turismo como atividade econômica surgiram as barracas da quarta geração, dotadas de melhores condições estruturais e de higiene básica. A partir de 1998, ano de inauguração do AIPM, a demanda de turistas nacionais e estrangeiros para o Ceará via Fortaleza aumentou consideravelmente, situação que contribuiu para sensíveis mudanças na qualidade dos empreendimentos e dos serviços prestados. As barracas de praia passaram por uma nova adequação física e logística para atenderem as demandas de um público mais exigente, sendo incorporados novos serviços e atrações, como: rede bancária, sala de massoterapia, parque aquático, parque infantil, loja de conveniência, salão de beleza, palco para shows, bar molhado, sauna, dentre outros. Todas as mudanças incorporadas pelas barracas de praia caracterizam a quinta geração de barracas (Figura 5).

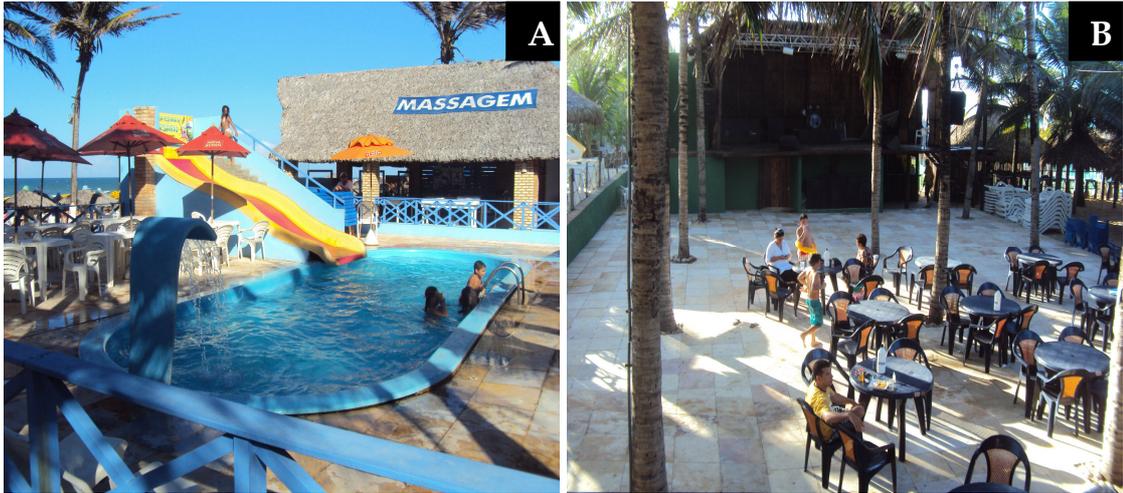


Figura 5. A quinta geração de barracas é caracterizada pelo incremento de novos serviços e atrações.  
A) Parque aquático e B) Espaço com palco para shows musicais e humorísticos.

### **Consolidação das barracas de praia como principal atrativo da Praia do Futuro**

#### **- Período de construção**

Entre as décadas de 1950-1960 foram construídas menos de 4% das barracas de praia, face à falta de acessibilidade. Na década de 1970, foram criadas as primeiras vias de acesso interligando a cidade à Praia do Futuro, período em que foram construídas mais de 15% das barracas. A década de 1980 foi marcada pela massiva construção desses equipamentos de praia, mais de 40% de todas as barracas foram erguidas nesse período. Nas décadas de 1990 e 2000, o índice de novas construções diminuiu em virtude, especialmente, do maior rigor na liberação de novas licenças ambientais e do valor das taxas a serem pagas à Prefeitura Municipal. De certo é que boa parte dos empreendedores preferiram comprar equipamentos antigos e já licenciados e reformá-los, evitando assim o trâmite legal e moroso (Figura 6).

