



**POLÍTICAS URBANAS E TURISMO EM FORTALEZA:** de cidade sertaneja a centro de distribuição do turismo no estado do Ceará

**URBAN POLICIES AND TOURISM IN FORTALEZA:** from a back country town to a tourist distribution center in the state of Ceará

**Regislany de Sousa Morais**

Universidade Federal do Piauí (UFPI)

**José Evanes Brasil Júnior**

Universidade Federal do Ceará (UFC)

**Milena Freitas de Souza**

Universidade Federal do Ceará (UFC)

#### **RESUMO**

Fortaleza é uma cidade marcada por intensas relações com o litoral e o sertão. De cidade eminentemente sertaneja ao longo de sua formação social, política e econômica, a capital do estado do Ceará direcionou seu crescimento ao litoral em meados do século XX. A partir de políticas urbanas de valorização das zonas de praia, Fortaleza emergiu como uma cidade turística, tendo como característica intervenções urbanísticas financiadas por políticas públicas de turismo. Assim, este trabalho perpassa a constituição urbana de Fortaleza e seus vínculos com o sertão e o processo de valorização do litoral, bem como o papel do Estado em legitimá-la como centro de distribuição do turismo no estado do Ceará através de políticas públicas de turismo que modificaram sua constituição urbana.

**PALAVRAS-CHAVE:** Política Urbana. Turismo. Estado. Fortaleza.

#### **ABSTRACT**

Fortaleza is a city marked by intense relations with the coast and the Backwood. From a city eminently backwoods throughout its social, political and economic formation, the capital of the state of Ceará directed its growth to the coast in the middle of the XX century. Based on urban policies to enhance the beach areas, Fortaleza emerged as a tourist town, having as characteristic urban interventions financed by public policies of tourism. Thus, this work pervades the urban constitution of Fortaleza and its links with the Backwood and the process of valorization of the coast, as well as the role of the State in legitimizing it as a center of distribution of tourism in the state of Ceará through tourism public policies which modified its urban constitution.

**KEY WORDS:** Urban Politics. Tourism. Estate. Fortaleza.



## 1 INTRODUÇÃO

A cidade de Fortaleza, capital do estado do Ceará, localizado no Nordeste do Brasil, é reconhecida nacional e até internacionalmente por suas belas praias. O clima tropical, as poucas chuvas durante as altas estações e os verdes mares compõem o cenário. Além das belezas naturais, as faixas de praia urbanizadas, como no caso da Avenida Beira-Mar, são representativas de uma infraestrutura pública voltada para a promoção do litoral fortalezense. A cidade também conta com arranha-céus e hotéis de luxo, que se somam nesse cenário apropriado ao turismo e lazer. Estas imagens são veiculadas em revistas, sites e guias de viagens como imagens de Fortaleza.

Porém, nem sempre esta imagem foi representativa da cidade. Fortaleza tradicionalmente é uma capital de perfil sertanejo, seja pelo intenso processo de imigração de população interiorana, seja pela constituição de projetos urbanísticos materializados em seu traçado urbano. Além disso, como capital de um estado historicamente marcado pela exportação de produtos agrícolas, o turismo e o lazer tornaram-se atividades econômicas de destaque apenas em meados dos anos 1990.

A partir de um resgate histórico da relação Fortaleza, litoral e sertão, destacando a atuação do Estado via políticas urbanas, este trabalho pretende alcançar o processo de transformação da cidade de Fortaleza de uma capital regional sertaneja em metrópole no turismo globalizado. Utilizando-se de uma abordagem transdisciplinar, tendo como suporte um intenso levantamento bibliográfico em diferentes áreas das ciências humanas e sociais, trabalhar-se-á com as políticas públicas de intervenção no traçado urbano da cidade, bem como seus vínculos com as políticas públicas de turismo.

Neste sentido, este trabalho perpassa os projetos urbanísticos da cidade de Fortaleza de meados do século XIX ao processo de urbanização das zonas de praia, iniciado com a construção da Avenida Beira Mar em 1963. Chegando à segunda metade dos anos 1980, apresentar-se-á a atuação dos chamados governos das mudanças e sua estratégia de desenvolvimento, num projeto que buscou reverter a imagem do Nordeste de território das secas em paraíso tropical.

