



UNIVERSIDADE FEDERAL DO CEARÁ
CENTRO DE CIÊNCIAS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA

FELIPE DA ROCHA BORGES

**EXPANSÃO METROPOLITANA DE FORTALEZA E A PRODUÇÃO DO ESPAÇO
DE PECÉM – SÃO GONÇALO DO AMARANTE - CE**

FORTALEZA

2014

FELIPE DA ROCHA BORGES

EXPANSÃO METROPOLITANA DE FORTALEZA E A PRODUÇÃO DO ESPAÇO DE
PECÉM – SÃO GONÇALO DO AMARANTE - CE

Dissertação de mestrado apresentada ao Programa de Pós-graduação em Geografia, do Centro de Ciências da Universidade Federal do Ceará, como requisito parcial para obtenção do título de mestre em Geografia. Área de concentração: Dinâmica Territorial e Ambiental.

Orientadora: Prof^a Dr^a Maria Clelia Lustosa Costa.

FORTALEZA

2014

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação
Universidade Federal do Ceará
Biblioteca de Ciências e Tecnologia

B73e

Borges, Felipe da Rocha.

Expansão metropolitana de Fortaleza e a produção do espaço de Pecém – São Gonçalo do Amarante – Ce. / Felipe da Rocha Borges. – 2014.
126 f. : il., color, enc.; 30 cm.

Dissertação (mestrado) – Universidade Federal do Ceará, Centro de Ciências, Departamento de Geografia, Programa de Pós-Graduação de Geografia, Fortaleza, 2014.

Área de concentração: Dinâmica Territorial e Ambiental.

Orientação: Profa. Dra. Maria Clelia Lustosa Costa.

1. Portos. 2. Usinas siderúrgicas. 3. Casas de veraneio. I. Título.

CDD 910

FELIPE DA ROCHA BORGES

EXPANSÃO METROPOLITANA DE FORTALEZA E A PRODUÇÃO DO ESPAÇO DE
PECÉM – SÃO GONÇALO DO AMARANTE - CE

Dissertação de mestrado apresentada ao Programa de Pós-graduação em Geografia, do Centro de Ciências da Universidade Federal do Ceará, como requisito parcial para obtenção do título de mestre em Geografia. Área de concentração: Dinâmica Territorial e Ambiental.

Aprovada em: 09/12/2014.

BANCA EXAMINADORA

Prof^a. Dr^a. Maria Clelia Lustosa Costa (Orientadora)

Universidade Federal do Ceará (UFC)

Prof^a. Dr^a. Beatriz Ribeiro Soares

Universidade Federal de Uberlândia (UFU)

Prof. Dr. Alexandre Queiroz Pereira

Universidade Federal do Ceará (UFC)

À minha mãe, Cleonildes Monteiro da Rocha, por todo o amor e dedicação.

AGRADECIMENTOS

Por fim, chega o momento mais importante de todo o período de elaboração desta dissertação: o momento de agradecer. Os desafios encontrados foram variados e não foram fáceis e, só foram superados, pela ajuda de muitas pessoas.

Agradeço, primeiramente, à Cleonildes Monteiro, minha mãe, que com todo seu esforço e dedicação fez com que eu conseguisse terminar o ensino médio, me formar em Geografia e, por fim, ingressar no mestrado. Deixo, portanto, os mais sinceros agradecimentos a meu maior ídolo, minha mãe.

Agradeço a todos meus familiares, que sempre estiveram do meu lado me dando força e levantando minha cabeça nos momentos difíceis. Em especial aos meus irmãos Rafael e Sheila.

Aos meus avós maternos Leonildes Monteiro e Claudio Gadelha, duas grandes pessoas, que tiveram importância enorme na minha formação enquanto ser humano; aos meus tios, que não posso citar todos, senão a parte de agradecimentos não terá fim, mas vou destacar alguns: Clodomir, Rocha, Nilton e Claudia, todos vocês sempre me acolheram e me influenciaram de forma positiva. Especialmente a Nildes, responsável pela revisão de português do trabalho.

À minha orientadora, Maria Clélia Lustosa Costa, pela grande paciência e dedicação no decorrer do desenvolvimento desta pesquisa, destinando horas e mais horas em orientações. Sem a senhora a elaboração desta pesquisa não seria possível.

Aos professores Luis Renato Bezerra Pequeno e Alexandre Queiroz Pereira, membros da banca de qualificação, que contribuíram de forma significativa para desenvolvimento desta pesquisa. Em especial para o segundo que contribuiu em trabalhos de campo, sugestões teóricas e várias conversas.

À professora Beatriz Ribeiro Soares por aceitar gentilmente o convite para participar da banca de defesa.

À todos os professores do departamento de Geografia da Universidade Federal do Ceará, principalmente à Maria Florice e Edivani Barbosa, duas pessoas que me influenciaram positivamente com suas atitudes.

Aos amigos Danilo Magalhães, Breno Costa, Luciana Carine, Ruth Silva e Aline Sousa que me ajudaram nos momentos de conflitos e me deram forças pra continuar, e à minha namorada Andreia Almeida por me escutar nos momentos difíceis e estar sempre ao meu lado com palavras de incentivo.

À todos os membros do Laboratório de Planejamento Urbano e Regional (LAPUR). Em especial aos amigos Cleiton Nogueira, Marlon Cavalcante, Tiago Estevam, Luana Lima Bandeira, Bruno Rodrigues, Regina Balbino, Nayrisson de Jesus, Ana Maria, Beatriz Barbosa e Ana Dyenice pelos auxílios teóricos, nos trabalhos de campo, pelas sugestões e pelas incontáveis conversas, que me trouxeram tranquilidade para concluir esta dissertação. E a todos os demais pesquisadores do laboratório Marília Natacha, Júlia Monteiro, Eciane Soares, Enos Feitosa, Rachel Araújo, Rodolfo Damasceno, que, sem dúvidas, foram importantes no processo de construção desta dissertação.

Aos bolsistas e tutoras do Programa de Educação Tutorial (PET) que modificaram totalmente minha forma de enxergar a universidade e o curso de Geografia. Especialmente Alexandra Maria de Oliveira por todo o apoio e puxões de orelha necessários; Aos amigos Vlândia Evans, Marcelo Costa, Jéssica Girão, Ronaldo Lourenço, Sulivan Dantas, Jardélia Damasceno, Débora Raquel, Inácio Vasconcelos, Jacquicilane Honório, Jéssica Maria e Kamilla Lima.

À Coordenação de Aperfeiçoamento de Nível Superior (CAPES), que contribuiu para a realização desta pesquisa através de auxílio financeiro.

RESUMO

Nas duas últimas décadas, o Ceará passa por transformações socioespaciais provocadas por estratégias do Estado para modernizar sua estrutura produtiva e se inserir cada vez mais no mercado global. Os investimentos se concentram em três eixos: turismo, agronegócio e indústria. A partir desta estratégia do Estado foram instalados em Pecém, distrito de São Gonçalo do Amarante, município integrante da Região Metropolitana de Fortaleza (RMF), um porto e um complexo industrial, que induziram a expansão da metrópole para a zona oeste da RMF. O citado distrito tem apresentado transformações significativas, característica dos espaços inseridos na dinâmica metropolitana. Neste contexto, o objetivo da pesquisa foi analisar as transformações na estrutura urbana de Pecém, considerando os diferentes agentes que atuam na produção do espaço. Foi realizada uma periodização para auxiliar a identificação dos processos e seus desdobramentos no espaço do citado distrito. Foram identificados três períodos: fase anterior à construção do porto (1950 - 2000), onde Pecém era uma vila de pescadores e destino de vilegiaturistas; fase de construção e consolidação do porto (2000 - 2006), período no qual há grande atração de trabalhadores, provocando a redução da vilegiatura e o surgimento de novas dinâmicas espaciais; e fase de consolidação do complexo industrial (2006 - 2013), no qual as transformações são intensificadas a partir da instalação das primeiras indústrias e da atração de trabalhadores da construção civil para as obras da Companhia Siderúrgica do Pecém (CSP). A estrutura urbana atual de Pecém guarda particularidades dos períodos anteriores, à medida que ele resulta/interfere em processos sociais que são dinâmicos.

Palavras-chave: Produção do espaço; Expansão metropolitana; Região Metropolitana de Fortaleza; Pecém.

ABSTRACT

In the last two decades, the Ceará pass through socio-spatial transformations caused by State strategies to modernize the production structure and enter the global economy. The investments concentrate on three points: tourism, agribusiness and industry. From this State strategies have been installed in Pecém, São Gonçalo do Amarante district, city member of the member of the Metropolitan Region of Fortaleza (RMF), one port and one industrial complex, that induced the metropolitan expansion to the west the RMF. The district has shown significant changes, characteristics of spaces into the metropolitan dynamic. The objective of this research was to analyze the changes in urban structure of Pecém, considering the diverse agents producers of space. Was made a periodization to help the identify the processes and their consequences in Pecém space. Was identify three periods: stage before port construction (1950 - 2000), where Pecém was a fishing village and summer vacation; stage port construction and consolidation (2000 - 2006), period with a lot of attraction of workers, causing reduction of summer vacation and the emergence new spatial dynamics; and the consolidation stage of the industrial complex (2006 -2013), the changes are intensified from the installation of the first industry and the attraction of construction workers to the Companhia Siderúrgica do Pecém (CSP) works. The current Pecém urban structure guard particularities of the stages previous as it results and interfere in social processes that are dynamic.

Keywords: Spatial production; Metropolitan expansion; Metropolitan Region of Fortaleza; Pecém.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Gráfico 1 - PIB da RMF por setores da economia em 2000 e 2010	35
Gráfico 2 - Exportação de frutas, cascas de cítricos e melões de 2010 – 2012	71
Gráfico 3 - Origem das frutas exportadas pelo porto do Pecém em 2012	72
Figura 1 - Vista aérea do porto do Pecém	67
Figuras 2 e 3 - Correia transportadora, e figura 4: terminal de gás	70
Figura 5 - Companhia Siderúrgica do Pecém	77
Figura 6 - Usina Termoelétrica EDP e MPX	78
Figuras 7 e 8 - Casas de veraneio na praia da colônia	94
Figuras 9 e 10 - Casas adaptadas com alojamentos para trabalhadores da construção civil	103
Figuras 11 e 12 - Campanha contra as drogas na EEFM Edith Alcântara Mota	109
Figuras 13 a 16 - Estabelecimentos comerciais da área central de Pecém	115
Figuras 17 e 18 - Serviços do corredor da Avenida Antônio Brasileiro	116
Figuras 19 e 20 - UPA do bairro Planalto Pecém e Faculdade Ateneu	118
Figuras 21 a 23 - Loteamento Porto Pecém	120
Figuras 24 a 26 - Loteamento Vila do Porto	121

LISTA DE MAPAS

Mapa 1 -	Mapa básico do distrito de Pecém - São Gonçalo do Amarante	26
Mapa 2 -	Ano de inserção dos municípios na RMF	32
Mapa 3 -	Vetores de Expansão da RMF	50
Mapa 4 -	Vetores de Expansão para Caucaia e São Gonçalo do Amarante	55
Mapa 5 -	Plano Diretor do CIPP	75
Mapa 6 -	Teritório dos Anacés e proposta de área para o CIPP	82
Mapa 7 -	Expansão urbana de Pecém 1952 – 1988	91
Mapa 8 -	Rodovias construídas com financiamento do PRODETUR/NE	95
Mapa 9 -	Expansão urbana de Pecém 1988 – 2000	97
Mapa 10 -	Expansão urbana de Pecém 2000 – 2006	104
Mapa 11 -	Lei de Uso e Ocupação do Solo de Pecém	106
Mapa 12 -	Lei de Uso e Ocupação do Solo de Pecém e tamanho real dos lotes	107
Mapa 13 -	Expansão urbana de Pecém 2006 – 2013	110
Mapa 14 -	Zoneamento urbano de Pecém	112
Mapa 15 -	Concentração de comércios e serviços em Pecém	113
Mapa 16 -	Tipologia do comércio de Pecém	114
Mapa 17 -	Tipologia dos serviços de Pecém	117

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 -	Comparação do PIB dos municípios metropolitanos entre 2000 e 2010	37
Tabela 2 -	Empregos existentes nos municípios da RMF	38
Tabela 3 -	Origem-Destino das Linhas Intermunicipais Regulares e Complementares dos municípios da RMF	39
Tabela 4 -	Dinâmica populacional dos municípios da RMF	40
Tabela 5 -	Crescimento populacional de Fortaleza e do Ceará: 1940 – 2010	46
Tabela 6 -	Vetores de expansão da metrópole	49
Tabela 7 -	Objetivos do I PLAMEG	61
Tabela 8 -	Principais acontecimentos na construção do CIPP	65
Tabela 9 -	Empresas em implantação e em operação no CIPP	79
Tabela 10 -	População estimada por localidade da área do CIPP	81
Tabela 11 -	População de Pecém e São Gonçalo do Amarante entre 1991 e 2010	84
Tabela 12 -	Cronograma da construção da Companhia Siderúrgica do Pecém CSP	85
Tabela 13 -	População urbana e rural de Pecém e São Gonçalo do Amarante	86
Tabela 14 -	Estabelecimentos de comércio, serviços e indústria de Pecém e São Gonçalo do Amarante	86
Tabela 15 -	Período anterior à construção do porto	90
Tabela 16 -	Período de construção e consolidação do porto	98
Tabela 17 -	Zonas presentes no PDDU 2000 para a sede distrital de Pecém	100
Tabela 18 -	Período de consolidação do porto e do Complexo industrial	108
Tabela 19 -	Empresas que atuam no mercado de loteamentos em Pecém	119

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ADECE	Associação de Desenvolvimento do Ceará
BNH	Banco Nacional de Habitação
CAGECE	Companhia de Água e Esgoto do Ceará
CEPAL	Comissão para a América Latina
CIC	Centro Industrial do Ceará
CIPP	Complexo Industrial e Portuário
CNDU	Conselho Nacional de Desenvolvimento Urbano
CNPU	Comissão Nacional de Regiões Metropolitanas e Política Urbana
COGERH	Companhia de Gestão dos Recursos Hídricos
CSP	Companhia Siderúrgica do Pecém
CTTC	Centro de Treinamento Técnico Corporativo do Pecém
DIF	Distrito Industrial de Fortaleza
DNOCS	Departamento Nacional de Obras Contra as Secas
EEFM	Escola de Ensino Fundamental e Médio
EUA	Estados Unidos da América
FIEC	Federação das Indústrias do Estado do Ceará
IBAMA	Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
IOCS	Instituto de Obras Contra as Secas
OPEP	Organização dos Países Exportadores de Petróleo
PDDU	Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano
PIB	Produto Interno Bruto
PLAMEG	Plano de Metas Governamentais
PND	Plano Nacional de Desenvolvimento
PRODETUR	Programa de Desenvolvimento do Turismo
RM	Região Metropolitana
RMF	Região Metropolitana de Fortaleza
SDA	Secretaria de Desenvolvimento Agrário
SEINFRA	Secretaria de Infraestrutura
SGA	São Gonçalo do Amarante
SILAT	Siderúrgica Latinoamericana
SIN	Sistema Interligado Nacional

SINDITÊXTIL	Sindicato da Indústria de Fiação e Tecelagem
SSPDS	Secretaria de Segurança Pública e Defesa Social
SUDENE	Superintendência de Desenvolvimento do Nordeste
TGAN	Terminal de Gás Natural
TMUT	Terminal de Múltiplo Uso
UFC	Universidade Federal do Ceará
UPA	Unidade de Pronto Atendimento
VLT	Veículo Leve Sobre Trilho
ZPE	Zona de Processamento de Exportações

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO	16
2. EXPANSÃO METROPOLITANA DE FORTALEZA	27
2.1. A Região Metropolitana de Fortaleza	28
2.2. Indicadores econômicos e integração à dinâmica metropolitana	34
2.3. Expansão de Fortaleza	45
2.4. Vetores da expansão metropolitana	48
2.3.1. Eixo das CE-060 e 065: Maracanaú e Pacatuba	50
2.3.2. Eixo industrial BR 116: crescimento em direção a Eusébio, Horizonte e Pacajus	51
2.3.3. Eixo das CE-025 e 040 (Aquiraz e Eusébio): vilegiatura e setor imobiliário	52
3. O CIPP E AS TRANSFORMAÇÕES NO LITORAL OESTE DA RMF	54
3.1. Expansão para o Oeste da RMF	55
3.2. Planejamento no Ceará e o projeto do CIPP	59
3.3. Construção do CIPP e adequação a novas funções	64
3.4. Estrutura interna e dinâmica econômica do CIPP	72
3.5. Conflitos territoriais e o CIPP	79
4. DINÂMICA DO ESPAÇO INTRAURBANO DE PECÉM	83
4.1 Pecém hoje	84
4.2. Fase anterior à construção do porto (1950 a 2000)	90
4.3. Fase de construção e consolidação do porto (2000 a 2006)	98
4.4. Fase de consolidação do complexo industrial (2006 a 2013)	108
CONSIDERAÇÕES FINAIS	123
REFERÊNCIAS	125

1. INTRODUÇÃO

Esta dissertação apresenta os resultados da pesquisa intitulada *Expansão metropolitana de Fortaleza e a produção do espaço de Pecém – São Gonçalo do Amarante – CE*, desenvolvida no Programa de Pós-graduação em Geografia da Universidade Federal do Ceará.

Pecém, escolhido como recorte espacial desta pesquisa, é um dos distritos de São Gonçalo do Amarante (SGA), que foi incorporado a Região Metropolitana de Fortaleza (RMF) em 1999, após o início da implantação do Complexo Industrial e Portuário do Pecém (CIPP). Este foi responsável pela inserção do citado município na RMF e por transformações socioespaciais no litoral oeste desta região, especialmente em Pecém. O projeto inicial previa a instalação de duas indústrias âncoras, que seriam responsáveis pela atração de outros empreendimentos industriais, formando assim um polo petroquímico e um siderúrgico, onde seriam criados milhares de empregos diretos e indiretos.

Inicialmente, no começo da década de 2000, a geração de postos de trabalho se restringiu a construção civil, sobretudo nas obras do porto. No entanto, ocorreram transformações substanciais no distrito de Pecém, que até o final dos anos 1990 tinha suas atividades econômicas relacionadas a atividades primárias, como a pesca, a agricultura e o artesanato, além da vilegiatura, que se desenvolvera ao longo do litoral cearense. Por Pecém, neste período, ser um distrito com população reduzida, grande parte dos trabalhadores das obras do porto foi atraído de outros municípios e de outros estados.

A construção do CIPP direciona a expansão da metrópole para o litoral oeste. Em consequência, ocorreram diversos problemas sociais comuns à metrópole como aumento do uso de drogas, prostituição e violência, além da ampliação da demanda por serviços, comércio, habitações, especulação imobiliária, ocupação de margens de rio, faixa de praia, abertura de loteamentos, surgimento de novos agentes produtores do espaço e novas dinâmicas socioespaciais. No tocante à economia, à transição de atividades, saindo de primárias para secundárias e terciárias, deu-se de forma acelerada. Neste contexto, a relevância econômica do distrito para SGA e para a RMF também cresceu vertiginosamente nos últimos anos. Em 2000, antes da inauguração do porto e do complexo industrial, SGA possuía o décimo primeiro PIB da RMF. Em 2010, após o início das operações do porto e da instalação das primeiras indústrias, o PIB do município cresceu sensivelmente, passando a ser

o quinto maior da RMF. Este crescimento foi impulsionado pelas atividades desenvolvidas no distrito de Pecém.

Pecém possui uma ocupação heterogênea e predominantemente concentrada na sede urbana, área que tem maior densidade demográfica do distrito. O crescimento econômico ampliou a concentração na sede urbana e proporcionou transformações socioespaciais marcantes, com o surgimento de novos processos, agentes produtores do espaço e fortalecimento de outros que já atuavam no distrito, além de novas funções, que juntas proporcionaram dinâmicas espaciais diferentes das existentes em períodos anteriores.

Frente às questões expostas surgiram alguns questionamentos que se tentou responder no decorrer da pesquisa.

- Como o distrito de Pecém se torna responsável pela integração de SGA à dinâmica metropolitana na RMF?
- Em que direção ocorre a expansão metropolitana de Fortaleza?
- Como o CIPP induziu a expansão metropolitana para o litoral oeste da RMF?
- Qual o impacto do CIPP nas transformações socioespaciais em Pecém?
- Que agentes produtores do espaço atuam em Pecém e quais suas principais estratégias?
- Que mudanças ocorreram, ao longo das últimas décadas, na configuração socioespacial de Pecém?

Identificação da área de estudo

Pecém é um distrito de São Gonçalo do Amarante (SGA) e está localizado nas coordenadas geográficas 3°32'54" de latitude e 38°49'54" de longitude, no litoral oeste do estado do Ceará. SGA foi criado em 1890 com o nome de Paracuru, contendo dois distritos Paracuru e São Gonçalo (abrangendo a área atual de Pecém). A sede e o nome do município se revezaram diversas vezes entre os dois distritos, que ora possuía o nome de um distrito e ora o de outro. Em 1953 Paracuru e Trairi se desmembraram formando municípios independentes. SGA ficou sendo formado por cinco distritos: sede, Serrote, Siupé, Umarituba

e Pecém, que foi elevado a esta categoria em 1933. Posteriormente foram criados mais dois: Taíba e Croatá.

A sede urbana de Pecém está localizada em uma área formada por planícies pré-litorâneas, que compõem a maior parte da sede deste distrito, praia, campo de dunas móveis e fixas, planície fluviomarinha e planície fluvial. A sede distrital tem seus limites a norte com o oceano Atlântico; a sul com a Estação Ecológica do Pecém e com o complexo industrial; a Leste com a lagoa do Pecém, um campo de dunas móveis (outra parte da Estação Ecológica), e o porto. A oeste há um grande campo de dunas móveis, ambiente protegido por lei, tendo usos restritos por se tratar de uma área com intensa dinâmica. A área para expansão urbana se limita a uma estreita faixa entre o citado campo de dunas e o complexo industrial, área esta que também deve ter sua ocupação racionalizada, pois se trata de um espaço com planícies fluviais do rio Guaribas e seus afluentes.

A vegetação é composta basicamente por espécies de tabuleiro e de mangue, presentes no estuário do rio Guaribas, que ocupa a porção oeste de Pecém. A área de mangue está sendo reduzida devido à expansão urbana. É possível ver casas construídas dentro do citado ecossistema.

Na primeira metade da década de 1990, o governo estadual inicia os estudos no litoral cearense para a construção de um porto e de um complexo industrial. O local escolhido foi a praia de Pecém. As obras foram iniciadas em 1996. Em 1999 SGA foi incorporado à Região Metropolitana de Fortaleza (RMF), tendo como justificativa a futura integração metropolitana que ocorreria entre este município e a metrópole.

Pecém está a cerca de 60 km da capital do estado. As principais vias que atravessam o distrito são:

- BR 222: rodovia federal que liga Fortaleza a regiões do estado com grande relevância econômica: norte, onde está localizado Sobral e Ibiapaba, além de ligar a outros estados como Piauí, Maranhão e Pará. A rodovia apresenta elevados fluxos, tanto de pessoas, quanto de mercadorias, que se dirigem tanto à Fortaleza, quanto ao porto do Pecém. Partindo de Fortaleza em direção à Pecém a paisagem das margens da rodovia é diversa, inicialmente, a aglomeração é característica preponderante, tendo a presença de shopping, universidade e indústrias alimentícias ainda em Fortaleza, em Caucaia há vários conjuntos habitacionais. Após a sede

municipal de Caucaia a aglomeração dá lugar à ocupação esparsa e as indústrias siderúrgicas e de extrativismo mineral são marcantes. Ao chegar a Pecém a ocupação ainda é dispersa e com a presença de indústrias, sobretudo na área do CIPP.

- CE 421: os vazios são perceptíveis, porém sempre com placas indicando futuros empreendimentos, como é o caso do terreno destinado a Refinaria de petróleo da Petrobras.
- CE 085: foi construída na década de 1990 com recursos do PRODETUR e tinha como objetivo ligar a capital ao litoral oeste do estado. Ao longo desta rodovia é possível identificar formas de uso do solo que até então não eram comuns. Dentre estes se destacam os loteamentos. A maioria ainda encontra-se em fase de implantação, mas já é possível ver placas com ofertas de lotes e estandes de vendas.
- CE 090: esta rodovia percorre grande parte do litoral de Caucaia, passando pelas localidades praianas de Iparana, Cumbuco, Tabuba e Icaraí. Há poucos vazios e a vilegiatura é elemento marcante durante todo o percurso. No entanto, alguns espaços, como em Icaraí, as segundas residências dão lugar a moradias permanentes, caracterizando-se como reflexo da implantação do CIPP.

As etapas da pesquisa

A pesquisa foi elaborada a partir de três etapas: levantamento bibliográfico, trabalhos de campo e levantamento de dados, reuniões com pesquisadores do Laboratório de Planejamento Urbano e Regional (LAPUR) do departamento de Geografia da Universidade Federal do Ceará. A fase de levantamento bibliográfico foi desenvolvida ao longo de todo o período de construção da dissertação. A bibliografia pesquisada esteve relacionada às seguintes temáticas: gestão metropolitana, Região Metropolitana (RM), dinâmica metropolitana, expansão metropolitana de Fortaleza, regime de acumulação, espaço, dentre outros.

Os autores que embasaram as discussões realizadas sobre gestão metropolitana foram Balbim et al (2011) e Tsukomo et al (2013) e foram realizadas para contextualizar os

modelos de gestão desenvolvidos nas RMs desde a criação. Inicialmente, com a centralização exercida pelo governo militar, havia órgãos responsáveis pelas RMs, posteriormente, com a redemocratização, no fim dos anos 1980, os órgãos foram extintos, fazendo com que os assuntos metropolitanos fossem tratados de forma fragmentada. O referido período corresponde ao momento no qual Fortaleza começa a estabelecer vínculos com alguns municípios componentes da RMF. Para discutir a expansão e integração metropolitana foram utilizados os autores Ribeiro (2009) e Cintra et al (2012), além de pesquisadores que desenvolvem pesquisas com o tema contextualizado na RMF, destacando Accioly (2008), Silva (2009), Costa e Amora (2014) e Costa (2007).

Considera-se que a expansão da RMF ocorreu induzida, sobretudo, pelos investimentos do Estado. No final da década de 1980 sucederam transformações substanciais na economia mundial, alterando o papel do Estado. Os principais autores utilizados para compreender o citado processo foram Harvey (2004) e Castells (1999). Neste novo contexto, o papel do Estado reduz-se a construção de infraestrutura e na isenção de impostos para atrair grandes empreendimentos. Vainer (2002) foi fundamental para compreender este novo momento, o qual é denominado de guerra dos lugares. O Ceará se insere nesta nova lógica a partir do fim dos anos 1980 com a vitória de Tasso Jereissati nas eleições para governador. Este direciona os investimentos para modernizar a estrutura produtiva do estado. Para subsidiar estas análises foram utilizados os autores Lima (2008), Pereira Júnior (2011) e Souza (2009).

A instalação do CIPP em Pecém representa a produção do espaço por parte do Estado e a expansão da metrópole para o litoral oeste do estado. Estes foram indutores de transformações socioespaciais em Pecém. Para facilitar a análise, foi realizada uma periodização utilizando Santos (1985). Compreende-se que o espaço é dinâmico, assim como a sociedade e se estrutura a partir das ações dos agentes que o produzem. Os principais autores utilizados para construir o conceito de espaço aqui utilizado foram Santos (1985; 2008), Corrêa (1989; 1998), Villaça (2001) e Moreira (2008).

A fase de trabalhos de campo e levantamento de dados foi composta por duas etapas. Na primeira foram pesquisados os dados secundários, ou seja, os obtidos por órgãos públicos e institutos de pesquisa. Na segunda etapa foram levantados os dados no campo, onde as principais metodologias adotadas nesta etapa foram entrevistas semiestruturadas aplicadas a moradores, comerciantes e trabalhadores de Pecém e ao secretário de

infraestrutura e meio ambiente de São Gonçalo do Amarante. Também foram realizados registros fotográficos e observações de campo.

Os dados secundários foram obtidos através de visitas e dos sites de institutos de pesquisa, órgãos públicos e jornais, entre 2012 e 2014. Com as informações conseguidas foi elaborado um banco de dados. Os locais visitados foram:

- Secretaria de Infraestrutura do Ceará (SEINFRA): dados referentes aos projetos destinados a Pecém – Transnordestina.
- Secretaria das Cidades: Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano de São Gonçalo do Amarante.
- Federação das Indústrias do Estado do Ceará (FIEC): dados referentes às indústrias instaladas no CIPP e projetos do porto e do complexo industrial.
- Instituto de Pesquisa e Estratégia Econômica do Ceará (IPECE): material cartográfico (base cartográfica e imagens orbitais, em escala de 1:20.000, do projeto Ceará Costa do Sol).
- Companhia de Pesquisas de Recursos Minerais (CPRM): fotografias aéreas da sede urbana de Pecém.
- Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE): dados referentes à população de Pecém.
- Superintendência de Meio Ambiente do Ceará (SEMACE): Estudos de Impacto Ambiental (EIA) e Relatório de Impacto Ambiental do Complexo Industrial e Portuário do Pecém (CIPP).
- Cearáportos: dados do Complexo Industrial e Portuário do Pecém.

Os sites pesquisados foram:

- Ministério do Trabalho e Emprego (MTE): Consulta ao Cadastro Geral de Empregados e Desempregados (CAGED), onde foram conseguidos dados referentes aos empregos dos municípios metropolitanos.
- IBGE: dados dos censos 2000 e 2010.
- Jornais O Povo e Diário do Nordeste.
- Sites das incorporadoras e imobiliárias com atuação em Pecém, com destaque a MF Empreendimentos Imobiliários e Fortcasa Loteamentos.
- Associação de Desenvolvimento do Ceará (ADECE): dados sobre as empresas já instaladas e em processo de instalação no CIPP.

As reuniões com pesquisadores do Laboratório de Planejamento Urbano e Regional (LAPUR) do departamento de Geografia da Universidade Federal do Ceará foram de muita valia para a elaboração da pesquisa, sobretudo em sua fase inicial, à medida que possibilitou a discussão coletiva do projeto e sua constante reestruturação.

Descrição dos capítulos

A dissertação está dividida em quatro capítulos, além das considerações finais. O primeiro é a introdução, na qual se apresenta a problemática a ser tratada. O segundo, intitulado *Expansão metropolitana de Fortaleza*, faz uma discussão inicial acerca da institucionalização da Região Metropolitana de Fortaleza (RMF), que ocorre em 1973, junto com outras sete capitais estaduais do Brasil. Neste período foram criados órgãos de gestão, que objetivavam tratar dos assuntos das referidas regiões. No início da década de 1970 o processo de metropolização ainda não se manifestava em Fortaleza e sua criação ocorreu de forma compulsória. O final da década de 1980, com a constituição de 1988 e a redemocratização do país, os municípios passaram a ter maior autonomia, levando a extinção dos órgãos de gestão metropolitana. Este período também corresponde ao momento em que Fortaleza passa a expandir sua malha urbana e intensificar os vínculos com os municípios vizinhos.

O processo de metropolização foi intensificado a partir do início dos anos 1980 através de incentivos do governo do estado, que foi assumido por um grupo de empresários que passou a gerir o governo de forma empresarial. A máquina pública foi reformulada e foram realizados investimentos seguindo três eixos: agronegócio, turismo e indústrias. Os dois últimos foram responsáveis pela expansão de Fortaleza para os municípios vizinhos. Somado a isso, outros investimentos do Estado, sobretudo em nível federal, foram responsáveis pela expansão da metrópole, como a construção de conjuntos habitacionais. As citadas ações do Estado criaram eixos de expansão da metrópole, que acompanharam as principais rodovias da RMF. Os investimentos do Programa de Desenvolvimento do Turismo (PRODETUR), também foram responsáveis pela inserção de novos espaços à dinâmica metropolitana.

Foram identificados quatro vetores de expansão metropolitana. O primeiro segue as rodovias CE 060 e CE 065 em direção aos municípios de Maracanaú e Pacatuba. Os

processos identificados que induziram o crescimento em direção a este eixo foram a instalação do Distrito Industrial de Fortaleza (DIF), no início da década de 1960, no entanto, as indústrias só se instalaram nas décadas seguintes e a construção dos conjuntos habitacionais, na década de 1980 favoreceu a urbanização da área. O segundo vetor corresponde a BR 116, em direção aos municípios de Eusébio, Horizonte e Pacajus, onde se instalaram diversas indústrias. O terceiro vetor acompanha as rodovias CE 025 e CE 040, em direção aos municípios de Eusébio e Aquiraz. Os processos que induziram o crescimento metropolitano para este setor foram a vilegiatura e o setor imobiliário de residências de alto padrão. O quarto vetor acompanha as CE 085, CE 090 e BR 222, em direção aos municípios de Caucaia e São Gonçalo do Amarante, onde se localiza Pecém. Os processos identificados foram a expansão da vilegiatura e a construção do Complexo Industrial e Portuário do Pecém. A análise deste foi realizada no capítulo seguinte, tendo em vista que a implantação do CIPP representou transformações no referido vetor.

O terceiro capítulo intitulado *O Complexo Industrial e Portuário do Pecém (CIPP) e as transformações no litoral oeste da Região Metropolitana de Fortaleza (RMF)* inicia-se com a análise das transformações no vetor de expansão metropolitana em direção aos municípios de Caucaia e SGA proporcionadas pela implantação do CIPP. O citado vetor se desenvolve no decorrer das décadas de 1970 e 1980 com a expansão da atividade de vilegiatura, inicialmente para Caucaia, e de forma incipiente para SGA. Ao longo da década de 1990, a partir dos investimentos do PRODETUR, sobretudo na construção de estradas, a vilegiatura se fortalece e se expande de forma mais marcante neste vetor.

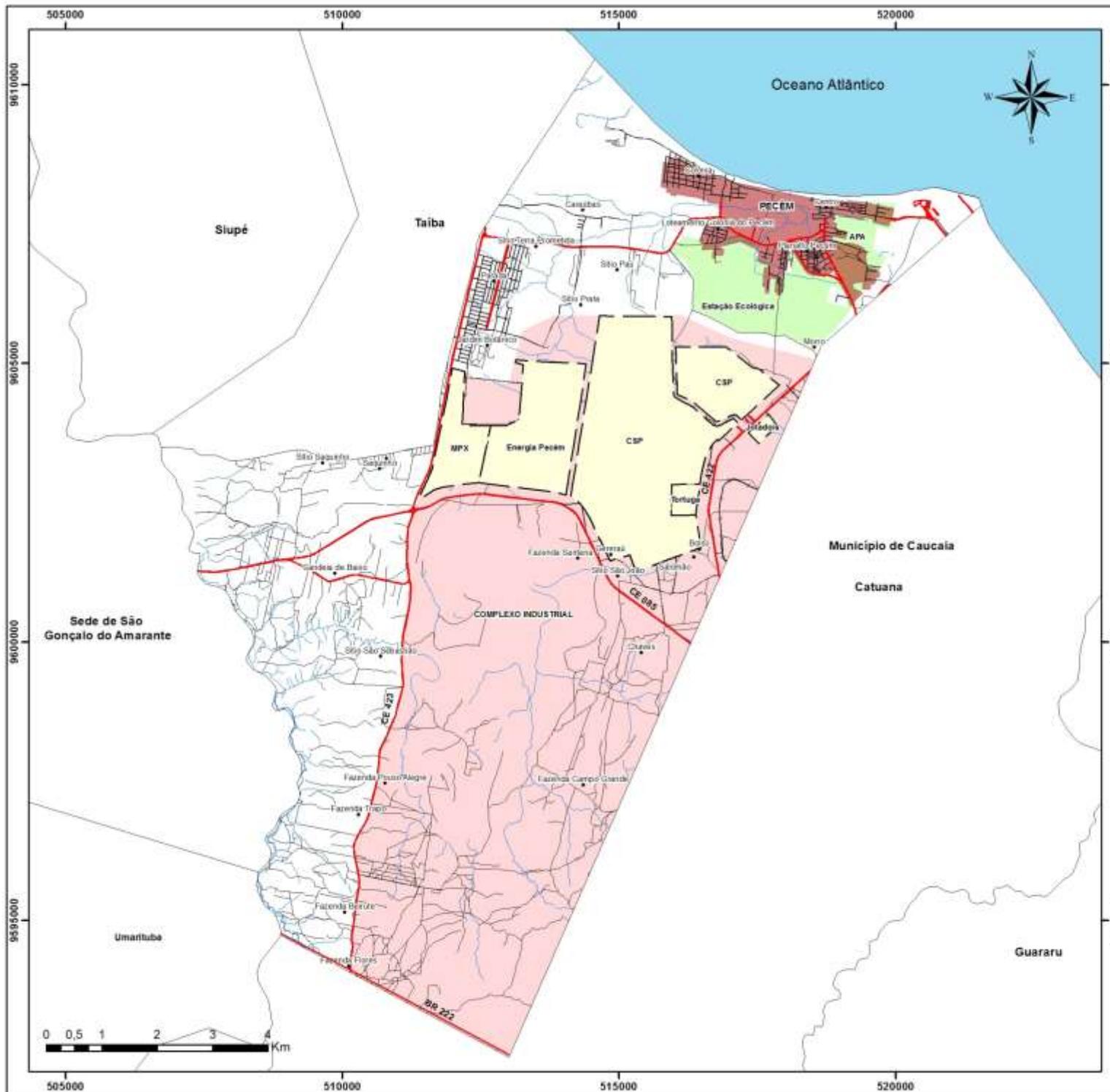
Na segunda metade dos anos de 1990, o governo do estado inicia os estudos no litoral cearense para a instalação de um novo porto, tendo em vista que o porto do Mucuripe, em Fortaleza, não atendia as demandas do governo estadual, que desejava integrar a atividade portuária a um complexo industrial. A dificuldade de acesso e o adensamento populacional nas proximidades do porto, além de dificuldades técnicas fizeram com que fosse construído outro porto. Pecém foi o local escolhido para a instalação do empreendimento por ser próximo a Fortaleza e apresentar características físicas favoráveis, dentre outros fatores. A fase de construção do porto gerou grande quantidade de empregos na construção civil, fazendo com que parte das áreas de vilegiatura se transformasse em primeira residência e as pousadas fossem ocupadas por trabalhadores. A praia de Icarai, em Caucaia, é um dos locais que passa pela citada refuncionalização, além de Pecém. Neste sentido, a área que antes era destinada ao lazer, agora se transforma em local de moradia da classe trabalhadora.

No decorrer do presente capítulo é realizada uma análise das transformações na economia mundial a partir do final da década de 1980, com o advento da acumulação flexível, na qual as grandes empresas, que antes concentravam sua linha de produção em um único espaço, passaram a distribuir a produção em diferentes pontos do mundo. Isso ocorre com o avanço dos meios de transporte e de comunicação, que geraram uma compressão do espaço e do tempo. Neste contexto, o papel do Estado é criar condições, sejam de infraestrutura ou fiscais, para inserir o espaço de forma competitiva no mercado. O governo do estado do Ceará passa a agir nesta lógica a partir da segunda metade da década de 1980, quando Tasso Jereissati se torna governador. A construção do CIPP, no final da década seguinte, segue a lógica citada, além de induzir o crescimento metropolitano para o litoral oeste, sobretudo para SGA, também proporciona transformações no distrito de Pecém.

No quarto capítulo, intitulado *Transformações intraurbanas em Pecém*, é realizada uma periodização da organização espacial do distrito estudado. Compreende-se que cada momento corresponde à ação majoritária de determinados agentes produtores do espaço. O objetivo da periodização é compreender a atual organização espacial de Pecém, pois é entendido nesta pesquisa que o espaço resulta de processos socioeconômicos que são dinâmicos. O capítulo é iniciado com uma breve apresentação do distrito de Pecém, onde são discutidos dados de evolução da população, grau de urbanização, estabelecimentos comerciais, dentre outros. Também é realizada uma discussão teórica sobre o espaço e apresentada a periodização proposta. O objetivo desta primeira parte do capítulo é subsidiar a elaboração da periodização.

