



GT – 2: “METRÓPOLE, METROPOLIZAÇÃO E DINÂMICA ESPACIAL CONTEMPORÂNEA”

TURISMO, INDÚSTRIA E URBANIZAÇÃO NO EIXO OESTE DE EXPANSÃO METROPOLITANA DE FORTALEZA

Beatriz Helena Nogueira Diógenes
DAU/PPGAU+D-UFC
bhdioenes@yahoo.com.br

Ricardo Alexandre Paiva
DAU/PPGAU+D-UFC
paiva_ricardo@yahoo.com.br

RESUMO

O objetivo do artigo é analisar o papel das atividades turísticas e industriais como indutoras da urbanização do eixo oeste de expansão metropolitana de Fortaleza. A metrópole cearense tem passado por um processo de urbanização intensa desde as últimas três décadas, em função de múltiplas práticas sociais (econômicas, políticas e cultural-ideológicas), com importantes repercussões espaciais. Essa expansão apresenta padrões de crescimento diferenciados, evidenciados a partir de vetores que se desenvolvem ao longo dos principais eixos viários que partem da Capital. Neste processo, pretende-se identificar e analisar os processos socioespaciais que regem a urbanização do eixo oeste, avaliando as possíveis causas e os impactos dos investimentos advindos das atividades econômicas e de infraestrutura propostos para essa região.

Palavras-chave: turismo, indústria, Região Metropolitana de Fortaleza



1 INTRODUÇÃO

Este artigo, que é parte de uma pesquisa mais ampla sobre as formas de expansão urbana e o processo de metropolização de Fortaleza, se propõe a investigar o vetor de crescimento da metrópole na direção oeste, onde ocorrem processos urbanos recentes, incorporados aos circuitos espaciais globalizados da produção, como a atividade turística e a instalação do CIPP (Complexo Industrial e Portuário do Pecém).

O trabalho pretende identificar e analisar os processos que regem a urbanização do eixo oeste de expansão metropolitana, avaliando as possíveis causas e os impactos dos investimentos advindos da atividade econômica e de infraestrutura propostos para essa região, de modo a explicitar como tem ocorrido a estruturação da metrópole cearense.

Com o artigo, se almeja contribuir com dados e análises de modo a se conhecer essa nova realidade e conseqüentemente, servir de instrumento para subsidiar futuras propostas de planejamento e intervenções mais consistentes.

2 O CRESCIMENTO DAS CIDADES E OS VETORES DE EXPANSÃO URBANA: O CASO DE FORTALEZA

No crescimento físico de uma cidade, o sistema viário desempenha importante papel ao estruturar caminho e direções que comandam a expansão urbana. Esse padrão de crescimento é verificado em muitas das metrópoles brasileiras, na maioria das vezes obedecendo ao modelo radial-concêntrico.

Segundo Panerai (2006, p.18), “a força da relação caminho/cidade é de tal ordem que certas cidades parecem ser tão somente uma sucessão de estradas em torno das quais se organiza o tecido urbano”.

A presença dessas vias/rodovia, que vêm historicamente favorecendo os fluxos de pessoas e mercadorias, induz a expansão e articulação espacial dos aglomerados urbanos, “contribuindo para afirmar uma morfologia do tipo tentacular na maioria dessas cidades e para fortalecer a tendência a uma metropolização expandida ou dilatada” (DE MATTOS, 2004, p.170).



De acordo com Villaça (1998, p.69), a expansão das Metrôpoles “é fortemente influenciada pela vias – rodovias e ferrovias - regionais”. Para o autor, é significativo o efeito das vias de transporte sobre a estruturação urbana: “parece haver íntima relação entre as vias regionais de transporte e o crescimento físico das cidades” (1998, p.70).

Ao se observar a atual organização de algumas cidades brasileiras, percebem-se claramente as marcas deixadas pelos caminhos primitivos. Trata-se, portanto, de um modelo de crescimento bastante comum. Belo Horizonte, São Paulo, Salvador e João Pessoa são exemplos de cidades que tiveram seu crescimento determinado por vetores de expansão, conformados a partir de eixos viários que se articulam aos centros urbanos.

Em cada cidade, porém, a expansão urbana, mesmo obedecendo aos chamados “vetores” de crescimento urbano, adquire formas diferenciadas e específicas, de acordo com o sítio e o modo particular de desenvolvimento.

Fortaleza, tal como outras metrôpoles brasileiras, manifesta também forma de crescimento segundo determinados vetores que direcionam sua expansão urbana e metropolitana. Trata-se de eixos viários que compõem um sistema radioconcêntrico e desempenham importante papel na estruturação urbana.

Nas diversas análises de estudiosos acerca da configuração metropolitana de Fortaleza, é recorrente a identificação de quatro vetores de expansão, os quais correspondem ao sistema de vias radiais que partem da Capital e que, desde os primórdios¹, marcaram de forma decisiva a expansão da Cidade, constituindo verdadeiros vetores de crescimento.

De fato, é claramente perceptível essa forma de expansão da Metrôpole cearense, já evidenciada desde a planta da cidade elaborada em 1817 (Figura 01), pelo engenheiro Antonio José da Silva Paulet², ainda na época do Brasil-colônia. Na planta, conforme destaca o arquiteto José Liberal de Castro (1982, p.47),

¹ Esse sistema de vias corresponde às antigas estradas que comunicavam o sertão ao litoral, responsáveis pelo fluxo de pessoas e mercadorias.

² Paulet elaborou a primeira planta de expansão da vila, inspirada num desenho em xadrez, permanecendo até hoje como a matriz básica da cidade de Fortaleza.



