

PECÉM: DO LOCAL AO GLOBAL

PECÉM: FROM LOCAL TO GLOBAL

PECÉM: DEL LOCAL AL GLOBAL

FRANCISCA BRUNA SANTIAGO VIANA CAVALCANTE¹

¹ Mestranda do Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal do Ceará (UFC).
Campus do Pici - Bloco 911 - CEP: 60440-554 - Fortaleza (CE), Brasil, Tel.: (+55 85) 3366.9855 -
brunasantiagocavalcante@gmail.com, <http://orcid.org/0000-0002-4332-7666>

Histórico do Artigo:

Recebido em 30 de Janeiro de 2019.

Aceito em 02 de Abril de 2019.

RESUMO

Com a escolha do distrito Pecém (São Gonçalo do Amarante – CE) como sede do Complexo Industrial e Portuário do Pecém (CIPP), transformaram-se radicalmente as dinâmicas socioespaciais do lugar que costumava ser lar da pesca, agricultura de subsistência e do veraneio. Este trabalho busca expor as relações entre o Pecém e os cenários global e regional, mais especificamente sobre a ótica econômica, explicitando as dinâmicas territoriais na escala local. Isso se dá pela revisão de literatura sobre o contexto que propiciou a implantação do CIPP; pelo levantamento de dados em jornais eletrônicos, publicações oficiais e trabalhos acadêmicos sobre a sua relevância numa perspectiva multi e interescalar; e entrevistas com funcionários do complexo. Ao final, percebemos que as particularidades locais ainda resistem, apesar da forte sobreposição de fluxos e dinâmicas globais sobre o lugar.

Palavras-chave: Complexo Industrial e Portuário do Pecém. Pecém. Globalização. Região. Lugar.

ABSTRACT

Choosing Pecém (district of São Gonçalo do Amarante – CE - Brazil) as the headquarters of the Industrial and Port Complex of Pecém (CIPP), the socio-spatial dynamics of a place that used to be home to fishing, subsistence agriculture and vacation dwellings became radically changed. This work seeks to expose the relations between Pecém and the global and regional scenarios, more specifically on the economic perspective, highlighting the territorial dynamics at the local scale. To achieve that, are made literature review about the context that led to the CIPP's implementation; data collection in electronic newspapers, official publications and academic papers on its relevance in a multi and interescalar perspective; and interviews with complex staff. In the end, we realize that local particularities still resist, despite the strong overlap of global flows and dynamics over the place.

Keywords: Pecém Industrial and Port Complex. Pecém. Globalization. Region. Place.

RESUMEN

Con la elección del Pecém (São Gonçalo do Amarante – CE - Brasil) como sede del Complejo Industrial y Portuario del Pecém (CIPP), se transformaron las dinámicas socioespaciales del lugar que solía ser hogar de la pesca, agricultura de subsistencia y del veraneo. Este trabajo busca exponer las relaciones entre el Pecém y los escenarios global y regional, más específicamente sobre la óptica económica, explicitando las dinámicas territoriales a escala local. Esto se da por la revisión de literatura sobre el contexto que propició la implantación del CIPP; por el levantamiento de datos en periódicos, publicaciones oficiales y trabajos académicos sobre su relevancia en una perspectiva multi e interescalar; y entrevistas con funcionarios del complejo. Al final, percibimos que las particularidades locales todavía resisten, a pesar de la fuerte superposición dinámicas globales sobre el lugar.

Palabras clave: Complejo Industrial y Portuario del Pecém. