

Produção do espaço e dinâmica regional

Turismo e transporte aéreo: o hub KLM/AIRFRANCE no Aeroporto Internacional de Fortaleza

Air transport and tourism: the KLM/AIRFRANCE hub at Fortaleza International Airport

Tiago Estevam Gonçalves^I , Francisco Elvys Silva Lima^{II} , Enos Feitosa de Araújo^{III} 

^I Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Ceará -IFCE/ Campus Maranguape, Brasil

^{II} Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Ceará -IFCE, Brasil

^{III} Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Ceará/Campus Umirim, Brasil

RESUMO

O turismo na cidade de Fortaleza se apresenta como uma das mais importantes atividades econômicas no contexto atual. Assim, neste ensaio, tem como objetivo discutir a influência do fluxo de pessoas relacionadas ao "hub" e suas dinâmicas relacionadas perante ao turismo cearense. Para tanto, verificou-se a relevância de investimentos em equipamentos turísticos, sobretudo aqueles vinculados à infraestrutura, mediante a ampliação de voos, e fluxos do Aeroporto Internacional de Fortaleza, principal "entrada turística" do Ceará. Quanto aos procedimentos metodológicos, buscou-se primeiro referenciais teóricos acerca de fluxos turísticos, hub e turismo; segundo, foram trabalhados dados estatísticos secundários do Anuário Estatístico de Turismo, Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, Instituto de Pesquisa e Estratégia Econômica do Ceará e do Anuário do Transporte Aéreo entre 2015 e 2018, por fim, fez-se uma análise acerca dos dados obtidos. Concluiu-se que a expansão turística se relaciona à infraestrutura turística, notadamente relacionada ao setor aéreo. Detectou-se que há uma relação entre os fluxos turísticos à expansão do Aeroporto Internacional de Fortaleza, tem sido percebida notadamente com o novo "hub".

Palavras-chave: Turismo; Transporte aéreo; Fluxo de pessoas; Hub; Aeroporto

ABSTRACT

Tourism in the city of Fortaleza presents itself as one of the most important economic activities in the current context. Thus, in this essay, it aims to discuss the influence of the flow of people regarding the "hub" and its dynamics related to tourism in Ceará. To this end, looking at the relevance of investments in tourism equipment. Mostly those linked to infrastructure through rising of flights and flows from Fortaleza International Airport, the main "tourist entrance" of Ceará. As methodological procedures, first, theoretical references were searches

about tourist flows, hub and tourism; second, secondary statistical data from the Statistical Yearbook of Tourism were utilized, i.e., Brazilian Institute of Geography and Statistics, Institute of Research and Economic Strategy of Ceará and the Yearbook of Air Transport between 2015 and 2018; finally, as the analysis was made about the data obtained. In conclusion, tourism expansion has been related to tourism infrastructure, as well as the airline sector. There is a relationship between tourist flows and the expansion of Fortaleza International Airport, it has been perceived notably through the new "hub".

Keywords: Tourism; Air Transport; Flow Of People; Hub; Airport

1 INTRODUÇÃO

A cidade de Fortaleza, capital do Ceará, é uma das cidades mais importantes devido à sua grande capilaridade econômica e espacial, principalmente na Região Metropolitana de Fortaleza (RMF), bem como em todo o Estado. Com quase 2,7 milhões de habitantes (concentra praticamente 29% de toda população estadual) e um PIB de R\$ 61,7 bilhões (cerca de 42% do Estado), com estimativas para mais de R\$ 70 bilhões para o ano de 2019 (IPECE, 2020).

No que tange ao Aeroporto Internacional Pinto Martins de Fortaleza houve a entrada de investimentos do grupo internacional Air France-KLM em parceria com o grupo aéreo nacional Gol. Com a primeira implantação de um sistema de *hub-and-spoke* (HUB) em Fortaleza, o grupo Air France-KLM em 2018 começou a operar no território brasileiro. Destaca-se a importância dos sistemas de movimento no território para o aumento do fluxo de pessoas em uma região, para o desenvolvimento e o planejamento territorial de grandes cidades.

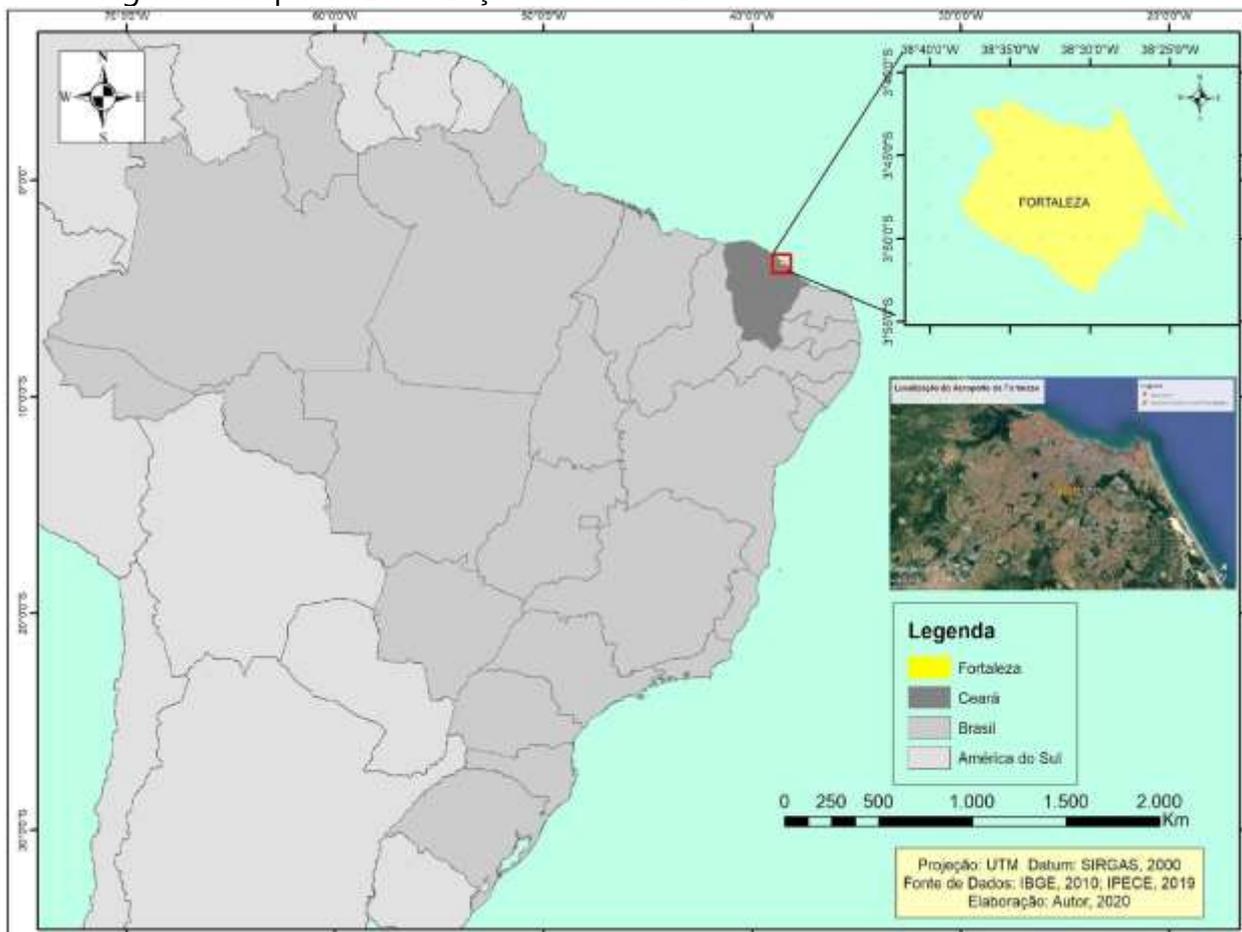
Na rede urbana brasileira e nordestina, Fortaleza é considerada uma metrópole regional, por sua vez, o aeroporto dessa cidade com diversos voos nacionais e internacionais, é um dos principais elos da região Nordeste e das demais regiões brasileiras com o exterior. A rede de transporte aéreo representa uma ponte de interação com outras redes. A globalização dessas interações torna-se necessárias para introduzir ou aumentar o fluxo turístico de uma determinada região (VASCONCELOS, 2007).