[...] eram vários os caminhos que do interior demandavam à vila, alguns dos quais de certa forma hoje transformados nas radiais do conjunto urbano contemporâneo. A “planta” de Paulet indica-os contornando de leste para oeste: Picada d’Mucuripe, Estrada da Crusinha, Estrada do Lagamar do Cocó, Estrada d’Messejana (duas saídas), Estrada do Tauape, Estrada d’Montemor, Estrada d’Arronches e Estrada d’Soure.

Na *Planta Exacta de Fortaleza*, elaborada pelo engenheiro Adolfo Herbster em 1859 (Figura 02), essas antigas “saídas” da Cidade, denominadas de “estradas” no mapa, todas convergentes para o centro da Cidade, estavam demarcadas e já antecipavam o plano radial que iria caracterizar a Metrópole do futuro. Na planta elaborada por Herbster anos depois, em 1875 (Figura 03), o engenheiro já não retrata apenas o que era a Cidade de então, mas prevê como viria a ser, conforme mostra a ampla área de expansão pontilhada.

Em 1888, Herbster decidiu atualizar a planta de 1875 e elaborou nova carta (Figura 04), a chamada *Planta da cidade de Fortaleza, capital da província do Ceará, levantada por Adolfo Herbster, ex-eng^o da Província e aposentado da Câmara Municipal*. Na virada do século XIX para o XX, Fortaleza cresce acompanhando as antigas estradas de Jacarecanga, Soure, Arronches e Aquiraz.

Nas sucessivas plantas e levantamentos da Cidade, na malha urbana destacam-se as vias radiais, convergentes para o núcleo central, como é perceptível ainda hoje.

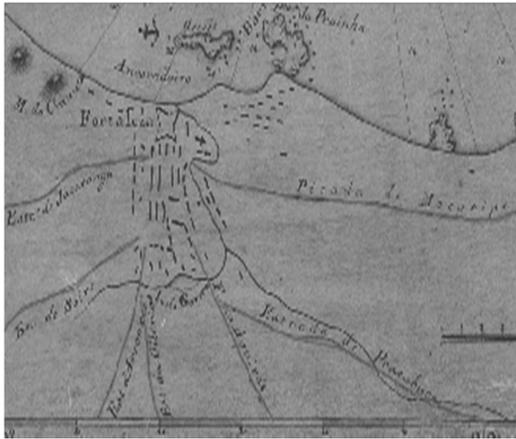


Figura 01: Planta do Porto e Villa da Fortaleza, de Silva Paulet, 1817
 Fonte: Castro, 1982

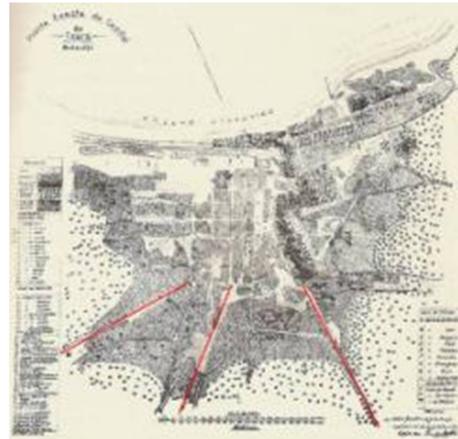


Figura 02: Planta Exacta de Fortaleza Adolfo Herbster, 1859
 Fonte: Castro, 1982

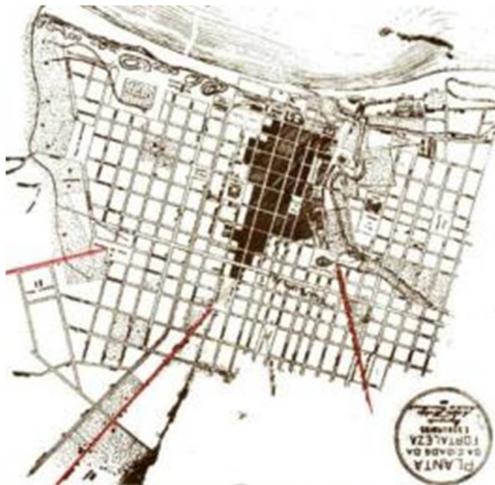


Figura 03: Planta da cidade de Fortaleza e subúrbios, 1875 – Adolfo Herbster
 Fonte: Castro, 1982



Figura 04: Planta da cidade de Fortaleza, 1888
 Fonte: Castro, 1982

A Síntese Diagnóstica do Município³, que efetuou a revisão do PDDU-FOR⁴, em 2003, ratifica esse modelo, quando afirma que “a expansão da RMF obedece a um modelo radial, que confirma os antigos caminhos - e posteriormente vias e eixos viários - que se dirigiam para o interior e zonas leste e oeste da faixa litorânea, a partir da Capital.”

³ Síntese Diagnóstica do Município: PREFEITURA MUNICIPAL DE FORTALEZA (PMF). Lei de Uso e Ocupação do Solo - Lei nº 7.987/1996; Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano.

⁴ Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano de Fortaleza - 1992



A Síntese Diagnóstica baseou-se num texto elaborado pelo economista Roberto Smith, em 2001, segundo o qual “o processo de expansão da RMF obedece a uma estruturação radial, que reafirma os antigos caminhos e, posteriormente, os eixos viários que se dirigiam para o interior e porções leste e oeste da faixa litorânea, a partir da Capital” (2001, p.06).

A consolidação da mancha adensada obedece, pois, ao desenho dos eixos estruturantes formados pelas vias e ferrovias⁵. A rede viária hoje existente estimula a ocupação ao longo das vias radiais e esse desenho tem se mantido ao longo do tempo. Isso resulta numa afluência forçosa para Fortaleza, que dificulta e desestimula ligações diretas entre pontos situados nos diferentes eixos.