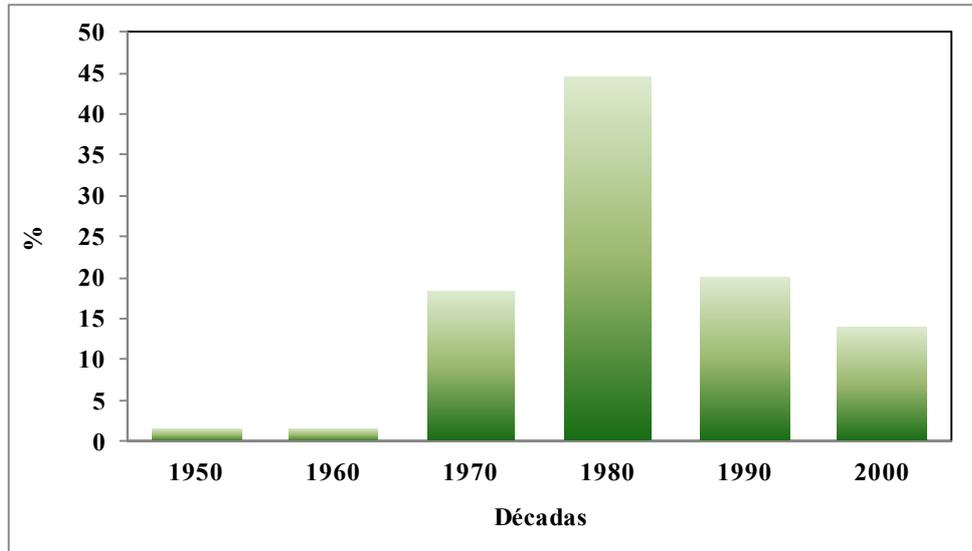


Figura 6. Gráfico referente ao período de construção das barracas da Praia do Futuro.

### - Situação

Foram recenseadas 111 barracas, o que conflita com as informações da Associação dos Empresários da Praia do Futuro – AEPPF (2010), que contabilizam 126 barracas. Das 111 barracas identificadas, observou-se que 76,6% (85 estabelecimentos) estavam em funcionamento, 20,7% desativadas e 2,7% em construção. Em visita aos estabelecimentos desativados, constatamos que parte encontra-se soterrada pelas areias que transitam da alta praia em direção ao continente, enquanto que as demais servem de moradia para algumas famílias (situação judicialmente irregular) (Figura 7). Cabe destacar que as barracas em construção estavam embargadas pelo Ministério Público Federal – MPF desde 2008 por infringirem normas e padrões de construção em áreas litorâneas.



Figura 7. Imagem do soterramento de algumas barracas de praia que se encontram desativadas.

Na Praia do Futuro, ainda predominam as barracas de pequeno porte (58,8%). Na última década, foi observada a compra e reestruturação desses estabelecimentos, transformando-os, em geral, em barracas de médio porte. As BMP correspondem a mais de 30% dos estabelecimentos de praia e são caracterizadas pela boa infraestrutura. As BGP correspondem a apenas 10% do total dos empreendimentos. Apesar disso são responsáveis pelo maior percentual de atração de usuários nessa praia, elevando tanto a capacidade de lotação da área construída como a capacidade de carga da área natural, ou seja, da praia.

### **Capacidade máxima de frequentadores nas barracas da Praia do Futuro**

Considerando as 85 barracas ativas dessa praia, estima-se que a lotação total seja de aproximadamente 63 mil pessoas. As BMP comportam mais de 50% do público total que procura essa praia para o lazer e diversão e, proporcionalmente, as BGP detêm maior capacidade de acomodação, como está expresso na Tabela 2. A Associação de Barraqueiros da Praia do Futuro estima que 200 mil pessoas passem por essa praia em um final de semana movimentado. O fluxo de pessoas que procuram a Praia do Futuro para práticas de lazer e recreação é tão grande que faltam espaços para estacionamento, refletindo em uma procura acima da capacidade de carga da região, resultando na ocupação ilegal do calçadão da praia por veículos automotores (Figura 8).

Tabela 2. Lotação mínima, máxima e média das barracas da Praia do Futuro.

Tipo	Lotação			
	nº	Mínima	Máxima	Média
BPP	50	30	1.000	224,6
BMP	25	500	3.500	1.361,4
BGP	10	800	3.200	1.720



Figura 8. A falta de vagas de estacionamento na Praia do Futuro condiciona aos visitantes a estacionarem sobre o calçadão da praia.

A dinâmica de ocupação dessa praia reflete-se, especialmente, na densidade de ocupação das barracas (zona *solarium*), que tem no banho de sol sua principal atividade, contrapondo com outras praias, como Boa Viagem e Balneário Camboriú, onde não há barracas e o banho de sol dá-se, preferencialmente, em toalhas espalhadas pela praia. Em deslocamento à praia, estima-se visualmente que a grande maioria, porventura 80%, dos utentes se concentra no interior das barracas e seus quiosques (Figura 9).

