



UNIVERSIDADE ESTADUAL DO CEARÁ
CENTRO DE ESTUDOS SOCIAIS APLICADOS
MESTRADO PROFISSIONAL EM GESTÃO DE NEGÓCIOS TURÍSTICOS

JACILDA CAMILO DE SOUZA RODRIGUES

**ANÁLISE DO CENÁRIO TURÍSTICO DE ARACATI E SUAS IMPLICAÇÕES
ECONÔMICAS SOB A PERSPECTIVA DO AEROPORTO DRAGÃO DO MAR
(2012-2016)**

FORTALEZA – CEARÁ

2017

JACILDA CAMILO DE SOUZA RODRIGUES

ANÁLISE DO CENÁRIO TURÍSTICO DE ARACATI E SUAS IMPLICAÇÕES
ECONÔMICAS SOB A PERSPECTIVA DO AEROPORTO DRAGÃO DO MAR
(2012-2016)

Dissertação apresentada ao Curso de Mestrado Profissional em Gestão de Negócios Turísticos do Centro de Estudos Sociais Aplicados, da Universidade Estadual do Ceará, como requisito parcial à obtenção do título de Mestre em Gestão de Negócios Turísticos. Área de Concentração: Gestão de Negócios Turísticos.

Orientador: Prof. Dr. Hildemar Silva Brasil.

FORTALEZA – CEARÁ

2017

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação

Universidade Estadual do Ceará

Sistema de Bibliotecas

Rodrigues, Jacilda Camilo de Souza.

Análise do cenário turístico de Aracati e suas implicações econômicas sob a perspectiva do Aeroporto Dragão do Mar (2012-2016) [recurso eletrônico] / Jacilda Camilo de Souza Rodrigues. - 2017.

1 CD-ROM: il.; 4 ¼ pol.

CD-ROM contendo o arquivo no formato PDF do trabalho acadêmico com 108 folhas, acondicionado em caixa de DVD Slim (19 x 14 cm x 7 mm).

Dissertação (mestrado profissional) - Universidade Estadual do Ceará, Centro de Estudos Sociais Aplicados, Mestrado Profissional em Gestão de Negócios Turísticos, Fortaleza, 2017.

Área de concentração: Gestão de Negócios Turísticos. Orientação: Prof. Dr. Hildemar Silva Brasil.

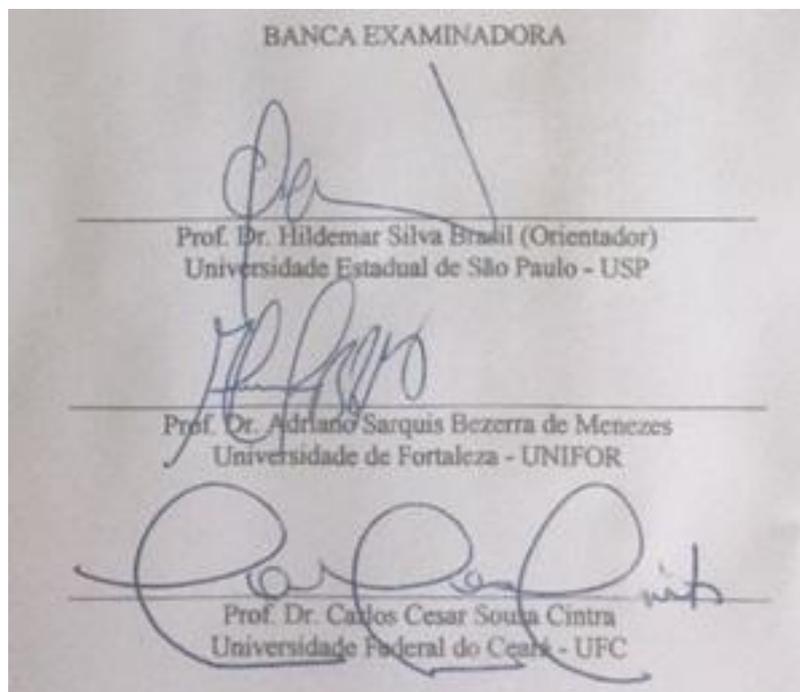
1. Aeroporto. 2. Aracati. 3. Crescimento Turístico. 4. Desenvolvimento. 5. Ceará. I. Título.

JACILDA CAMILO DE SOUZA RODRIGUES

ANÁLISE DO CENÁRIO TURÍSTICO DE ARACATI E SUAS IMPLICAÇÕES
ECONÔMICAS SOB A PERSPECTIVA DO AEROPORTO DRAGÃO DO MAR
(2012-2016)

Dissertação apresentada ao Curso de Mestrado Profissional em Gestão de Negócios Turísticos do Centro de Estudos Sociais Aplicados, da Universidade Estadual do Ceará, como requisito parcial à obtenção do título de Mestre em Gestão de Negócios Turísticos. Área de Concentração: Gestão de Negócios Turísticos.

Aprovada em: 16 de novembro de 2017.



AGRADECIMENTOS

Primeiro a Deus.

A minha família: meu esposo Rômulo Rodrigues da Silva, pelo apoio, atenção e por entender a minha ausência. Minhas filhas Rachel de Souza Rodrigues e Juliana de Souza Rodrigues, por toda paciência ouvidos para meus anseios e questões acadêmicas.

A minha mãe, Jacira Bandeira Camilo de Souza, e irmã Maria Auxiliadora Camilo de Souza que muito me ajudaram.

Ao meu pai *in memoriam*.

Agradecimento especial aos amigos João Aurício de Lavor, Maria José Sombra Moreira e Remo César Moura.

Aos amigos Antônio José Pinheiro, Afonso Portela, Elvira Palmério, Erbenia Maia, Fernando Bezerra, Paulo Rossano, Virgílio e Antônio Ferreira Miranda, por todo apoio e estrutura incondicional para a realização deste estudo.

Ao Sindicato dos Fazendários do Estado do Ceará – SINTAF, pelo Convênio celebrado e oportunidade para seus filiados.

Ao Curso de Pós-Graduação em Gestão de Negócios Turísticos da Universidade Estadual do Ceará – UECE.

Ao Professor Doutor Hildemar Silva Brasil, pela orientação e estímulo na pesquisa e aos demais membros da Banca Examinadora, Professores Carlos César Sousa Cintra e Adriano Sarquis Bezerra de Menezes.

À Unipace pela estrutura.

A todos aqueles que, direta ou indiretamente, participaram desse Projeto.

Aos meus colegas fazendários.

“Aracati, vento que sopra para acalmar o calor e contemplar a brisa”.

(Benloé)

RESUMO

Esta dissertação colabora com um estudo político-fiscal das políticas públicas voltadas para o turismo a partir da mensuração da atividade turística em determinada região do estado do Ceará com a instalação do Aeroporto Dragão do Mar situado em Aracati-CE. Analisamos as razões político-geográficas do turismo no Ceará e seus reflexos na movimentação da economia, as formas que este empreendimento e a rede de estratégias que o acompanha contribui na geração de produtos e rendimentos para o crescimento do Estado do Ceará. Avaliando os impactos político e econômicos decorrentes da construção do Aeroporto Dragão do Mar, entre os períodos de 2012 a 2017, trazemos à tona a relevância arrecadatória, a concepção do turismo a partir do funcionamento do aeroporto de Aracati-CE e dos resultados e expectativas do empreendimento, tanto para o setor público como para o setor privado. A pesquisa é de natureza aplicada utilizando de método científico lógico-dedutivo de caráter descritivo numa abordagem quali-quantitativa realizada com esteio em documentos oficiais fornecidos pela SEFAZ-CE, dissertações sobre o assunto e entrevistas gravadas acerca do contributivo alcançado com o aeroporto.

Palavras-chaves: Aeroporto. Aracati. Crescimento Turístico. Desenvolvimento. Ceará.

ABSTRACT

This dissertation collaborates with a political-fiscal study of the tourism public policies based on the measurement of the tourist activity in a certain region of the state of Ceará with the installation of the Dragão do Mar Airport located in Aracati-CE. We analyze the political-geographical reasons for tourism in Ceará and its effects on the movement of the economy, the forms that this enterprise and the network of strategies that accompany it contributes to the generation of products and income for the growth of the State of Ceará. Evaluating the political and economic impacts of the construction of Dragão do Mar Airport, between the periods of 2012 and 2017, we highlight the collection relevance, the design of tourism based on the operation of Aracati-CE airport and the results and expectations of the public sector as well as the private sector. The research is nature plots using a scientific-deductive method of descriptive character in a quali-quantitative approach carried out with due diligence in official documents provided by SEFAZ-CE, dissertations on the subject and recorded interviews about the contributory reached with the airport.

Keywords: Airport. Aracati. Tourism Growth. Development. Ceará.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Mapa das Regionais de Fortaleza	27
Figura 2 – Casas em Aracati.....	29
Figura 3 – Imagem de Satélite da Foz do Rio Jaguaribe.....	31
Figura 4 – ICMS transferido per capita – Aracati 2013-2014.....	47
Figura 5 – ICMS em relação ao total das transferências estaduais	47
Figura 6 – ICMS transferido aos Município pelos Estados.....	48
Figura 7 – Aeroportos do Estado do Ceará – 2016.....	67
Figura 8 – Aeroportos excluídos por falta de investimentos - 2016	68
Figura 9 – Delphi Aeroporto Inoperante	94
Figura 10 – Planta baixa do aeroporto de Aracati	95
Figura 11 – Visão aérea do Aeroporto	96
Figura 12 – Inauguração do Aeroporto em 2012	97

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 – Arrecadação do Segmento Econômico Alojamento e Alimentação	52
Gráfico 2 – Arrecadação do Segmento Econômico Alojamento e Alimentação por mês	52
Gráfico 3 – Arrecadação do Segmento, valores	53
Gráfico 4 – Percentual de arrecadação do Segmento Alojamento e Alimentação	53
Gráfico 5 – Crescimento em Percentual da Arrecadação	54
Gráfico 6 – Percentual do ICMS para o segmento.....	54
Gráfico 7 – Linhas de Arrecadação	55
Gráfico 8 – Arrecadação da TAM para o Município de Aracati.....	56
Gráfico 9 – Mercado aéreo doméstico de passageiros.....	72
Gráfico 10 – Resultados operacionais e evolução da frota.....	75
Gráfico 11 – Evolução da participação das empresas nacionais no mercado internacional	76

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ANAC	Agência Nacional de Aviação Civil
BID	Banco Interamericano de Desenvolvimento
CEC	Centro de Eventos do Ceará
CONAC	Conferência Nacional de Aviação Civil
DAC	Departamento de Aviação Civil
IAC	Instituto de Aviação Civil
ICMS	Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços
ISS	Imposto Sobre Serviços
IDH	Índice de Desenvolvimento Humano
INFRAERO	Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária
IPHAN	Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional
ISSQN	Imposto sobre Serviços de qualquer Natureza
Mercosul	Mercado Comum do Sul
ONU	Organização das Nações Unidas
PAC	Programa de Aceleração do Crescimento
PRODETUR-NE	Programa de Ação para o Desenvolvimento do Turismo do Nordeste
PRODETURIS	Programa de Desenvolvimento do Turismo em Zona Prioritária do Ceará
PROFAA	Programa Federal de Auxílio a Aeroportos
SAC	Secretaria da Aviação Civil
SCI	Seção Contra Incêndio
SEFAZ	Secretaria da Fazenda
SETUR	Secretaria do Turismo
SITAR	Sistema Integrado de Transporte Aéreo Regional

SUMÁRIO

1	DESCRIÇÃO DO TRABALHO	12
1.1	ARACATI E AS PECULIARIDADES DO AEROPORTO DRAGÃO DO MAR ...	13
2	OBJETIVOS	16
2.1	OBJETIVO GERAL	16
2.2	OBJETIVOS ESPECÍFICOS.....	16
3	METODOLOGIA	17
3.1	MÉTODO DE ABORDAGEM.....	18
3.2	MÉTODO DE PROCEDIMENTOS.....	18
3.2.1	Procedimentos para coleta de dados	18
3.2.2	Delimitação do universo	19
4	JUSTIFICATIVA	22
4.1	REFERÊNCIAS ADOTADAS NO PRESENTE ESTUDO	23
5	ARACATI: EXPANSÃO ECONÔMICA ATRAVÉS DO TURISMO	49
5.1	O CEARÁ NA ROTA DO CRESCIMENTO TURÍSTICO	57
5.2	ROTA DAS FALÉSIAS	60
5.3	A REGULAMENTAÇÃO DO TURISMO PELO ESTADO	61
5.4	O TRANSPORTE AÉREO NA ATIVIDADE TURÍSTICA	65
5.5	A MALHA AÉREA NACIONAL.....	69
6	A FORTE INFLUÊNCIA PARA A CONSTRUÇÃO DO AEROPORTO DE ARACATI-CE	77
6.1	HUB DO NORDESTE: FORTALEZA NUMA DECOLAGEM TURÍSTICA.....	77
7	EVIDÊNCIAS DA PESQUISA	84
8	CONCLUSÃO	94
	REFERÊNCIAS	102
	ANEXO	106
	ANEXO A – ROTEIRO DE ENTREVISTA	107

1 DESCRIÇÃO DO TRABALHO

O litoral leste do Ceará tem como porta de entrada Aracati, inclusive, essa foi a justificativa da construção do aeroporto em 2010, tanto é que o projeto de construção se concretizou em 2012.

A referida proposta teve como protótipo a instalação de um aeroporto regional, de médio porte, para receber voos nacionais e internacionais. Realizado com recursos do governo do Estado do Ceará, através da dotação orçamentária da Secretaria do Turismo e do Ministério do Turismo, com financiamento do Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID)¹ buscando atender à crescente demanda turística do estado, não só por ter o melhor carnaval do Ceará, mas por possuir belíssimas praias.

Deste modo, o Polo Litoral Leste foi contemplado com um aeroporto, cuja construção ainda está sendo finalizada, situado no município de Aracati. O Aeroporto Regional de Aracati passou por uma reforma, com a ampliação de sua pista para 1.900 (um mil e novecentos) metros de comprimento e construção de terminal de passageiros. Desta forma, o aeroporto terá capacidade para receber aviões de grande porte; iniciará suas operações recebendo voos *charters*², e também receberá voos regulares.

Atualmente o acesso até as principais cidades do Polo Litoral Leste se dá a partir do Aeroporto Internacional de Fortaleza e pode ser considerado fácil acesso com distâncias curtas a médias – dependendo do destino – e vias com estado de conservação razoável. De qualquer forma, a inauguração do Aeroporto Regional de Aracati, situado em posição estratégica dentro do Polo Litoral Leste, poderá dinamizar a economia dos municípios do polo, aumentando os fluxos de turistas nacionais e internacionais. Além disso, o funcionamento do aeroporto tende a fomentar o desenvolvimento de áreas que atualmente apresentam menor destaque no cenário turístico estadual, como é o caso de Icapuí.

Exatamente no ápice do crescimento de demandas turísticas naquela região, a proposta foi a concretização do Aeroporto de Aracati, intitulado: Dragão do Mar. Além disso, a cidade de Aracati consolidou-se em 2014 como a mais

¹ Os recursos foram recebidos da Secretaria do Turismo, oriundos do Ministério do Turismo e do Tesouro do estado, pois os investimentos do aeroporto foi de R\$ 23.746.467,94.

² Voos particulares de cargas e serviços

importante de toda a região. E foi considerada também a que mais arrecadou para os cofres estaduais³. No ano subsequente, em 2015 a cidade ficou entre os três municípios que mais geraram empregos no Ceará. Por isso,

A estratégia do Ministério do Turismo (MTUR) atualmente é atrair turistas do leste europeu e dos outros países que integram o bloco econômico formado por Brasil, Rússia, Índia, China e África do Sul (BRICS) principalmente da Rússia. E este novo público “vai ser atraído pelo Ceará, que é o destino mais apropriado para recebê-los”, enalteceu o ministro. Gastão também disse que o aeroporto inaugurado é um exemplo para fortalecer a aviação regional. “Sem boas estruturas, fica extremamente difícil captar novos visitantes. E o Governo Federal hoje tem uma política de aeroportos regionais baseada na experiência do Ceará”, afirmou, referindo-se ao planejamento do Governo do Ceará para dotar o estado de um aeroporto a cada raio de 100 quilômetros (ARRUDA, 2012, p.61).

O projeto arquitetônico de construção de um novo aeroporto atendia às diretrizes de planejamento para o turismo além de Fortaleza, baseado em dados governamentais, portanto, oficiais, para atender às proximidades do turismo e de áreas como a Praia de Canoa Quebrada, Icapuí, Beberibe, Majorlândia, Quixaba⁴ e também a própria cidade de Aracati.

Geograficamente, Aracati fica a 150Km de Fortaleza fundado em 11 de abril de 1747. Importantes municípios de referências para o Ceará nasceram em Aracati, como Adolfo Caminha, o primeiro Bispo do Estado do Ceará e o grande abolicionista Dragão do Mar. Por isso, em homenagem a ele, foi dado o nome ao aeroporto da região de Aracati de **Aeroporto Dragão do Mar** (grifo nosso), e se apresenta relevante na atividade turística, de forma que a construção e funcionamento do aeroporto intenciona como principal instrumento de acesso turístico internacional e nacional à região. Dessa forma, o projeto do aeroporto pretende impulsionar o turismo cearense, melhorando a economia e incentivando a reestruturação da cidade, além de abrir canais de financiamento para o desenvolvimento da região.

1.1 ARACATI E AS PECULIARIDADES DO AEROPORTO DRAGÃO DO MAR

O conjunto arquitetônico e paisagístico da cidade de Aracati possui uma beleza exuberante, a qual despertou no ano de 2001 o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN) para o tombamento de mais de 2.500

³ Economicamente é importante para o estado o fomento em área de retorno tributário.

⁴ Cidades do entorno do aeroporto.

edificações antigas como Patrimônio Nacional, dentre elas se destacam as igrejas e sobrados construídos e decorados com azulejos portugueses de alto valor comercial entre outros⁵.

Outra questão de relevância que se mostra para a construção do aeroporto de Aracati é servir de alternativo ao aeroporto de Fortaleza, pois se encontra no entorno da cidade de Fortaleza, mesmo com limitações espaciais e estruturais é outra forma de dar acesso àquela região.

E, diferentemente do aeroporto regional do Juazeiro do Norte⁶, a localização em Aracati tem acesso rodoviário de excelente projeção e manutenção (CE-040).

A estrutura do aeroporto possui pista de pouso e decolagem e passará a ter 2.300 (dois mil e trezentos) metros de extensão por 45 (quarenta e cinco) metros de largura, ante aos 1.900 (um mil e novecentos) metros atuais, e 30 (trinta) metros de largura. Assim, terá mais resistência de pavimento (resistência 60), possibilitando o recebimento de aeronaves de grande porte, como *Airbus A320, A321, A330* e até mesmo *Boeing*⁷, e por fim, passará a ser um aeroporto internacional.⁸

Atualmente a estrutura aeroportuária⁹ atendendo apenas a voos executivos enquanto aguarda a liberação da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC). Solicitação esta que desde 2012 se aguarda para os voos comerciais que operem com frequência e rotatividade de pousos e decolagens.

De tal modo, essa estrutura aeroportuária propõe um estudo, não por sua viabilidade, mas por sua operabilidade reduzida. Todavia, o contexto do trabalho proposto atende a prospecção de diretrizes fiscais que o aeroporto poderá proporcionar, com geração de riquezas e principalmente circulação de mercadorias que alcançam a arrecadação estadual, provenientes da intensificação de turistas na região, o consumo de mercadorias no setor hoteleiro, de serviço de restaurante, de

⁵ Tombamento registrado em 2001. Disponível em: <<http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/248>>. Acesso em: 17 de ago de 2017.

⁶ A cidade fica distante aproximadamente 600 km.

⁷ Disponível em: <<http://www2.anac.gov.br/arquivos/pdf/manualImplementacaoGeral.pdf>>. Acesso em 16 de jul. de 2016.

⁸ Adaptado e disponível em: <http://www.etice.ce.gov.br/index.php/sala-de-imprensa/noticias/43645-aeroporto-de-aracati-turismo-cearense-tem-nova-porta-de-entrada> acesso em 14 de out de 2017.

⁹ “O terminal de passageiros de Aracati tem projeto arquitetônico que valoriza as características da região, tais como: teto de palha de carnaúba e colunas em madeira nobre. Para o ministro do Turismo, o Aeroporto de Aracati vai “consolidar um pólo turístico importantíssimo.” Explicou também que é por meio de infraestruturas, melhorias no atendimento e fortalecimento da aviação regional que se atrai turistas, principalmente, os estrangeiros”. In: O Ceará além do sol e mar. XXII CONPETH, Belo Horizonte, 2012.

apoio turístico, aumentando significativamente os índices econômicos do estado, além de contribuir cada vez mais para a empregabilidade.

O tema escolhido é, portanto, político-fiscal uma vez que analisa a viabilidade do Aeroporto de Aracati-CE, em razão da mensuração da atividade turística advinda e da arrecadação do município com seus impactos diretos da atividade turística do aeroporto.

É sabido que o turismo, dentre suas amplas atribuições, possui efeito tributário: a arrecadação advinda do conjunto de atividades relacionadas. E é justamente neste sentido que a presente proposta de trabalho se valida, na mensuração dos impactos decorrentes da construção do aeroporto Dragão do Mar, em Aracati.

Por isso, se faz necessária uma apresentação correlativa a partir de dados da Secretaria da Fazenda do Ceará/SEFAZ entre os anos de 2012 a 2016 mostrando a relevância arrecadatória deste equipamento para o Estado, para estabelecer uma mensuração fiscal das atividades turísticas desenvolvidas na região.

Desta forma, estudaremos a evolução do turismo no Aracati a partir da concepção do projeto do aeroporto e das expectativas depositadas pelo empreendimento.

Identificando dentro do tema a política fiscal e os impactos tributários relacionados ao turismo em Aracati; a mensuração tributária da atividade turística em Aracati; o crescimento do turismo dentro do aspecto da arrecadação em atividades ligadas ao turismo, percebendo o aeroporto como fonte de acesso à movimentação da economia local.

Buscamos, portanto, comprovar ou negar a premissa de que houvera notório desenvolvimento e crescimento econômico, da arrecadação tributária advinda pelo transporte aéreo.

2 OBJETIVOS

2.1 OBJETIVO GERAL

Avaliar como o ICMS evoluiu nos meses de expansão do turismo no município de Aracati-CE e qual o papel do aeroporto nesse aquecimento econômico.

2.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS

O estudo foi realizado a partir de uma visão sistêmica do empreendimento, baseado em informações governamentais. Para que o objetivo geral seja atingido, foram analisados os seguintes objetivos específicos:

- a) Analisar a regionalização do turismo para se justificar a construção de um aeroporto na região costeira leste;
- b) Identificar as influências socioeconômicas da construção do aeroporto;
- c) Levantar dados oficiais arrecadatórios da SEFAZ para justificar a movimentação financeira da localidade, entre os anos de 2012 a 2016;
- d) Correlacionar à atividade fiscal com o aumento do turismo da região em razão da construção do aeroporto Dragão do Mar;
- e) Avaliar os impactos tributários gerados pela atividade aeroportuária em seu entorno.

3 METODOLOGIA

Na definição dos aspectos metodológicos, descrevemos as etapas e procedimentos utilizados na condução da pesquisa.

Para a compreensão do exposto, é importante conhecer conceitos sobre pesquisa, métodos e técnicas, de forma que a escolha entre os métodos proporciona as bases lógicas da investigação científica. Neste caso, optou-se pelo método dedutivo avaliativo.

A pesquisa científica deve propor respostas às indagações apresentadas no projeto e, com base em métodos científicos (ANDRADE, 2001).

O pesquisador será capaz de sistematizar um procedimento possível de responder às indagações propostas e utilizar um método científico caracterizado por um conjunto de processos ou investigações que serão utilizadas, através da identificação lógica, que segundo Gil (1999) e Lakatos e Marconi (1993) a investigação pode ser dedutiva, indutiva, hipotético-dedutiva, dialética e fenomenológica.

Nesse sentido, o método científico existe para que se possa padronizar os estudos feitos e fundamentar a pesquisa em outros estudos já publicados e que servirão de fonte para mais descobertas.

Sob o aspecto metodológico exposto, esquadrimos a área de estudo que se concentra na viabilidade do aeroporto de Aracati-CE e como a arrecadação do ICMS do município evoluiu nos meses de expansão do turismo no município de Aracati, bem como observando a repercussão desse crescimento dentro do Estado do Ceará e a identificação dos impactos para a economia cearense.

O presente trabalho realizou uma investigação que ultrapassa a identificação do aeroporto de Aracati-CE, percebendo as razões políticas e econômicas na sistematização para o desenvolvimento da economia do Ceará e de forma específica os impactos tributários gerados.

Realizamos inicialmente uma pesquisa de cunho exploratório que segundo (GIL, 2008) é uma pesquisa que tem por objetivo a familiarização com um assunto ainda pouco conhecido, pouco explorado e que ao final do processo de pesquisa exploratória, o pesquisador saberá mais sobre aquele assunto, e estará apto a construir hipóteses. De tal modo, a pesquisa exploratória depende da intuição

do pesquisador. Por ser um tipo de pesquisa muito específica, quase sempre ela assume a forma de um estudo de caso.

No caso específico do nosso objeto de estudo, exploramos uma ampla literatura que envolve a legislação tributária, assim como os investimentos econômicos aplicados para a construção e efetivação do projeto do Aeroporto de Aracati, além da avaliação dos elementos apresentados pelo respectivo projeto.

Trata-se também de um estudo bibliográfico, uma vez que muitas fontes consultadas são oriundas de documentos e relatórios oficiais, sendo de relevante contribuição também as consultas e observações em plataformas de periódicos acadêmicos que tratam sobre o assunto.

Neste sentido, apresentaremos os dados financeiros levantados de 2012 a 2016 com repercussão arrecadatária para o Estado junto à Secretaria da Fazenda do Estado, para posteriormente analisar os referidos dados, dando-lhes um tratamento contábil, econômico e estatístico, além da identificação dos impactos gerados pela atividade, com a projeção financeira gerada.

3.1 MÉTODO DE ABORDAGEM

Como ressalta Lakatos e Marconi (1993) a maioria dos especialistas faz distinção entre quatro principais métodos de pesquisa: indutivo, dedutivo, hipotético-dedutivo e dialético. Gil (1999), por sua vez, destaca, além dos quatro métodos mencionados acima: o fenomenológico, os que indicam os meios técnicos da investigação, o experimental, o observacional, o comparativo, o estatístico, o clínico e monográfico.

3.2 MÉTODO DE PROCEDIMENTOS

Será demonstrado como a pesquisa foi realizada no que referem às etapas metodológicas, localização da área de estudo, tipo de pesquisa, universo, amostra e aplicação da pesquisa.

3.2.1 Procedimentos para coleta de dados

A pesquisa realizou-se em obediência às seguintes etapas:

1 – Levantamento de dados e informações. Nesta fase foi realizado o levantamento de dados e de informações, mediante de pesquisa bibliográfica direta (livros, artigos em revistas, artigos em anais de congressos, textos para estudo, relatórios, entre outros) e pela internet, visando a abrangência do tema enfocado pela pesquisa.

2 – Detalhamento da metodologia e elaboração das referências teóricas. O detalhamento da metodologia da pesquisa orientou a realização da análise teórica pela investigação de áreas ou sub-áreas do conhecimento científico: cidade de Aracati-CE; turismo na região; Aeroporto Dragão do Mar e arrecadação fiscal da região.

3 – Preparação do instrumento de coleta. Nesta etapa ocorreu a formulação do questionário com suporte no detalhamento da metodologia e elaboração dos referenciais teóricos da pesquisa.

4 – Aplicação do questionário que trata de questões como o crescimento do turismo e melhoria no serviço de transporte e a suas relações com a implantação do Aeroporto de Aracati.

5 – Em seguida, foi realizada a análise dos dados levantados pela pesquisa, e com base na interpretação dos dados e sua tabulação, podemos, portanto, chegar aos resultados da pesquisa.

3.2.2 Delimitação do universo

A escolha da área de estudo ocorreu principalmente pelo fato da construção do aeroporto na Cidade de Aracati-CE, no litoral cearense, que após a capital Fortaleza possui uma grande demanda turística e uma alta arrecadação tributária. Também devido ao anseio de ouvir a opinião e conhecer o funcionamento do aeroporto a partir da apreciação das pessoas da comunidade que trabalham direta e indiretamente com o funcionamento do aeroporto de Aracati.