A identificação dos vetores como determinantes da configuração e expansão metropolitana reforça, sem dúvida, o papel dos eixos viários de herança histórica⁶ na estruturação espacial da Metrópole. A análise mais aprofundada de cada um desses vetores permite averiguar a dinâmica socioespacial contemporânea, investigando em que medida essa expansão se faz de modo predominantemente linear, ao longo dos eixos, se se verifica a existência de polos ou núcleos mais dinâmicos em toda sua extensão e quais as dinâmicas econômicas que incidem em cada um dos vetores, determinando processos urbanos diferenciados.

3 OS VETORES DE CRESCIMENTO URBANO E METROPOLITANO: O VETOR OESTE

São quatro os vetores identificados, segundo a Síntese Diagnóstica do Plano Diretor de Fortaleza (2003). (Figura 05) Os três primeiros relacionam-se com as zonas sul e oeste da Metrópole, historicamente ligadas às áreas industriais e de habitação popular;

- o **vetor 1** corresponde ao eixo onde se localizam o Distrito Industrial de Maracanaú e conjuntos habitacionais surgidos nas vizinhanças ao longo da CE-060; trata-se do

⁵ A presença da via férrea também foi determinante na futura estruturação metropolitana, ao definir, de início, a localização das primeiras indústrias; ao favorecer o fluxo de pessoas e cargas entre a Capital e o restante do Estado, principalmente nas direções sul e oeste e, mais recentemente, ao promover a mobilidade metropolitana, com o transporte de passageiros residentes nos municípios vizinhos.

⁶ De acordo com Panerai (2006, p.43), “em geral estabelecidos antes da urbanização e herdados dos caminhos antigos e estradas importantes, os eixos rodoviários são responsáveis pela estruturação das periferias”.

SIMPURB
2015
Fortaleza
08 a 12 de setembro

XIV Simpósio Nacional de Geografia Urbana
Perspectivas e Abordagens da Geografia Urbana no Século XXI

primeiro e mais antigo vetor de expansão da RMF e se insere nas tentativas de incrementar a atividade industrial nos moldes dos planejamentos governamentais, preconizados pela SUDENE através dos incentivos fiscais do FINOR (Fundo de Investimento do Nordeste).

- o **vetor 2** configura-se ao longo da BR 116, concentrando as indústrias situadas nos Municípios de Eusébio, Horizonte e Pacajus; a atratividade das indústrias foi assegurada pela guerra fiscal e iniciou-se na década de 1990 uma tendência à desconcentração industrial, tanto na RMF, como no estado, como é o caso da implantação de indústrias em Sobral e Juazeiro do Norte.

- o **vetor 3** se desenvolve em direção ao Município de Caucaia e ao longo da faixa litorânea oeste, relacionado primeiramente aos conjuntos habitacionais na área lindeira à BR-020 em Caucaia, reforçado posteriormente pelas ocupações de segunda residência na praia do Icaraí, e mais recentemente, pelos fluxos turísticos na Costa do Sol Poente e pela implantação do Complexo Industrial e Portuário do Pecém, no município de São Gonçalo do Amarante (Figura 06).

O **vetor 4** situa-se no quadrante sudeste da MetrÓpole, em direção aos Municípios de Eusébio e Aquiraz relacionado, sobretudo, ao turismo e à expansão das moradias das classes mais abastadas, condicionadas pelas potencialidades paisagísticas e ambientais e a ausência de instalações industriais e conjuntos habitacionais. Este vetor constitui o eixo imobiliário mais valorizado da MetrÓpole.



Figura 05: Região Metropolitana de Fortaleza e os vetores de expansão urbana.
Fonte: Elaborado pelos autores



Figura 06: Mapa RMF – vetor 3
Fonte: Elaborado pelos autores



Cada vetor possui características próprias e distintas, as quais conferem ao espaço urbano e metropolitano configurações específicas e determinam tipos de ocupação e crescimento diferenciados. Tem-se, a seguir, o exame do vetor 3, objeto desse artigo, realizado sobretudo a partir de observação empírica⁷, com o intuito de verificar sua forma particular de expansão.

A análise e a leitura da paisagem foram empreendidas com base na situação atual, buscando identificar e destacar: os principais usos, tipos de ocupação, marcos simbólicos, recursos naturais mais significativos, atividade econômica predominante, investimentos mais importantes, principais concentrações de atividades e as intervenções mais recentes.

O Vetor 3 se desenvolve em direção à zona oeste, estabelecendo a ligação com Caucaia, abrangendo a faixa litorânea e o Complexo Industrial e Portuário do Pecém, situado no Município de São Gonçalo do Amarante. Tem início na Av. Bezerra de Menezes, a antiga Estrada do Soure, ainda na zona central de Fortaleza, e que dá acesso aos municípios da zona norte do Estado. Continua pela Av. Mr. Hull até o ponto em que, já denominada BR 020, tem início a BR 222. Daí, dirige-se para Brasília, enquanto a BR 222 segue em direção aos Estados do Piauí e Maranhão (Figura 07).

⁷ Para o exame e análise da paisagem urbana do vetor oeste, foi empreendida ampla pesquisa de campo, identificando-se os elementos que constituem a paisagem por meio de uma análise direta, realizada *in situ*, associada à fotografia, à imagem de satélite e à análise cartográfica.



Figura 07: Vetor 3 com a indicação das principais vias/eixos viários
 Fonte: Elaborado pelos autores

O vetor oeste é complementado pela linha norte do trem metropolitano, responsável pelo fluxo diário de grande parte da população que se desloca para o Centro e para a zona leste; e pela Via Estruturante (CE 085), que constitui um verdadeiro subvetor de crescimento metropolitano.