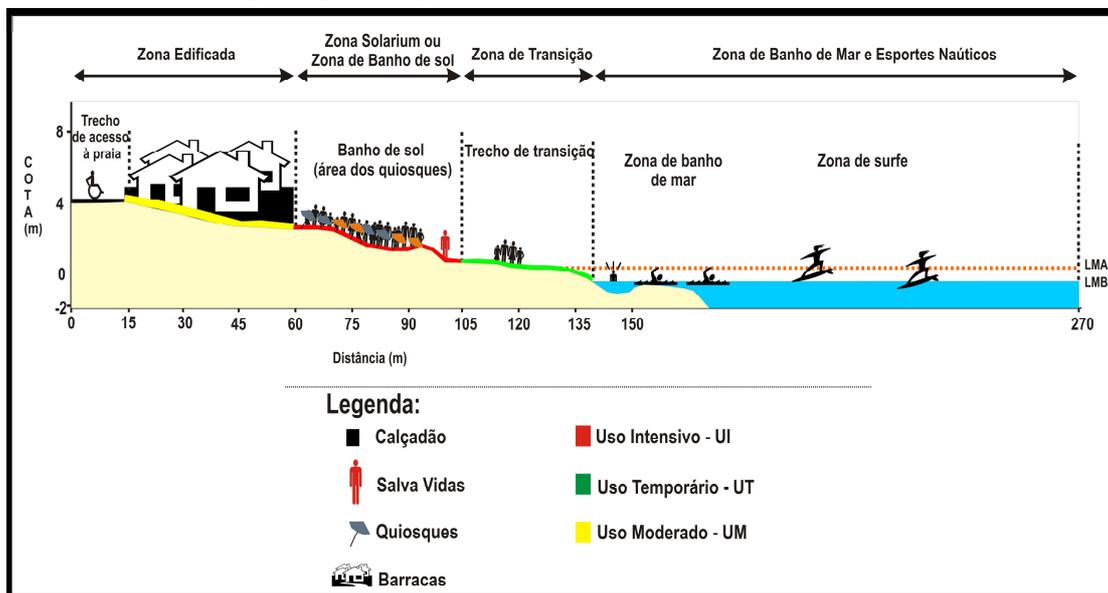


Figura 9. Perfil de uso da faixa de areia na Praia do Futuro. A zona *solarium* ou zona de banho de sol concentra o maior número de usuários da faixa de praia.

A capacidade de carga das praias varia com seu uso específico. Ruyk (1997) estabeleceu, para praias arenosas na África do Sul, um intervalo de conforto de 6,3 m<sup>2</sup> a 25 m<sup>2</sup> por usuário. Da Silva (2002) já considerou que o intervalo para as praias portuguesas varia de 13,5 a 111,7 m<sup>2</sup>/usuário. Silva et al., (2006) calcularam para uma pequena faixa de praia em Boa Viagem – PE, o intervalo de 2,9 a 40,5 m<sup>2</sup>/pessoa, um valor recreacional alto na opinião dos autores. Polette et al., (2001) calcularam para o setor central da Praia de Balneário Camboriú uma densidade de 3 a 5 m<sup>2</sup>/usuário para os momentos de maior intensidade.

Na Praia do Futuro, esse cálculo torna-se mais complexo tendo em vista as diferentes formas de apropriação do espaço: nada mais natural que perceber antecipadamente que os valores variam conforme o tipo de uso da praia, as condições naturais (ventos, ondas e qualidade da água) e as estruturas sociais (barracas). De forma geral, o intervalo médio de Capacidade de Carga Social da Praia do Futuro - CCSPF varia de 7,1 a 13,6 m<sup>2</sup>/usuário em trechos massificados (presença de barracas de praia), enquanto que nos trechos comunitários (com ausência de barracas de praia) há mais espaço para os usuários, aumentando a sensação de conforto (intervalo de 19,3 a 103,8 m<sup>2</sup>/usuário). Como já ressaltado anteriormente os intervalos de conforto não são fixos e variam conforme as características físicas e sociais dos setores dessa praia (Figura 10).