Desta forma, entrevistamos o administrador do Aeroporto de Aracati, o representante das agências de viagens de Aracati, o líder comunitário, o Presidente da Associação das Indústrias de Aracati, o Presidente da Associação do Comércio de Aracati, o representante dos taxistas e vans de Aracati, o presidente da Associação dos Bugueiros de Aracati, a coordenadora do curso de Turismo da Universidade, o representante da Associação dos Hotéis de Aracati e um

representante dos bares e restaurantes de Aracati.

De tal modo, o caminho da nossa abordagem foi lógico dedutivo uma vez que raciocínio dedutivo faz uso das regras da lógica para se chegar a uma conclusão. Se as premissas são verdadeiras e as leis aplicadas estão corretas, então a conclusão é necessariamente verdadeira.

Uma vez que com o problema formulado, elaboramos uma hipótese e através das observações e estudos será verificada, para que em seguida tenhamos a obtenção dos resultados.

Os dados foram coletados em fontes primárias e secundárias. Quanto às fontes primárias, aplicamos entrevistas roteirizadas abertas (gravadas) com 15 (quinze) sujeitos que trabalham ou moram em Aracati. E a fonte secundária de dados é referente aos relatórios da SEFAZ do município de Aracati.

Os dados foram analisados e tratados de modo a transformá-los numa avaliação prospectiva, uma vez que as hipóteses elaboradas puderam ser verificadas durante o processo de pesquisa.

Sobretudo, o tratamento dos dados nos levou a um estado avaliativo prospectivo, relativizando o que será de fato os impactos do Aeroporto Dragão do Mar para os impostos e para o turismo do município de Aracati.

Para tanto, fizemos uso da técnica de Cenário, que consiste em traçar o cenário atual e um cenário prospectivo das ações do aeroporto e os seus impactos sobre o turismo na região do Litoral Leste.

A técnica Cenário monta-se em dois esquemas a saber:

1- Descrição do cenário atual:

Parte das evidências construídas com os dados da pesquisa e entrevistas para construir o cenário atual.

2- Formação do cenário prospectivo:

Lançam-se prospecções, que são os anseios e projeções futuras, baseadas nos relatos das entrevistas, análise e projeção de um possível cenário.

Em suma, a técnica Cenário é um meio de obtenção de dados usada para impetrar o consenso de um grupo de especialistas em determinado assunto. A participação destes especialistas é anônima e um facilitador utiliza um questionário

para solicitar ideias relativas a diversos aspectos de um projeto, concernentes ao assunto.

4 JUSTIFICATIVA

O Estado do Ceará tem tomado decisões no sentido de melhorar o acesso aos seus municípios e, conseqüentemente, oportunizar os turistas a conhecerem o estado, rico em reservas naturais distintas como serras, praias, chapadas, caatinga e muito mais a explorar.

O turismo cearense tem sido uma das atividades de grande significância, pois tem sido a mola propulsora das transformações no Estado. A razão se potencializa nestes diferentes espaços do litoral cearense, em especial por causa de sua extensa costa com mais de 570 (quinhentos e setenta) km de extensão.

As mudanças no turismo no Estado do Ceará começaram nos fins dos anos de 1980, principalmente por uma alteração política¹⁰, a qual culminou na reorganização governamental e, conseqüentemente, promovendo modificações diversas. Uma destas alterações modificou o planejamento da atividade turística, promovendo a uma atuação voltada para uma perspectiva socioeconômica.

Para esse desenvolvimento, os meios de transporte exercem um papel estratégico no comércio e nas operações das cadeias produtivas e turísticas. A modalidade aérea contribui de maneira importante para o desenvolvimento dos transportes, das comunicações e em várias áreas, principalmente pela rapidez, confiança e segurança que essa espécie de transporte dá ao mercado e principalmente na competitividade, pois o deslocamento aéreo, em razão da alta velocidade, aliado ao desenvolvimento dos meios tecnológicos contribuem também para a circulação de informações, de pessoas e cargas, influenciando no desenvolvimento da economia nacional e internacional, proporcionando mecanismos expansionistas nos negócios, uma alavanca no transporte mundial.

Assim, o sistema de transporte aéreo é entendido como um sistema que interage mundialmente proporcionando à economia local, regional e global um aparato importante e necessário.

Contudo, a implementação deste sistema é um processo cauteloso, necessita-se identificar quais as demandas para a instalação do transporte aéreo numa certa localidade. Esse é o principal requisito para se planejar a construção de

¹⁰ A Constituição Federal foi promulgada em 05 de outubro de 1988, de forma que a partir de então, politicamente o Estado brasileiro é modificado, surgindo um novo estado, em uma perspectiva jurídica, apesar da permanência territorial.

um aeroporto, uma vez que a demanda de transporte de passageiros e de carga possa ser instalada logo será agregado um valor a essa oferta de transporte, mesmo porque, se referem a grandes investimentos.

Portanto, a criação de um aeroporto e sua estrutura logística se compõem inicialmente de duas partes: uma aeroportuária e outra aeronáutica¹¹.

No Estado do Ceará, a cidade de Fortaleza, com seu aeroporto até os anos 1990, era o único acesso aéreo para receber voos nacionais e internacionais. Porém, a procura e a diversidade de eventos¹² no estado proporcionaram que fossem realizados estudos acerca da construção de aeroportos regionais como Juazeiro do Norte, Sobral, Jericoacoara, Canindé, Crateús, Iguatu, Itapipoca, Quixadá e Aracati, ampliando a infraestrutura aeroportuária do estado.

A proposta era de reestruturar na seara espacial o Estado do Ceará dentro de uma lógica de modernidade, destacando-o em um novo cenário de competitividade nacional e mundial, valorizando elementos socioespaciais apontados como elementos importantes para o desenvolvimento em um dado momento histórico, o que não impede de se associar esse desenvolvimento a uma base geográfica, como condição natural e ainda, a uma compreensão de uma nova época ligada a uma força criadora de um espaço social preenchido na dinâmica histórica do Estado do Ceará.

Isso tende a significar que os interesses econômicos inserem-se a ditames geopolíticos e sociais conceituados num resultado como condição de uma evolução que se adaptam para exercerem as funções do presente.

Por isso, Fortaleza e Aracati como cidades estudadas nessa investigação merecem uma digressão histórico-social para que sejam identificadas nesse contexto e identificadas na reflexão temporal desses espaços.

4.1 REFERÊNCIAS ADOTADAS NO PRESENTE ESTUDO

O contexto desse nosso tema está na relevância da concepção do desenvolvimento humano, do crescimento econômico e na distribuição de riqueza

¹¹ Uma vez que o controle e a segurança do espaço aéreo e de proteção ao voo são realizados pela aeronáutica.

¹² O aeroporto Pinto Martins não suportou a demanda e teve que ser construído um outro terminal em Fortaleza.

advinda de uma atividade, no caso a turística, através da utilização do Aeroporto de Aracati, construído para melhorar o desenvolvimento do turismo cearense, gerando riquezas e sua distribuição.

A construção e o funcionamento de um aeroporto dinamizam o turismo, e, conseqüentemente aumenta a receita municipal (em razão das diversas prestações de serviços existentes), proporcionando um crescimento econômico. O município de localização do aeroporto acarreta ao prefeito uma reestrutura na alocação de recursos nas áreas que afetam a atividade, como educação, saúde, geração de renda e outros direitos constitucionalmente estabelecidos¹³.

a) Fortaleza

Não é de hoje que o estado do Ceará e todo seu litoral é dono de belezas naturais de encher os olhos. Justamente por esses, e outros motivos, o estado tem sido um dos destinos mais solicitados por turistas brasileiros e estrangeiros que buscam por belas praias e infraestrutura hoteleira para seus dias de lazer e descanso.

“Fortaleza: a porta de entrada para o turismo no Ceará” é uma expressão muito utilizada, consagrada pelo fato de que por muito tempo apenas a cidade de Fortaleza possuía um aeroporto para desembarque de turistas. Por todo ano os mais diversos turistas desembarcam na capital do estado ansiosos por conhecer um dos mais belos litorais do país.

Estes turistas que desembarcam na cidade de Fortaleza, se instalam na rede hoteleira, e tão logo já compravam pacotes turísticos para viverem dias de sonho nas praias paradisíacas do litoral leste ou oeste do estado.

Assim, a cidade de Fortaleza era tida como cidade dormitório, o turista chegava, se hospedava e já buscava pelas cidades litorâneas espalhadas na faixa de praia do estado. Entretanto, com a construção de dois aeroportos nas zonas costeiras do Ceará (Jericoacoara e Aracati) se buscou aquecer a economia dessas

¹³ A partir da Constituição de 1988 houve um aumento na competência dos Municípios, além da competência legislativa prevista no Art. 30, a competência arrecadatória de seus tributos, segundo a repartição de competências tributárias, a aplicação do mínimo em educação, responsável pela saúde, pois houve a municipalização da saúde e se obriga ainda a prestar contas com a aplicação de limites através da Lei de Responsabilidade Fiscal.

idades bem como desconstruir a ideia de Fortaleza ser uma cidade dormitório, ou de passagem, para turistas.

De tal modo, o turista já teria seu voo direto para o aeroporto de Aracati, por exemplo, se hospedaria no município e passaria determinado período, usufruindo e conhecendo o litoral leste e em seguida embarcaria para Fortaleza passando mais alguns dias na cidade até o retorno a sua terra natal.¹⁴

Sob aspectos históricos, temos que o Ceará teve sua ocupação tardia, pois foi somente no século XVII que houve a necessidade de ligar o Ceará ao Maranhão e Pará, culminando numa ocupação mais efetiva do território cearense. Em 1649 surge o povoado, mas só foi elevado à categoria de vila em 1726. Enquanto que o Ceará, somente em 1799, passou a ter autonomia transformado em província do Ceará, com uma economia baseada na produção da carne de charque e algodão, considerados como marcos do processo de expansão dessas atividades.

Há também a influência do avanço da pecuária pernambucana, a qual expandiu-se pela ocupação de áreas mais próximas ao litoral, como também pela pecuária baiana, a qual esteve presente na ocupação do seu oeste e sudoeste.

No século XIX, o gado o algodão passam a ter enorme importância nas regiões interioranas, afirmando seu caráter econômico (SOUZA, 1989).

No entanto, a cidade de Fortaleza é marcada desde a sua colonização por altos e baixos, principalmente por ter sido um local que apresentou alguns obstáculos como a seca, além de não ter sido achado nenhum metal precioso. Com a construção do forte, se consolida como vila e depois elevada ao nível de cidade.

Os séculos XIX e XX foram períodos importantes para Fortaleza, pois ocorreram a concentração de atividades diversificadas em torno da capital¹⁵. As funções políticas dos governantes eram voltadas para o desenvolvimento econômico, e a centralização de políticas de amparo aos atingidos pelas secas sucessivas do interior do Estado provocou um contínuo crescimento da sua população. Como existiam condições naturais para o estabelecimento de um porto, e necessitava-se de grandes investimentos, a área central da cidade recebeu o primeiro porto, tendo nos seus arredores a construção de armazéns e escritórios comerciais.

¹⁴ Ver mais sobre o assunto na matéria jornalística vinculada ao Diário do Nordeste on-line. Disponível no site: <http://diariodonordeste.verdesmares.com.br/cadernos/negocios/fluxo-e-renda-do-turismo-devem-crescer-50-no-ce-1.1743093> acesso em: 14 de outubro de 2017.

¹⁵ Em 1910, Fortaleza era a sétima cidade mais populosa do Brasil.

Somente entre 1940 e 1950 é que ocorre a mudança do porto para a região do Mucuripe e a área dos grandes armazéns sofre com o esvaziamento. Contudo, mesmo com um crescimento socioeconômico nas décadas de 1950 e 1960, o estado enfrenta algumas crises ligadas principalmente à problemas geográficos e políticos, só passando por mudanças reais a partir do final dos anos de 1980¹⁶.

Nos anos de 1990, muda-se o governo, e com sua reestrutura, o Estado do Ceará e a cidade de Fortaleza passam, significativamente, a uma melhora estrutural que se destacam por seus polos turísticos, advindos da beleza natural das belas praias e por não chover na região, o sol chama pelos turistas o ano todo. Esse cenário atrai turistas estrangeiros, principalmente porque é a cidade mais próxima da Europa¹⁷.

Hoje em dia Fortaleza possui sua estrutura administrativa pautada em regionais, incluindo secretarias específicas (como a Secretarias da Administração, e Secretaria da Educação) que atuam em setores específicos.

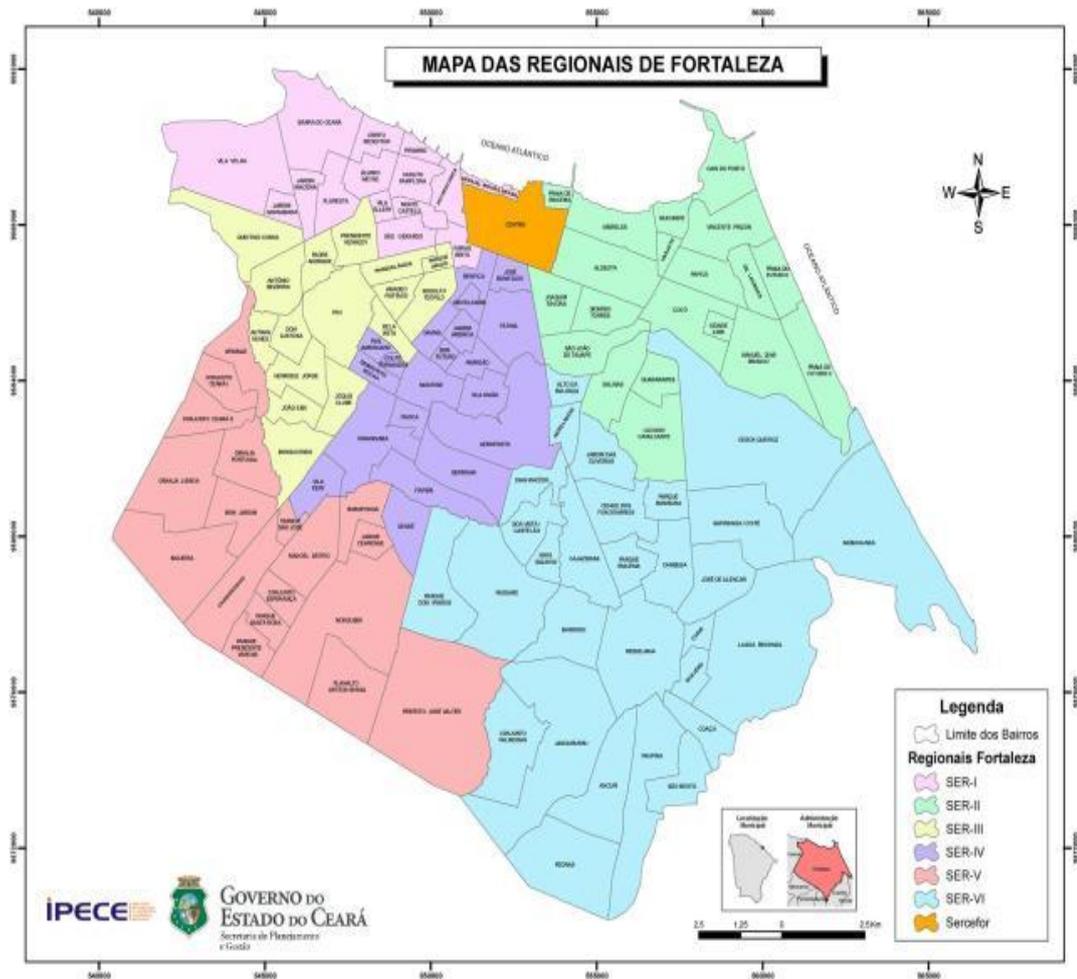
Através dessa estruturação temos o funcionamento estatal, característica da regionalização da municipalidade.

Essa funcionalidade em regionais, com características meramente administrativas, afeta o turismo na identificação de locais turísticos a serem definidos pelo Município de Fortaleza. Com isso, a administração pública municipal regionaliza o controle e o funcionamento por área fragmentada.

¹⁶ Nos anos de 1970 a cidade de Fortaleza começa a crescer em direção oeste, surgem novos bairros afastados do Centro da Cidade, e há uma melhora no crescimento do turismo, com novos hotéis e restaurantes construídos ao longo da beira mar.

¹⁷ Há um chamado pejorativo que se refere ao turismo sexual, o qual tem sido constantemente combatido por políticas públicas locais, estaduais e do governo federal, com a participação também do setor privado, a fim de coibir essa prática.

Figura 1 – Mapa das Regionais de Fortaleza



Fonte: IPECE (2016).

b) Aracati

De acordo com o Instituto de Pesquisa Estratégica do Estado do Ceará – IPECE (2016)¹⁸, o Estado do Ceará é composto de 184 municípios dos quais 20 municípios se encontram na costa marítima atlântica.

O Município de Aracati foi criado em 1747 e o nome Aracati é de origem indígena do tupi-guarani, que significa vento que sopra do norte e refrescava os ardores do estio.

A cidade tem grande valor histórico, através de sua influência econômica e cultural fundamental para a construção da história do Ceará, desde o período colonial com o Capitão-mor Pero Coelho de Sousa que ergueu um forte, em 1603,

¹⁸ Acesso em 14 de novembro de 2017. Disponível em <http://www.ipece.ce.gov.br/index.php/2016-12-16-13-09-40>.

possibilitando o recebimento de pessoas e a fixação da população às margens do rio Jaguaribe, e conseqüentemente a movimentação do comércio na região em torno do povoado de São José do Porto dos Barcos do Jaguaribe¹⁹.

O capitão-mor Pero Coelho de Souza saiu da Paraíba para desalojar os franceses, que estavam estabelecidos no Maranhão. Em seu plano dividiu a expedição em duas comitivas: a primeira que seguiu pelo Rio Jaguaribe e segunda, que atingia o mesmo ponto por terra. Na expedição foi construído o Fortim São Lourenço (em homenagem ao santo do dia), em agosto de 1603, que deu origem ao povoado de Porto dos Barcos.

Em 1747, às margens do Rio Jaguaribe foi fundada a Vila de Santa Cruz do Aracati, e através da carta régia daquele ano, determinou a criação da vila e o local para sua instalação (Cruz das Almas, ao sul do antigo povoado).

Foi designado como ouvidor-geral da capitania, Manoel José de Farias, encarregou-se sua implantação. A Carta do Aracati determinava a delimitação da praça e a reserva do terreno para construção da Casa da Câmara e da Igreja Matriz.

Depois da expulsão dos holandeses de Recife, colonos portugueses, pernambucanos e paraibanos foram se instalar às margens do Rio Jaguaribe, transformando o lugarejo num importante centro comercial, com o comércio de gado e exportação de couros e peles.

O Rio Jaguaribe era navegável e seguro para as embarcações, de forma que se tornou um centro de atração das fazendas ao seu entorno. Durante o século XVIII era considerado o principal porto de escoamento dos produtos derivados da pecuária, como principal atividade econômica da capitania do Ceará. Em 1842, Aracati²⁰ passou à condição de cidade. Ainda no século XIX, década de 1880, com o crescimento da cidade, foi determinado que as novas construções observassem o alinhamento das ruas e a continuidade do espaço construído.

¹⁹ Primeiro nome de Aracati. Em 24 de fevereiro de 1748, foi elevada à Vila de Santa Cruz dos Barcos do Jaguaribe pelo Conselho Ultramarino e em 1780 tornou-se cidade.

²⁰ O nome Aracati é uma palavra de origem indígena, composta de ara (tempo) e catu (bom) - significa bons tempos, ou ara (clareza) e catu (bonançoso) – uma região que impressionava pela clareza e mansidão de suas águas.

Figura 2 – Casas em Aracati



Fonte: <www.setur.ce.br>.

Porém, a cidade chegou ao século XIX com uma rua principal e duas secundárias, paralelas ao rio Jaguaribe, entrecortadas por becos e travessas, sem uma praça formalmente estruturada, mas bastante edificada a formar o seu patrimônio cultural, como as igrejas Matriz²¹ e a de Nossa Sra. do Rosário dos Pretos, o Mercado Central e o Museu Jaguaribano - antiga residência do Barão de Aracati²².

Até os dias de hoje são preservadas as estruturas e características de suas construções, principalmente em razão dos tombamentos sobre prédios (bens imóveis) e sobre coisas móveis.

Além de ser próxima as cidades de Recife(PE) e Salvador(BA), tornou-se uma via da economia colonial da capitania²³, de forma que em 1780 passou a vila mais populosa, e conforme a exigência da Coroa portuguesa foram adotadas as medidas necessárias a transformar arquitetonicamente a cidade e demonstrar o

²¹ Igreja Matriz de Nossa Senhora do Rosário começou como uma capela coberta de palha, a qual deu origem à Igreja e foi construída entre os primeiros anos do século XVIII e a segunda metade do século XIX. No entanto, ruiu em 1745 e foi reconstruído em 1761.

²² Sobrado do Barão de Aracati (atual Museu Jaguaribano) foi construído no século XIX, com quatro pavimentos, era a residência do Barão de Aracati, José Pereira da Graça. A partir de 1889, após a morte do barão, no sobrado funcionaram colégio, clube e hotel. A fachada principal é guarnecida por azulejos portugueses estampilhados e as paredes de seus salões são decoradas por inúmeras pinturas.

²³ Isso porque durante o Século XVIII a atividade portuária ascendeu sua produção mercantil, principalmente em razão das charqueadas produzidas e exportadas por Aracati.

interesse cultural que a urbe tinha²⁴. O que possibilitou a ascensão econômica pelo consumo de bens e produtos até seu declínio passando pela estagnação econômica que Aracati passou.

Nesse contexto de crescimento e apogeu das duas cidades, com intenções e contradições, elas foram potencialmente agraciadas com uma localização geográfica propondo uma recepção ao polo turístico no Ceará, o qual foi integrado a uma política desenvolvimentista a partir dos anos de 1980, associada a discursos políticos que transformaram o desenvolvimento do Turismo no Ceará como instrumento de promoção e movimentação da economia e a consequente mudança econômica do Estado. Pensando nesse contexto, as palavras de Lemenhe (1991) fazem uma correlação sobre o crescimento de Aracati-CE nos diz:

[...] fazem sentido se confrontarmos a situação do povoado ao tempo de sua constituição em vila – existência de atividades produtivas de caráter urbano, comercialização de carne e couro produzidos nas imediações – com as circunstâncias em que foram criadas as demais, no período que analisamos, para as quais foi necessário arregimentar moradores para desenvolver atividades rurais. Mas a extensão do adensamento populacional em torno da produção e comercialização e a expansão destas devem ser relativizadas (LEMENHE, 1991, p.39-40).

O município de Aracati se destaca, desta forma, por razões econômicas, desde outrora, como por seu patrimônio arquitetônico e com o reconhecido tombamento pelo IPHAN²⁵, havendo uma forte expressão histórica da localidade, principalmente pela participação em processos econômicos, políticos e culturais que merecem ser destacados para se analisar o papel desta cidade de Aracati/CE (BARBOSA, 2011, p. 15).

Geograficamente a cidade também possui suas belezas naturais que fascinam seus visitantes, com praias conhecidas internacionalmente, como as praias de Majorlândia e Canoa Quebrada, além de outras como a Praia do Cumbe, do Esteves, Quixaba, Lagoa do Mato e Retirinho. Sem falar no próprio Rio Jaguaribe²⁶ que corta a cidade e se considera uma riqueza natural encontrada em Aracati.

²⁴ Tanto é que seu patrimônio histórico-cultural se mantém preservado até os atuais dias, passando por sua ascensão econômica que proporcionou o consumo de bens e produtos até seu declínio e estagnação econômica que suportou.

²⁵ Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional.

²⁶ O Rio Jaguaribe é um rio perene. Etimologicamente a palavra Jaguaribe significa Rio das Onças. Possui 633 Km, a partir de sua foz no oceano atlântico (cuja penetração das áreas do mar são percebidas até 30 Km de distância da foz), e com área da bacia de 75.669 Km², além de possuir uma área de mangue com 11,8 Km². Sua bacia hidrográfica situa-se, em sua quase totalidade, dentro dos limites do Ceará, estendendo-se ao sul para o Estado de Pernambuco.

Figura 3 – Imagem de Satélite da Foz do Rio Jaguaribe



Fonte: Google Mapas/2017. Disponível em: <<https://goo.gl/maps/8v8mEJiu86G2>>.

A cidade de Aracati tem uma estrutura voltada para o turismo Cearense, com hotéis, pousadas e restaurantes e oferece um dos carnavais mais populares do Estado - o Carnaval de Aracati²⁷.

Em relação ao clima e a altitude, predomina o clima tropical quente semiárido brando, com temperaturas médias variando entre 26°C a 28°C e 5,7 m de altitude.

O Município detém um complexo vegetacional da zona litorânea, floresta mista dicótilo - palmácea e floresta perenifolia paludosa marítima, com área de preservação ambiental administrada pelos Governos Estadual e Federal, relacionada à foz do rio Jaguaribe em torno de 2.456 (dois mil, quatrocentos e cinquenta e seis) hectares, que faz parte do ecossistema de manguezais (IBAMA, 2007).

De acordo com o censo demográfico do IBGE (2010) o Município de Aracati em termos demográficos tem uma população girando em torno de 69.159 habitantes.

²⁷ No ano de 2017, o carnaval foi suspenso por uma ação promovida pelo Ministério Público, mas a liminar foi cassada por decisão do Tribunal de Justiça do Estado do Ceará. Essa notícia causou uma comoção no estado, principalmente com repercussão nacional, pois o carnaval é uma festa que movimenta a economia local.

Ainda segundo o IPECE (2016) o Índice de Desenvolvimento Humano - IDH global do Município é 0,655 e, em relação ao Estado do Ceará, ocupou a 20ª posição em 2016. O Município se destaca comercialmente, além do turismo, por atividades produtivas ligadas a plantação de caju, melão e carnaúba, da pesca artesanal, da criação (em cativeiro) de camarões entre outros.

O Produto Interno Bruto (PIB), conforme o DATASUS²⁸ (divulgado em 2013) foi da ordem de R\$ 13.956,47 /habitante onde a média nacional é da ordem de R\$ 26.441,76 /hab. O PIB no setor de serviços foi na ordem de 36,7% no Município em 2012 (IBGE, 2012).

Na tentativa de uma melhor compreensão dos impactos da instalação do aeroporto Dragão do Mar no município de Aracati, julgamos necessária uma apreensão de aspectos econômicos e históricos do município. Segundo o Programa Nacional de Gerenciamento Costeiro (GERCO):²⁹

Desde o século XVII Aracati desempenhou importante função de polo econômico, cultural e recreacional no Estado. Chegou a ser o município de maior influência em toda região do Baixo Jaguaribe, tendo, no passado um período de apogeu econômico. As oficinas de carne ou charqueadas constituíram um importante marco no desenvolvimento socioeconômico e cultural do município, o que contribuiu para a concentração populacional e formação de um núcleo urbano dotado de um rico patrimônio arquitetônico, que atualmente significa um dos atrativos turísticos da região. (2003, p.5).

Em consonância a isso, no relatório produzido pela Superintendência Estadual do Meio Ambiente - SEMACE³⁰ no ano de 2004, temos um leque de dados históricos, sociais e econômicos que legitimam a atividade do turismo como sendo uma das mais importantes para o município de Aracati, expondo a importância da construção do aeroporto. A seguir, temos uma breve descrição retirada do relatório:

Um sistema aeroviário pode ser acessado pelo município que possui um campo de pouso, distante 130 Km² de Fortaleza, com uma pista de 1.000 m de extensão e 30 m de largura, sem revestimento, portanto, com condições deficitárias de operação, de propriedade do Ministério da Aeronáutica. Este campo de pouso situa-se pouco além do entroncamento da BR-304 com a CE-040, portanto dentro da área de influência direta do empreendimento,

²⁸ Acesso em 14/10/2017. Disponível no site: <<http://www.deepask.com/goes?page=aracati/CE-Confira-o-PIB---Produto-Interno-Bruto---no-seu-municipio>>.

²⁹ Acesso em 14/10/2017. Disponível no site: http://antigo.semace.ce.gov.br/programas/gerco/Turismo/8_CaracterizacaoTurismo.pdf

³⁰ Desenvolvimento urbano – litoral leste do Estado do Ceará Relatório final. Superintendência Estadual do Meio Ambiente – SEMACE. Contrato n.º /2003. Disponível em: <http://antigo.semace.ce.gov.br/programas/gerco/Desenvolvimento%20Urbano/Apresentacao.pdf> e http://antigo.semace.ce.gov.br/programas/gerco/Desenvolvimento%20Urbano/2_DiagnosticoAracati.pdf. Acessos em: 14 out. 2017.

ressaltando-se que essa condição se dá pela ampliação marginal da área de influência em um quilômetro além da rodovia. (CEARÁ, 2004, p. 2.7).