Partiu-se, então, da hipótese que a localização estratégica de Fortaleza facilita conexões com Europa, Caribe e América do Norte, de forma a tornar capaz o

crescimento do fluxo de pessoas na cidade, criando também, um potencial turístico local (Figura 1).

O desenvolvimento do turismo se deve as ações políticas do Estado voltadas à infraestrutura do setor, ou seja, investimentos através do Programa de Desenvolvimento do Turismo no Nordeste (PRODETUR/NE) fazem com que a região Nordeste seja uma “área” propícia às atividades turísticas. Além disso, em 2017, o aeroporto atraiu o investimento através de concessão da empresa alemã Fraport AG Frankfurt Airport Services que pagará pelo aeroporto 1,505 bilhão até o final da concessão que durará o total de 30 anos, podendo ser prorrogado por mais 5 anos por meio de uma concessão aeroportuária, segundo a Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC).

Figura 1: Mapa de Localização de Fortaleza



Fonte: Org.: Autores (2020)

No que tange a escolha do Aeroporto Internacional Pinto Martins, justificou-se pela implantação de um *hub* aéreo e a grande expectativa de possibilidade de desenvolvimento da região no que se refere a setores econômicos locais, e uma delas, um dos maiores potenciais de Fortaleza - o turismo - tendo em vista o crescente aumento de voos nacionais e internacionais.

Nesse contexto, tem-se como objetivo geral *discutir* a influência no setor do turismo, mediante o fluxo de pessoas, na cidade de Fortaleza com a implementação do *hub* Air France-KLM no Aeroporto Internacional Pinto Martins. Assim, a análise do *hub* em Fortaleza possibilitará o entendimento das relações comerciais relacionadas ao do turismo em diálogo com os aeroportos e seu poder de integração na cadeia produtiva.

Tem-se como objetivos específicos analisar o número de voos internacionais em Fortaleza entre 2015 e 2019; identificar a demanda do setor hoteleiro nos últimos anos; entender as teorias de localização geográfica para escolha da cidade de Fortaleza.

O sistema de movimento tem assumido um papel cada vez mais importante nos processos recentes de articulação territorial diante da emergência de um planejamento corporativo do território, bem como a consequente influência no turismo por meio do aumento de fluxo e no desenvolvimento de Fortaleza (TEIXEIRA, 2018).

2. REVISÃO DE LITERATURA

2.1 Espaços de fluxos turísticos

O turismo tem como papel o de produzir, reproduzir e consumir porções de espaços, sendo agente interventor no processo de organização de territórios. Esses territórios, para fins de investigação em turismo, podem ser considerados como sendo "territórios turísticos" ou não, pois se concebe que também há turismo sem território (CRUZ, 2002).

A expansão de fluxos turísticos por meio do modal aéreo vem sendo associada a avanços na atividade de melhorias nas infraestruturas de terminais aeroportuários (KUNZ, 2012). Discute-se, então, o aeroporto como um espaço de deslocamento de

pessoas, onde saem de um espaço emissor e atinja um polo receptor, viabilizando, assim, o consumo de algum produto turístico.

Um aeroporto deixou de ser apenas uma infraestrutura de apoio ao transporte aéreo, atualmente é vista como um polo de desenvolvimento regional e nacional, sendo participativo nas estratégias de desenvolvimento local junto a outros setores, tanto do setor turístico quanto de outros setores de atividade, fazendo com que o destino se torne cada vez mais atrativo e, conseqüentemente, mais procurado por investidores nacionais e estrangeiros (ALMEIDA, 2010).

2.2 Transporte

O turismo está associado a um deslocamento no espaço, não é possível entendê-lo, nos aspectos atuais, sem os transportes, os sistemas e as redes que o compõe, “a acessibilidade ao destino é uma parte importante para atrair ou não os turistas, sendo diretamente relacionada com a infraestrutura – vias e terminais – e operações de transportes.” (PALHARES, 2005, p. 646).

De acordo com Paolillo (2002, p.13):

O sistema de transporte turístico é uma estrutura composta por serviços e equipamentos de um ou mais meios de transportes, capazes de suprir a necessidade de deslocamento dos turistas viajantes entre polos emissores e receptores.

É notável que a atividade turística tem vínculos com o transporte, o modal aéreo é, provavelmente, o mais estudado quando há uma relação entre transporte e turismo. Isso pode ser atribuído ao desenvolvimento do turismo internacional nas últimas décadas, onde as malhas aéreas foram expandidas, houve o melhoramento da infraestrutura aeroportuária, a diminuição de custos do transporte aéreo e de tempo de deslocamento, sendo atrelado a introdução de novas tecnologias aeronáuticas (PALHARES, 2005). Com a demanda de serviços e destinos, por parte dos usuários e de ofertas por parte das companhias aéreas, os aeroportos tornaram-se mais modernizados, adquirindo um grau de complexidade onde buscam implantar

elementos urbanos em sua infraestrutura para que se assemelhe a uma cidade (VASCONCELOS, 2007).

O aprimoramento dos sistemas de transporte ocorridas no século XX, especialmente no modal aéreo, deve-se ao desenvolvimento do turismo de massa a intensificação de fluxos turísticos e a turistificação de muitos lugares (CESAR, 2011).

2.3 Hub's aéreos

Hub's são tradicionalmente designados num sentido bastante amplo para se referir a um local que funciona como uma encruzilhada ou de base operacional de um grande aeroporto ou companhia aérea (DENNIS, 1994). O conceito de *hub* assumiu um significado mais técnico a partir de alterações nas práticas das empresas aéreas e refere-se às funções de transferência dentro de uma rede de transporte mais ampla (DENNIS, 1994). A ideia-chave é que o fluxo entre um conjunto de cidades origem-destino passe por um ou mais *hub's* em rota para um destino turístico final. O sistema de *hubs-and-spokes* foi popularizado nos Estados Unidos após a desregulamentação do transporte aéreo em 1978, com as empresas aéreas norte-americanas implementando-os com o objetivo de atenderem vários destinos com um menor número de aeronaves (BONTEKONING, 2006).