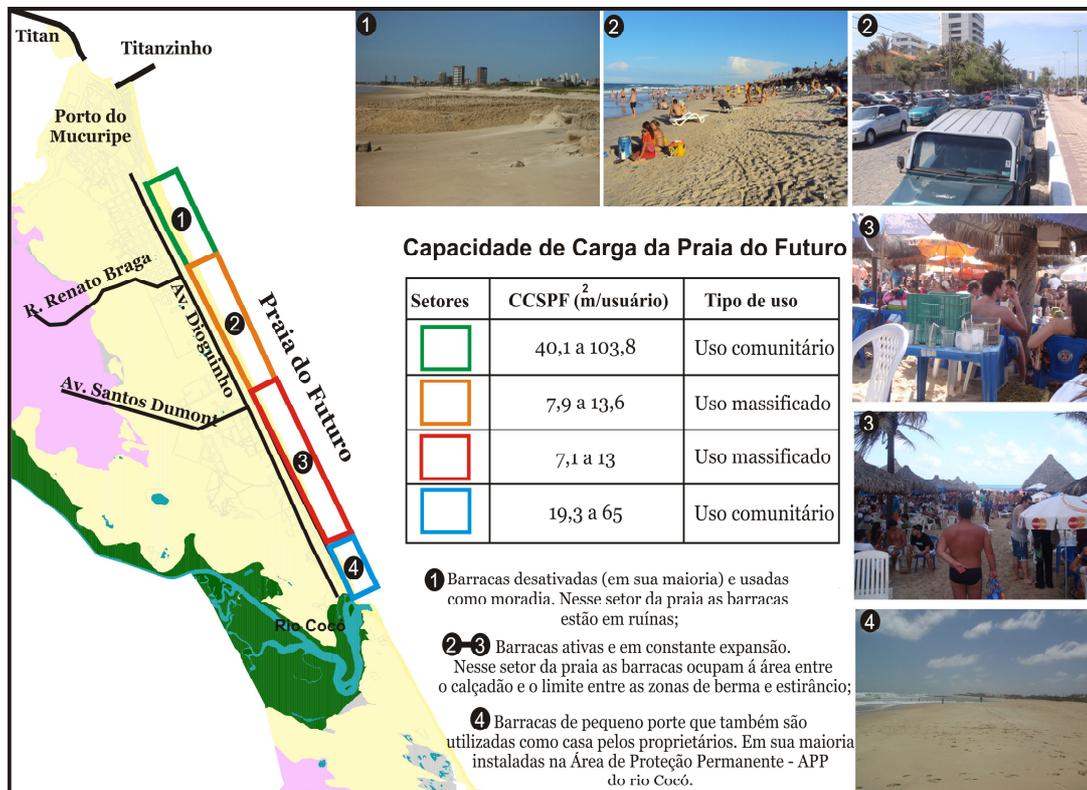


Figura 10. Setorização da Praia do Futuro para o cálculo da capacidade de carga.

Conforme a classificação da Embratur (1975) para as praias brasileiras e de Da Silva (2002) para as praias portuguesas, a Praia do Futuro pode ser enquadrada em duas categorias principais, sejam elas ligadas as praias isoladas e de uso comunitário (setores 1 e 4) e praias urbanas de uso massificado (setores 2 e 3) (Tabela 3) . No caso dessa praia, alguns aspectos são importantes para seu enquadramento, como a presença de barracas de praia, guarda-vidas, estacionamentos, vias de acesso, dunas frontais, rochas de praia e desembocaduras fluviais.

Tabela 3. Enquadramento da densificação dos setores da Praia do Futuro.

Setores	Classificação da Embratur (1975)	Características vocacionais	Classificação de Da Silva (2002)	Características vocacionais
S1 e S4	Categoria A - Acima de 15 m <sup>2</sup> /usuário.	Praia pouco densa e geralmente de uso comunitário.	Categoria 4 - Acima de 30 m <sup>2</sup> /usuário.	Densidade reduzida, típica de praias isoladas e sem nenhuma infraestrutura de apoio a visitação.
S2 e S4	Categoria B - De 6 a 15 m <sup>2</sup> /usuário.	Densidade ocupacional é média, com maior flexibilidade na ocupação de áreas contíguas. O uso é massificado.	Categoria 1- De 7 a 10 m <sup>2</sup> /usuário.	Típica de praias urbanas com elevado adensamento de pessoas.

### Conclusões

A metodologia empregada na aquisição direta e indireta dos dados foi adequada, pois os resultados adquiridos ajudam a entender o porquê da Praia do Futuro ser a principal região procurada por visitantes para prática do turismo de sol e praia. Além disso, foi possível observar como essa modalidade turística se desenvolveu ao longo dos últimos 50 anos em Fortaleza.