Não obstante, seguem argumentos que enfatizam o turismo enquanto principal atividade econômica do município:

O carro chefe da economia de Aracati é sem dúvida o turismo. As belas praias e o carnaval geram receitas para o município em todos os setores, desde o primário até o terciário. Apesar de possuir grandes áreas para o plantio a agricultura não é incentivada e apenas 3,81% das terras são produtivas. Na pecuária a criação de bois e cabras é praticada, mas o que sobressai é a criação de camarão e pesca da lagosta para importação e exportação. O setor terciário representado pelo comércio artesanal, de alimentação e hotelaria é ativo devido à demanda turística. (CEARÁ, 2004, p. 2; 15).

Há ainda as atividades econômicas do setor primário que é um setor da economia que está relacionado à produção através da exploração de recursos naturais. Sendo o setor primário aquela instância que fornece a matéria-prima para a indústria de transformação.

O setor primário de Aracati encontra sua força nas seguintes atividades:

Constituído de atividades agropecuárias, extrativistas e pesqueiros, o setor primário ainda representa um importante papel no cenário econômico no município de Aracati. Em relação à atividade agrícola pode-se afirmar que não é das mais representativas, possuindo uma porcentagem bastante baixa com relação à área de cultivo. Mesmo possuindo baixos cultivos Aracati se destaca na produção de acerola e o feijão de corda com produção escoada para Fortaleza e suprimento do mercado interno. (CEARÁ, 2004, p.2.15).

Tendo lugar de destaque a produção de pescado, que tanto alimenta os comércios locais turísticos quanto serve de matéria prima de exportação:

A produção do pescado é bastante variada aparecendo como os mais comuns, da água salgada (mar) pargo, serra, cavala e de água doce (rio) camocim, robalo, tilápia e outros. O camarão lidera na produtividade e lucratividade, estando o município se firmando como o maior produtor de camarão em cativeiro no Estado do Ceará, cujo destino da produção é quase que exclusivamente para exportação. (CEARÁ, 2004, p. 2.17).

Seguindo, temos que o setor secundário do município de Aracati é o setor da economia que transforma a matéria-prima, extraídas ou produzidas pelo setor primário, em produtos de consumo, ou em máquinas industriais (produtos a serem utilizados por outros estabelecimentos do setor secundário). Deste modo, segundo o relatório da SEMACE, as atividades que fomentam o setor secundário de Aracati são: “Dentre as indústrias de Aracati temos os produtos alimentícios, vestuários,

calçados, artefatos de tecidos, couros e peles, produtos de minerais não metálicos, madeira, perfumaria, sabões e velas”. (CEARÁ, 2004, p.2.17)

Sobre o setor terciário, ele é tido como o maior ramo da economia, pois, a sua relevância econômica tem crescido muito no mundo atual. Este é o setor da economia em que temos a atuação das atividades humanas, e onde são pautadas as ofertas de serviços. Em Aracati o comércio atacadista, integrante do setor terciário, se fortalece da seguinte maneira.

A atividade comercial no município está presente sob duas modalidades: atacadista e varejista. Os dados existentes sobre o setor comercial são muito defasados e indicam que o comércio atacadista, com 21 estabelecimentos é bastante inferior ao varejista, que possui 593 estabelecimentos. (CEARÁ, 2004, p.2.18).

No turismo e artesanato:

Desenvolvendo-se junto com o turismo e complementando um ao outro, numa relação de parceria está o artesanato de Aracati. Trabalhos com labirintos como toalhas, caminho de mesa, blusas bordadas, guardanapos areias coloridas dentro de garrafas, bijuterias artesanais confeccionadas com produtos da terra, o que a tornam original e únicas, utensílios decorativos e bolsas feitas de palha, chamam a atenção e encantam os turistas, que ao comprarem estes produtos estão gerando emprego e renda para muitas pessoas, deixando divisas no município que por sua vez pode oferecer aos moradores do local serviços públicos de qualidade. (CEARÁ, 2004, p.2.19).

No que diz respeito ao acesso e à localização, Aracati está entre 150 e 180 km de Fortaleza, dependendo do acesso para que se deseja chegar. Partindo da capital, percorre-se a CE-040, que agora conta com trechos duplicados em bom estado de conservação e com muitos radares de velocidade, e a BR-304, com uma pista simples, com alguns buracos e ondulações.

As entradas para as praias a partir das rodovias são bem sinalizadas, mas praticamente não existem indicações de acesso nas vias locais, havendo muita variação entre as que estão em bom ou mau estado de conservação.

Tabela 1 – Destinos Preferidos pelos Turistas – 2016

Discriminação	Percentual na Demanda (%)		Turistas	Permanência (Dias)
	Interior	Total		
1 Caucaia	18,31	11,14	415.671	5,70
2 Aquiraz	16,81	10,23	381.771	7,30
3 Aracati	13,76	8,37	312.358	6,50
4 Beberibe	10,70	6,51	242.945	5,20
5 Jijoca Jericoacoara	9,63	5,86	218.732	6,40
6 Paracuru	3,31	2,01	75.063	7,40
7 Paraipaba	3,16	1,93	71.834	6,80
8 Icapuí	1,56	0,95	35.514	6,30
9 Trairi	1,56	0,95	35.514	7,00
10 Cascavel	1,49	0,91	33.899	8,50
11 Sobral	1,07	0,65	24.214	6,00
12 São Gonçalo	1,03	0,63	23.407	5,90
13 Guaramiranga	0,75	0,45	16.950	4,30
14 Maranguape	0,71	0,43	16.143	6,80
15 Juazeiro	0,71	0,43	16.143	9,70
16 Ubajara	0,68	0,41	15.335	5,00
17 Tianguá	0,64	0,39	14.528	8,30
18 São Benedito	0,57	0,35	12.914	5,20
19 Quixadá	0,53	0,32	12.107	6,30
20 Outros	9,01	0,26	204.568	4,7
Subtotal	96,0	53,2	2.179.610	6,5
Outras localidades	4,0	16,9	90.841	2,8
Total Interiorização	100,0	70,1	2.270.451	9,3

Fonte: SETUR/CE (dados preliminares)³¹

Conforme a Secretária de Turismo do Ceará, em um levantamento divulgado no ano de 2016, Aracati se apresenta como o 3º destino mais procurado por turistas que visitam o Ceará.

Ao passo que, são as praias que se constituem como os principais atrativos turísticos de Aracati. Na verdade, são os únicos pontos com visitação consolidada, e que de fato podem atrair fluxos mais expressivos de visitantes.

A praia de Canoa Quebrada, a mais popular do município, atende a um público bastante diversificado, em termos de renda, idade e gênero. Trata-se de um público composto, em grande parte, de turistas, ou seja, indivíduos que permanecem pelo menos uma noite no local, mas há também um fluxo importante de

³¹ <http://www.setur.ce.gov.br/images/PDFs/ESTUDOS-PESQUISAS/evolucao-turismo-2006-2016-artigo.pdf>

excursionistas. Nas demais praias, embora o baixo fluxo de turistas no momento da pesquisa não permita fazer afirmações definitivas, percebe-se a predominância de um público de renda média e média baixa, que apenas passa o dia nos locais.

Não se pode dizer que há segmentação de mercado nas praias, se não há nem mesmo segmentação de público. A designação “turismo de sol e praia” se adequa bem à atividade turística de Aracati, enquanto outros segmentos, como o turismo de negócios, tem pouca relevância no município. Efetivamente, Aracati, até o presente momento, está consolidada como um destino de lazer.

Exceção deve ser feita a Canoa Quebrada, as praias de Aracati poderiam acomodar um maior fluxo turístico, mesmo na alta temporada. São praias extensas, com estruturas de alimentação de médio porte e poucos meios de hospedagem. Ampliar a quantidade de visitantes viabilizará a instalação de outros serviços e, eventualmente, ampliará a permanência média no destino. Com relação especificamente a Canoa Quebrada, as ações devem se concentrar para minimizar os efeitos negativos da baixa temporada em que muitos estabelecimentos fecham, seja de forma temporária ou definitiva.

As praias possuem águas aparentemente despoluídas e, em relação à areia, há apenas alguns problemas pontuais. É importante que um acompanhamento seja feito na alta temporada, pois há informações de que serviços como o de coleta de lixo são pouco frequentes ou simplesmente inexistentes.

Apesar dos problemas citados, Fontainha, em conjunto com Retirinho e Canoa Quebrada, tem uma paisagem diferenciada que pode ser bem aproveitada em sua comercialização. Nessas e nas demais praias há muitos elementos naturais em comum, como dunas, coqueiros, algumas fontes de água doce e falésias. Canoa Quebrada, pela sua paisagem e pelos serviços disponíveis, tornou-se um destino internacional. As demais têm potencial de atração de um público regional e, em menor escala, nacional.

À parte de seus atrativos naturais, o município de Aracati possui um patrimônio arquitetônico significativo no âmbito estadual, que atualmente encontra-se subutilizado. As edificações não possuem estrutura para visitação e tampouco apresentam interesse ao visitante, em função de seu estado de conservação e da falta de material interpretativo sobre os locais. Sobretudo, ressaltamos que é um

patrimônio que deve ser preservado e com potencial para ser utilizado como atração complementar à visita aos atrativos naturais de Aracati.

c) Turistificação do Ceará e o acesso dos aeroportos

Essa ‘turistificação’ do Ceará é acompanhada pelo crescimento da infraestrutura e da vocação turística cearense o que possibilitou um pacto cooperativo governamental³², com a sociedade e o setor privado.

O Ceará passou a integrar o cenário internacional face ao seu desenvolvimento e colocando à disposição da atividade todos os seus atrativos naturais e culturais existentes³³ associados a elementos políticos, demonstrando o desenvolvimento da atividade turística como sendo a própria modernização do Estado³⁴.

As melhoras vieram de políticas públicas que reforçaram o turismo no Ceará, o que conseqüentemente melhorou a situação da capital e de outras cidades do interior.

Fortaleza, até então, era a única unidade receptora do turista, não apenas nacional, mas também o estrangeiro que procurava por novos destinos com o acervo natural que era oferecido.

O Aeroporto Pinto Martins era a única via de acesso aérea ao Estado, logo deficitário para atender essa nova ampliação da demanda turística, de forma que se objetivou a construção de um novo aeroporto na cidade de Fortaleza para em seguida serem realizados e aprovados estudos preliminares do aeródromo³⁵, elaborados e calculados investimentos para tal³⁶.

³² Levando a participação dos três níveis de governo, federal, estadual e municipal envolvidos.

³³ Esse foi o modelo adotado pelo Governo das Mudanças do então governador Tasso Jereissati.

³⁴ “A Organização Mundial do Turismo (OMT), agência das Nações Unidas, declarou 2017 como o Ano Internacional do Turismo Sustentável. O principal objetivo é destacar o potencial do turismo para o desenvolvimento econômico sustentável, a geração de empregos, redução da pobreza, proteção ambiental, defesa do patrimônio cultural, entre outras estratégias. Segundo as Nações Unidas, um em cada 11 empregos no mundo são gerados pelo turismo. Além disso, o setor responde por 7% das exportações mundiais e 10% do Produto Interno Bruto (PIB) global. Com a declaração, a OMT pretende estimular a adoção de políticas públicas para o setor e promover o avanço da Agenda 2030 para o Desenvolvimento Sustentável, que tem o fortalecimento do turismo entre suas metas. O anúncio oficial do Ano Internacional do Turismo Sustentável será no dia 18 de janeiro, durante uma feira em Madri”. Disponível em: <<http://revistaecoturismo.com.br/turismo-sustentabilidade/2017-o-ano-internacional-do-turismo-sustentavel/>>. Acesso em: 03 set. 2017.

³⁵ Isso porque para a construção de aeroportos são realizados estudos que atendem a critérios como distância do centro urbano, vias de acesso, solo no entorno, dimensões da área a ser construída,

Além do aeroporto localizado na capital cearense – o Aeroporto Pinto Martins³⁷ - no interior do estado temos o aeroporto do Juazeiro do Norte³⁸, no sul do Estado, também reformado. Essa é a estruturação de aeroportos no Ceará, classificado por categoria para fins de funcionamento.

A decisão política de melhoramento do acesso aéreo é pautada também em políticas públicas para o setor, além da viabilidade econômica, pois os recursos refletem grandes investimentos para aquisição de equipamentos que incluem a construção de um terminal de passageiros, pátio de aeronaves, pista de pouso e decolagem e de seção contra Incêndio (SCI) modelo padrão³⁹.

Estes investimentos para o Estado do Ceará têm o apoio do Departamento de Gestão do Programa Federal de Auxílio a Aeroportos (PROFAA)⁴⁰, da INFRAERO, da Secretaria da Aviação Civil (SAC) e da Secretaria Regional de Aviação que mantém o Programa de Aviação Regional, criado em 2012, com o objetivo de conectar o estado brasileiro ao desenvolvimento e ao alcance de lugares distantes das capitais⁴¹.

Na projeção da época, o aeroporto de Aracati, no litoral leste do Ceará, deveria receber voos comerciais frequentes num prazo de seis meses. A previsão atual, baseada nas últimas notícias de periódicos do último semestre de 2017, é que a empresa aérea Azul faça dois voos semanais com destino à Aracati em uma aeronave de pequeno porte⁴² para efetivar o Projeto “Rota das Falésias”. Em virtude

compatibilidade de ruídos, direção dos ventos, proximidades de aeródromos, a movimentação da terra, a área e a possibilidade de expansão.

³⁶ Em uma entrevista ao Jornal OPOVO de 27 de abril de 1996, o Ministro da Aeronáutica disse que “O aeroporto é o cartão de visita para quem vem à cidade. É o primeiro contato que se tem na área. E se não existe um bom atendimento não há trabalho subsequente que supere essa primeira impressão”. O então Ministro colocou a construção desse aeroporto internacional de Fortaleza como sendo um marco para o futuro do Ceará, capaz de valorizar a imagem da cidade e do estado tornando-o num patrimônio de valor incalculável.

³⁷ Refere-se à reforma do novo terminal localizado na Avenida Senador Carlos Jereissati, na Serrinha, inaugurado em 1998.

³⁸ Esse aeroporto e o de Fortaleza são administrados pela INFRAERO, enquanto que os demais aeroportos no Ceará pelo DER (jurisdição estadual).

³⁹ Não só a construção de novos aeroportos, mas a modernização dos já existentes para potencializar a atividade turística, facilitando o acesso.

⁴⁰ Fundo Nacional de Aviação Civil-FNAC.

⁴¹ Em 2011 a ANAC (*online*) divulgou que o Brasil possui 2.520 aeroportos e aeródromos homologados, públicos ou privados, não incluídos os helipontos. Desse total, apenas 310 estão localizados no Nordeste brasileiro. Além disso, houve um crescimento na utilização do transporte aéreo brasileiro, pois enquanto a média mundial entre os anos de 2003 a 2010, cresceu em 40% (quarenta por cento), no Brasil, nesse mesmo período, a utilização do serviço aéreo aumentou em 118%.

⁴² Aeronave modelo ATR 72/600, com capacidade máxima para 72 passageiros.

das condições operacionais do aeroporto do Polo Turístico de Canoa Quebrada em Aracati.

Atualmente, no Aeroporto de Aracati funciona o centro de manutenção e reparo de aeronaves da LATAM⁴³.

Assim, o presente trabalho procura demonstrar que o planejamento e a operacionalização do aeroporto regional de Aracati, no Estado do Ceará, se baseia na necessidade e nas preferências de potenciais e utilizações daquela localidade. Sobretudo, pelas estruturas físicas para implantar e funcionar um aeroporto que atenda aos interesses dos municípios contíguos, ou seja, o próprio interesse público, e o setor privado, destacando o setor turístico.

Nesse sentido, a implantação de um aeroporto no litoral leste irá melhorar o acesso de turistas nacionais e estrangeiros ao estado cearense, e conseqüentemente, favorecer a movimentação da economia local e nacional com a geração de renda, emprego, desenvolvimento, investimentos estrangeiros, negócios, desenvolvimento de pessoal com a qualificação para o setor e, principalmente, a ampliação da arrecadação fiscal e parafiscal aos cofres públicos (federal, estadual e municipal).

Tal arrecadação advém de diversas atividades e, principalmente, quando se referem às aeronaves, na incidência do ICMS que recai sobre a gasolina e outras atividades e serviços. É importante para o setor arrecadatário perscrutar esse crescimento.

ARRECADAÇÃO TRIBUTÁRIA DO TURISMO CEARENSE

O Ceará é considerado, segundo o Ministério do Turismo, um dos maiores destinos do país, sendo o segundo destino mais desejado do Brasil e o quarto que mais recebe visitantes⁴⁴ nacionais e estrangeiros⁴⁵. Há, portanto, uma vocação natural para o turismo, o que estimula o crescimento do setor e áreas correlatas como a prestação de serviços e a circulação de mercadorias.

⁴³Em fevereiro deste ano, a Agência Nacional de Aviação Civil-ANAC homologou o Centro de Treinamento da TAM Executiva no aeroporto de Aracati, hoje LATAM.

⁴⁴ Disponível em: <http://g1.globo.com/ceara/noticia/2012/10/fortaleza-e-quarta-cidade-que-mais-recebe-turistas-brasileiros-diz-estudo.html>. Acesso em: 02 de set de 2017.

⁴⁵ Por isso, dispõe de uma grande quantidade de consulados e representações diplomáticas que dão assistência ao turista estrangeiro

O Ceará tem também se desenvolvido para o turismo de eventos e de negócios. A construção do Centro de Eventos do Ceará - CEC, em Fortaleza, considerado o segundo maior centro do Brasil e da América Latina. Valorizando a cidade e movimentando a economia cearense com grandes feiras, congressos, palestras, seminários, shows e eventos internacionais⁴⁶.

Há toda uma estrutura legal⁴⁷ também para que o turismo possa se desenvolver e gerar fonte arrecadatória para o Estado⁴⁸. Isso se observa pelo caráter multidisciplinar do turismo, de forma a se manter numa relação com qualquer outro segmento econômico.

De grande importância para a o sistema fiscal e público do Brasil, a arrecadação tributária do ICMS (Imposto sobre circulação de Mercadorias E Serviços) é aplicada pelos estados gerando uma renda não repassada para a União. A arrecadação da verba em forma de imposto é gerada nas relações comerciais, em alíquotas⁴⁹ diversas, em proporções que oscilam a cada estado, respeitando a autonomia do princípio da federação dos estados Brasileiros.

Existem alíquotas diferentes para o cálculo do ICMS. O motivo destas diferenças são, de forma específica, o Princípio da Seletividade encontrado no artigo, 155, § III, da Constituição Federal e na existência de alíquotas internas (estipuladas pelos estados) e interestaduais.

⁴⁶ Fortaleza sediou a sexta cúpula do BRICS, que se refere aos Estados-membros fundadores do grupo (Brasil, Rússia, Índia e China, que juntos formam um grupo político de cooperação.

⁴⁷ "o turismo se desenvolve e funciona dentro de uma estrutura legal que pode ser dividida em duas partes. A primeira é a legislação dos setores que possuem um maior frade ottcom o turismo e que normalmente não é pensada como tendo resultados turísticos, mas que afeta inevitavelmente as operações nesse setor. A mais comum inclui regulamentações no investimento, comércio, competição, propriedade, propaganda, proteção ambiental e uso da terra e vários aspectos do mercado de trabalho, como salários mínimos, carga horária, condições de trabalho, oportunidades iguais e restrições ao trabalho estrangeiro, interferindo, dessa forma, na oferta e preço do trabalho. A segunda parte é a legislação turística stricto sensu - as leis e regulamentos direcionados ao setor e que lidam com a operação e gerenciamento de empreendimentos turísticos, como as regulamentações no transporte e operações de serviços de viagens, taxas especiais de embarque e desembarque de passageiros, incentivos financeiros e fiscais, uso e ocupação do solo e outros recursos naturais para desenvolvimento e geração de demanda de turismo, entre outros" (LIU, 1994, p. 24).

⁴⁸ Há também a existência de um sistema de contas nacionais do turismo, com a finalidade de fornecer uma visão sistemática, comparável e completa da atividade turística.

⁴⁹ Alíquota: É o percentual ou valor fixo que será aplicado para o cálculo do valor de um tributo a ser pago.

d) O aeroporto Dragão Do Mar suas relações com o ICMS

Sobre o aeroporto Dragão do Mar, esta obra tende a relacionar a base socioeconômica dos municípios de Aracati e de seu entorno, movimentando a economia local e configurando um crescimento com mudanças significativas para a população, pois o deslocamento da atividade aeroportuária facilita o empreendimento e propõe um aumento em vários setores, inclusive correlacionando-o a outras atividades modernizando a região, aumentando a oferta de empregos, da produção de bens e na prestação de serviços.

O efeito na economia do estado é através da arrecadação de tributos que financia uma série de políticas públicas em cada estado da Federação. Soma-se a essa transação fiscal a maioria das compras, vendas e prestações de serviços que ocorrem no país. Todo produto negociado no país tem em seu preço final percentagens deste imposto. O destino deste imposto é realizar investimentos como, por exemplo, na área de infraestrutura como foi na construção do Aeroporto Dragão do Mar, o aeroporto regional teve financiamento do Governo do Estado do Ceará.

A regulamentação na constituição deste imposto está prevista na Lei Complementar 87/1996 (a chamada "Lei Kandir"), modificada posteriormente pelas Leis Complementares 92/97, 99/99 e a lei complementar nº 102, de 11 de julho de 2000 a 102/2000 que trata sobre a vigência.

Altera dispositivos da Lei Complementar nº 87, de 13 de setembro de 1996, que "dispõe sobre o imposto dos Estados e do Distrito Federal sobre operações relativas à circulação de mercadorias e sobre prestações de serviços de transporte interestadual e intermunicipal e de comunicação, e dá outras providências⁵⁰.

Deste modo, é de entendimento dos administradores públicos que a Constituição Federal rege o Sistema Tributário Nacional orientado à luz da Carta Magna. Assim, fica para os estados da União definir a competência, assim como os limites, das contribuições tributárias.

O ICMS (Imposto sobre circulação de Mercadorias E Serviços) é o tributo de maior arrecadação no Brasil. Em alguns casos, a sua receita é tão grande que acaba sendo a maior fonte de arrecadação estadual.

⁵⁰ Disponível em http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/LCP/Lcp102.htm . Acesso em 20 de Outubro de 2017

Antes da Constituição Federal de 1988, o tributo denominava-se ICM, por incidir apenas sobre a circulação de mercadorias. Com a nova Carta Magna, foram acrescidos ao seu campo de incidência de dois serviços, o de transporte interestadual e intermunicipal e o de comunicação. Por isso foi acrescida a letra “S” à sigla, de forma que, a partir do advento da nova ordem constitucional, passou a ser o ICMS.

É um tributo que incide sobre a movimentação de mercadorias em geral, o que inclui produtos dos mais variados segmentos como eletrônicos, eletrodomésticos, alimentos, cosméticos, e sobre serviços de transporte interestadual e intermunicipal e de comunicação.

O CONTRIBUINTE DO ICMS

O termo Contribuinte é considerado qualquer pessoa física ou jurídica que realize operações de circulação de mercadorias ou prestação de serviços de transporte interestadual e intermunicipal e de comunicação, mesmo que as operações e as prestações se iniciem no exterior.

É também contribuinte a pessoa física ou jurídica que, mesmo sem habitualidade⁵¹:

- I - importe mercadorias ou bens do exterior, ainda que as destine a consumo ou ao ativo permanente do estabelecimento;
- II- seja destinatário de serviço prestado no exterior ou cuja prestação se tenha iniciado no exterior;
- III- adquira, em licitação, mercadoria ou bem apreendidos ou abandonados;
- IV- adquira lubrificante e combustíveis líquidos e gasosos derivados de petróleo e energia elétrica oriundos de outro Estado, quando não destinados à comercialização ou à industrialização.

OPERAÇÕES DE CIRCULAÇÃO DE MERCADORIAS

Outro termo importante para nossa compreensão é o elemento de incidência do ICMS. Que não se trata da mera circulação de mercadorias, e sim da realização de operações de circulação de mercadorias.

O CONCEITO DE MERCADORIAS

⁵¹ Disponível em http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/LCP/Lcp102.htm . Acesso em 20 de Outubro de 2017.

Para definir um conceito de o “conjunto das coisas” podemos seguir uma lógica que compreende tudo o que existe no universo, contudo excetuando as pessoas. Seguindo nessa linha de raciocínio, o “conjunto dos bens” seria, portanto, composto por todas as coisas com valor econômico. E, deste modo, o “conjunto de mercadorias” representa os bens móveis que estão no mundo dos negócios que possuem finalidade comercial.

Com este raciocínio, citamos Souto Maior Borges (2011, p. 68) e seu conceito de mercadoria:

Mercadoria é o bem móvel, que está sujeito à mercancia, porque foi introduzido no processo circulatório econômico. Tanto que o que caracteriza, sob certos aspectos, a mercadoria é a destinação, porque aquilo que é mercadoria, no momento que se introduz no ativo fixo da empresa, perde esta característica de mercadoria, podendo ser reintroduzido no processo circulatório, voltando a adquirir, conseqüentemente, essa conotação de mercadoria.

Desta forma não se pode confundir mercadoria com produtos. Mercadoria se define por bem móvel sujeito a comercializar, enquanto o produto não está no comércio para ser vendido.

Paulo de Barros Carvalho explica que a definição de mercadoria não está na natureza do bem, contudo está em sua destinação:

A natureza mercantil do produto não está, absolutamente, entre os requisitos que lhe são intrínsecos, mas na destinação que se lhe dê. É mercadoria a caneta exposta à venda entre outras adquiridas para esse fim. Não se operou a menor modificação na índole do objeto referido. Apenas sua destinação veio a conferir-lhe atributos de mercadorias. (7Apud José Eduardo Soares Melo. 2012, op. cit., p. 206).

A mercadoria compreende o bem corpóreo da atividade empresarial do produtor, industrial e comerciante, tendo por finalidade a sua distribuição para consumo. Assim, os bens negociados ou transmitidos por particulares sem implicar mercancia ou não sendo transacionados com habitualidade não são qualificados como mercadorias.

Por isso não podem se sujeitar à incidência do ICMS. O automóvel vendido pelo particular não é objeto de tributação do ICMS, porque não é mercadoria, porém, se vendido pelo fabricante, concessionária, caracteriza-se como mercadoria e, portanto, se sujeita à incidência do ICMS. (MELO, 2012. p. 18-19).

OPERAÇÕES SUJEITAS À COBRANÇA DO ICMS

As principais operações sujeitas à cobrança de ICMS são as aquisições de mercadorias em geral, a prestação de serviços de telecomunicação, os serviços de transporte entre municípios e estados brasileiros como também sobre a entrada de bens importados do exterior, qualquer que seja o seu fim.

Assim, as atividades relacionadas ao tráfego aéreo são tributáveis e geram receita para os Estados e Municípios. O fato de um bem ser objeto de compra e venda ou doação, ou ainda, ter finalidade assistencial ou cultural, não altera a incidência do ICMS. Apesar da rigidez do tributo, os estados têm direito de estabelecer convênios para conceder diversos benefícios fiscais.

No tocante dos serviços de Transporte Intermunicipal e Interestadual, temos que é um tipo de prestação de serviço dispendiosa que funciona em regime de direito privado entre os municípios ou os estados. Diante desse conceito, pode-se afirmar que no transporte realizado dentro do município – intramunicipal – não haverá incidência de ICMS. Contudo, incidirá o ISS (Imposto Sobre Serviço) nos termos do que prevê a Lei Complementar nº. 116/2003.

Deste modo, podemos considerar que o cálculo do ICMS, no que condiz aos transportes, não toca os transportes intramunicipais. Assim, a alíquota do município de Aracati somente se relacionará aos turistas que no município chegarem por rodovias ou pelo aeroporto.

De qualquer ponto de partida para a identificação do turismo, a delimitação econômica do turismo envolve a utilização de diversos bens, identificáveis não somente pela ótica do consumo, mas também em decorrência da própria definição e classificação da produção turística, definida, por si só, como uma operação econômica, especialmente na condição de se identificar o consumo turístico (bens e serviços) que atendem a demanda turística (nacional e internacional) e a influenciar as definições de consumo turístico.

Dentro dessa observação, com o crescimento da produção de bens e serviços e, principalmente, com a movimentação da economia o fluxo arrecadatório aumenta, com incidência para todas as entidades da federação (União, Estados-membros de Municípios).

O turismo, quer econômica, quer culturalmente, é um setor com um peso crescente, representando um importante papel central na base econômica nacional, de forma a ser identificadas as diversas fontes de aproveitamento tributário.