Por fim, tratar-se-á das fases do turismo na cidade, apontando os esforços do Estado via políticas públicas para viabilizar essa atividade. Pretende-se indicar os vínculos entre as políticas públicas de turismo e a constituição urbana da cidade: pois ao atuar sobre a infraestrutura urbana e a circulação dos turistas, o Estado além de modificar a direção do



crescimento da cidade, também a transformou em centro de distribuição do turismo no estado do Ceará.

## **2 FORTALEZA:** litoral x sertão

Fortaleza é uma cidade historicamente marcada pela simbiose litoral-sertão. A cidade alcançou o posto de cidade hegemônica do estado do Ceará a partir das exportações de algodão em meados do século XIX, produzido no interior do estado. Portanto, o crescimento econômico da cidade justificou-se por sua simbiose entre o litoral e o sertão: o algodão era produzido no sertão e exportado para o mercado europeu através do litoral da cidade.

A simbiose litoral-sertão torna-se evidente nos históricos planos urbanísticos da cidade. Em 1875, Adolfo Herbster, engenheiro da Província do Ceará e da Câmara Municipal de Fortaleza, contratado de Pernambuco para substituir o então arruador (arquiteto leigo) concluía a Planta Topográfica da Cidade de Fortaleza e Subúrbios. Como apontou Ponte (2014), apesar de não ser inteiramente original, uma vez que mantinha o sistema de traçado urbano em forma de xadrez projetado para a cidade pelo engenheiro Silva Paulet em 1818, a planta de Adolfo Herbster tratava-se de um estudo decisivo para a capital dali para frente, pois ampliava o traçado para além de seus limites de então e conferia-lhe três bulevares (atualmente as Avenidas Imperador, Duque de Caxias e Dom Manuel) margeando o perímetro central. Segundo Dantas (2011) este traçado indica a constituição da cidade de Fortaleza em direção ao sertão, inclusive com os bulevares indicando o crescimento da cidade para a zona oeste (atual Avenida Imperador), para a zona leste (atual Avenida Dom Manuel) e para a zona sul (atual Avenida Duque de Caxias). A zona norte, representando as zonas de praia, ou seja, o litoral, não foi considerada. Neste sentido, Dantas (2011) compreende a cidade de Fortaleza como litorânea-interiorana, ou seja, marcada pela simbiose entre sertão e litoral que forjou uma cidade litorânea possuidora de alma sertaneja, que por ser assinalada por um imaginário fortemente interiorano, se volta para o interior, esquecendo-se parcialmente do litoral.

Somente a partir de meados do século XX é que ocorre de fato a virada de Fortaleza para o mar. O Plano Diretor de Fortaleza de 1962, elaborado por Hélio Modesto, deslocou o crescimento de Fortaleza em direção ao litoral. Este incluiu a construção da Avenida Beira Mar que redefiniu o crescimento da cidade através do início da urbanização das zonas de praia. Para tanto, é fundamental destacar a função do Estado ao atuar com políticas públicas de urbanização, elegendo novos fluxos urbanos e tornando-os legítimos.



O Estado como apontou Bourdieu (2014) detém o monopólio da violência física e simbólica legítima. Portanto, o caráter de legitimação dos espaços e de suas funções é definido a partir das políticas urbanas adotadas pelo Estado. Por conseguinte, ao iniciar o processo de urbanização das praias em Fortaleza, a construção da Avenida Beira Mar em 1963, via Plano Diretor de Hélio Modesto, tornou o litoral como parte integrante da cidade de forma legítima. Segundo Dantas (2011) este plano orientou o crescimento da cidade para o litoral, impondo a integração das zonas de praia à cidade, ora como equipamento público de lazer, ora como lugar de habitação das classes abastadas. Para Linhares (1992) tal processo se produziu a partir dos anos 1970, com a transformação das zonas de praia em equipamento público de lazer, com a construção de calçadões ao longo da orla marítima de Fortaleza.