Foram identificados três períodos: fase anterior à construção do porto (1950 - 2000), fase de construção e consolidação do porto (2000 - 2006) e fase de consolidação do complexo industrial (2006 - 2013). O primeiro período remete a fase em que Pecém era uma vila de pescadores e destino de vilegiaturistas. O segundo, quando ocorre a construção do porto e uma eleva a atração de trabalhadores, provocando a redução da vilegiatura e o surgimento de novas dinâmicas socioespaciais. O terceiro momento se caracteriza pela intensificação das transformações, a partir da instalação das primeiras indústrias e da atração de trabalhadores da construção civil para as obras da Companhia Siderúrgica do Pecém (CSP). Por fim é elaborado um mapa de zoneamento, no qual foram definidas zonas a partir das formas, funções e ações dos agentes produtores do espaço. A última parte desta dissertação remete as considerações finais, onde foram identificados os principais

apontamentos da pesquisa e questões que, de acordo com o autor, poderão ser analisadas posteriormente por outros pesquisadores.



Universidade Federal do Ceará
 Pós-Graduação em Geografia
 Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de
 Nível Superior - CAPES

**Expansão Metropolitana de Fortaleza: (re)produção
 do espaço de Pecém - São Gonçalo do Amarante**

Autor: Felipe da Rocha Borges
 Orientadora: Maria Clelia Lustosa Costa

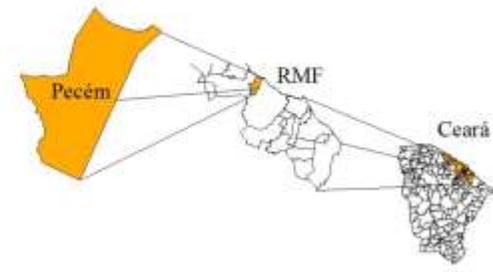
**Mapa 1: Mapa básico do distrito de Pecém -
 São Gonçalo do Amarante.**

LEGENDA

- Área urbana de Pecém
- Áreas de preservação ambiental
- Área do CIPP
- Área das empresas instaladas no CIPP
- Recursos hídricos
- Demais vias
- Rodovias
- Localidades

Projeção: Universal Transversa
 de Mercator
 Datum: WGS 1984.
 Escala: 1:70.000
 Fontes: IPECE, 2007. Mapeamento
 Ceará Costa do Sol.

Localização da sede de Pecém



2. EXPANSÃO METROPOLITANA DE FORTALEZA

Este capítulo versa sobre o processo de metropolização de Fortaleza. Inicialmente é realizado um breve histórico da institucionalização das Regiões Metropolitanas (RM) no Brasil, criadas no período da Ditadura Militar, momento no qual havia forte centralização das decisões políticas pelo governo federal. Há, neste período, a preocupação com a gestão integrada dos municípios metropolitanos, existindo órgãos específicos para isso, mas que ocorria de forma técnica e pontual, sem compreender as múltiplas relações que as metrópoles estavam inseridas. Com a redemocratização e a constituição de 1988, é dada maior autonomia aos governos estaduais e municipais.

Neste contexto, a responsabilidade de gerir as RMs é transferida para os estados. Os órgãos de gestão são extintos e sua administração fica fragmentada nos municípios. Na Região Metropolitana de Fortaleza (RMF), o período pós-redemocratização se configura como fundamental no processo inicial de integração metropolitana, tendo em vista que ela, juntamente com as primeiras RMs foram criadas em 1973 de forma compulsória, sem que existisse de fato.

Em um segundo momento é dado ênfase aos processos econômicos que foram responsáveis pela integração metropolitana na RMF. Compreende-se que a economia deve ser analisada por ser fundamental no desencadeamento de processos que irão refletir na dinâmica metropolitana. Neste contexto, os municípios que possuem os maiores Produto Interno Bruto (PIB) são os que possuem maior tendência à integração à dinâmica metropolitana, pois possuem maior quantidade de empregos, de linhas de ônibus e de movimento pendular, além dos maiores índices de urbanização, dentre outros.

Por último considera-se que a integração à dinâmica metropolitana, que não se dá de forma homogênea nos municípios que compõem a RMF, também não ocorre igualmente no espaço intramunicipal. A citada integração acontece, sobretudo, a partir do extravasamento de funções (industriais, portuárias, de turismo e lazer) do polo metropolitano em direção aos demais espaços da RMF, que se materializam em vetores que acompanham os principais eixos rodoviários da região. Os municípios com maior grau de integração à dinâmica metropolitana são os que estão nos principais vetores.

2.1. A Região Metropolitana de Fortaleza

As primeiras RMs brasileiras foram criadas no período da ditadura militar, no governo de Emílio G. Médici (1969 - 1974), a partir da Lei Complementar nº 14 de 1973¹ e tinham como objetivo estimular o planejamento integrado de diversos setores, em especial saneamento básico, uso do solo, transportes e sistema viário (BRASIL, 1973). Para atingir tais objetivos, foram criados dois conselhos para cada RM, mantidos pelos respectivos governos estaduais, sendo o primeiro deliberativo, presidido pelos governadores dos estados e o segundo consultivo, formado pelos prefeitos dos municípios metropolitanos.

As RMs integravam um projeto de desenvolvimento nacional, que serviram como base fundante do II Plano Nacional de Desenvolvimento (II PND). Criado um ano após a instituição das primeiras RMs, este plano reconhece o Brasil como um território essencialmente urbano, e que os investimentos para o crescimento econômico nacional deveriam perpassar por estes espaços, sobretudo, promovendo a integração entre os municípios e as regiões. Neste sentido, as metrópoles “passaram a ser um meio e instrumento da política do Estado central para desenvolver o país, por meio da canalização de investimentos para esses territórios.” (BALBIM, et al, 2011, p.155).

Concomitante à institucionalização das RM foi criada a Comissão Nacional de Regiões Metropolitanas e Política Urbana (CNPU), com o objetivo de implantar o sistema de RM e assegurar que as diretrizes propostas pelo II PND seriam desenvolvidas. Posteriormente, em 1979, o CNPU foi extinto para a criação do Conselho Nacional de Desenvolvimento Urbano (CNDU), que era formado por representantes de órgãos públicos, representantes de cada RM e membros da sociedade civil.

A criação das RM, no período dos governos militares foi promovida “em uma perspectiva de planejamento, que de alguma forma inseria a questão metropolitana na agenda de desenvolvimento nacional.” (BALBIM, et al, 2011, p.155). Neste período é marcante a centralização exercida pelo governo federal, característica esta presente nos anos da Ditadura

¹ As Regiões Metropolitanas criadas no referido período correspondiam as principais capitais brasileiras: São Paulo, Belo Horizonte, Porto Alegre, Recife, Salvador, Curitiba, Belém e Fortaleza. A exceção foi Rio de Janeiro que devido à transferência da capital do Brasil para Brasília, em 1960, transformou-se em Estado da Guanabara até o início da década de 1970, tendo sua Região Metropolitana instituída em 1974, também regida pela Lei Complementar nº14/73.

Militar, na proposição e implementação das ações voltadas para as RM. Primeiro com o CNPU e posteriormente com o CNDU.

Com o fim da Ditadura Militar e a instituição da Constituição Federal de 1988 a competência da gestão e da criação de novas RM é transferida do governo federal para os governos estaduais. Esta transferência fez com que os conselhos gestores existentes anteriormente fossem extintos, fazendo com que o planejamento regional e a gestão metropolitana fossem enfraquecidas e desarticuladas (BALBIM, et al, 2011). Embora tenham existido tentativas de criar mecanismos de gestão pelos governos estaduais e municipais, esses, de modo geral, não tiveram êxito.

A ausência de modelos eficazes de gestão metropolitana criou diversos problemas, pois ao se expandir, a metrópole cria novos espaços de moradia, novos espaços produtivos, levando à geração de grande quantidade de resíduos sólidos, e provocando maior adensamento populacional em espaços deficientes de infraestrutura como saneamento básico, ruas pavimentadas, escolas, iluminação pública, transporte público, dentre outros. Deste modo, podemos concluir que a metrópole se expande sem que o Estado desenvolva previamente as condições mínimas de infraestrutura. Para Corrêa (1989), o Estado, como agente produtor do espaço urbano, tem o papel de criar infraestrutura básica e regular a produção do espaço dos demais agentes. Para Costa (2007)², o Estado, devido a sua capacidade de mobilizar valores elevados de recursos, caracteriza-se como o principal agente na produção do espaço.

A metrópole passa reunir interesses e problemas comuns, que só podem ser solucionados em conjunto com os demais municípios metropolitanos. Não se pode pensar um modelo de gestão metropolitana tendo em vista que as prefeituras municipais só podem agir em seus limites territoriais.

Esta breve discussão sobre gestão é útil para perceber que a metrópole mesmo agregando vários municípios é pensada e planejada de forma fragmentada pelos governos, quando “o pensamento articulado e especializado da gestão pública regional parece sempre perder espaço para o oportunismo econômico ou político da ocasião.” (TSUKOMO, et al, 2013, p.112). No entanto, como o foco da pesquisa aqui dissertada não é o da gestão

² Para a autora o Estado atua diretamente na produção do espaço ao influir nas “edificações e obras públicas, concessão à empresas privadas para exploração de serviços urbanos, elaboração e aplicação de leis, códigos de postura e planos diretores que vão disciplinando e organizando o espaço cidadão.” (COSTA, 2007, p. 52).

metropolitana não será dispensado maior esforço no debate do referido tema. Mas, compreende-se a relevância do mesmo para o entendimento da metrópole.

No tocante à Fortaleza, foi a partir da década de 1980 que ocorreu o extravasamento de funções da cidade polo para os municípios limítrofes, por meio de incentivos fiscais da Superintendência de Desenvolvimento do Nordeste (SUDENE) para atração de indústrias, da construção de conjuntos habitacionais financiados pelo Banco Nacional de Habitação (BNH) e da expansão do turismo e da vilegiatura no litoral metropolitano. Na mesma década, Tasso Jereissati, empresário e então líder do Centro Industrial do Ceará (CIC), assume o governo do estado e passa a geri-lo como uma empresa e prepara o estado para competir com outros territórios, visando atrair novos empreendimentos. Os investimentos da SUDENE, do BNH e a nova racionalidade do governo do estado proporcionaram condições para expansão da malha urbana da capital em direção aos municípios vizinhos, porém, sem a presença de órgãos de planejamento metropolitano. Neste sentido, o processo de metropolização de Fortaleza é favorecido por meio dos incentivos do Estado, seja na esfera nível federal ou estadual, mas sem uma gestão integrada dos municípios.

O status de RM lhe foi atribuído antes que esta cidade fosse, de fato, uma metrópole e se expandisse para os municípios que formaram o primeiro recorte metropolitano, no caso Caucaia, Maranguape, Pacatuba e Aquiraz, além de Fortaleza. Para Silva (2009), “no que tange à realidade socioespacial, significa dizer que sua institucionalização deu-se antes que o processo de metropolização se manifestasse.” (p.15). Para Accioly (2008)

Conforme os estudos de polarização e integração realizados pelo Plandirf em 1972, até aquele momento não se comprovava ainda um fenômeno de metropolização em Fortaleza, pois inexistiam indícios de conurbação, complementaridade nas relações econômicas intermunicipais, movimentos pendulares e continuidade da mancha urbana entre os municípios. Do mesmo modo que em Belém e em Porto Alegre, a institucionalização da RMF ocorreu com fins preventivos, configurando-se como uma “metropolização antecipada”, com reflexos no fenômeno de metropolização destas cidades. (p.90)

Para a autora, a institucionalização da RMF foi fator fundamental para a expansão da malha urbana da capital para os municípios limítrofes e conseqüentemente para que esta se formasse de fato e não existisse, apenas, amparada por lei. De acordo com Balbim et al (2011)

[...] a formação das metrópoles decorre da intensificação do processo de urbanização e reflete o desenvolvimento de pelo menos um núcleo urbano (cidade nuclear), em torno do qual se desenvolvem outros núcleos urbanos a ele articulados, integrados e finalmente conurbados. (p.151).

A cidade principal de uma região, denominada de metrópole, caracteriza-se como espaço concentrador de atividades complexas, sedes de corporações, ou em outras palavras um nó de comando e coordenação de uma rede urbana, que não se destaca, apenas, pelo número de habitantes e o tamanho do PIB, mas também pela diversidade de funções que desempenha, possibilitando relações com outros espaços (RIBEIRO, 2009), em vários casos, relações de dependência. A metrópole também se caracteriza por ser o local de concentração da pobreza, influenciar na rarefação rural, e na concentração das atividades econômicas modernas (SANTOS, 1993).

Compreende-se que a metropolização não se configura como um fenômeno isolado, ela consiste em “um processo histórico que expressa à estrutura, a forma e a dinâmica socioespacial de um território e que assume algumas feições particulares no capitalismo.” (BALBIM, et al, 2011, p.151). Neste ponto de vista, devido ao fato do referido modo de produção ter abrangido todo o globo, o processo de metropolização possuirá características semelhantes em todo o planeta. No entanto, não se pode desconsiderar as especificidades locais que correspondem “à história do país onde se encontram e à sua própria história local.” (SANTOS, 1990, p.9). Para Amora (1999), os efeitos da modernização ocorrem de forma diferenciada no espaço, o que possibilita a geração de metrópoles distintas dentro de um mesmo país, como é o caso das metrópoles brasileiras.

Além dos conceitos de metrópole, região metropolitana, vale destacar o de área metropolitana. Segundo Ribeiro:

Corresponde à mancha de ocupação contínua ou descontínua diretamente polarizada por uma metrópole, onde se realizam as maiores intensidades de fluxos e as maiores densidades de população e atividades, desenvolvendo municípios com alto grau de integração ou englobando parcialmente ou inteiramente apenas a área do município central. (RIBEIRO, 2009, p. 3)

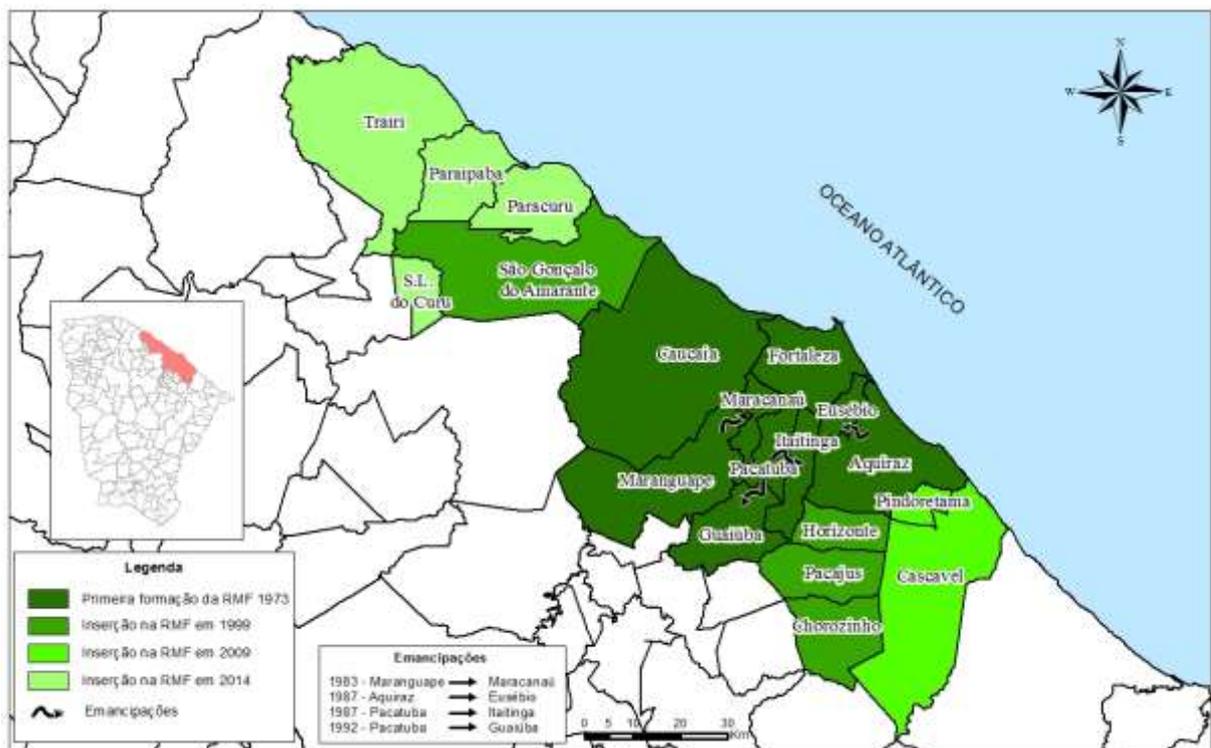
Portanto, nem todos os municípios integrantes das RM estão vinculados à dinâmica metropolitana, ou seja, a área metropolitana, que corresponde aos municípios que de alguma forma se integram a metrópole. Isso ocorre, pois as RM são definidas por lei, correspondendo, em alguns casos, à vontades e interesses políticos. Atualmente, na RMF, após várias emancipações de distritos e incorporações de municípios à citada região (Mapa

02), é possível identificar espaços que estão integrados à dinâmica metropolitana, formando a área metropolitana de Fortaleza e outros que compõem a região por fatores políticos.

A RMF, institucionalizada em 1973, era composta por cinco municípios citados anteriormente. Dois fatores contribuíram para que a esta região chegasse aos atuais dezenove municípios: 1º- emancipação de distritos e 2º- incorporação de novos municípios. No primeiro fator se enquadram: Maracanaú, emancipado de Maranguape, em 1983, Eusébio, emancipado de Aquiraz, em 1987, Guaiúba e Itaitinga, emancipados de Pacatuba, em 1987 e 1992 respectivamente. Os municípios incorporados à RMF foram: São Gonçalo do Amarante, Pacajus, Horizonte e Chorozinho, em 1999; Cascavel e Pindoretama, em 2009. E, em setembro de 2014, Paracuru, Paraipaba, Trairi e São Luís do Curu também foram incluídos na RMF (Mapa 2).

Embora se saiba que o critério político é muito forte na inclusão de novos municípios a RM, os processos econômicos promotores da integração metropolitana também são levados em consideração, por mais que ainda sejam incipientes.

Mapa 2 - Ano de inserção dos municípios na RMF.



Fonte: Elaborado pelo autor.

A atividade industrial, fundamental para integração metropolitana, foi acompanhada pela construção de conjuntos habitacionais na RMF. O setor fabril que se concentrava em Fortaleza, se desloca para o Maracanaú, e posteriormente outras instalações se fixam em Caucaia, Eusébio e no corredor industrial ao longo da BR-116, nos municípios de Horizonte e Pacajus. A instalação do Complexo Industrial e Portuário do Pecém (CIPP) no município de São Gonçalo do Amarante (SGA) tem ampliado a atividade industrial, no entanto, ainda de forma tímida, tendo em vista que se projetam maiores impactos com a atração de empreendimentos após a instalação da Siderúrgica e da Refinaria, que funcionarão como âncoras para outras empresas.

O estudo Pacto Pelo Pecém, elaborado pela Câmara de Altos Estudos da Assembleia Legislativa do Ceará, realizou diagnóstico sobre a área afetada pelo CIPP e constatou que parte da força de trabalho para as obras do complexo industrial e do porto é oriunda de Paracuru, Paraipaba e São Luis do Curu, além de Pentecoste e Itapipoca, aumentando o movimento pendular em direção ao Pecém. Isto justifica, em parte, a anexação de Paracuru, Paraipaba, Trairi e São Luís do Curu à RMF, localizados na zona oeste, próximos ao CIPP. Pergunta-se, o CIPP estaria contribuindo na dinâmica metropolitana e promovendo a integração entre esses municípios, ainda de forma incipiente?

Atualmente, ao longo da rodovia CE-085, que liga Fortaleza ao litoral oeste do estado, estão sendo implantados novos empreendimentos. Segundo os corretores imobiliários entrevistados há uma tendência para que os loteamentos e condomínios sigam a rodovia em direção a Paracuru. De acordo com um dos entrevistados³ algumas empresas iniciaram a compra de terrenos em Paracuru e às margens da rodovia.

Os municípios litorâneos da RMF se integram à dinâmica metropolitana a partir das atividades de turismo e veraneio, que se difundiram para outras áreas ainda na década de 1970 e se intensificaram com o Programa de Desenvolvimento do Turismo (PRODETUR), na década de 1990, após os investimentos em infraestrutura, favorecendo o setor imobiliário. Caucaia e Aquiraz, municípios limítrofes à Fortaleza, foram os primeiros a absorver as citadas atividades. Posteriormente SGA e Cascavel também se configuraram como um destino do veraneio e do turismo na RMF. A expansão do setor imobiliário também tem contribuído para ampliar a área metropolitana, principalmente no litoral e municípios mais próximos à capital.

³ Entrevista com corretor imobiliário do loteamento Portucale realizada em abril de 2014.

No tópico seguinte serão analisados dados de população e PIB com objetivo de identificar os municípios que se integram ou não à RMF e constatar como Caucaia e SGA se relacionam com a metrópole, buscando possíveis transformações ocorridas na última década.

2.2. Indicadores econômicos e integração à dinâmica metropolitana

A integração metropolitana não ocorre de forma homogênea na RM, mas é concentrada em algumas áreas em razão da infraestrutura, da presença de serviços e das atividades econômicas e se expressa pelo grau de urbanização dos municípios, número de empregos existentes e movimento pendular. Compreende-se que o processo de integração metropolitana se inicia a partir das questões econômicas, no qual “a mobilidade de capitais para os lugares de maior retorno dos investimentos determina conseqüentemente, uma mobilidade da população que procura trabalho e residência, ou seja, reprodução de sua força de trabalho.” (ARAÚJO e CARLEIAL, 2002, p. 2). Neste sentido, a concentração de capital em determinados espaços atrai população e possibilita processos sociais e espaciais.

Para analisar a integração metropolitana na RMF e destacar as transformações econômicas e sociais ocorridas na RMF, foram utilizados dados do PIB de 2000 e 2010. De acordo com Cintra *et al* (2012), a análise do “Produto Interno Bruto (PIB) permite uma aproximação da posição dos municípios na dinâmica econômica da aglomeração. Quanto maior a participação, maior a integração na dinâmica da economia regional.” (p. 11). Os dados de empregos existentes por setores da economia foram utilizados para reforçar este dinamismo.

Os dados de pessoas que trabalham ou estudam, entrada e saída pendular apontam os municípios com maior dinâmica econômica e a força polarizadora da metrópole. Para Cintra *et al* (2012), o movimento pendular é

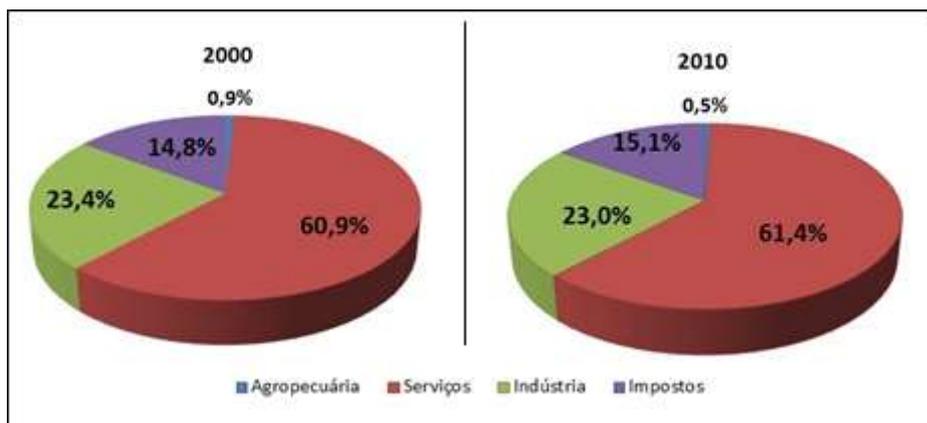
a dimensão que mais remete à ideia de integração, e a análise dos volumes permite tomar a dimensão do tamanho desses fluxos. Os volumes de entrada mostram centralidades, reforçando os polos ou contrapondo-os ao apontar a ocorrência de subcentros regionais. Já os volumes de saída mostram a situação de dependência em relação aos polos ou subcentros. (p. 12)

A mobilidade do capital é acompanhada pela mobilidade populacional, que nos espaços metropolitanos, tende a se deslocar para os espaços com maior dinâmica econômica. Neste sentido, os espaços que apresentam melhor acessibilidade terão maior integração à

dinâmica metropolitana. Foram utilizados dados referentes às linhas de ônibus, trens e metrô metropolitanos com intuito de contribuir para a análise da integração entre os municípios da RMF.

O PIB da RMF tem como principal componente o setor de serviços contribuindo com 61,4%, sendo seguido pelas atividades industriais com 23%, os impostos arrecadados com 15,1% e a agropecuária com 0,5%. No período entre 2000 e 2010 houve poucas mudanças em relação à composição do PIB metropolitano. As porcentagens dos referidos setores, praticamente, mantiveram-se iguais aos da década anterior (Gráfico 1). Os setores da Agropecuária e da Indústria tiveram redução de 0,4%, enquanto a arrecadação de impostos e o setor de serviços ampliaram sua participação na composição do PIB metropolitano em 0,3% e 0,5%, respectivamente.

Gráfico 1 - PIB da RMF por setores da economia em 2000 e 2010.



Fonte: IBGE, 2000 e 2010.

Ainda que na última década não tenham ocorrido grandes alterações na composição do PIB metropolitano, ele passou de R\$ 14,7 bi, em 2000, para R\$ 50,6 bi, em 2010⁴. O PIB metropolitano em 2000 representava 65,7% do PIB do estado do Ceará, passando para 67,5%, em 2010. O citado crescimento demonstra a dinamização da economia metropolitana nas últimas décadas, que foi impulsionada pelas políticas públicas de desenvolvimento econômico.

A dinamização da economia em alguns espaços da RMF possibilitou maior integração à dinâmica metropolitana. Este item foi preparado com base nos dados utilizados

⁴ Mesmo considerando a inflação entre 2000 e 2010, o crescimento do PIB da RMF é elevado. Isso se expressa no aumento da participação metropolitana no PIB do Ceará (1,8%).

pela rede de pesquisa Observatório das Metrópoles⁵ para elaboração do índice de integração à dinâmica metropolitana e nas análises realizadas por Costa e Amora (2014) para RMF. Nesta RM, foram encontrados apenas quatro níveis (muito alto, alto, médio e baixo), não existindo nenhum município no nível altíssimo. Dados a respeito de transporte público como linhas de ônibus, metrô e trem, também foram utilizados para explicar a maior ou menor integração metropolitana na RMF.

Fortaleza concentra a maior parcela do PIB, da população e dos empregos existentes na RMF. A capital cearense, que no início do século XVIII praticamente não possuía importância na rede urbana do estado e tinha suas funções reduzidas a centro administrativo, apoio logístico à navegação e local estratégico para a defesa do território, passa a participar de forma mais ativa da economia do estado a partir de meados do século XIX, quando seu porto ganha maior notoriedade no espaço cearense. Neste período, a capital incorpora novas funções, como a coleta da produção regional (algodão, couro, peles, óleos vegetais) e a distribuição de produtos importados (AMORA e COSTA, 2007). A canalização de investimentos, por parte do império, para as capitais das províncias também beneficiou Fortaleza. No final do século XIX e início do XX a construção de estradas de ferro ligando os principais espaços produtores à capital fortaleceu sua centralidade.

Dentre os aspectos que contribuíram para a grande concentração, tanto de capital quanto de população em Fortaleza, estão os investimentos da SUDENE, nos quais entre o período de 1960 e 1971, dos 112 projetos aprovados por esta agência para o Ceará, 72 (64%) foram para a capital, chegando a corresponder a mais 80% do valor total dos investimentos direcionados para o estado (SOUZA, 2009).

Diferente dos demais setores, nos quais Fortaleza reduziu sua participação em relação à RMF, no setor industrial ocorreu o contrário. Em 2010, a capital correspondeu a 58,6% das riquezas geradas pela indústria, aumentando em 1,7% em relação à década anterior, apesar das sucessivas tentativas, por parte do Estado, de descentralizar as atividades industriais da capital. Quanto aos empregos, as indústrias de transformação e da construção civil são as principais criadoras de postos de trabalho. No primeiro, dos 87.459 empregos, 39.257 estão relacionados à indústria têxtil, no qual Fortaleza é um polo regional. As indústrias de alimentos e bebidas geram 20.673 empregos. Na capital, o setor da construção

⁵ Os dados utilizados foram: população, área, população urbana, grau de urbanização, densidade demográfica dos setores censitários mais populosos, PIB, população ocupada em atividades não agrícolas, renda domiciliar, movimento de pessoas para trabalho e estudo, presença de portos e aeroportos.

civil concentra 63.611 postos de trabalho, devido a grande quantidade de obras públicas, ao setor imobiliário com a construção de moradias e de grandes equipamentos privados, como os *shoppings centers*.

Atualmente, Fortaleza detém 80,5% da parcela do PIB de serviços da RMF (tabela 1). Apesar da redução da participação neste setor da economia metropolitana em relação à década anterior (83,2%), ainda há grande concentração de serviços em Fortaleza. Dos 397.00 empregos gerados na RMF por este setor, a capital detém 351.434. Os serviços relacionados ao comércio e administração, valores imobiliários e serviços técnicos são os que possuem a maior quantidade de empregos 120.872. Dos 173.530 postos de trabalho relacionados ao comércio⁶, 143.717 estão na capital (tabela 2).

Tabela 1- Comparação do PIB dos municípios metropolitanos entre 2000 e 2010.

Município	PIB 2000 bi (R\$)	Agropecuária (%)	Serviços (%)	Indústria (%)	Impostos (%)	PIB 2010 bi (R\$)	Agropecuária (%)	Serviços (%)	Indústria (%)	Impostos (%)
Aquiraz	0,197	11,57	1,00	1,91	1,53	0,682	11,66	1,02	2,22	0,99
Cascavel ⁷	0,164	10,74	0,90	1,80	0,71	0,447	10,12	0,83	1,09	0,45
Caucaia	0,612	13,00	4,23	4,41	3,25	2,597	12,54	4,90	6,47	3,79
Chorozinho	0,029	4,40	0,30	0,14	0,06	0,090	3,60	0,20	0,10	0,06
Eusébio	0,303	2,60	1,25	4,36	2,09	1,271	2,32	1,35	5,01	3,45
Fortaleza	11,146	14,30	82,23	56,69	76,88	37,106	13,30	80,86	58,43	67,45
Guaiúba	0,023	3,07	0,18	0,07	0,02	0,100	3,33	0,23	0,14	0,07
Horizonte	0,234	5,06	0,82	3,53	1,86	0,995	7,34	1,21	3,70	2,22
Itaitinga	0,041	1,11	0,43	0,21	0,11	0,183	1,05	0,38	0,38	0,23
Maracanaú	1,346	1,30	5,04	19,50	10,00	4,100	1,19	5,35	15,63	8,06
Maranguape	0,202	11,26	1,25	1,74	1,05	0,753	10,75	1,22	2,20	1,19
Pacajus	0,246	6,83	0,95	3,67	1,40	0,514	8,63	0,85	1,52	0,67
Pacatuba	0,133	2,16	0,76	1,50	0,90	0,554	2,12	0,80	1,86	1,12
Pindoretama ⁸	0,022	3,28	0,16	0,07	0,05	0,090	3,82	0,20	0,11	0,07
SGA	0,063	9,32	0,50	0,40	0,09	1,117	8,23	0,60	1,14	10,18
TOTAL	14,766	100%	100%	100%	100%	50,605	100%	100%	100%	100%

Fonte: IBGE, 2000 e 2010.

As atividades agropecuárias reduziram a participação no PIB metropolitano. Em 2000, era responsável por 0,9% do PIB da RMF, reduzindo para 0,5 em 2010. Fortaleza, apesar de ter predomínio de atividades urbanas, contribui com 13,30% neste setor, que gera 2.389 empregos. As granjas, em destaque a Granja Regina, são responsáveis pelo grande número de postos de trabalho do setor primário na capital.

⁶ O PIB do setor de serviços abrange as riquezas produzidas a partir das atividades de comércio e serviços.

⁷ No período do censo de 2000 o município de Cascavel não fazia parte da RMF.

⁸ No período do censo de 2000 o município de Pindoretama não fazia parte da RMF.

Tabela 2 - Empregos existentes nos municípios da RMF⁹.

Município	Extrat. mineral	Indústria de transf.	Serviços ind. de utilidade pública	Const. civil	Comércio	Serviços	Agropecuária	Total	Porcentagem
Aquiraz	43	4.209	81	732	1.779	5.574	1.122	13.540	1,60%
Cascavel	---	1.401	---	71	1.330	833	949	4.584	0,54%
Caucaia	925	10.604	316	3.946	6.728	6.991	231	29.741	3,53%
Chorozinho	27	494	---	---	90	101	9	721	0,08%
Eusébio	161	12.855	225	3.874	2.421	17.182	138	36.856	4,40%
Fortaleza	316	87.459	420	63.611	143.917	351.434	2.389	649.546	77,08%
Guaiúba	1	232	---	7	206	485	529	1.460	0,20%
Horizonte	---	13.288	4	1.092	1.340	902	589	17.216	2,04%
Itaitinga	131	1.112	---	351	552	788	23	2.957	0,35%
Maracanaú	197	31.385	83	3.049	10.387	7.221	155	52.477	6,23%
Maranguape	---	5.328	13	502	1.293	2.331	842	10.309	1,22%
Pacajus	---	4.477	---	110	1.776	620	516	7.499	0,88%
Pacatuba	55	3.437	23	53	767	1.195	177	5.707	0,67%
Pindoretama	---	832	---	101	201	154	56	1.344	0,15%
S.G.Amarante	---	1.361	298	4.408	743	1.648	275	8.733	1,03%
Total	1.856	178.474	1.463	81.907	173.530	397.459	8.000	842.690	100%
Porcentagem	0,22%	21,18%	0,17%	9,72%	20,60%	47,16%	0,95%	100%	---

Fonte: Ministério do Trabalho – Caged, agosto de 2014.

Fortaleza possui papel de destaque na arrecadação de impostos com 67,4% do montante recebido na RMF, mesmo com redução de 9,4% entre 2000 e 2010. O porto do Mucuripe, o aeroporto internacional Pinto Martins e o grande número de indústrias contribuem para a grande arrecadação na capital.

A força polarizadora que a capital possui em relação a sua área de influência dificulta a diversificação da economia, sobretudo, dos municípios próximos. Fortaleza é o município da RMF que mais concentra empregos 649.546 e o que possui a maior entrada pendular, 141.491 pessoas (tabela 4) se deslocam para a capital para trabalhar ou estudar¹⁰. Neste contexto, os mesmos acabam por não gerar grandes receitas, se comparados a Fortaleza, e não dispõem de quantidades expressivas de empregos, à medida que o deslocamento para a capital é facilitada pelas rodovias que convergem para a mesma, pelas 136 linhas de ônibus que ligam os municípios metropolitanos à capital (tabela 3) e pelas linhas de trem e metrô metropolitanos.

⁹ O Ministério do Trabalho através do Cadastro Geral de Empregados e Desempregados divide os setores da economia em sete subáreas. A indústria é representada por: extrativo mineral, indústria de transformação, serviços industriais de utilidade pública e construção civil. O setor de serviços é representado pelos serviços e comércio. O setor agropecuário é o único que não é subdividido.

¹⁰ Fortaleza possui as principais instituições de ensino superior públicas e privadas da RMF: UFC, UECE, IFCE e UNIFOR. As prefeituras de municípios próximos como Aquiraz alugam ônibus que transportam estudantes diariamente para as universidades. Os principais colégios particulares da RMF também se situam na capital.

Tabela 3 - Origem-Destino das Linhas Intermunicipais Regulares e Complementares dos municípios da RMF.

ORIGEM/ DESTINO	Aquiraz	Cascavel	Caucaia	Chorozinho	Eusébio	Fortaleza	Guaiúba	Horizonte	Itaitinga	Maracanaú	Maranguape	Pacajus	Pacatuba	Pindoretama	S.G.Amarante
Aquiraz	--	4	0	0	6	5	0	0	0	0	0	0	0	6	0
Cascavel	4	--	0	0	3	24	0	0	2	0	0	0	0	22	0
Caucaia	0	0	--	0	0	17	0	0	0	0	0	0	0	0	5
Chorozinho	0	0	0	--	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0
Eusébio	6	3	0	0	--	13	0	0	2	2	0	0	1	4	0
Fortaleza	5	24	17	1	13	--	3	4	8	3	10	2	4	22	5
Guaiúba	0	0	0	0	0	3	--	0	0	0	0	0	3	0	0
Horizonte	0	0	0	1	0	4	0	--	0	0	0	2	0	0	0
Itaitinga	0	2	0	0	3	8	0	0	--	0	0	2	0	0	0
Maracanaú	0	0	0	0	2	3	0	0	0	--	3	0	0	0	0
Maranguape	0	0	0	0	0	10	0	0	0	3	--	0	0	0	0
Pacajus	0	0	0	1	0	2	0	2	0	0	0	--	0	0	0
Pacatuba	0	0	0	0	1	4	3	0	2	0	0	0	--	0	0
Pindoretama	6	22	0	0	4	22	0	0	0	0	0	0	0	--	0
S.G.Amarante	0	0	5	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	0	--

Fonte: Departamento Estadual de Transito – DETRAN-CE, 2014.

Maracanaú possui nível muito alto de integração à dinâmica metropolitana. É um dos municípios contíguos ao polo da RMF e a compõe desde sua institucionalização, em 1973. Maracanaú, antigo distrito de Maranguape, passa a se integrar à metrópole de forma mais marcante a partir da consolidação do Distrito Industrial de Fortaleza (DIF) e da construção de conjuntos habitacionais do BNH entre as décadas de 1970 e 1980. Dantas e Silva (2009) afirmam que as unidades habitacionais construídas tiveram os trabalhadores das indústrias como principal público. No entanto, inicialmente, foram ocupadas por pessoas que moravam e trabalhavam em Fortaleza, onde estava localizado o déficit habitacional mais representativo da RM.

Maracanaú, apesar de redução de 3,8% na participação do PIB industrial da RMF, ainda se mantém com 15,6%, perdendo, apenas, para a capital. O município gera 34.714 postos de trabalho. Destes, a maioria, 31.385, está relacionada à indústria de transformação, no qual, o setor têxtil é responsável por 12.940 postos de trabalho. Maracanaú é um dos cinco polos de confecções do Ceará criados pelo Sindicato da Indústria de Fiação e Tecelagem (SINDITÊXTIL-CE) e pela Federação das Indústrias do Estado do Ceará (FIEC). No DIF há diversas empresas do setor têxtil como a Jobek Textil Ltda, Jangadeiro Textil Ceará, Karsten Nordeste, TBM S/A, Textil União, dentre outras.

Tabela 4 - Dinâmica populacional dos municípios da RMF.