O turismo de sol e praia foi incorporado ao desenvolvimento econômico da cidade de Fortaleza com maior notoriedade a partir da construção do aeroporto internacional e das infraestruturas de apoio. Tentando conquistar a maior quota de mercado turístico (nacional e internacional) possível, mas em estado de saturação nas zonas turísticas tradicionais, Fortaleza reconheceu na Praia do Futuro uma região importante para o desenvolvimento da atividade turística. Tal como toda a zona da beira-mar tinha sido profundamente “turistizada”, também a Praia do Futuro está a ser objeto do mesmo processo na tentativa da cidade captar

uma maior parcela do mercado turístico. Tal fato tem aspectos negativos e positivos: por um lado, perda de valores tradicionais e de certo isolamento que poderia ser cômodo para a vivência de um cotidiano pacato; por outro lado, um claro aumento de renda, a colocação da cidade na senda do “progresso”, a abertura ao mundo (com os seus lados bons e maus), o aumento da prostituição e a criação de novas “necessidades” de consumo. Assim, a inserção da cidade de Fortaleza na malha global do turismo foi promovida, especialmente, pelas suas infraestruturas de mobilidade de longo curso (porto e aeroporto).

O desenvolvimento do turismo na Praia do Futuro está ligado aos elementos tangíveis, como a construção das vias de acesso, a construção do Aeroporto Internacional, a qualidade natural e recreacional (praia extensa, ventos e ondas fortes que potencializam o desenvolvimento de diversas atividades de lazer), a proximidade com o setor hoteleiro (menos de 6 km), os meios de transporte (público e privado) e, principalmente, as barracas de praia e seus equipamentos auxiliares. Toda essa logística de atração turística e de facilidades permitem uma maior permanência do visitante na praia, inevitavelmente, transformando o espaço e o adequando à capacidade de carga física. O que observamos é que essas facilidades não são planejadas em consonância com a capacidade de suporte da praia, podendo em longo prazo afetar a qualidade ambiental e social do lugar, levando à perda da sustentabilidade na exploração do meio. A Praia do Futuro tornou-se um espaço não democrático de práticas marinhas modernas, necessitando de um reordenamento territorial das atividades que consubstanciem uma exploração sustentada do meio.

Como medida intervencionista, seria importante a zonação da Praia de Futuro em duas áreas de uso, sejam elas: a) Área de Uso Restrito - AUR e; b) Área de Uso Sustentável - AUS. Na primeira área, seria permitido, apenas, o uso indireto dos seus recursos naturais, sendo incentivado o uso comunitário e as práticas de ecoturismo (e.g.; corridas na praia, *trekking* e cicloturismo). A segunda área destinar-se-ia ao uso direto e massificado, mas sem alterar a vulnerabilidade do sistema ou sem contribuir para a sua danificação. Essa área seria destinada ao turismo de sol e praia praticado nas barracas de praia. É necessário que os órgãos fiscalizadores adotem regras restritivas quanto à construção dos empreendimentos, a fim de compatibilizar o desenvolvimento econômico e a preservação mínima das condições naturais e das zonas dunares.

#### **Agradecimentos**

Os autores gostariam de agradecer o apoio do Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico-CNPq (479255/2009-1) e Fundação Cearense de Apoio ao Desenvolvimento Científico e Tecnológico-FUNCAP/PRONEX (Núcleo de Granulados Marinhos). Davis Pereira de Paula é bolsista da FUNCAP. Gostaríamos de agradecer aos professores e alunos do Laboratório de Geologia e Geomorfologia Costeira e Oceânica (Univ. Estadual do Ceará) e do Centro de Investigação Marinha e Ambiental (Univ. Algarve).

#### **Referências**

ALBAYRAK, T.; CABER, M.; AKSOY, S. Relationships of the Tangible and Intangible Elements of Tourism Products with Overall Customer Satisfaction. **International Journal of Trade, Economics and Finance**, v.1.n.2. p.140-143. 2010.