A partir desse momento, políticas de urbanização definem e legitimam nova relação entre Fortaleza e seu litoral. As praias tornaram-se espaços privilegiados. Segundo Dantas (2011) o Plano Diretor de Fortaleza de 1962 denotou e reforçou a urbanização da praia do Meireles, assim, as classes mais abastadas se voltavam para a zona leste da cidade, consolidando o processo de elitização da área em detrimento do bairro Centro, processo já iniciado com as transferências de grupos elitizados para o bairro Aldeota ainda nas décadas de 1940-1950 como apontou Jucá (2000).

Desta forma, as políticas de urbanização que direcionam a cidade de Fortaleza ao litoral intensificam-se nos anos 1970 e 1980. Esta nova configuração socioespacial da cidade fez Dantas (2011) defini-la como cidade litorânea-interiorana que se torna litorânea-marítima pós-final dos anos 1980.

Portanto, pensar o turismo de sol e praia em Fortaleza antes da urbanização das zonas de praia e do direcionamento do crescimento da cidade para o litoral torna-se um desafio. Afinal, como e quando o turismo surge como atividade econômica de destaque em Fortaleza? Qual o papel do Estado e das políticas urbanas nesse processo? É o que se tentará responder no restante deste trabalho.

### 3 AS FASES DO TURISMO EM FORTALEZA-CEARÁ

Segundo Rocha Júnior (2000) poderíamos dividir a evolução do turismo no estado do Ceará em três períodos: 1) turismo espontâneo; 2) turismo descontínuo e 3) turismo planejado.

A fase do turismo espontâneo antecede à década de 1970, não contando com uma estrutura organizacional e de estímulos ao turismo no estado (FUNDAÇÃO DEMÓCRITO

# II Simpósio Internacional sobre Estado, Sociedade e Políticas Públicas

“Estado e Políticas Públicas no Contexto de Contrarreformas”

20, 21 e 22 de junho de 2018

Programa de Pós-Graduação em Políticas Públicas - UFPI - Teresina - Piauí



ROCHA, 1999, *apud* ROCHA JÚNIOR, 2000). Durante essa primeira fase foi implantada uma Política Nacional de Turismo, através do Decreto-Lei nº 55, de 18 de novembro de 1966, que ensejava a criação do Conselho Nacional de Turismo. Segundo Rocha Júnior (2000) no início dos anos 1960 a incipiente estrutura hoteleira do país recebeu grande impulso com a criação de fundos de incentivos fiscais destinados à hotelaria e decretos esparsos que regulamentavam o funcionamento das agências de viagens e de turismo. Com a criação da Política Nacional de Turismo, o referido autor confirma que o poder público atuava através de financiamentos e incentivos fiscais para gerar condições favoráveis ao desenvolvimento da atividade, abrindo perspectivas para a implantação de uma infraestrutura capaz de possibilitar a intensificação do fluxo turístico no Brasil, num esforço para alinhar o país ao mercado turístico internacional.

Neste sentido, é possível perceber que a partir de meados dos anos 1960 o turismo emergiu como atividade digna de ação estatal por parte do próprio regime militar. Isto porque o turismo a contexto mundial tornava-se uma atividade econômica em ascensão. Voltando ao contexto cearense é perceptível que a urbanização das zonas de praia, contando com a construção da Avenida Beira-Mar, esteja inserida no mesmo processo. Portanto, é indicativo de que os gestores públicos locais vislumbravam possibilidades para a atividade no Ceará. Rocha Júnior (2000) ainda destaca que foi no período espontâneo do turismo que foi criado o Conselho Municipal de Turismo, lei nº 1249, de 1957, sancionada pelo prefeito Acrísio Moreira da Rocha. Além disso, desse período constam a construção da rodovia CE-040, implantada em 1962, ligando Fortaleza ao litoral leste do estado; e a infraestrutura aeroportuária que deu origem ao aeroporto Internacional Pinto Martins, a Base do Cocorote, inaugurada em 1952.