Independentemente da espécie tributária que se demonstre gerar pela atividade, há uma obtenção de receitas advindas de todas as espécies tributárias⁵², já que a atividade afeta inevitavelmente o setor econômico e arrecadatário. Servindo, portanto, como fontes arrecadatórias do estado (em especial pelos impostos) e de financiamento do Estado.

Constitucionalmente há uma autonomia de financiamento próprio de cada entidade política na atividade tributária, com competências financeiras para arrecadar e gerir seu patrimônio e pode existir a partir da atividade turística por apresentar efeitos multitudinários da movimentação econômica.

No entanto, essa fonte arrecadatória é indireta não existindo um tributo (imposto ou taxa) o qual incida sobre a atividade, apesar da tributação turística ser um fenômeno mundial e utilizada para a manutenção do patrimônio cultural e turístico do país, como ocorre na Europa. Através da existência de três enquadramentos de regimes tributários, o que no Brasil denomina-se hipótese de incidência, que são os tributos aeroportuários, os tributos de dormida ou alojamento e os tributos de entrada e ou saída de um país ou território⁵³.

No Brasil, não há uma incidência direta, no entanto, a atividade turística nacional⁵⁴ encontra-se envolvida pela incidência de tributos municipais, uma vez que a gestão e prestação de serviços que recaem é o Imposto sobre Serviços de qualquer Natureza (ISSQN), determinado pela Constituição Federal (Art.156, III) e disciplinado pela Lei Complementar nº 116/2003⁵⁵.

⁵² Essas espécies tributárias podem ser observadas a partir de uma divisão tripartida de tributos: impostos, taxas e contribuições de melhoria ou de uma classificação quinária: taxas, impostos, contribuições de melhoria, contribuições previdenciárias e contribuições de intervenção no domínio econômico.

⁵³ Na França cobra-se, desde 1994, a taxa de dormida (por estada). "Taxe de Séjour" - que varia entre 0,20€ (campismos, albergues e hotéis de 1 estrela) e 1,50€ (hotéis de 4 e 5 estrelas). A esse valor acresce uma taxa de 2% cobrada ao turista que pernoite num estabelecimento em que o preço da estada supere os 200€. Na Itália é denominada de "Tassa di Soggiorno". Os Estados Unidos cobram uma taxa de 14 dólares, destinados ao sistema de gestão de vistos e entradas. Na ilhas Maldivas se cobra uma taxa turística de 3,5% do prelo da estada. Marrocos também cobra uma taxa de saída via aérea, a qual é compensada no voo de volta. Cuba cobra taxa de saída. As ilhas Baleares criaram uma lei sobre empreendimentos turísticos denominada de Ecotosa, para a manutenção da melhoria da atividade turística.

⁵⁴ Isso porque, no que se refere à atividade turística internacional, o Brasil é signatário de acordos internacionais que proíbem a tributação sobre o transporte aéreo internacional. Diante dessa situação, o combustível que abastece as aeronaves que partem para o exterior é isento das alíquotas de PIS/PASEP e COFINS (que são respectivamente de 1,25% e 5,8%), bem como de ICMS (dependendo de cada estado).

⁵⁵ No entanto, os impostos federais mais comuns para o setor são: Imposto Sobre a Renda; Contribuição Social Sobre o Lucro Líquido - CSLL; Contribuição Para o Financiamento da Seguridade Social - COFINS; Programa de Integração Social - PIS; e Contribuições ao INSS. Na Esfera estadual

No entanto, sobre esses serviços há todo um aparato estrutural para a organização e funcionamento dos serviços turísticos e, conseqüentemente, geram efeitos também sobre a atividade aquisitiva, que são os impostos estaduais, como o ICMS e o IPVA. Tal tributação compõe os dois ciclos da tributação: o direto e o indireto.

O direto é o ICMS, como exemplo, sobre os combustíveis das aeronaves, chamada de ICMS da aviação, pois como há uma diferenciação do referido tributo estadual, isso torna o custo do combustível diferente o que afasta os destinos nacionais com acesso ao Estado do Ceará, incidindo sobre a atuação turística. Por outro lado, o ICMS acaba sendo estabelecido de forma indireta, pois só não estariam diretamente previstos na atividade turística⁵⁶ direta, mas na indireta.

Além desses efeitos tributários, temos também as atividades conexas que acompanham as atividades turísticas, formais ou informais, mas principalmente as atividades informais⁵⁷, ou seja, as atividades à margem do mercado e das relações formais de trabalho, que sobrevivem nas frestas do sistema econômico nacional, mas que desempenham um importante papel na movimentação da economia turística.

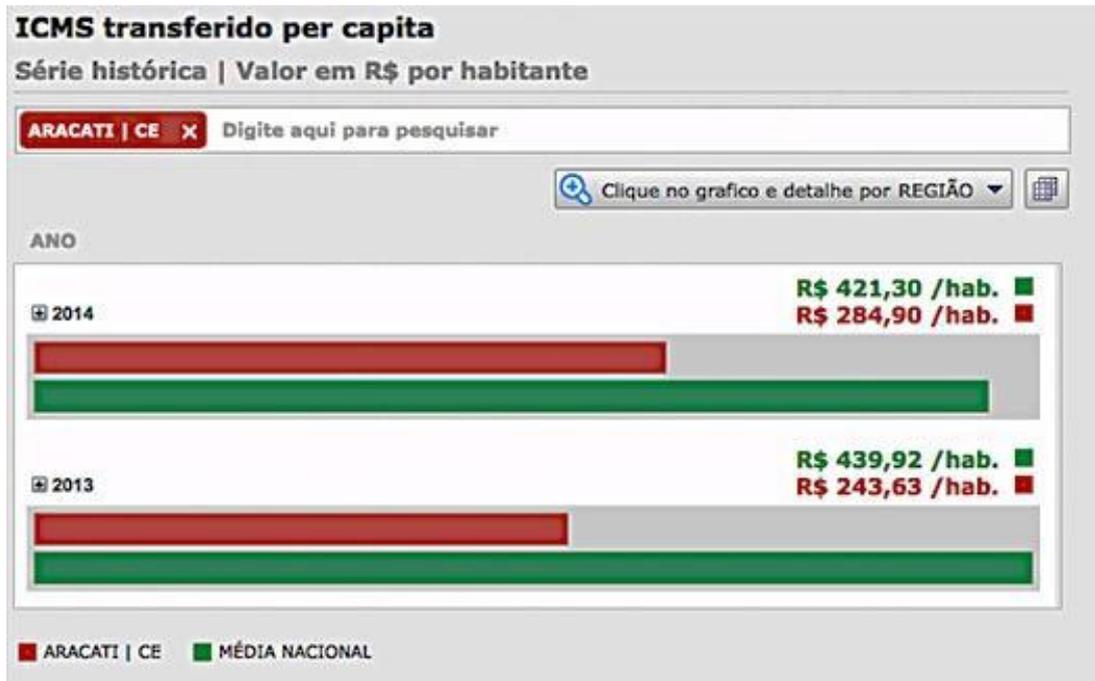
A seguir proponho que analisemos 3 (três) figuras extraídas de um levantamento elaborado a partir de dados disponibilizados pelo Ministério da Fazenda através da Secretaria do Tesouro Nacional obtidos pelo Sistema de Informações Contábeis e Fiscais do Setor Público Brasileiro (SICONFI).

o tributo principal para as empresas em geral é o Imposto Sobre Circulação de Mercadorias e Serviços – ICMS; e no âmbito municipal o tributo principal é: Imposto Sobre Serviços de Qualquer Natureza – ISSQN.

⁵⁶ Mesmo sabendo que o setor, em alguns casos pode optar pelo regime simples, nos termos da Lei Complementar nº 123/06, alterada pelas Leis Complementares nº 127/07 e 128/09.

⁵⁷ Sem trazer, no presente momento nenhuma discussão a cerca do trabalho informal, mas também não se pode deixar de descrever que o trabalho formal surge de da situação social de parte da população brasileira, por isso a menção de Loiola e Miguel no sentido de que: "Com efeito, as atividades informais ainda primam pelo caráter errático da renda que originam, pela relativa mobilidade entre as distintas atividades e pela precariedade das condições de vida e trabalho dos agentes que lhe dão corpo" (LOIOLA e MIGUEZ, 1996, p. 27).

Figura 4 – ICMS transferido per capita – Aracati 2013-2014



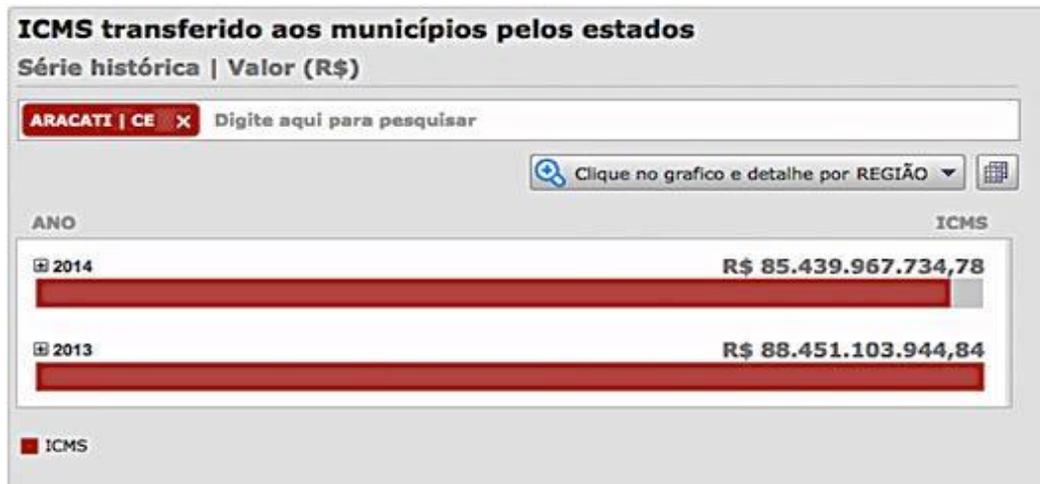
Fonte: SICONFI.

Figura 5 – ICMS em relação ao total das transferências estaduais



Fonte: SICONFI.

Figura 6 – ICMS transferido aos Municípios pelos Estados



Fonte: SICONFI.

Esta pesquisa⁵⁸ representada por meio das figuras foi obtida através de consulta de finanças públicas em ambiente *online* e contribui com os 3 (três) eixos de análise sobre a arrecadação de Aracati:

- 1) O valor transferido per capita por habitante;
- 2) O percentual em relação ao total das transferências estaduais destinadas ao município;
- 3) A contraparte dos municípios no valor do ICMS - Imposto sob Circulação de Mercadorias - arrecadado pelos Estados.

Segundo a fonte citada nas figuras e com link do *website* no rodapé, para o cálculo do ICMS transferido per capita pela população brasileira foram utilizadas as estimativas intercensitárias disponibilizadas pelo DATASUS que, por sua vez, utiliza fontes do IBGE.

Assim, temos uma análise do biênio 2013-2014 de arrecadação de ICMS de Aracati, pelos resultados aqui vistos, notamos que houve *déficit* em todos os 3 (três) quesitos de 2013 para 2014.

Ficando, portanto, perceptível e possível atribuir que após o ano de 2012 (ano da inauguração do Aeroporto) não houve aumento em percentuais da contribuição do município (ICMS) e que, direta ou indiretamente, o aeroporto não trouxe melhorias para toda a rede econômica que se inter-relaciona com ele. Seja de investimentos ligados à fruticultura, alimentação, pesca e, sobretudo, o turismo.

⁵⁸ Disponível em <http://www.deepask.com/goes?page=aracati/CE-Transferencia-ICMS-para-Municipios:-Veja-o-valor-da-verba-recebida-pelo-seu-municipio> Acesso em 20 de outubro de 2017

5 ARACATI: EXPANSÃO ECONÔMICA ATRAVÉS DO TURISMO

No atual momento em que se vivencia uma expansão da economia nas esferas nacionais, estaduais e municipais, buscam-se estabelecer parâmetros de alcance sobre um potencial econômico na geração de riquezas e, conseqüentemente, na inserção de transformações estruturais para conceder suporte logístico às operações na economia local, nacional e internacional.

Nesse parâmetro encontra-se a atividade turística com função político-econômica que justifica a intervenção estatal no setor⁵⁹, uma vez que o Estado concede um tratamento em todos os elementos que envolvem a atividade, pois o turismo atinge sua maior relevância a depender do grau interventivo do estado na atividade, além dos investimentos do setor privado (BN, 2012, p. 3).

A atividade turística é tratada como política econômica, principalmente pelo fato de possuir uma enorme potencialidade de gerar riquezas. Toda uma rede de serviços se articula em torno da atividade turística. Serviços de transporte, hospedagem, agência de turismos, passeios e trilhas, restaurantes, bares e comércios de médio e grande porte são os vetores econômicos que dialogam e fomentam a cadeia produtiva do turismo.

Em Aracati não é diferente, a seguir apresentamos os dados quantitativos coletados durante o processo de pesquisa no município. Tais dados foram fornecidos pela Secretaria da Fazenda de Aracati (SEFAZ), e se apresentam aqui com o intuito de expor a força econômica do turismo para o Município.

A seguir, acompanhe a tabela com dados relativos à arrecadação de restaurantes hotéis no município de Aracati concedida pela SEFAZ-CE.

⁵⁹ É claro que a atividade envolve além da economia e sua movimentação, uma função social com vários parâmetros, inclusive educativos e de proteção ao meio ambiente.

Tabela 2 – Arrecadação – restaurantes e hotéis ano 2012

(continua)

ANO 2012

SEGMENTO/2012 – 1º SEMETRE						
	Janeiro	Fevereiro	Março	Abril	Maio	Junho
Restaurantes e similares	14.942,98	806,22	29856,88	13689,14	11133,42	11656,4
HOTÉIS	949,54	2958,81	7508,14	4896	2843,57	2033,18
SEGMENTO/2012 – 2º SEMETRE						
	Julho	Agosto	Setembro	Outubro	Novembro	Dezembro
Restaurantes e similares	11167,84	18051,73	13631,48	14805,81	12138,58	15638,85
HOTÉIS	7146,08	4838	2834,51	3212,53	3538,73	10113,51

ANO 2013

SEGMENTO/2013 – 1º SEMETRE						
	Janeiro	Fevereiro	Março	Abril	Maio	Junho
Restaurantes e similares	19977,06	26449,92	15191,34	16039,14	8610,53	13378,71
HOTÉIS	3391,14	273,51	2586,19	2590,06	1237,61	5589,5
SEGMENTO/2013 – 2º SEMETRE						
	Julho	Agosto	Setembro	Outubro	Novembro	Dezembro
Restaurantes e similares	11615,45	21805,08	16505,69	18901,32	18964,06	22019,27
HOTÉIS	5136,25	5704	14039,01	11767,79	10598,9	9108,47

ANO 2014

SEGMENTO/2014 – 1º SEMETRE						
	Janeiro	Fevereiro	Março	Abril	Maio	Junho
Restaurantes e similares	25346,29	35844,18	21960,48	25121	18402,48	21256,01
HOTÉIS	14286,16	14686,45	10653,44	11710,62	10062,57	13867,51
SEGMENTO/2014 – 2º SEMETRE						
	Julho	Agosto	Setembro	Outubro	Novembro	Dezembro
Restaurantes e similares	23132,47	20840,25	34973,63	21802,07	15592,08	24962,11
HOTÉIS	11678,07	16429,8	15334,43	12462,02	11910,18	15194,73

ANO 2015

SEGMENTO/2015 – 1º SEMETRE						
	Janeiro	Fevereiro	Março	Abril	Maio	Junho
Restaurantes e similares	39988,68	49719,5	22730,58	17083,03	19.857,30	19.857,30
HOTÉIS	11694,74	17169,39	10171,43	13386,75	12.311,24	12.311,24
SEGMENTO/2015 – 2º SEMETRE						
	Julho	Agosto	Setembro	Outubro	Novembro	Dezembro
Restaurantes e similares	27.115,50	40.246,47	25.018,18	25.341,62	20.667,33	22.705,08
HOTÉIS	13.720,09	13.798,98	12.209,95	14.468,70	12.850,34	17.915,91

ANO 2016

SEGMENTO/2016 – 1º SEMETRE						
	Janeiro	Fevereiro	Março	Abril	Maio	Junho
Restaurantes e similares	42.085,18	41.611,86	24.692,28	35.513,49	31.294,43	41.611,86
Hotéis	19.349,27	15.937,32	12.953,58	13.642,65	15.434,74	15.937,32
Serviço táxi aéreo e loc	5.125,23		6.489,83	343,22		775,59
Restaurantes e similares	42.085,18	41.611,86	24.692,28	35.513,49	31.294,43	41.611,86
SEGMENTO/2016 – 2º SEMETRE						
	Julho	Agosto	Setembro	Outubro	Novembro	Dezembro
Restaurantes e similares	28.085,33	39.352,19	33.657,64	39.818,94	31.054,70	32.751,14
Hotéis	13.641,75	16.554,59	15.525,90	18.021,79	18.344,99	16.764,80
Serviço táxi aéreo e loc	258,53	175,97				15.031,90
Restaurantes e similares	28.085,33	39.352,19	33.657,64	39.818,94	31.054,70	32.751,14

Tabela 2 – Arrecadação – restaurantes e hotéis ano 2012
(conclusão)

ANO 2017

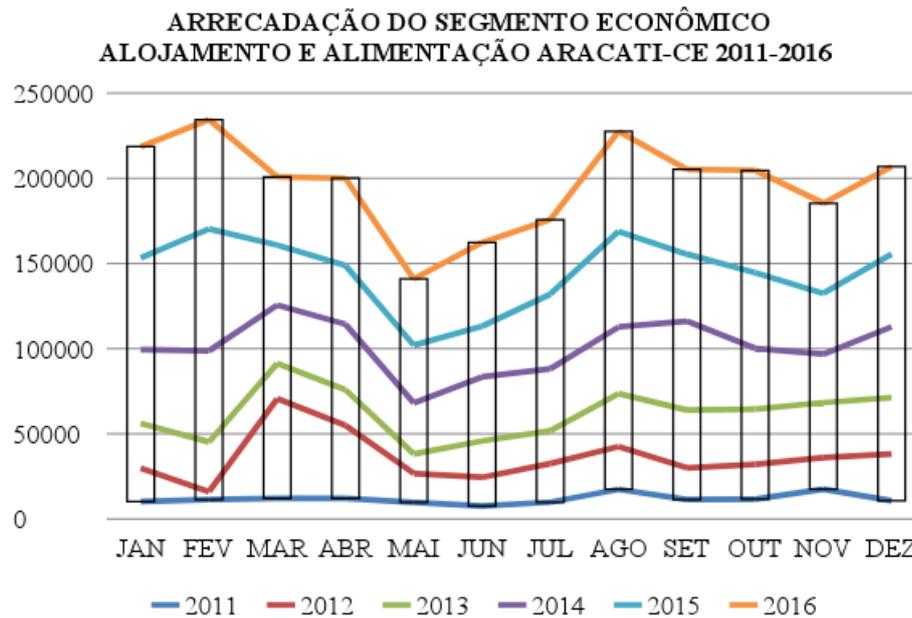
SEGMENTO/2017 – 1º SEMETRE							
	Janeiro	Fevereiro	Março	Abril	Maior	Junho	Julho
Restaurantes e similares	40.168,64	53.449,46	33.473,66	33.867,72	41.178,95	33.188,38	41.411,71
Hotéis	21.315,66	21.133,31	15.289,90	15.586,80	13.318,47	8.433,26	7.393,26
Serviço táxi aéreo e loc							166

Fonte: SEFAZ (Valores em R\$).

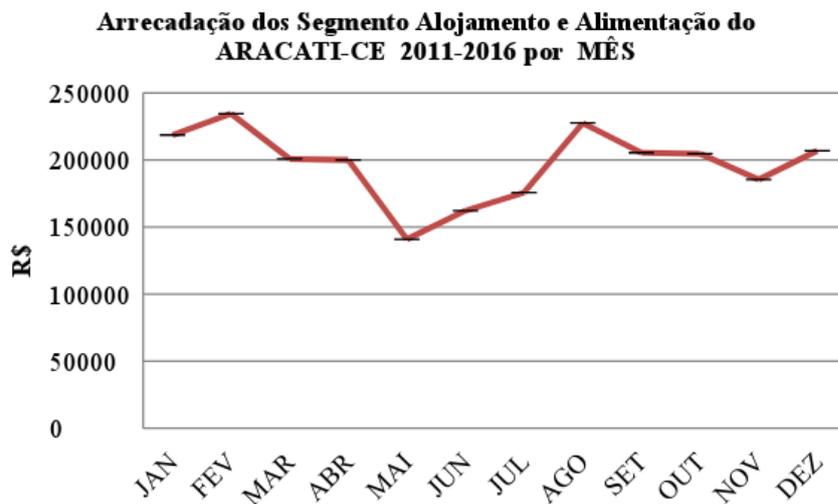
Em análise aos dados fornecidos pela Secretária da Fazenda do Ceará, apresentados na tabela 2: de arrecadação dos restaurantes e hotéis de Aracati, podemos perceber que relativo ao setor de hospedagem e alimentação, de 2012 a 2016, há um constante crescimento na arrecadação tributária para os segmentos.

O mesmo dado pode ser comparado e comprovado no gráfico 1, em que podemos visualizar não somente o crescimento anual da arrecadação tributária do segmento, mas também que os picos arrecadatórios acontecem exatamente nos meses turísticos janeiro/fevereiro e julho/agosto.

Com a finalidade de enfatizarmos o crescimento econômico do turismo e da arrecadação tributária de seus segmentos, a seguir apresentamos o gráfico 2, o qual detalha a arrecadação mensal relativa ao alojamento e alimentação no município de Aracati.

Gráfico 1 – Arrecadação do Segmento Econômico Alojamento e Alimentação

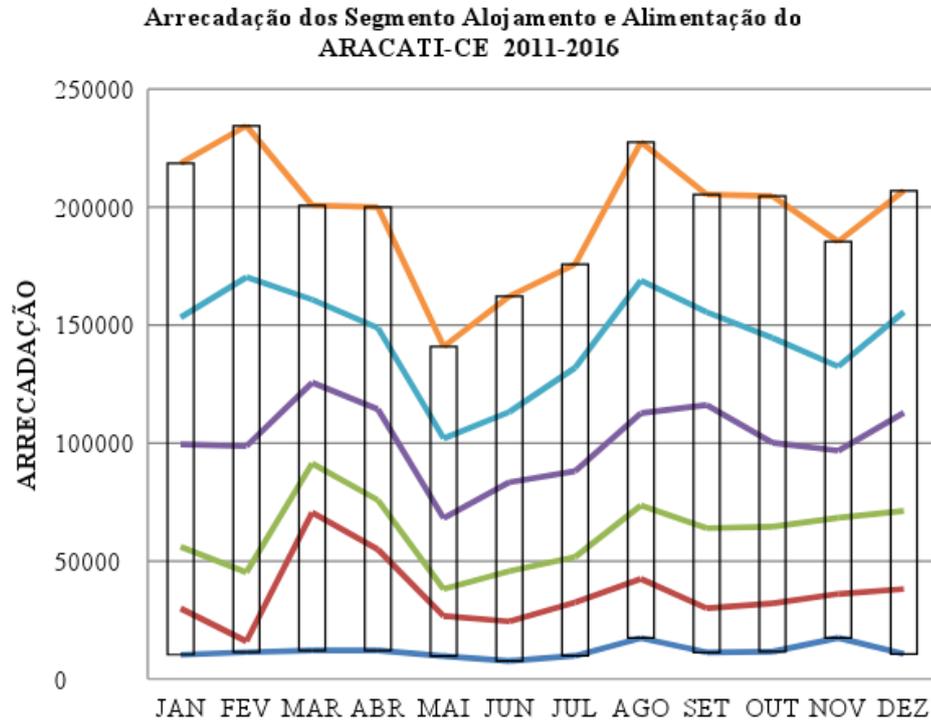
Fonte: SEFAZ-CE (2017)

Gráfico 2 – Arrecadação do Segmento Econômico Alojamento e Alimentação por mês

Fonte: SEFAZ-CE (2017)

O gráfico 3, nos traz os valores, proporcionais aos meses e anos no período compreendido de 2011 a 2016

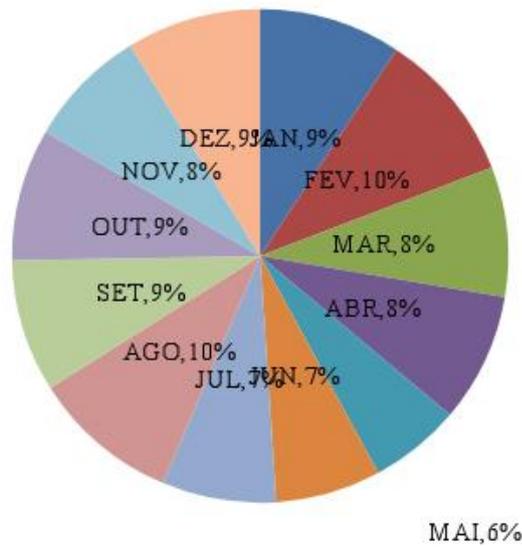
Gráfico 3 – Arrecadação do Segmento, valores



Fonte: SEFAZ-CE (2017)

Gráfico 4 – Percentual de arrecadação do Segmento Alojamento e Alimentação

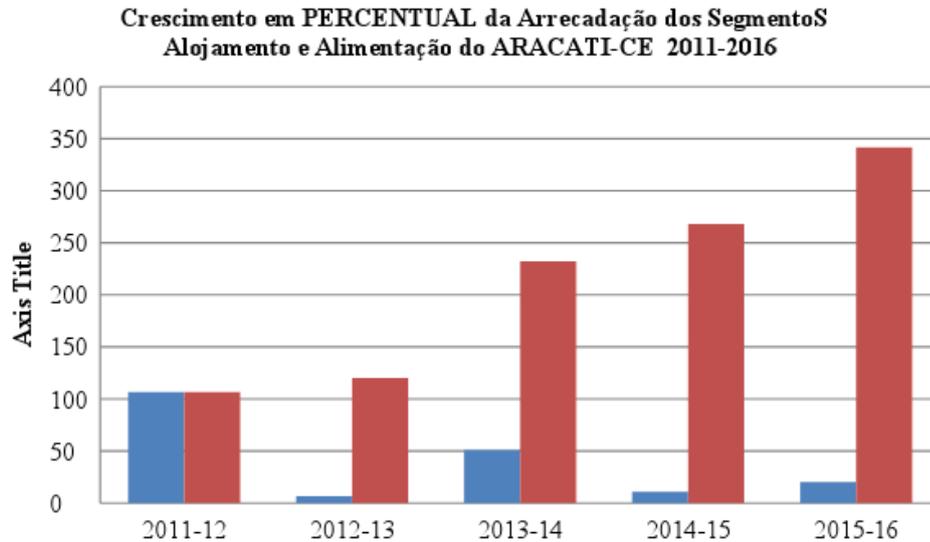
Arrecadação dos Segmento Alojamento e Alimentação do Aracati-CE 2011-2016 por MÊS



Fonte: SEFAZ-CE (2017)

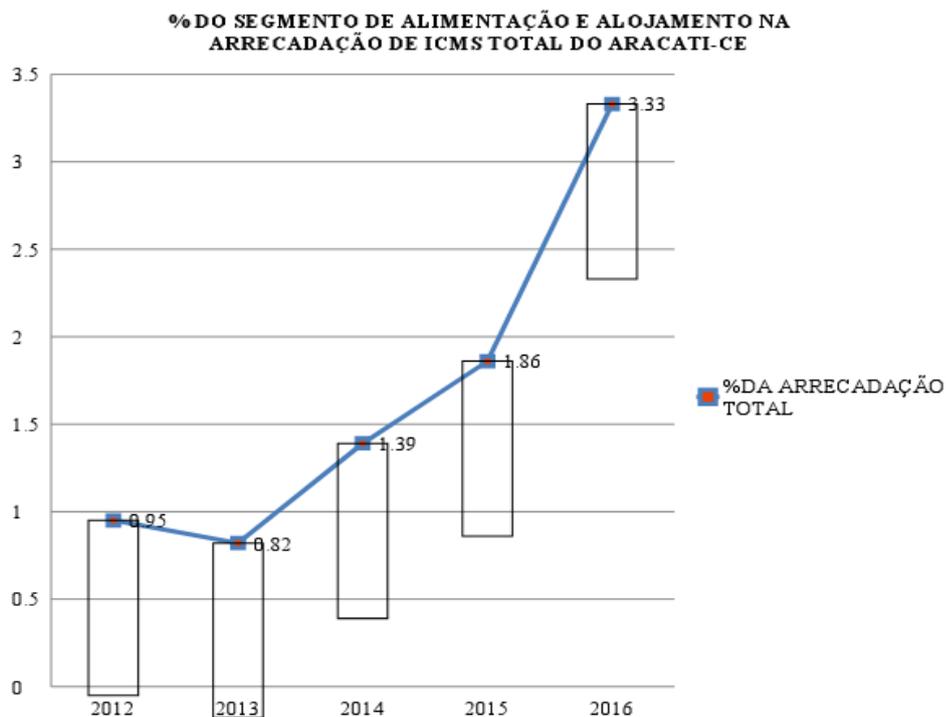
Segundo os dados oferecidos nos gráficos 4 e 5 temos uma noção proporcional do quanto a arrecadação aumenta nos mesmos de férias, em que o município de Aracati com suas belas praias recebe mais turista e a proporção do crescimento anual e o crescimento acumulado neste período de 5 anos.

Gráfico 5 – Crescimento em Percentual da Arrecadação



Fonte: SEFAZ-CE (2017)

Gráfico 6 – Percentual do ICMS para o segmento

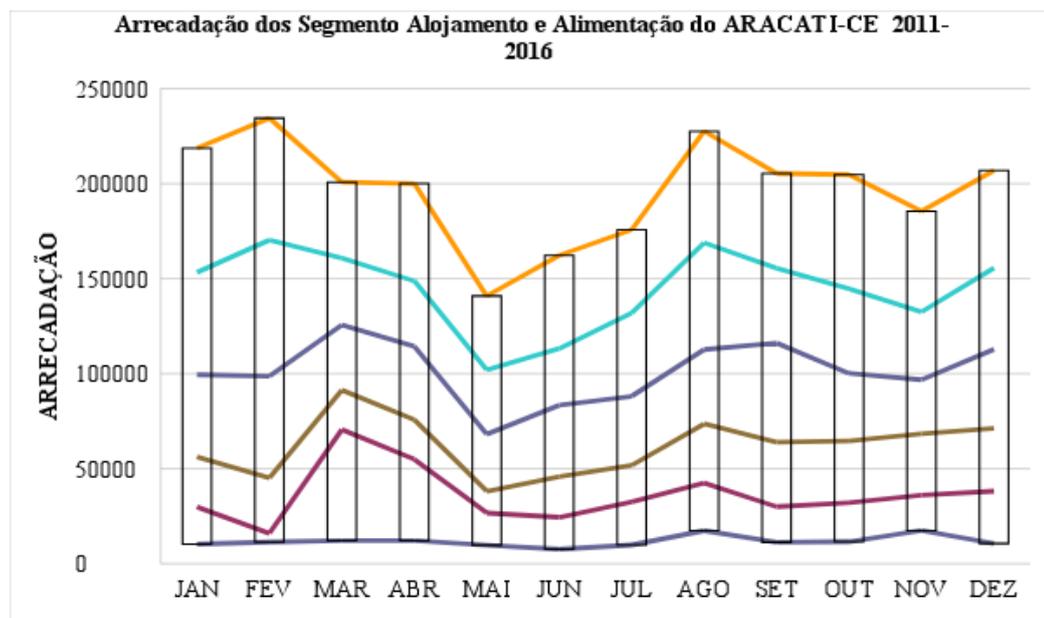


Fonte: SEFAZ-CE (2017)

No Gráfico 6 vemos que o percentual de arrecadação de ICMS teve uma queda no ano 2013, entretanto, nos anos que seguiram podemos acompanhar um crescimento expressivo da arrecadação do referido imposto no segmento de alojamento e alimentação para o município de Aracati.

A seguir, no gráfico 7, podemos observar a arrecadação da TAM para o município de Aracati nos meses dos anos de 2011 a 2017:

Gráfico 7 – Linhas de Arrecadação



Fonte: SEFAZ-CE (2017)

Enquanto no gráfico 7, podemos visualizar em linhas os valores arrecadados pelos segmentos turísticos de alimentação e alojamento nos meses e anos de 2011 a 2016.

De tal modo, que os segmentos Alimentação e Alojamento têm crescido anualmente e que apresentam seus picos arrecadatórios nos meses de férias.

Muito já falamos sobre o Turismo e o seu potencial econômico para município de Aracati, e que em promessa, o Aeroporto Dragão do Mar viria a potencializar o turismo e a arrecadação fiscal para o município, contudo, o aeroporto ainda não recebe voos regulares (voos com turistas) tendo seu funcionamento reduzido a atividades de manutenção das aeronaves da empresa TAM⁶⁰.

⁶⁰ TAM é a sigla para Táxi Aéreo Marília, uma companhia aérea brasileira que surgiu em fevereiro de 1961 na cidade de Marília no estado de São Paulo. Considerada a maior empresa aérea do Brasil e América Latina, além de ser uma das 20 maiores do mundo.

Na tabela a seguir temos a receita da empresa TAM no município de Aracati, referente aos anos 2015, 2016 e início de 2017.

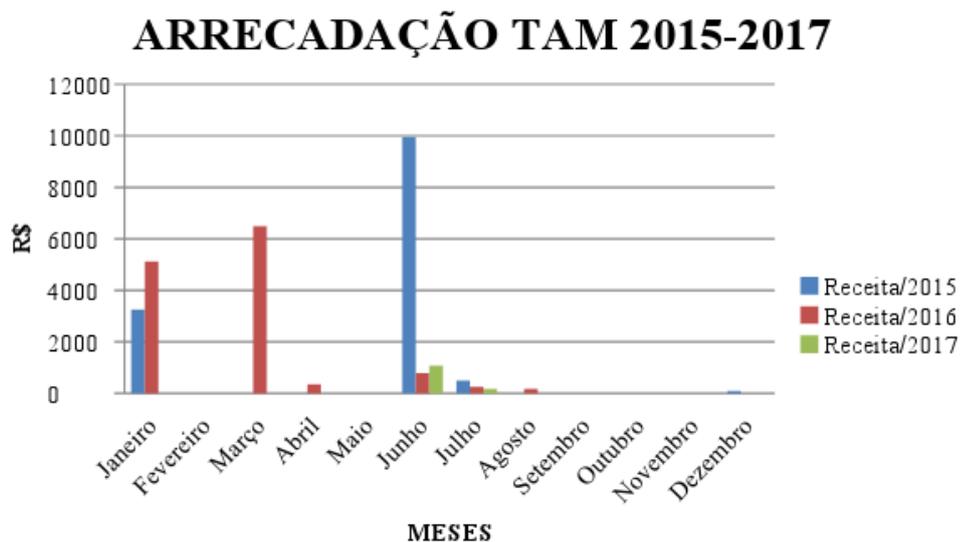
Tabela 3 – TAM Aviação Executiva E Taxi Aéreo S/A

Meses	Receita/2015	Receita/2016	Receita/2017
Janeiro	3.243,47	5.125,23	0,00
Fevereiro	0,00	0,00	0,00
Março	0,00	6.489,83	0,00
Abril	0,00	343,22	0,00
Maió	0,00	0,00	0,00
Junho	9.947,41	775,59	1.074,06
Julho	500,00	258,53	166
Agosto	0,00	175,97	0,00
Setembro	0,00	0,00	0,00
Outubro	0,00	0,00	0,00
Novembro	0,00	0,00	0,00
Dezembro	85,52	0,00	0,00
TOTAIS	13.776,40	28.200,27	1.240,06

Fonte: SEFAZ/CE-2017 - Valores em R\$.

Para este estudo tomaremos como base de comparação e análise os anos de 2015 e 2016, uma vez que o ano de 2017 ainda está em curso. De todo modo, é notório que a níveis de receita tributária, de 2015 a 2016 temos quase o dobro de arrecadação.

Gráfico 8 – Arrecadação da TAM para o Município de Aracati



Fonte: SEFAZ/CE-2017.

Constatamos que, mesmo não recebendo turistas, o aeroporto de Aracati, de algum modo movimentava a economia do município, mesmo que minimamente, em termos arrecadatórios. Colocando Aracati na rota do crescimento Turístico. Em seguida evidenciaremos outros indícios e dados sobre a relevância deste aeroporto para a economia de Aracati e, por conseguinte do estado.

5.1 O CEARÁ NA ROTA DO CRESCIMENTO TURÍSTICO

O Ceará vivenciou um momento de crescimento econômico voltado para o turismo, o que importou ao governo estadual e suas políticas públicas proporem mecanismos de incentivo ao turismo e ao mesmo tempo, o planejamento dos impactos gerados aos cofres públicos em razão da atividade econômica advinda da mudança estrutural e do aumento na arrecadação⁶¹.

O principal produto naturalmente gerado pelo Estado é a praia cearense, com suas águas, natureza exuberante e o sol por quase o ano todo, completado por uma temperatura acalmada com a brisa. Por isso, Dantas (2010, p. 34) diz que:

Diversas políticas públicas incluíram uma reconfiguração territorial do turismo cearense, de forma a direcionar recursos para o setor de transporte rodoviário e aéreo, o qual se compreende que a atuação turística é extremamente propulsora do desenvolvimento cearense, em razão dos diferentes espaços litorâneos existentes.

Outro ponto de relevância é aumento significativo do turismo no Ceará. E, nesse panorama, a Secretaria do Turismo (SETUR-CE, 2017)⁶², informa que a movimentação de turistas estrangeiros pelo Aeroporto Internacional Pinto Martins e pelos terminais de passageiros marítimos (Mucuripe e Pecém) cresceu 30% no primeiro trimestre deste ano (2017) em comparação com o mesmo período do ano passado. A estruturação de recebimento de pessoas no Ceará demonstra o necessário e progressivo investimento em portos, aeroportos e rodoviárias para se dá uma estrutura capaz de atender à crescente demanda.

Por isso, esses planejamentos têm sido realizados em nível federal, estadual e municipal, por suas Secretarias e Institutos, além de organismos não

⁶¹ Hoje já mais ocorre esse crescimento. Ao contrário, há um declínio no setor turístico, em torno de 9,5%.

⁶² Acesso em: <<http://g1.globo.com/ceara/noticia/2015/05/fluxo-de-turistas-estrangeiros-no-ce-cresce-30-no-primeiro-trimestre.html>>.

governamentais e pessoas dedicadas ao turismo como universidades e grupos acadêmicos de pesquisas.

Essas avaliações são importantes, pois geram referências para o planejamento de políticas públicas na área, repasse de verbas e receitas orçamentárias, investimentos, elaboração de lei de diretrizes orçamentárias, lei orçamentárias anuais e o plano plurianual elaborado para o planejamento de gastos e receitas públicas e a segurança pública.

Já em concepção da estrutura do setor voltada para a área privada como hotéis, qualificação de pessoal e demais serviços, há uma melhoria e crescimento advindo da área.

As avaliações dos impactos do setor turístico no Ceará têm sido feitas, porém, no tocante a estudos que analisem ao aeroporto de Aracati-CE se faz necessário fontes de dados mais aprofundadas desse investimento.

É necessário ampliar as fontes e discutir as medidas de crescimentos a serem geradas pelo Aeroporto Dragão do Mar, pois, no propósito de atender o litoral leste cearense, devem ser verificados os impactos gerados como contributivo significativo a mudança do espaço geográfico daquela região como responsável direta para um crescente desenvolvimento.

Como referenciais temos as mudanças da infraestrutura que tende a beneficiar o turismo, o imobiliário-turístico e a economia de produção da localidade.

Isso significa dizer que a contextualização espacial da construção do aeroporto de Aracati associa-se a um desenvolvimento e a uma reorganização da economia cearense, valorizando a atividade humana desenvolvida.

Nesse parâmetro e utilizando o Índice de Desenvolvimento Humano (IDH)⁶³, o qual se verificam alguns indicadores (TORRES; FERREIRA; DINI, 2003), observa-se que a melhoria socioeconômica de uma localidade proporcionada pela busca e crescimento em diversas áreas e principalmente pela qualidade de vida da localidade na atividade turística.

Isso porque esse indicador avalia a prosperidade e qualidade de vida da região (no caso a cidade de Aracati), com a movimentação de um aeroporto naquela cidade, com o crescimento das condições de trabalho, novas estruturas, circulação de riquezas e crescimento tributário.

⁶³ Instrumento lançado pela ONU - Organização das Nações Unidas.

O Estado do Ceará por ter crescido e se modernizado tende a expandir esse crescimento e modernização às cidades no interior do Estado contribuindo para o desenvolvimento da localidade, e a refletir uma cidade como parte de uma sociedade globalizada e interligada com pessoas de outras partes da federação brasileira.

Por isso, entender a decisão governamental é analisar investimentos e identificar meios de atração para a construção desse meio aeroviário é estudar, conseqüentemente, a proposta de uma análise de melhoria do processo de 'turistificação' do cenário litorâneo cearense e suas implicações regionais.

Em razão disso, propõe-se como ponto de partida para a investigação, o estudo da viabilidade social e econômica do aeroporto de Aracati, o que justifica, conseqüentemente, um estudo sistêmico do empreendimento atrelado ao desenvolvimento turístico da região e um confronto para a melhoria do Estado do Ceará.

Por isso, o Ministério do Turismo (BRASIL, 2007, p.15) diz ao demonstrar que o turismo é uma atividade capaz de atrair investimentos e melhorar o nível da comunidade envolvida, gera empregos e aumentam as ocupações informações, de forma que:

[...] o modelo de desenvolvimento proposto pelo governo contempla e harmoniza a força e o crescimento do mercado com a distribuição de renda e a redução das desigualdades, integrando soluções nos campos econômicos, social, político, cultural e ambiental. [...] o turismo pode ser uma importante ferramenta para o alcance dos Objetivos de Desenvolvimento do Milênio, particularmente com relação à erradicação da extrema pobreza e da fome, à garantia de sustentabilidade ambiental e ao estabelecimento de uma parceria mundial para o desenvolvimento.

Sendo assim, entender o desenvolvimento local no turismo em Aracati, com a inserção do Aeroporto nesse contexto, é oportunizar a inclusão de elementos sociais e econômicos para a localidade, assumindo um papel importante com a oferta de produtos e serviços com a diversidade de destinos turísticos da região.

Nessa perspectiva, a tendência é a reunião de benefícios diferenciados em razão da mudança econômica que se irá gerar, além de se valorizar as pessoas das comunidades envolvidas, à possibilidade da diversidade cultural.

Haverá, portanto, uma potencialidade à economia local, a qual se articulará e se mobilizará para esse novo mercado (transporte aéreo) e incentivo ao desenvolvimento da localidade e seu entorno.

5.2 ROTA DAS FALÉSIAS

No contexto de aumentar ainda mais o fluxo de visitantes para essa região, em 2015, foi criada uma rota turística para o Litoral Leste. A estratégia de criação de tal roteiro surgiu de um grupo de empresários que pensaram em oferecer em um pacote turístico que levasse os compradores a conhecerem as dunas, lagoas, falésias e praias. Assim se consolida a rota das falésias.

Segundo o portal de notícias “O Estado CE”⁶⁴, os parceiros desse grande empreendimento turístico são empresas como a CVC, a Gol linhas aéreas e o Sebrae-CE. O Sebrae fornece os dados e levantamentos tanto do litoral leste do estado, quanto do perfil do visitante.

Segundo estudo de mercado realizado pelo SEBRAE-CE, divulgado pela imprensa, o projeto “Rota das Falésias – Cenário de Cores” tem por objetivo oferecer um produto diferenciado a turistas nacionais e internacionais, proporcionando maior competitividade aos empreendimentos turísticos desta região.

Enfatizado na otimização de esforços, recursos e a integração necessária para que os destinos, antes comercializados de forma independente, possam dar origem ao roteiro integrado “Rota das Falésias”. O SEBRAE do Estado do Ceará vem apoiando esta iniciativa, com vistas a promover de fato a qualificação, promoção e comercialização deste novo produto.

Sobre a “Rota das Falésias – Cenário de Cores”, o Sebrae-CE realizou um levantamento completo da região, onde identificou que existem mais de 12.140 leitos de hospedagem, 37.163 assentos em bares e restaurantes e 46 associações (bugueiros, taxistas, entre outras) que congregam 1.444 integrantes.

O estudo mostrou, ainda, que 36% dos turistas que visitam a região são oriundos aqui do Ceará e o segundo estado emissor é São Paulo, com 16% do total. E, a maioria (36%), possui renda familiar na faixa de cinco salários mínimos. “É preciso uma integração entre as associações, os empresários e o poder público do nosso Litoral Leste, pois há um conjunto de oportunidades que não pode ser

⁶⁴ Disponível em: <http://www.oestadoce.com.br/economia/rota-desenvolve-o-turismo-do-litoral-leste> acesso em: 14 de outubro de 2017.

oferecido isoladamente, mas de forma integrada”, disse Alci Porto, o diretor técnico do Sebrae.⁶⁵

Para tanto, a Rota das Falésias, no Litoral Leste do Ceará, é composta por 8 (oito) municípios (Eusébio, Aquiraz, Pindoretama, Cascavel, Beberibe, Aracati, Fortim e Icapuí) caracterizados principalmente pelo turismo de lazer, sol e praia, com forte potencial para os segmentos de turismo náutico, cultural e de eventos, além de uma infraestrutura capaz de bem receber turistas de qualquer parte do mundo.

Assim, a Rota das Falésias é um projeto da iniciativa privada, juntamente com vários seguimentos empresariais em parceria com o governo do estado do Ceará, que com base em estudos e levantamentos realizados percebem o potencial turístico do litoral leste do Ceará, uma vez que o grande atrativo está nas belezas naturais da região aliado aos serviços de hotelaria, transportes e infraestrutura.

Nesse contexto, Aracati inserida na Rota das Falésias, se apresenta como destino turístico impulsionador para as visitas, uma vez que possui uma das praias mais famosas do Brasil: Canoa Quebrada.

5.3 A REGULAMENTAÇÃO DO TURISMO PELO ESTADO

A intervenção do Estado na regulamentação turística remonta à própria intervenção do Estado brasileiro, ao início do Século XX, a partir dos anos 30, e tem como referencial o pós-primeira grande guerra e a quebra da Bolsa de Nova Iorque (1929), quando a ordem liberal mundial entra em crise e fragiliza a manutenção a economia somente pelo setor privado.

O assistencialismo estatal reconstrói um Estado social e alarga a função estatal, transformando a administração pública⁶⁶ num espaço maior de atuação, trazendo para o governo uma imensidão de responsabilidades, principalmente apresentando o estado como um empreendedor e o incumbido de diversas responsabilidades. Por isso,

[...] o papel e a organização do Estado em um determinado momento histórico pode ser compreendido, por um lado, em termos da definição de bens públicos e, por outro, em função da forma de oferta desses bens. Em sua delimitação mais restrita os bens públicos seriam circunscritos apenas à defesa externa e à ordem jurídica e institucional, abrangendo as garantias

⁶⁵ Disponível em: <http://www.oestadoce.com.br/economia/rota-desenvolve-o-turismo-do-litoral-leste> acesso em: 14 de outubro de 2017.

⁶⁶ A utilização da expressão significa o próprio conteúdo de estado, como sinônimos.

individuais, os direitos civis e políticos e o arcabouço normativo das atividades económicas, entre outros. Em sua acepção ampliada os bens públicos englobam, além dos anteriores, os bens e serviços que a sociedade define como direitos do cidadão, por exemplo, educação, saúde, infraestrutura, saneamento, lazer, turismo, etc. Embora o conceito tradicional de bem público o defina como aquele que não pode ser apropriado individualmente, sabemos que em cada situação concreta a maior ou menor amplitude desses bens depende de um pacto social e político (AZEVEDO; ANDRADE, 1997, p.142).

Porém, esse modelo elevou o custo da infraestrutura dos cofres públicos o que revelou a incapacidade financeira estatal, fazendo com que o estado procurasse investir em outros setores, de forma mais restrita, e, ao mesmo tempo, incentivando a atuação privada de propor a busca pelo compartilhamento de riscos e de investimentos necessários a permitir o incremento da infraestrutura pública brasileira⁶⁷. E, dessa forma:

Se, de um lado, o governo federal, por meio do Ministério do Turismo, apresenta hoje uma estrutura institucional apta a planejar as diretrizes norteadoras e estruturantes do processo de regionalização do turismo; de outro, os estados e municípios ainda enfrentam dificuldades e obstáculos para aplicar e dar continuidade, em seus limites político-territoriais, às diretivas prescritas e aplicáveis em suas respectivas conjunturas. [...] refletem a ausência de recursos humanos qualificados para absorver, entender e compreender os novos paradigmas, trabalhando-os no sentido de harmonizá-los e compatibilizá-los com as especificidades locais, bem como com os instrumentos operacionais disponíveis. (BENI, 2006, p.174).

Esse movimento otimizou⁶⁸ a administração pública e propôs um outro planejamento no setor público, o que se pode identificar que o setor turístico diante da fragilidade de acesso ao turismo no nordeste brasileiro essencialmente necessitava de uma maior intervenção.

O estado de intervenção na economia limita a estrutura do mercado mantendo a livre concorrência e, conseqüentemente, protegendo o consumidor.

⁶⁷ “[...] refletem a intenção de transferir para a iniciativa privada o investimento e a operação dos serviços públicos, com objetivos, entre outros, de (a) reduzir os compromissos de investimento direto do estado em setores nos quais é viável a exploração pela iniciativa privada, (b) permitir a concentração do estado no provimento de serviços que não geram retornos suficientes para interessar a iniciativa privada e na regulação e fiscalização dos serviços públicos cuja exploração se tenha transferido para a iniciativa privada. Além disso, (c) buscou-se utilizar os recursos obtidos com a alienação das estatais e outros bens públicos para abatimento da dívida pública. E, por fim, (d) pretendeu-se beneficiar a sociedade e o estado com o aumento da eficiência trazida pela gestão privada dos serviços.” (RIBEIRO, GALIPÓGO, PRADO, 2013, *online*)

⁶⁸ E tem otimizado, pois a atuação no turismo brasileiro tem sido dessa forma, inclusive quando se fala de “privatização” dos aeroportos brasileiros e, por outro lado, a construção de novos aeroportos, como está a ocorrer com o aeroporto de Aracati.

Nesse equilíbrio, evitam-se imperfeições do mercado, principalmente no controle da oferta e da demanda⁶⁹.

Além disso, a subvenção⁷⁰ estatal vem com o intuito de melhorar a atividade turística, mesmo porque o turismo no nordeste brasileiro careceu de incentivo ao desenvolvimento.

Nesse sentido, e seguindo a diretriz da ordem econômica constitucional, o estado brasileiro atua de duas formas, ora como estado regulador, ora como estado executor⁷¹.

Quando o estado age como regulador⁷², elabora normas, fiscaliza, reprime o abuso de poder econômico, interfere na propriedade privada, regula preços e controla o abastecimento (CARVALHO FILHO, 2005).

Atuando, portanto, como regulador, o estado impõe normas e mecanismos jurídicos de cunho preventivo e/ou repressivo, especialmente no setor privado, que é o grande responsável do setor econômico, a evitar e/ou sanar possíveis condutas abusivas.

O estado regulador identifica suas fragilidades, a atuação de conduta regulatória e fomento. Nesse sentido, o relatório ETENE/BANCO DO NORDESTE baseado em dados do Ministério do Turismo, diz que:

As fragilidades do turismo regional nordestino residem notadamente em: deficiência na maioria dos aeroportos e do transporte aéreo, condições das estradas e da malha urbana, carência de equipamentos para o desenvolvimento de outras segmentações turísticas, falta de uma base de dados relacionados à demanda turística na Região, concentração dos atrativos turísticos, necessidade de participação da comunidade local no acolhimento ao turista, insuficiente formação da mão de obra e conseqüente baixa qualidade dos serviços prestados, prática de preços que se relevam incompatíveis com o nível médio de satisfação requerido pelos turistas, problemas socioeconômicos como, por exemplo, a desigualdade na distribuição de renda, a prostituição infantil, a exclusão da comunidade

⁶⁹ “[...] Como corolário de todo o estudo e de tudo o que foi exposto, resta nítido que, hodiernamente, prevalece o chamado de sistema dual ou misto, o que significa dizer que, se de um lado está o mercado – setor privado –, livre para ‘iniciar’ e para concorrer, de outro está um centro decisório – setor público –, uma autoridade política, responsável pela elaboração jurídica, econômica e de instituições capazes de fazer valer princípios – o da livre concorrência, especialmente, sem exclusão de outros – bem como colocar em prática, justamente, as diretrizes fixadas pelas leis constitucionais e infraconstitucionais” (PAGANELLA, *online*).

⁷⁰ No sentido de fomento, de estímulo, impulso e auxílio governamental para a promoção do desenvolvimento de um país, de uma região, ou de diversos setores.

⁷¹ A identificação do estado Executor caracteriza-se quando ele se reveste de atividades privadas direta ou indiretamente

⁷² O Art. 174 da Constituição Federal estabelece que: “Como agente normativo e regulador da atividade econômica, o estado exercerá, na forma da lei, as funções de fiscalização, incentivo e planejamento, sendo este determinante para o setor público e indicativo para o setor privado”.

local, o aumento da violência urbana e do número de pessoas morando nas ruas, principalmente nas capitais (MTUR/FIPE, 2006, p.4).

Lança-se também uma política institucional, advinda do governo, com o propósito de mudar o referencial turístico do Ceará, principalmente para se enfrentar o antigo estado oligárquico e abastecer de progresso esse novo Ceará, para incluí-lo num cenário nacional e internacional, com a institucionalização de diversos programas de desenvolvimento.

Realizando uma política centrada sobre uma reforma institucional, bem como sobre a melhoria dos serviços técnicos do Estado, este governo contribui à construção de imagem positiva do Ceará nas escalas nacional e internacional. O Ceará apresenta-se como um paradigma, empregando práticas políticas inovadoras como o Programa de Desenvolvimento do Turismo em Zona Prioritária do Litoral do Ceará (PRODETURIS) de 1989, que valoriza as zonas de praia como mercadoria turística antes do Programa de Ação Para o Desenvolvimento do Turismo do Nordeste (PRODETURNE) de 1992. Este programa pioneiro foi financiado pelo Governo do Ceará, que o considera como um guia para os investidores, um indicador dos programas oficiais e um indicador do planejamento turístico para o litoral do Ceará. O PRODETURIS lança as bases técnicas e conceituais do PRODETUR-CE, projeto derivado do PRODETUR-NE, que engloba os outros estados da região e se funda nas estratégias seguintes: 1. organização, desenvolvimento e promoção do turismo através de uma articulação entre o Governo e a iniciativa privada ; 2. instalação de infraestrutura de base e de infraestrutura turística adaptada às potencialidades regionais ; 3. formação profissional dos recursos humanos ligados ao setor [turismo] ; 4. descentralização da gestão turística com o fortalecimento dos organismos estatais, a municipalização do turismo e a terceirização das atividades para o setor privado (DANTAS, 2002, p.55-56).

Partindo-se dessa premissa de um Ceará que passa a desenvolver embasado em políticas governamentais, proporciona uma viabilidade do turismo em um semiárido, não mais em situação de penúria, mas sob a orientação de um estado favorecido por políticas estatais de melhoria para o nordeste e conseqüentemente para uma política que demonstra indicadores de crescimento para o estado.

O Ceará torna-se um paradigma turístico para a Região Nordeste, ao apostar em práticas políticas inovadoras como o Programa de Desenvolvimento do Turismo em Zona Prioritária do Ceará (PRODETURIS) de 1989.

O citado projeto valoriza as praias como mercadoria turística antes do Programa de Ação para o Desenvolvimento do Turismo do Nordeste (PRODETURNE) de 1992, caracterizando-se, portanto, como pioneiro nesse domínio e totalmente financiado pelo Governo do Ceará, que o considera como um guia para os empreendedores, um indicador para os programas oficiais e para as políticas de planejamento turístico do litoral cearense.

O Ceará passa a superar os seus limites naturais e abre-se para um novo mercado mundial o qual “determina a entrada das cidades dos países em desenvolvimento no sistema mundo” (DANTAS, 2002, p.58).

Embora a inclusão de cidades ao sistema mundo implique uma certa independência em relação ao estado, o Ceará assim se submete a lógica de competição internacional.

5.4 O TRANSPORTE AÉREO NA ATIVIDADE TURÍSTICA

Assim, como a atividade turística gera riquezas, principalmente nos núcleos receptores movimentando a economia, com a geração de empregos diretos e indiretos, o apoio governamental brasileiro ao turismo deve existir predominantemente em duas áreas: no fomento financeiro para o setor e na execução de programas de melhoria aos aeroportos⁷³, por causa da limitação do acesso dentre outras questões a serem levantadas nesse estudo.