Município	População	Pessoas do município que trabalham ou estudam	Entrada pendular	Entrada pendular (%)	Saída pendular	Saída pendular (%)	Grau de urbanização (%)	Nível de integração
Aquiraz	72.628	50.187	3.379	6,73	7.414	14,77	92,37	Médio
Cascavel	66.142	46.662	1.990	4,26	3.660	7,84	84,90	Médio
Caucaia	325.441	240.060	6.146	2,56	61.705	25,70	89,18	Muito alto
Chorozinho	18.915	12.983	828	6,38	1.679	12,93	60,41	Baixo
Eusébio	46.033	35.471	6.664	18,79	6.384	18,00	100,00	Alto
Fortaleza	2.452.185	1.912.723	141.491	7,40	52.371	2,74	100,00	Polo
Guaiúba	24.091	38.387	675	4,16	2.008	12,36	78,36	Baixo
Horizonte	55.187	16.246	9.126	23,77	2.724	7,10	92,50	Alto
Itaitinga	35.817	22.413	1.933	8,62	4.610	20,57	99,30	Baixo
Maracanaú	209.057	151.385	19.591	12,94	29.734	19,64	99,31	Muito alto
Maranguape	113.561	76.838	3.678	4,79	8.076	10,51	76,00	Médio
Pacajus	61.838	45.984	2.079	4,52	7.746	16,85	81,95	Alto
Pacatuba	72.299	52.342	2.967	5,67	13.040	24,91	85,89	Médio
Pindoretama	18.683	12.948	787	6,08	1.605	12,39	60,38	Baixo
S.G.Amarante	43.890	32.018	3.494	10,91	2.020	6,31	65,02	Médio

Fonte: IBGE, 2010; Costa e Amora, 2014.

A implantação do DIF e a criação dos conjuntos habitacionais foram responsáveis pelo elevado grau de urbanização do município (90,31%), pelo grande movimento pendular, no qual 12,94% do total de pessoas que trabalham ou estudam em Maracanaú são provenientes de outros municípios, enquanto 19,64% da população ocupada faz o movimento inverso, principalmente para Fortaleza. Maracanaú possui três linhas de ônibus¹¹ regulares com destino a Fortaleza, uma delas com intervalo inferior a quinze minutos e é o único município metropolitano a ter ônibus circulando durante a madrugada, fazendo o trajeto em direção a Fortaleza. Além de possuir linha de metrô com tarifa de R\$ 2,20 e tempo de espera de trinta minutos.

No setor de serviços, Maracanaú é o segundo município em geração de riquezas, e apresentou variação positiva entre 2000 e 2010, chegando a 5,3% do PIB da RMF. Este município também é o segundo em número de empregos em serviços e comércio, 7.221 e 10.387 respectivamente. Com 8,0%, é o terceiro município que mais arrecada impostos na RMF devido à atividade industrial, principalmente no DIF.

Caucaia, que assim como Maracanaú é um município contíguo à Fortaleza, concentra 9% da população, perdendo apenas para a capital, e 5,1% do PIB metropolitano, ficando em terceiro lugar na RMF. A elevada população deste município se explica, em um primeiro plano, através de processo semelhante ao ocorrido em Maracanaú: a construção de conjuntos habitacionais. No entanto, esses estavam direcionados, em sua gênese à população

¹¹ Corresponde ao trajeto percorrido pelos ônibus.

de Fortaleza que compunha o déficit habitacional da capital, diferentemente do ocorrido em Maracanaú em que as residências eram direcionadas aos trabalhadores das indústrias.

A proximidade com a capital também foi fator fundamental para o crescimento de Caucaia, que assim como Maracanaú, apresenta grande movimento pendular, possuindo a maior saída pendular de pessoas para trabalho ou estudo, 61.705 (25,7%), enquanto, apenas, 6.146 (2,56%) fazem o movimento contrário. Ao todo, dezessete linhas de ônibus fazem o trajeto entre Fortaleza e Caucaia, das quais cinco possuem tempo de espera inferior a 15 minutos nos horários de maior movimento. Outras duas linhas têm tempo de espera de uma hora. Também existe uma linha de trem que faz o trajeto, além do projeto de transformá-la em metrô de superfície, com obras previstas para 2016.

Outro processo que contribui para o crescimento populacional está relacionado à conversão de segundas residências em primeiras (SILVEIRA, 2011). Este fato está associado à proximidade de Fortaleza e à desvalorização que parte do litoral de Caucaia está sofrendo devido ao avanço do mar. Destaca-se a localidade praiana de Icaraí, bastante conhecida nas décadas de 1980 e 1990 pelo veraneio. Com a geração de elevado número de postos de trabalho com a construção do CIPP, entre o município citado e SGA, os trabalhadores alugam ou compram residências na referida praia, que se tornaram mais baratas. Apesar de ser um dos municípios com maior integração com o polo metropolitano, ter processo de conturbação elevado e uma das economias mais diversificadas da RMF, Caucaia possui, apenas, o sexto maior grau de urbanização. Isso ocorre devido ao tamanho do município, o maior da RMF, com 1.228km².

Caucaia teve acréscimo considerável em seu PIB industrial, cerca de 2%, chegando a 6,4% em 2010, sendo o quarto colocado, ficando atrás da capital, Maracanaú e Eusébio. O setor extrativo mineral é o que possui maior número de empregos na RMF, que está relacionado às empresas de mineração localizadas ao longo da BR-222. No entanto, o setor industrial responsável pelo maior número de empregos é o de metalurgia, com 2.996 postos de trabalho. No município destacam-se duas grandes empresas do referido setor: Aço Cearense, que possui duas fábricas às margens da BR-222 e a Siderúrgica Latino-Americana (SILAT), recém-instalada no CIPP.

Eusébio, Horizonte e Pacajus possuem alto nível de integração à dinâmica metropolitana. O primeiro tem a quarta maior participação no PIB e a décima maior população da RMF. O setor industrial é o que possui maior representatividade na economia deste município e teve crescimento de 0,65 na participação na RMF entre a década de 2000 e

2010, passando de 4,36%, para 5,01%. Dos 17.115 empregos relacionados a este setor, 12.855 estão ligados à indústria de transformação, no qual 6.125 correspondem ao setor de alimentos e bebidas. A presença da Fábrica Fortaleza, maior unidade industrial de biscoitos e massas alimentícias da América Latina, é responsável pela elevada geração de empregos no citado setor.

Eusébio, apesar de ter o quarto maior PIB de serviços na RMF (1,35%), é responsável pela segunda maior geração de empregos neste setor (17.182). Os serviços relacionados ao comércio e administração de imóveis, valores imobiliários, segurança e serviços técnicos são responsáveis por 8.028 postos de trabalho. A expansão do setor imobiliário de condomínios e loteamentos de alto padrão explica a elevada geração de empregos neste subsetor.

Horizonte possui o sexto maior PIB da RMF. O setor industrial, o mais representativo do município, corresponde a 3,70% do PIB de atividades industriais da RMF e gera 13.288 empregos relacionados à indústria de transformação. A produção de calçados é responsável por 10.586 postos de trabalho, destaque para a fábrica Vulcabrás, uma das maiores produtoras do citado produto do Brasil. Este município também é o terceiro em entrada pendular de população, na qual 9.126 pessoas se dirigem ao município para trabalhar, recebendo trabalhadores não só de Fortaleza, mas também de municípios vizinhos. Possui quatro linhas de ônibus que fazem a ligação com Fortaleza, sendo duas com intervalo inferior a quinze minutos de espera.

Pacajus possui o nono maior PIB da RMF e tem na indústria a maior geradora de riquezas, com 1,52% do PIB metropolitano neste setor. A indústria de transformação é o principal responsável pela geração de empregos, com 4.477 postos de trabalho. O setor têxtil é responsável pela maior parcela de empregos (3.215), tendo destaque para a unidade industrial da Malwee, uma das maiores empresas do ramo têxtil do Brasil. Pacajus apresenta saída pendular (7.746), para estudo e trabalho, maior do que a entrada (2.079), em direção não só ao polo metropolitano, mas também a municípios vizinhos, como Horizonte.

São Gonçalo do Amarante (SGA) foi classificado com médio nível de integração à dinâmica metropolitana, e na última década apresentou considerável crescimento econômico. Em 2000, o PIB de SGA representava 0,40% da RMF, passando para 1,14% em 2010. O principal fator para este acréscimo foram os impostos arrecadados no município em decorrência da instalação do porto do Pecém. Em 2000, a participação na arrecadação correspondia a 0,9% e o município era o décimo primeiro neste quesito na RMF. Na década

seguinte, após a instalação do porto, a participação do município subiu para 10,1%, tornando-se o segundo neste setor da economia metropolitana.

O setor industrial apresentou acréscimo abaixo do esperado para o período, tendo em vista que as indústrias âncoras previstas para se instalarem no CIPP ainda estão em fase de instalação: a siderúrgica em estágio mais avançado e a refinaria ainda em fase de estudos de viabilidade técnica. A geração de empregos no setor industrial no município ocupa a quinta posição com 6.067 postos de trabalho, dos quais 4.408 estão na construção civil, perdendo apenas para Fortaleza. A construção da siderúrgica que resulta de investimentos das empresas Vale e das sul-coreanas Dongkuk e Posco, estimados em R\$ 5,1 bi, tem gerado diversos empregos, mais especificamente em Pecém, distrito de SGA, onde está situado o CIPP.

Com a elevada geração de empregos, outros setores começam a se desenvolver, como é o caso do setor de serviços e comércio que tiveram aumento considerável nos últimos anos e projetam crescimentos maiores para os próximos, sobretudo, após a inauguração da Companhia Siderúrgica do Pecém (CSP). Entretanto, atualmente a entrada pendular para trabalho e estudo (3.494) supera a saída (2.020), demonstrando que o município possui certa dinâmica econômica. Pecém, distrito no qual está situado o CIPP, já supera a sede municipal na oferta de serviços, sobretudo na educação superior. Neste distrito está localizada a única faculdade de SGA, a Ateneu, que possui cursos, que em sua maioria se destinam à formação de profissionais para atuar no CIPP, como de administração, gestão de recursos humanos, gestão portuária.

Os municípios de Aquiraz, Cascavel, Pacatuba e Maranguape também possuem médio nível de integração à dinâmica metropolitana. O primeiro possui o oitavo maior PIB e o sexto no setor de serviços e de indústria, representando 1,02% e 2,22% na RMF respectivamente. Os serviços geram a maior quantidade de empregos formais neste município, nos quais os relacionados a alojamento, alimentação, reparação e manutenção são responsáveis por 3.572 postos de trabalho. Aquiraz é um destino turístico do litoral cearense, onde há presença de vários hotéis, pousadas e restaurantes. O Beach Park, um dos maiores parques aquáticos do Brasil, é um dos responsáveis pela elevada geração de empregos neste setor. A saída de pessoas para trabalho e estudo (3.379) é superior à entrada (7.414).

Cascavel, um dos municípios com médio nível de integração à dinâmica metropolitana, possui o menor PIB (R\$ 0,447 bi). Os serviços são responsáveis pela maior parte da economia, que representa 0,83% do PIB metropolitano neste setor e pela geração de empregos do município (2.163). Destes 1.330 são provenientes do comércio. A saída pendular

(3.360) supera a entrada (1.990), demonstrando dependência na região. Cascavel é o município da RMF que tem o maior número de linhas de ônibus que fazem o percurso em direção à Fortaleza (24). No entanto, apenas a linha Fortaleza/Cascavel possui tempo de espera inferior a vinte minutos. As demais têm poucos horários durante a semana e se concentram nos finais de semana. Isso se dá pelo fluxo de turistas e veranistas para as praias de Cascavel (Caponga, Águas Belas e Barra Nova) e por causa das rodovias que cortam o município, principalmente a CE 040, e fazem a ligação com as localidades praianas do litoral oeste do estado, como Canoa Quebrada, em Aracati.

Pacatuba tem sua economia dividida entre os setores de indústria e de serviços. O primeiro é responsável pela maior quantidade de empregos, onde a indústria de transformação é responsável por 3.437. O subsetor têxtil gera 2.633 postos de trabalho, tendo fábricas de diversas empresas com destaque nacional como a Zanotti e a Marisol. A saída de população para trabalho e estudo é elevada (13.040), sendo a quarta maior da RMF demonstrando a dependência econômica do município.

Maranguape possui a quarta maior população da RMF (113.561) e o sétimo maior PIB (R\$ 0,753 bi). Os serviços possuem maior participação na composição deste, entretanto, as indústrias, sobretudo as de transformação, principalmente nos subsetores têxtil (2.070) e de calçados (1.938) geram a maior quantidade de empregos. Assim como os demais municípios com médio nível de integração à dinâmica metropolitana, com exceção de SGA, a saída pendular (8.076) supera a entrada (3.678). A ligação com Fortaleza é realizada por dez linhas de ônibus, no entanto, apenas três com intervalos entre quinze e trinta minutos durante os horários de maior movimento. As demais linhas possuem intervalos maiores e se dirigem para o interior do estado pela CE 065, que passa por Maranguape.

Os municípios que têm os menores PIBs da RMF, Itaitinga (R\$ 0,183 bi), Guaiúba (R\$ 0,100 bi), Chorozinho (R\$ 0,090 bi) e Pindoretama (R\$ 0,090 bi) correspondem aos que possuem baixo nível de integração à dinâmica metropolitana. A pouca dinamização da economia explica a baixa integração à metrópole, e em todos estes municípios a saída pendular supera a entrada. São os municípios com menor quantidade de linhas de ônibus com intervalos entre quinze e trinta minutos que se dirigem à Fortaleza. Apesar de Pindoretama ter vinte e duas linhas de ônibus, possui apenas uma linha com frequência inferior a trinta minutos. As demais operam com horários durante os finais de semana e se dirigem para as praias do litoral oeste do Ceará.

A expansão de atividades econômicas (industriais, portuárias, de turismo e lazer) de Fortaleza é responsável pela maior integração metropolitana de determinados municípios da RMF. Esta expansão não ocorre de forma homogênea, mas se materializa em vetores, que correspondem as rodovias que partem da capital.

2.3. Expansão de Fortaleza

A crise da agricultura, a concentração fundiária e os longos períodos de estiagem foram fatores preponderantes na intensificação das migrações campo-cidade no Ceará, tendo Fortaleza como principal destino, principalmente nos séculos XIX e XX. Vale ressaltar a inexpressividade econômica das cidades do interior do estado, que não eram capazes de atrair a população migrante do campo, fortalecendo assim, a capital do estado como principal destino dos migrantes (SOUZA, 2009).

A grande atração de população para Fortaleza fez com que sua malha urbana se expandisse. Costa (2007) destaca que a expansão da malha urbana de Fortaleza esteve diretamente relacionada ao aumento da população onde "o crescimento urbano é um processo espacial e demográfico. O aumento da população leva à expansão da malha urbana e ao seu adensamento. Esta expansão resulta de um entrelaçamento complexo de relações sociais e econômicas." (COSTA, 2007, p. 52). A autora afirma que a expansão do espaço urbano de Fortaleza é resultado de "processos sociais, políticos e econômicos que contribuíram para a hegemonia de Fortaleza no contexto cearense e da ação dos diferentes agentes produtores do espaço (poder público, setor privado e moradores)." (COSTA, 2007, p. 51).

O crescimento populacional é marcante desde metade da década de 1960 (tabela 5). Como foi citado anteriormente, o aumento da população da referida cidade esteve vinculado a vários processos, dentre eles destacam-se a geração de empregos, disponibilidade de serviços e, principalmente, as secas. Já na década de 1950, depois da seca de 1958, a população de Fortaleza quase que dobrou, tendo crescimento percentual de 90,50%.

Tabela 5- Crescimento populacional de Fortaleza e do Ceará: 1940 – 2010.

Ano	FORTALEZA				CEARÁ		
	Pop.	Intercensitário (%)	Intercensitário Absoluto	Part. no Ceará	Pop.	Intercensitário (%)	Intercensitário Absoluto
1940	180.185	-----	-----	8,61%	2.091.032	-----	-----
1950	270.169	49,90%	89.984	10,02%	2.695.450	58,50%	604.418
1960	514.813	90,50%	244.644	15,42%	3.337.856	28,90%	642.406
1970	857.980	66,60%	343.167	19,10%	4.491.590	23,80%	1.153.734
1980	1.307.611	52,40%	449.631	24,30%	5.380.432	34,50%	888.842
1991	1.767.637	35,00%	460.026	27,76%	6.366.647	19,70%	986.215
2000	2.141.402	21,10%	373.765	28,86%	7.417.402	18,30%	1.050.755
2010	2.452.185	12,60%	310.783	29,01%	8.452.381	16,50%	1.034.979

Fonte: IBGE, 2010.

Fortaleza, principal centro político, econômico, administrativo e cultural do estado, teve crescimento populacional marcante com a concentração de investimentos na indústria, comércio e serviços que geraram postos de trabalho e atraíram a população do interior do estado. Vale ressaltar que as secas e a concentração fundiária tiveram papel decisivo na expulsão da população do campo com baixo ou nenhum nível de estudos, que migravam para a capital e acabaram por ocupar áreas ambientalmente instáveis, como leitos de rios e lagoas. Souza (2009) lembra que esta população "chegando à cidade, contribui para a expansão das aglomerações faveladas que apresentaram amplo crescimento na capital" (p.15).

Analisando os dados populacionais de Fortaleza, é possível notar uma queda no crescimento intercensitário a partir da década de 1990. Existem várias possibilidades para explicar o referido fenômeno. A que será considerada é a própria expansão de Fortaleza para os municípios metropolitanos, que nas últimas décadas passaram a ter relevante acréscimo populacional, em destaque os municípios de Caucaia, Maracanaú e Maranguape, dividindo com Fortaleza o papel na captação da população migrante para a RMF.

Os referidos processos induziram o crescimento urbano de Fortaleza formando um padrão radioconcêntrico, no qual a expansão urbana ocorreu paralela às principais avenidas e rodovias da cidade que fazem a ligação com municípios vizinhos. Essas vias coincidem, em parte, com os antigos caminhos que faziam a ligação de Fortaleza com outros centros urbanos, como aponta Souza (2009)

através da densificação de construções ao longo das vias de penetração, antigos caminhos de Soure, Arronches e Aquiraz, originando as vias radiais, respectivamente, Avenidas Bezerra de Menezes - BR-222, Capistrano de Abreu - BR-020; Visconde do Rio Branco - BR-116. Desta forma associava-se à malha em xadrez um plano radioconcêntrico, que orientou a continuidade do processo de expansão urbana. (p.78)

Pode-se observar que parte dos atuais vetores de expansão da metrópole se refere a antigos caminhos do século XIX, que possuíam grande importância para o fluxo de pessoas e mercadorias entre Fortaleza e os municípios próximos. Para Bernal (2004) o padrão radioconcentrico da expansão metropolitana de Fortaleza “é responsável pela formação de imensos vazios inter-rádios ou áreas de baixa densidade populacional.” (p. 118). Reforça assim, o modelo de expansão que ocorre de forma descontínua no espaço metropolitano.

Para Clarck (1991) as metrópoles assumem o papel no crescimento da população urbana¹², se diferenciando do ocorrido em séculos passados em parte da Europa e América do Norte, onde o crescimento da população urbana estava associado ao aumento da quantidade de cidades. Na contemporaneidade, a própria metrópole se encarrega de atrair a população.

No entanto, não podemos compreender a expansão urbana¹³ apenas como um processo demográfico, pois é necessário levar em consideração outros aspectos, como a ação do Estado na produção do espaço. Este, ao implementar políticas públicas de desenvolvimento econômico, instalar equipamentos de grande porte, dotar o espaço de infraestrutura, legislar sobre uso e ocupação do solo, determinando o tamanho dos lotes, a possibilidade ou não de verticalização de determinada área, atua na expansão do tecido urbano da metrópole.

Em Fortaleza, o Estado agiu de forma determinante para a expansão da metrópole. Os investimentos no setor de turismo, com os programas de desenvolvimento desta atividade iniciados na segunda metade da década de 1990, induziram o crescimento da metrópole para os municípios litorâneos limítrofes, como foi o caso de Aquiraz no litoral Leste, e Caucaia e São Gonçalo do Amarante no litoral Oeste. A criação do Distrito Industrial em Maracanaú e dos conjuntos habitacionais neste município e em Caucaia foram ações do Estado que direcionaram o crescimento metropolitano. Os incentivos fiscais, tais como a isenção de

¹² “A proliferação de centros foi o processo predominante do crescimento urbano por toda a história, assim como o arsenal de centros urbanos foi acrescido continuamente sob forma de centros localizados nas áreas de povoamento em expansão. Esse processo de crescimento era generalizado no Reino Unido, no século dezessete, quando muitas cidades foram fundadas nas áreas desbravadas em Gales, Escócia e Nordeste, embora isso seja exemplificado mais claramente no século dezenove, na América do Norte, pela sucessão de assentamentos fundados nas ondas de expansão da fronteira para o oeste. O crescimento urbano, através do aumento no tamanho das cidades, é um fenômeno mais recente, e está associado com o enorme crescimento dos centros metropolitanos, que se verificou nos últimos cem anos. A predominância de cidades muito grandes é, de fato, um dos traços mais distintos dos sistemas urbanos modernos, tanto no mundo desenvolvido como no subdesenvolvido. Em 1900, 15 por cento da população mundial morava em cidades com mais de 100.000 habitantes; em 1980, 29 por cento.” (CLARCK, 1991, p.63)

¹³ Compreende-se que a expansão da malha urbana não significa apenas dos sistemas de objetos no espaço urbano. Lefebvre (ver data revolução urbana) além de citar os sistemas de objetos como constituinte do urbano também se refere aos sistemas de valores.

impostos, também foram fatores fundamentais para a instalação de indústrias ao longo da BR-116, principalmente entre os municípios de Horizonte e Pacatuba.

O setor privado igualmente deve ser levado em consideração na análise do processo de expansão metropolitana, às vezes agindo em conjunto com o Estado como no caso do corredor industrial citado anteriormente, no qual o poder público isentou as empresas do pagamento de impostos e, em alguns casos, até doou terrenos para as que desejassem se instalar no local. A construção dos conjuntos habitacionais, sobretudo com recursos do BNH, também se caracteriza como ação conjunta do setor privado com o Estado.

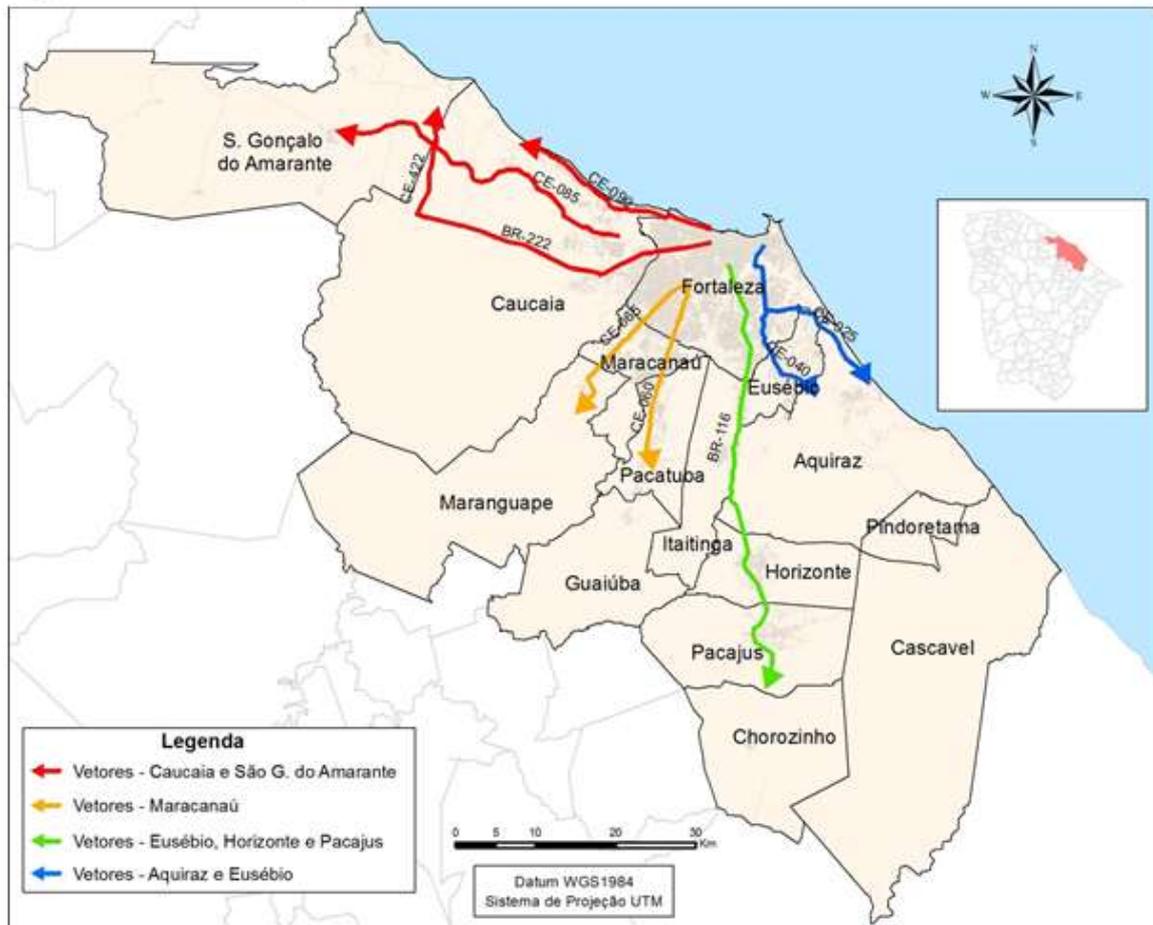
2.4. Vetores da expansão metropolitana

A expansão metropolitana de Fortaleza, de acordo com Costa (2007), ocorre de forma mais marcante a partir da descentralização de algumas atividades econômicas, que se realizavam na capital. “A centralização de riquezas e de população provocou a expansão da malha urbana, com transbordamento de funções (industrial, residencial, comercial etc.) para outros municípios da região metropolitana.” (COSTA, 2007, p. 52).

Estas funções associadas aos outros processos explanados anteriormente, direcionaram a expansão de Fortaleza para municípios vizinhos obedecendo a alguns vetores. (tabela 6).

A identificação desses vetores se apresenta como fundamental para realizar a análise do crescimento da metrópole, mas não significa que a mesma não possua outros pontos de expansão. Os esforços aqui despendidos foram no sentido de identificar os principais processos e agentes que induzem a expansão da malha urbana e realizar uma breve análise dos mesmos. Baseado nos autores (SMITH, 2001 apud. BERNAL, 2006; NOGUEIRA, 2011; SOUZA, 2007; 2009; COSTA, 1988; 2007, PEREIRA, 2006) foram identificados quatro vetores principais (mapa 3).

Mapa 3 - Vetores de Expansão da RMF.



Fonte: Elaborado pelo autor, com base em SMITH. BORGES, 2014.

Tabela 6 - Vetores de expansão da metrópole.

Vetor	Vias	Processos e agentes
1- Em direção a Maracanaú.	CE-065 (Av. Osório de Paiva) e CE-060 (Godofredo Maciel).	- Industrialização, com a implantação do Distrito Industrial de Maracanaú (1963) e a construção de conjuntos habitacionais por ação do Estado nas décadas de 1970 e 1980, com investimentos em infraestrutura e serviços.
2- Em direção a Eusébio, Horizonte e Pacajus.	BR-116.	- Industrialização, como resultado de políticas públicas de atração de investimentos privados com isenção de impostos e disponibilização de terreno e infraestrutura após a década de 1980.
3- Em direção a Eusébio e Aciraz.	CE-025 (Av. Maestro Lisboa) e CE-040 (Av. Washington Soares).	- Expansão do setor imobiliário de alto padrão para a zona leste de Fortaleza. - Ampliação das atividades de turismo e veraneio, favorecidos pelo PRODETUR, com abertura de vias e outras infraestruturas e serviços.
4- Em direção a Caucaia e São Gonçalo do Amarante.	CE-090 (Av. Leste/Oeste); BR-222 (Av. Bezerra de Menezes), CE 422 e CE-085.	- Expansão do veraneio e das atividades de turismo, sobretudo a partir dos investimentos do Prodetur na década de 1990, em infraestrutura viária e serviços. - Implantação do CIPP e ZPE, impactando o litoral oeste com atividades industriais, comerciais e de serviços. - construção e ampliação de rodovias: Rodovia CE-090 - eixo que liga Fortaleza às praias do litoral oeste. Rodovia BR-222 – eixo de expansão da atividade industrial, com presença de conjuntos habitacionais construídos com recursos do BNH, nas décadas de 1970 e 1980. Rodovia CE-085 - eixo de expansão de loteamentos e condomínios, com destaque Vila do Porto, Vila Cauipe, Boneville, Portucale, associados à dinâmica do CIPP.

FONTE: Organizado pelo autor a partir de: NOGUEIRA, 2011; SMITH, 2001; SOUZA, 2007; 2009; COSTA, 1988; 2007.

2.3.1. Eixo das CE-060 e 065: Maracanaú e Pacatuba

O primeiro eixo de expansão de Fortaleza para municípios vizinhos ocorreu, sobretudo, a partir da década de 1960, em direção ao município de Maracanaú. O citado crescimento ocorre inicialmente induzido por uma tentativa dos governos federal e estadual de descentralizar as atividades industriais da capital. Com isso, em 1963, é criado o DIF, localizado em Maracanaú, então distrito de Maranguape, mas em razão da falta de energia elétrica e de abastecimento de água, o DIF demorou a se consolidar. Somente na década de 1970 se instalam as primeiras indústrias, mas sua consolidação ocorrerá nas décadas de 1980 e 1990.

A criação do DIF, a proximidade física de Fortaleza com Maracanaú e a facilidade de acesso, através da linha Sul da ferrovia e de duas rodovias estaduais, as CE-060 e CE-065, fazendo a ligação entre os municípios citados, além da grande disponibilidade de terrenos e os incentivos fiscais foram alguns dos principais fatores que induziram a urbanização de Maracanaú. Além destes, as restrições à implantação indústrias poluidoras em Fortaleza, de acordo com Sousa Neto (2010) também influenciaram na instalação de indústrias no município.

Com a geração de diversos postos de empregos no município, o governo federal, por meio do BNH, inicia a construção de vários conjuntos habitacionais no município com intuito de atender a população atraída para trabalhar nas indústrias instaladas no DIF. Entretanto, grande parte das residências foi adquirida por moradores de Fortaleza, que dispunha de comprovação de renda para adquirir a casa própria.

Almeida (2005) afirma que os conjuntos habitacionais “totalizaram mais de 20.000 residências, ocasionando um salto no número de habitantes e, conseqüentemente, no processo de expansão urbana: de 37.844 habitantes em 1980, para 157.150 em 1991.” (p. 42). Cajazeira (2012) aponta que as taxas de crescimento populacional de Maracanaú têm seus maiores valores no período após a construção dos conjuntos habitacionais e do maior desenvolvimento do distrito industrial, entre os anos de 1980 e 1991.

A atividade industrial se estende em direção a Pacatuba, onde também foram implantados conjuntos habitacionais, tais como o Jeireissati dois. A última estação do metrô, a Vila das Flores, é em Pacatuba, sendo responsável pelo fluxo de pessoas entre o polo metropolitano e o citado município. Recentemente vários condomínios através do Programa Minha Casa, estão sendo construídos. Pacatuba também possui certo dinamismo no setor

industrial, sobretudo no setor de alimentos e bebidas, com destaque para a cervejaria Heineken, localizada às margens da CE - 060.

2.3.2. Eixo industrial BR 116: crescimento em direção a Eusébio, Horizonte e Pacajus

A posição geográfica de Eusébio, Horizonte e Pacajus teve papel fundamental na instalação de indústrias e na indução do crescimento metropolitano para os referidos municípios, sobretudo a partir do fim da década de 1980 e no decorrer da década seguinte. A BR 116, rodovia federal, proporciona fluidez à região ao fazer a ligação dos municípios citados com Fortaleza e possibilitar a ligação com o porto do Pecém através do quarto anel viário. A proximidade física com a capital Fortaleza também serviu como atrativo para a instalação das indústrias.

Nogueira (2011) alerta para o fato de que além da influência da posição geográfica outros fatores atraíram as indústrias para a região, no qual “as empresas instaladas nesses municípios, além de incentivos fiscais e financeiros, contaram com a disponibilidade de infraestrutura financiada pelo governo estadual (abastecimento de água, energia e sistema de comunicação).” (p. 39). Pereira Júnior (2003) igualmente destaca que "a chegada da indústria em Horizonte e Pacajus se deve, por um lado à presença abundante de mão-de-obra barata, aos benefícios fiscais e à intensa ação das lideranças políticas locais." (p.96).

Para Smith (2001, apud. Bernal 2004) o processo de expansão industrial para o citado eixo remete aos processos de mudanças produtivas ocorridas a partir da década de 1980, que implicaram em novos padrões de competição, e na crescente abertura do mercado brasileiro para o mercado internacional.

De acordo com Pereira Júnior (2003), o processo de expansão industrial, sobretudo para Horizonte e Pacajus, se caracterizava, na época, como a interiorização das atividades industriais, devido ao fato dos referidos municípios não integrarem a RMF. Apenas em 1999, esses passaram a incorporar a citada RM.

2.3.3. Eixo das CE-025 e 040 (Aquiraz e Eusébio): vilegiatura e setor imobiliário

A expansão de Fortaleza para os municípios de Aquiraz e Eusébio remete a dois processos. O primeiro relacionado à expansão da vilegiatura para as zonas de praia de Aquiraz, que teve o Beach Park (1989), maior parque aquático da América Latina, e os investimentos do governo do estado, principalmente no melhoramento das rodovias como principais indutores da expansão da vilegiatura e valorização dos terrenos na região. O segundo processo está associado à construção de loteamentos fechados e condomínios com padrão elevado.

A expansão da vilegiatura para Aquiraz, se desenvolveu no eixo rodoviário formado pela Av. Maestro Lisboa e a Rodovia CE – 021. Essa teve início a partir da década de 1970, Pereira (2006) associa esta expansão a processos ocorridos em Fortaleza e que tiveram rebatimentos no espaço litorâneo de Aquiraz. Para o autor

a formação de uma classe média em Fortaleza (funcionários públicos estaduais e federais, comerciantes e autônomos), a massificação do automóvel, a construção de uma infra-estrutura viária satisfatória e a relativa proximidade representariam elementos importantes para consolidar a valorização litorânea em Aquiraz, e consecutivamente, o aumento de segundas residências construídas no município. (p. 77)

As segundas residências em Aquiraz tinham, em sua grande maioria, como proprietários moradores de Fortaleza. Por isso, se torna importante para a compreensão da vilegiatura no referido município a análise de determinados processos ocorridos RMF.

A construção de loteamentos fechados e condomínios para a população mais abastada ocorrem, sobretudo, às margens da CE-040, continuação da Av. Washington Soares. De acordo com Nogueira (2011) "a disponibilidade de terrenos, a contiguidade com Fortaleza, e a proximidade com bairros valorizados da cidade-polo, associados à presença de uma vasta faixa de praia no município de Aquiraz, foram fatores que impulsionaram o setor imobiliário nesse vetor". (p. 41). No referido eixo estão localizados diversos empreendimentos como Alpha Ville Eusébio, Lagoa do Catu, Jardins Ibiza, Algarve Village, dentre outros.

Depois desta breve explanação acerca de três dos vetores de expansão da RMF, será dado um enfoque especial ao quarto vetor em direção aos municípios de Caucaia e São Gonçalo do Amarante, área desta pesquisa.

3. O CIPP E AS TRANSFORMAÇÕES NO LITORAL OESTE DA RMF

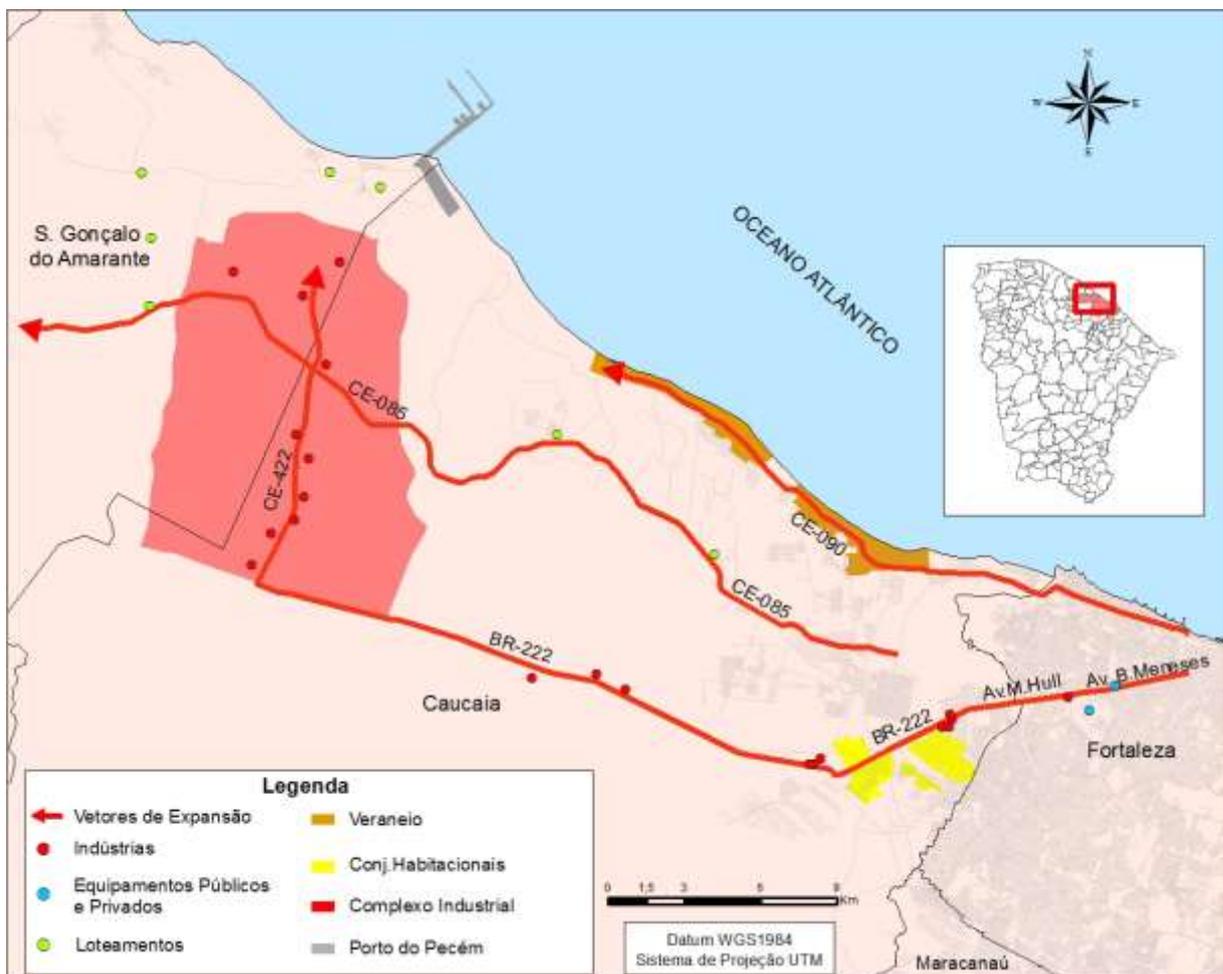
Este capítulo analisa a expansão urbana de Fortaleza para o litoral oeste da RMF, que antes estava relacionada à vilegiatura e as indústrias atraídas por meio dos incentivos da SUDENE. Na última década, a área passa por transformações após a implantação do CIPP. As praias de Caucaia e SGA, que eram utilizadas por veranistas nos finais de semana e feriados, foram transformadas em primeiras residências para trabalhadores do CIPP, significando a reinserção desta parcela do espaço da RMF, à dinâmica metropolitana. Isto não significa que a atividade de vilegiatura tenha sido extinta, porém se readapta e passa a conviver com novos processos, sobretudo o da industrialização.

A segunda parte do capítulo aborda os projetos modernizadores do Ceará, enfocando os planos de governo de Virgílio Távora, importante para o início da industrialização do estado; e do governo de Tasso Jereissati responsável por um outro tipo de inserção do Ceará na economia global, inaugurando uma nova forma de relação com o Estado. As políticas de incentivo ao turismo, agronegócio e, principalmente, a indústria foram responsáveis por transformações sensíveis no Ceará. Neste contexto se inicia a construção do CIPP, agregando projetos, como instalação de indústrias âncoras (siderúrgica) que estabelecessem cadeias produtivas complexas. Este empreendimento foi criado pelo Estado e responsável pela atração de investimentos milionários para o espaço metropolitano.