Nesse sistema de vias, componentes do vetor, vale destacar também o eixo formado pela av. Leste-Oeste, junto à orla marítima, que se prolonga pela ponte sobre o rio Ceará até o Icaraí e praias adjacentes, no Município de Caucaia, aí já transformado na rodovia CE 090.

A zona oeste de Fortaleza

Toda a zona oeste de Fortaleza é caracterizada historicamente pela presença da via férrea e da zona industrial, implantada na década de 1930-1940⁸, na parte mais próxima ao Centro. Também conta com inúmeros conjuntos habitacionais, construídos

⁸ O deslocamento da ferrovia para o trecho em que corta a zona oeste da Cidade, em 1919, e a posterior instalação da oficina de manutenção e mecânica da RFFSA – Oficina do Urubu – em 1930, atraíram para as proximidades da via férrea as primeiras indústrias de beneficiamento de algodão e de tecidos e a mão de obra nelas empregada. Essa área, posteriormente, constituiu a primeira zona industrial de Fortaleza, com intensa atividade até a década de 1970-1980, quando foi instalado o Distrito Industrial de Maracanaú.

SIMPURB
2015
Fortaleza
08 a 12 de setembro

XIV Simpósio Nacional de Geografia Urbana
Perspectivas e Abordagens da Geografia Urbana no Século XXI

junto à ferrovia e à BR 020, nas décadas de 1960-1980. Trata-se de área densamente povoada, ocupada por setores de renda baixa e média-baixa, como também por favelas e autoconstrução.



Figura 08: Av. Bezerra de Menezes
Fonte: <http://www.skyscrapercity.com>



Figura 09: Mapa RMF – Av. Mirter Hull
Fonte: <http://www.diariodonordeste.globo.com>

A concentração de indústrias na zona oeste, ainda nas primeiras décadas do século XX, resultou num tipo de ocupação popular dessa área, na vizinhança das fábricas e acompanhando a via férrea, fator importante para os trabalhadores.

A posterior criação do Distrito Industrial de Maracanaú – considerado o primeiro distrito industrial moderno - na década de 1970-1980, quando foram transferidas para lá as indústrias de maior porte e com maior grau de poluição, causou forte impacto nessa área da Cidade, deixando trechos da primeira periferia industrial parcialmente esvaziados e empobrecidos.

Ainda no que se refere ao tipo de ocupação do Vetor 3, além dos diversos conjuntos habitacionais construídos pelo Sistema Financeiro da Habitação⁹ na zona oeste e sudoeste da Cidade, cabe ressaltar que houve também, desde os anos 1970-1980, uma explosão de loteamentos populares e irregulares, conformando grande parte dessa zona como uma imensa área urbana de infraestrutura deficiente, habitada por população de baixa renda, com fraco dinamismo econômico.

⁹ Na década de 1970-1980, o Poder Público comprou estoque considerável de terras rurais, a preços reduzidos, para a construção dos conjuntos habitacionais.



Tudo isso contribuiu significativamente para o crescimento populacional da periferia oeste do Município de Fortaleza, o que evidencia o padrão periférico de urbanização, marcando de forma expressiva o espaço metropolitano.

O Vetor 3 apresenta características bastante específicas. Vem se desenvolvendo em etapas, tendo iniciado com a construção de conjuntos habitacionais em área situada às margens da BR 020, entre os Municípios de Fortaleza e Caucaia. A oferta habitacional gerada nessa região tinha como objetivo reduzir o déficit de moradias de Fortaleza e deslocar populações de baixa renda de áreas de valorização imobiliária em potencial, processo que se inicia com a construção da av. Leste-Oeste¹⁰.

A etapa seguinte da urbanização desse vetor é a ocupação da faixa litorânea de Caucaia, que se iniciou na praia do Icaraí, na década de 1970-1980, com finalidade de segunda moradia, de veraneio e lazer, e que vem se transformando progressivamente em local de moradia principal, determinando uma expansão urbana mais concentrada na zona litorânea compreendida entre as praias do Icaraí e do Cumbuco. A atividade turística, incrementada desde a década de 1990-2000, também provoca mudanças substantivas nessa área, sobretudo na praia do Cumbuco.

Tem-se verificado ainda, nos últimos anos, um processo de ocupação de terras e auto-construção precária nos aglomerados/conjuntos denominados *Ciro Gomes* e *Patrícia Gomes*, ao oeste da BR 020, na área próxima à BR 222.

A etapa mais recente de ocupação desse vetor é a que se refere à implantação do Complexo Industrial Portuário do Porto do Pecém – CIPP - instalado no Município de São Gonçalo do Amarante¹¹.

A instalação do CIPP, com o porto e retroporto (siderúrgica e refinaria), demanda vultosos investimentos, assim como a previsão de maior concentração de pessoas em busca de trabalho, intensificando a expansão urbana nessa área e ampliando o espaço metropolitano.

10 A av. Leste Oeste foi construída no início da década de 1970-1980. Foi concebida a fim de propiciar uma ligação mais rápida entre o porto do Mucuripe e a zona industrial localizada a oeste.

11 A instalação do CIPP no Município de S. Gonçalo do Amarante justificou sua inserção na RMF, em 1999.



A Via Estruturante do Turismo (CE 085), que participa desse eixo, tende a se tornar o principal vetor de deslocamento rodoviário na área, e prevê-se, ainda segundo Smith (2001), um adensamento populacional “dentro de vários matizes qualitativos de ocupação, até a faixa destinada ao Complexo Industrial Portuário do Pecém - CIPP, com maiores concentrações urbanas na faixa litorânea a partir do Cumbuco e na área interna de Matões e outros sítios adjacentes”.