A função nodal *hub* é muito mais utilizada no modo aéreo, uma vez que é muito fácil implantar ou deslocar um *hub*, já que o transporte aéreo não possui vias aéreas construídas. Para as empresas aéreas a estratégia de *hub* traz enormes vantagens em termos econômicos, ou seja, ganho em escala (VASCONCELOS, 2007). Para os passageiros, se as economias de escala e escopo geram tarifas menores, por outro os voos tendem a passar pelo *hub* em vez de irem direto para seus destinos finais, o tempo total de viagem aumenta. Pode-se dizer que o *hub*, por sua qualidade espacial de centralidade e intermediação, aumenta a eficiência do tráfego dentro do sistema de transportes (HOYLE e KNOWLES, 1998).

Há uma ambiguidade no termo *hub* quando usado no contexto do transporte aéreo. Antes da desregulamentação das empresas aéreas, a *Federal Aviation*

Administration (FAA) usava o termo para designar grandes aeroportos que serviam como o principal gerador de serviços, dentro dos Estados Unidos, em contrapartida, com a chegada da desregulamentação, as empresas aéreas passaram a controlar os níveis de serviço em termos de rotas e frequências, dessa maneira possibilitou instituir o que as companhias aéreas chamaram de *hub's*, que forneciam serviços tanto para outros grandes aeroportos como para aeroportos menores, trabalhando com escalas (ASHFORD, 2015).

3. METODOLOGIA

O desenvolvimento deste trabalho segue, pois, algumas etapas metodológicas, a fim de facilitar a construção e o aprofundamento do debate a respeito da temática ora apresentada. Tendo como finalidade utilizar da pesquisa explicativa para entender os fatores que agem para a eficácia da implantação de *hub* aéreo, no Aeroporto Internacional Pino Martins, em relação ao fluxo de pessoas e as possíveis influências no turismo local. Nesse direcionamento, os procedimentos metodológicos foram divididos em algumas etapas.

Figura 2: Fluxograma com passos da pesquisa



Fonte: Org.: Autores (2020)

Buscou-se primeiramente referenciais teóricos acerca do panorama geral do transporte aéreo nacional e internacional, infraestrutura aeroportuária de Fortaleza e alguns conceitos sobre: *hub* aéreo, bem como algumas pesquisas com base sobre o

fluxo de turistas e o turismo, por meio de autores como Santos (1996), Dennis (1994), Gonçalves (2017), Vasconcelos (2007), Teixeira (2018), Cruz (2002), Beni (2007), Palhares (2005), Almeida (2010), Soutelino (2006) e Urry (2001). Os livros foram pesquisados na biblioteca do Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Ceará - Campus Canindé, Biblioteca Virtual Universitária (BVU), bem como em artigos publicados em editoriais e em revistas científicas de áreas afins.

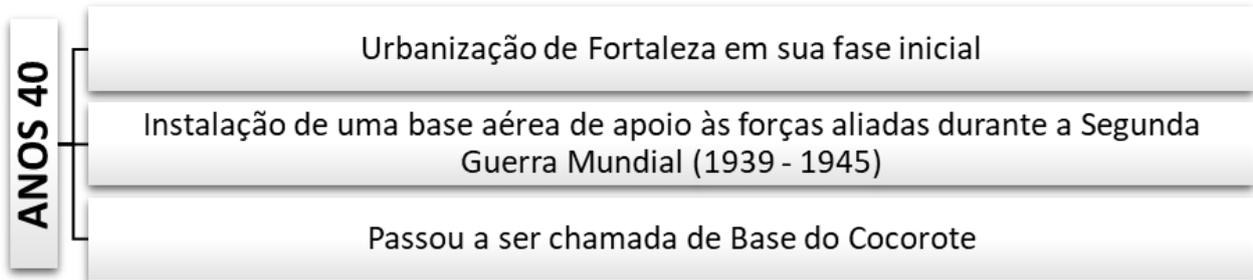
Posteriormente, dados estatísticos secundários foram coletados do Anuário Estatístico de Turismo e do Anuário do Transporte Aéreo, entre 2015 e 2018. O Anuário de Transporte Aéreo publica dados que são utilizados por diversas entidades públicas e privadas, tanto no que diz respeito aos investimentos das empresas quanto ao desenvolvimento de políticas públicas. A Organização de Aviação Civil Internacional (OACI) tem a responsabilidade de determinar procedimentos, normas e padrões internacional para a aviação, dando maior eficiência no desenvolvimento do transporte aéreo.

Em seguida, foram coletados dados estatísticos secundários do setor turístico que se limitam a dados referentes as últimas pesquisas feitas pelo IBGE e Ipece, entre 2015 e 2018. Alguns recortes de dados inseridos nas discussões foram referentes ao mês de julho, um período de alta estação onde se concentram um maior número de fluxo de pessoas e torna mais relevante a identificação de interferências do turismo local nesse período.

Por fim, foi realizada uma análise acerca dos dados obtidos comparando o fluxo de pessoas na cidade de Fortaleza durante os últimos anos em conversação com os dados referentes ao turismo local e do setor hoteleiro, por meio de gráficos, tabelas e mapas, buscando atingir assim o objetivo geral do trabalho proposto.