3.1. Expansão para o Oeste da RMF

O crescimento de Fortaleza em direção aos municípios de Caucaia e São Gonçalo do Amarante remete, inicialmente, a quatro processos: a instalação de indústrias e de grandes equipamentos públicos e privados no eixo rodoviário formado pelas Avenidas Bezerra de Menezes, Mister Hull e a rodovia BR-222, que liga Caucaia a Fortaleza; a construção de conjuntos habitacionais pelo BNH nas décadas de 1970 e 1980 no mesmo eixo rodoviário; a expansão da vilegiatura em direção à Caucaia, acompanhando a CE-090, destacando-se as praias de Icaraí e Cumbuco e, posteriormente para São Gonçalo do Amarante, nas praias de Pecém e Taíba; e por último a implantação do CIPP que provoca alterações neste vetor criado a partir da vilegiatura, favorecendo a abertura de loteamentos ao longo da CE-085 entre Caucaia e São Gonçalo do Amarante (mapa 4).

Mapa 4 - Vetores de Expansão para Caucaia e São Gonçalo do Amarante.



Fonte: Elaborado pelo autor.

O CIPP também alterou o vetor de expansão da BRR 222, provocando concentração de indústria ao encontrar a CE-422, em direção ao distrito do Pecém. Paralela a BR-222, na CE-085, foram abertos diversos loteamentos, gerando um novo vetor de expansão da metrópole.

A expansão de Fortaleza através do eixo rodoviário formado pelas avenidas Bezerra de Meneses, Mister Hull e BR-222 remonta ao início do século XX. A instalação da Escola de Agronomia (1918) no atual campus do Pici, às margens da Av. Mister Hull, se configura como um dos primeiros fixos que atraiu fluxos para esta área. Posteriormente, com a criação da Universidade Federal do Ceará (UFC), em 1954, e a construção do Campus do Pici na década de 1970, outros cursos são instalados, ampliando os fluxos e dinamizando este bairro.

A vegetação do campus e a proximidade com grande parte dos cursos da UFC valorizaram os terrenos próximos, que recentemente experimentam processo de intensa verticalização. Vários condomínios foram edificadas para atender à classe média, além de uma torre comercial. Nas proximidades do campus também foi construído o North Shopping (1991), que conta com cerca de 300 lojas e se caracteriza como um dos principais locais de lazer e consumo da população dos bairros vizinhos e do município de Caucaia.

Os prédios da Secretaria de Agricultura, atual de Desenvolvimento Agrário (SDA), e da Secretaria de Segurança Pública e Defesa Social (SSPDS), antiga sede do Centro de Preparação de Oficiais da Reserva (CPOR), foram construídos no início da década de 1920, ambas localizadas na Av. Bezerra de Meneses, também foram fixos importantes para a expansão de Fortaleza no referido eixo rodoviário.

A indústria também possui papel de destaque no processo de expansão neste eixo rodoviário. A Cia. de Óleo e Castanhas do Nordeste Cione (1963) localizada na Av. Mister Hull, possui cerca de 1.500 trabalhadores e é a quarta maior exportadora de castanha de caju do Brasil. A Aço Cearense Industrial Ltda. possui duas fábricas localizadas na BR-222, em Caucaia, que foram construídas em 1995. Esta empresa produz barras de ferro, tubos e lâminas inox que podem ser utilizadas tanto para a construção civil quanto para outras indústrias. A referida indústria gera mais de 2.400 empregos. Ambas as indústrias foram

viabilizadas a partir de incentivos fiscais da SUDENE. Várias outras indústrias também localizam-se na área¹⁴.

Outro processo que contribuiu para expansão urbana de Fortaleza acompanhando o citado eixo rodoviário foi a construção de conjuntos habitacionais, que segundo Costa (1988) se configurou como estratégia do capital imobiliário para incorporar novas áreas ao espaço urbano da cidade. Estes espaços não possuíam a mínima infraestrutura e eram distantes da área urbana, fazendo com que a expansão da cidade fosse direcionada para os conjuntos recém-criados. Ao analisar a instalação do conjunto habitacional Cidade 2000¹⁵ a referida autora afirma que “ao encaminhar quase 10 mil pessoas para uma área isolada, sem nenhuma infra-estrutura, o capital imobiliário transferiu para o poder público a responsabilidade de implantá-la. Este é um dos resultados da política habitacional do BNH.” (COSTA, 1988, p. 154).

Neste sentido, pode-se constatar que a lógica da política de construção de conjuntos habitacionais do BNH nas décadas de 1970 e 1980, na RMF, teve papel fundamental na expansão de Fortaleza em direção à Caucaia. Esses foram construídos em locais distantes, com pouca infraestrutura e serviços (colégios, creches, saneamento básico, espaços de lazer, postos de saúde, transporte público) e deixando grandes vazios, distantes da área urbana de Fortaleza, possibilitando que estes terrenos fossem especulados. Os referidos conjuntos habitacionais estão localizados, sobretudo, próximos a BR-222 que liga Caucaia a Fortaleza.

O eixo de expansão que segue a CE-090 tem como principal processo de ocupação a vilegiatura que se deslocou de Fortaleza para os municípios vizinhos, sobretudo na década de 1970. Dantas (2011) aponta alguns dos motivos que influenciaram na busca por outras praias: construção de vias, instalação de linhas telefônicas e de energia elétrica, popularização do carro e a busca por maior tranquilidade, à medida que as praias de Fortaleza iam sendo cada vez mais frequentadas pelas classes menos abastadas. O transporte público

¹⁴ Bonamezza gera 30 empregos, fabrica produtos alimentícios, principalmente biscoitos e macarrões. Artec, gera 24 empregos, fabrica blocos de concreto, estacas e postes. Icaner gera 214 empregos, trabalha com produtos alimentícios, principalmente com carne de charque e carne moída. Inbat gera 6 empregos, fabrica botões de alumínio. Marbosa gera 30 empregos, fabrica tijolos. Pyla Pedreira Yolita gera 100 empregos e fabrica brita e pedra de alvenaria. Cerâmica Campo Grande fabrica tijolos e telhas, gera 30 empregos. Cerâmica Campo Maior fabrica tijolos.

¹⁵ Compreende-se que o referido conjunto habitacional está localizado no setor leste de Fortaleza. O que se deseja buscar com a referida citação é compreensão dos impactos proporcionados pelos empreendimentos do BNH. No qual, o estudo de Costa (1988) é fundamental.

para os municípios litorâneos vizinhos ainda era muito precário, o que garantia mais isolamento aos vilegiaturistas.

Inicialmente, as praias que se destacaram no litoral Oeste foram as do município de Caucaia: Cumbuco e Icaraí. Posteriormente, as praias de São Gonçalo do Amarante também foram utilizadas para o veraneio, principalmente Pecém e Taíba. O padrão de ocupação paralelo à linha de costa é comum nas referidas praias, que passaram a dispor de pequenos comércios para atender os vilegiaturistas. A sazonalidade da referida atividade, à medida que esta população só utiliza as segundas residências nos finais de semana, feriados e férias, não beneficia o desenvolvimento e diversificação dos serviços nas localidades praianas.

Os investimentos do PRODETUR, a partir da segunda metade da década de 1990, proporcionaram maior visibilidade e melhor infraestrutura às praias do Oeste metropolitano. Conseqüentemente a vilegiatura se beneficiou das obras do referido programa e se intensificou na região, que era local de descanso da classe média de Fortaleza. Com a implantação de linhas de ônibus partindo da capital para, principalmente, a praia de Icaraí, a população menos abastada também começa a utilizar a referida como local de lazer. Enquanto a praia de Cumbuco continua sendo destino da classe média.

Outro processo que influencia na desvalorização da praia do Icaraí é o avanço do mar causado pelos sucessivos barramentos construídos no litoral de Fortaleza. O primeiro molhe construído na capital foi na ponta do Mucuripe, no fim da década de 1930 e início de 1940. Como consequência o mar começou a avançar na praia de Iracema, onde para conter o avanço do mar, também foram construídos outros molhes, além do aterro. Com isso, o problema do avanço do mar foi sendo transferido para as praias do município vizinho, de Caucaia.

Notícias em jornais são frequentes sobre o processo ocorrido em Icaraí, no qual enfatizam as consequências da alteração da dinâmica costeira e do afastamento dos banhistas: “o crescente avanço do mar na Praia de Icaraí, localizada no município de Caucaia e distante cerca de 20 Km da Capital, tem deteriorado o litoral, afastando banhistas e moradores.”¹⁶ Várias casas, barracas de praia e a avenida litorânea já foram danificadas.

¹⁶ AVANÇO do mar causa destruição na Praia do Icaraí. **Diário do Nordeste**, Fortaleza, 24 novembro 2013. Disponível em <<http://diariodonordeste.globo.com/materia.asp?codigo=1341972>>. Acesso em: 10 dezembro 2013.

A desvalorização da praia do Icaraí atingiu o setor imobiliário. Os preços das residências teve queda sensível, assim como os preços dos aluguéis. Aos poucos a praia do Icaraí, um dos principais destinos dos vilegiaturistas na RMF, vai incorporando novas funções, com as segundas residências se transformando em primeira. Com a construção do porto do Pecém no fim da década de 1990 e início da década de 2000, foram gerados diversos postos de trabalho, inicialmente ligados à construção civil. A proximidade de Pecém com Icaraí, aliado a disponibilidade de imóveis com preços reduzidos devido à desvalorização citada anteriormente, possibilitou que trabalhadores se instalassem no Icaraí. Silveira (2011) aponta a intensificação do processo de conversão de segundas residências em primeiras como marcante na referida localidade e alerta para a influência do CIPP no referido processo.

3.2. Planejamento no Ceará e o projeto do CIPP

A necessidade de se planejar as ações do Estado surge no decorrer do século XIX, sobretudo após a segunda revolução industrial, na década de 1860. É neste período que o crescimento econômico mundial passa a ser mais acelerado e ocorre, de acordo com as regras do mercado, sem que haja direcionamentos prévios por parte do Estado.

Porém, é apenas nos anos 1920 que surge o planejamento com a necessidade, ainda que embrionária, de compatibilizar o crescimento econômico com ganhos sociais. Os primeiros planos como instrumento de mudança tanto econômica quanto social surgem na União Soviética. Já nas economias de mercado o marco é a crise de 1929, que levou os países capitalistas a pensarem suas ações, principalmente na economia. Na América Latina, o planejamento passa a ocorrer após a criação da Comissão para a América Latina (CEPAL). Para Lima (2008), “com a CEPAL, vem o pensamento crítico, que mostra a necessidade de se adotar o planejamento estatal para se superar a industrialização ‘espontânea’ e pouco diversificada do continente latino-americano.” (p.208).

No Brasil, os primeiros esforços para se pensar o planejamento, surgem com a criação do Instituto de Obras Contra as Secas (IOCS), posteriormente Departamento Nacional de Obras Contra as Secas (DNOCS). As ações deste órgão estatal se limitavam a questões da seca na região Nordeste do Brasil, não se configurando como uma ação de se definir diretrizes

mais amplas e em áreas diversas. Para grande maioria dos autores, o planejamento, no Brasil, tem início entre os anos de 1949 e 1951, com o plano SALTE¹⁷.

O planejamento das ações do governo no Ceará tem início na década de 1960, no governo de Virgílio Távora. O quadro encontrado pelo citado governador era preocupante. O estado possuía economia baseada na agropecuária, com produtos com pouco beneficiamento e baixo valor agregado. Este setor da economia respondia por 45% do PIB estadual, no qual 72% deste montante advinham das lavouras, onde a cultura do algodão representava 39,5%. O resto da produção agropecuária dividia-se entre a criação de animais e seus derivados (22%) e o extrativismo (6%). Não era apenas a economia que estava baseada no campo, a maior parte da população do estado (66%) também vivia no meio rural.

Neste contexto, tanto a economia do estado, quanto a maior parte de sua população estavam à mercê das dificuldades impostas pelo meio sertanejo: irregularidade climática, solos com baixa fertilidade natural, alta susceptibilidade à erosão, além do baixo nível de investimentos. As secas constantemente assolavam o estado, devastando as plantações, matando de sede e de fome as criações e parte da população sertaneja. Outra parcela da população migrava para os grandes centros econômicos do país ou para a capital do estado. No decorrer do século XX, Fortaleza teve grande crescimento populacional, o que acarretou na expansão de sua malha urbana, surgimento de favelas e aumento dos índices de desemprego.

A industrialização passa a ser o mote principal para a geração de emprego e o crescimento econômico do estado. De acordo com Lima (2008)

a industrialização, como ação intencional do governo, é, portanto, recente, de modo que, nos últimos quatro séculos, o Ceará se apresenta, noventa por cento desse tempo, como produto do gado, do algodão e das secas periódicas, em que a sorte, ou o azar, do cearense reside no meio rural, dirigido pelas vicissitudes da natureza e do comércio internacional. (p. 231).

O governo de Parsifal Barroso, que antecedeu o de Virgílio Távora, dá um passo importante para a industrialização do estado e facilita as ações do seu sucessor. Durante o citado governo é criada a Companhia de Eletrificação do Ceará e iniciada a construção das linhas de transmissão de energia de Paulo Afonso, na Bahia, para o Ceará. Em 1963, Virgílio

¹⁷ O plano SALTE (Saúde, Alimentação, Transporte e Energia) foi elaborado por Eurico Gaspar Dutra, presidente da República (1946 - 1951), com o objetivo de desenvolver os setores da saúde, alimentação, transporte e energia. Foi encerrado em 1951 por não atingir os objetivos desejados.

Távora assume o governo do estado e cria o primeiro Plano de Metas Governamentais (I PLAMEG) (tabela 7).

Tabela 7 - Objetivos do I PLAMEG.

Eixos de investimento	Ações	Porcentagem do orçamento
Desenvolvimento econômico	Infraestrutura, expansão agropecuária, exploração da pesca, recursos minerais e desenvolvimento industrial.	46,5%
Melhoria das condições de vida do homem	Educação e cultura, pesquisas, água, esgoto e saneamento básico, saúde, polícia e segurança e assistência social, desenvolvimento regional e cooperação municipal.	51,0%

Fonte: adaptado de Lima, 2008.

O I PLAMEG cria as condições para a industrialização do estado e faz com que o Ceará obtivesse, em 1965, a maior participação no PIB nacional (2,23%).

O I Plameg estabelece as condições quer institucionais quer de infra-estrutura para a industrialização, a exemplo da reforma do porto do Mucuripe, da pavimentação das rodovias e da implantação do I Distrito Industrial, em Maracanaú, tudo isso coroado pela energia da Chesf” (LIMA, 2008, p. 237).

De acordo com Pereira Junior e Spósito (2013) o I Plameg imprimiu no Ceará uma visão de planejamento estimulado pelas ações da SUDENE, priorizando dotar o estado de infraestrutura básica e favorecer a industrialização. No entanto, as indústrias concentraram-se em poucas cidades do interior, na região do Cariri, na região norte e principalmente na capital. Após o I PLAMEG, os governos que o sucederam também elaboraram planos que direcionaram as ações do governo.

O II PLAMEG, idealizado em 1979, intensifica o processo de industrialização, para isso foram criadas a Companhia Cearense de Mineração (CEMINAS) e a criação de seis distritos industriais, sendo dois na RMF e quatro no interior do estado. O citado plano teve influencia na diversificação industrial do estado através de incentivos, beneficiando principalmente o setor têxtil. "As mudanças engendradas no período, entretanto, influenciaram decisivamente a política e a economia no Ceará e, por consequência, sua evolução industrial.” (PEREIRA JUNIOR e SPÓSITO, 2013, p. 6).

Com o fortalecimento da indústria cearense amplia-se uma burguesia, que será decisiva nos rumos que o estado tomará. No decorrer da década de 1980, o contexto econômico mundial estava em transformações, onde após a Segunda Guerra Mundial o

sistema fordista, surgido em uma indústria automobilística nos Estados Unidos da América (EUA), se consolida como principal sistema produtivo. Dentre suas principais características destacam-se a concentração de toda linha de produção em um único local e a elaboração, por parte do trabalhador, de uma única parte do processo produtivo. No fim da década de 1960, os EUA entram em crise impossibilitando-os de cumprir suas obrigações econômicas. Esta crise ocorre, sobretudo, devido ao aumento do preço do petróleo, após a criação da Organização dos Países Exportadores de Petróleo (OPEP), provocando uma crise do Fordismo, que se apresenta incapaz de acomodar a difusão de tecnologias de produção em massa.

A acumulação flexível surge como resposta à crise do Fordismo e ao processo de globalização. Esse sistema produtivo, diferente do anterior, distribui sua produção por todo o mundo, aproveitando a compressão tempo/espaço, proporcionado pela evolução dos meios de transporte e comunicação (HARVEY, 2004). É neste contexto que indústrias deslocam-se dos países ricos e se implantam na periferia, como foi o caso das indústrias que se deslocaram para o Ceará.

Castells (1999) alerta para o fato da economia, agora globalizada, ter a capacidade de funcionar como unidade em nível planetário. Esta unidade em tempo real é proporcionada pelas novas tecnologias da informação que possibilitam os fluxos financeiros na escala global. Estas se diferenciam de etapas pretéritas do capitalismo, onde havia trocas em escala global, mas o tempo e a abrangência eram reduzidos. As economias nacionais, devido ao processo de globalização, estão sendo levadas a uma interdependência nunca antes vista e extremamente complexa. De acordo com Harvey (2004), a globalização está diretamente relacionada ao regime de acumulação flexível.

Segundo Vainer (2002), esse novo contexto faz com que as cidades passem a competir entre si para atrair investimentos, e essa competitividade urbana torna-se a nova grande questão a ser desvendada. Devido a essa competitividade entre as cidades, o Estado adquire o papel de criar condições estruturais e fiscais para atrair tais investimentos. Essa nova dinâmica econômica alterou sensivelmente as condições de vida nos mais diferentes pontos do globo. A partir da década de 1980, o governo do estado do Ceará passa a ser liderado por Tasso Jereissati, um empresário que liderava o Centro Industrial do Ceará (CIC). Costa e Amora (2014) afirmam que o citado governador “inicia um processo de mudanças com base em outra racionalidade política e econômica. Enxuga a máquina administrativa, reduz os gastos e administra o estado numa lógica empresarial.” (p.18). A partir deste período o Ceará se insere na lógica citada por Vainer (2002).

A estratégia do governo do estado para modernizar o Ceará, com intuito de inseri-lo na nova economia global, esteve centrada em direcionar investimentos a três eixos: turismo, atração de indústrias e agronegócio. Os interesses para cada eixo, de acordo com Lima (2008), eram ampliar o fluxo turístico; criar grandes projetos industriais, tais como uma siderúrgica, uma refinaria e um complexo de beneficiamento de urânio, além da criação de uma ZPE; e subsidiar as grandes corporações da agroindústria. No tocante ao eixo industrial, os grandes projetos estruturadores não foram implantados, no entanto foram atraídas diversas indústrias a partir de incentivos fiscais, responsáveis por provocar transformações sensíveis no estado, tanto econômicas quanto socioespaciais.

O governo do estado teve papel decisivo na criação das bases para que a acumulação industrial fosse possível no território cearense. Neste sentido, se fez necessário uma modificação da imagem do Ceará para que se tornasse mais atrativo aos investimentos privados. Para tanto, foi criada infraestrutura em transporte e comunicações, para que a fricção com o espaço fosse reduzida e os lucros fossem ampliados. Sobre isso Pereira Júnior (2012) afirma que "às ações normativas empreendedoras, deveriam ser somados ao minucioso redesenho técnico do território, materializado através de inúmeros objetos modernos que facilitassem a interconexão entre os lugares." (p.95). O autor ainda complementa afirmando que somente com a implantação dos inúmeros objetos modernos a fragmentação produtiva poderia se tornar uma realidade no território cearense. Os projetos do Estado para o Ceará transformaram este em um território mais favorável as intervenções do mercado (PEREIRA JÚNIOR, 2012).

Para tanto foram realizados investimentos em rodovias, tanto na reforma e duplicação, quanto na construção de novas estradas. O governo federal foi pressionado para que reformasse as estradas federais. A construção da ferrovia Transnordestina, apesar de vários atrasos, foi iniciada e possuirá um ramal que corta todo o estado, da região do Cariri ao porto do Pecém. Construção de ferrovias que viabilizarão internet de alta velocidade para grande parte do Ceará. Além do CIPP, que representa um dos principais projetos para atração de indústrias para o Ceará. Ele integra uma área de mais de 13 mil ha destinada à instalação de indústrias, que conta com isenção de impostos, a uma moderna estrutura portuária.

O interesse do governo do estado consistia em interiorizar a produção industrial, que, segundo Pereira Júnior (2012) não aconteceu. Apesar de várias indústrias terem se deslocado para o interior, principalmente para as regiões Sul e Norte do estado, ocorreu uma grande concentração na RMF. De acordo com Acciolly e Nogueira (2014), as indústrias se

instalaram notoriamente em Fortaleza e no máximo a um raio de 50 km da capital e estão ligadas aos segmentos de produtos alimentares, bebidas, metal-mecânico, têxtil confecções e vestiários.

A inserção do estado na nova economia global proporcionou a intensificação do capitalismo no campo. Este foi responsável para que setores do agrário cearense passassem por uma “refuncionalização de seu espaço de produção, expandindo-se a especialização, com importante expansão dos sistemas técnicos e dos sistemas normativos voltados a dotá-los de fluidez para o agronegócio.” (ELIAS, 2005, p. 429). No Ceará, os perímetros irrigados, destaque para a região da Chapada do Apodi, são a materialização da implantação dos sistemas técnicos no interior do estado.

Todos esses investimentos realizados no Ceará foram responsáveis por transformações na economia e na dinâmica populacional do estado. A RMF teve sua importância reforçada e ampliada. Os investimentos no turismo e na indústria contribuíram diretamente para que o fato citado ocorresse, enquanto os investimentos no agronegócio reforçaram a centralidade da RMF à medida que as exportações dos produtos são feitas pelo porto do Pecém.

Dentre os projetos modernizantes do território cearense empreendido pelo Estado, o CIPP se enquadra como um dos principais. O Ceará apresenta posição geográfica particular para a instalação de portos, por ser um dos estados brasileiros mais próximos a importantes mercados como a Europa e aos Estados Unidos, com seis e sete dias de deslocamento por navio, respectivamente. O estado do Ceará já contava com o porto do Mucuripe, em Fortaleza, localizado em uma área de expansão de atividades de lazer e turismo. No entanto, este não possuía espaço para implantação de indústrias de base, além de não ser o interesse da administração municipal. Dessa forma, a atividade industrial/portuária por consumir grandes parcelas do espaço teve de ser descentralizada da capital.

3.3. Construção do CIPP e adequação a novas funções

No início do ano de 1995 iniciam-se os estudos no litoral cearense para abrigar o novo porto e um complexo industrial. A busca era por um local onde houvesse uma profundidade natural considerável, que possibilitasse condições de atracagem a grandes navios. Além disso, era necessária a existência de vastas extensões de terra para serem utilizadas pelas indústrias¹⁸. O local escolhido foi Pecém, principalmente por causa da presença de uma feição geomorfológica denominada de ponta litorânea. Devido as correntes marítimas no litoral do Ceará se deslocarem paralelamente à costa em sentido leste/oeste, a ponta litorânea barra os sedimentos transportados pelas correntes, criando uma área, a oeste da ponta, com profundidade elevada e protegida das ondas. Além das condições geomorfológicas, outros fatores também foram favoráveis à instalação do porto em Pecém, como a proximidade a Fortaleza e as rodovias BR 222 e CE 085.

Tabela 8 - Principais acontecimentos na construção do CIPP.

Ano	Acontecimentos
1995	Vinda dos navios da Marinha do Brasil para levantamentos ecobatimétricos na costa do Ceará
1995	Concepção do Complexo Industrial e Portuário do Pecém e contratação de projetos básicos de engenharia
1996	Início das obras do Terminal Portuário do Pecém e obras de infra-estrutura
1998	Conclusão das obras da Rodovia de Acesso
2000	Conclusão das obras dos Piers
2001	Conclusão do Quebra-mar
2001	Início das operações comerciais do Terminal
2002	Inauguração Oficial do Terminal Portuário do Pecém

Fonte: Cearáportos.¹⁹

O porto do Pecém foi criado no modelo de *porto industrial*, onde a estrutura portuária iria atender principalmente as indústrias que se instalassem nas proximidades. Essas, por sua vez, seriam atraídas por indústrias âncora, que no caso do Pecém deveriam ser uma siderúrgica e uma refinaria. De acordo com o projeto, não se descarta a possibilidade do porto se encaixar na modalidade de *Hub Port*. Estes portos têm a característica de serem grandes

¹⁸ Não devem ser desconsiderados outros fatores como pressões políticas, pressões de proprietários de terras na região, que consequentemente se valorizaram após a instalação do CIPP e de diversos outros setores.

¹⁹ CEARÁPORTOS. Histórico. Fortaleza, s/d. Disponível em:

<<http://www.cearaportos.ce.gov.br/index.php/institucional/historico>>. Acesso em: 10 fevereiro 2014.

coletores da produção regional e atuarem na exportação destes, por estarem na rota dos principais navios transportadores de cargas.

No entanto, vale destacar que o *Hub Port* é definido a partir das condições de mercado, pois são as transportadoras proprietárias dos navios que definem quais portos serão os pontos estratégicos de parada dos grandes navios. Devido a isso, a infraestrutura, principalmente de acesso, se torna tão importante para a definição se um porto será ou não um ponto de parada. Além disso, a tecnologia empregada tanto para o armazenamento quanto para manuseio das cargas também é levada em consideração, à medida que os navios necessitam de agilidade nos procedimentos de atracagem e liberação.

O CIPP se configura como uma estrutura complexa e moderna que objetiva tornar o Ceará competitivo em relação aos demais espaços, inserindo o estado na nova economia global. O CIPP integra diversos projetos, dentre eles o porto do Pecém, o complexo industrial, uma linha ferroviária da Transnordestina, um canal para transposição de água, um aeroporto de cargas, correias de transporte de carvão mineral e de ferro, termoelétricas para geração de energia para as indústrias, duto de gás natural partindo de Guamoré, no Rio Grande do Norte, uma linha de Veículo Leve Sobre Trilho (VLT) partindo da sede de Caucaia e integrada à linha oeste do metrô de Fortaleza, distritos industriais espalhados por SGA. Algumas estruturas estão finalizadas e em funcionamento, outras estão com as obras iniciadas, no entanto existem outros projetos que não tem data para serem implantados.

O porto do Pecém é administrado pela Companhia de Integração Portuária do Ceará (CEARÁPORTOS), que é vinculado à Secretaria de Infraestrutura do Estado do Ceará (SEINFRA). Na figura 1 é possível ver as instalações do porto: no canto inferior esquerdo estão os prédios administrativos; no lado direito, o pátio de armazenamento de containers e os dois armazéns para estocagem de cargas diversas; e em direção ao oceano é visível a ponte que dá acesso ao terminal “off shore”, onde se encontram três piers e um quebra-mar.

Figura 1 - Vista aérea do porto do Pecém.



Fonte: Ceará, 2012.²⁰

- O primeiro píer é destinado a produtos siderúrgicos e a cargas diversas e possui comprimento de 350m, largura de 45m e dois berços de atracação. O segundo foi projetado para ser utilizado para granéis líquidos e gases liquefeitos, atendendo prioritariamente os produtos derivados de petróleo (gasolina, diesel, querosene de aviação, óleo combustível, dentre outros), álcool anidro e hidratado e o óleo bruto a serem importados pela refinaria de petróleo. Possui comprimento de 336m, plataforma de atracação de 45m e dois berços de atracação. Junto ao píer número dois foi construído o píer dos rebocadores que auxiliam os navios nas manobras de atracação. O terceiro, inaugurado recentemente, é o Terminal de Múltiplo Uso (TMUT), que tem como expectativa ampliar em cinco vezes a movimentação de containers do porto do Pecém. Configura-se como o maior píer do porto com 760m de comprimento e 115m de largura, possui dois berços de atracagem e calado de 18m, sendo apto a receber os maiores navios de cargas em atuação. Este

²⁰ Ceará. 2012. Conselho de Altos Estudos e Assuntos Estratégicos da Assembleia Legislativa do Ceará. **Pacto pelo Pecém**: Iniciando o diálogo. Fortaleza. Disponível em: < <http://www.al.ce.gov.br/index.php/conselho-pactopelopecem> >. Acesso em: 10 janeiro 2013.

pier é fundamental para o funcionamento da CSP, à medida que liberará o primeiro pier para sua função inicial: trabalhar exclusivamente com cargas para siderurgia.

- O quebra-mar em formato de “L” possui 2.770m de comprimento e 80m de largura e foi construído para evitar a sedimentação nos píers e as ondulações provocadas pelo vento na água.
- O porto do Pecém se configura como “off shore”, pois os píers localizam-se no mar, diferente do porto do Mucuripe, onde os terminais estão no continente. As vantagens deste modelo de porto estão na maior profundidade dos píers e conseqüentemente na redução de custos de manutenção como dragagem, problema constante no porto de Fortaleza. Por seus terminais estarem localizados no mar, foi necessária a construção de uma ponte, com comprimento de 2.119,5m, ligando o continente aos terminais. A ponte possibilita que o fluxo das correntes marítimas ocorra, sem ser barrada pelo quebra-mar. Entretanto, os pilares de sustentação acabam por barrar parte dos sedimentos, fazendo com que a oeste do porto haja processos de avanço do mar e redução da faixa de praia.
- O pátio de armazenamento de cargas tem 380.000m² e foi projetado para armazenar materiais para a usina siderúrgica, como bobinas de aço e chapas planas. Com a demora da instalação desta indústria o pátio teve de se adaptar a novas funções, passando a armazenar frutas. Com isso, foram instaladas 888 tomadas para manter os containers refrigerados que transportam tais produtos. O pátio também contém dois armazéns cobertos, destinados às cargas que necessitam de abrigo.
- Os prédios administrativos contêm a administração do porto, sede da Ceará Portos, e órgãos estaduais e federais: vigilância sanitária, receita federal, ministério da agricultura, polícia federal, Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (IBAMA), capitania dos portos, secretaria da fazenda e secretaria da agricultura.

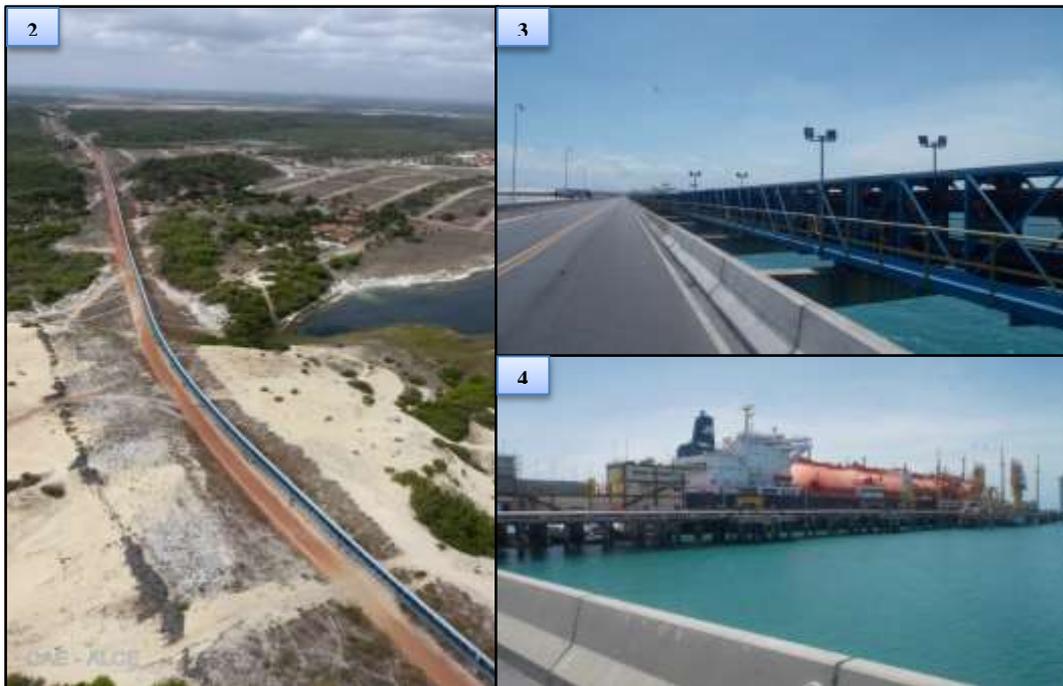
As estruturas auxiliares que compõem o porto do Pecém são: a correia transportadora de carvão mineral, o Terminal de Gás Natural (TGAN) e a usina ondomotriz.

- A correia transportadora (figuras 2 e 3) possui 14,5 km e liga o píer a uma das Termoelétricas, situadas no setor um do complexo industrial. Metade da correia 7,25 km foi construída pelo Governo do Estado e a outra metade pelas usinas. Pode ser construída mais uma ramificação caso se instale novas termoelétricas no complexo industrial. A capacidade de transporte de carvão mineral é de 1.250 ton/h. Em 2013, a correia transportadora foi embargada pela Secretaria de Meio Ambiente do Estado do Ceará (SEMACE)²¹, por estar causando poluição sonora e ambiental. Moradores da região afirmam que o carvão mineral estaria vazando da correia e chegando até suas casas. Os pilares de fixação da correia também estariam causando danos ambientais à lagoa do Pecém, à medida que parte das dunas que abastecem a lagoa foram concretadas dificultando o processo de infiltração, como é possível ver na figura 1, influenciando na alimentação da lagoa, de onde sai à água consumida na sede distrital de Pecém.
- O terminal de gás natural (figura 4), inaugurado em 2008, tem capacidade de movimentação de sete milhões de m³/dia de gás natural comprimido, sendo o primeiro do Brasil a funcionar em um navio (figura 4). O gás natural, em estado líquido, é armazenado no terminal e transformado novamente em gás. O terminal é abastecido por outros navios e o gás é transportado através de 22,5 km de gasoduto às termoelétricas situadas no complexo industrial.
- Inaugurada em 2012, a usina ondomotriz do Pecém produz energia elétrica a partir da movimentação das ondas do mar, sendo a primeira da América Latina. A capacidade de geração de energia é de 100 quilowatts (KW)

²¹ SEMACE embarga esteira de Usina Termoelétrica. **O Povo**, Fortaleza, 13 julho 2013. Disponível em: <<http://www.opovo.com.br/app/opovo/economia/2013/07/13/noticiasjorna-leconomia,3091278/semace-embarga-esteira-de-usina-termeletrica.shtml>>. Acesso em: 14 julho 2013.

destinados integralmente às instalações do porto do Pecém. A usina funciona em regime experimental.

Figuras 2 e 3 - Correia transportadora, e figura 4: terminal de gás.

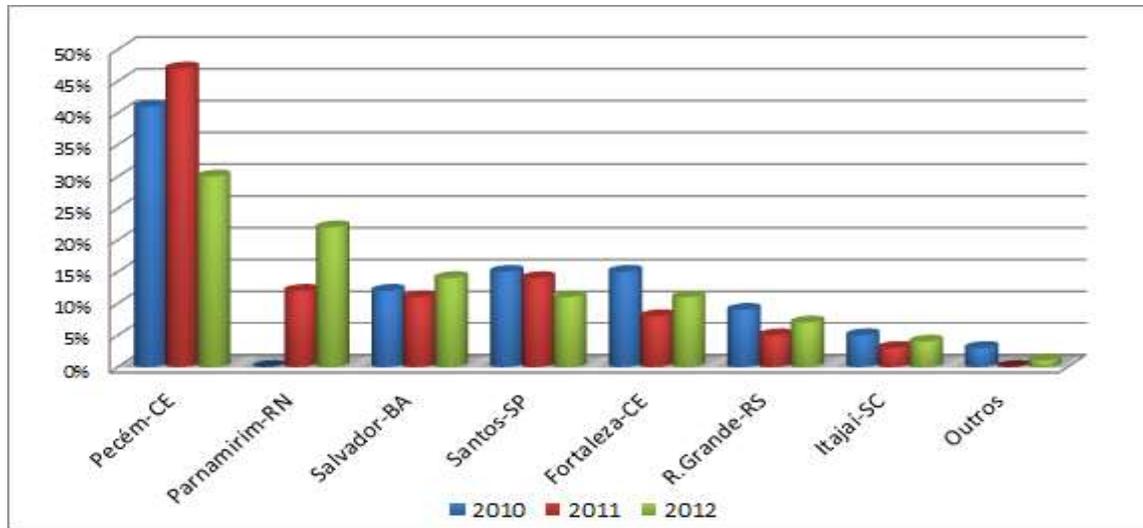


Fonte: Figura 2: Ceará, 2012; Figuras 3 e 4: Borges, 2013.

O porto do Pecém foi criado para operar com materiais siderúrgicos e petroquímicos. No entanto, devido aos sucessivos impasses para a instalação das indústrias âncoras, que utilizariam as matérias-primas citadas, ele teve de se adequar a nova realidade. Neste sentido, o porto teve sua estrutura adaptada para atuar com cargas diferentes das pensadas inicialmente.

Após as adequações estruturais feitas pela Cearáportos, Pecém é o maior exportador de frutas do Brasil (gráfico 2) e um dos principais exportadores de calçados. Os dois produtos refletem bem a economia do estado e a política de atração de indústrias. De acordo com Pereira Junior e Spósito (2013), “a partir de 1995 uma entrada galopante de empresas registrou-se no território cearense, notadamente aquelas de mão de obra intensiva, com predominância dos gêneros de calçados, alimentos, bebidas e vestuários.” (p. 8). As indústrias de vestuário e as demais de alimentos e bebidas, no qual a fruticultura não se insere, já que é voltada para o mercado externo, dirigem-se ao mercado local e regional.

Gráfico 2 - Exportação de frutas, cascas de cítricos e melões de 2010 – 2012.

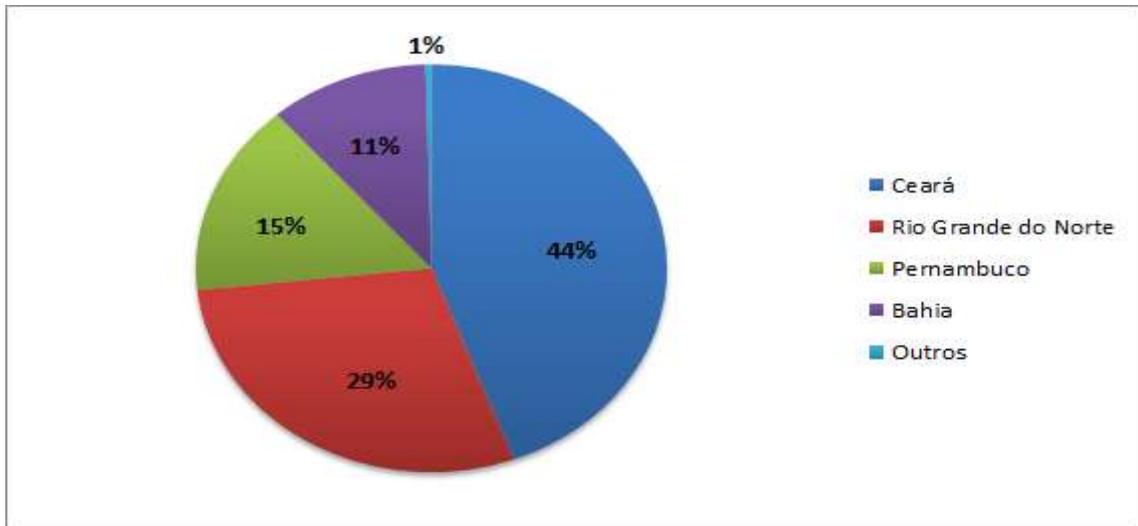


Fonte: CEARAPORTOS, 2012.