Esse ciclo de relações nas atividades turísticas mantém a movimentação da economia proporcionada sob vários pontos de vista, como do emprego (oferta/procura), do governo com a ampliação de bases tributárias e a geração de receitas, sob a movimentação das finanças públicas relacionadas à atividade turística.

A movimentação econômica com repercussão financeira em todas as esferas estatais, principalmente face o impacto da geração de receitas.

Dessa forma, tratar a economização do turismo é defini-la como parte da atividade geradora de riquezas, por isso, a importância da análise do acesso aeroviário no Ceará.

Condizente com o desenvolvimento a partir dos anos 1990, essa perspectiva turística tinha que ser implementada.

⁷³ É claro que as hospedagens ficam nesse intervalo como elemento de importante valorização, inclusive como pré-requisitos básicos para a política expansionista do turismo, mesmo porque o turismo no Brasil tende a uma proposta de cenário internacional. Por isso, “A amplitude das relações que as atividades diretamente ligadas ao turismo mantém com as atividades produtivas como um todo assegura que a retribuição do turismo ao apoio que lhe for proporcionado pelo estado é elevada. Estimativas disponíveis indicam que a renda total gerada pelo turismo corresponde ao dobro daquela que corresponde à renda gerada diretamente pelo setor. Do ponto de vista do emprego, os coeficientes são ainda mais expressivos: a oferta de empregos urbanos mais do que duplica para cada novo emprego direto no setor. Do ponto de vista do governo, a expansão da renda e do emprego decorrente do crescimento do turismo traduz-se em ampliação das bases tributárias e em reforço da capacidade própria de financiamento” (REZENDE, *online*).

Isso reflete a proposta de investimento para o setor no Ceará pelo governo Federal em novos aeroportos espalhados pelo Estado, administrados pelo próprio governo estadual⁷⁴: Jijoca de Jericoacoara, Itapipoca, Sobral, Canindé, Aracati, Quixadá, Crateús, Iguatu e Juazeiro do Norte, conforme gráfico de setembro de 2016 da Secretaria Nacional de Aviação Civil.

Nessa época, dentre as regiões brasileiras beneficiadas, o Nordeste ficou com R\$ 2,1 bilhões e, de forma específica para o Ceará foram destinados R\$ 363 milhões para investir em melhorias na infraestrutura nos nove aeroportos regionais, além do Pinto Martins, em Fortaleza.

A proposta de aceleração contribuía para o crescimento do Brasil e do Nordeste brasileiro, em especial para o Ceará que já havia demonstrado o seu potencial de crescimento.

⁷⁴ Enquanto os aeroportos de Fortaleza e do Juazeiro do Norte são administrados pela Infraero.

Figura 7 – Aeroportos do Estado do Ceará – 2016



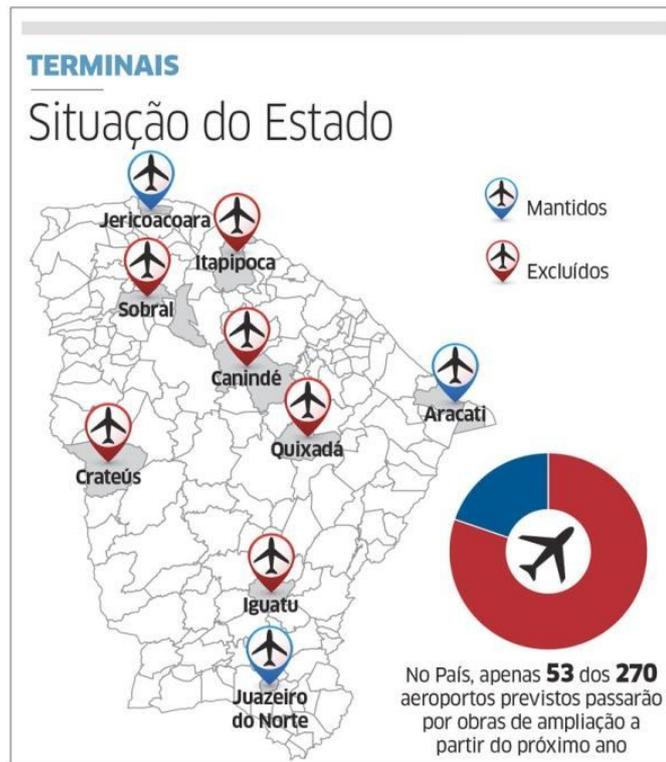
Fonte: <<http://portal.aviacao.gov.br/assuntos/aviacao-regional/info-regional-ceara.pdf>>.

Nessa perspectiva, entra o aeroporto de Aracati-CE com um grande grau de importância diante da localização, alcançando vários municípios de seu entorno, movimentando o turismo das localidades e dando suporte ao aeroporto de Fortaleza.

A acessibilidade, a movimentação local e a economia melhoram socioeconomicamente a municipalidade e o entorno em razão do aeroporto de Aracati, e conseqüentemente, por causa da movimentação econômica, o aumento da arrecadação tributária. O fisco municipal com os tributos municipais, e respectivamente para o Estado do Ceará e para a União.

Contudo, esse diagnóstico favorável de investimentos e indicativos na área aeroportuária não aguardava os novos rumos políticos que aconteceram no País em 2016.

Figura 8 – Aeroportos excluídos por falta de investimentos - 2016



Fonte: “Seis aeroportos do CE fora do Plano Federal”.
Jornal Diário do Nordeste de 25 de agosto de 2016

A nova gestão trouxe uma política governamental de cortes e realinhamento dos recursos, o duro corte nos recursos destinados a diversas ações e programas incluiu os aeroportos que seriam construídos, passando para apenas 53 (o número anterior era 270) aeroportos construídos, além de leilões de concessões para aeroportos já construídos e que necessitem de reformas ou ampliações. No estado do Ceará ficaram apenas 3 (três) aeroportos: Jericoacoara, Juazeiro do Norte e Aracati.

Segundo declarou Maurício Quintella Lessa (atual ministro dos Transportes, Portos e Aviação Civil) a nova relação de aeródromos é "bem mais realista" e adequada à situação financeira do Governo Federal. A estimativa é de que serão necessários R\$ 2,4 bilhões para os investimentos previstos nos 53 aeroportos até 2020. O ministro disse ter assegurado, até o momento, metade desse montante, o que representará desembolso anual de R\$ 300 milhões.⁷⁵

O investimento inicial do Plano de Desenvolvimento da Aviação Regional previsto no ato do lançamento do programa, no final de 2012, era um investimento

⁷⁵ Disponível em <https://goo.gl/VP7La1>. Acesso dia 20 de outubro de 2017

de R\$ 7,3 bilhões, praticamente nada foi investido até as redefinições do quadro nacional deste programa em 2016.

5.5 A MALHA AÉREA NACIONAL

É claro que uma decisão político-administrativa surge após uma longa análise histórica e social, para se decidir sobre a implementação de novos aeroportos. Um dos elementos a serem analisados acerca da história da malha nacional, onde são identificadas as necessidades e localidades. Para tanto, uma digressão histórica dos aeroportos no Brasil.

A partir de 1927, instala-se a primeira operação regular de transporte aéreo entre Porto Alegre e Pelotas, no Rio Grande do Sul⁷⁶, operado pela empresa alemã Condor Syndikat, mais tarde transformada na Companhia aérea Lufthansa.

Nos anos 1930 ocorre dois marcos regulatórios na aviação civil, em 1931 com a criação do Departamento de Aviação Civil⁷⁷ e, em 1938 com a publicação do Código Brasileiro do Ar⁷⁸. Nos anos de 1940, a criação do Ministério da Aeronáutica⁷⁹.

No final dos anos 1950, começam a serem operadas as primeiras aeronaves no Brasil movidas a motores a jato (1959).

Toda essa evolução antes da atual Constituição Federal, principalmente entre as décadas de 40 e 50 não havia um regulamento específico para o transporte aéreo brasileiro, denominado como a “Política dos Céus Abertos” (GROSSI, 1998).

Nos anos 1960, mais precisamente em 1961 surge a Conferência Nacional de Aviação Civil, I CONAC, e em 1966 com a publicação do Novo Código Brasileiro do Ar⁸⁰.

Em razão disso, muitas empresas aéreas foram criadas proporcionando um mercado competitivo, mas sem uma organização técnico-econômica. Somente nos anos 1960 o Estado brasileiro passou a regulamentar a atividade, denominada de “Concorrência Controlada”.

⁷⁶ O primeiro voo tinha apenas 03 (três) passageiros.

⁷⁷ Decreto nº 19.902, de 22 de abril de 1931.

⁷⁸ Decreto-lei nº 438, de 08 de junho de 1938.

⁷⁹ Decreto nº 2.961, de 20 de janeiro de 1941.

⁸⁰ Decreto-lei nº 32, de 18 de novembro de 1966.

A atuação governamental nesse período era pra evitar uma competição ruinosa das empresas do setor principalmente com o controle da oferta, linhas e frequências aéreas, e de um controle de política tarifas (GROSSI, 1998).

O mecanismo utilizado era o da "Política da Realidade Tarifária", onde o usuário pagaria o justo valor pelo serviço de transporte de que utilizava, enquanto que o "Poder Concedente" fixava as tarifas dos custos operacionais, incluindo a respectiva justa remuneração do capital investido⁸¹.

Nos anos 1960 a demanda aérea cresceu o que teve como consequência a aquisição de modernas aeronaves e essas aeronaves só podiam aterrar em locais adequados, de forma que tais aviões passaram a atender um número mais reduzido de localidades. Por isso a criação do Sistema Integrado de Transporte Aéreo Regional (SITAR).

O SITAR operacionalizava o mercado aéreo doméstico, tanto o tráfego regular como o de baixa operacionalidade, além dos voos de carga e voos internacionais.

Nos anos de 1970, a INFRAERO⁸² é criada, além do SITAR – Sistemas Integrados do Transporte Aéreo Regional.

Em 1986 é publicado um novo Código Brasileiro de Aeronáutica⁸³. Nos anos de 1990 o SITAR é extinto (1991) e em 1999 o Ministério da Defesa foi criado⁸⁴. A operacionalização com aeronaves de fuselagem larga denominadas de “wide-bodies”, para a operacionalização de linhas de alta densidade e de longas etapas.

Nessa intervenção do governo brasileiro na política tarifária, institui-se a partir de 1989 a chamada “Política de Flexibilização Tarifária”, passando a política tarifária sem intervenção ou subsídio estatal estabelecendo uma livre concorrência no mercado⁸⁵.

Assim, pode-se entender que:

⁸¹ Num atual confronto com a atual política tarifária é bem diferente sem nenhum subsídio governamental.

⁸² Lei nº 5.862, de 12 de dezembro de 1972.

⁸³ Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1996.

⁸⁴ Lei Complementar nº 97, de 09 de junho de 1999.

⁸⁵ Essa postura econômica decorre também da institucionalização constitucional da livre concorrência na Constituição Federal de 1988 – Da Ordem Econômica – Arts. 170 e seguintes.

O forte revigoramento do transporte aéreo se deveu tanto ao ambiente econômico mais favorável dos últimos anos, quanto à capacidade das próprias empresas de buscar novas estratégias mais adequadas ao novo cenário de maior competição (MONTEIRO, 2009, p.118).

Essa liberação propôs uma progressiva utilização de mecanismos normativos no setor, permitindo a entrada de novas empresas aéreas no mercado atendendo ao princípio da livre concorrência, eliminando barreiras à entrada de novas empresas e também eliminando a extinção de exploração exclusiva e no sistema de ponderação financeira, liberdade de banda tarifária refletindo no desenvolvimento para o setor. Essa política de flexibilização aumentou a competitividade entre as empresas nacionais, e também abriu ao Transporte aéreo não-regular, o que chama-se hoje em dia voos 'Charter'⁸⁶.

Depois disso, o Departamento de Aviação Civil (DAC) reestruturou o transporte aéreo e principalmente atendendo aos planejamentos governamentais relacionados ao setor de turismo, dentro de um estudo do mercado nacional, colocando a atividade na indústria do turismo diretamente ligada às condições de desenvolvimento da economia do Estado brasileiro.

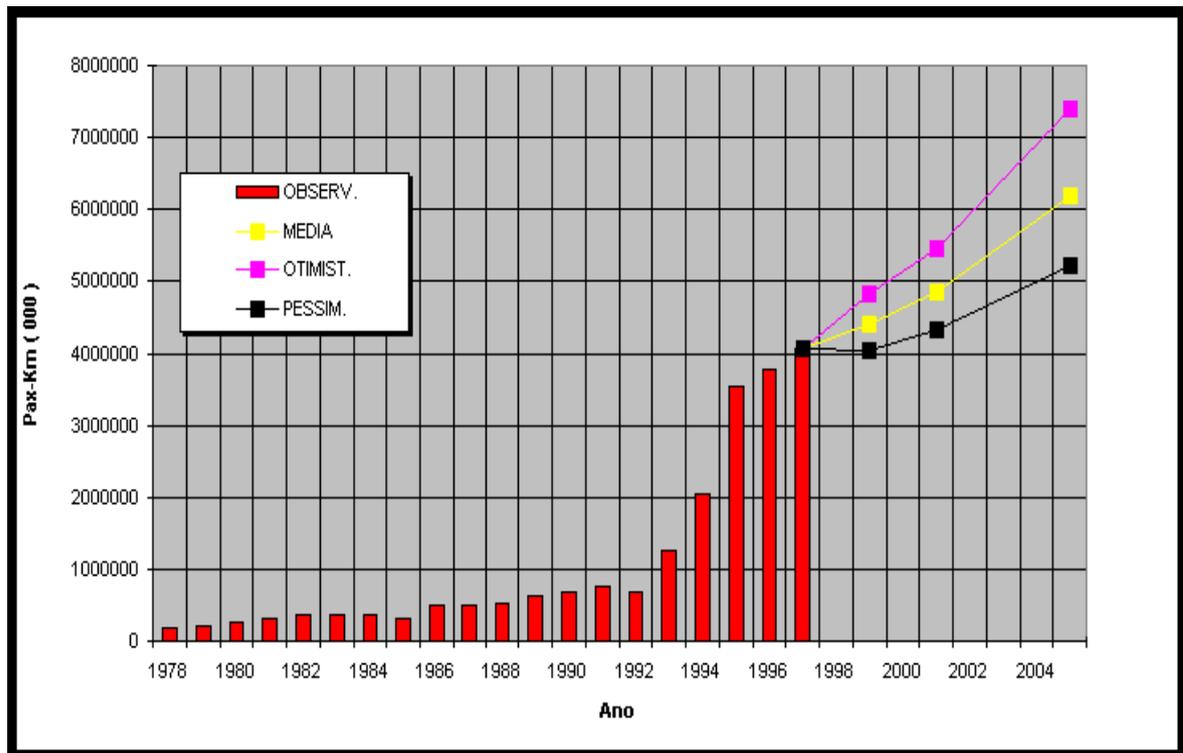
O setor aéreo e o turismo evoluíram e criaram uma maior expectativa para a estabilização da economia, correlacionando demanda, transporte aéreo e atividade econômica. Por isso, o Instituto de Aviação Civil – IAC, do Departamento de Aviação Civil desenvolveu vários segmentos da Aviação Comercial Brasileira fundamentados em modernas técnicas de modelagem econométrica e na análise de cenários futuros para o crescimento da economia do país (MONTEIRO, 2009).

O IAC apresentou diagnósticos baseados em estudos que compreendiam o mercado aéreo doméstico, com uma prospecção para períodos seguintes.

O mercado doméstico de passageiros no Brasil apresentou um crescimento a partir do ano de 1993, alcançando em 1997 seu maior avanço e com uma prospecção de melhoria bastante otimista até 2005, com uma média de crescimento anual de 18% até dobrar o volume de tráfego aéreo nos próximos 10 (dez) anos (até aproximadamente 2016) (MONTEIRO, 2009).

⁸⁶ Regulamentado pela Autorização de Voos Charter Doméstico de Passageiros, IMA nº 58-51, de 1º de setembro de 1994.

Gráfico 9 – Mercado aéreo doméstico de passageiros



Fonte: Monteiro (2009).

O IAC também analisou o mercado aéreo internacional com potencial crescimento, com crescimento anual entre 5% e 11% ao ano, e triplicaria o mercado em 10 anos.

A inclusão do transporte aéreo internacional serviu também para que as empresas estrangeiras, diante da oferta de serviços globalizados gerassem uma maior concorrência, como também na formalização de alianças multinacionais entre as diversas empresas aéreas⁸⁷.

Outro setor internacional alcançado por essas mudanças foi a implantação do sistema sub-regional sul de transporte aéreo para regular a malha aérea do Mercado Comum do Sul – Mercosul ⁸⁸. Esse "sistema" modificou as práticas adotadas até o momento pelo Brasil em termos do estabelecimento de

⁸⁷ A partir daí surgem os códigos compartilhados, aprovados pelo Aviso n.º 001/GM5/006, de 12 de março de 1996, uma complementação da "Política para os Serviços de Transporte Aéreo no Brasil", específica para as operações em código compartilhado.

⁸⁸ Mercosul é um bloco econômico formado, no ano de 1991, com o Tratado de Assunção, a partir da decisão e união do Brasil, Uruguai, Paraguai e Argentina e depois passaram a fazer parte desse bloco econômico Equador, Bolívia, Colômbia, Chile e Peru. Em 2006, a Venezuela entra para o bloco. Como o principal objetivo era garantir a circulação livre de bens, de fatores produtivos e de serviços, com a proibição de restrições não tarifárias para a livre circulação de mercadorias e através da abolição de barreiras alfandegárias, o que beneficiaria o setor aéreo no Mercosul.

acordos de transporte aéreo com outros países (Acordos Multilaterais de Transporte Aéreo), passando a um planejamento único e não decorrente de acordos diversos.

Esse período identificado a partir dos anos de 1990 como marco inicial da mudança do mercado aéreo nacional, seja através de empresas regulares ou não regulares, mas com um aproveitamento de linhas de passageiros e ao mesmo tempo de transporte de carga, mesmo com uma complexa dinâmica do serviço sujeito a constantes modificações tecnológicas também enfrenta desafios como a manutenção da economia nacional⁸⁹, pois o setor é regulado pelo Estado, levando em consideração as competições do mercado internacional e o novo gerenciamento governamental do transporte aéreo.

A NECESSÁRIA ESTRUTURAÇÃO LOGÍSTICA NA MOVIMENTAÇÃO DA ECONOMIA CEARENSE: OS AEROPORTOS NO CEARÁ

Essa mudança surge como efeito da globalização imposta pelo mercado, colocando os serviços logísticos como preocupação importante no retorno dos investimentos e principalmente, na manutenção dos mercados, como forma de favorecer uma cadeia na competitividade econômica hodierna e agregar valor ao negócio.

Nesse sentido, o setor de transportes na economia brasileira tem movimentado de forma mais eficiente e cooperada em várias regiões do Brasil, o que não seria diferente no Estado do Ceará. Assim, a abordagem da infraestrutura como mola precursora da economia, os aeroportos entram nessa multimodalidade de transporte para o movimento econômico.

Nesse sentido, observa-se que: a importância e a atenção dadas à infraestrutura aérea para a economia vêm aumentando nos últimos anos. O transporte, por meio dos aviões, veio a possibilitar o acesso rápido e seguro aos diversos lugares do mundo. O fato de o deslocamento ser via aérea, bem como de alta velocidade, sobrepujou as barreiras, o que torna possível as viagens de longas distâncias em algumas horas. Aliado a este fato, tem-se o desenvolvimento dos meios tecnológicos que contribuíram para uma maior circulação de informações.

⁸⁹ E isso claramente reflete na atual conjuntura, com uma crise econômica do Brasil a partir dos anos 2015 a qual afetou o setor aéreo e o setor turístico.

Com isso, torna-se crescente o fluxo de pessoas e cargas, contribuindo para o desenvolvimento da economia em diferentes países, favorecendo a expansão de novos negócios e elevando a demanda por transporte em todo o mundo. Além das novas tecnologias contribuírem para diminuição do tempo de viagem, elas trazem comodidade e confiabilidade para o transporte de pessoas e cargas (MACIEL FILHO, 2013, p.1).

Os setores de transporte terrestre, ferroviário, aquático e o aéreo devem manter uma adequada manutenção na produção da economia, otimizando recursos, principalmente para a celeridade e segurança nos seus setores.

E, assim, sendo, o transporte aéreo reúne esses valores, pois,

O transporte aéreo é um setor que apresenta destacada contribuição para o desenvolvimento e o crescimento sustentado do País. De fato, temos que as viagens aéreas, além de terem reconhecido papel na integração nacional e na indução de negócios entre regiões, também representam um importante insumo produtivo de grande parte das corporações, com relevante impacto na eficiência das cadeias produtivas de diversos setores da indústria brasileira. Adicionalmente, pode-se dizer que o setor promove uma maior inserção internacional do Brasil em termos de fluxos comerciais e culturais, bem como possui razoável influência sobre as contas externas, 13 por meio de receitas auferidas e de despesas realizadas em moeda internacional. Atendo-se ao cenário nacional, a aviação regular provê um pilar fundamental para a promoção do turismo, a qualificação de mão-de-obra e a geração de investimentos em infraestrutura de transportes. (OLIVEIRA, 2007, p. 12-13).

O Ceará até bem pouco tempo só contava com dois aeroportos principais aeroportos administrados pela INFRAERO (Aeroporto Internacional Pinto Martins⁹⁰, em Fortaleza, e o Aeroporto Regional do Cariri, no Juazeiro do Norte), e depois surgiram outros aeroportos municipais, administrados pelo Governo do Estado.

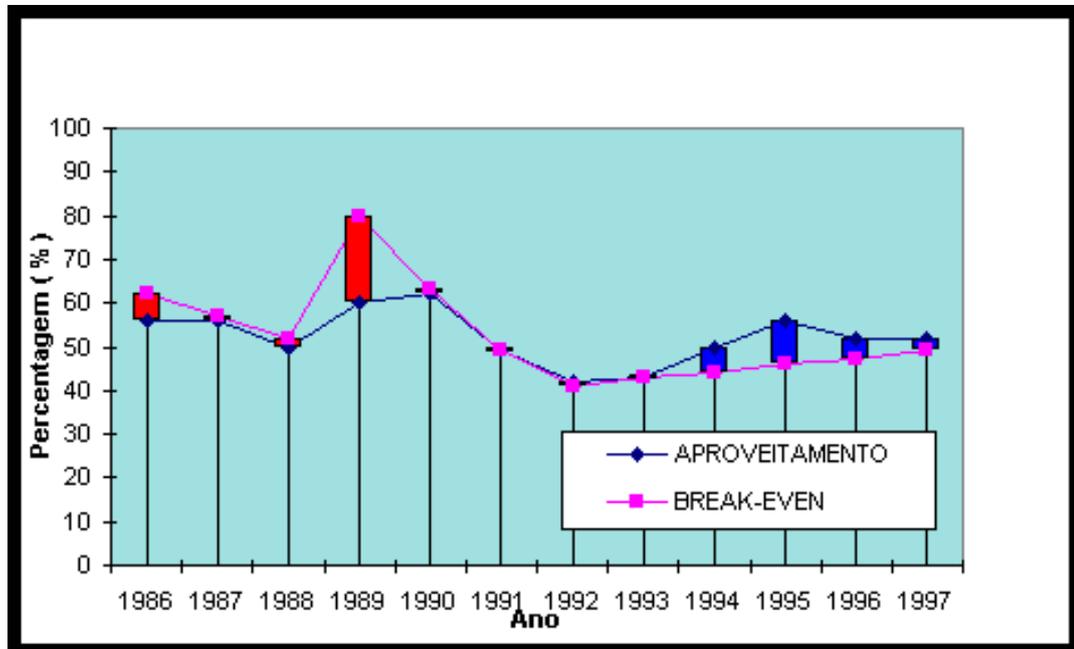
Essa estrutura aeroportuária cearense tem clamado por modificações principalmente pelo aumento do fluxo comercial de transporte de cargas com grande movimentação de produtos destinados a outros terminais de carga no Brasil e até mesmo terminais internacionais.

Por outro lado, essa mudança teve também seu respaldo no planejamento de estabelecer um mercado doméstico de âmbito regional, com o

⁹⁰ O aeroporto de Fortaleza passa por mudanças estruturais em sua administração que envolverá um modelo de concessão. O Pinto Martins é um aeroporto que recebe voos internacionais e quem movimenta.

aumento da quantidade de empresas aéreas no Brasil, principalmente para operarem em pequenos trechos⁹¹.

Gráfico 10 – Resultados operacionais e evolução da frota



Fonte: Grossi (1998).

Monteiro (2009) em estudo detalhado identificando a evolução da frota brasileira ocorrido entre 1986 a 1997:

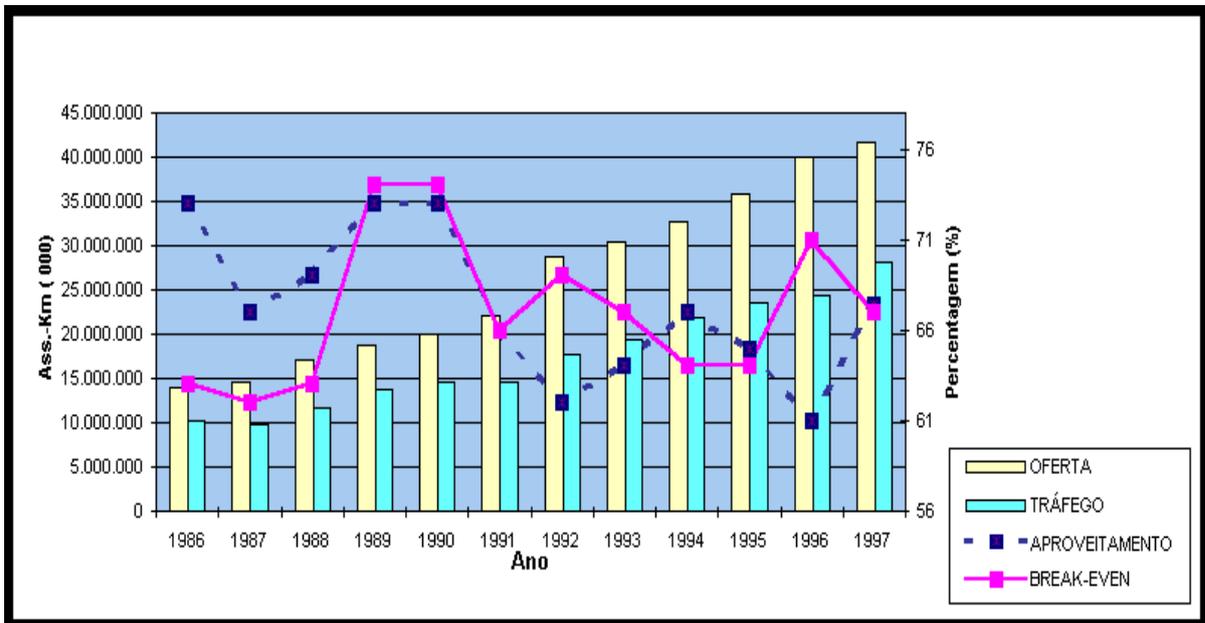
O setor do comércio aéreo passou a operacionalizar com empresas estrangeiras e igualmente empresas nacionais com outros países, e nessa atuação globalizada de competição aumentou significativamente com a elevação do padrão de qualidade no setor. Novamente calha o levantamento de dados de Monteiro (2009) apresentando um panorama operacional entre empresas nacionais no mercado internacional.

Emblematicamente, esse crescimento refletiu no Ceará, e de forma contundente na atividade turística, pois se percebe uma reconfiguração na atividade com o direcionamento de investimentos para o setor aéreo.

No setor turístico, como atividade de extrema importância, foram geradas conseqüentes transformações em diferentes setores e com grande benefício econômico, Isso tudo é identificado a partir desses crescimentos estruturais aeroportuários.

⁹¹ Principalmente a TAM e a RIO SUL que passaram a fazer pequenos trechos.

Gráfico 11 – Evolução da participação das empresas nacionais no mercado internacional



Fonte: Grossi (1998).

6 A FORTE INFLUÊNCIA PARA A CONSTRUÇÃO DO AEROPORTO DE ARACATI-CE

A questão do aeroporto de Aracati passa pela identificação geográfica da localidade, através da via de acesso da CE-040/BR-304, com os municípios limítrofes de Beberibe, Fortim, Icapuí, Itaiçaba, Jaguaruana, Palhano e fazendo limite com o Estado do Rio Grande do Norte.

Todos esses municípios estariam envolvidos na atuação do aeroporto, inclusive o aeroporto de Fortaleza, de forma que envolve uma intensa mão-de-obra, aquisição de produtos e serviços, emprego de tecnologia de ponta, possibilitando uma qualificação de profissionais para o setor, principalmente preparando-os para uma concorrência globalizada.