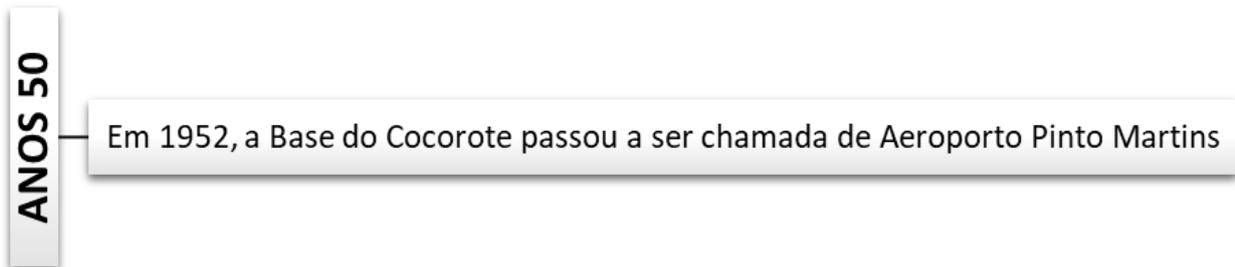
4. AEROPORTO INTERNACIONAL DE FORTALEZA: LINHA TEMPORAL

Figura 3: Histórico do Aeroporto de Fortaleza nos anos 40



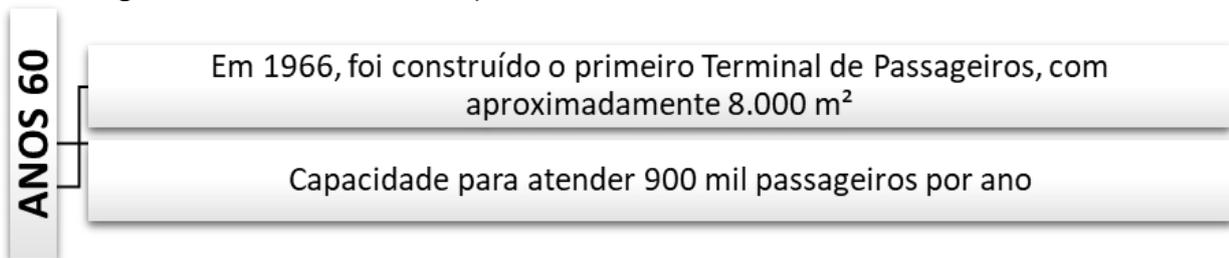
Fonte: Aeroportos do Brasil

Figura 4: Histórico do Aeroporto de Fortaleza nos anos 50



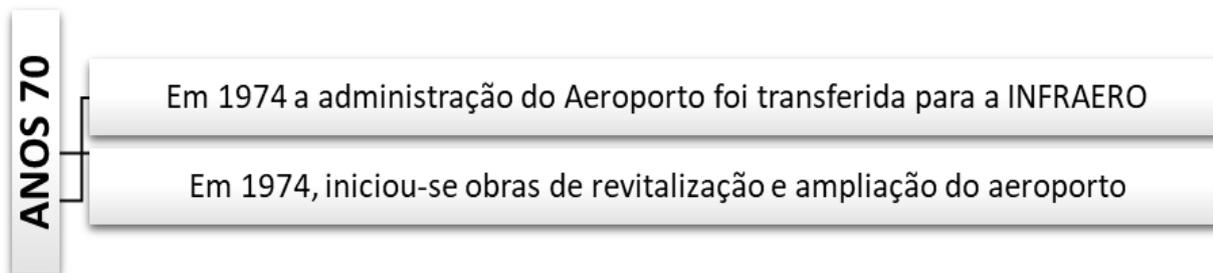
Fonte: Aeroportos do Brasil

Figura 5: Histórico do Aeroporto de Fortaleza nos anos 60



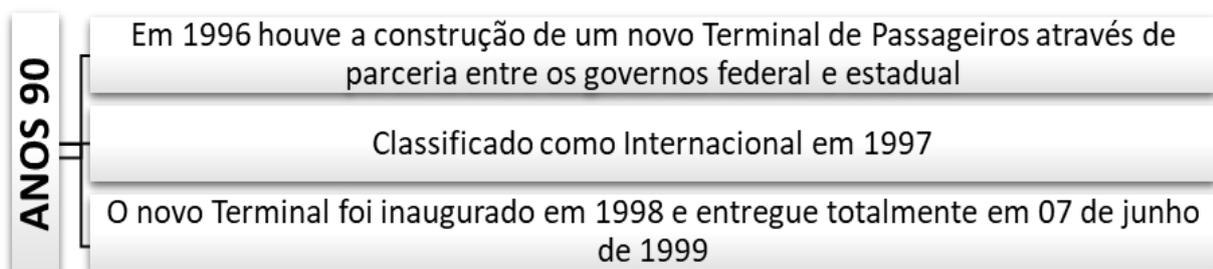
Fonte: Aeroportos do Brasil

Figura 6: Histórico do Aeroporto de Fortaleza nos anos 70



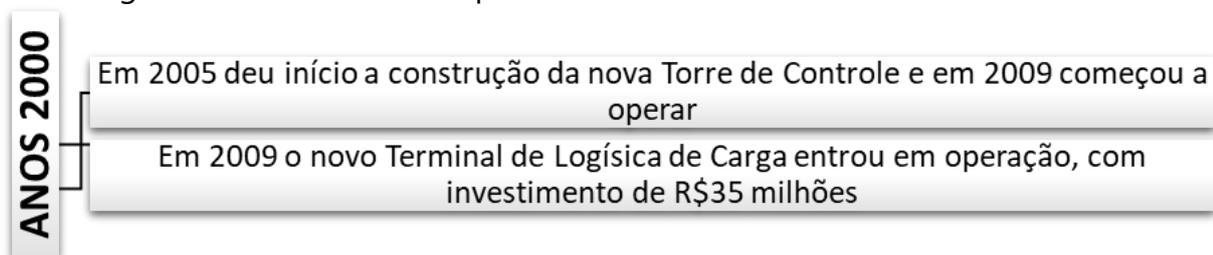
Fonte: Aeroportos do Brasil

Figura 7: Histórico do Aeroporto de Fortaleza nos anos 90



Fonte: Aeroportos do Brasil

Figura 8: Histórico do Aeroporto de Fortaleza nos anos 2000



Fonte: Aeroportos do Brasil

Figura 9: Histórico do Aeroporto de Fortaleza nos anos 2010

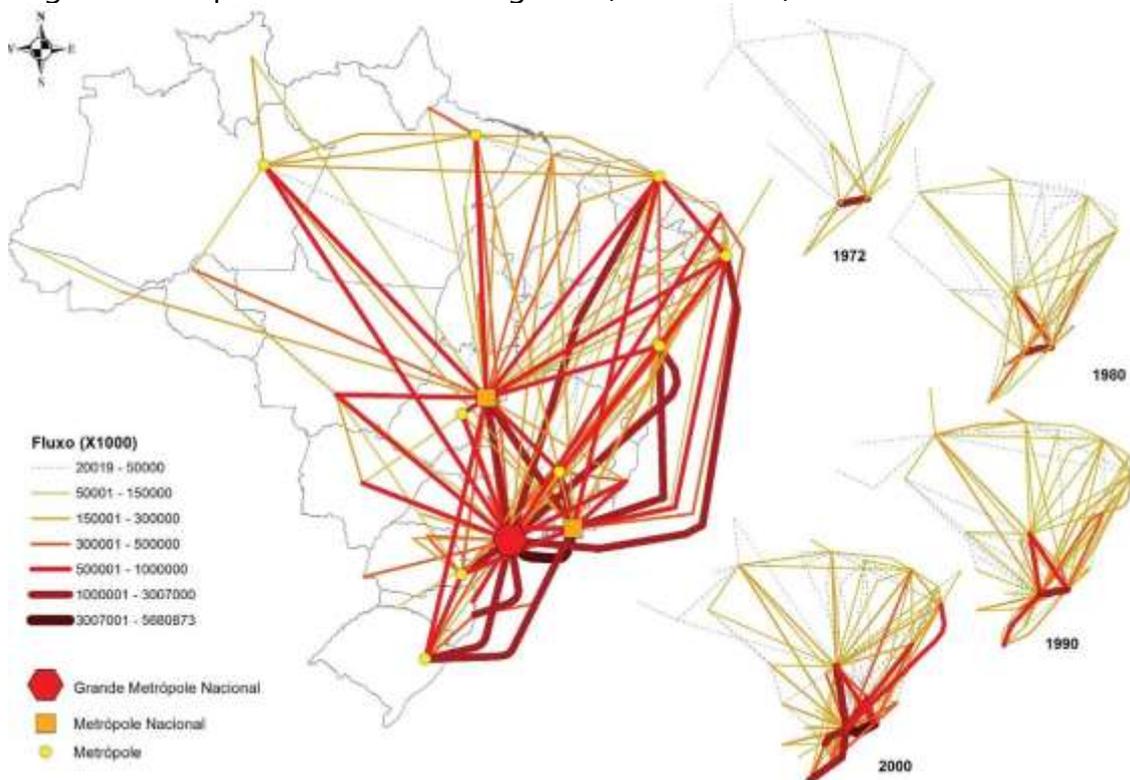


Fonte: Aeroportos do Brasil

5. FLUXOS E TERRITÓRIO

O Brasil por ser um país com extensão continental, a necessidade do transporte aéreo era emergente, por isso, sua expansão era relevante para a integração das grandes cidades (CRUZ, 2002). Sendo um dos principais mercados do transporte aéreo na América do Sul, no que diz respeito ao fluxo de aeronaves e ao consumo do produto turístico por parte de estrangeiros, segundo a Secretaria de Turismo do Ceará (SETUR/CE), deve-se levar em consideração que o turismo é um fenômeno responsável por interligar várias partes de um país e do mundo, fazendo com que as pessoas sejam participantes ativos em um mundo cada vez mais globalizado (Figura10).