Os incentivos ao agronegócio, sobretudo na região do vale do Jaguaribe²² onde estão instaladas grandes empresas nacionais e multinacionais, em destaque a Del Monte Fresh Produce Brazil, são um dos fatores responsáveis pelo grande volume nas exportações. Outro ponto relevante na exportação de frutas é a localização de Pecém, sendo o porto brasileiro mais próximo dos principais mercados mundiais. Esta condição faz com que o citado porto seja a última parada no Brasil dos navios de transporte de cargas para a Europa e os EUA. Neste contexto, é comum que frutas colhidas no Rio Grande do Norte (29%), Pernambuco (15%) e Bahia (11%) se dirijam à Pecém para serem exportadas (gráfico 3). Isso acontece devido ao deslocamento de caminhão ser mais rápido do que no navio, fazendo com que as frutas possam ser colhidas em período mais adequado para maturação. Os principais países importadores das frutas são Holanda (40%), Grã-Bretanha (28%), Estados Unidos (17%), Espanha (7%), Itália (2%) e Alemanha (2%).

²² Os incentivos do governo do estado à instalação de empresas voltadas ao agronegócio são responsáveis por diversos conflitos territoriais na região, além de promover a degradação do meio ambiente.

Gráfico 3 - Origem das frutas exportadas pelo porto do Pecém em 2012.



Fonte: CEARAPORTOS, 2012.

O fato de Pecém ser o principal porto exportador de frutas do Brasil, drenando parte das frutas produzidas na região nordeste, reforça a importância da situação geográfica na economia.

3.4. Estrutura interna e dinâmica econômica do CIPP

O Complexo industrial é formado por quatro setores destinados a indústrias, a terminal intermodal de cargas, a prédios institucionais e a Zona de Processamento de Exportações (ZPE) (mapa 5). Algumas indústrias, como é o caso da Siderúrgica Latinoamericana (SILAT), começaram a se instalar fora da área inicial do CIPP. O plano diretor do CIPP também destina áreas para preservação ambiental e direciona o crescimento urbano das localidades próximas ao complexo.

- O primeiro setor tem área de 1.985,8 hectares e é destinado ao jardim botânico, a ZPE, a Companhia de Água e Esgoto do Ceará (CAGECE), às termoelétricas e à Companhia Siderúrgica do Pecém (CSP), que ocupa 990 hectares, a maior parte deste setor. A Usina Termoelétrica Energia Pecém é uma parceria das empresas EDP e MPX e teve investimento aproximado de

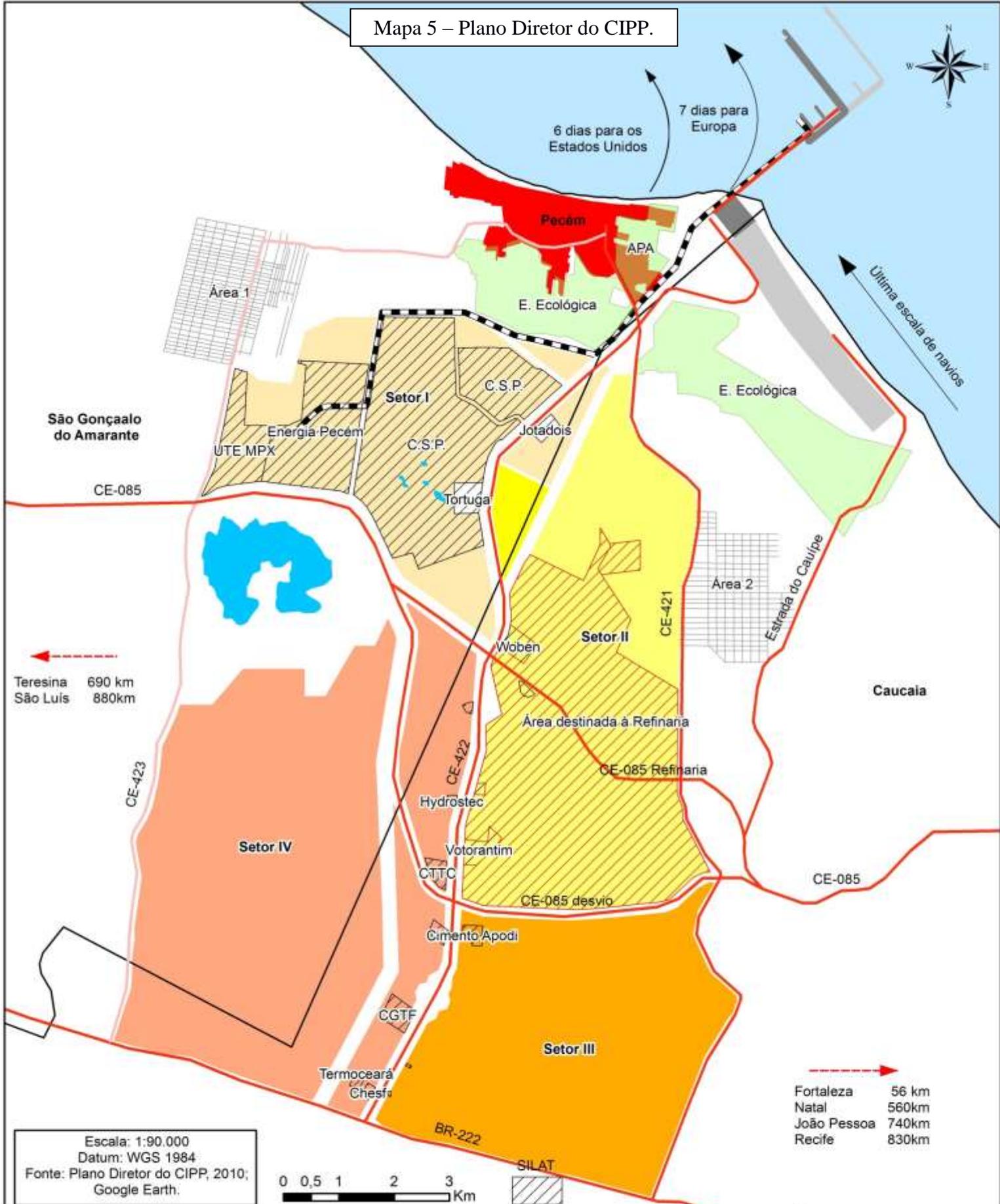
R\$ 3 bi para a construção de duas unidades. Ambas já estão em funcionamento, a primeira desde 2012 e a segunda desde 2013. É o setor que conta com a ocupação mais avançada, praticamente não havendo mais terrenos vazios.

- O segundo setor tem área de 2.784,4 hectares e é destinado à Refinaria Premium II da Petrobrás, ao Terminal de tancagem de produtos de petróleo e aos reservatórios de água da Companhia de Gestão dos Recursos Hídricos (COGERH) e da CAGECE. A refinaria Premium II da Petrobras após vários impasses envolvendo tanto a liberação do terreno, quanto a própria viabilidade do projeto, ainda está em fase de planejamento. A demora na instalação da refinaria tem inviabilizado a implementação de outro projeto base do CIPP: a transferência do centro de tancagem de combustíveis do porto do Mucuripe, em Fortaleza, para o Pecém.
- O terceiro setor tem área de 2.288,5 hectares e é destinado as indústrias relacionadas à metalomecânica, petroquímica e eletrônica, que serão atraídas pela siderúrgica e pela refinaria.
- O quarto setor tem área de 3.004,2 hectares e é destinado a ZPE, a áreas institucionais, a áreas comerciais e de serviços e a termoelétricas. Na área destinada às instituições está sendo construído o Centro de Treinamento Técnico Corporativo do Pecém (CTTC), que formará mão de obra destinada às indústrias petroquímicas e siderúrgicas.
- A ZPE do Pecém foi a única inaugurada, das vinte e quatro existentes no Brasil, sendo a maior em área, com 4.271 hectares distribuídos entre o primeiro e o quarto setores do CIPP. As ZPE's são caracterizadas como áreas de livre comércio internacional, onde as empresas possuem tratamento cambial e administrativo diferenciados, além de isenção de impostos. Do total produzido, 80% deve ser comercializados internacionalmente. Os demais 20% podem ser comercializados com outras empresas situadas no Brasil. A ZPE dificultará a formação de uma cadeia produtiva relacionada à siderurgia. Para produzir, a CSP demandará serviços de empresas locais, denominado de “efeitos para trás”, pois ocorrerão antes do produto estar

finalizado, mas os “efeitos para frente” serão reduzidos, pois grande parte do produto não circulará no mercado interno. (CEARÁ, 2012).

- As áreas de preservação ambiental correspondem às margens dos recursos hídricos, ao jardim botânico e à estação ecológica.
- A primeira área de expansão urbana está localizada a noroeste do CIPP, próximo ao primeiro setor, onde está situada a CSP. A segunda área de expansão está localizada a nordeste do CIPP, próximo ao segundo setor, onde se planeja a instalação da refinaria da Petrobras.

Mapa 5 – Plano Diretor do CIPP.



Escala: 1:90.000
 Datum: WGS 1984
 Fonte: Plano Diretor do CIPP, 2010;
 Google Earth.

Legenda			
	Área urbana de Pecém		Empresas em operação
	Recursos hídricos		Área prevista para expansão urbana
	Áreas de preservação		Setor I
	Rodovias		Setor II
	Rodovias a serem construídas		Setor III
			Setor IV
			Área reservada por empresas
			Estrutura do porto
			Expansões do porto
			Correia transportadora



De acordo com a Associação de Desenvolvimento do Ceará (ADECE), até abril de 2014, quinze empresas já estavam em operação (tabela 9). Destas, treze são indústrias com atuações diversas como fabricação de cimento (Votorantim e Cimento Apodi), fabricação de componentes de aerogeradores (Wobben e Aeris Energia), geração de energia a partir de carvão mineral (Termo Ceará, Termoelétrica Fortaleza e Porto do Pecém Geração de Energia) e fabricação de produtos siderúrgicos (SILAT e Hydrostec). As outras duas empresas são de serviços, uma de abastecimento de combustíveis e outra de depósito de cargas. Ainda de acordo com a ADECE, até o citado período dez empresas estavam em processo de implantação, com destaque para a CSP, e uma, a refinaria da Petrobras, que já conta com a área reservada.

Tabela 9 - Empresas em implantação e em operação no CIPP.

Empresa	Setor	Atividade	Município	Status
Refinaria Petrobras	Indústria	Derivados de petróleo	Caucaia	Área reservada
Companhia Siderúrgica do Pecém (CSP)	Indústria	Produção de semi-acabados de aço	SGA	Implantação
Bom cearense	Indústria	Industrialização e beneficiamento de alimentos	Caucaia	Implantação
Vale Pecém S/A	Indústria	Beneficiamento de minério de ferro	SGA	Implantação
Durametal S/A	Indústria	Fabricação de peças e acessórios para automóveis	SGA	Implantação
Ourofétil Nordeste Ltda.	Serviços	Armazéns para fertilizantes e cargas a granel	Caucaia	Implantação
Expansão comércio de produtos químicos Ltda.	Serviços	Armazém de cargas gerais, de containers e frete	Caucaia	Implantação
Termaco	Serviços	Terminal retroportuário de containers e carga geral	Caucaia	Implantação
Terminal retroportuário de container (TRC)	Serviços	Terminal de cargas	Caucaia	Implantação
Emy logística	Serviços	Armazém e transporte de cargas e containers	Caucaia	Implantação
Fornecedora de máquinas e equipamentos Ltda.	Serviços	Aluguel de máquinas e equipamentos. Apoio em operações portuárias e industriais	SGA	Implantação
Companhia Sulamericana de cerâmica	Indústria	Fabricação de material sanitário de cerâmica	Caucaia	Operando
Siderúrgica latinoamericana (SILAT)	Indústria	Produção de laminados de aço	Caucaia	Operando
Pecém Industrial S/A (JOTADOIS)	Indústria	Fabricação de pré-moldados de concreto	SGA	Operando
Cetral Geradora Termoeletrica Fortaleza	Indústria	Geração de energia elétrica	Caucaia	Operando
Termo Ceará Ltda.	Indústria	Geração de energia elétrica	Caucaia	Operando
Woben Windpower	Indústria	Fabricação de aerogeradores e seus componentes	Caucaia	Operando
Votorantim Cimentos	Indústria	Fabricação de cimento	SGA	Operando
Hydrostec tecnologia e equipamentos Ltda.	Indústria	Fabricação de tubos de aço, carbono, estacas tubulares, equipamentos e peças mecânicas	SGA	Operando
Companhia Industrial de Cimento Apodi	Indústria	Fabricação de cimento	Caucaia	Operando
Tortuga Zootecnia Agraria	Indústria	Fabricação de suplementos e concentrados minerais para nutrição animal	SGA	Operando
Aeris Energia S/A	Indústria	Fabricação de pás e rotores para geração de energia	Caucaia	Operando
Porto do Pecém Geração de Energia S/A	Indústria	Geração de energia elétrica a base de carvão mineral	SGA	Operando
Posto rota do porto Ltda.	Serviços	Abastecimento de combustível	Caucaia	Operando
Daniel transportes	Serviços	Depósito de mercadorias e terminal de containers	Caucaia	Operando
Cearapi Apicultura	Indústria	Indústria de mel e transbordo	Caucaia	Operando

Fonte: ADECE, abril de 2014.

Os principais projetos do CIPP são a siderúrgica, a refinaria, e as termoelétricas. No primeiro plano da foto X é possível ter a dimensão da siderúrgica, que ocupa uma área de 980 hectares, teve investimento aproximado a R\$ 5,1 bi, e estima-se que na fase de construção gerará ao todo 23 mil empregos, sendo quinze mil diretos e oito mil indiretos. Após o funcionamento serão gerados quatro mil empregos diretos e estima-se que doze mil empregos indiretos serão criados na região. A CSP foi criada em 2007 e teve como primeiras acionistas a Vale e a Dongkuk, empresas do ramo siderúrgico, a primeira sendo brasileira e a segunda sul-coreana. Em 2011, outra empresa sul-coreana, a Posco, também passou a ser acionista. As obras da CSP foram iniciadas em 2011 e têm previsão de finalização para 2015. Na primeira fase de funcionamento, a CSP produzirá três milhões de toneladas de placas de aço por ano, dobrando a capacidade de produção após a finalização da segunda etapa das obras. De acordo com informações da CSP, o impacto no PIB do estado será de 12%²³, aumentando vertiginosamente o PIB do município de SGA.

Figura 5 - Companhia Siderúrgica do Pecém.



Fonte: GOMES, C. F., agosto de 2014.²⁴

²³ COMPANHIA SIDERÚRGICA DO PECÉM. **Nossos números**. Fortaleza, s/d. Disponível em: <<http://cspcem.com/nossos-numeros/D13>>. Acesso em: 20 maio 2014.

²⁴ CID F. GOMES. <<https://www.facebook.com/658216240856974/photos/pb.658216240856974.-2207520000.1456405473./868309769847619/?type=3&theater>>. Acesso em: 10 setembro 2014.

Na figura 6 observa-se uma das termoelétricas, parceria das empresas EDP e MPX e que recebeu investimento aproximado de R\$ 3 bi para a construção de duas unidades. Esta termoelétrica tem capacidade inicial de geração de 720 megawatts equivalente à metade da energia produzida atualmente no Ceará. A capacidade máxima de geração de energia é de 5.500 giga-watts/hora, será equivalente a 90% da energia consumida no estado. Ambas já estão em funcionamento: a primeira desde 2012 e a segunda desde 2013. O objetivo das termelétricas é atender a demanda por energia elétrica do CIPP e contribuir na demanda do estado e da região Nordeste, já que será integrada ao Sistema Interligado Nacional (SIN). Um dos grandes impactos negativos é que a termoelétrica funciona a partir da queima do carvão, material altamente poluente.

Figura 6 - Usina Termoelétrica EDP e MPX.



Fonte: Página na internet da termoelétrica MPX e EDP, 2012.²⁵

Para a refinaria foi desapropriada uma área de 1.900 hectares e estima-se que serão investidos em torno de R\$ 22,14 bi, e que gerará oito mil empregos diretos (CEARÁ, 2012). Ela produzirá óleo diesel, querosene de aviação, nafta petroquímica, gás de cozinha, combustível para navios e coque, tendo capacidade de processamento de 300 mil barris por

²⁵ MPX E EDP. **Termoeletrica Pecém I e II grupo MPX e EDP**. Fortaleza, 11 outubro 2012.

Disponível em:

<https://www.facebook.com/TermoeletricaPecemIEIiGrupoMpxEEdp/photos/pb.174410229348549.-2207520000.1414591832./249489268507311/?type=3&theater>. Acesso em: 10 maio 2014.

dia. De acordo com a Petrobras²⁶, o projeto está em processo de reavaliação técnica e econômica. Inicialmente, o principal entrave para a instalação da refinaria foi a desapropriação do terreno, que pertencia ao grupo indígena Anacés.

3.5. Conflitos territoriais e o CIPP

O espaço onde o CIPP foi instalado era apropriado simbolicamente pelas comunidades que ali viviam, transformando-se em território. As práticas cotidianas da comunidade fizeram com que fossem criados vínculos com o espaço. O processo de desapropriação gerou muitos conflitos territoriais e manifestações.

O território tem dupla conotação, uma material e outra simbólica, e se relaciona diretamente à dominação ou à apropriação. Aos que usufruem do território há identificação e uma relação afetiva, ou seja, uma apropriação simbólica. Como afirma Haesbaert (2002):

Território, assim, em qualquer acepção, tem a ver com poder, mas não apenas ao tradicional 'poder político'. Ele diz respeito tanto ao poder no sentido mais concreto, de dominação, quanto ao poder no sentido mais simbólico, de apropriação. (p. 20).

Fundamentado em Lefebvre, Haesbaert diferencia apropriação de dominação. O primeiro tem a ver com processos simbólicos, onde o espaço vivido cria símbolos e adquire sentido para quem o apropria. O segundo é mais concreto e funcional, se relacionando ao valor de troca.

Uma das principais comunidades que vivia na área desapropriada para abrigar o CIPP eram os Anacés, que durante muitos anos não se reconhecia enquanto indígenas. Apenas após o início das desapropriações, o citado grupo se reconheceu como um grupo indígena. Isso ocorre devido a dois fatores, o primeiro relacionado às lembranças causadas pela possível perda de seu território, fazendo com que histórias de seus antepassados fossem lembradas e reafirmadas (NÓBREGA e MARTINS, 2010). A segunda refere-se à carga negativa que a sociedade moderna dá aos índios, como grupo social atrasado. Sobre isso Brissac afirma que

²⁶ PETROBRAS. **Refinaria Premium II**. Rio de Janeiro, s/d. Disponível em: <<http://www.petrobras.com.br/pt/nossas-atividades/principais-operacoes/refinarias/refinaria-premium-ii.htm>>. Acesso em: 15 agosto 2013.

não é de se estranhar que a emergência da afirmação étnica dos Anacé tenha se dado a partir do risco de serem removidos de suas terras. Na verdade, não haveria porque essa afirmação étnica ter se dado antes, quando eles estavam tranquilos em suas terras e a carga semântica relacionada ao designativo “índio” era propulsora somente de estigma e preconceito. [...] Até recentemente, a estratégia de sobrevivência para os Anacé era ocultar sua identidade indígena, assim como hoje – após a virada histórica produzida pelo reconhecimento pela Carta Constitucional de 1988 do direito dos povos indígenas à diversidade cultural e à sua terra tradicionalmente ocupada – é a afirmação da sua identidade. (2008, p. 13).

O território do grupo indígena Anacé foi delimitado a partir de um estudo realizado por um grupo formado por geógrafos e antropólogos, dando origem a um parecer técnico pelo Ministério Público Federal. A área total de 8.510 hectares foi identificada como território indígena, abrangendo as localidades de Bolso, em São Gonçalo do Amarante (SGA), Matões, Tapuio e Cauípe, em Caucaia. O território envolve a totalidade da área dos dois primeiros setores do complexo industrial e parte dos outros dois (MEIRELES, BRISSAC e SCHETTINO, 2009).

A localidade de Matões é formada por vinte e seis comunidades, sendo que nove foram desapropriadas para a implantação do CIPP: Matões Centro, Baixa das Carnaúbas, Corrupião, Área Verde I, Lagoa Amarela, Praíbas, Torém, Baixa da Almeixa, Área Verde II. Na localidade não são todas as famílias que se reconhecem enquanto Anacé. Além das comunidades tradicionais, havia também a presença de sítios de veranistas que os frequentavam apenas nos finais de semana e feriados. A economia era baseada em atividades primárias (plantações de milho, feijão, mandioca, batata, maxixe, quiabo, hortaliças, tomate, jerimum, batata doce, coco, manga, goiaba e acerola), no artesanato com cipó (fabricação de cestos e outros objetos) e em pequenos comércios. Matões Centro é a comunidade que possui maior infraestrutura com campo de futebol, igreja católica, terreiro de Toré e uma praça.

A localidade do Bolso é formada por vinte comunidades, das quais quinze foram desapropriadas: Bolso Centro, Chaves, Gregório, Camará, Gereau, Córrego dos Tocos, Bom Jesus, Madeiro, Padre Holanda, Campo Grande, Tabuleiro, Lagoa Seca, Girau, São Roque, Oiticicas.

A localidade de Tapuio é formada por quatro comunidades, todas inseridas na área de desapropriação: Tapuio, Caraúbas, Itaperá, Cabatá. Assim como nas outras localidades a maioria das famílias se reconhecem como Anacés, porém, há outras que não possuem ou não declaram vínculos com os indígenas. A economia local estava relacionada a atividades primárias (plantação de feijão, milho, coqueiro e caju; extrativismo de palha de carnaúba para artesanato e fabricação de vassouras) e em pequenos comércios.

O processo de desapropriação das famílias foi controverso e gerou indignação à população local. De acordo com as entrevistas, foi relatado por moradores antigos, que a construção do porto iniciou antes que qualquer informação sobre a obra fosse repassada à comunidade e o Estado começou a negociar posteriormente, utilizando este fato para pressionar as famílias. Outra estratégia adotada pelo governo do estado foi fragmentar a comunidade. As negociações foram sendo realizadas individualmente gerando certo desconforto entre os moradores, pois o preço pago pelos terrenos foi bem abaixo do valor de mercado. “Um lote de terra no Pecém custa, em média R\$ 11.000,00 e o governo quer pagar R\$ 300,00.” (ALBUQUERQUE e CARVALHO, 2001, p. 194²⁷).

Existem divergências em relação ao número de pessoas desapropriadas para a implantação do CIPP. De acordo com o Pacto pelo Pecém (2013) e do Estudo de Impacto Ambiental (EIA) do CIPP, atualizado em 2006, 3.717 pessoas tiveram que deixar suas casas para a construção do empreendimento citado (tabela 10). Para Albuquerque e Carvalho (2001) os números são bem superiores e até 1998 mais de cinco mil famílias foram desapropriadas.

Tabela 10 - População estimada por localidade da área do CIPP.

Localidade	População Estimada
Bolso	668
Madeiro	83
Paul	82
Camará	24
Cambeba	20
Caraúbas	64
Fazenda Olho D'água	16
Itapará	76
Matões	1.992
Mixira	52
Comunidade Olho D'água	20
Suzano	60
Tapuio	560
Total	3.717

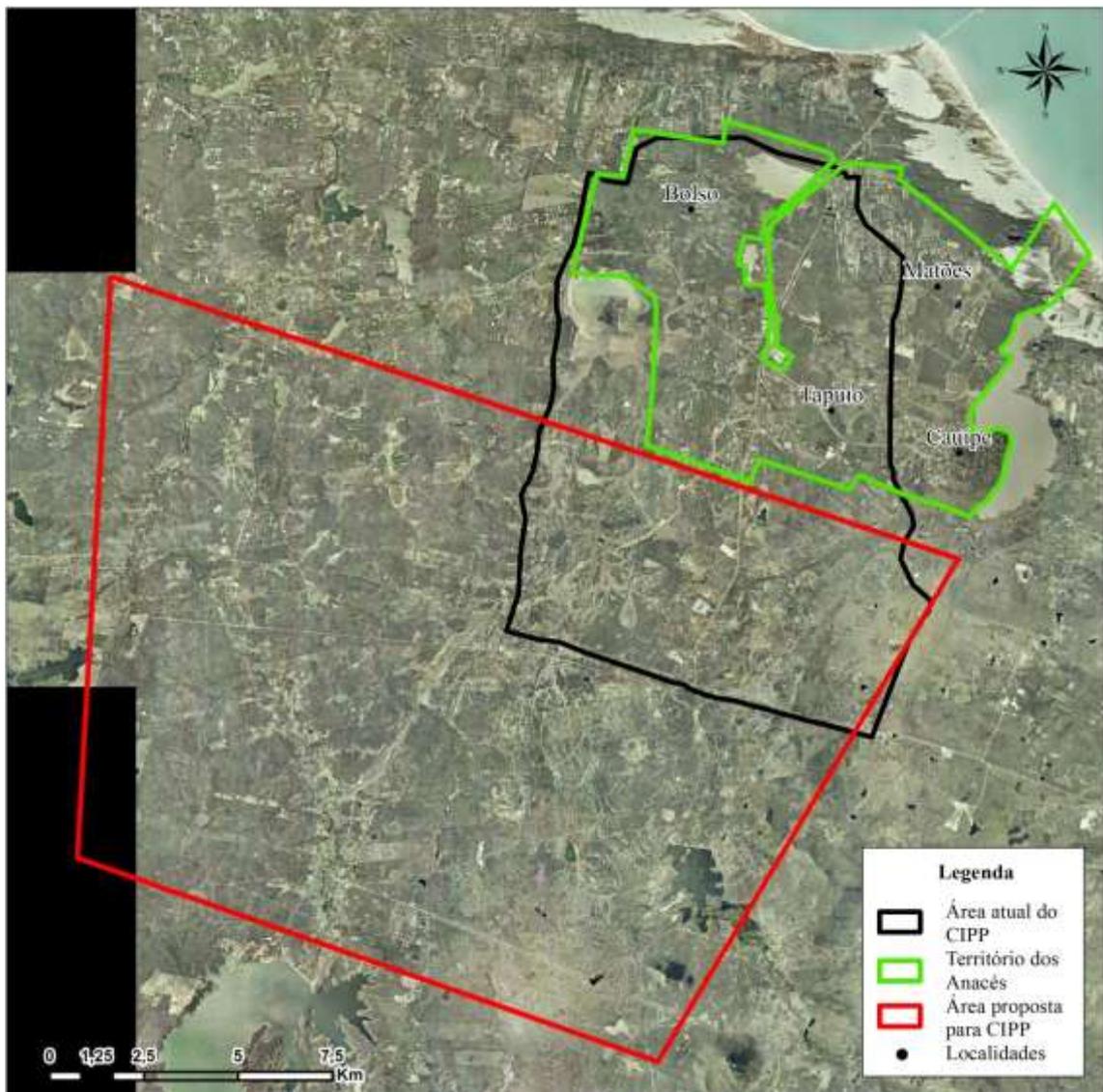
Fonte: CEARÁ (s/d).

Ao longo do presente capítulo foi possível perceber que a expansão da metrópole proporcionada pelas políticas modernizantes do espaço alterou a vida das comunidades da região do CIPP, configurando-se em uma luta direta por território, que de um lado tem valor simbólico para quem o vivencia e de outro, quando requerido pelo Estado, é funcional,

²⁷ Os valores são referentes às primeiras desapropriações realizadas no final da década de 1990 e foram retiradas pelas autoras de jornais da época.

concreto, importando apenas o valor de troca. No capítulo seguinte serão enfocadas as transformações urbanas ocorridas na sede do distrito de Pecém, que passou de uma vila de pescadores a abrigo de um porto e um complexo industrial, atraindo investimentos milionários, novos habitantes, além de novos agentes produtores do espaço, gerando uma estrutura urbana diferenciada em poucos anos.

Mapa 6 - Território dos Anacés e proposta de área para o CIPP.



Fonte: Meireles, Brissac e Schettino, 2009; IPECE, 2007.

4. DINÂMICA DO ESPAÇO INTRAURBANO DE PECÉM

No capítulo anterior foi realizada uma análise das transformações do Complexo Industrial e Portuário (CIPP) no vetor de expansão metropolitana em direção aos municípios de Caucaia e São Gonçalo do Amarante (SGA). Posteriormente foram abordadas as políticas de planejamento que induziram à industrialização no Ceará, enfocando, principalmente, as políticas desenvolvidas após o final da década de 1980, na qual surgem novas condições para os espaços se inserirem na economia global, fazendo com que o papel do Estado se modificasse. No Ceará são elaborados projetos que objetivaram modernizar a estrutura produtiva para tornar o estado mais competitivo. Esses foram responsáveis por grandes transformações socioespaciais em parcelas do espaço cearense.

Neste capítulo da dissertação serão analisadas as transformações por um desses projetos, o CIPP, no distrito de Pecém. O capítulo está estruturado em quatro partes. Na primeira é realizada uma caracterização geral do distrito, enfatizando algumas transformações ocorridas no citado distrito. Posteriormente são discutidos alguns conceitos que embasam as demais partes da pesquisa.

No decorrer do capítulo é elaborada uma periodização da configuração espacial de Pecém, levando em consideração as fases de instalação do CIPP. O primeiro período remete à fase anterior à construção do porto (1950 - 2000), quando Pecém era uma vila de pescadores e destino de vilegiaturistas. O segundo período é a fase de construção e consolidação do porto (2000 - 2006) quando ocorre elevada atração de trabalhadores atraídos pelas obras do porto, provocando a redução da vilegiatura e o surgimento de novas dinâmicas espaciais. O terceiro momento é a fase de consolidação do complexo industrial (2006 - 2013), que se caracteriza pela intensificação das transformações, a partir da instalação das primeiras indústrias e da atração de trabalhadores da construção civil para as obras da Companhia Siderúrgica do Pecém (CSP). Por fim, é elaborado um mapa de zoneamento, no qual foram definidas zonas a partir das formas, funções e ações dos agentes produtores do espaço.

4.1 Pecém hoje

Pecém, nos últimos anos, passou de local de moradia, trabalho e lazer da população que vivia de atividades primárias, para abrigar um dos principais projetos de modernização do Ceará. No meio deste processo de transição ainda ocorreram os investimentos do Programa de Desenvolvimento do Turismo (PRODETUR), que visavam desenvolver o turismo no litoral cearense, mas que incentivaram a construção de segundas residências por vilegiaturistas e empreendedores imobiliários. Estes processos impactaram diretamente no modo de vida da população e no espaço do distrito em um curto período de tempo.

A população residente em Pecém teve crescimento considerável nas últimas três décadas (tabela 11). No início dos anos de 1990 o distrito possuía 5.362 habitantes, representando 18,30% da população total de SGA. Na década seguinte, a população teve acréscimo de 28,12%, sendo superior ao crescimento populacional do município, que foi de 17,75%. Na citada década, Pecém chegou a 7.460 habitantes, o que representou, na época, 20,95% da população do município. No censo de 2010, o crescimento da população de Pecém teve uma queda em relação à década anterior, sendo de 18,52%, um pouco inferior à apresentada pelo município de SGA, que foi de 18,86%. No entanto, o citado distrito praticamente manteve a porcentagem na participação da população total do município, 20,86%.

Tabela 11 - População de Pecém e São Gonçalo do Amarante entre 1991 e 2010.

Ano	S. Gonçalo Amarante	Cresc. intercensitário (%)	Pecém	Cresc. intercensitário (%)	Partic.na população de SGA (%)
1991	29.286	--	5.362	--	18,30%
2000	35.608	17,75%	7.460	28,12%	20,95%
2010	43.890	18,86%	9.156	18,52%	20,86%

Fonte: IBGE, 1991, 2000 e 2010.

No início dos anos 2000, período no qual Pecém apresentou maior crescimento intercensitário, foi correspondente à época da construção do Porto. Nesta época foram criados diversos postos de emprego, sobretudo na construção civil. A população atraída para trabalhar nas obras procurou as localidades próximas ao porto para se instalar, dentre elas destacaram-se Icarai e Pecém. O fato justificou o acréscimo populacional do distrito entre os anos de 1997 e 2002, período da construção do porto, sendo registrado no censo de 2000.

Na década seguinte, sobretudo a partir de 2007, algumas empresas se instalaram no complexo industrial, porém sem gerar grande quantidade de postos de trabalho. Neste contexto, parte dos trabalhadores atraídos para trabalhar nas construções do porto retornou para suas cidades ou se dirigiu a outros locais²⁸ que necessitassem de mão-de-obra. Isso explica o fato de Pecém não ter mantido o crescimento populacional da década anterior, pois no período de aplicação do censo de 2010 não houve nenhuma obra responsável por atrair contingentes consideráveis de população.

No ano de 2012, inicia-se um novo período de geração de empregos na construção civil com o início das obras da Companhia Siderúrgica do Pecém (CSP) (tabela 12). Durante a construção estima-se que foram gerados 23 mil empregos diretos, tendo o seu auge no período das obras civis, entre 2013 e 2014, gerando quinze mil postos de trabalho. Com o início da operação da siderúrgica, previsto para 2015, projeta-se que sejam gerados quatro mil empregos diretos. Neste contexto, nos próximos anos, a população de Pecém terá acréscimo considerável e características diferentes do período de construção do porto e da CSP, considerando que os empregos gerados serão de rendimento mais elevado e exigirão maior nível de formação. Com isso, loteamentos de alto padrão já começaram a se instalar em Pecém, como as duas etapas do loteamento fechado Vila do Porto.

Tabela 12 - Cronograma da construção da Companhia Siderúrgica do Pecém CSP.

Período	Fase das obras
2010	Elaboração de estudos para a licença ambiental.
2010 – 2011	Preparação do terreno e terraplanagem.
2012 – 2013	Obras civis.
2013 – 2014	Recebimento e montagem de equipamentos
2015	Início da operação.

Fonte: ADECE, 2014.

Embora o crescimento populacional absoluto de Pecém entre os anos de 2000 e 2010 tenha sido inferior ao da década anterior, nesse período, a população urbana teve crescimento bem superior ao da década de 1990, chegando a 5.807 pessoas em 2010 (tabela 13). O grau de urbanização passa de 44,14% em 1991 para 63,42% em 2010, ainda um pouco inferior ao do município de SGA, no entanto, apresentando tendência de crescimento. O acréscimo da população de Pecém se deve pela incorporação de novas áreas à zona urbana de

²⁸ De acordo com entrevistas realizadas com trabalhadores da construção civil, que atuam nas obras da CSP é comum migrar no fim das construções em direção a lugares que possuam empregos.

Pecém. Também revela a mudança das relações de produção desenvolvidas no distrito, antes ligadas a atividades primárias como a pesca e agricultura de subsistência.

Tabela 13 - População urbana e rural de Pecém e São Gonçalo do Amarante.

Ano	Pecém			S. Gonçalo A.		
	Urbana	Rural	Grau de urbanização	Urbana	Rural	Grau de urbanização
1991	2.367	2.995	44,14	17.999	11.287	61,46
2000	2.765	4.695	37,06	22.017	13.531	62,00
2010	5.807	3.349	63,42	31.633	12.257	72,07

Fonte: Adaptado de IBGE, 1991, 2000 e 2010.

No decorrer da década de 2000 a zona urbana de Pecém adquire maior importância na economia local, ficando claro quando se analisa tabela 14. No início dos anos 2000, Pecém possuía 52 estabelecimentos comerciais, correspondendo a 8,75% do total de SGA, passando para 114 em 2009, e correspondendo a 14,30% do total do município, crescimento superior a 100%. Dos cinco estabelecimentos comerciais de atacado, Pecém possui dois, reforçando a centralidade e a importância econômica que o distrito possui em relação ao município. O número de indústrias em Pecém também é considerável, nos quais 32 dos 69 estão localizados em Pecém. Com a consolidação do CIPP espera-se que a concentração de indústrias neste distrito seja ampliada, assim como de serviços. Atualmente a sede municipal é responsável pela maior quantidade de atividades terciárias existentes em SGA.

Tabela 14 - Estabelecimentos de comércio, serviços e indústria de Pecém e São Gonçalo do Amarante.

Ano	Pecém				S. Gonçalo A.			
	Atacado	Varejo	Indústria	Serviços	Atacado	Varejo	Indústria	Serviços
2000	-	52	16	7	4	590	28	50
2004	-	71	21	9	4	674	44	62
2008	1	103	27	16	4	762	63	73
2009	2	114	32	19	5	806	69	83

Fonte: MTE RAIS, 2010.

Atualmente, Pecém possui grande importância na Região Metropolitana de Fortaleza (RMF) e em SGA, apresentando maior dinâmica econômica que a sede municipal. Em trabalhos de campo realizados foi possível identificar os fluxos nos dois espaços (na sede municipal e em Pecém), sendo constatado que Pecém apresenta maior dinâmica. Além disso, foram realizadas entrevistas semiestruturadas com moradores que apontaram para a fraca

centralidade da sede do município. Os entrevistados asseguram que poucas vezes precisam se deslocar de Pecém para a sede, apenas, por razões político e administrativa, e principalmente para efetuar Boletins de Ocorrência, pois a delegacia fica em SGA. Os vínculos maiores são com Fortaleza. Há grande concentração de estabelecimentos comerciais e de serviços em Pecém, que não são encontrados em SGA.

De acordo com o Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano (PDDU) de SGA a importância da sede urbana deste município

[...] está ligada unicamente ao fato de sediar os Poderes Executivo Municipal (e seus órgãos vinculados), o Legislativo Municipal, Órgãos da Justiça e outros. Configura-se mais como sede política-administrativa-institucional que centro dinâmico irradiador de negócios e desenvolvimento. A força de atração da cidade de São Gonçalo do Amarante apresenta-se em equilíbrio instável em face da existência, em seu território, de centros urbanos mais fortemente competidores, que são os seus distritos, especialmente o Pecém. (SÃO GONÇALO DO AMARANTE, 2000, p.18)

O diagnóstico do Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano (PDDU) foi elaborado em 2000, período no qual o porto ainda estava em construção. No decorrer das décadas seguintes à centralidade de Pecém, com o início das obras da CSP, da instalação de empresas e as constantes ampliações do porto, ampliou-se sensivelmente, chegando, inclusive, a possuir um movimento político que deseja a emancipação do citado distrito de SGA.

Os novos processos que ocorreram em Pecém nos últimos anos, além de fortalecer sua centralidade dentro do município e da RMF, foram responsáveis por transformações no espaço deste distrito. Esse conceito da Geografia, que baliza as análises aqui realizadas, possui características peculiares a cada modo de produção e a cada período por ele vivenciado. Neste sentido, Santos (2008) afirma ser impossível uma definição universal do espaço, à medida que ele resulta/interfere em processos sociais que são dinâmicos, assim “as definições não podem ser imutáveis, fixas, eternas.” (p. 152). Corroborando com a ideia citada, Moreira (2008) assegura que “cada tempo se distingue do outro pela forma de seu espaço.” (p.41).

Defini-lo torna-se uma tarefa difícil, pois não basta descrever as formas e enumerar as funções desempenhadas. Entende-se que a descrição é elemento primordial para a análise do espaço e que vem se perdendo com o tempo, no entanto, não pode ser realizada de maneira independente dos processos e da estrutura. De acordo com Santos (1985) a análise do espaço deve ser realizada observando quatro categorias que se articulam dialeticamente:

estrutura, processo, forma e função. A primeira corresponde às particularidades sociais e econômicas de determinada sociedade; o segundo representa uma ação desempenhada em um certo período de tempo; a forma é o aspecto visível de um objeto que desempenha funções no espaço.

O estudo das citadas categorias levará à compreensão da organização espacial, que se refere ao conjunto dos “objetos fixos ou formas dispostas espacialmente (formas espaciais) que estão distribuídos e/ou organizados com alguma lógica.” (CORRÊA, 1998). Vale ressaltar que a definição de organização espacial não se assemelha a apresentada por Carlos (2011), que elabora uma crítica às abordagens da geografia anteriores à década de 1970, período de incorporação das teorias marxistas por esta ciência, afirmando que o espaço se organizava de acordo com as necessidades da comunidade, desconsiderando os conflitos existentes na produção do espaço²⁹.