Isso torna Aracati uma entrada de turistas na região leste do Ceará e internacionaliza a região, pois o Estado do Ceará já quebrou o paradigma de turismo nacional e esse empreendimento com padrões de um aeroporto regional vem a ser um indicador para o desenvolvimento cearense.

O Aeroporto de Aracati atenderá não apenas àquele município, mas a todo o litoral leste, capaz de tornar uma região como um polo atrativo distinto de Fortaleza, pois a cidade alencarina não pode ser o único meio de acesso ao Estado.

Portanto, o Aeroporto de Aracati é o aeroporto de segundo plano para o acesso à Fortaleza, como portão de entrada e, principalmente pela rodovia de acesso (CE-040) que distribui o fluxo de acesso a diversas praias ampliando o turismo e proporcionando a implantação de empreendimentos privados.

A proposta é que o aeroporto de Aracati venha a fomentar e interiorizar economicamente a região, através da aviação regional no transporte de produtos, além de utilização o transporte aéreo como complemento do transporte rodoviário, agregando valores, principalmente sobre produtos perecíveis, e de acelerar a distribuição dos produtos processados.

6.1 HUB DO NORDESTE: FORTALEZA NUMA DECOLAGEM TURÍSTICA

Nos últimos 4 (quatro) anos, considerando os anos de 2012 e 2016, ocorreram uma série de ações que modificaram o panorama da aviação nacional,

nos âmbitos público e privado. Tais investimentos apontam para um maior estímulo da economia nacional, tendo como elemento incentivador o setor da aviação, fornecendo meios de incentivar uma rede turística comercial mais ampla, buscando atingir novas metas de desenvolvimento econômico e social.

Dentre as estratégias para alavancar a economia nacional o Governo Federal, através do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil promoveu uma série de medidas e ações de incentivo na criação de novos aeroportos.

O Programa de Aviação Regional⁹² foi criado em 2012 tendo como objetivo a construção ou reforma de 270 aeroportos em diversas cidades nacionais, num investimento de cerca de R\$ 7,3 bilhões através da Secretaria de Aviação Civil com recursos vindos do Fundo Nacional da Aviação Civil (FNAC).

Mais de 40 milhões de brasileiros vivem, hoje, a centenas de quilômetros do aeroporto mais próximo da região. O programa trabalha para encurtar essas distâncias, aproximando moradores e turistas dos aeroportos brasileiros. O objetivo é que 96% da população esteja a, no máximo, 100 quilômetros de um terminal aeroportuário.⁹³

Esse investimento sinalizou positivamente para a iniciativa privada nacional e internacional. A aviação comercial nacional já vinha de uma crescente exponencial de lucros, desde o ano 2000 o mercado das empresas de aviação cresce em ampla concorrência, com as empresas internacionais também entrando no mercado nacional oferecendo seus serviços. É a inserção da política de liberdade tarifária no Brasil. Tal inserção causou a falência de empresas da aviação nacional como Varig, Vasp e Transbrasil, contudo, surgiram outras empresas nacionais mais fortes e sólidas como a Gol e Azul. A tática de sobrevivência no mercado foi a redução de custos, mais liberdade nos preços e taxas aliadas a maior eficiência dos serviços.

O transporte aéreo encontra-se sob o regime de livre concorrência, cujos principais pilares são a liberdade tarifária – vigente desde 2001 para voos domésticos e desde 2010 para todos os destinos de voos internacionais com origem no Brasil – e a liberdade de oferta, que foi instituída em 2005. Estes preceitos foram assegurados pela Lei no 11.182/2005, a mesma lei que criou a ANAC.⁹⁴

⁹² Acesso em 15 de outubro de 2017. Disponível no site <http://www.aviacao.gov.br/assuntos/aviacao-regional>

⁹³ Acesso em 15 de outubro de 2017. Disponível no site <http://www.aviacao.gov.br/noticias/2015/08/programa-de-aviacao-regional-visita-aeroportos-no-ceara>

⁹⁴ Fonte Anuário do Transporte Aéreo 2016-ANAC. Disponível em <http://www.anac.gov.br/assuntos/dados-e-estatisticas/anuario/Anuario2016.zip>

O resultado foi, portanto, acompanhado pela maior parte da população brasileira que se fez presente nos aeroportos nos anos seguintes, transformando os aeroportos em transportes de massa das classes B e C.

Ao passo que, o aumento de passageiros e voos domésticos nacionais e internacionais alertou que a estrutura e número de aeroportos não eram suficientes. Desde 2000 até tempos atuais, a tarifa caiu mais de 50% no Brasil. Antes eram cerca de 30 milhões de passageiros embarcados por ano, hoje chegamos ao número de 100 milhões de usuários.⁹⁵

Outro recente incentivo para a livre concorrência é a resolução nº 400 da ANAC.⁹⁶ O artigo 2º é bem claro nisso a “[...] oferta dos serviços de transporte aéreo, o transportador poderá determinar o preço a ser pago por seus serviços [...]” Essa recente resolução reflete bem o ambiente de crescente investimento no setor de aviação.

Tais investimentos tiveram uma brusca interrupção em 2015, sendo contingenciados pelo Governo Federal. Uma forma de continuar os investimentos foi abrir para o capital internacional, desejoso por concessões de aeroportos e a criação e consolidação de HUB’s em capitais estratégicas, econômica e geograficamente, que recebem em seus aeroportos diversos voos e escalas de uma determinada linha aérea, mas não são centros de conexão propriamente (HUB), alinhados no conceito de *cidade-foco* – um termo da aviação comercial para este perfil de aeroporto.

Assim, uma das principais estratégias do governo em 2015, até a presente data, foi estimular os investimentos de companhias e grupos internacionais para que haja crescimento na infraestrutura aeroportuária que já não atende a demanda de voos domésticos e internacionais.

Em 2016, foi transportado um total de 109,6 milhões de passageiros pagos no país, 88,7 milhões em voos domésticos e 20,9 milhões em voos internacionais. Com este resultado, o setor registrou 50 milhões de passageiros incluídos nos últimos dez anos. (Anuário da ANAC/2016).

Em 2011 o governo federal iniciou uma política de concessão dos equipamentos à iniciativa privada de aeroportos por um período de 25 a 30 anos, através de leilões que atendem exigências especificadas no Plano de Exploração

⁹⁵ Acesso em 15 de outubro. Disponível em <http://estudio.folha.uol.com.br/brasil-que-voa/2017/09/1921592-liberdade-no-ar.shtml>

⁹⁶ Disponível em http://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/resolucoes/resolucoes-2016/resolucao-no-400-13-12-2016/@@display-file/arquivo_norma/RA2016-0400.pdf

Aeroportuária (PEA) e no Plano de Transição de Gestão do Aeroporto (PTO) da Anac. Desta forma, o Governo arrecada R\$ 3,72 bilhões com leilão de aeroportos⁹⁷ e os grupos estrangeiros assumem concessões. Ao passo que, até a presente data temos os seguintes aeroportos privatizados: os terminais de Guarulhos, Brasília, Viracopos, Galeão, Confins, São Gonçalo do Amarante, Fortaleza, Salvador, Florianópolis e Porto Alegre.

Dentro de todo o panorama descrito chegamos à questão da criação do HUB do Nordeste. HUB é o termo da aviação comercial para um centro de distribuição de voos. Contudo, para o funcionamento do HUB determinada empresa aérea concentra suas linhas e rotas, constrói hangares, centros de treinamento e manutenção, estrutura escritórios e representações administrativas. O HUB é “o meio do caminho” de uma rota, um centro redirecionador de conexões nacionais e internacionais ligando sua origem ao destino beneficiando o aeroporto que esta empresa aérea escolhe como centro de conexões.

O que tem de atrativo na criação de um HUB no Nordeste são as potencialidades de investimentos e aumento econômico. Tais aeroportos que atendem a estas companhias aéreas tendem a ampliar os seus mercados locais. Entretanto, devem atender uma série de exigências das empresas privadas como: infraestrutura aeroportuária, a experiência das cidades para atender os clientes, isenções tributárias e a diminuição da burocracia e de custos.

O CASO DO HUB DA LATAM AIRLINES

O HUB está intimamente ligado à empresa que irá criar este centro de conexões, e quem disparou em 2015 a intenção de criar um HUB no Nordeste do Brasil foi a maior companhia aérea da América Latina a LATAM (Latam Airlines).

O grupo definiu planos de revelar em 2015 o nome da capital do Nordeste que sediaria seu 1º centro de conexões de voos da empresa: a escolha seria entre os aeroportos de Fortaleza (CE), Natal (RN) e Recife (PE).

O motivo para tanta euforia seria a elevação do PIB do estado em 6% no período de 5 (cinco) anos, o investimento da empresa aérea adicionará R\$ 7,1

⁹⁷ <https://g1.globo.com/economia/negocios/noticia/governo-arrecada-r-372-bilhoes-com-leilao-de-aeroportos.ghml>

bilhões a R\$ 9,9 bilhões ao PIB do município escolhido em cinco anos⁹⁸. Para isso a LATAM investiria a ordem de 1 bilhão a 1,5 bilhão de dólares⁹⁹ e a criação do HUB objetiva potencializar os voos para a Europa.

O anúncio foi adiado por diversas vezes, devido ao panorama de instabilidades econômicas que o Brasil está passando e por conta de análises das concessionárias internacionais que estavam leiloando os aeroportos em questão.

Dentre as táticas políticas da ordem econômica propostas pelas cidades envolvidas temos os processos de isenção fiscal de ICMS de combustível (das aeronaves) e de qual grupo internacional administraria o aeroporto em questão.

[...] o hub deve movimentar 2 milhões de passageiros adicionais em 24 aeronaves simultaneamente em 2018, sendo quase 3 mil passageiros em horário de pico. Em 2038, o número de passageiros tem estimativa de chegar a 3,2 milhões, em 36 aeronaves simultaneamente, totalizando mais de 4 mil passageiros no horário de pico.¹⁰⁰

Até o presente momento o HUB da LATAM não foi anunciado, pois a empresa espera uma melhora no panorama econômico nacional. Entretanto, a disputa a favor de Fortaleza ganha a força da empresa alemã *Fraport AG Frankfurt Airport Services* que arrematou a concessão do aeroporto de Fortaleza por R\$ 425 milhões, em março de 2017. Ceará ganha o HUB da empresa Air France-KLM e é noticiado da seguinte forma na imprensa local:

De acordo com o Grupo Air France-KLM, a escolha de Fortaleza se deu pela proximidade com a Europa e pela posição estratégica em relação às capitais do Norte e do Nordeste. O potencial de desenvolvimento da economia, do turismo e do Aeroporto Internacional Pinto Martins, que deve receber, da alemã Fraport, investimento da ordem de R\$ 2 bilhões em modernização e ampliação, também foram apontados como fundamentais para a escolha da cidade.¹⁰¹

Em 25 de setembro de 2017 a Air France e a Gol anunciaram uma parceria para construir o HUB da cidade de Fortaleza, num momento em que a companhia aérea franco-holandesa vê recuperação da demanda no mercado brasileiro, ampliando operações também em São Paulo (SP) e no Rio de Janeiro (RJ).

⁹⁸ <https://exame.abril.com.br/negocios/latam-apresenta-estudo-sobre-hub-do-nordeste/>

⁹⁹ <https://exame.abril.com.br/negocios/latam-airlines-retoma-estudos-para-novo-hub-de-voos-no-brasil/>

¹⁰⁰ <http://www.melhoresdestinos.com.br/latam-confirma-novo-hub-no-nordeste-fortaleza-recife-e-natal-na-disputa.html>

¹⁰¹ Fonte: <http://www.ceara.gov.br/2017/09/25/fortaleza-escolhida-como-hub-da-air-franceklmgol-no-nordeste/>

E os incentivos governamentais não cessam ao inaugurar a rota Fortaleza-Buenos Aires, a Gol foi beneficiada com a redução da alíquota de ICMS de 25% para 12% sobre o querosene de aviação usado em voos domésticos com origem ou destino na capital cearense. Como os voos internacionais são isentos do tributo, o benefício cruzado foi a forma que o governo do Ceará encontrou para atrair empresas interessadas em fazer voos diretos para o exterior.

O estado do Ceará para se tornar competitivo tivera de ofertar um pacote de benefícios criado para disputar o HUB da Latam, que, por exemplo, prevê redução progressiva do ICMS até a isenção total para a aérea que operar oito voos internacionais diários. Hoje, apenas a portuguesa TAP tem voos diários para o exterior a partir de Fortaleza.¹⁰²

O CENÁRIO PARA O BRASIL 2022

Brasil 2022 trata-se de um plano econômico elaborado pela Secretaria de Assuntos Estratégicos durante o ano de 2009 e lançado a nível nacional em 2010 que projeta um planejamento de ações econômicas, sociais e políticas à longo prazo. Propondo uma prospecção de metas que se efetivarão até o ano de 2022.

O ano de 2022 é referente ao emblemático bicentenário da independência do Brasil. Portanto, o documento oficial faz uma análise da conjuntura histórica econômica e social brasileira e projeta a nação no mundo de 2022 conforme citação:

O capitalismo continuará a ser a característica econômica estrutural do sistema mundial daqui até 2022. Variará, todavia, de país para país, o grau de participação do Estado na economia, seja em termos de regulação das atividades produtivas e do consumo, seja por intermédio de sua atividade empresarial de forma direta ou associada ao capital privado. A extensão do papel do Estado é a grande questão que surgiu com a crise de 2008, em que ainda está o mundo imerso, resultado da aplicação extremada da ideologia neoliberal. (BRASIL, 2010, p. 14).

Desta forma, a expansão e conexão internacional proposta pela proposta Brasil 2022, somente será possível se relações diplomáticas forem estabelecidas:

Razões econômicas, pois à medida que se expandir e se interligar a infraestrutura física da região em termos de transportes, de energia e de comunicações, os fluxos de comércio, de investimentos e migratórios entre o Brasil e cada um dos países vizinhos tenderão a se ampliar, extraordinariamente. A importância de nossas relações com os países amazônicos tenderá a ser cada vez maior, não só pela expansão das

¹⁰² <https://oglobo.globo.com/economia/negocios/aereas-brasileiras-miram-nordeste-para-voos-internacionais-20184519>

ligações físicas mas também devido a compartilharmos com eles a bacia hidrográfica amazônica e portanto os impactos da mudança climática sobre as regiões em que se formam os rios da bacia. (BRASIL, 2010, p. 50).

Assim, o documento apresenta uma projeção do ano 2022 sob no tocante a conexões mundiais, no tocante as relações da América do Sul e no tocante ao Brasil. Ao final do documento se explicitam quais são *As Metas do Centenário*, agrupadas em quatro eixos, a saber: Economia, Sociedade, Infraestrutura, e Estado.

Relativo ao objeto deste estudo prevalecem as metas oriundas dos eixos da Economia e da Infraestrutura. No eixo de ordem econômica temos os seguintes pontos:

- Dobrar o número de viagens domésticas;
 - Dobrar a oferta da hotelaria;
 - Receber 12 milhões de turistas estrangeiros;
 - Triplicar o número de turistas Sul-americanos;
- Triplificar a oferta de aviação civil para o mercado interno. (BRASIL, 2010, p. 74-75).

Podemos perceber o quanto a economia está relacionada ao turismo, e principalmente na relação que se estabelece entre o acesso as cidades turísticas e o aquecimento da economia nas esferas macro e micros territoriais. Sobretudo, se pensarmos no caso específico do aeroporto de Aracati, que em sua proposta de criação a premissa do aquecimento do turismo era veemente, uma vez que a construção do aeroporto facilita e estimula a entrada de turistas e negócios para a cidade como um todo. Setores como comércio, hotelaria, restaurantes e artesanatos locais estariam em ápice econômico.

Ainda sobre o tratado Brasil 2022 (2010), no eixo que estabelece as metas relativas à questão estrutural, um tópico se liga ao nosso objeto de estudo, justamente ao estabelecer enquanto objetivo dobrar o número de municípios e consórcios municipais atendidos por serviços aéreos.

Ou seja, estimular a visitação e o acesso aos municípios relativamente distantes das capitais é uma forma de investir na estrutura de tais municípios e aquecer economicamente toda uma rede estrutural da cidade.

7 EVIDÊNCIAS DA PESQUISA

Neste momento, faremos uso das repostas dos participantes da pesquisa. Todas as respostas tem o objetivo estrutural de atender a problemática central que é verificar os impactos fiscais (perdas e ganhos provocados pelo funcionamento do aeroporto), bem como a não operabilidade do mesmo, traçando desta forma, um cenário prospectivo.

As perguntas iniciais foram realizadas no sentido de atender ao objetivo 1(um) o qual pretendia analisar a regionalização do turismo costeiro para justificar a construção do aeroporto na Região Leste.

E segundo os 15 (quinze) entrevistados que participaram da pesquisa consentindo entrevistas abertas, de um modo geral, nas respostas correspondentes a pergunta inicial a grande maioria (13) dos entrevistados encaram de maneira positiva a chegada do aeroporto na região do Litoral Leste, e que o mesmo funcionará como fator de desenvolvimento do turismo na região. Atraindo investimentos locais que fomentarão o crescimento da cidade. Apontam também para a aposta dos governantes de impulsionar a economia da região.

Em relação à segunda pergunta em que se foi solicitado que explicassem como um aeroporto se implanta e não consegue funcionar em sua totalidade, grande parte das respostas teve caráter negativo (13). Em síntese, para os entrevistados o aeroporto ainda não trouxera retorno algum, e **“que os impostos dos contribuintes que financiaram a obra é jogado fora”** ou tratado com descaso, pelo fato do aeroporto ainda não estar operando.

Os entrevistados ressaltam as promessas feitas durante o processo de construção do aeroporto, principalmente a que dizia que **“a porta do Litoral Leste estaria aberta com o Aeroporto de Aracati, e que, no entanto o aeroporto não funciona”**. Alguns dos entrevistados apontam ainda que o fato do aeroporto não funcionar está ligado a um **“desentendimento entre administradores do município, governador do Estado do Ceará, INFRAERO, e Ministério do Turismo”**.

Na questão seguinte solicitamos que os participantes apontassem para os motivos que influenciaram a implantação do aeroporto de Aracati e todas as respostas foram favoráveis ou positivas, indicando que Aracati antes mesmo da

construção do aeroporto, já era referencial para o turismo do Litoral Leste, contudo esse turismo precisa ser mais bem desenvolvido, e a **“chegada do aeroporto trouxe também promessas de desenvolvimento, empregos e escoamento da produção agrícola e de pescados”**.

Posteriormente questionamos os entrevistados se o Aeroporto de Aracati dinamizou o Turismo do Litoral Leste. De modo geral, a grande maioria dos entrevistados (11) concordam que **“quando o aeroporto começar a operar de fato poderá favorecer a economia da região”**.

Seguindo, buscamos perceber o entendimento dos entrevistados sobre a estrutura do entorno do Aeroporto de Aracati, se na compreensão dos mesmos, o município está preparado para um crescimento econômico expressivo. As respostas foram equilibradas, nove sujeitos afirmaram positivamente a premissa enquanto os outros seis lançaram críticas às estruturas atuais.

Em suma, os comentários desfavoráveis apontaram que as obras de infraestrutura ainda não aconteceram, que as estradas para acesso as praias é ruim, que falta segurança pública, e que a questão do lixo nas ruas é grave. Contudo, sobre a estrutura privada, no que condiz aos serviços de hotelaria e restaurantes os entrevistados consideram adequados para receber o turista.

Ao serem questionados sobre o Aeroporto de Aracati constituir um grande potencial para exploração de turismo, lazer e negócios, de tal modo, que nossa questão buscou contemplar um dos objetivos deste estudo que consistia em fazer um levantamento da adequação da estrutura aeroportuária de Aracati e seu entorno. E tivemos que as 11(onze) respostas favoráveis revelam que há um sentimento de esperança por parte dos entrevistados, os quais representam os diversos segmentos econômicos do município relacionados ao turismo.

Apontando que **“o Aeroporto será o mais eficiente equipamento indutor do turismo e do desenvolvimento de novos negócios para a região”**. **“Que tem tudo para trazer o crescimento do turismo e aquecer a economia”**. Todavia, há também respostas desfavoráveis, as quais se apresentam com imensa indignação pelo fato do aeroporto estar a tanto tempo sem voos regulares, o apontam como *elefante branco*¹⁰³, que **“muitos comércios estão fechando porque só aparecem compradores no final de semana”**. E que a **“falta de**

¹⁰³ O termo elefante branco é popularmente conhecido e se refere a obras construídas com dinheiro público e que não funcionam ou trazem retorno para a sociedade.

funcionamento desse equipamento provoca um desequilíbrio”, fazendo com que o aeroporto se torne um elemento desfavorável ao desenvolvimento da região.

E por fim, criamos uma situação hipotética para entrevistados, colocando-os na posição de Secretário de Turismo do Ceará, numa tentativa de que os entrevistados pudessem elencar mudanças que melhorassem o turismo na Região do Litoral Leste. E todos pensaram positivamente em alternativas viáveis para uma melhoria do Turismo.

Dentre as sugestões de mudanças elencadas temos desde reformas estruturais da pista de voo, às investigações com finalidade a encontrar o erro por traz de tanto tempo de um aeroporto que não funciona, até as propostas que falam em mudança administrativa.

A seguir temos as respostas tabuladas:

Quadro 1 – Respostas tabuladas

(continua)

MÉTODO DELPHI			
Perguntas	Resposta		1 citação de cada sujeito
	Sim	Não	
1- Pode-se considerar que o aeroporto de Aracati veio para fomentar e interiorizar economicamente a região do Litoral Leste?	13	2	<ul style="list-style-type: none"> -Este funcionará como fator de desenvolvimento do turismo na região. - O aeroporto vai atrair investimentos locais que servem como atrativos para o crescimento da cidade. - Uma obra era para movimentar a economia da cidade e incentivar o turismo. - é uma grande aposta do governo, quando funcionar. -O aeroporto leva oficialmente o nome de um grande líder. Deveria ser orgulho da sociedade aracatiense. - A cidade começa a receber turista, todo mundo começa a repensar Aracati. -A promessa é destacar Aracati no turismo. - Mas só no projeto, um aeroporto que não opera não traz retorno. -Não porque não está funcionando. -O aeroporto de Aracati quando funcionar será um acerto. -A promessa era que a porta do Litoral Leste estaria aberta com o Aeroporto de Aracati. - A ideia é muito boa e tem muito para contribuir para o crescimento de Aracati e toda região, se funcionasse. - Vai fazer lembrar os negócios de um modo geral. - É de uma grande utilidade e uma forma de crescimento para a cidade. - O aeroporto funcionando vai ser bom para todos.

Quadro 1 – Respostas tabuladas

(continua)

<p>2- Como se explica a dinâmica de um aeroporto que se implanta, mas não consegue funcionar na sua totalidade?</p>	2	13	<ul style="list-style-type: none"> - Equipamentos foram instalados e homologados em 2017, o que permitiu o início do processo para autorização de voos regulares. - O aeroporto é o ponto de encontro interesses. - é um grande descaso com o dinheiro do contribuinte. - Há uma necessidade urgente de entendimento entre administradores do município, governador, INFRAERO, e Ministério do Turismo. - Não entendo essa falta de sintonia entre autoridades. - Falta de interesse dos políticos. - Por incompetência das autoridades. - Queremos saber quando o aeroporto vai trazer aquela riqueza que vemos nas cidades onde se implanta um aeroporto. Falta vontade política. - O aeroporto só tem meia dúzia de funcionários, um ou dois é nativo e para serviços gerais. - O aeroporto já está pronto há tanto tempo sendo subutilizado, é desgastante essa situação. - Funciona negativamente, é uma situação clara de descaso do governo com a coisa pública. - Do jeito que está não contribui. Está só trazendo despesas para o Estado, para o município. Ele é um elefante branco custeado pelo dinheiro do contribuinte, não justificando o investimento que foi feito. - Até agora não vimos interesse dos políticos em resolver esse impasse. -No aeroporto nada funciona. Aquele hangar da TAM não funciona, um ou dois pequenos aviões aparecem por lá. - Seria muito bom para a cidade, se funcionasse, são 50 milhões e pago com o dinheiro da sociedade.
---	---	----	--

Quadro 1 – Respostas tabuladas

(continua)

<p>3- Na sua opinião, quais os motivos socioeconômicos que influenciaram decisivamente na implantação do Aeroporto de Aracati?</p>	<p>15</p>	<ul style="list-style-type: none"> -Para o desenvolvimento do turismo do Litoral Leste. - A valorização do espaço e na geração de empregos. - Toda cidade quer ter um aeroporto. - Abriria uma porta para o mundo. - Além do turismo, o transporte de carga é um fator impactante economicamente. - Queremos Aracati como atrativo turístico interno e externo. - O projeto do aeroporto era uma promessa para tornar Aracati destaque no turismo. - Turismo para fazer a cidade crescer economicamente. - O pensamento era aumentar o fluxo turístico, essa era a promessa. - Além do turismo, temos a fruticultura que é muito forte na região, o camarão, a lagosta. O aeroporto vai facilitar muito o escoamento da produção. É um equipamento importante para a região. - A maior promessa: mais empregos. - Desde 2012, empresários e a sociedade como um todo almeja que o aeroporto passe a funcionar para valer a pena o investimento alto que foi feito. -Fazer crescer o turismo. -Melhoria para a cidade e toda população. - Lembro quando foi lançado o projeto do aeroporto e, as promessas que o fluxo de turistas ia aumentar consideravelmente.
--	-----------	---

Quadro 1 – Respostas tabuladas

(continua)

<p>4- Pode-se acreditar que o Aeroporto de Aracati veio dinamizar o Turismo na Região do Litoral?</p>	<p>11</p>	<p>4</p>	<ul style="list-style-type: none"> -No caso do Brasil, que é um país continental, um equipamento portuário é de suma importância para facilitar essa integração do turismo. - Quando estiver operando. - Com o funcionamento do aeroporto, Aracati iria se destacar e sua economia cresceria consideravelmente. - Com a implantação e funcionamento do aeroporto vem a possibilidade de atração de novos investimentos que alimentam a economia da região. - Ficam só na promessa. Aeroporto inoperante. - Não está operando, dinheiro jogado fora. - O aeroporto não dinamizou até agora. - Quando funcionar trazendo turistas. - Não funciona, é só de enfeite. - Se ele for privatizado, irão encontrar um aeroporto interessante, próspero economicamente. - O aeroporto será muito importante para Aracati, quando funcionar. Aracati e vizinhos darão um salto economicamente falando. - Foi o propósito do aeroporto. - Temos condições de oferecer uma praia paradisíaca para o mundo inteiro. - A aera do turismo é muito abrangente, se temos um meio de trazer o turista para cá, porque não trabalham de maneira que o aeroporto funcione. - O aeroporto é bom para Aracati, Fortim, Icapuí, desde que funcionasse.
---	-----------	----------	--

Quadro 1 – Respostas tabuladas

(continua)

<p>5- Em seu entendimento, o entorno do Aeroporto de Aracati está preparado para um crescimento econômico expressivo (comércio formal/informal, Bancos, Transportadoras....)?</p>	9	6	<ul style="list-style-type: none"> - Considero a região bem servida desses serviços, mas temos que ampliá-los e qualificá-los. - O aeroporto pode trazer incontáveis benefícios para o município, gerando empregos e aprimorando a infraestrutura local. - O aeroporto era pra ser a base da economia de todo Litoral Leste. - A influencia positiva do aeroporto no desenvolvimento regional irá além do impacto esperado nas arrecadações públicas. - Para a implantação de uma estrutura aeroportuária são necessárias inúmeras obras de infraestrutura. - Nada vai adiantar ter um aeroporto se não tem ruas calçadas para transitar, se tudo está sujo e se a segurança não funciona. - A cidade está precisando de infraestrutura adequada para receber os turistas nesse momento. - Estamos preparados para receber o turista como já está acontecendo com Jericoacoara, 3 (três) voos por semana. - Em parte, mas precisa de mais investimentos na infraestrutura. - Se você quer atrair o turista, tem que limpar a cidade, investir em infraestrutura. - Temos uma boa infraestrutura de hotelaria, pousadas e restaurantes, o que falta é a parte pública: segurança, limpeza urbana, o lixo em si, policiamento em pontos críticos e a questão da iluminação pública. - As estruturas públicas estão uma calamidade, então isso é uma preocupação. Porque não basta ter empreendimentos particulares funcionando bem, se as estruturas publicas não funcionam. - Precisamos de mais escolas,, hospitais, creches e empregos. Sabemos que o Aeroporto pode trazer investimentos nesse sentido. - Eu acho a infraestrutura do município precária. Falta infraestrutura, boas estradas. - Em Canoa tem uma boa hospedagem.
---	---	---	--

Quadro 1 – Respostas tabuladas

(continua)

<p>6- O Aeroporto de Aracati constitui um grande potencial para exploração de turismo, lazer e negócios?</p>	11	4	<ul style="list-style-type: none"> - Será o mais eficiente equipamento indutor do turismo e do desenvolvimento de novos negócios para a região. - O aeroporto era para se apresentar como um importante fator de investimento no município, e ao mesmo tempo mostra-se como um catalisador para o desenvolvimento da área urbana e seu entorno. - O aeroporto podia ser a principal fonte de arrecadação do município. - Sua localização é estratégica, podendo ser favorável aos interesses econômicos de grupos de empresários ligados ao turismo. - A falta de funcionamento desse equipamento provoca um desequilíbrio, fazendo com que o aeroporto se torne um elemento desfavorável ao desenvolvimento da região. - Elefante branco erguido com o dinheiro da sociedade. - Muitos comércios estão fechando porque só tem compradores no final de semana. - Tem tudo para elevar o turismo. - Não funciona. - No futuro, quando estiver funcionando. - Temos esperança que comece a funcionar como o de Juazeiro do Norte e Jericoacoara com vários voos semanais. - Não enriquece somente os empresários, mas também a população. - Ele vai aumentar o número de turistas. - Quando o aeroporto funcionar. - Espero que venha muitos voos com muitos turistas, porque esses turistas vem para ficar na cidade, ficar 2, 3 dias e utilizar nossa rede hotéis e pousadas.
--	----	---	--

Quadro 1 – Respostas tabuladas

(conclusão)

<p>7- O que o Sr. (a) mudaria no aeroporto de Aracati, se fosse Secretário de Turismo do Ceará, para melhorar o Turismo?</p>	<p>15</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Promoveria a ampliação da pista para 2.200mx45m. Permitiria o pouso e decolagem de aeronaves de maior porte. - Abriria a sindicância. - Desta forma, o planejamento se mostra imprescindível para evitar transtornos e eventuais problemas devido a grande movimentação do turismo na cidade. - Investigaria com Ministério Público, teria que achar o erro para justificar a operabilidade do aeroporto. - Faria o aeroporto funcionar. - Daria condições para que os empresários e comerciantes e a sociedade se preparasse para virar uma cidade turística. - Faria o aeroporto funcionar imediatamente, corrigindo os erros. - Faria o aeroporto cumprir com o papel que foi projetado. - mudaria a administração. -Faria o aeroporto desempenhar o seu papel. - Cumpriria todas as exigências que os órgãos competentes exigiram e trabalhava para o aeroporto funcionar. - Está faltando o aeroporto funcionar. - Fazer o aeroporto funcionar. - Jericoacoara é mais conhecida que Canoa Quebrada. Já tem voo que leva o turista direto para lá e para Canoa Quebrada não tem. É um absurdo uma coisa dessas. - Faria todas as exigências necessárias para o aeroporto operar normalmente.
--	-----------	--

Fonte: Elaborado pela autora.