Figura 10: Mapa de Fluxo de Passageiros (1972 - 2010)



Fonte: Teixeira (2018, p. 5)

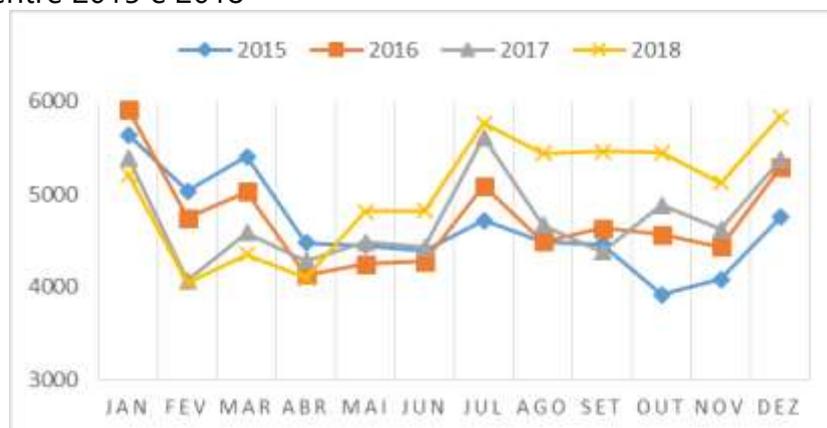
Dessa forma, é entendido que a necessidade de viajar se torna cada vez mais constante, uma vez que o turismo é capaz de atrair pessoas para o conhecimento de uma cultura local, de novas experiências e da inserção em um novo meio. O transporte

aéreo se torna um facilitador, pois com o avanço tecnológico nas mais diversas áreas fazem com que a necessidade pela rapidez seja constante, enquanto a procura por deslocamentos mais rápidos se tornam crescente o mercado do transporte aéreo se torna mais competitivo ficando cada vez mais moderno, sofisticado, confortável e tecnológico.

No que se refere ao ano de 2017 e a implantação do *hub* no aeroporto de Fortaleza, no mês de maio. O movimento de aeronaves demonstrou um pequeno crescimento nos meses posteriores, pode-se perceber que esse crescimento não foi o suficiente para que houvesse uma notável mudança capaz de impactar substancialmente no turismo local (Figura 11).

Cabe ressaltar que alguns fatores podem ser cruciais para a eficiência e eficácia de um *hub* aéreo nos meses que sucedem sua implantação, como políticas locais, economia, fatores socioculturais, o setor de serviços dentre outros. Pode-se levar em consideração, no caso de Fortaleza, o fato da concessão do aeroporto ter se tornado um agente ativo capaz de afetar negativamente nos resultados esperados por parte das empresas envolvidas durante o início de suas atividades, ou seja, pode ser pensado que algumas políticas internas de concessão foram capazes de desfavorecer os resultados esperados pelo *hub*.

Figura 11: Gráfico de Movimento de aeronaves no Aeroporto Internacional Pinto Martins entre 2015 e 2018



Fonte: Anuário Estatístico de Tráfego Aéreo 2017; Anuário Estatístico de Tráfego Aéreo 2018

Em contrapartida, as articulações posteriores à concessão podem favorecer no que diz respeito ao potencial de investimento realizado no aeroporto juntamente com

um crescimento no fluxo de passageiros, o que conseqüentemente, no ano seguinte, gerou um resultado mais significativo do que o esperado nos primeiros meses de sua implantação.

Ao longo dos últimos quatro anos é possível notar uma linha relativamente padronizada no que diz respeito aos picos e o baixo fluxo de pessoas. Os maiores picos são identificados nos meses de janeiro, julho e dezembro, característico do período de férias, ou seja, o maior fluxo de movimento se dá pela busca do descanso, fugir da rotina, distrair-se e outros motivos, logo, aumento de turista que busca o turismo como forma de satisfazer sua necessidade (MOREIRA, 2014), e ao mesmo tempo consomem os produtos turísticos local.

De acordo com a Tabela 1, em relação a aviação comercial, os maiores movimentos tiveram origem e destino nacionais, cerca de 80,3% em 2017 e 77,8% em 2018. As regiões brasileiras com os maiores fluxos com a cidade de Fortaleza, em 2017, foram a região Sudeste, com 18.071, seguida pela região Nordeste, com 14.608; em 2018, os maiores fluxos com a cidade foram, a região Sudeste, com 18.384 e a região Nordeste com 15.993; São Paulo, Recife, Brasília, Rio de Janeiro e Salvador foram as cidades onde se teve o maior fluxo de voos nacionais entre 2015 e 2018.

Tabela 1: Fluxo de voos no Aeroporto de Fortaleza entre 2015 e 2018

	2015	2016	2017	2018
Nacionais	48.643	41.513	40.455	43.610
Internacionais	1.341	1.248	1.331	2.345
Sobrevoos e TGL	3	0	0	0
Local não identificado	13	11	15	7
Total	50.000	42.772	41.801	45.962

Fonte: Anuário Estatístico de Tráfego Aéreo 2017; Anuário Estatístico de Tráfego Aéreo 2018

A quantidade de voos internacionais, em 2018, do aeroporto aumentou cerca de 76,1% em relação a 2017, onde a Europa foi o principal fluxo internacional da aviação

comercial, registrando 2.345 voos, o principal fluxo foi com o aeroporto de Lisboa, em Portugal, onde a TAP Air Portugal é a líder em operação entre Europa e Brasil.

Pode ser concebido que o aumento de voos internacionais e nacionais foi impactado pela implantação do *hub*, dessa maneira, esse sistema resultou positivamente no aumento de voos e no conseqüente fluxo de pessoas no Aeroporto Internacional Pinto Martins e na cidade de Fortaleza. Para um *hub* ser bem projetado deve existir dois aspectos importantes, o primeiro diz respeito a sua localização geográfica, que permite que o aeroporto seja um dos pontos de entrada para um continente, recebendo um elevado tráfego de passageiros; o segundo diz respeito ao seu sistema de rotas, ou seja, deve ser constituído pela integração entre voos de longa distância e voos de curta distância (SOUTELINO, 2006).

Com relação ao aeroporto de Fortaleza, os dois pontos ressaltados por Soutelino (2006) se confirmam, Fortaleza é um ponto estratégico no espaço geográfico bem como é uma porta de entrada e de saída para os continentes europeu e africano. Há uma facilidade de conexão do continente europeu e africano com o sul americano, por meio de Fortaleza, a geração de um maior tráfego de aeronaves pode ser implantada, as empresas aéreas diminuem seus custos e aumentam o investimento na infraestrutura aeroportuária da cidade para atender uma demanda cada vez maior de pessoas.

Quando analisamos a tabela 2, a chegada de turistas estrangeiros no Brasil pelo Aeroporto Internacional Pinto Martins teve um crescimento exponencial, havendo um aumento de 44,2% de fluxo de pessoas vindas de outros países.