[...] a expressão organização espacial possui, a nosso ver, vários sinônimos: estrutura territorial, configuração espacial, formação espacial, arranjo espacial, espaço geográfico, espaço social, espaço socialmente produzido ou, simplesmente, espaço. Dizer que cada uma delas corresponde a uma específica visão de mundo e, ainda, que uma é melhor que a outra constitui, a nosso ver, falsas assertivas, de natureza formal e maniqueísta. (CORRÊA, 1998, p. 55).

Na presente pesquisa este conceito é entendido como resultado momentâneo da produção do espaço que se dá através de processos sociais que são dinâmicos e ocorrem atualmente sob as relações capitalistas de produção.

O espaço de uma cidade capitalista “constitui-se, em um primeiro momento de sua apreensão, no conjunto de diferentes usos justapostos entre si.” (CORRÊA, 1989, p. 7). Esses são variados e refletem atividades diversas como a de produção, de circulação, de controle, de decisão e de consumo, que se materializam em formas fábricas, depósitos, rodovias, bancos, escritórios, escolas, lojas, moradia etc.

O espaço urbano, como se indicou, é constituído por diferentes usos da terra. Cada um deles pode ser visto como uma forma espacial. Esta, contudo, não tem existência autônoma, existindo porque nela se realizam uma ou mais funções, isto é, atividades como a produção e venda de mercadorias, prestação de serviços diversos ou uma função simbólica, que se acham vinculadas aos processos da sociedade. Estes são, por sua vez, o movimento da própria sociedade, da estrutura social, demandando funções urbanas que se materializam nas formas espaciais. Formas estas que são socialmente produzidas por agentes sociais concretos. (CORRÊA, 1989, p. 9)

²⁹ A crítica elaborada por Carlos (2011) refere-se à abordagem da Geografia antes do surgimento da linha crítica ou radical nesta ciência.

Como aponta o autor, a produção do espaço se dá a partir da ação de agentes concretos, que são subdivididos por questões analíticas, mas que por muitas vezes agem em conjunto ou um desempenha vários papéis. Costa (1988) aponta a existência de três grupos de agentes: o Estado, o setor imobiliário e os habitantes da cidade. Corrêa (1989) acrescenta mais dois ao subdividir o setor imobiliário em proprietários fundiários e promotores imobiliários, além de acrescentar os proprietários dos meios de produção e especificar quais habitantes da cidade produzem o espaço, que segundo o autor, são as classes excluídas. Os autores se referem aos produtores capitalistas do espaço, no entanto, Pecém possuiu no início do século XX relações de produção não capitalistas, sendo necessário recorrer a autores que trabalham com o tema. Neste período dois produtores do espaço se destacam: proprietário fundiário e a comunidade.

A ação de um dos agentes ou a ação conjunta deles proporciona os processos. Neste sentido, é possível subdividir a produção do espaço em períodos. Estes correspondem a momentos nos quais determinados processos se sobrepõem a outros. Os períodos representam “secções de tempo em que, comandado por uma variável significativa, um conjunto de variáveis mantém um certo equilíbrio, uma certa forma de relações.” (SANTOS, 1985, p. 23).

Em Pecém, a periodização elaborada foi dividida em três momentos, que correspondem aos processos que surgiram a partir da ação de diferentes agentes produtores do espaço. Não significa dizer que um período seja formado por apenas um processo, e que um elimina outro. Compreende-se que há a existência de diversos processos em um mesmo período.

Os períodos identificados em Pecém foram: antes da construção do porto, início do século XX a 2000, se refere à produção do espaço enquanto comunidade, havendo o surgimento da vilegiatura, e seu fortalecimento a partir da ação do Estado; construção do porto, 2000 a 2007, período no qual o Estado passa a intervir de forma marcante em Pecém, após iniciar as construções do complexo industrial e portuário, inserir São Gonçalo do Amarante (SGA) na Região Metropolitana de Fortaleza (RMF) e conseqüentemente elaborar o plano diretor do município e do distrito citado; o último momento corresponde à fase de consolidação do CIPP, 2007 a 2013, no qual indústrias se instalam no complexo e se inicia a construção da Companhia Siderúrgica do Pecém (CSP), a função do Estado, de fiscalizar a produção do espaço, é deficitária não acompanhando a ação dos demais agentes.

4.2. Fase anterior à construção do porto (1950 a 2000)

O recorte temporal anterior à construção do porto analisado se estende de 1950 a 2000. Este foi subdividido em dois momentos³⁰, o primeiro, entre os anos de 1950 e 1988 e o segundo entre os anos de 1988 e 2000 (tabela 15).

Tabela 15 - Período anterior à construção do porto.

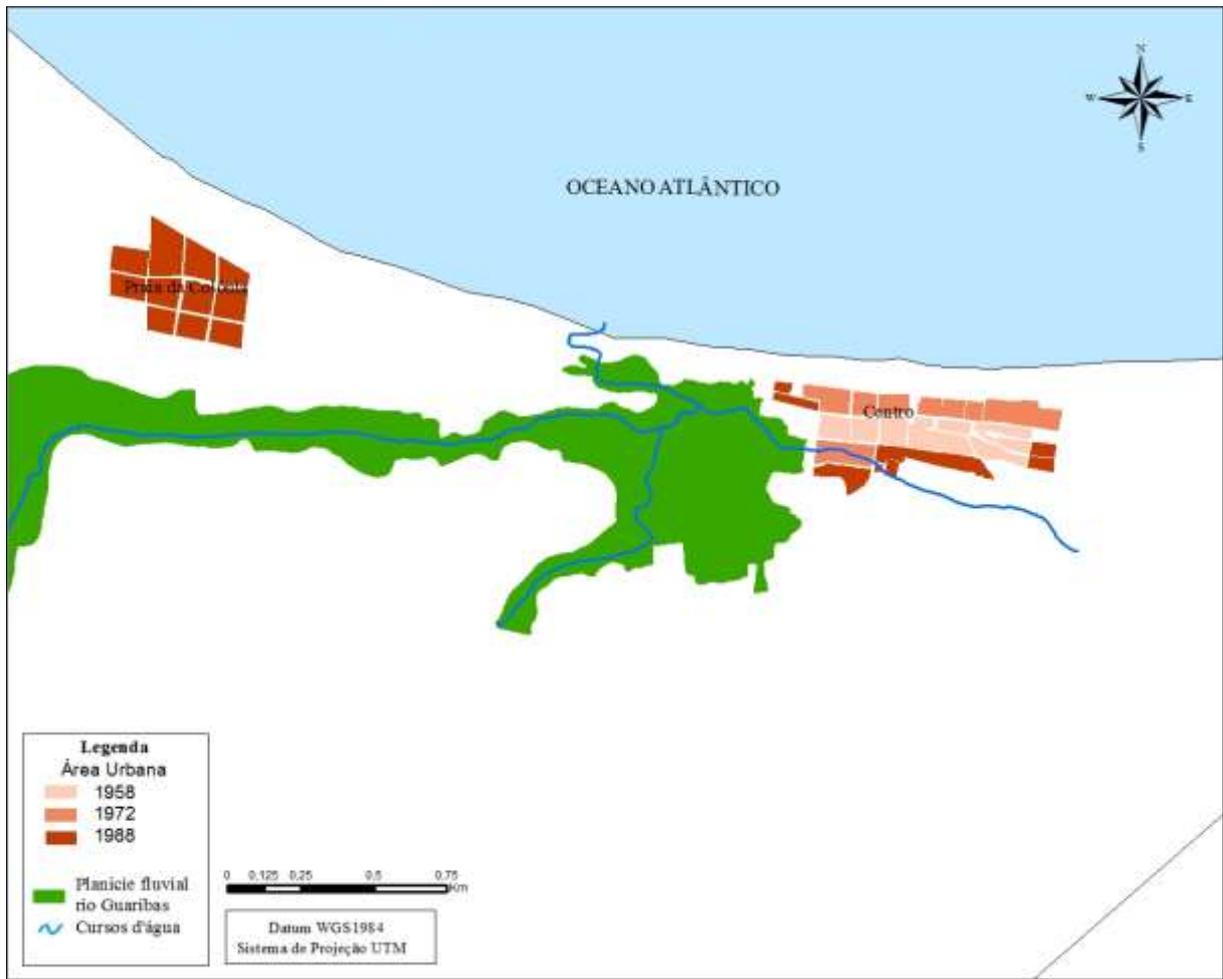
Período	Ano	Atividades	Agentes	Economia	Organização espacial
Antes da construção do porto	1950	- Pesca artesanal	- Comunidade	- Comércio	Casas dispersas com ruas sem pavimentação. Abertura do loteamento Mar e Sol na praia da Colônia e construção das primeiras casas de veraneio.
	-	- Agricultura de subsistência	- Proprietário fundiário	incipiente	
	1990	- Artesanato - Comércio - Veraneio	- Veranistas		
	1990	- Pesca artesanal	- Comunidade	- Comércio	Concentração das habitações e do comércio, ruas pavimentadas. Expansão urbana para oeste e sul. Ampliação da área de veraneio na praia da Colônia com casas concentradas, porém com lotes grandes (aproximadamente 800m ²). Abertura de um novo loteamento Colônia do Pecém. Construção de vias de acesso (CE 422 e 421) e da CE 085.
	-	- Agricultura de subsistência	- Proprietários fundiários	- Serviços	
	2000	- Artesanato - Comércio - Intensificação do veraneio	- Veranistas - Estado		

Fonte: Borges, 2014.

O primeiro é marcado por atividades da pesca artesanal, agricultura de subsistência, artesanato, comércio incipiente e veraneio, tendo como principais agentes produtores do espaço o proprietário fundiário, a comunidade e, no final da década de 1980 os primeiros veranistas, que compraram terrenos no loteamento Mar e Sol, na localidade praiana de colônia. Pecém possuía casas dispersas, ruas sem pavimentação e pequenos comércios, que se localizavam dentro da área residencial. A ocupação ocorria paralelamente à faixa de praia, como pode ser visto no mapa 7.

³⁰ Optou-se por não criar mais um período por compreender que as transformações causadas pelas ações do PRODETUR não terem sido tão intensas quanto as demais. No entanto, compreende-se que neste período o Estado passa a atuar de forma mais intensa em Pecém, gerando discontinuidades nos antigos processos e proporcionando o surgimento de outros.

Mapa 7 - Expansão urbana de Pecém 1952 – 1988.



Fonte: CPRM, 1952, 1972, 1988 (fotografias aéreas).

Através de entrevistas com moradores antigos de Pecém e de trabalhos publicados sobre a história da comunidade foi possível resgatar particularidades de Pecém no decorrer da segunda metade do século XX. Albuquerque e Carvalho (2001), ao iniciarem um artigo que versa sobre as políticas de desenvolvimento adotadas pelo Estado para Pecém, destacam suas impressões e de suas fontes sobre o que era esta localidade neste período.

Falar do Pecém, num primeiro momento, seria falar de um ambiente de praia com dunas bonitas, embelezadas pelo verde e pelas sombras de coqueiros. É falar da sensação de sentir de perto o cheiro da maresia, o cheiro do mato, a escuta dos sapos e dos insetos dos lagos e das lagoas existentes ao seu redor, que traduz um contato mais direto com a natureza. (p. 189).

De fato, o contato com a natureza era um traço marcante em Pecém. A alimentação da comunidade, em sua maioria, vinha da pesca e da agricultura, os remédios vinham de plantas e eram passados dos mais velhos para os mais jovens. A água que abastecia

a comunidade era retirada diretamente da lagoa do Pecém e de uma cacimba cavada pela própria população próxima ao “alto”.

Fizeram uma cacimba que ficava lá no pé do alto. Aí a todo mundo começou a zelar, quando tava querendo se enterrar a gente levava as pás, levava enxada. Aí cavava pra ficar mais fundo pra dar mais água, neh. Aí, ali de manhã, se juntava de três, quatro mulheres e a gente ia com as latas. (Entrevista realizada com moradores. 30/06/2014).

Na fala da moradora é possível identificar a colaboração entre os moradores e como estava estruturada a divisão do trabalho. Enquanto as mulheres cuidavam dos filhos, da casa e eventualmente faziam certos trabalhos artesanais como renda, etc. os homens se encarregavam dos trabalhos mais pesados como a pesca e a construção de casas, quando algum morador necessitava, como relatou um morador em entrevista³¹.

Até meados da década de 1950, em Pecém, o acesso a terra não era por meio de compra/venda. Os próprios moradores eram responsáveis pela produção de suas habitações, que eram construídas coletivamente, tendo como materiais madeiras, palhas de coqueiros e argila. Os terrenos não tinham regulamentação e as construções seguiam padrões semelhantes entre si, mas sem adotar regulamentações propostas pelo Estado³².

Segundo entrevistas, as terras em Pecém eram de propriedade do casal Sr. Raimundo Lauriano e Sra. Marçonilia, que as cedia para quem se interessasse morar na região. A venda da terra não era autorizada. Nas gerações posteriores, no entanto, as casas construídas poderiam ser comercializadas, mas com a autorização dos proprietários da terra. Informações semelhantes também foram encontradas em Albuquerque (2005). A ação de ceder terras para a população se enquadra como uma estratégia do proprietário fundiário, à medida que a terra estando ocupada não há perigo de invasões. Além disso, os proprietários adquirem a confiança da população e a propriedade da terra gera um controle social. Isso foi percebido em entrevista realizada com moradores antigos de Pecém. Foi bastante relatado que o Sr. Raimundo Lauriano e a Sra. Marçonilia eram pessoas muito boas, que gostavam de ajudar e que todos queriam bem a ambos. No entanto, por trás da aparente ajuda também existiam interesses de manutenção da propriedade da terra.

³¹ Entrevista realizada com um morador antigo de Pecém realizada em 2012.

³² Tais informações, assim como as outras referentes à formação e desenvolvimento da ocupação em Pecém, foram conseguidas através de entrevistas semiestruturadas realizadas com moradores antigos deste distrito. Os trabalhos de campo para a realização das entrevistas ocorreram entre os anos de 20012 e 2014.

Os alimentos produzidos na localidade, em sua maioria, eram trocados (peixe, farinha, feijão, etc.). O comércio existente era ínfimo e buscava apenas suprir as necessidades básicas dos moradores. A ausência de regulamentações para as residências e estruturação de ruas, calçadas, etc. não trazia transtornos para a população, tendo em vista que as construções supriam as necessidades dos moradores. A regulamentação fundiária também não gerava problemas, pois a procura por terrenos em Pecém era irrisória devido à dificuldade de acesso ao distrito, além destes não serem comercializados entre os moradores. Nesta época não havia estradas de acesso a Pecém, os caminhos eram abertos na mata. Também era comum, os pescadores irem à Fortaleza pelo mar, utilizando jangadas.

Para Singer “uma comunidade de agricultores, por mais densamente aglomerados que vivam seus habitantes e por maior que ela seja (de fato, ela não pode ser muito grande, devido ao caráter extensivo das atividades primárias), não pode ser considerada uma cidade.” (2002, p. 8). O referido autor também enfatiza que no campo, a produção está ligada diretamente à natureza, diferentemente do ocorrido na cidade. O campo pode ser autossuficiente, produzindo aquilo que consome.

Spósito (2004) corrobora com a ideia e traz outros elementos para a discussão ao estudar o desenvolvimento das cidades capitalistas e fazer um resgate histórico e geográfico das primeiras aglomerações humanas. Para a autora, não é a quantidade de habitantes ou de residências que definirá uma cidade, mas a divisão social do trabalho, e denomina de aldeia as primeiras aglomerações. “Estruturalmente, a aldeia tem um nível de complexidade ainda elementar, uma vez que nela não há quase divisão do trabalho, a não ser entre o trabalho masculino e feminino, ou determinado pelas possibilidades e limites da idade e da força.” (SPÓSITO, 2004, p.13).

Mesmo compreendendo que no início do século XX, o capitalismo já se encontrava consolidado, Pecém ainda encontrava-se com relações pré-capitalistas. A divisão social do trabalho também era elementar, assemelhando-se descrita pela autora.

A pesca da lagosta, no final da década de 1950, foi responsável por transformações sensíveis no litoral cearense. O aumento da demanda por este produto, sobretudo em Fortaleza, representou prosperidade para diversas localidades praianas do estado. Em Pecém esta atividade foi responsável por dinamizar a economia local, além de ampliar as relações com a capital.

Com o crescimento da pesca da lagosta aumentou a margem de lucro do local. O mercado interno já não tinha mais capacidade para consumir tudo, então começam as vendas para outras regiões e para Fortaleza, que se tornou o maior consumidor desse pescado. (ALBUQUERQUE, 2005, p. 96).

Com o falecimento do casal Sr. Raimundo Laureano e Sra. Marçonilia, as terras de propriedade deles foram vendidas e, no decorrer da década de 1970 e 1980, foram loteadas³³. Surge, então, uma nova relação de apropriação da terra. Também se redimensiona a ação dos proprietários fundiários, que antes agiam cedendo terras a quem se interessasse se instalar na localidade, passando a relação capitalista de compra e venda. Ao analisar o mapa 7 é possível identificar a expansão para o setor oeste, a partir do loteamento Mar e Sol, na praia da Colônia.

As figuras 7 e 8 são atuais, porém é possível identificar as características da localidade praiana da Colônia, que ainda mantém a paisagem característica de espaços de veraneio, além de pequeno fluxo de pessoas em dias úteis, tendo maior concentração nos finais de semana e feriados. Parte das ruas é pavimentada com calçamento, porém também há vias não pavimentadas. O comércio ainda é incipiente, se concentrando na faixa de praia, onde há barracas. Em entrevista com uma caseira que trabalha na Colônia há cerca de quinze anos, ela afirmou, com base em informações de pessoas mais antigas, que esta localidade pouco mudou desde o seu início, pelo menos na aparência. No entanto, atualmente esta localidade começa a se inserir na lógica vivenciada nos demais espaços de Pecém. Isto será discutido mais a frente, no tópico referente às transformações proporcionadas pelo CIPP em Pecém.

Figuras 7 e 8: Casas de veraneio na praia da colônia.



³³ Houve dificuldade para se conseguir informações a respeito dos loteamentos em Pecém. Sobretudo, em relação aos da década de 1980.

Fonte: BORGES, 2013.

O segundo momento, entre os anos de 1988 e 2000, é marcado pela permanência das atividades anteriores, porém com a incorporação de novos agentes produtores, sobretudo o Estado. Há, neste momento, o fortalecimento da vilegiatura marítima, a partir dos investimentos do PRODETUR, que visavam incentivar o turismo de sol e praia nos espaços litorâneos do Nordeste brasileiro, mas, que no litoral cearense, acabaram por fomentar a vilegiatura. A partir da década de 1990 a construção de residências secundárias é ampliada sensivelmente, sobretudo em Pecém. Os citados investimentos redimensionaram esta atividade no distrito. Foi construída a CE 085, que liga Fortaleza ao litoral oeste, e as vias de acesso à sede distrital CE 422 e CE 421 (mapa 8).

Mapa 8 - Rodovias construídas com financiamento do PRODETUR/NE.



Fonte: BNB, 2005. Elaborado pelo Autor.

A maior facilidade de acesso e a proximidade com a capital favoreceram o desenvolvimento desta atividade. Parte das ruas foi pavimentada e a malha urbana se expandiu para oeste, em direção ao loteamento Mar e Sol, na praia da colônia. Abre-se outro loteamento destinado a vilegiatura, o Colônia do Pecém, localizado na estrada para Taíba. A malha urbana ainda era predominantemente paralela à faixa de praia, porém já apresentava tendências ao crescimento direcionado ao interior, processo este que se difere das áreas onde o veraneio predomina. O comércio aumenta, porém sem tanta intensidade, devido à

sazonalidade da atividade de vilegiatura. Os estabelecimentos comerciais possuíam pequeno porte. Surgem, também, serviços básicos.

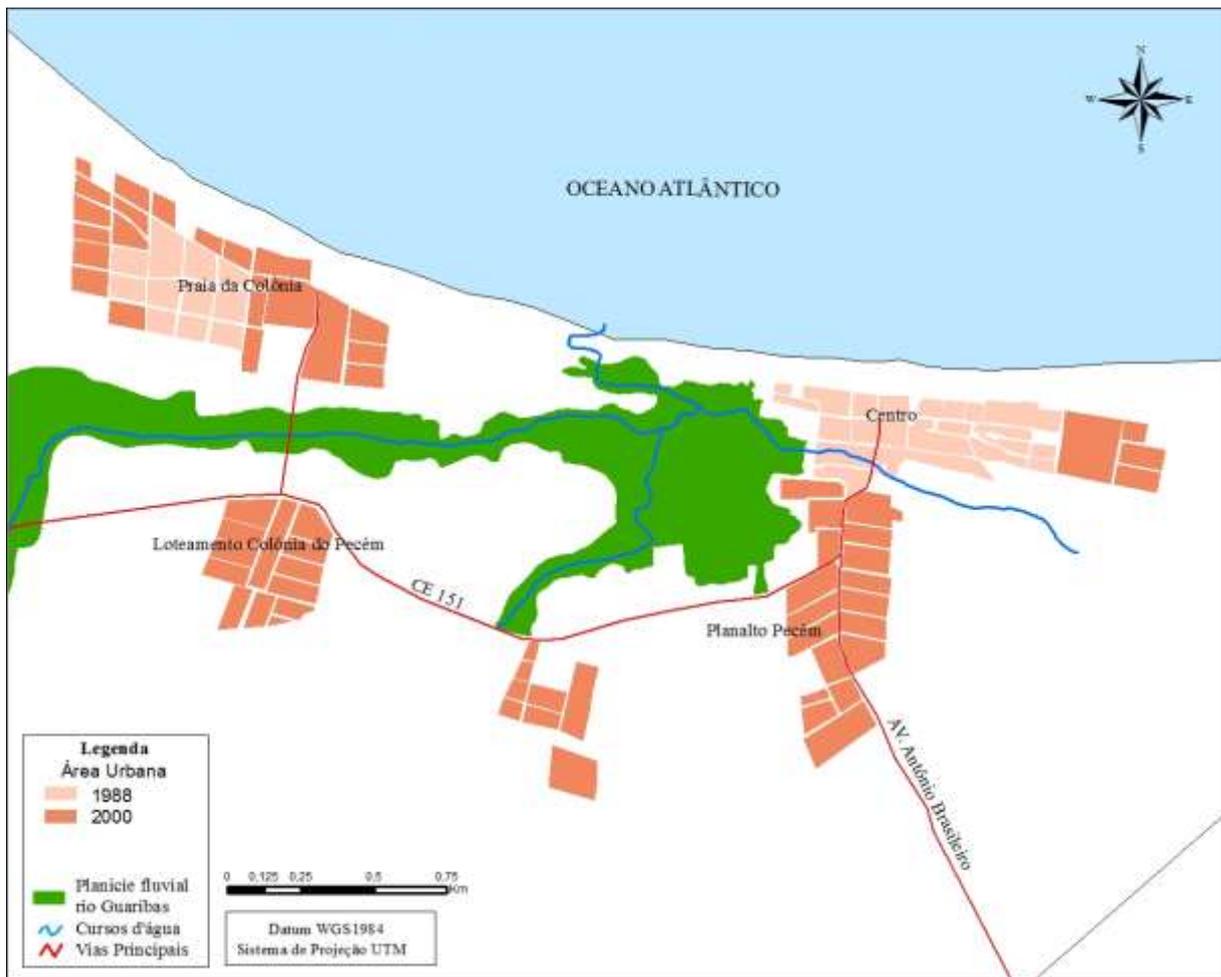
Parte dos moradores passa a trabalhar em casas de veraneio como caseiros e empregadas domésticas. Surgem serviços ligados ao turismo, tais como pousadas e restaurantes, onde a população local, que antes tinha suas atividades econômicas voltadas para a pesca, a mariscagem e a renda de bilro (artesanato), passa a se empregar. Neste período, moradores antigos passam a plantar coqueiros em algumas áreas para as venderem. Esta prática não se limitava, apenas, aos moradores, várias pessoas de outros lugares também passam a se utilizar deste método para se apossar da terra e depois construir casas, empreendimentos, ou vendê-las. As casas de moradores também são compradas por pessoas de outros lugares, principalmente de Fortaleza.

As habitações, antes dispersas, apresentaram maior concentração, sobretudo no centro. Analisando o mapa 9 podemos perceber que o local no qual se desenvolveram as primeiras ocupações de Pecém, hoje ainda é marcada pela presença de ruas estreitas, sem pavimento e que em alguns locais não é possível a travessia de carros. Em outras travessas mais estreitas só é possível transitar uma pessoa de cada vez. Estas podem ser consideradas, de acordo com Santos (2008), como rugosidades, que são marcas do passado no presente, e que são fruto de relações pretéritas, mas que ainda coexistem com outras formas espaciais produzidas através de outras relações e processos distintos. Para o autor “o espaço deve ser considerado como um conjunto de relações realizadas através de funções e de formas, que se apresentam como testemunho de uma história escrita por processos do passado e do presente.” (SANTOS, 2008, p. 153). Neste sentido, para compreender a organização espacial atual é necessário compreender as relações espaciais do passado.

Ao comparar os mapas 7 e 9, é possível identificar a influência do Estado na ampliação da área ocupada em Pecém. Entre os anos de 1952 e 1988, ocorre um pequeno crescimento associado à dinâmica da comunidade de pescadores e a vilegiatura, com a abertura do loteamento Mar e Sol, na praia da Colônia. No intervalo seguinte, visualizado no mapa 9, observa-se um crescimento mais acentuado, reflexo da ação do Estado ao abrir novas vias que ligam Fortaleza ao litoral oeste e estradas de acesso à Pecém. Neste período, o primeiro loteamento destinado a vilegiatura amplia-se consideravelmente, impulsionado pela instalação da colônia dos professores da Associação dos Professores do Estado do Ceará (APEOC). Há a implantação de um segundo loteamento destinado a vilegiatura, o Colônia do Pecém. Os períodos seguintes demonstrarão uma diferenciação na organização do espaço de

Pecém, porém guardando particularidades do passado, que deixará de crescer paralelamente à linha de costa, para interiorizar as ocupações, demonstrando o surgimento de novas lógicas de apropriação do espaço. O redimensionamento da ação de determinados agentes produtores do espaço também será marcante.

Mapa 9 - Expansão urbana de Pecém 1988 – 2000.



Fonte: CPRM, 1988 (fotografia aérea); Adaptado de SÃO GONÇALO DO AMARANTE, 2000.

4.3. Fase de construção e consolidação do porto (2000 a 2006)

O recorte temporal referente à fase de construção e consolidação do porto se estende de 2000 a 2006 e foi delimitado a partir da geração de empregos nas obras e dos impactos no espaço urbano de Pecém. Este foi subdividido em dois momentos, o primeiro entre os anos de 2000 e 2002 e o segundo entre os anos de 2002 e 2006 (tabela 16).

Tabela 16 - Período de construção e consolidação do porto.

Período	Ano	Atividades	Agentes	Economia	Organização espacial
Fase de construção e consolidação do porto	2000	- Pesca artesanal	- Comunidade	- Comércio	A malha urbana que antes acompanhava a linha de costa passa a se interiorizar. As atividades comerciais se intensificam e se concentram na área central de Pecém. O crescimento para o sul se dá a partir da função de moradia. Implantação da primeira escola de ensino médio de Pecém.
	-	- Agricultura de subsistência	- Proprietários fundiários	- Serviços	
	2002	- Artesanato - Comércio - Veraneio - Construção civil	- Veranistas - Estado		
	2002	- Pesca artesanal	- Comunidade	- Comércio	O crescimento urbano se intensifica para o sul com a construção de casas do projeto Mutirão, incentivado pelo poder público municipal. Os estabelecimentos comerciais e de serviços sofrem uma queda sensível.
	-	- Agricultura de subsistência	- Proprietários fundiários	enfraquecido	
	2006	- Artesanato - Comércio enfraquecido - Veraneio	- Veranistas - Classe trabalhadora (construção civil) - Estado	- Serviços	

Fonte: Borges, 2014.

Compreende-se que as obras do porto iniciaram em 1996, com a construção das estradas de acesso. Porém, a partir de 2000 os impactos na geração de postos de trabalho foram maiores devido à construção dos píers, do quebra-mar, do pátio de armazenamento de containers, dos armazéns e dos prédios administrativos. O ano de 2000 também representa o redimensionamento da ação do Estado em Pecém.

Em 1999, devido à instalação do CIPP, SGA foi inserido na Região Metropolitana de Fortaleza. Com isso, veio a exigência de elaborar um plano diretor³⁴, tendo em vista que todos os municípios metropolitanos deveriam possuir um plano que direcionasse o crescimento urbano. A elaboração deste é um meio no qual o Estado usa para reger a produção do espaço urbano. “A elaboração de leis e normas vinculadas ao uso do solo, entre outras as normas do zoneamento e o código de obras, constituem outro atributo do Estado no que se refere ao espaço urbano.” (CORRÊA, 1989, p.24).

Uma das funções do PDDU de SGA é a implementação “da política de desenvolvimento e de expansão urbana, conforme diretrizes gerais por ele fixadas.” (SÃO

³⁴

O Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano de São Gonçalo do Amarante foi elaborado em 2000.

GONÇALO DO AMARANTE, art. 2º, 2000). O plano é voltado à política de desenvolvimento urbano

[...] executada pelo Poder Público Municipal, tem por função básica ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem-estar de seus habitantes e das gerações futuras, a partir da definição de objetivos estratégicos que permitam a obtenção do perfil urbano ideal. (SÃO GONÇALO DO AMARANTE, art. 3º, 2000).

Visando a melhoria do espaço urbano é realizado um Zoneamento nas áreas com densidade demográfica considerável, ou que se projete crescimento populacional elevado em um curto período de tempo. No município de SGA, além da sede municipal, as sedes distritais de Pecém e Taíba também foram zoneadas, demonstrando que as transformações causadas pela implantação do CIPP elevaram a importância dos referidos espaços urbanos, principalmente do primeiro. Em Taíba, embora haja impactos do CIPP, o turismo é mais relevante. Esta atividade é considerada de interesse do poder público municipal e, portanto, deve ter seu crescimento planejado.

De acordo com o PDDU de SGA o zoneamento “é a divisão das áreas urbanas em zonas de usos diferentes, com o objetivo de ordenar o desenvolvimento da cidade, fazendo cumprir a função social da propriedade, visando proteger os interesses da coletividade.” (SÃO GONÇALO DO AMARANTE, art. 46, 2000). O zoneamento compreende a divisão do espaço urbano em áreas, “a partir da compatibilização da intensidade do uso do solo e do crescimento urbano, com a oferta de infraestrutura e serviços públicos.” (SÃO GONÇALO DO AMARANTE, art. 10, 2000).

Para Pecém, foram atribuídas cinco zonas, nas quais três são residenciais, uma é a unidade de vizinhança e a última é a zona especial (tabela 17). As primeiras são divididas em Zona Residencial de Baixíssima Densidade, Zona Residencial de Baixa Densidade e Zona Residencial de Média Densidade. A primeira possibilita a existência de casas de maior porte, em lotes grandes, de 800 m², além de baixa densidade demográfica, aproximadamente 40 habitantes por hectare. Os usos permitidos são: residencial unifamiliar, creches e escolas de ensino fundamental.

Tabela 17 - Zonas presentes no PDDU 2000 para a sede distrital de Pecém.

Zona	Uso	Área	Densidade
Residencial de baixíssima densidade	Residencial unifamiliar; Institucional (creches, escolas de 1º grau).	800 m ²	40 hab./ha
Residencial de baixa densidade	Residencial unifamiliar; Comércio e serviço de pequeno porte; Misto (residencial/comércio, residencial/serviço); Indústria semi-artesanal; Institucional (creches, escolas de 1º grau).	250 m ²	100 hab./ha
Residencial de média densidade	Residencial unifamiliar; Residencial multifamiliar; Comércio e serviço de pequeno porte; Meios de hospedagem; Centro de negócios; Equipamentos âncoras.	150 m ²	250 hab./ha
Unidade de Vizinhança	Ginásios; Mercados públicos; Templos; Polos de atendimento para adolescentes; Escolas de 2º Grau; Creches; Centros de saúde; Postos policiais e centrais comunitárias contendo: oficina para cursos profissionalizantes, auditório para reuniões comunitárias e eventos culturais, biblioteca, central interprofissional de serviços e serviços de correios.	250 m ²	----
Zona especial	Área do estuário do rio Guaribas.	----	----

Fonte: SÃO GONÇALO DO AMARANTE, 2000.

No ano de 2000, após o início das obras do porto do Pecém, o poder público municipal cedeu material de construção e lotes com tamanho inferior a 150m², no bairro Planalto Pecém com finalidade de construir residências para famílias desapropriadas para a construção do porto e famílias que moravam em áreas próximas ao estuário do rio Guaribas. Esta área, segundo o PDDU, deveria ter lotes mínimos de 800m². A ação do Estado, representado pela prefeitura de SGA, contradiz o que o zoneamento prevê, demonstrando o descaso dos governos com o plano diretor, documento este que deveria contribuir para uma melhor gestão dos espaços urbanos, mas que é deixado de lado por falta de conhecimento ou por outros interesses dos governantes.

A Zona Residencial de Baixa Densidade deve possuir lotes médios, com 250m², e possibilitar densidade demográfica aproximada de 100 habitantes por hectare. Os usos permitidos são: residencial unifamiliar, comércio e serviços de pequeno porte, indústrias semi-artesanais, creches e escolas de ensino fundamental. As áreas que correspondem a esta zona estão na praia da Colônia, onde há residências de veraneio, que neste período começam a passar pelo processo de refuncionalização³⁵ para primeira residência, porém, ainda incipiente. O comércio da área se limitava, na época, a barracas de praia. Os serviços se restringiam a

³⁵ A refuncionalização ocorre a partir de um conjunto de transformações no espaço, que são contínuas e paralelas (SPÓSITO, 2004), e modificam o papel desempenhado por determinadas formas.

uma pousada e a uma creche. Os lotes existentes são grandes, aproximadamente 800m², maior do que o indicado, e pertencem ao loteamento Mar e Sol.

As outras áreas de baixa densidade localizam-se próximo ao centro, uma a leste e outra a sul. A primeira corresponde a uma antiga área de veraneio ocupada no decorrer da década de 1980, que se difere da localidade da colônia pelo padrão elevado das residências. As casas possuem lotes superiores a 800m², muros altos com cerca elétrica e a maioria tem segurança particular. Os usos, neste período, se limitam ao veraneio e a alguns serviços como pousadas. A última área de baixa densidade localiza-se a sul do centro, que foi inserida no espaço urbano de Pecém no final dos anos 2000, iniciando a interiorização da mancha urbana deste distrito.

A Zona Residencial de Média Densidade deve possuir lotes pequenos, com 150m², e possibilitar densidade demográfica aproximada de 250 habitantes por hectare. Os usos permitidos são: residencial unifamiliar, residencial multifamiliar, comércio e serviços de pequeno porte, hotéis, pousadas, pequenos centros comerciais e equipamentos de saúde, educacionais de maior porte, como escolas de ensino médio, faculdades etc. Os espaços que correspondem à citada zona estão no centro de Pecém e em Colônia e possuem características distintas.

A primeira é marcada por lotes pequenos, inferiores a 150m², e elevado adensamento populacional, correspondendo as primeiras ocupações de Pecém. No início dos anos 2000 o comércio se desenvolveu com maior intensidade nesta área, com a presença de restaurantes e pequenas lojas de variedades. A segunda zona de média densidade possui lotes grandes, com aproximadamente 800m², com ausência de comércio. Neste período, Colônia ainda estava vinculada à dinâmica do veraneio, apesar de apresentar algumas casas alugadas para trabalhadores do porto. A proximidade com o centro de Pecém e a sazonalidade do veraneio impossibilitava a dinamização do comércio e dos serviços.

As citadas zonas ficam às margens das Unidades de Vizinhança, que correspondem aos centros econômicos do distrito de Pecém. Os usos permitidos são: ginásios, mercados públicos, templos religiosos, escolas de nível médio, postos de polícia, entre outros. Assim como a zona anterior, as áreas onde foram atribuídas as unidades de vizinhança possuem características distintas. A primeira, no centro de Pecém, se desenvolveu fortemente no início dos anos 2000 com a construção do porto. O número de estabelecimentos comerciais e de serviços cresceu (ARAÚJO, 2002), demonstrando o impacto das obras do porto em

Pecém. No entanto, a segunda unidade de vizinhança, em Colônia, não sofreu alterações no período, continuando com características de um local destinado a vilegiatura.

A última zona atribuída pelo PDDU a Pecém foi a do estuário do rio Guaribas. Uma área de planície fluviomarinha, com importante função ambiental, pois é neste ambiente que diversas espécies se reproduzem. A vegetação também é peculiar e possui sua relevância para o ambiente. É reconhecidamente uma área frágil, na qual a ação do homem interfere diretamente na sua dinâmica ambiental. Neste sentido, a citada zona tem por objetivo proteger este ambiente, que sofreu, nos anos 2000, com a redução do seu tamanho devido à ocupação de parte da população empobrecida de Pecém. Diversas famílias, por não possuírem condições econômicas de se inserirem no mercado de habitações, passaram a construir residências dentro da área do mangue. Algumas foram desapropriadas e levadas para o mutirão, como foi citado anteriormente.

O PDDU foi constituído para reduzir os impactos das transformações causadas pela inserção de Pecém na RMF e da construção do CIPP. Era sabido na época da elaboração do plano que ocorreriam diversos impactos, que se expressariam no aumento da população e na expansão da malha urbana. Neste sentido foi necessário constituir diretrizes que regessem a produção do espaço urbano, atualizando as leis municipais que versavam sobre este tema. O plano, no geral possui boas intenções, como a indução da criação de um centro econômico na Colônia, a criação de zonas de densidade diferenciada, além da área de proteção ambiental do estuário do rio Guaribas.

No entanto, o início dos anos 2000 foi marcado por rápidas transformações em Pecém, não sendo acompanhado pelo poder público municipal. Neste sentido, há um distanciamento das proposições do PDDU e da realidade. Em alguns casos, como no da construção do mutirão, no bairro Planalto Pecém, há o abandono, por parte do Estado, das diretrizes do plano. O Estado, neste caso, passa de fiscalizador a contraventor, ao desconsiderar as características da zona que distribuiu os lotes para o reassentamento das famílias. O plano também não considera as características reais de Pecém para atribuir os usos. Isto fica claro na comparação do tamanho real dos lotes com os propostos no zoneamento.

A partir dos anos 2000, as principais transformações no espaço urbano de Pecém acompanharam o estágio de desenvolvimento do CIPP. Inicialmente, com a construção do

porto e a elevada geração de empregos na construção civil, há atração de força de trabalho de outros espaços. Em entrevista³⁶ realizada com um encarregado³⁷ de uma das empresas responsáveis pela construção da Companhia Siderúrgica do Pecém, foram dadas algumas informações acerca do modelo de contratação das construtoras e da preferência por determinados trabalhadores. O entrevistado afirma que há a preferência na contratação de profissionais já conhecidos, pois é comum haver “problemas” com a mão-de-obra³⁸. Com o citado modelo de contratação, Pecém tem crescimento populacional considerável, se aproximando do número de habitantes da sede municipal, como foi visto anteriormente.

Com o aumento da população há transformações sensíveis em Pecém. Várias casas de veraneio são alugadas para empresas, que as transformam em alojamentos, chegando a possuir mais de cinquenta moradores por residência. Alguns proprietários de segundas residências vendem seus imóveis para pequenos empreendedores que constroem alojamentos para trabalhadores do CIPP, revelando a refuncionalização do espaço urbano de Pecém, que antes esteve ligado ao veraneio e às atividades de lazer. Esta forma de habitação se prolifera e passa a fazer parte da paisagem urbana de Pecém (figuras 9 e 10).