A segunda fase do turismo em Fortaleza compreende o início da década de 1970 e final da década de 1980 que contou com a implantação dos primeiros projetos de infraestrutura e de equipamentos turísticos no estado do Ceará embora de forma descontínua e sazonal. Em 1971 foi criada a Empresa Cearense de Turismo S.A, (EMCETUR), com a finalidade de planejar, coordenar e desenvolver o turismo no Ceará. Conforme Rocha Júnior (2000) alguns empreendimentos turísticos foram criados a partir de então como o Centro de Turismo, a Estação Rodoviária e Centro de Convenções (todos em Fortaleza); e rodovias asfaltadas ligando Fortaleza às praias mais próximas, além da Rodovia da Confiança que permitia o acesso ao Parque Nacional de Ubajara.

Este período de turismo descontínuo é dividido por Rocha Júnior (2000) em dois momentos: o primeiro compreendendo o início dos estímulos governamentais no Ceará, no início dos anos 1970, surgiu num momento em que o turismo de massa se consolidava tanto nos países de capitalismo avançado quanto nos periféricos; já o segundo momento compreende



a intensificação dos estímulos, no final da década de 1970 e começo dos anos 1980, num contexto de decadência do setor agropecuário, principalmente do algodão, do qual a economia cearense fora dependente.

Assim, o terceiro período caracteriza-se pelo turismo planejado, correspondendo aos fins dos anos 1980 e década de 1990, quando é implantada uma estrutura técnico-organizacional voltada para uma administração estratégica e engajada na decisão governamental de considerar o turismo como um dos principais fatores de desenvolvimento do estado (FUNDAÇÃO DEMÓCRITO ROCHA, 1999, *apud* ROCHA JÚNIOR, 2000). Este terceiro período do turismo no Ceará e suas implicações nas políticas urbanas em Fortaleza é o que trataremos a seguir.

#### **4 O TERCEIRO PERÍODO DO TURISMO E AS POLÍTICAS PÚBLICAS URBANAS EM FORTALEZA: Estado e Turismo Planejado**

Seguindo a trilha de Rocha Júnior (2000) é possível afirmar que a fase de turismo planejado no Ceará esteve articulada à globalização. Neste sentido, o interesse cearense de incorporação ao mercado turístico nacional e internacional se deu principalmente na década de 1980. Com a ascensão de Tasso Jereissati ao governo do Estado em 1987 é gestado um projeto desenvolvimentista, seguindo uma estratégia global de desenvolvimento para o estado e sob a ótica empresarial. Assim, dentro da ótica empresarial o funcionamento do Estado fundamenta-se na eficiência técnica que supõe possuir o setor privado.

Portanto, o modelo adotado pelos chamados governos das mudanças<sup>1</sup> teve como base a promoção industrial, o aumento de investimentos em áreas como infraestrutura de transportes e recursos hídricos e pouca ênfase à promoção do desenvolvimento agrícola. Por conseguinte, Rocha Júnior (2000) questiona qual a relação entre turismo e industrialização. Assim, o referido autor conclui que a planificação das atividades turísticas acontecem integradas à estratégia de planificação global da economia cearense. Portanto, é a conjunção de fatores que tende a consolidar a cidade de Fortaleza como um polo de turismo e promover a sua inserção na globalização da economia e da cultura, um dos objetivos do projeto desenvolvimentista concebido pelo governo do Estado que deposita na atividade turística a alternativa em busca de desenvolvimento.

Desta forma, foi gestada a política de megaprojetos que conforme Rocha Júnior (2000) teve origem quando os governos dos estados nordestinos (exceto Piauí e Maranhão) assumiram o papel de empreendedores, no final dos anos oitenta:

# II Simpósio Internacional sobre Estado, Sociedade e Políticas Públicas

“Estado e Políticas Públicas no Contexto de Contrarreformas”

20, 21 e 22 de junho de 2018

Programa de Pós-Graduação em Políticas Públicas - UFPI - Teresina - Piauí



Esses megaprojetos se inspiram em um modelo europeu de urbanização turística do litoral, com a concentração territorial do equipamento, diminuindo os custos e propiciando maior operacionalidade, mas estranhos às especificidades do território nacional. (ROCHA JÚNIOR, 2000, p. 48).