Tabela 2: Chegada de turistas pelo Ceará por meio de voos internacionais entre 2015 e 2018

	África	América Central e Caribe	América do Norte	América do Sul	Ásia	Europa	Oceania
2015	1.964	105	1.595	7.731	432	66.668	216
2016	1.576	116	1.258	11.928	434	62.122	80
2017	1.155	43	1.838	14.142	209	57.067	43

2018	1.866	415	5.184	13.617	1.015	85.133	190
-------------	-------	-----	-------	--------	-------	--------	-----

Fonte: Anuário Estatístico de Turismo 2019 – Ano base 2017-2018

Um aspecto importante a ser observado é que o único continente onde chegada de turistas teve uma diminuição foi a América do Sul, em especial a Argentina, que teve uma queda de 4,9% no fluxo de pessoas entre 2017 e 2018. Isso se deve ao fato de ocorrer uma crise econômica no país, aumentando a inflação, desvalorização da moeda no mercado internacional e a perda de investidores estrangeiros.

Podemos entender que o fluxo de turistas internacionais está crescendo a cada ano, para atender essa nova demanda novos voos internacionais já estão sendo implantados, principalmente para a Europa e América do Norte, com voos para Orlando e Miami, bem como voos para Madrid, Paris e Amsterdã. A partir dos dados supracitados pode identificar que a cidade tem potencial suficiente para ser um polo no setor aéreo internacional, tanto no que diz respeito às implantações de voos internacionais e nacionais por meio do *hub* aéreo, quanto no que se refere a investimentos neste setor e em setores secundários que dão suporte ao fluxo de pessoas em um determinado local, como: lojas, serviços de hospedagem, restaurantes, transporte, turismo, dentre outros.

Este cenário de um aumento significativo do fluxo de pessoas exige que a infraestrutura do Aeroporto de Fortaleza seja melhorada para atender toda essa demanda. Nos últimos dois anos o volume total de passageiros foi transportado utilizando uma infraestrutura aeroportuária que pouco foi investida para o seu melhoramento, tendo em vista que foi um período onde ações políticas estavam sendo voltadas para a concessão do aeroporto de Fortaleza, essa concessão pode ajudar na sua modernização.

O aeroporto passa por reformas para a sua modernização e ampliação para receber uma maior demanda de passageiros, de acordo com a empresa alemã Fraport, com intervenções iniciadas há mais de 1 ano, 60% das obras estão concluídas (Figura 12). Os principais pontos a serem destacados nessas reformas são a ampliação das

pontes de embarque, que passaram de sete para quinze, um novo espaço para o *check-in* e expansão de pista de pouso e decolagem. Há também um novo acesso viário ao terminal, inaugurado em junho de 2019, que dá acesso direto ao novo espaço de *check-in*, de acordo com a Fraport, o novo espaço tem 40 posições para voos domésticos e 20 posições para voos internacionais.

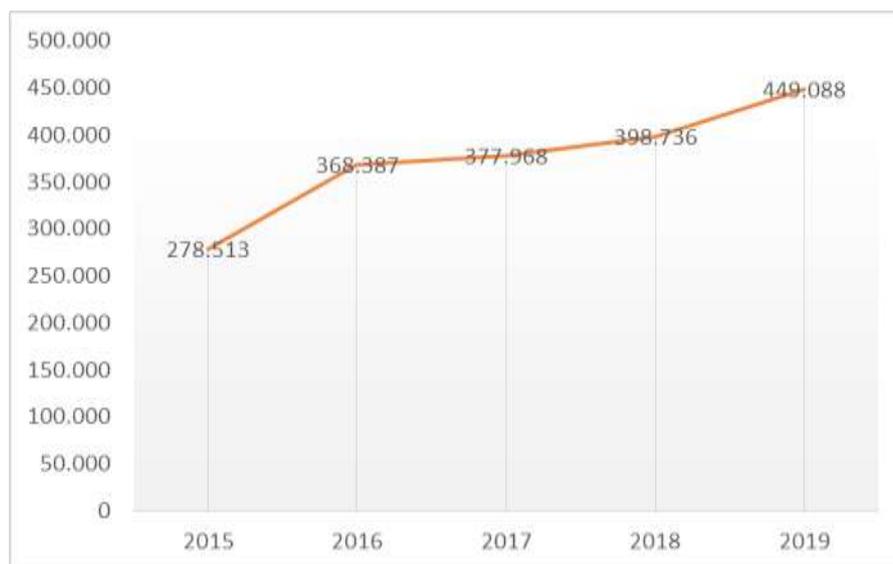
Figura 12: Reformas do Aeroporto Internacional Pinto Martins



Fonte: Governo do Estado do Ceará/Divulgação Abril/2019

Integrar as ações de desenvolvimento estrutural do aeroporto com o desenvolvimento empresarial local deve fazer com que o aeroporto seja um interlocutor importante na logística de setores como o turismo. O fluxo de pessoas faz com que o produto turístico seja mais consumido, como consequência os investimentos podem o tornar mais atrativo, os meios de hospedagem vão obter mais lucros, o setor de transporte vai criar uma nova logística para atender a demanda, entre outros fatores que fazem com que o turismo seja impactado positivamente e a economia local tenha um crescimento.

Figura 13: Gráfico de Demanda Turística em Fortaleza no mês de julho



Fonte: Secretaria de Turismo do Ceará (Setur)

O fluxo turístico de Fortaleza deu um salto no que diz respeito a demanda turística por parte de estrangeiros e de turistas nacionais, tomando como base na figura 13, no mês de julho de 2015 a 2019.

Pode-se analisar que as políticas públicas voltadas ao turismo de Fortaleza foram direcionadas para atender uma alta e constante crescente de estrangeiros na cidade, dessa forma, a implantação gradativa da atividade turística no planejamento da cidade pode ser refletida nesse crescimento de estrangeiros. Todo esse processo afeta principalmente na economia local, na geração de emprego e renda, na ampliação de empreendimentos hoteleiros, no setor de transporte local e na requalificação dos equipamentos turísticos para atender um público consumidor maior.

As tomadas de decisão da atividade turística estão inseridas não somente no planejamento do estado, mas em diversas esferas, tais como: empresas privadas tanto nacionais quanto internacionais, sistemas de transportes, empresas de outros setores de atividade, partidos políticos, população local e unidades familiares. Em cada uma dessas esferas vão existir os interesses particulares, responsáveis por alterar o planejamento e atuar de forma diferente, podendo impactar positivamente e/ou negativamente no âmbito do fluxo de turistas e no consumo do produto turístico.

6. INFLUÊNCIA DO *HUB* NO TURISMO DE FORTALEZA

A chegada do grupo Air France-KLM gerou uma expectativa de dinâmica na economia local e regional do Ceará, com a implantação de investimentos aéreos mediante conexões aéreas, principalmente no setor de turismo. Não há como dissociar a relação do turismo, viagem e transporte, uma vez que não há turismo sem o transporte, logo, um dos principais meios de transporte, quando falamos em rapidez mediante um mundo moderno, é o transporte aéreo.

O turismo é tratado como uma atividade socioeconômica, visto que gera a produção de bens e serviços, visando à satisfação de diversas necessidades básicas e secundárias de quem utiliza. Uma definição técnica de turismo é estabelecida pela Organização Mundial do Turismo (OMT), que o considera como “[...] as atividades de pessoas que viajam para lugares afastados de seu ambiente usual, ou que neles permaneçam por menos de um ano consecutivo, a lazer, a negócios ou por outros motivos” (OMT, 2003, p. 20).