Figura 9 e 10 - Casas adaptadas com alojamentos para trabalhadores da construção civil.



Fonte: BORGES, 2013.

Os preços dos imóveis, terrenos e aluguéis tem crescimento acentuado. Novos espaços são inseridos no espaço urbano de Pecém. Analisando o mapa 8 é possível identificar que a interiorização da malha urbana é acentuada. O bairro Planalto Pecém tem vários lotes de terra demarcados para serem comercializados posteriormente. Há neste período, o surgimento

³⁶ Entrevista realizada em 30/06/2014.

³⁷ O encarregado é o funcionário das construtoras responsável pela contratação de operários para as obras. Ele é o responsável direto pelo acompanhamento dos funcionários. Geralmente o encarregado possui pessoas de confiança, e os leva para os locais onde a empresa possui obras. Neste sentido, a mobilidade da força de trabalho é intensa, sobretudo para os trabalhadores que são vinculados a este profissional.

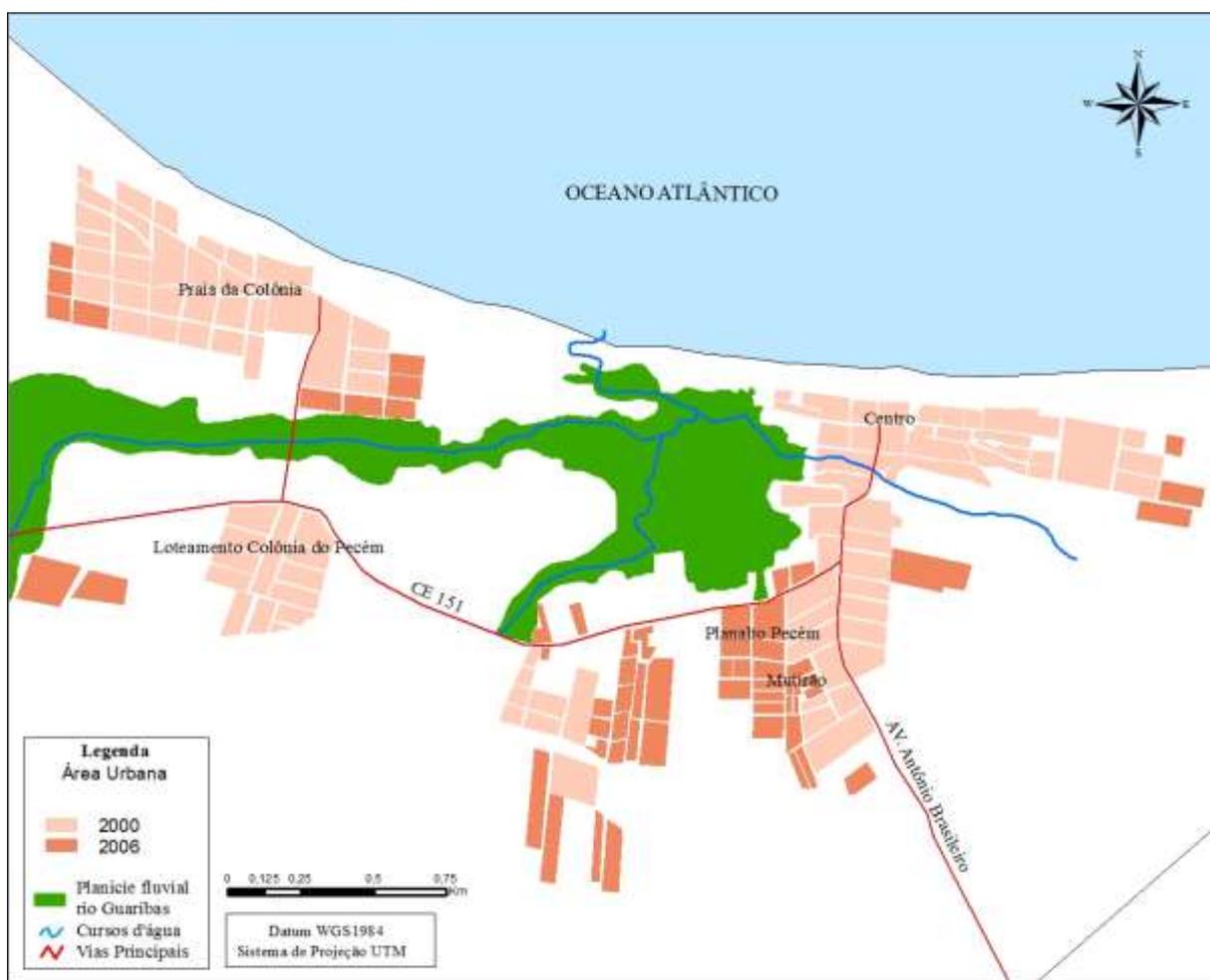
³⁸ Os funcionários contratados pelo entrevistado eram do Rio Grande do Norte.

de novos serviços, em destaque para o bancário, com a implantação de dois caixas eletrônicos, um do Bradesco e outro do Banco do Brasil. Outra transformação ocorrida em Pecém foi verificada na educação, sendo apontada por uma professora de uma escola de Pecém. Antes de instalação do CIPP não havia instituições de ensino médio no distrito, sendo instaladas em 2001. Segundo a professora:

Até antes [da instalação] do porto não havia ensino médio no Pecém. O ensino Médio vem em 2001, devido ao porto, ao aumento populacional na região e da necessidade das indústrias de ter pelo menos pessoas com o ensino médio [...]. Foi uma melhoria para a população. (Entrevista concedida em 21/11/2011 e retirada de BORGES, 2010).

Outros impactos nos serviços educacionais serão apontados posteriormente, na fase de consolidação do CIPP.

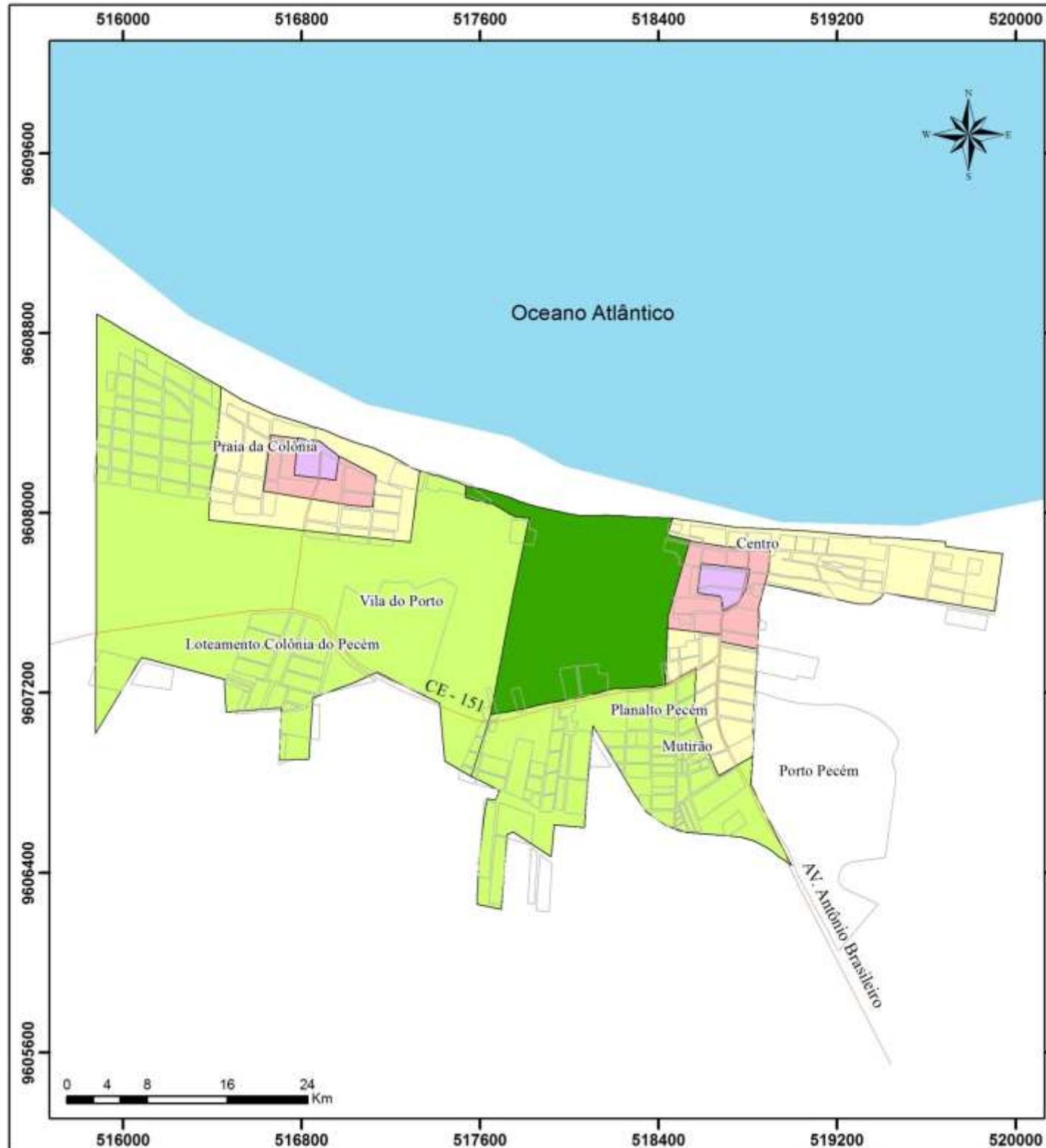
Mapa 10 - Expansão urbana de Pecém 2000 – 2006.



Fonte: Adaptado de SÃO GONÇALO DO AMARANTE, 2000; IPECE, 2006.

Com a finalização e a inauguração do porto, em 2002, ocorre um período de indefinição quanto ao objetivo do porto, que se estende de até 2006. O atraso na instalação das indústrias âncora inviabiliza a absorção da mão de obra atraída para trabalhar na construção do porto, que migra para outros locais em busca de trabalho. As demais empresas que se instalariam no complexo industrial também demoram a se instalar. A redução na oferta de empregos é sensível.

Há nesta fase a redução do número de estabelecimentos comerciais e de serviços. A base da economia, que antes estava relacionada a atividades primárias, fazia com que a população detivesse certo controle sobre a estabilidade do seu sustento. No entanto, com o deslocamento para atividades secundárias e terciárias, a população passou a depender de outros fatores para se sustentar, como a oferta de empregos, sobretudo na construção civil.



Universidade Federal do Ceará
 Pós-Graduação em Geografia
 Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de
 Nível Superior - CAPES

**Expansão Metropolitana de Fortaleza e a produção
 do espaço de Pecém - São Gonçalo do Amarante**

Autor: Felipe da Rocha Borges
 Orientadora: Prof.^a Dr.^a Maria Clelia Lustosa Costa

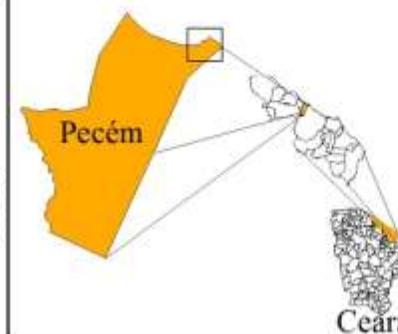
**Mapa 11 - Lei de Uso e Ocupação
 do Solo de Pecém.**

LEGENDA

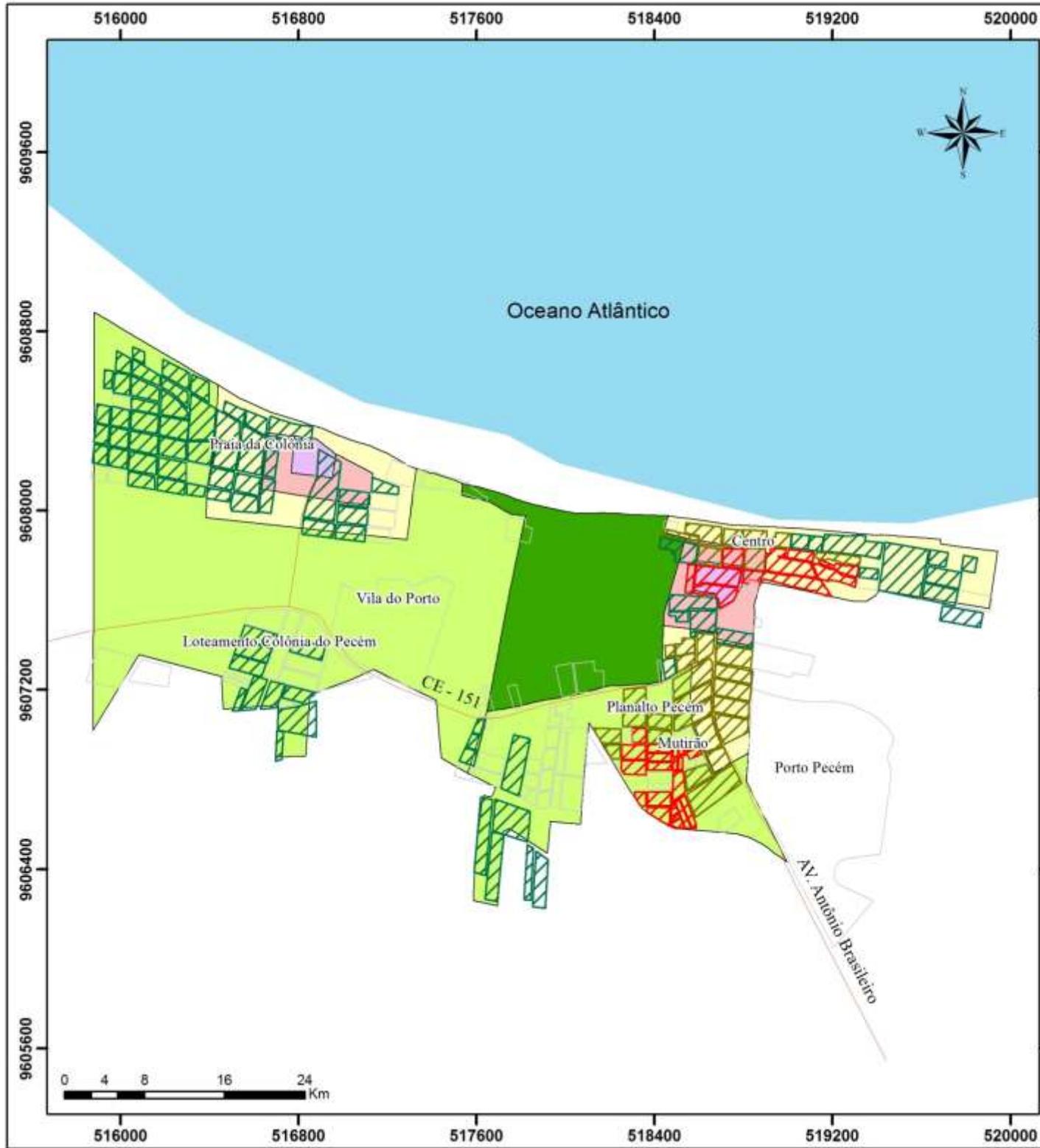
Usos previstos no PDDU (LUOS)

-  Zona residencial de baixíssima densidade - Lotes com 800m²
-  Zona residencial de baixa densidade - Lotes com 250m²
-  Zona residencial de média densidade - Lotes com 150m²
-  Centro de unidade de vizinhança
-  Zona especial 1 - Parque do Mangue do Pecém

Localização da sede de Pecém



Projeção: Universal
 Transversa de Mercator
 Datum: WGS 1984.
 Escala: 1:25.000
 Fontes: SÃO GONÇALO
 DO AMARANTE, 2000;
 Google Earth.



Universidade Federal do Ceará
 Pós-Graduação em Geografia
 Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de
 Nível Superior - CAPES

**Expansão Metropolitana de Fortaleza e a produção
 do espaço de Pecém - São Gonçalo do Amarante**

Autor: Felipe da Rocha Borges
 Orientadora: Profª. Drª. Maria Clelia Lustosa Costa

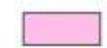
**Mapa 12 - Lei de Uso e Ocupação
 do Solo de Pecém e tamanho real dos lotes.**

LEGENDA

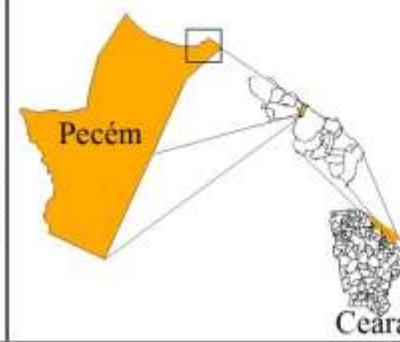
Tamanho real dos lotes

-  Pequeno (150m²)
-  Médio (250m²)
-  Grande (800m²)

Usos previstos no PDDU (LUOS)

-  Zona residencial de baixíssima
densidade - Lotes com 800m²
-  Zona residencial de baixa
densidade - Lotes com 250m²
-  Zona residencial de média
densidade - Lotes com 150m²
-  Centro de unidade de vizinhança
-  Zona especial 1 - Parque do Mangue
do Pecém

Localização da sede de Pecém



Projeção: Universal
 Transversa de Mercator
 Datum: WGS 1984,
 Escala: 1:25.000
 Fontes: SÃO GONÇALO
 DO AMARANTE, 2000;
 Google Earth.

4.4. Fase de consolidação do complexo industrial (2006 a 2013)

No quarto momento, entre os anos de 2006 e 2013, a transformação da função de Pecém, iniciada com a instalação do CIPP, se intensifica e se consolida. A vilegiatura ainda resiste, mas de forma bem menos intensa, cada vez mais perdendo espaço, e agora espantada pela nova realidade social vivenciada no distrito. A violência, o uso de drogas e a prostituição têm crescimento acentuado e afastam os vilegiaturistas e turistas da região, que antes buscavam tranquilidade (tabela 18). A nova realidade de Pecém pode ser percebida claramente nas escolas da região, que constantemente abordam o tema da violência e do uso de drogas em campanhas para conscientizar os estudantes (BORGES e FARIAS, 2012).

Tabela 18 - Período de consolidação do porto e do Complexo industrial.

Período	Ano	Atividades	Agentes	Economia	Organização espacial
Fase de consolidação do porto e do complexo industrial	2006	- Pesca	- Comunidade	- Comércio	- Áreas de veraneio em processo de
	-	artesanal	- Proprietários	dinamizado	refuncionalização (Loteamento
	2013	- Artesanato	fundiários	- Serviços	Colônia do Pecém e Loteamento Mar
		- Comércio	- Veranistas	dinamizados	e Sol, na praia da Colônia).
		- Serviços	- Estado	com	- Área de veraneio próxima ao centro
		- Construção	- Industriais	atividades	de Pecém.
		civil (obras da	- Promotores	relacionadas	- Área central com predominância de
		CSP)	imobiliários	ao porto e as	comércios e serviços.
		- Empregos no	- Classes	indústrias	- Corredor comercial da Avenida
		porto do	excluídas		Antônio Brasileiro.
		Pecém			- Corredor comercial da estrada para
		- Indústrias já			Taíba.
		instaladas			- Áreas residenciais.
		- Veraneio			- Áreas de expansão urbana, com
					loteamento fechado de alto padrão e
					loteamento aberto, com características
					populares.

Fonte: Organizado pelo autor.

Este período foi delimitado a partir do estágio de desenvolvimento do CIPP. A partir de 2006 as primeiras empresas começam a se instalar no complexo industrial, proporcionando transformações em Pecém. Em entrevista com a coordenadora da escola Edith Alcântara Mota, realizada em 2011, puderam ser percebidas as mudanças ocorridas nos últimos anos. Trabalhando no distrito desde o início da década de 2000, a coordenadora afirmou que até a citada data, a pesca era a principal atividade econômica de boa parte das famílias, embora tivesse sido reduzida nos períodos anteriores. “Nossos alunos viviam e só falavam de pesca: meu pai arrendou o barco não sei de quem; meu pai foi para o mar não sei em que dia; tome um peixinho aqui para a professora, que eu trouxe; um camarão.” (Entrevista concedida em 21/11/2011).

Esta realidade, segundo a coordenadora, perdurou até o início de 2006, quando ela teve que mudar para a sede do município. Ao retornar no final do mesmo ano se deparou com uma situação totalmente diferente.

Quando entro hoje em sala de aula, tudo mudou. Não se escuta um menino falando de mar, de praia, de barco. [...] Só se ouve: eu vou pro CINE, que eu quero me transferir para a noite porque eu arrumei um estágio; porque eu arrumei um emprego; meu pai agora não pode vir porque está trabalhando. Meu pai entra tal hora na firma e sai tal hora; minha mãe entra na firma tal hora, sai tal hora. [...] Eu digo, valha-me Cristo, como as coisas mudam!.(Entrevista concedida em 21/11/2011).

Fica claro na fala da coordenadora da escola que a realidade de Pecém se transformou em um curto período de tempo. Um fato que chama atenção ao se chegar à Edith Alcântara Mota, único estabelecimento público de ensino médio de Pecém, são os “grafites” nos muros, com mensagens contra o uso de drogas (Figuras 11 e 12). Em entrevista, a coordenadora da escola informou que devido ao acentuado crescimento populacional ocorrido nos últimos anos em Pecém, o consumo de drogas tornou-se crescente entre os jovens deste distrito. Diante disso, a escola passou a realizar campanhas contra o uso de drogas, das quais os grafites fazem parte.

Figuras 11 e 12 – Campanha contra as drogas na EEFM Edith Alcântara Mota.



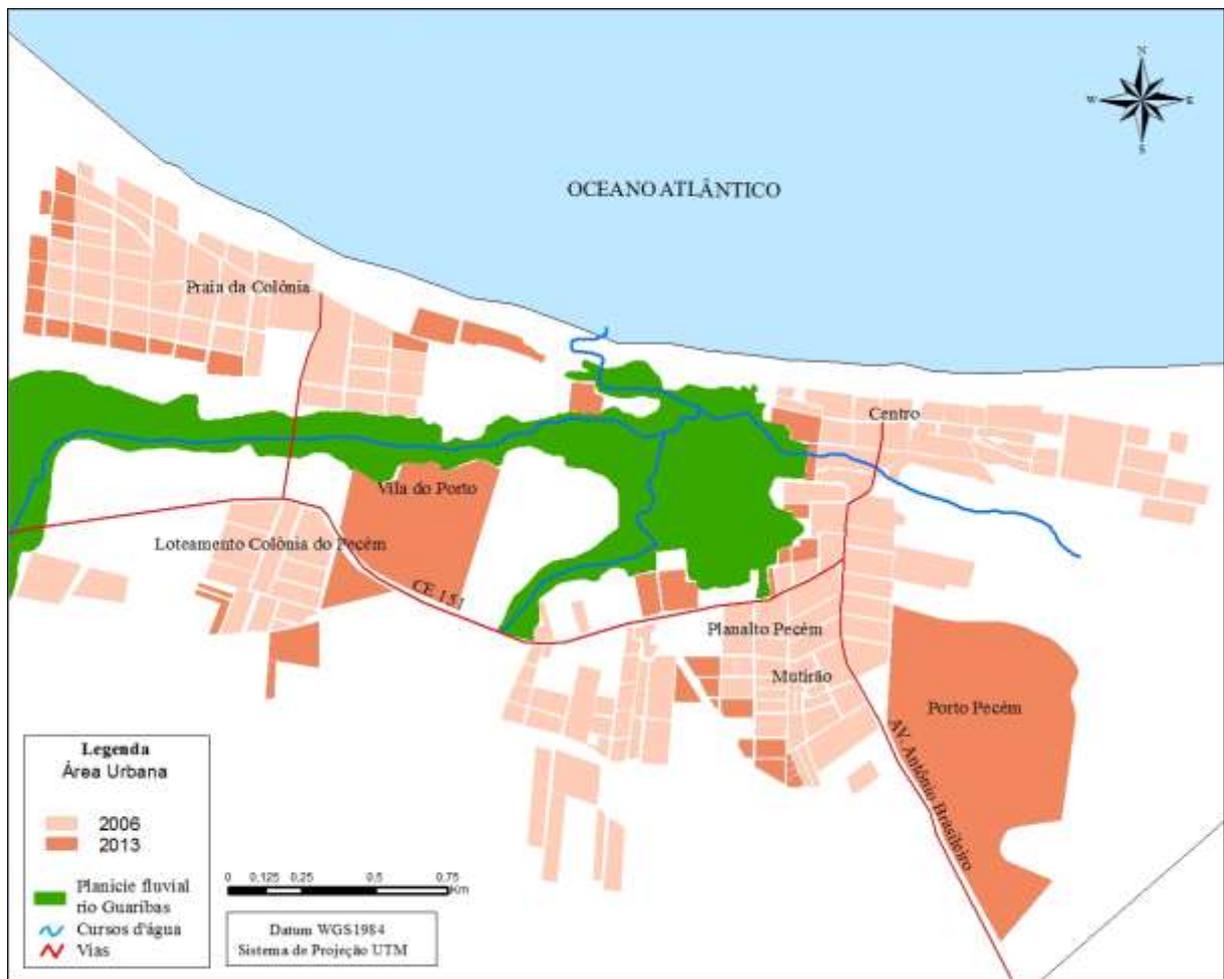
Fonte: BORGES, 2014.

A migração também se tornou rotina em Pecém. Com a criação de novos postos de emprego, principalmente na construção civil, a população de Pecém não foi suficiente para suprir a demanda, o que atraiu para este distrito trabalhadores de outros lugares, que em alguns casos levam a família junto, conforme apontou a coordenadora da escola em entrevista

Você entra em uma sala dessas de aula, você vê menino de tudo quanto é canto. Porque os filhos vêm estudar. Os que trazem família, os que têm um emprego um pouco melhor, os encarregados, ou alguns peões que não aguentam passar muito tempo longe da família, eles vêm e matriculam os meninos (Entrevista concedida em 21/11/2011).

Com as constantes especulações acerca das transformações em Pecém, sobretudo, com a quantidade de empregos gerados a partir das empresas que se instalariam no complexo industrial, no período anterior, vários terrenos foram incorporados para especulação (mapa 11). No período atual há a ocupação destes, gerando uma ampliação na densidade demográfica do município. Neste processo, destacam-se as proximidades da Escola Edite Alcântara Mota, no bairro Planalto Pecém, com a construção de residências para serem alugadas para trabalhadores do CIPP que não desejam ficar em alojamento. Dentre os trabalhadores que alugam tais imóveis encontram-se os que se mudam com as famílias. Porém, os principais vetores de expansão se materializaram com a instalação de dois loteamentos. Um a leste, o Porto Pecém e outro a oeste, o Vila do Porto (mapa 13).

Mapa 13 - Expansão urbana de Pecém 2006 – 2013.



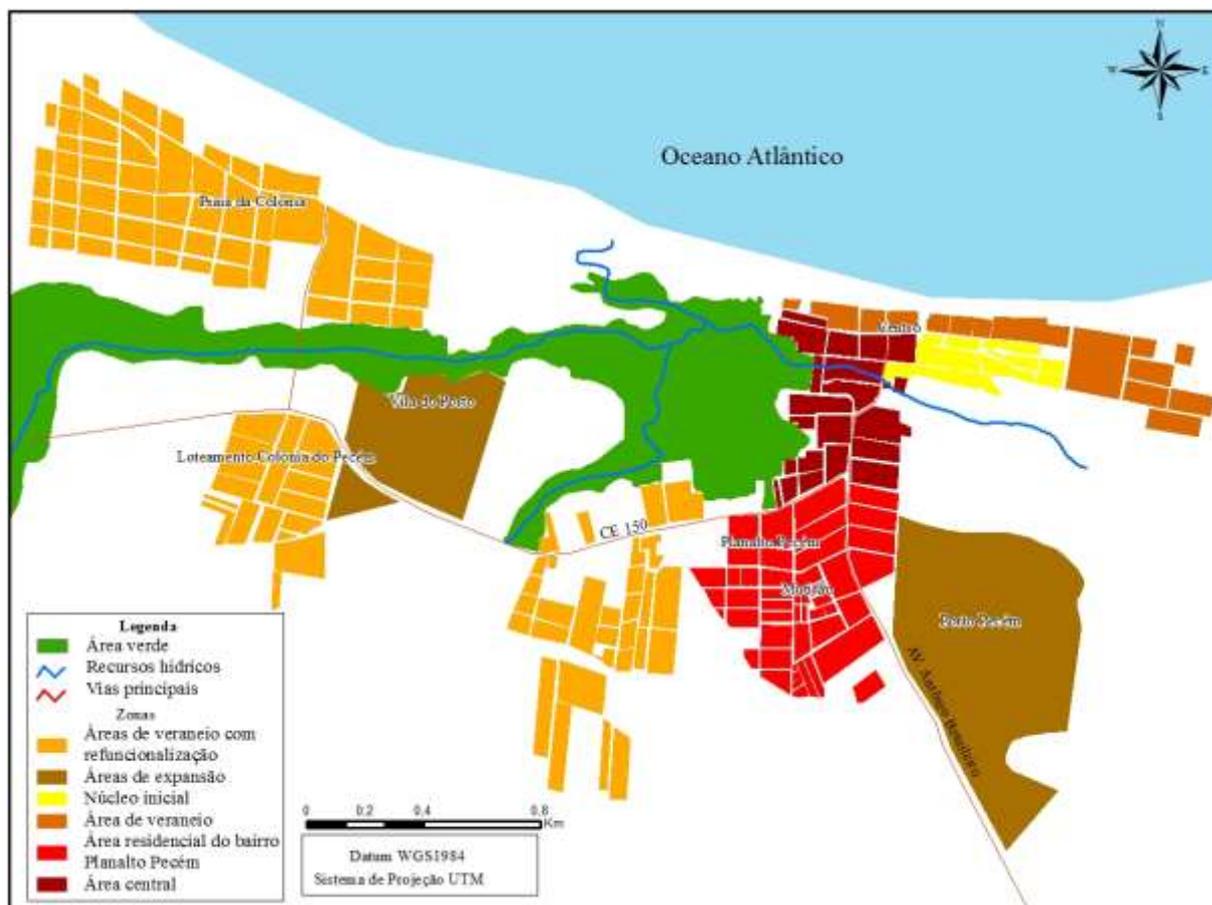
Fonte: IPECE, 2006 e Google Earth.

O comércio e os serviços também se diversificaram, proporcionando modificações na organização espacial de Pecém, que resulta da ação de diferentes agentes produtores ao longo dos períodos anteriores e do atual. O espaço de Pecém não é homogêneo tanto nas funções, quanto nas formas e no conteúdo social. As funções identificadas foram divididas entre comércio e serviços, sendo adaptada de uma classificação do IBGE (2000). As classes de comércio centraram-se em: combustíveis, supermercados, mercearias, restaurantes, bares, material de construção, produtos farmacêuticos e tecidos e artigos de vestuário. Os serviços foram subdivididos em: bancário, hospedagem, educação, saúde, imobiliário, manutenção de eletrônicos, oficina mecânica, portuário e beleza.

De acordo com Villaça (2001), o espaço intra-urbano se estrutura a partir dos deslocamentos diários (casa-trabalho, casa-estudos). Neste sentido, identificar os espaços que concentram as atividades de serviços e comércio se torna fundamental para compreender a estrutura urbana. As atividades industriais e portuárias também geram centralidade, resultado dos fluxos diários e devem ser levadas em consideração.

É perceptível o dinamismo econômico vivenciado por este distrito, possibilitando o surgimento de vários estabelecimentos de serviços e de comércio. A partir do mapeamento dos citados estabelecimentos, de observações de campo, entrevistas e análises de imagens de satélite foi elaborado um zoneamento da área urbana de Pecém. Foram identificadas seis zonas: núcleo inicial, área central, área de veraneio, área de veraneio com refuncionalização, área residencial do Planalto Pecém, áreas de expansão (mapa 14). Também foram identificados dois corredores de comércio e serviços: corredor do centro e corredor da Avenida Antônio Brasileiro (mapa 15), sendo analisados em conjunto com as zonas.

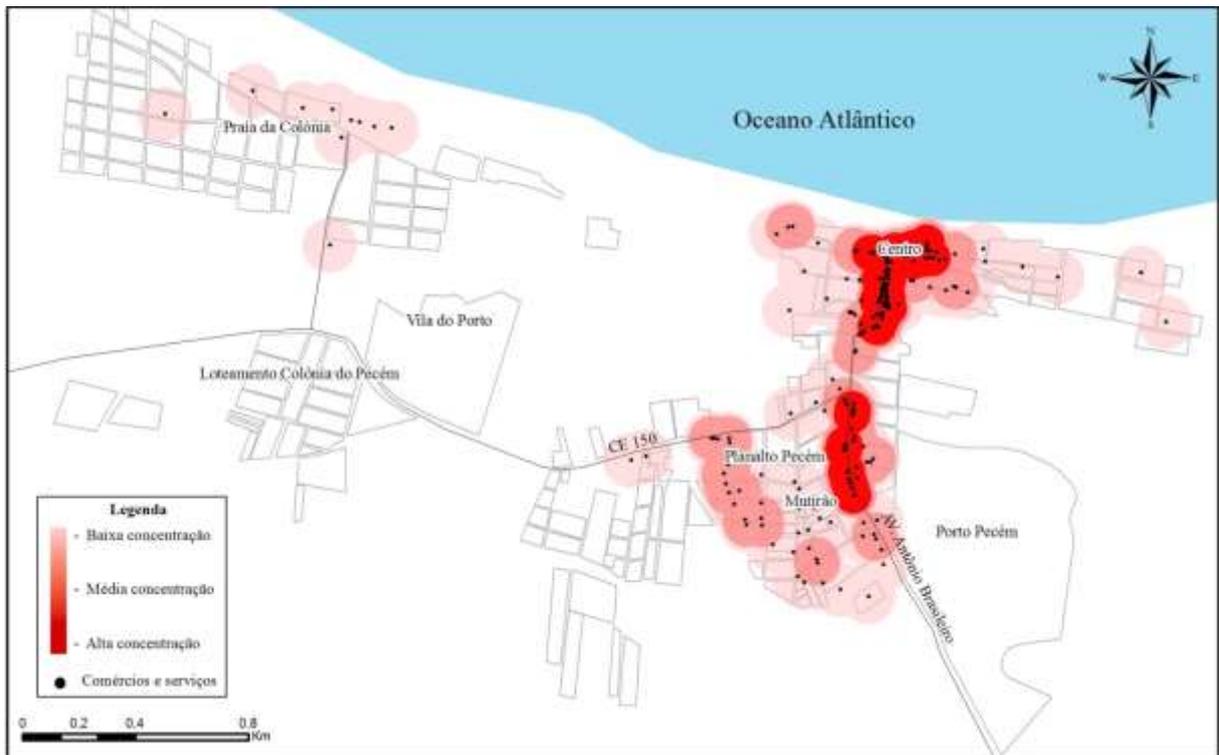
Mapa 14 – Zoneamento urbano de Pecém.



Fonte: Google Earth, 2013; Google Street View, 2013; Levantamento de campo.

O núcleo inicial ainda mantém características de quando Pecém era uma vila de pescadores, sendo uma área essencialmente habitacional. Os lotes são pequenos, inferiores a 100m², as casas são baixas, com o pé direito inferior a dois metros, as residências são coladas as vizinhas, sem afastamento, as calçadas, quando existem, são muito pequenas e as ruas são estreitas e tortuosas. Ainda há vários pescadores morando no local. Porém, de acordo com entrevista realizada com uma moradora antiga, foi dito que a área teve vários terrenos desapropriados. A entrevistada não soube informar qual o projeto da prefeitura para o local, pois alega não ter sido informada no período da desapropriação. A área fica vizinha ao centro, com isso há concentração de alguns serviços, como um hotel (Pecém Praia Hotel) e uma pousada (Kabana do Fuxico), além de comércios como restaurantes e bares.

Mapa 15 - Concentração de comércios e serviços em Pecém.



Fonte: Google Earth, 2013; Google Street View, 2013; Levantamento de campo.

A área central é a mais diversificada em termos de comércio e serviços (mapa 16), sendo a zona com maior fluxo do distrito. Nesta predominam estabelecimentos que comercializam produtos que não precisam ser adquiridos diariamente, como lojas de tecidos e vestuário. Estas, diferentemente dos demais estabelecimentos se concentram apenas na área central, demonstrando que a localização, tendo em vista que todas as vias convergem para esta área, é fator fundamental para sua instalação. As lojas de departamento, eletrodomésticos e móveis também são marcantes nesta área, em destaque para a Macavi, grande rede de lojas de eletrodomésticos e móveis que possui atuação no estado do Ceará e em outros estados da região nordeste. Esta área também é concentradora de restaurantes, que no período de 11h às 13h dos dias úteis exercem maior centralidade. O fluxo de ônibus e caminhões se intensifica, fazendo com que os estabelecimentos fiquem com movimento bastante elevado, sendo comum avistar operários fardados, demonstrando o período vivenciado por Pecém.



Universidade Federal do Ceará
 Pós-Graduação em Geografia
 Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de
 Nível Superior - CAPES

**Expansão Metropolitana de Fortaleza e a produção
 do espaço de Pecém - São Gonçalo do Amarante**

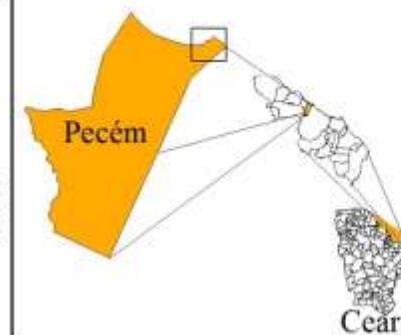
Autor: Felipe da Rocha Borges
 Orientadora: Prof^a. Dr^a. Maria Clelia Lustosa Costa

Mapa 16 - Tipologia do comércio de Pecém.