- ASHWORTH, G.J.; VOOGT, H. **Selling the City**. London: Bellhaven, 1990.
- BAIMAI, C.; DANIEL, J. L. Market Potential Estimation for Tourism in Emerging Markets. **Revista de Turismo y Patrimonio Cultural**, v.7, n.3. p.515-524. 2009.
- BURAK, S.; DOGAN, E.; GAZIOGLU, C. Impact of urbanization and tourism on coastal environment. **Ocean & Coastal Management**, v. 47. P. 515-527. 2004.
- CORIOLOANO, L. N. M. T.; ALMEIDA, H. M. O turismo no nordeste brasileiro: dos *resorts* aos núcleos de economia solidária. Revista eletrônica de geografia y ciencias sociales. v.11. n.245 (57). <http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-24557.htm> [ISSN: 1138-9788]. 2007.
- DA SILVA, C. P. Beach carrying capacity assessment: How important is it? *Journal of Coastal Research*, v.36. p.190-197. 2002.
- DAVENPORT, J.; DAVENPORT, J. L. The impact of tourism and personal leisure transport on coastal environments: A review. **Estuarine, Coastal and Shelf Science**, v.67. p. 280-292. 2006.
- DE RUYCK, M.C. ; SOARES, A.G.; McLACHLAN, A. Social Carrying Capacity as a Management Tool for Sandy Beaches. **Journal of Coastal Research**, v.13. n.3. p. 822-830. 1997.
- EMBRATUR. **Projeto Turis – Normas para ocupação do território**. Brasília: Ministério da Indústria e Comércio, 1975.
- GUNN, C. A. **Tourism planning**. 2nd edition. New York: Taylor and Francis. 1988.
- HAESBAERT, R. O mito da desterritorialização. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil. 3ª edição, 400 p. 2004.
- HOLDER, J. Pattern and impact of tourism on the environment of the Caribbean. **Tourism Management**. v.9. n. 2.119-127. 1988.
- IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Censo Populacional. 2010.
- JONES, P.; LOCKWOOD, A. *he Management of Hotel Operations*, London: Thomson. 2002.
- JÚNIOR, J. N. M.; FERREIRA, M. C. Turismo, massificação e alienação: a compreensão de um processo sucessional. *Revista de Geografia de Rio Claro*, v. 34, n. 3, p. 427-436. 2009.
- KRIPPENDORF, J. Rio: 10 anos depois: Cartão vermelho para o turismo? In: MOESCH, M.M. Um outro turismo é possível. Porto Alegre: Contexto, p.43-48. 2004.
- MACIEL, W. R. N. Aeroporto de Fortaleza: uso e significados Contemporâneos. In: **XIII Congresso Brasileiro de Sociologia**, Recife, Pernambuco, 16 p. 2007.
- MELO, M.; PACK, A.; SINCLAIR, M. T. Uk demand for tourism in its southern neighbours. **Christel DeHaan Tourism and Travel Research Institute**, p.1-33. 1999.
- MURPHY, P.; PRITCHARD, M.P.; SMITH, B. The destination product and its impact on traveller perceptions. **Tourism Management**, n. 21.43-52. 2000.
- PAULA, D. P.; DIAS, J. M. A.; MORAIS, J. O.; FERREIRA, O. High-rise development of the seafont at Fortaleza (Brazil): Perspectives on its valuation and consequences. *Ocean and Coastal Management*, p. 1-10. 2012.
- POLETTE, M.; RAUCCI, G. D.; CARDOSO, R. C. Proposta metodológica para análise da capacidade de carga recreacional em praias arenosas: Estudo de caso da praia central de Balneário Camburiú-SC (Brasil). In: **I Congresso sobre planejamento e gestão do litoral dos países de expressão portuguesa**, Açores/Lisboa, meio magnético (CD). 2001.
- RÜSCHMANN, D. Turismo e planejamento sustentável: a proteção do meio ambiente. Campinas: Papirus, 199 p. 2000.
- SANTOS, M. **O espaço do cidadão**. São Paulo: Nobel, 142 p. 1987.
- SETUR-CE – Secretaria de Turismo do Estado do Ceará. Indicadores turísticos 1995-2011. 31 p. 2011.
- SILVA FILHO, A. L. M. **Paisagens de consumo: Fortaleza no tempo da Segunda Guerra**. Coleção outras histórias, Museu do Ceará, 151 p. 2002.
- SILVA, J. S.; BARBOSA, S. C. T.; LEAL, M. M. V.; LINS, A. R.; COSTA, M. F. Ocupação da praia de Boa Viagem (Recife, PE) ao longo de dois dias de verão: um estudo preliminar. **Pan-American Journal of Aquatic Sciences**, v.1. p.91-98. 2006.
- UNWTO - World Tourism Organization. **Tourism Highlights**. Edition UNWTO, 15 p. 2012.
- VASSILIADIS, C. A. Destination product characteristics as useful predictors for repeat visiting and recommendation segmentation variables in tourism: a CHAID exhaustive analysis. **International Journal of Tourism Research**, n.10. 439-452. 2008.