Diferentemente dos demais, este vetor possui três ramificações distintas: a primeira prossegue pela BR 222, a segunda acompanha a Via Estruturante (ou CE 085), desde Caucaia até o Porto do Pecém, e a terceira corresponde à via que passa junto ao litoral (CE 090).

4 A "URBANIZAÇÃO TURÍSTICA" NO LITORAL OESTE

A urbanização em curso na faixa litorânea oeste da RMF se relaciona, em parte, com a instalação do CIPP, mas também com um processo articulado de três dinâmicas relacionadas ao turismo: o veraneio marítimo (loteamentos, novas e velhas tipologias de residências secundárias); o turismo propriamente dito (hotéis, pousadas, restaurantes, complexos de lazer e resorts); e a expansão imobiliária (condomínios horizontais e oferta de loteamentos diversos).

As transformações suscitadas pelo turismo na estrutura metropolitana da RMF se manifestam no papel destacado desempenhado pelo aeroporto, na Capital, em conjunto com o sistema viário de Fortaleza e as rodovias litorâneas, responsáveis por impulsionar novas dinâmicas socioespaciais em Fortaleza e na RMF como um todo.

Nos últimos anos, com o incremento do turismo, a faixa litorânea da Região Metropolitana de Fortaleza vem acusando um acelerado processo de ocupação do solo, de forte impacto sobre a natureza. Uma acirrada competição se estabelece entre os diversos atores produtores do espaço na faixa litorânea, envolvendo populações tradicionais representadas pelos pescadores, algeiros e marisqueiras, a classe média urbana que ali constrói sua segunda residência e os investidores

SIMPURB
2015
Fortaleza
08 a 12 de setembro

XIV Simpósio Nacional de Geografia Urbana
Perspectivas e Abordagens da Geografia Urbana no Século XXI

nacionais e estrangeiros ligados ao setor de negócios turísticos (SILVA, 2005, p. 103).

No caso específico do Vetor Oeste, a conexão viária na faixa litorânea foi realizada com a construção da ponte sobre o Rio Ceará e o alargamento da Av. Leste-Oeste, favorecendo a interligação com o município de Caucaia e contribuindo para o processo de conurbação urbana e integração mais efetiva com as praias da porção oeste da RMF.

A Via Estruturante CE-085 (Figura 10) constitui uma das principais intervenções no território metropolitano que provocaram o crescimento do Vetor Oeste. A via foi construída com recursos do PRODETUR NE I na direção da Costa do Sol Poente a fim de facilitar o acesso às praias localizadas no litoral oeste do Ceará. A construção da CE-085 visa dinamizar não somente a atividade turística, mas viabilizar os fluxos relacionados à implantação do Complexo Industrial e Portuário do Pecém, conforme já foi destacado, atestando também a coexistência de dinâmicas distintas no mesmo eixo de crescimento metropolitano.



Figura 10: Mapa RMF – Vetor 3 - CE-085 (Via Estruturante)
Fonte: PRODETUR

Desde o final da década de 1990, o litoral oeste de Fortaleza e da RMF passou por transformações que se relacionam com estas infraestruturas relacionadas ao turismo. A dinâmica urbana dos bairros periféricos da Capital, localizados na zona oeste, no que se refere ao vínculo com a urbanização turística, foi alterada apenas em relação às



mudanças de fluxos, uma vez que esse conjunto de intervenções urbanas proporcionou uma maior integração viária entre Fortaleza e os núcleos litorâneos de Caucaia.

Essas obras viárias facilitaram a conexão da rede hoteleira localizada no litoral leste às praias da Costa do Sol Poente pois, em muitos casos, o turista mantém-se hospedado em Fortaleza e realiza viagens diárias a diferentes praias, principalmente as localizadas na RMF. Atualmente essa conexão se dá próxima à costa, favorecendo além de uma razoável valorização da orla oeste, um processo de conurbação urbana mais efetivo na porção oeste da RMF junto ao litoral.

Apesar da continuidade da urbanização na orla de Caucaia, os núcleos litorâneos possuem características distintas em função do período em que cada um se urbanizou. Pode-se distinguir três momentos de ocupação da faixa litorânea: o primeiro até a década de 1960, com assentamentos espontâneos de comunidades de pescadores; entre fins da década de 1960 e 1980, com a construção de residências secundárias e a partir de 1990, com o incremento do turismo litorâneo no Ceará.

A continuidade da urbanização se explica pela existência da rodovia CE-090, localizada bem próxima à praia, que interliga todos os núcleos litorâneos. O litoral de Caucaia concentra nos seus 44 km os núcleos de Pacheco e Iparana, Icaraí, Tabuba e Cumbuco.

Embora seja a do Cumbuco a praia com maior atratividade turística de Caucaia, cabe destacar as transformações que têm ocorrido no Icaraí, que constitui um dos primeiros núcleos de veraneio do Ceará e, desde a década de 1970, sofre um processo intenso de parcelamento do solo e ocupação diversificada de residências secundárias.

Nesse sentido, é possível afirmar que o Icaraí constitui o núcleo litorâneo mais urbanizado da RMF. Aí, verifica-se uma maior variedade de tipologias de segunda moradia, tais como, residências isoladas, conjunto de residências padronizadas em loteamentos abertos, edifícios multifamiliares e condomínios de apartamentos.

O Cumbuco constitui uma das praias mais conhecidas e visitadas do Ceará. Essa atratividade se sustenta na paisagem natural diversificada não só da praia, mas das dunas e lagoas que compõem a paisagem natural. O lugar é frequentado por turistas que



buscam a prática de esportes náuticos, como o windsurf e kitesurf, conferindo uma certa especialização da modalidade de turismo esportivo.