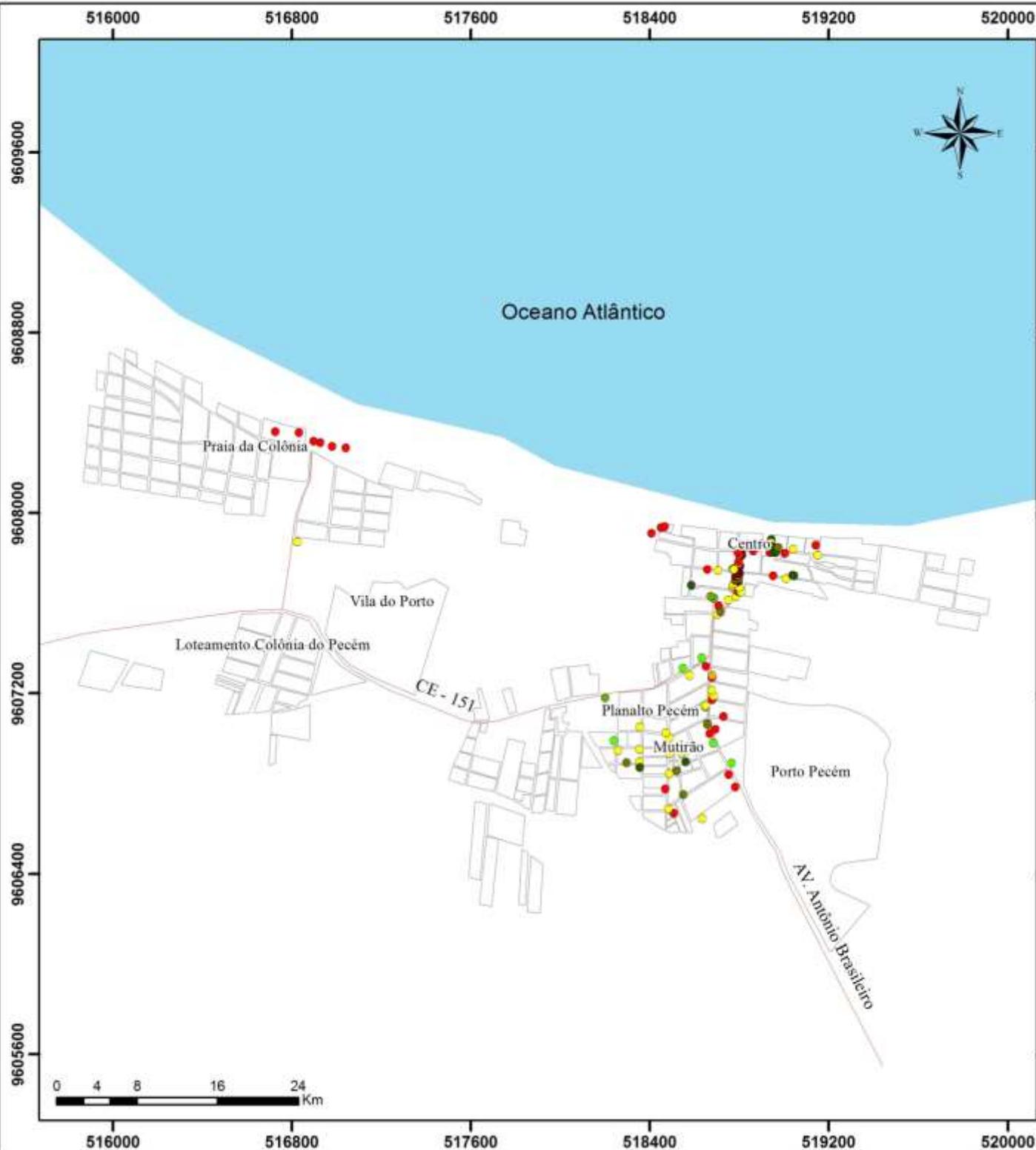
LEGENDA

- Bares
- Lojas de departamento, eletrodoméstico e móveis
- Material de construção
- Mercarias
- Pequenas lojas de variedades
- Produtos farmacêuticos
- Restaurante
- Tecidos e artigos de vestuário

Localização da sede de Pecém



Projeção: Universal
 Transversa de Mercator
 Datum: WGS 1984.
 Escala: 1:25.000
 Fontes: SÃO GONÇALO
 DO AMARANTE, 2000;
 Google Earth.



A área central também concentra serviços, que até antes da construção do porto só existiam na sede do município, como o serviço bancário (mapa 17). Há três caixas eletrônicos, um do Banco do Brasil, um do Santander e outro do Bradesco. O último banco também possui uma agência para pequenos serviços. As imobiliárias possuem suas sedes nesta zona (imobiliária Colônia, e QI Imobiliária). As pousadas também estão concentradas na área central. Das dez pousadas existentes em Pecém, sete estão localizadas no centro. Há a presença de um centro comercial (Pátio São Luis), que se caracteriza por ter entrada única e várias lojas alugadas. Há também um centro de abastecimento destinado à produtos provenientes da agricultura. Os estabelecimentos de comércio e serviços se concentram na Avenida Antônio Brasileiro e na Rua São Luis de Gonzaga, formando um corredor e não se disseminando por outros quarteirões.

Figuras 13, 14, 15 e 16 - Estabelecimentos comerciais da área central de Pecém.



Fonte: BORGES, 2014.

Nos últimos anos, sobretudo a partir de 2011 após o início das obras da CSP, a economia da sede distrital se diversificou, fazendo com que o comércio e os serviços se expandissem do Centro para áreas vizinhas. Neste processo, tem se formado o corredor da Avenida Antônio Brasileiro. Esta área tem se destacado por concentrar serviços mais complexos, como bancário, com a implantação da Caixa Econômica Federal em 2013, das

clínicas de atendimento básico dos planos de saúde da Hapvida e da Unimed, além de uma clínica odontológica. Há também a presença de restaurantes, lojas de material de construção e farmácias.

Figuras 17 e 18 - Serviços do corredor da Avenida Antônio Brasileiro.



Fonte: BORGES, 2014.

As segundas residências que ainda são utilizadas por veranistas ficam estão localizadas próximas à área central. Estas casas voltadas para as classes abastadas possuem muros altos, cerca elétrica e segurança particular. De acordo com entrevistas, as citadas residências são utilizadas poucas vezes durante o ano.

As áreas de veraneio com refuncionalização remetem a dois loteamentos, o Mar e Sol, na praia da Colônia e o loteamento Colônia do Pecém, nas proximidades da citada praia. As duas localidades, que tiveram, durante a década de 1990 e início dos anos 2000, função de veraneio, onde no decorrer da semana não havia fluxos e o comércio se resumia a barracas de praia, começa a se transformar. Em entrevista com um morador da praia da Colônia, várias casas já são ocupadas por trabalhadores do porto. O morador também afirma que várias empresas alugam residências para abrigar seus funcionários. O comércio na localidade começa a se desenvolver. Um dos moradores entrevistados estava construindo uma mercearia e uma pousada, demonstrando a mudança de função do local.

O bairro Planalto Pecém é uma ocupação recente, tendo as primeiras residências construídas no final da década de 1990, porém com maior adensamento a partir de 2006. O Estado, com a construção do Mutirão e da Escola Edith Alcântara Mota, teve papel preponderante na incorporação desta área à dinâmica urbana do distrito. No decorrer do último período, a partir de 2006, o comércio no bairro se intensificou. O comércio da área é formado por pequenas mercearias, que vendem produtos básicos de alimentação e de higiene. Os bares também são marcantes no bairro.



Universidade Federal do Ceará
 Pós-Graduação em Geografia
 Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de
 Nível Superior - CAPES

**Expansão Metropolitana de Fortaleza e a produção
 do espaço de Pecém - São Gonçalo do Amarante**

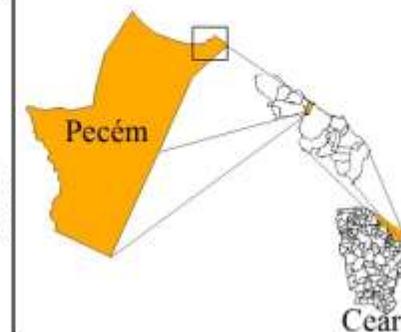
Autor: Felipe da Rocha Borges
 Orientadora: Prof.^a Dr.^a Maria Clelia Lustosa Costa

Mapa 17 - Tipologia dos serviços de Pecém.

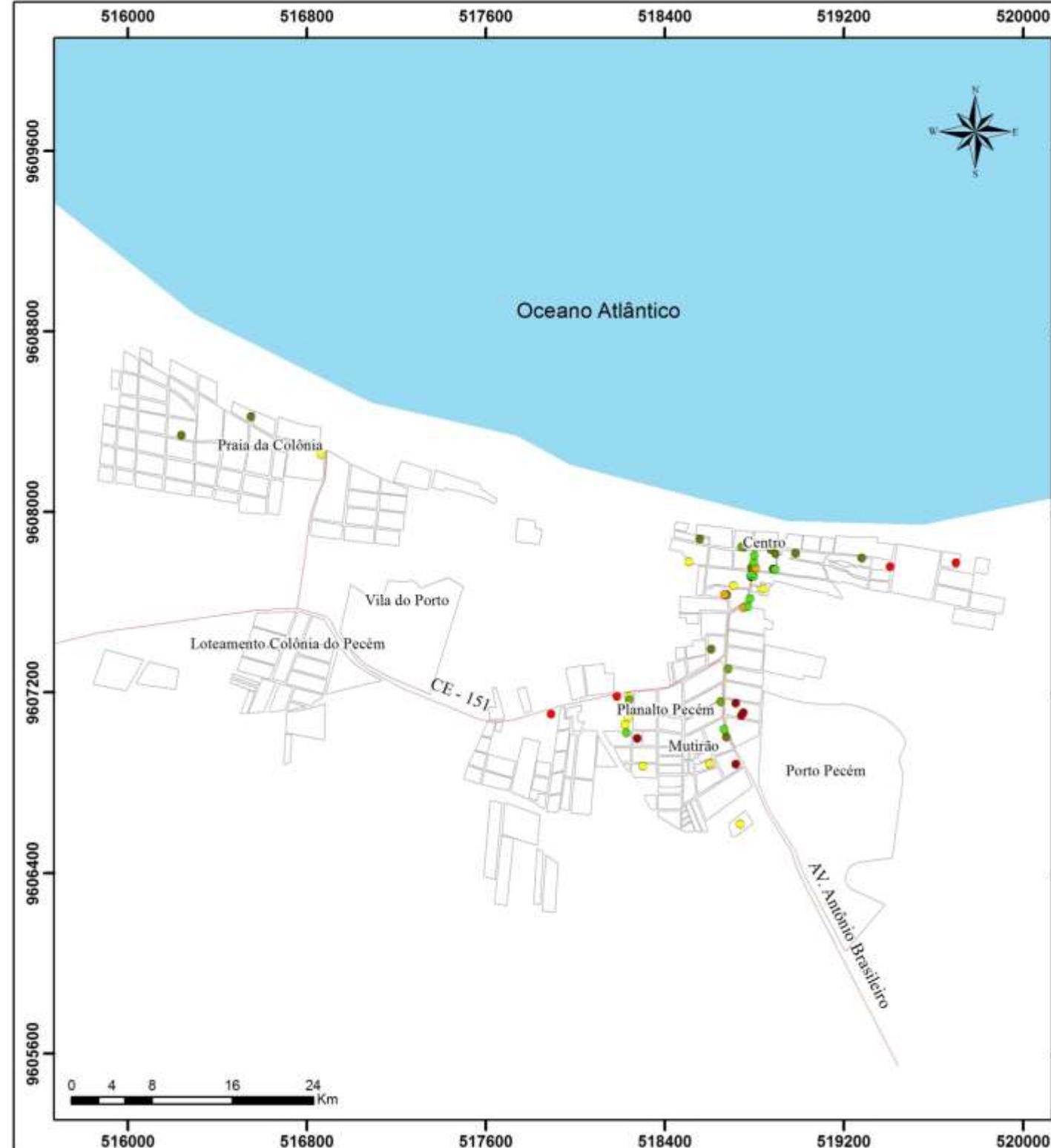
LEGENDA

- Advocacia
- Bancário
- Beleza
- Educação
- Hospedagem
- Imobiliário
- Portuário
- Saúde

Localização da sede de Pecém



Projeção: Universal
 Transversa de Mercator
 Datum: WGS 1984.
 Escala: 1:25.000
 Fontes: SÃO GONÇALO
 DO AMARANTE, 2000;
 Google Earth.



Os serviços existentes no bairro são três escolas de ensino básico, dentre elas duas públicas e uma particular, uma Unidade de Pronto Atendimento (UPA), e uma faculdade particular (Faculdade Ateneu). Os cursos oferecidos por esta estão direcionados aos novos postos de trabalho criados no CIPP (Administração, Comércio Exterior, Gestão de Recursos Humanos, Gestão Portuária e Gestão de Turismo). O curso de turismo está relacionado ao turismo de negócios, comum em Pecém.

Figuras 19 e 20 - UPA do bairro Planalto Pecém e Faculdade Ateneu.



Fonte: BORGES, 2014.

As áreas de expansão urbana identificadas correspondem, atualmente, a três loteamentos e refletem a ação dos agentes do setor imobiliário. De acordo com Bernal (2001) as empresas que atuam no mercado imobiliário metropolitano têm predominância de capital local. Nogueira (2011) aponta o surgimento de uma dinâmica diferenciada, na qual há predominância de empresas internacionais. No entanto, a citada estratégia se concentra em Fortaleza e em alguns municípios litorâneos. Em Pecém, a dinâmica apontada por Bernal (2001) ainda é predominante. Foram identificadas duas empresas que atuam no mercado de loteamentos. A FORTCASA e a MF Empreendimentos imobiliários (tabela 18).

Para Corrêa (1989), os promotores imobiliários, um dos agentes produtores do espaço urbano, possuem atuação diversificada, podendo atuar em diferentes fases dos processos que integram a produção de habitações. A fase-chave, de acordo com o autor, etapa na qual as citadas empresas com atuação em Pecém se enquadram, é a incorporação. “[...] o incorporador realiza a gestão do capital-dinheiro na fase de sua transformação em mercadoria, em imóvel” (CORRÊA, 1989, p. 20). A localização dos empreendimentos, a qualidade das construções e os contratos com as construtoras também são definidas pela empresa incorporadora.

Tabela 19 - Empresas que atuam no mercado de loteamentos em Pecém.

Empresa	Loteamentos em São Gonçalo do Amarante	Cidades dos Últimos Empreendimentos	Atuação
FORTCASA	Porto Pecém Parque Pecém	Cascavel, Aquiraz, Itaitinga, São Gonçalo do Amarante	Local
MF Empreendimentos Imobiliários	Vila do Porto I Vila do Porto II	Fortaleza, Maranguape, Caucaia, São Gonçalo do Amarante	Local

Fonte: Organizado pelo autor.

A FORTCASA é uma empresa de negócios imobiliários especializada em loteamentos e condomínios fechados. Foi fundada em Fortaleza, no ano de 1990, pelo empresário Duilio Carlos Bianchi. Lançou aproximadamente 35 empreendimentos, todos localizados no Ceará. Os últimos lançamentos da empresa estão nos municípios de Cascavel, os loteamentos fechados Barra dos Coqueiros e Cascavel Village, Aquiraz, o loteamento fechado Reserva Camará, Itaitinga, o loteamento Novo Ancuri e em SGA, os loteamentos Porto Pecém e Parque do Pecém. Os empreendimentos da FORTCASA são direcionados ao público de poder aquisitivo médio.

O loteamento Porto Pecém está localizado na entrada da sede urbana do distrito, em uma área que, de acordo com a lei de uso e ocupação do solo, é uma Área de Preservação Ambiental (APA), pois fica próxima à lagoa do Pecém, que abastece o distrito. Vale ressaltar que o parcelamento de APAs é permitido desde que sejam realizados os estudos necessários. No entanto, devido à elevada importância que a lagoa possui para o distrito e por nos últimos anos ter diminuído de tamanho consideravelmente, entende-se que a ocupação da área é prejudicial à preservação desta. O loteamento possui 54,52 ha, com 31 quadras e 850 lotes residenciais de 150 m² (6m x 25m), além de 210 lotes empresariais destinados à construção de galpões, com 450 m² (15m x 30m).

Figuras 21, 22 e 23 – Loteamento Porto Pecém.

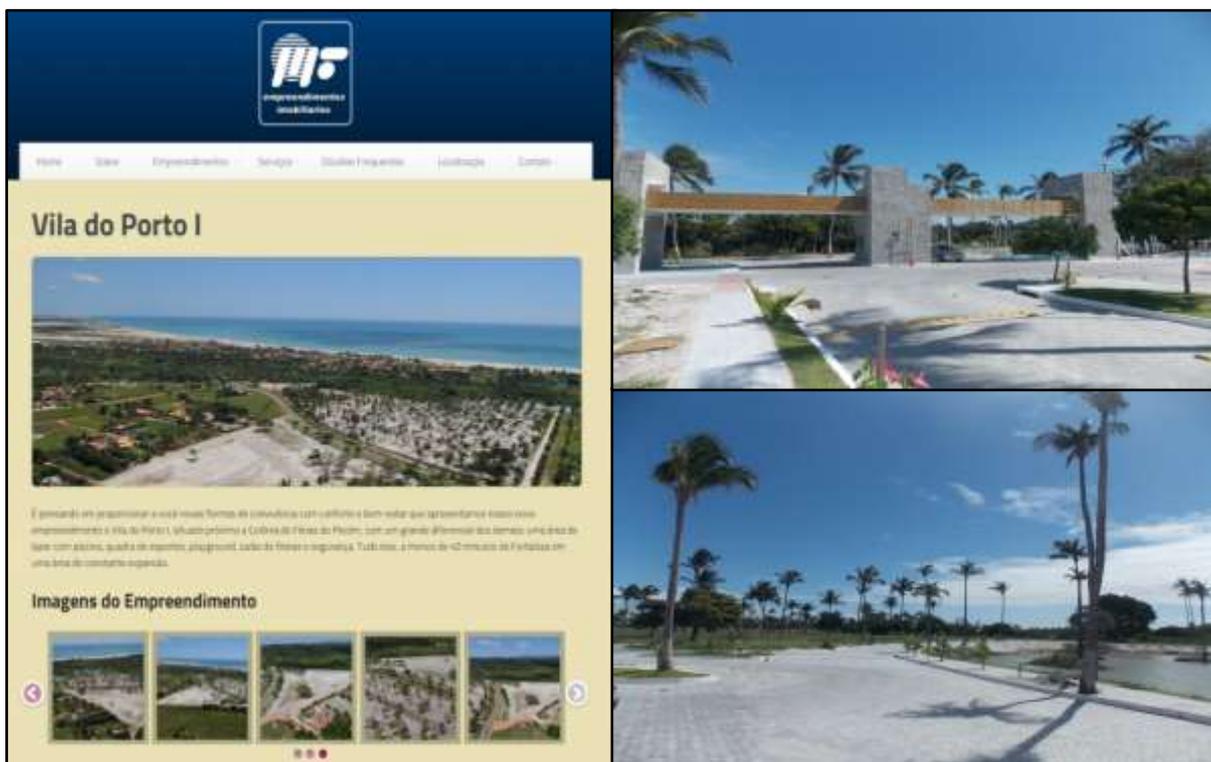


Fonte: Figuras 21 e 22 - FORTCASA Loteamentos; Figura 23 - BORGES, 2014.

A MF Empreendimentos Imobiliários também é uma empresa com ação local, atuando tanto na construção de loteamentos, quanto na locação de imóveis. Os principais empreendimentos encontram-se em Fortaleza: os loteamentos fechados Oswaldo Studart, Jardins Alice e Pereira e Cartier Célio Gurgel. Ainda possui empreendimentos em Caucaia Banana Residencial, Maranguape, Condomínio Colinas de Maranguape e em São Gonçalo do Amarante, os loteamentos fechados Vila do Porto I e Vila do Porto II.

As duas etapas do loteamento Vila do Porto juntas possuem 17 quadras, sendo 15 na primeira etapa com 347 lotes e duas quadras na segunda etapa, com 56 lotes (figuras 24, 25 e 26). O tamanho médio dos lotes é de 250m². O loteamento possuirá área de lazer com playground, campo de futebol e quadra de vôlei e ainda encontra-se em fase de instalação da infraestrutura básica. No local existem, apenas, ruas pavimentadas e a demarcação dos lotes a serem comercializados.

Figuras 24, 25 e 26 – Loteamento Vila do Porto.



Fonte: Figura 24 - MF Empreendimentos Imobiliários; Figuras 25 e 26 - BORGES, 2014.

Em Pecém as políticas públicas para solucionar as questões da moradia são precárias e dificultadas pela oscilação na população do distrito. A constante variação no número de empregos gera ciclicamente uma parcela de desempregados. Neste sentido, a ação da população excluída se faz presente no distrito. Estes possuem atuação dispersa no espaço urbano de Pecém. Há pequenas ocupações áreas espalhadas pela sede do distrito que expressam a ação deste grupo. As margens de um dos afluentes do rio Guaribas, parte da faixa de praia e do estuário do citado rio, áreas com elevada dinâmica ambiental, foram ocupadas por parcela da população empobrecida.

Os grupos sociais excluídos são caracterizados pela “incapacidade” de se inserirem no mercado de habitações devido ao empobrecimento experimentado por parcela da população. Para Corrêa (1989), a habitação, como todos os outros bens produzidos no capitalismo, é um bem “cujo acesso é seletivo: parcela enorme da população não tem acesso, quer dizer, não possui renda para pagar o aluguel de uma habitação decente e, muito menos, comprar um imóvel.” (p.29). Ribeiro e Pechman (1985) afirmam que a existência desta incapacidade é responsável pela existência do déficit habitacional.

A propriedade privada da terra, de acordo com Villaça (1986), é uma questão basilar para a compreensão da existência do citado déficit. “A terra e sua propriedade privada

colocam-se como questões fundamentais para o equacionamento do problema da habitação sob o capitalismo.” (p.9). Dessa maneira, se torna impossível resolver o problema habitacional sem antes promover mecanismos que possibilitem o acesso à terra de parte da população.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

É notória a diferença entre a Região Metropolitana instituída por força de lei e a expressão dos processos que proporcionam a formação da metrópole. Não se pode dizer que a integração à dinâmica metropolitana ocorre, de forma semelhante, nos dezenove municípios metropolitanos e, muito menos, que o espaço intramunicipal é homogêneo. O caso de SGA é marcante, à medida que foi inserido na RMF, em 1999, em função da instalação do CIPP em Pecém, e até agora só alcançou um nível médio de integração à dinâmica metropolitana graças aos processos gerados por este empreendimento. No entanto, a dinamização da economia não ocorre de forma igual na sede municipal e na sede do distrito onde o CIPP está instalado.

No decorrer da pesquisa se percebeu que os fluxos, sejam de pessoas ou capital, eram bem mais intensos em Pecém do que em SGA. Os caminhões que se dirigiam ao porto, os trabalhadores da construção civil e das indústrias já instaladas se integravam a paisagem urbana do distrito, que experimenta crescimento acentuado no setor de serviços e comércio. A construção do CIPP representou a inserção de Pecém à dinâmica metropolitana, provocando transformações socioespaciais no distrito. As alterações iniciaram-se na década de 2000, quando as obras do porto começaram. Dentre essas foram identificadas: a remoção da população do terreno onde o porto foi construído e, nos últimos anos, da área onde as empresas do complexo industrial começaram a se instalar, com destaque para a área onde será implantada a refinaria da Petrobras, pertencente aos índios Anacés; a atração de grande contingente de trabalhadores para a construção do porto provocou transformações substanciais no comércio, serviços e na dinâmica urbana de Pecém.

No entanto, as transformações são cíclicas e obedecem de certa forma ao estágio de desenvolvimento das construções no CIPP. Em um primeiro momento, na edificação do porto, os principais empregos gerados foram relacionados à construção civil. Com o fim das obras os empregos diminuíram, pois as demais indústrias no CIPP não se instalaram no tempo previsto. Neste contexto, no intervalo entre o fim das obras do porto em 2002 e início das construções da CSP em 2011, reduziu-se o número de empregos e conseqüentemente a dinâmica da economia local.

As alterações ocorridas em Pecém puderam ser notadas em diferentes âmbitos. Um deles está relacionado ao surgimento de outros agentes produtores do espaço, sobretudo no setor imobiliário com a chegada de diversas empresas nacionais e internacionais que atuam

no referido setor. O Estado, enquanto agente produtor do espaço teve sua ação redimensionada e passou a ser mais presente no distrito. Dentre as ações deste agente destacam-se a construção do porto do Pecém e estruturação do Complexo Industrial, com objetivo de atrair indústrias para a região; a elaboração de planos ordenadores do crescimento urbano, previsto para Pecém e seu entorno, mas que nem sempre foram respeitados; a construção e ampliação de estradas (CE 085, 421, 090, 422). Neste sentido, foi identificado que a atuação do Estado foi determinante nas transformações espaciais, sociais e econômicas que ocorreram em Pecém.

Entende-se que a pesquisa não esgota as possibilidades de estudos a serem realizados na região, à medida que a realidade é dinâmica e que diversas mudanças ainda ocorrerão na região, sobretudo, em decorrência da instalação da Siderúrgica, que gerará milhares de empregos diretos e indiretos. A refinaria da Petrobras, quando for instalada, também será responsável por alterações na região, principalmente com a possibilidade de atrair indústrias do ramo petroquímico. Além disso, entende-se que a atuação dos agentes no setor imobiliário é complexa e necessita ser aprofundada em outras pesquisas.

REFERÊNCIAS

ACCIOLY, Vera Mamede. **Planejamento, Planos Diretores e Expansão Urbana**: Fortaleza 1960-1992. Tese de doutorado (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2008.

ACCIOLY, Vera Mamede; NOGUEIRA, Cleiton Marinho Lima. Região Metropolitana de Fortaleza: mobilidade urbana e configuração espacial. In: COSTA, Maria Clélia Lustosa; PEQUENO, Renato (Editores). **Metrópoles**: território, coesão sócia e governança democrática. Fortaleza: transformações na ordem urbana. Rio de Janeiro: Letra Capital/Observatório das Metrópoles, 2014. (No prelo).

ALBUQUERQUE, Maria Flávia Coelho. **Zona Costeira do Pecém**: de colônia de pescador a região portuária. Dissertação (Mestrado Acadêmico em Geografia), Universidade Estadual do Ceará, Fortaleza, 2005.

ALBUQUERQUE, Zélia Franklin de; CARVALHO, Alba Maria de. O Pecém e seus novos retalhos do cotidiano. In: RIGOTTO, Raquel. (org.). **As tramas da (in) sustentabilidade**: trabalho, meio ambiente e saúde no Ceará. Fortaleza: INESP, 2001.

ALMEIDA, Lutiane Queiroz de. **Análise geoambiental como subsídio ao planejamento territorial do município de Maracanaú-CE**. Dissertação (Mestrado Acadêmico em Geografia), Universidade Estadual do Ceará, Fortaleza, 2005.

AMORA, Zenilde Baima. O espaço urbano cearense: breves considerações. In: AMORA, Zenilde Baima. (org.). **O Ceará**: enfoques geográficos. Fortaleza: Funece, 1999.

AMORA, Zenilde Baima; COSTA, Maria Clélia Lustosa. Olhando o Mar do Sertão: a lógica das cidades médias no Ceará. In: SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. **Cidades Médias**: espaços em transição. São Paulo: Expressão Popular, 2007.

ARAÚJO, Ana Maria Matos. **Mobilização da população no espaço metropolitano de Fortaleza**: o caso do Pecém. Dissertação (Mestrado Acadêmico em Geografia), Universidade Estadual do Ceará, Fortaleza, 2002.

ARAÚJO, A. M. M. ; CARLEIAL, Adelita Neto . Inserção de Pecém no Espaço Metropolitano de Fortaleza. In: **VII Semana Universitária da UECE** - Pesquisa Científica, Bem-Estar Social e Meio Ambiente, 2002, Fortaleza. VII Semana Universitária da UECE - Pesquisa Científica, Bem-Estar Social e Meio Ambiente. Fortaleza: FUNECE, 2002. v. 1.

AVANÇO do mar causa destruição na Praia do Icará. **Diário do Nordeste**, Fortaleza, 24 novembro 2013. Disponível em <<http://diariodonordeste.globo.com/materia.asp?codigo=1341972>>. Acesso em: 10 dezembro 2013.

BALBIM, Renato Nunes; BECKER, Maria Fernanda; COSTA, Marco Aurélio; MATTEO, Miguel. Desafios contemporâneos na gestão das Regiões Metropolitanas. **Revista Paranaense de Desenvolvimento**, Curitiba, n. 120, p. 149 - 176, jan./jun. 2011.

BNB. **Banco do Nordeste do Brasil**. Relatório final do Prodetur NE. Brasília, 2005.

- BORGES, F. R; FARIAS, J. F. Um estudo sobre transformações socioespaciais, aprendizagem significativa e ensino de geografia em uma escola no distrito de Pecém - São Gonçalo do Amarante-CE. **Revista de Ensino de Geografia**, v. 3, p. 55-68, 2012.
- BERNAL, Maria Cleide Carlos. **A Metrópole emergente**: a aço do capital imobiliário na estrutura o urbana de Fortaleza . Fortaleza: Ed. UFC, 2006.
- BRASIL. Casa Civil. Lei Complementar N  14, de 8 de Junho de 1973. Estabelece as regiões metropolitanas de São Paulo, Belo Horizonte, Porto Alegre, Recife, Salvador, Curitiba, Belém e Fortaleza. **Constitui o Federal**. Brasília, 08/06/173. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/lcp/Lcp14.htm.
- BRISSAC, Sergio. Parecer Técnico 01/08. 2008. **A Etnia Anac  e o Complexo Industrial e Portuário do Pecém**. Ministério Público Federal, Fortaleza, 2008.
- CAJAZEIRA, Alana de Aquino. **Geografia, ambiente e saúde**: correla es entre o clima e a incidência de doenças respiratórias em Maracanaú-CE. Disserta o (Mestrado Acadêmico em Geografia), Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, 2012.
- CARLOS, Ana Fani Alessandri. **A condi o espacial**. São Paulo: Contexto, 2011.
- CASTELLS, Manuel. **A sociedade em rede**. 3  vol. São Paulo: Paz e Terra, 1999.
- CEARÁ. **Pacto pelo Pecém**: cenário atual do complexo industrial e portuário do Pecém. Fortaleza: INESP, 2013.
- CEARÁ. **Pacto pelo Pecém**: iniciando o diálogo. Fortaleza: INESP, s/d.
- CEARÁPORTOS. **Histórico**. Fortaleza, s/d. Disponível em: <<http://www.cearaportos.ce.gov.br/index.php/institucional/historico>>. Acesso em: 10 fevereiro 2014.
- CINTRA, Anael; SILVA, Érica Tavares da; RODRIGUES, Juciano Martins; RIBEIRO Luis Cesar de Queiroz; RIBEIRO, Marcelo Gomes; DELGADO, Paulo; MOURA, Rosa. **Níveis de integra o dos municípios brasileiros em RMs, RIDES e AUs   dinâmica da metropoliza o**. Relatório de pesquisa. Rio de Janeiro: Observatório das Metrópoles, 2012.
- COMPANHIA SIDERÚRGICA DO PECÉM. **Nossos números**. Fortaleza, s/d. Disponível em: <<http://cspecem.com/nossos-numeros/D13>>. Acesso em: 20 maio 2014.
- CORRÊA, Roberto Lobato. **O espaço urbano**. São Paulo:  tica, 1989.
- CORRÊA, Roberto Lobato. **Região e organiza o espacial**. 6  ed. São Paulo:  tica, 1998.
- COSTA, Maria Clélia Lustosa. **Cidade 2000**: expansão urbana e segrega o espacial em Fortaleza. Disserta o (Pós-gradua o em Geografia), Universidade de São Paulo, São Paulo, 1988.
- COSTA, Maria Clelia Lustosa. Fortaleza: expansão urbana e organiza o do espaço. In: SILVA, José Borzacchiello; CAVALCANTE, T rcia Correia; DANTAS, Eustógio Wanderley Correia. **Ceará: um novo olhar geográfico**. 2 ed. Fortaleza: Demócrito Rocha, 2007.

COSTA, Maria Clelia Lustosa; AMORA, Zenilde Baima. De cidade a metrópole: Fortaleza na rede urbana brasileira. In: COSTA, Maria Clélia Lustosa; PEQUENO, Renato (Editores). **Metrópoles: território, coesão sócia e governança democrática**. Fortaleza: transformações na ordem urbana. Rio de Janeiro: Letra Capital/Observatório das Metr6poles, 2014. (No prelo).

DANTAS, Eust6gio Wanderley Correia; SILVA, Jos6 Borzacchiello da. A formaç6o hist6rica da metrópole e principais tend6ncias de desenvolvimento. In: PEQUENO, Luis Renato Bezerra. **Como anda Fortaleza**. 2ª ed. Rio de Janeiro: Letra Capital: Observat6rio das Metr6poles, 2009.

DANTAS, Eust6gio Wanderley Correia. Programa de Desenvolvimento do Turismo no Nordeste Brasileiro (1995 a 2005): PRODETUR-NE, o divisor de 6guas. In: DANTAS, Eust6gio Wanderley Correia; FERREIRA, Angela L6cia; CLEMENTINO, Maria do Livramento Miranda. **Turismo e imobili6rio nas metr6poles**. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2010.

DANTAS, Eust6gio Wanderley Correia. **Mar 6 vista**. Fortaleza: Ediç6es UFC, 2011.

ELIAS, Denise. Reestruturaç6o produtiva da agricultura cearense: rumo 6 desintegraç6o competitiva e 6 fragmentaç6o do espaço agr6rio. SILVA, Jos6 Borzacchiello; CAVALCANTE, T6rcia Correia; DANTAS, Eust6gio Wanderley Correia. **Cear6: um novo olhar geogr6fico**. 2 ed. Fortaleza: Dem6crito Rocha, 2007.

HAESBAERT, Rog6rio . Territ6rio e Multiterritorialidade: um debate. **GEOgraphia** (UFF), v. 17, p. 19-45, 2008.

HARVEY, David. **Espaços de esperança**. S6o Paulo, SP: Loyola, 2004.

LIMA, Claudio Ferreira. **A construç6o do Cear6: temas de hist6ria econ6mica**. Fortaleza: Instituto Albanisa Sarasate, 2008.

MEIRELES, Antonio Jeovah de Andrade; BRISSAC, S6rgio; SCHETTINO, Marco Paulo Fr6es. **O povo ind6gena Anac6 e sua terra tradicionalmente ocupada**. Parecer T6cnico n6 01/09. Minist6rio P6blico Federal, Fortaleza, 2009.

MOREIRA, Ruy. **Pensar e ser em Geografia**. S6o Paulo: Contexto, 2008.

MPX E EDP. **Termoeletrica Pec6m I e II grupo MPX e EDP**. Fortaleza, 11 outubro 2012. Dispon6vel em: <https://www.facebook.com/TermoeletricaPecemIEIiGrupoMpxEEdp/photos/pb.174410229348549.-207520000.1414591832./249489268507311/?type=3&theater>. Acesso em: 10 maio 2014.

N6BREGA, Luciana Nogueira; MARTINS, Martha Priscylla Monteiro Joca. O povo ind6gena anac6 e o complexo industrial e portu6rio do Pec6m: tessituras socioambientais de um “admir6vel mundo novo”. In: Marcos Wachovicz; Jo6o Luis Nogueira Matias. (Org.). **A efetivaç6o do Direito de Propriedade para o Desenvolvimento Sustent6vel: relatos e proposiç6es**. Florian6polis: Boiteux, 2010.

NOGUEIRA, Cleiton Marinho Lima. **Expans6o metropolitana e din6mica imobili6ria: o munic6pio de Eus6bio no contexto da Regi6o Metropolitana de Fortaleza (RMF)**. Dissertaç6o (Mestrado Acad6mico em Geografia), Universidade Federal do Cear6, Fortaleza, 2011.

PEREIRA JÚNIOR, Edilson Alves. Metropolização e novos arranjos espaciais: uma discussão a partir do processo de industrialização em Horizonte e Pacajus (CE). **Revista da Casa da Geografia de Sobral**, Sobral, v. 4, p. 93-99, 2003.

PEREIRA, Alexandre Queiroz. **Veraneio marítimo e expansão metropolitana no Ceará: Fortaleza em Aquiraz**. Dissertação (Mestrado Acadêmico em Geografia), Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, 2006.

PEREIRA JÚNIOR, Edilson Alves. **Território e economia política: uma abordagem a partir do novo processo de industrialização do Ceará**. São Paulo: Cultura Acadêmica, 2012.

PEREIRA JÚNIOR, Edilson; SPOSITO, Eliseu Savério. Economia política do território e estratégias de atração de Investimentos a geografia da subvenção industrial no Ceará como Exemplo. **GEOUSP: espaço e tempo**, v. 1, p. 3-18, 2013.

PETROBRAS. **Refinaria Premium II**. Rio de Janeiro, s/d. Disponível em: <<http://www.petrobras.com.br/pt/nossas-atividades/principais-operacoes/refinarias/refinaria-premium-ii.htm>>. Acesso em: 15 agosto 2013.

REBOUÇAS, Osmundo et al. **Gestão compartilhada: o pacto do Ceará**. Rio de Janeiro: Qualitymark, 1994.

RIBEIRO, Luiz César de Queiroz. **Transformação da Ordem Urbana da MetrÓpole Liberal-Periférica: 1980/2010: hipóteses e estratégias teórico-metodológicos para estudo comparativo**. Rio de Janeiro: Observatório das MetrÓpoles/Instituto Nacional de Ciência e Tecnologia – FAPERJ-CAPES-CNPQ, 2013.

RIBEIRO, Luiz César de Queiroz; PECHMAN, Robert Moses. **O que e questão da moradia**. São Paulo: Nova Cultural: 1985.

SAMPAIO, José Levi Furtado. Novas estratégias de combate à seca e à fome no Ceará: a construção de um poder. **Mercator**, Fortaleza, v. 1, n. 2, p. 27 - 39, 2002.

SANTOS, Milton. **Espaço e método**. São Paulo: Nobel, 1985.

SANTOS, Milton. **Metropole corporativa fragmentada: o caso de Sao Paulo**. São Paulo, SP: Nobel; Secretaria de Estado da Cultura, 1990.

SANTOS, Milton. **A urbanização brasileira**. São Paulo: Hucitec, 1993.

SANTOS, Milton. Por uma Geografia nova: da crítica da Geografia a uma Geografia Crítica. 6ª ed. 1ª reimp. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2008.

SÃO GONÇALO DO AMARANTE. **Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano (PDDU)**. São Gonçalo do Amarante, 2000.

SEMACE embarga esteira de Usina Termoelétrica. **O Povo**, Fortaleza, 13 julho 2013. Disponível em: <<http://www.opovo.com.br/app/opovo/economia/2013/07/13/noticiasjornaleconomia,3091278/semace-embarga-esteira-de-usina-termeletrica.shtml>>. Acesso em: 14 julho 2013.

SILVA, José Borzacchiello da. Características gerais da Região Metropolitana de Fortaleza (RMF). In: COSTA, Maria Clélia Lustosa; DANTAS, Eustógio Wanderley Correia (orgs.). **Vulnerabilidade Socioambiental na Região Metropolitana de Fortaleza**. Fortaleza: Edições UFC, 2009.

SILVEIRA, Bruno Rodrigues da. **O morar permanente na praia**: moradia e vilegiatura na localidade praiana do Icarai – CE. Dissertação (Mestrado Acadêmico em Geografia), Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, 2011.

SINGER, Paul. **Economia politica da urbanização**. São Paulo: Contexto, 2002.

SOUZA, Maria Salete de. **Ceará**: bases de fixação do povoamento e crescimento das cidades. In: SILVA, José Borzacchiello; CAVALCANTE, Tércia Correia; DANTAS, Eustógio Wanderley Correia. Ceará: um novo olhar geográfico. 2 ed. Fortaleza: Demócrito Rocha, 2007.

SOUZA, Maria Salete de. Análise da estrutura urbana. In: DANTAS, Eustógio Wanderley Correia; COSTA, Maria Clélia Lustosa; SILVA, José Borzacchiello da. **De cidade a metrópole**: (trans)formações urbanas em Fortaleza. Fortaleza: Edições UFC, 2009.

SOUZA NETO, Francisco Oliveira de. **Deslocamentos cotidianos no espaço metropolitano**: as trajetórias Maracanaú-Fortaleza. Dissertação (Mestrado Acadêmico em Geografia), Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, 2010.

SPÓSITO, Maria Encarnação Beltrão. **Capitalismo e urbanização**: núcleos urbanos na história revolução industrial e urbanização a cidade moderna – para onde? 14ª.ed. São Paulo: Contexto, 2004.

SIQUEIRA, H.S.G. A Globalização sob a ótica da acumulação flexível. **Revista Sociais e Humanas**, Santa Maria, v. 22, n. ?, p. 27-40, 2009.

TSUKOMO, Isadora Tami Lemos; COSTA, Marco Aurélio; BOSCARIOL, Renan Amabile; DANTAS, Régis Façanha; SOARES, Ricardo Brito. Região Metropolitana de Fortaleza: desafios para governança num contexto de instabilidade dos arranjos de gestão. In: COSTA, Marco Aurélio; TSUKOMO, Isadora Tami Lemos (orgs.). **40 anos de Regiões Metropolitanas no Brasil**. Brasília: IPEA, 2013.

VILLAÇA, Flávio. **O que todo cidadão precisa saber sobre habitação**. São Paulo: Global, 1986.

VILLAÇA, Flávio. **Espaço intra-urbano no Brasil**. 2. ed. São Paulo, SP: Studio Nobel: FAPESP, 2001.