Assim, em 1989, é gestado no Ceará o Programa de Desenvolvimento do Turismo do Litoral do Ceará, PRODETURIS, um projeto de planejamento territorial do turismo visando à ordenação e o desenvolvimento dos municípios litorâneos (ROCHA JÚNIOR, 2000, p. 48).

Em 1991, por ação conjunta da Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste, SUDENE, e da EMBRATUR<sup>ii</sup> foi instituído o Programa de Ação para o Desenvolvimento do Turismo do Nordeste, PRODETUR, que buscava ordenar o turismo na região, incluindo Minas Gerais<sup>iii</sup>. Conforme Rocha Júnior (2000) o PRODETUR divide-se em cinco subprogramas: político-institucional; gestão; infraestrutura, equipamentos e serviços; promoção e divulgação; e polo e corredores turísticos. Ainda segundo o mesmo autor o quadro de ações do PRODETUR prevê intervenções na infraestrutura aeroportuária, rodoviária e hidroviária; saneamento básico; energia; telecomunicações; equipamentos e serviços; estudos e projetos; desenvolvimento de recursos humanos; recuperação do patrimônio histórico; marketing; sempre apontando a importância de um desenvolvimento sustentável.

Assim, em 1992, o Ceará optou por compatibilizar as propostas do PRODETURIS-CE ao programa PRODETUR-NE o que recebeu oficialmente a denominação de PRODETUR-CE (ALMEIDA, 1992, *apud* ROCHA JÚNIOR, 2000). Segundo Rocha Júnior (2000) o PRODETUR-CE divide o litoral cearense em quatro regiões, levando em conta as características de potencialidades de investimentos, preservação ecológica e cultural. A Região Turística I, situada na Região Metropolitana de Fortaleza, foi entendida como portão de entrada do turismo no Ceará, polo turístico e regional, englobando os municípios de Fortaleza, Caucaia e Aquiraz.

A Região Turística II, situada no litoral a oeste de Fortaleza, recebeu a denominação de Costa do Solpoente I, constituindo-se na área de intervenção do PRODETURIS-CE e primeira implantação do programa. A Região II engloba os municípios de Caucaia (parcialmente), São Gonçalo, Paracuru, Paraipaba, Trairi e Itapipoca.

A Região Turística III, situada no litoral a leste de Fortaleza, constitui a Costa Solnascente, englobando os municípios de Cascavel, Beberibe, Fortim, Aracati e Icapuí. Já a Região Turística IV, situada no litoral extremo oeste de Fortaleza, foi denominada Costa Solpoente II, tendo como municípios de Barroquinha, Chaval, Camocim, Jijoca de Jericoacoara, Cruz, Acaraú, Itarema e Amontada.

# II Simpósio Internacional sobre Estado, Sociedade e Políticas Públicas

*“Estado e Políticas Públicas no Contexto de Contrarreformas”*

20, 21 e 22 de junho de 2018

Programa de Pós-Graduação em Políticas Públicas - UFPI - Teresina - Piauí



Concluídos os estudos técnicos e os projetos executivos, a partir de 1997 iniciou-se a etapa de implantação destes projetos em obras públicas e privadas (BENEVIDES, 1998). Fortaleza foi caracterizada pelo PRODETUR-CE como portão de acesso turístico e de distribuição. Neste sentido, ao projetar a cidade de Fortaleza como aporte central do projeto do governo das mudanças de desenvolvimento do turismo no estado, o Estado a legitima como tal, via políticas urbanas. Ao mesmo tempo, em parceria com os setores privados interessados no setor, o Estado também legitima a atuação do capital privado em simbiose aos interesses públicos.

Em uma tentativa de avaliação de políticas públicas no Turismo, tendo como foco o PRODETUR-NE I<sup>iv</sup>, Lima (2014) o definiu como um programa de crédito para o setor público, estados e municípios, financiado com recursos do Banco Interamericano de Desenvolvimento, BID, possuindo o Banco do Nordeste como órgão executor. A referida autora explica que o programa objetivou reforçar a capacidade da região Nordeste em sustentar o crescimento do turismo, buscando proporcionar infraestrutura básica e serviços públicos em áreas onde existia a atividade turística crescente, através de financiamento a obras múltiplas de saneamento, transporte, preservação ambiental, recuperação do patrimônio histórico e desenvolvimento institucional.