Os principais indícios dessa valorização turística do Cumbuco, além dos atrativos naturais, diz respeito à maior concentração de hotéis e pousadas, ao maior número de licenças ambientais solicitadas para implementação de *resorts* e outros empreendimentos turísticos e ao maior fluxo de turistas.

Ali, verifica-se ainda a presença da população local, que foi incorporada pela atividade turística e se envolveu no mercado informal direcionado ao turismo. Os principais postos de emprego são absorvidos pelos restaurantes, pelo comércio de artesanato e produtos regionais e pelo serviço de passeios de buggy na praia, lagoas e dunas.

As transformações desencadeadas pelo turismo no Cumbuco, além da praia, abrangem a Lagoa do Banana e a Barra do Rio Cauípe que constituem importantes atrativos turísticos e foram alvo das políticas e intervenções do PRODETUR/CE I, com a criação da Área de Proteção do Lagamar do Cauípe e a urbanização da Lagoa do Banana. A inclusão desses dois pontos turísticos foi favorecida também pela construção de rodovias do Programa que interligou a Praia do Cumbuco à CE-085.

O litoral de São Gonçalo do Amarante, por sua vez, apesar de apresentar a menor extensão entre os municípios litorâneos metropolitanos, comporta uma maior diversidade de usos desde da implementação do Porto do Pecém. A faixa litorânea é definida pelo porto - na divisa com Caucaia - e pelo Rio São Gonçalo do Amarante no sentido oeste. O acesso se dá através da CE-085, que articula os acessos para as praias do Pecém e da Taíba.

A Taíba é a praia com maior atratividade turística de São Gonçalo do Amarante. Assim como no Pecém, seus acessos foram facilitados pela construção da via estruturante CE-085, de onde parte a CE-185 que conduz ao núcleo litorâneo. Como São Gonçalo do Amarante está no limite oeste da RMF, a ocupação litorânea vai ficando cada vez mais rarefeita, sendo a Taíba o maior e mais importante núcleo litorâneo do município.

Os impactos da atividade turística na faixa litorânea dos municípios de Aquiraz, (ao leste) e Caucaia e São Gonçalo do Amarante (ao oeste) se manifestam distintamente em função das preexistências socioambientais, que constituem ora resistência, ora potencialidades. Os núcleos litorâneos de urbanização mais antiga não se prestam às tipologias espaciais do turismo, ao passo que os mais novos, pelo estágio de conservação dos recursos naturais e as características espaciais, favorecem a reprodução da atividade turística.

Alguns impactos na orla dos municípios litorâneos da RMF são semelhantes aos verificados na Capital, como o crescimento da área urbanizada com tendência à conurbação, apropriação dos espaços mais bem preservados, privatização da faixa de praia e articulação com a dinâmica imobiliária.

A urbanização turística em curso na RMF, além das mudanças nos núcleos existentes já urbanizados, tem se direcionado para a ocupação dos vazios litorâneos, onde não há restrições espaciais de implantação de empreendimentos turísticos e de forte apelo imobiliário, como é o caso dos *resorts* integrados (PAIVA, 2011).

5 A INSTALAÇÃO DO CIPP E A INTENSIFICAÇÃO DA URBANIZAÇÃO NO OESTE METROPOLITANO

O Complexo Industrial Portuário do Pecém “Governador Mário Covas” (Figura 11) foi inaugurado em março de 2002. Está situado ao noroeste da RMF, entre os Municípios de Caucaia e S. Gonçalo do Amarante, a cerca de 60 km da Capital.



Figura 11: Vetor 3 - Porto do Pecém - CIPP
Fonte: Google Earth



A instalação do CIPP constitui um dos investimentos de maior impacto no território metropolitano, concebido pelo Governo Estadual como uma estratégia para incrementar, além do setor industrial, diversos setores da economia do Ceará. O planejamento do porto de forma integrada foi concebido para propiciar operações eficientes, com acessos rodoviários e ferroviários independentes dos problemas de conturbações urbanas e criar um novo polo industrial na Região Metropolitana de Fortaleza.

Foi idealizado para possibilitar o escoamento da produção, sobretudo aquela proveniente do agronegócio, confirmando a integração das políticas de desenvolvimento, além da possibilidade de ampliar os mercados e diversificar a pauta de exportações, contribuindo assim para aumentar a participação do Estado no PIB brasileiro. Os desdobramentos positivos da instalação do CIPP na economia local estão relacionados com a geração de emprego e renda, bem como o aumento do comércio e infraestrutura necessária para atrair outros investimentos.

Embora as ações industriais do complexo ainda não estejam inteiramente consolidadas, as atividades portuárias já estão em pleno funcionamento, assim como grande parte da infraestrutura de apoio, o que tende a transformar o CIPP num dos principais polos de desenvolvimento contemporâneo da RMF¹² (Figura 12 e 13). Atualmente, uma década depois de sua instalação, conta com oito empresas em operação e oito em fase de instalação.

¹² “Apesar da ainda diminuta ocupação dos seus 13.337 hectares, o Complexo do Pecém já respira a cifra de R\$ 34,2 bilhões em investimentos industriais até 2017. Desse total, 3%, cerca de R\$ 1,04 bilhão, são das oito empresas instaladas e em funcionamento. Os 77% restantes são de indústrias em instalação.” (jornal O Povo, 17-03-2012).

SIMPURB
2015
Fortaleza
08 a 12 de setembro

XIV Simpósio Nacional de Geografia Urbana
Perspectivas e Abordagens da Geografia Urbana no Século XXI



Figura 12: CIPP - Porto do Pecém
Fonte: Acervo dos autores



Figura 13: Mapa RMF – vetor 3
Fonte: Acervo dos autores

Com a conclusão da construção da Siderúrgica e da Refinaria, previstas para o Complexo (com investimentos estimados de 11 bilhões de reais e 19,8 bilhões de reais, respectivamente), estima-se que haverá um acréscimo significativo na geração de empregos¹³, provocando transformações expressivas no quadro urbano do Município e dos arredores.