Quando se fala sobre a atividade turística alguns elementos se tornam atores importantes para que o desenvolvimento dessa atividade seja realizado, como por exemplo o equipamento turístico adequado, atratividade local, oferta de bens e serviços, como consequência desses fatores a geração de emprego, de desenvolvimento social, crescimento econômico e o fomento de diversos setores da economia são afetados.

Os atrativos turísticos são um meio de promoção para o desenvolvimento de uma região criando oportunidades para impulsionar o crescimento econômico, alavancando investimentos e deixando o turismo cada vez mais competitivo. Os atrativos se convertem em produtos turísticos, o caráter fixo do produto turístico decorre a necessidade de seu consumo no local e, conseqüentemente, implicam-se nos deslocamentos, tal que, a prática do turismo tenha efeitos sobre distintas porções do espaço, sobre os espaços emissores, os espaços de deslocamento e sobre os polos receptores (CRUZ, 2002).

Para o planejamento turístico do espaço, seja ele natural ou urbano, deve-se considerar algumas estruturas que estarão agregadas – meios de hospedagem, restaurantes, acessos, sinalização, infraestrutura etc. – sendo necessárias tanto ao turista quanto a receptividade do local. Desse modo podemos entender o espaço turístico, segundo Boullón (2002), é resultante da distribuição dos atrativos turísticos junto com o empreendimento e a infraestrutura turística.

Pode-se conceber que com o crescimento do turismo o aumento das interferências geradas por esse setor será cada vez mais visível, as intervenções tanto podem ser negativas quanto positivas em diferentes níveis, de acordo com a natureza das suas causas e em esferas diferentes (urbano, social e cultural).

Quando negativas, trazem danos as localidades, aos residentes e aos turistas que posteriormente irão consumir o produto turístico. Podemos classificá-la em dois pontos: o primeiro diz respeito às interferências reversíveis, sendo aquelas quando diagnosticadas de forma prematura são capazes de serem interrompidas ou minimizadas os seus efeitos a partir de ações; o segundo trata das interferências irreversíveis, sendo aquelas que diagnosticadas quando consolidadas, onde pode ser subentendido que ações para interromper ou minimizar os seus efeitos não são mais eficazes.

As interferências positivas trazem benefícios as localidades, no que tange ao seu desenvolvimento urbano, a preservação do meio ambiente, a criação de novos postos de trabalho e o aumento da renda local; traz benefícios para os residentes no que se refere ao desenvolvimento social, a distribuição de renda, a participação ativa nas atividades do local, o que pode refletir positivamente na hospitalidade e na experiência do turista com a população local.

Quadro 1: Agregados turísticos de Fortaleza – Setor Hoteleiro

JULHO				
AGREGADO TURÍSTICO	2016	2017	2018	2019
Demanda hoteleira (Fortaleza)	186.835	196.921	207.343	229.035

Taxa de ocupação hoteleira (%)	71,4	76,00	79,51	81,71
--------------------------------	------	-------	-------	-------

Fonte: Setur/CE

A rede hoteleira perpassa por um momento de expansão em sua oferta, sendo resultante do fluxo de turistas, principalmente em época de férias. Dessa maneira, os dados do quadro 1 evidencia que a taxa de ocupação dessas redes hoteleiras a cada ano cresce, em resposta, o aumento da demanda por parte do setor teve um crescimento exponencial, chegando a um aumento de 22,6% de 2016 para 2019 no mês de julho.

Esses resultados demonstram que o consumo do setor hoteleiro está expandindo, o que afeta positivamente na competitividade das empresas na melhoria da prestação de serviços e na qualificação da mão de obra, tal que, abre oportunidades de novos postos de trabalho nesse setor trazendo qualidade para o mercado local. Kotler (2000, p.79) diz que “Qualidade é a totalidade dos atributos e características de um produto ou serviço que afetam sua capacidade de satisfazer necessidades declaradas ou implícitas”. Para Jardim (2012, módulo 1 - 1.1), “ter qualidade implica em buscar a melhoria constante e permanentemente, em fazer tudo corretamente, desde o início. E consiste, principalmente, em deixar o cliente sempre satisfeito, fidelizando-o, para que permaneça fiel à empresa”.

Com o aumento constante qualidade do serviço prestado, o setor está cada vez mais sendo procurado, a demanda cada vez maior, em consequência disso, a modernização do setor hoteleiro em Fortaleza, através de investimentos, pode ser aplicada com frequência.

Quadro 2: Agregados turísticos de Fortaleza – Renda do Turismo

JULHO				
AGREDADO TURÍSTICO	2016	2017	2018	2019
Receita Turística (R\$ milhões)	819,7	907,1	945,0	1.154,2
Renda Gerada (R\$ milhões)	1.434,5	1.587,5	1.653,8	2.019,8

Fonte: Setur/CE

O turismo marca um processo de transformação estrutural das economias de uma região, onde o setor assumiu papéis relevantes na configuração da economia local. Para tentar explicar essa tendência, os dados do quadro 2 mostra como o turismo rende para a cidade de Fortaleza, a renda gerada entre 2016 e 2019 no mês de julho aumentou cerca de 40,8%, o que pode ser entendido é que houve uma expansão do consumo de bens e serviços ofertados em geral.

O grande destaque de segmento do turismo de Fortaleza é o de sol e praia. A orla da cidade possui uma estrutura de apoio ao turismo quando se trata de suprir a necessidade dos turistas, ou seja, restaurantes, shopping centers e espaço de lazer são encontrados nessa área o que mostra hospitalidade e encanta o turista. Para Coriolano (2006), o segmento de Sol e Praia é voltado ao turismo de massa, pois os litorais são áreas onde se tem uma grande demanda e o controle dessa demanda é difícil, além de estar sujeito a degradação do local. Alguns elementos constituem o principal fator que dá ao turismo de Sol e Praia uma forma de atratividade, sendo eles: a recreação, o entretenimento, o descanso, à distração ou contemplação da paisagem.

Grande parte do crescimento da receita turística em Fortaleza se deve ao esforço contínuo dos governos municipal e estadual no sentido de reestruturar a cadeia produtiva do turismo local (modernização, requalificação e ampliação de áreas turísticas), como a Avenida Beira Mar, Praia de Iracema, ampliação do Aeroporto Internacional Pinto Martins, manutenção da malha asfáltica da cidade e interligação da Costa Leste e Oeste, essas ações criam possibilidades para a geração de novas atividades turísticas tornando uma cidade cada vez mais competitiva no que diz respeito ao Turismo nacional.

7. CONSIDERAÇÕES FINAIS

O transporte aéreo tem assumido um papel fundamental como ferramenta de ligação entre polos emissores e receptores. É notório que a expansão do turismo ganhou forças quando o transporte aéreo despontou entre um dos principais meios de transporte de pessoas.

O Brasil enquanto um dos maiores mercados do transporte aéreo da América Latina gera um grande fluxo de pessoas em diversas cidades do país, dessa forma, o turismo se tornou cada vez mais procurado e o seu produto mais consumido.

Em Fortaleza, o turismo gera um grande fluxo de pessoas, não somente pela atratividade turística que a cidade oferece, mas também por uma nova reestruturação do Aeroporto Internacional Pinto Martins, causados pela sua concessão e pela implantação de *hub* aéreo, gerando novos voos nacionais e internacionais e colocando a cidade no patamar mundial no mercado aérea.