Assim, Lima (2014) avalia que de acordo com os objetivos do PRODETUR-NE I, o programa almejou intervir nos problemas de infraestrutura da região, buscando desta forma expandir a atividade turística, gerando emprego e renda. Para Lima (2014), portanto, o PRODETUR-NE I caracterizava-se mais como uma “política urbana” do que como uma política turística propriamente dita, pois de acordo com as pretensões do programa esperava-se que as populações de baixa renda fossem amplamente beneficiadas com as intervenções, sobretudo no acesso à infraestrutura, notadamente energia elétrica, saneamento básico, água encanada. Lima (2014) conclui que se acreditava que a falta de infraestrutura básica e turística era o grande entrave para o desenvolvimento do turismo no Nordeste, pois foram privilegiados investimentos nessas áreas.

Lima (2014) em debate com documentação do Banco do Nordeste acerca do PRODETUR-NE I aponta a riqueza de detalhes no registro dos problemas enfrentados em cada etapa de execução do programa, quais medidas foram adotadas, e quais lições foram apreendidas para serem seguidas no desenho de futuros programas semelhantes. Assim, na documentação são ressaltadas as mudanças realizadas que permitiram a inclusão de vários itens no desenho do PRODETUR-NE II com destaque para a exigência de um instrumento de



planejamento de longo prazo, denominado Plano de Desenvolvimento Integrado do Turismo Sustentável, PDITS, para cada estado participante”.

Assim, o Estado viabilizou recursos públicos para a consolidação de uma infraestrutura em Fortaleza ou próxima dela, como o Aeroporto Internacional Pinto Martins na cidade e a rodovia Estruturante, ligando Caucaia a Itapipoca. Torna-se evidente que a fase de turismo planejado no Ceará beneficia-se do PRODETUR em suas diferentes fases para a execução de fluxo urbano que beneficiou a cidade de Fortaleza, tornando-a centro de distribuição do turismo de sol e praia no Ceará. Rocha Júnior (2000) também destaca que como parte das intervenções do PRODETUR foram ampliadas as redes de energia e telecomunicações; obras de saneamento básico em algumas cidades; e foi cooptado capital nacional e internacional para projetos de resorts e hotéis na costa cearense: “Tudo isso seria o resultado de um processo regional sob a influência da inserção do Nordeste e do Brasil no processo de globalização.” (ROCHA JÚNIOR 2000, p. 50).

## **5 CONCLUSÃO**

Assim, fica evidente que a cidade de Fortaleza manteve ao longo de boa parte de sua história e formação, intrínseca ligação com o sertão, mantendo relações restritas com o litoral, como os embarques/ desembarques e a pesca. A urbanização da cidade direcionava-se para o sertão demonstrando em seu traçado urbano a característica de cidade litorânea-interiorana (DANTAS, 2011).

Com a urbanização das zonas de praia, ocorre o direcionamento de Fortaleza para o mar demonstrando nova configuração socioespacial da cidade e a valorização do litoral para atividades como o turismo, lazer e a moradia das classes abastadas. Neste contexto, o turismo passou a constituir uma preocupação do Estado, passando por fases: espontânea, descontínua e a partir dos anos 1980-1990 planejada.

Com o planejamento do turismo tornou-se evidente o papel do Estado através de políticas urbanas para a definição de Fortaleza como a Cidade do Sol (DANTAS, 2011). As obras de infraestrutura realizadas tornaram as zonas de praia urbanizadas, mantendo equipamentos públicos subjacentes à sociedade de consumo. Além disso, a definição de fluxos urbanos, ligando Fortaleza às demais cidades das zonas turísticas, tornaram-na centro de distribuição do turismo no Ceará. Esta posição deu-se, sobretudo a partir da década de 1990,

# II Simpósio Internacional sobre Estado, Sociedade e Políticas Públicas

“Estado e Políticas Públicas no Contexto de Contrarreformas”.