Em 2013 foi inaugurada no CIPP a primeira Zona de Processamento de Exportação (ZPE) do Brasil em operação. A ZPE do Ceará está instalada inicialmente em uma área 576 hectares, com área total prevista de 4.271,41 hectares, no município de São Gonçalo do Amarante, e fica a 20 quilômetros do cais do porto. De acordo com técnicos do CIPP, a implementação da ZPE no Pecém vai dobrar as exportações do Estado, que hoje estão no patamar de US\$ 1 bilhão ao ano.

Outros grandes investimentos em infraestrutura vêm sendo realizados pelos Governos federal e estadual como apoio ao CIPP, como a Ferrovia Transnordestina¹⁴, a

¹³ Segundo informações de técnicos do CIPP, deverão ser gerados cerca de cinco mil empregos, com a conclusão das obras previstas para o complexo.

¹⁴ A ferrovia Transnordestina é uma das principais obras do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), que deverá interligar os polos de produção agrícola, mineral e industrial aos portos do Pecém (CE) e Suape (PE). A ferrovia, que envolve investimentos de R\$ 4,5 bilhões, possuirá 1.728 km de extensão, dos quais 527 no Ceará. A previsão de conclusão é o final de 2012.

SIMPURB
2015
Fortaleza
08 a 12 de setembro

XIV Simpósio Nacional de Geografia Urbana
Perspectivas e Abordagens da Geografia Urbana no Século XXI

implantação do Terminal de Múltiplo Uso¹⁵, o aeroporto de cargas do Pecém e outras obras relacionadas à logística, energia e desenvolvimento urbano.

Como se pôde constatar, conforme observação empírica, a instalação recente do CIPP (Figura 14) e do Porto do Pecém no Município de S. Gonçalo do Amarante tem implicado, sobretudo nos últimos anos, numa transformação substancial na área, com grande afluxo de trabalhadores, inclusive de estrangeiros, como coreanos, conforme atestam os diversos estabelecimentos instalados nas imediações, como restaurantes, pousadas e lojas voltados para essa população, além da oferta de inúmeros loteamentos para os futuros habitantes.

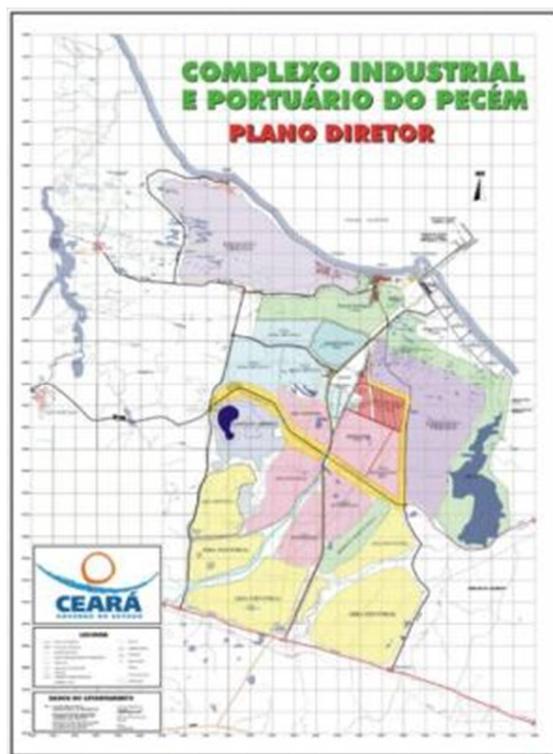


Figura 14: Plano Diretor CIPP
Fonte: SEINFRA-CE

¹⁵ O Terminal de Múltiplo Uso - TMUT – do Porto do CIPP foi inaugurado em agosto de 2011, ampliando a movimentação de contêineres de 150 mil TEUs (contêineres de 20 pés) para 750 mil TEUs.

O Porto do Pecém

O terminal portuário do Pecém – Porto do Pecém – que faz parte do CIPP (Figura 15 e 16) e é administrado pela Ceará Portos, empresa do Governo do Estado foi concebido para propiciar operações portuárias mais eficientes e competitivas, com facilidade de acessos rodoviários e ferroviários e também para dar suporte à movimentação do Complexo Industrial do Pecém.

As principais cargas embarcadas são frutas¹⁶, calçados, pescados, couros e produtos têxteis e são importados insumos siderúrgicos, granéis líquidos e gás natural. O porto é um terminal *off shore*¹⁷ e, segundo os técnicos do empreendimento, não carece de dragagem e possui custos operacionais baixos, constituindo um diferencial entre os portos do Nordeste, além da vantagem de localização¹⁸ em relação aos portos da Europa e dos Estados Unidos.



Figura 15: CIPP - Porto do Pecém
Fonte: Acervo dos autores



Figura 16: Mapa RMF – vetor 3
Fonte: Acervo dos autores

Desde a sua criação, o CIPP tem como objetivo criar um “retroporto” de amplo espectro (siderúrgica, refinaria e indústrias petroquímicas, etc.) de modo a consolidar um

¹⁶ O Porto do Pecém ocupa o quarto lugar em exportação entre os portos brasileiros e o primeiro na exportação de frutas.

¹⁷ Terminal *off shore*: porto em alto mar, longe da costa.