Nessa dinâmica, aspectos são trazidos no quesito socioeconômico, resultando em geração de capital, havendo um aumento de 40,8% na renda gerada com os atrativos de 2016 a 2019 no mês de julho, bem como no consumo de bens e serviços, na criação de oportunidades de empregos, no crescimento econômico, na requalificação dos atrativos turísticos, na qualificação de novos profissionais nos diversos setores e em investimentos voltados para os residentes e para os turistas.

O *hub* aéreo foi um intermediador para o desenvolvimento de novos atrativos e para a manutenção dos atrativos existentes para atender uma demanda cada vez maior. A demanda do setor hoteleiro aumentou 22,5%, na alta estação, gerando expectativas positivas de empresas do setor e incentivando a implantação de investimentos em qualidade do serviço ofertado, melhorando a sua infraestrutura e atraindo novos consumidores.

Podemos concluir que o turismo está relacionado a diversos setores da economia capaz de contribuir consideravelmente no PIB de uma cidade e ser um dos pilares responsáveis pela geração de emprego e renda, tanto formais quanto informais. O turismo é capaz de trazer grandes fluxos de pessoas para Fortaleza atrelado aos investimentos feitos principalmente no Aeroporto Internacional de Fortaleza, e assim, a capital cearense se consolida como um dos principais destinos turísticos do Nordeste, e do Brasil.

8. REFERÊNCIAS

- AEROPORTO DE FORTALEZA. **Página institucional**. Disponível em: <<http://www.fortaleza-airport.com.br/pt>> Acesso em: 16 abr. 2018.
- AEROPORTOS DO BRASIL. **História do Aeroporto de Fortaleza**. Disponível em: <http://www.aerportosdobrasil.com.br/ceara_ce/pinto_martins_ce/historia.php> Acesso em: 07 jan. 2019.
- AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL. **Página institucional**. Disponível em: <<http://www.anac.gov.br/>> Acesso em: 16 abr. 2018.
- ALMEIDA, C. R. **Aeroportos e turismo residencial: do conhecimento às estratégias**. Portugal: Editorial Novembro, 2010.
- ASHFORD, Norman J. et al. **Operações Aeroportuárias**. 3. ed. Porto Alegre: Bookman, 2015. 425 p.
- BENI, M. C. **Análise estrutural do Turismo**. 12. ed. São Paulo: Senac São Paulo, 2007.
- BOULLÓN, R. **Planejamento do espaço turístico**. Porto Alegre: EDUSC, 2002.
- BONTEKONING, Y. M. **Hub exchange operations in intermodal hub-and-spoke networks : comparison of the performances of four types of rail-rail exchange facilities**. Holland: Delft, 2006
- BREDOSSIAN, M. L. L. de. **Rede urbana e espaços de fluxos: a rede brasileira a partir dos fluxos aeroportuários** (Dissertação de Mestrado em Gestão Urbana). Curitiba: PUCPR, 2010.
- CORIOLOANO, L. N. M. T. **O turismo nos discursos, nas políticas e no combate à pobreza**. São Paulo: Annablume, 2006.
- CRUZ, R. C. A da. **Política de turismo e território**. São Paulo: Contexto, 2002.
- DEMIER, Felipe. **Crônicas do caminho do caos: democracia blindada, golpe e facismo no Brasil atual**. 1ª ed. – Rio de Janeiro: Mauad X, 2019 136 p.
- DENNIS, N. **Airline hub operations in Europe**. Journal of Transport Geography. Londres: Elsevier, 1994.
- FERNANDES, Daniel Marcos Szewc dos S. **Itaperaoba: (re) surgimento da Serrinha**. (Monografia de Graduação em Arquitetura e Urbanismo), Fortaleza, DAU/UFC, 2004.
- INFRAERO. **Página institucional**. Disponível em: <<http://www.infraero.gov.br/>> Acesso em: 16 abr. 2018.

Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE. **Página institucional**. Disponível em: <<https://www.ibge.gov.br/>> Acesso em: 10 jan. 2019.

IPECE. **Página institucional**. Disponível em: <<http://www.ipece.ce.gov.br/>> Acesso em: 17 abr. 2018.

IPECE. **Anuário Estatístico 2020**, Fortaleza.

KNEIB, E. C. **Caracterização de Empreendimentos Geradores de Viagens**: Contribuição Conceitual à Análise de seus Impactos no Uso, Ocupação e Valorização do Solo Urbano. Dissertação de Mestrado em Transportes, Publicação T. DM – 014A/2004, Departamento de Engenharia Civil e Ambiental, Universidade de Brasília, Brasília, DF, 168p.

KNEIB, E. C. **Projeto e Cidade**: centralidades e mobilidade urbana. Goiás: UFG, 2014.

KUNZ, J. G.; CÉSAR, P. de A. B. **Turismo, espaço de fluxos e redes urbanas**: uma análise no Aeroporto Hugo Cantergiani – Caxias do Sul (RS). Rio Grande do Sul: Universidade de Caxias do Sul, 2012.

LOHMANN, Guilherme; FRAGA, Carla; CASTRO, Rafael. **Transportes e destinos turísticos**: planejamento e gestão. Rio de Janeiro: Elsevier, 2013. 256 p.

MOREIRA, J. C. **Geoturismo e interpretação ambiental**. 1ª ed. rev. atual. Ponta Grossa: Editora UEPG, 2014 157p.

OMT. Organização Mundial do Turismo. **Guia de desenvolvimento do turismo sustentável**. Tradução de: Sandra Netz. Porto Alegre: Bookman, 2003.

PALHARES, G. L. **Transportes Turísticos**. São Paulo: Aleph, 2005.

PAOLILLO, A. M; REJOWSKI, M. **Transportes**. São Paulo: Aleph, 2002.

PREFEITURA MUNICIPAL DE FORTALEZA. **Página institucional**. Disponível em: <<https://www.fortaleza.ce.gov.br/>> Acesso em: 17 abr. 2018.

RUSCHMANN, Doris. **Turismo e Planejamento Sustentável**: a proteção do meio ambiente. Campinas, SP: Papirus, 1997.

SANTOS, Milton. **A Natureza do Espaço. Técnica e Tempo. Razão e Emoção**. Hucitec, São Paulo, 1996.

SANTOS, Milton. **Metamorfose do Espaço Habitado**. São Paulo: Hucitec, 1988.

SANTOS, Milton. **O Brasil: território e sociedade no início do século XXI** (em colaboração com Maria Laura Silveira), Record, Rio de Janeiro, 2001.

TEIXEIRA, Sérgio Henrique de Oliveira. CORPORATE PLANNING AND AIRPORT CONCESSION IN BRAZIL. **Mercator**, Fortaleza, v. 17, jan. 2018.

URRY, John. **O olhar do turista**: lazer e viagens nas sociedades contemporâneas. 3ª ed. – São Paulo: Studio Nobel: SESC, 2001.

VASCONCELOS, L. F. S. **O aeroporto como integrante de um projeto de desenvolvimento regional**: a experiência brasileira. Dissertação de mestrado em Transportes, Publicação T.DM – 008A/2007, Departamento de Engenharia Civil e Ambiental, Universidade de Brasília, Brasília, DF 149 p.