20, 21 e 22 de junho de 2018

Programa de Pós-Graduação em Políticas Públicas - UFPI - Teresina - Piauí



imprimindo-se em imagens veiculadas em todo o Brasil de Fortaleza com suas praias, sol e mar e do cearense como povo alegre e hospitaleiro.

A Fortaleza de sol e mar que beneficia, sobretudo, os setores privados interessados numa indústria de turismo e lazer, foi e é legitimada pela ação do Estado, através de suas políticas urbanas.

## REFERÊNCIAS

BENEVIDES, I. P. **Turismo e Prodetur**: dimensões e olhares em parceria. Fortaleza: UFC, 1998.

BOURDIEU, P. **Sobre o Estado**. São Paulo: Companhia das Letras, 2014.

DANTAS, E. W. C. **Mar à vista**: estudo da maritimidade em Fortaleza. 2. ed., Fortaleza: Edições UFC, 2011.

GONDIM, L. M. de P. **O Dragão do Mar e a Fortaleza Pós-Moderna**: cultura, patrimônio e imagem da cidade. São Paulo: Annablume, 2007.

JUCÁ, G. N. M. **Verso e reverso no perfil urbano de Fortaleza (1945-1960)**. São Paulo: Annablume; Fortaleza: Secretaria da Cultura e Desporto do Estado do Ceará, 2000.

LIMA, R. M. M de. A Avaliação de Políticas Públicas no Turismo: Um estudo de caso na avaliação de efetividade do Prodetur/NE. In: ARCOVERDE, A. C. B. (Org). **Dimensões, interfaces e práticas de avaliação de políticas públicas**. Recife: EDUFPE, 2014.

LINHARES, P. **Cidade de água e sal**: por uma antropologia do litoral Nordeste sem cana e sem açúcar. Fortaleza: Fundação Demócrito Rocha, 1992.

PONTE, S.R. **Fortaleza Belle Époque**. Reformas urbanas e controle social (1860-1930). - 5. ed. Fortaleza: Fundação Demócrito Rocha, 2014.

ROCHA JÚNIOR, A. M. da. **O Turismo globalizado e as transformações urbanas do litoral de Fortaleza**: Arquitetura e estetização na Praia de Iracema. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento e Meio Ambiente), Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, 2000.

---

<sup>i</sup> Os “Governos das mudanças” tiveram início com a eleição de Tasso Jereissati para o Governo do Estado em 1987, seguida da de Ciro Gomes em 1990, e da de Tasso Jereissati novamente em 1994 e 1998. Como aponta Gondim (2007) estas gestões se autodenominavam “governos das mudanças”.

<sup>ii</sup> Então Empresa Brasileira de Turismo, atualmente Instituto Brasileiro do Turismo.

<sup>iii</sup> Rocha Júnior (2000) aponta a existência de um comitê executivo e de coordenação que acompanhava as iniciativas dos estados e municípios bem como as articulações com os agentes financeiros transnacionais como o BID e BIRD. Isto evidencia os interesses supranacionais no PRODETUR-NE.

<sup>iv</sup> O PRODETUR-NE atualmente é dividido em duas fases, os chamados PRODETUR-NE I (1994-2004) e PRODETUR-NE II (2005-2014). Neste percurso foi elaborado a nível nacional, de inspiração na experiência nordestina, o PRODETUR Nacional, no ano de 2008, em execução até os dias atuais.

# II Simpósio Internacional sobre Estado, Sociedade e Políticas Públicas

*“Estado e Políticas Públicas no Contexto de Contrarreformas”.*

20, 21 e 22 de junho de 2018

Programa de Pós-Graduação em Políticas Públicas - UFPI - Teresina - Piauí



---

<sup>v</sup> O site do Ministério do Turismo apresenta um modelo do PDITS para os estados no atual PRODETUR Nacional, indicando que a experiência do PRODETUR-NE I para o desenho do PRODETUR-NE II permanece latente como um modelo de gestão do turismo em escala nacional.