8 CONCLUSÃO

Neste momento textual lançaremos olhares aos resultados obtidos com a pesquisa de campo, a qual se aplicou a metodologia cenário. Apresentando inicialmente um Cenário Atual traçado a partir de dados logísticos do aeroporto, e em seguida traçaremos o Cenário Prospectivo, que parte dos anseios dos quinze entrevistados, os quais se relacionam com o aeroporto direta e indiretamente, apontando principalmente para um cenário de caminhos futuros.

A interpretação desses dados é de natureza lógico dedutiva, uma vez que os mesmos foram tabulados conforme tabela de Método Delphi.¹⁰⁴ Na figura que segue, tentamos demonstrar de maneira gráfica o método Delphi, com o problema e ao lado os sujeitos que foram consultados sobre a problemática.

Figura 9 – Delphi Aeroporto Inoperante



Fonte: Própria autora.

¹⁰⁴ Consiste em um método em que um problema é lançado e alguns especialistas são consultados sobre a problemática, que geram respostas que serão agrupadas e interpretadas.

CENÁRIO ATUAL

Figura 10 – Planta baixa do aeroporto de Aracati



Fonte: Arquiteto Antonio Laprovitera.

O Aeroporto Dragão do Mar de Aracati atualmente possui pista de pouso e decolagem de 1.800m x 30m + 400m de área de escape. Um Terminal de Passageiros e Serviços medindo 2.734m² de área construída. Por ano sua capacidade para operar voos é de 1.500 voos regulares e 3000 voos da aviação geral.

Relativo ao setor de atividades nos foi informado que são 30 (trinta) desembarques por mês. O aeroporto Dragão do Mar conta com 20 (vinte) funcionários, entre administração, manutenção e operação. O setor administrativo funciona regularmente com 2 (dois) funcionários.

O Setor de manutenção também funciona regularmente com 5 (cinco) funcionários. Relativo à parte comercial e institucional, ambas ainda não funcionam regularmente, portanto, ainda possuem funcionários. Em relação ao embarque, fomos informado que o número de embarques por ano é de 360.

Figura 11 – Visão aérea do Aeroporto



Fonte: Arquiteto Antonio Laprovitera.

Operando em média 30 (trinta) voos da aviação geral por mês, que não são Regulares nem Charters¹⁰⁵. A previsão para estes tipos voos está para 2018.

O mapeamento (origem e destino) dos voos é prejudicado. E o aeroporto Dragão do Mar tem capacidade para receber/comportar 300 mil passageiros por ano. Não há também, nenhuma agencia de turismo credenciada ao aeroporto operando em seu espaço físico.

¹⁰⁵ Voo Charter, segundo definição da ANAC, disponível no site: http://www2.anac.gov.br/anacpedia/por_esp/tr3850.htm acesso em 23 de outubro de 2017. Definição1 - Operação de transporte aéreo comercial público e não regular, cujo horário, local de partida e de destino são ajustados em função da demanda. Fonte1. AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL. Resolução n. 115, de 06 de outubro de 2009. Estabelece critérios regulatórios quanto à implantação, operação e manutenção do Serviço de Prevenção, Salvamento e Combate a Incêndio com aeródromos civis (SESCINC), no âmbito da ANAC. Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil, Seção 1, p.16, 07 out. 2009. Definição2 - É o voo comercial, não incluído em Horário de Transporte - HOTRAN, para o transporte de passageiros ou carga, com finalidades próprias definidas em NOSER específica. Fonte2. BRASIL. Comando da Aeronáutica. Departamento de Aviação Civil. IAC 1224: normas para alterações em voos regulares e realização de voos não-regulares. Rio de Janeiro, 2000. Disponível em: . Acesso em: 15 ago. 2011. Definição3 - Voo comercial não incluído nem Horário de Transporte (HOTRAN), para transporte de passageiros ou carga, com finalidades próprias definidas em NOSER específica. Fonte3BRASIL. Comando da Aeronáutica. Departamento de Aviação Civil. IAC 1504: procedimentos para o registro de alterações em voos de empresas de transporte aéreo regular. Rio de Janeiro, 2000. Acesso em: 15 ago. 2011. Definição4 Trata-se de um tipo de voo com um preço menor que o regular, com várias limitações. O passageiro não pode remarcar as datas da viagem ou ter o bilhete endossado por outra companhia. Fonte4. CAMPOS, M. C.; PAIVA, P. T.; PRICEVICIUS, T.; VARANDA, T. V. C. Glossário de aviação. São Paulo: Núcleo de Estudos de Tradução, 2002.

Relevante ainda considerar a existência do centro de tecnologia, manutenção e comercialização das aeronaves, que presta serviços aeronáuticos da companhia TAM, que funciona independentemente do funcionamento do aeroporto. Ao aeroporto fica a incumbência de apenas controlar a movimentação das aeronaves que se destinam ao centro de manutenção e utilizam a pista de pouso e decolagem.

Figura 12 – Inauguração do Aeroporto em 2012



Fonte: Arquiteto Antonio Laprovitera.

Logo após a aprovação do projeto do aeroporto e conclusão da obra, a ANAC solicitou que fossem realizadas ações, como a instalação de iluminação no pátio de manobras e jateamento da pista para aumentar o índice de atrito todas foram atendidas prontamente.

O aeroporto está homologado para operar com a aviação geral desde 2014. O Certificado Operacional Para Aviação Regular está previsto para o primeiro trimestre de 2018. Desta forma, a previsão otimista do setor administrativo do Aeroporto é de que até março de 2018 teremos turistas brasileiros e estrangeiros desembarcando no aeroporto de Aracati.

ANÁLISE DOS DADOS

A viabilização do turismo no Ceará inclui-se num contexto de políticas desenvolvimentista para o nordeste brasileiro o que proporciona a sua inclusão em parâmetros de melhoria e modernização capaz de propor ao Estado um momento de redescoberta estrutural para o turismo em várias de suas espécies.

De modo que, o litoral leste fora contemplado com a construção do Aeroporto Dragão do Mar no sentido de instrumentalizar o crescimento daquela área, por já ter sido caracterizada como um local privilegiado geograficamente e capaz de estabelecer um retorno econômico-fiscal para a região e para o Estado do Ceará.

É sabido que desde sua construção em 2012 até o presente momento, o Aeroporto Dragão do Mar ainda não cumpriu as promessas que vieram em seu projeto inicial. Assim, sem receber voos regulares, o aeroporto é considerado inoperante, uma vez que em cinco anos, após inauguração, ainda não trouxera retornos econômicos para o município de Aracati.

Os dados do Cenário Prospectivo traçado no presente estudo, nos foram fornecidos por pessoas que representam o município de Aracati: Empresários, pessoas residentes, o líder comunitário, o presidente da associação do comércio, o presidente da associação das indústrias, o secretário de infraestrutura do município, taxistas. Estas pessoas foram entrevistadas, nos forneceram suas opiniões e nos deram condições de ampliar nosso estudo.

De um modo geral, ao ouvirmos a opinião dessas 15 (quinze) pessoas que representam o Turismo de Aracati, tivemos acesso as suas expectativas e frustrações. De fato todos eles criticam muito o fato do Aeroporto ainda não operar regularmente. Contudo, ainda não deixaram de acreditar que o funcionamento da estrutura aeroportuária com recebimento de voos regulares de fato aconteça, e que a ampliação da economia do município aconteça por meio do crescimento turístico.

Sendo específicos, neste ponto: a população não percebe nenhum crescimento por não vê o turista chegar ao aeroporto como podemos perceber na declaração que segue: ***“Do jeito que está não contribui. Está só trazendo despesas para o Estado, para o município. Ele é um elefante branco custeado pelo dinheiro do contribuinte, não justificando o investimento que foi feito”***.

Para os entrevistados, o fato do aeroporto ainda não ter trazido voos com turistas para Aracati nesses cinco anos desde a sua construção, gera um sentimento de revolta e de incompreensão.

Entretanto, há também expectativa, que pode muito bem ser observada nas duas falas que seguem: **“O aeroporto vai atrair investimentos locais que servem como atrativos para o crescimento da cidade.”** **“Uma obra desse porte era para movimentar a economia da cidade e incentivar o turismo”.**

O nosso instrumento de coleta de dados foi o roteiro de entrevistas abertas gravadas, e as pessoas (sujeitos) escolhidas foram por possuírem representatividade social no município, são formadores de opinião, por esse motivo, o que eles pensam sobre o aeroporto é fundamental.

A escolha do taxista, do bugueiro, do proprietário de restaurante, do dono de hotel, do proprietário de pousada seu deu pelo fato de que essas são as pessoas que movimentam a cidade, e oferecem serviço ao turista.

Nas entrevistas com as pessoas participantes da pesquisa dois sentimentos ficam nítidos. O primeiro é o sentimento de decepção, muita expectativa se lançou com a construção do aeroporto, contudo os dias, os meses, os anos se passaram e o turismo continuou da mesma forma, os turistas continuam chegando a Aracati por estradas.

O segundo sentimento é a esperança, a grande maioria dos entrevistados acredita que o Aeroporto Dragão do Mar em breve estará operando e recebendo voos nacionais e internacionais.

Concluimos, portanto, elencando que os objetivos os quais a presente pesquisa se propôs foram amplamente atingidos, uma vez que com as entrevistas de campo e os dados fornecidos pela SEFAZ, nos foi possibilitado compreender que o que justifica a construção do Aeroporto Dragão do Mar, é o fato de Aracati ser um dos principais atrativos turísticos do Litoral Leste, percebendo que as influências socioeconômicas de sua construção estavam pautadas em um projeto de expansão turística e econômica do Estado, e por fim levantamos a adequação da estrutura aeroportuária de Aracati e seu entorno percebendo que os equipamentos de atendimento e serviços ao turismo do setor privado (hotéis, pousadas, restaurantes, rede de transporte entre outros) estão preparados para um crescimento na demanda

turística, e que entretanto, as estruturas públicas (estradas, iluminação, segurança e limpeza) precisam melhorar.

Tabela 4 – ICMS Aracati – hotéis e restaurantes

ICMS - ARACATI - HOTÉIS E RESTAURANTES			
Ano	s/aeroporto	c/aeroporto	Impacto
2011	R\$ 143.591,82	R\$ 143.591,82	R\$ 0,00
2012	R\$ 294.345,48	R\$ 419.726,74	R\$ 125.381,26
2013	R\$ 313.912,90	R\$ 451.832,29	R\$ 137.919,39
2014	R\$ 472.494,69	R\$ 622.952,20	R\$ 150.457,51
2015	R\$ 523.063,53	R\$ 686.059,17	R\$ 162.995,64
2016	R\$ 627.432,46	R\$ 802.966,22	R\$ 175.533,76
2017	R\$ 395.262,20	R\$ 583.334,09	R\$ 188.071,89
2018	R\$ 385.422,35	R\$ 586.032,36	R\$ 200.610,02
2019	R\$ 411.718,74	R\$ 614.836,38	R\$ 203.117,64
2020	R\$ 395.585,47	R\$ 601.210,73	R\$ 205.625,27
2021	R\$ 380.084,49	R\$ 588.217,38	R\$ 208.132,89

Fonte: Sefaz/Ce e Cálculos do Autor.

Todavia, realizamos algumas estimativas relativas a um impacto após o funcionamento do aeroporto, a partir de 2018, quem leva em consideração a relação entre o ICMS médio anual arrecadado e o total de turistas que visitaram aquele município, segundo dados da pesquisa Setur/Ce. Vale ressaltar que o principal atrativo natural está localizado na zona costeira do mesmo, especificamente a região de Canoa Quebrada.

E segundo a projeção das estimativas, notamos que a perda na arrecadação do ICMS é decorrente do precário funcionamento do aeroporto de Aracati. Considerando que desde a sua inauguração em 2012, até o presente momento, a arrecadação está estimada em R\$ 940,36 mil em valores nominais, levando-se em consideração apenas os equipamentos de hospedagem e restauração atuantes no polo receptivo em questão.

Deste modo, o presente estudo aponta inicialmente para uma prospecção de que no primeiro trimestre do ano de 2018 o Aeroporto Dragão do Mar comece a

receber seus primeiros voos regulares com turistas. E que com o início das operações de embarque e desembarque de passageiros no Aeroporto de Aracati, haverá, portanto, a necessidade de novos estudos e olhares, que somente com o efetivo funcionamento do aeroporto poderão responder à questão que essa pesquisa não conseguiu, relativo à arrecadação fiscal do aeroporto e seu impacto econômico para o turismo da cidade de Aracati, uma vez que até o presente momento o aeroporto é inoperante, tendo em vista que a receita tributária gerada pelo aeroporto é referente às atividades do ANGAR da TAM e é inexpressiva para economia turística local.

Com base no exposto, deduzo que o aeroporto de Aracati, até o presente momento não cumpriu com as expectativas esperadas: geração de emprego, renda e arrecadação de tributos. Entretanto, devemos lembrar que este investimento é de longo prazo.

REFERÊNCIAS

ANDRADE, M. M. **Introdução à metodologia do trabalho científico**: elaboração de trabalhos na graduação. 5. ed. São Paulo: Atlas, 2001.

ARRUDA, E. C. O Ceará além do sol e mar. In: CONGRESSO PAN-AMERICANO DE ESCOLAS DE HOTELARIA, GASTRONOMIA E TURISMO, 22., 2012, Belo Horizonte. **Anais...** Belo Horizonte: FACHA, 2012. p.56-64. Disponível em: <http://www.conpehtbrasil.com/dmdocuments/artigo_7.pdf>. Acesso em: 17 nov. 2016.

AZEVEDO, S.; ANDRADE, L. A. G. A reforma do Estado e a questão federalista: reflexões sobre a proposta Bresser Pereira. In: DINIZ, Eli; AZEVEDO, Sérgio de (Orgs.). **Revista do Estado e Democracia 110 Brasil**. Brasília: UNB/ENAP, 1997.

BANCO DO NORDESTE. **Turismo no nordeste no Brasil**. Escritório Técnico de Estudos Econômicos do Nordeste- ETENE. BRANCO, Elizabeth Castelo, SOUZA, Jane Mary Gondim, DONATO, José Varela (Orgs.). Disponível em: <http://www.senado.leg.br/comissoes/cdr/cdrdn/VT20120319_Turismo_Senado.pdf>. Acesso em: 17 nov. 2016.

BARBOSA, M. E. S. **Aracati (CE) no período colonial**: espaço e memória. 2004. 205 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Centro de Ciências e Tecnologia, Universidade Estadual do Ceará, Fortaleza, 2004. Disponível em: <http://www.uece.br/mag/dmdocuments/maria_edivani_dissertacao.pdf>. Acesso em: 20 ago. 2016.

_____. Os agentes modeladores da cidade de Aracati-CE no período colonial. In: **GeoTextos**, Salvador, v.7, n.2, p.13-43, dez. 2011. Disponível em: <<https://portalseer.ufba.br/index.php/geotextos/article/view/5642/4085>>. Acesso em: 20 ago. 2016.

BARRETO, M. O imprescindível aporte das ciências sociais para o planejamento e a compreensão do turismo. **Horiz. antropol.**, Porto Alegre, v.9, n.20, p.15-29, oct. 2003. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/ha/v9n20/v9n20a01.pdf>>. Acesso em: 19 ago. 2016.

BENI, M. C. **Política e Planejamento de Turismo no Brasil**. São Paulo: Aleph, 2006.

BORGES, J. S. M. **Teoria Geral Da Isenção Tributária**. 3. ed. rev. e atual. São Paulo: Malheiros. 2011.

BRASIL, H. S. **Turismo Saúde e Desenvolvimento Urbano**. São Paulo: ECA/USP, 2007.

BRASIL. Ministério do Turismo/FIPE. **Caracterização e dimensionamento do turismo doméstico no Brasil**. Brasília: MTUR, 2006.

BRASIL. Ministério do Turismo. **Plano Nacional de Turismo 2007-2010: uma viagem de inclusão**. Brasília: MTUR, 2007

BRASIL. Secretaria de Assuntos Estratégicos. **BRASIL 2022** – Brasília: Presidência da República, Secretaria de Assuntos Estratégicos - SAE, 2010. Disponível em: <http://Brasil2100.com.br/files/1814/5278/6538/PlanoBrasil2022_web.pdf>. Acesso em: 14 out. 2017.

CARVALHO FILHO, J. S. **Manual de Direito Administrativo**. 16. ed. Rio de Janeiro: Lúmen Júris, 2005.

CEARÁ. Governo do Estado. Desenvolvimento urbano – litoral leste do estado do ceará. **Relatório final. Superintendência Estadual do Meio Ambiente – SEMACE. Contrato n.º /2004**. Disponível em: <<http://antigo.semace.ce.gov.br/programas/gerco/Desenvolvimento%20Urbano/Apresentacao.pdf>>. Acesso em: 14 out. 2017.

DANTAS, E. W. C. **Maritimidade nos trópicos: por uma geografia do litoral**. Fortaleza: UFC, 2010. 127p.

_____. Construção de Imagem Turística de Fortaleza/Ceará. **Mercator**, Fortaleza, v.1, n.1, p.53-59, 2002. Disponível em: <<http://www.mercator.ufc.br/index.php/mercator/article/viewFile/195/161>>. Acesso em: 23 dez. 2016.

DANTAS, S. C. **Turismo, produção e apropriação do espaço e percepção ambiental: o caso de Canoa Quebrada, Aracati, Ceará**. 2003. 191 f. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento e Meio Ambiente) – Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento e Meio Ambiente, Universidade Federal do Ceará, Fortaleza 2003. Disponível em: <http://www.repositorio.ufc.br/bitstream/riufc/16706/1/2003_dis_scdantas.pdf>. Acesso em: 23 dez. 2016.

DIÁRIO DO NORDESTE. Ceará terá R\$ 363 mi para melhorias em dez aeroportos. **Diário do Nordeste**, Fortaleza, 21 dez. 2012. Negócios. Disponível em: <<http://diariodonordeste.verdesmares.com.br/cadernos/negocios/ceara-tera-r-363-mi-para-melhorias-em-dez-aeroportos-1.54473>>. Acesso em: 19 nov. 2016.

FERNANDES, I. P.; COELHO, M. F. **Economia do turismo** – teoria e prática. Rio de Janeiro: Campus, 2002.

GIL, A. C. **Métodos e técnicas de pesquisa social**. 5.ed. São Paulo: Atlas, 1999.

GIL, A. C. **Como elaborar projetos de pesquisa**. 5. ed. São Paulo: Atlas, 2008.

GROSSI, V. Um novo tempo para a aviação comercial brasileira. **Revista Brasileira de Direito Aeroespacial**, Rio de Janeiro, n.74, 1998. Disponível em: <<http://www.sbda.org.br/revista/Anterior/1641.htm>>. Acesso em: 03 dez. 2016.

HORA, M. L. F. A (re)produção do espaço urbano e a lógica dos agentes produtores. **Revista Formação**, Presidente Prudente, SP, v.1, n.5, p.31-43, 1998. Disponível em: <<http://revista.fct.unesp.br/index.php/formacao/article/view/1038/1039>>. Acesso em: 22 nov. 2016.

LAKATOS, E. M.; MARCONI, M. A. **Fundamentos de metodologia científica**. São Paulo: Atlas, 1993.

LEMENHE, M. A. **As Razões de uma Cidade**: conflitos de hegemonias. Fortaleza: Stylus Comunicações, 1991.

MACIEL FILHO, J. A. C. L. **Tomada de decisão no uso de aeroportos regionais para o escoamento da produção da agricultura familiar em sua área de influência**: um enfoque metodológico aplicado ao caso do aeroporto de Aracati-Ceará. Fortaleza/UFC. 2013. 194 f. Dissertação (Mestrado em Gestão Logística e Pesquisa Operacional) – Programa de Pós-Graduação em Gestão Logística e Pesquisa Operacional, Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, 2013. Disponível em: <http://www.geslog.ufc.br/images/arquivos/dissertacoes/2013/jose_ari_cosme_de_li_ma_maciel_filho_2013.pdf>. Acesso em: 04 dez. 2016.

MELO, J. E. S. **ICMS**, Teoria e Prática. 12 ed. São Paulo. Dialética, 2012

MONTEIRO, C. F. Estado e mercado no transporte aéreo brasileiro pós-reformas. **Política & Sociedade**, Florianópolis, v.8, n.15, p.117-143, out. 2009. Disponível em: <<https://periodicos.ufsc.br/index.php/politica/article/view/2175-7984.2009v8n15p117/11040>>. Acesso em: 12 ago. 2016.

OLIVEIRA, A. V. M. **Acesso a recursos essenciais e poder de mercado**: estudo de caso da concessão de slots em aeroportos no Brasil. 2007. Disponível em: <http://www.seae.fazenda.gov.br/premio-seae/edicoes-anteriores/edicao-2007/2_lugar_tema_2.pdf>. Acesso em: 10 ago. 2016.

LIU, Z. H. Tourism development - a systems analysis. In: SEATON, I. V. (Org.). **Tourism**: the stale of the art. England: Wiley Publishers, 1994.

PAGANELLA, M. A. A Constituição, o princípio da livre concorrência e o sistema de mercado dual ou misto. **Revista Jus Navigandi**, Teresina, v.9, n.222, 2004. Disponível em: <<http://jus.com.br/artigos/4823>>. Acesso em: 28 nov. 2016.

PALHARES, G. L. **Transportes turísticos**. São Paulo: Aleph, 2002.

REZENDE, F. Estado, turismo e finanças públicas. **Revista Turismo em Análise**, São Paulo, v.2, n.1, p.71-88, 1991. Disponível em: <<http://www.revistas.usp.br/rta/article/view/63954/66706>>. Acesso em: 18 nov. 2016.

RIBEIRO, M. P.; GALÍPOLO, G.; PRADO, L. N. **A Lei 12.766 (resultante da conversão da medida provisória 575/12) e o nível de detalhamento dos estudos de engenharia em PPPs**. 2013. Disponível em: <<http://www.slideshare.net/portugalribeiro/a-lei-1276612-e-o-detalhamento-dos-estudos-de-ppp>>. Acesso em: 17 nov. 2016.

SILVA, M. N. F. S.; DANTAS, E.W.C. Incorporação do veraneio às atividades turísticas na região metropolitana de Fortaleza-CE. In: SEMINÁRIO GOVERNANÇA URBANA E DESENVOLVIMENTO METROPOLITANO, 1., 2010, Natal. **Anais...** Natal: UFRN, 2010. p.1-14. Disponível:

<http://www.cchla.ufrn.br/seminariogovernanca/cdrom/ST10_Natacha.pdf>. Acesso em: 22 jun. 2016.

SILVEIRA, M. R. Logística, sistemas de movimento, fluxos econômicos e interações espaciais no território paulista: uma abordagem para a Geografia dos Transportes e Circulação. **Scripta Nova: revista electrónica de geografía y ciencias sociales**, Barcelona, v.13, n.283, 2009. Disponível em: <<http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-283.htm>>. Acesso em: 12 set. 2016.

SOUZA, S. (Ed.). **História do Ceará**. Fortaleza: Universidade Federal do Ceará/Stylus Comunicações, 1989.

TORRES, H. G.; FERREIRA, M. P.; DINI, N. P. Indicadores sociais: por que construir novos indicadores como o IPRS. **São Paulo Perspec.**, São Paulo, v.17, n.3-4, p.80-90, jul./dez. 2003. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/spp/v17n3-4/a09v1734.pdf>>. Acesso em: 23 out. 2016.

ANEXO

ANEXO A – Roteiro de entrevista



UNIVERSIDADE ESTADUAL DO CEARÁ
CENTRO DE ESTUDOS SOCIAIS APLICADOS
CENTRO DE CIÊNCIAS E TECNOLOGIA
MESTRADO PROFISSIONAL EM GESTÃO DE NEGÓCIOS TURÍSTICOS

Entrevista

ENTREVISTADO: _____

FUNÇÃO: _____

ENTREVISTA ROTEIRIZADA ABERTA

1 Data: ___/___/_____.

2 Entrevistado: _____

3 Idade: _____

Objetivo 1: Analisar a regionalização do turismo para justificar a construção de um Aeroporto na Região Costeira Leste.

Questão 1: Pode-se considerar que o Aeroporto de Aracati veio para fomentar e interiorizar economicamente a região do Litoral Leste?

Questão 2: Como se explica a dinâmica de um aeroporto que se implanta, mas não consegue funcionar na sua totalidade?

Objetivo 2: Diagnosticar, identificando as influências socioeconômicas da construção do aeroporto de Aracati?

Questão 1: Na sua opinião, quais os motivos socioeconômicos que influenciaram decisivamente na implantação do Aeroporto de Aracati?

Questão 2: Pode-se acreditar que o aeroporto de Aracati veio para dinamizar o Turismo na Região do Litoral Leste?

Objetivo 3: Fazer um levantamento da adequação da estrutura aeroportuária de Aracati e seu entorno.

Questão 1: Em seu entendimento, o entorno do Aeroporto de Aracati está preparado para um crescimento econômico expressivo (comércio formal/informal, Bancos,

Transportadoras etc.)?

Questão 2: O Aeroporto de Aracati se constitui um grande potencial para a exploração de turismo, lazer e negócios?

Objetivo 4: Avaliar os impactos tributários gerados pela atividade do Aeroporto em seu entorno.

Questão 1: Na sua opinião, haverá incremento na arrecadação de impostos (Estadual, Municipal), como consequência do funcionamento do Aeroporto de Aracati?

Questão 2: As atividades desenvolvidas no aeroporto de Aracati terão impactos significativos na receita dos Governos Municipal e Estadual?

Questão 3: O que falta para que o Aeroporto de Aracati possa ser gerido com capacidade e ser protegido e passar a funcionar com a plenitude pretendida: empregos, renda e tributos?

Questão 4: As atividades desenvolvidas no Aeroporto de Aracati terão impactos significativos?