¹⁸ A condição geográfica do Pecém, com o menor tempo de trânsito entre o Brasil, os Estados Unidos e a Europa (com média de sete dias para alcançar o destino), funciona como um dos atrativos para conquistar os armadores e impulsionar as exportações brasileiras.



conglomerado industrial que modifique a ocupação da área, transformando-a em zona urbanizada autônoma, definida pela concentração de pessoas, geração de empregos, etc. Nos primeiros anos, esta urbanização limitava-se à polarização aos arredores do porto propriamente dito, entretanto, ultimamente, essa situação vem se alterando e a área urbanizada vem se expandindo progressivamente.

Com a perspectiva da conclusão da Refinaria e da Siderúrgica e com a consolidação do CIPP, deverá ocorrer significativa mudança em todo o setor, inclusive nas vias que dão acesso ao Complexo, quando os empreendimentos previstos estiverem efetivamente em funcionamento, atraindo população vultosa, pelas oportunidades de empregos gerados. As características do lugar estão sendo modificadas substancialmente e já se percebe um acréscimo significativo da área urbana.

Na avaliação de Smith (2001, p.9), a área do CIPP “contingenciará a maior parte da ocupação no território de Caucaia, e a ocupação de São Gonçalo do Amarante, com exceção do Pecém, seguirá tendo um ritmo de ocupação e transformações mais lento”.

6 CONSIDERAÇÕES FINAIS - SOBRE A FORMA DE OCUPAÇÃO DO VETOR 3

A ocupação do eixo oeste apresenta dinâmicas diferenciadas, isto é, relacionadas à atividade turística articulada à dinâmica imobiliária e habitacional e à implementação do CIPP, conforme foi explicitado acima. No que se refere à função habitacional, é perceptível a conurbação entre os Municípios de Fortaleza e Caucaia, propiciada pela expansão da malha urbana formada pelos conjuntos habitacionais, por habitações populares e favelas situadas em áreas de risco, principalmente às margens dos rios Ceará e Maranguapinho. Esse tipo de assentamento residencial resulta numa periferia extensa e bastante densa, na porção oeste/sudoeste da Capital, que se relaciona com a fase inicial da metropolização.

Além da ocupação linear, verificada em determinados trechos ao longo do eixo viário e que vai se tornando rarefeita à medida que se afasta do Município de Fortaleza, observa-se a formação de dois polos expressivos: um turístico-residencial-imobiliário,



concentrado no Icaraí e no Cumbuco¹⁹ e outro, mais recente, ainda em formação, junto ao CIPP (relacionado a atividades portuárias e industriais).

O Vetor 3, representado principalmente pelo eixo da BR 020 possui bifurcações que correspondem: à CE 091, via litorânea; à CE 085, Via Estruturante, de acesso a diferentes praias e à CE 422, via de transporte de cargas que dá acesso ao CIPP.

Esse sistema de vias compõe o vetor oeste, que comanda a expansão metropolitana nessa direção, a qual tende a se ampliar consideravelmente com a consolidação do CIPP, a médio e longo prazo. A CE 085 e a CE 422, construídas na última década e respectivamente ligadas às políticas do turismo e da indústria do Estado, tiveram impacto significativo na configuração metropolitana atual, conforme destacado.

Pelo que se pôde observar, com a análise do vetor oeste, os grandes eixos viários que partem de Fortaleza direcionam, de certa forma, a expansão urbana e metropolitana, a qual se relaciona diretamente com a concentração de infraestrutura econômica (industrial e turística), seguida de perto pela intensa dinâmica imobiliária e fundiária que sempre acompanha os investimentos públicos e privados, deles se beneficiando.

A configuração da Metrópole está, pois, intimamente associada à a expansão da economia cearense e o vetor analisado reflete essa realidade. Desse modo, a dinâmica dos processos socioeconômicos contribui para a valorização e o parcelamento do solo, gerando novos fluxos no espaço, motivados pela transferência de capital, mercadorias, trabalho e também moradia.

7 REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Castro, J. L. de. 1977. Fatores de localização e expansão da cidade de Fortaleza. Fortaleza, Imprensa Universitária - UFC.

Castro, J. L. de. 1982. Cartografia Urbana de Fortaleza na Colônia e no Império. In: Fortaleza: A administração Lúcio Alcântara – março 1979 – maio 1982. Fortaleza, Prefeitura Municipal de Fortaleza.

De Mattos, C. A. 2004. Redes, nodos e cidades: transformação da metrópole latino-americana. In: Ribeiro, L. C. Q. (Org.). Metrópoles: entre a coesão e a fragmentação, a cooperação e o conflito. São Paulo: Ed. da Fundação Perseu Abramo; Rio de Janeiro: FASE, p.157-196.

¹⁹ Este polo teve início com a construção das residências de veraneio, ainda na década de 1970-1980, as quais se transformaram, em grande parte, em residências permanentes e expandiu-se posteriormente, a partir da década de 1990-2000, com o incremento da atividade turística na “Costa do Sol Poente”.



Diogenes, B. H. N. 2012. Dinâmicas urbanas recentes da área metropolitana de Fortaleza. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo). São Paulo: FAUUSP.

Paiva, R. A. 2011. A metrópole híbrida: o papel do turismo no processo de urbanização da Região Metropolitana de Fortaleza. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) São Paulo, FAUUSP.

Panerai, P. 2006. Análise urbana. Brasília, UNB.

Silva, J. B. 2005. Região Metropolitana de Fortaleza. In: Silva, J. B.; Cavalcante, T. & Dantas, E. Ceará: um novo olhar geográfico. Fortaleza, Editora Demócrito Rocha.

Smith, R. 2001. A dinâmica da RMF e os vetores da expansão territorial. Mimeo. Fortaleza.

Villaça, F. 1998. Espaço Intra-Urbano no Brasil. São Paulo, Studio Nobel, 1998.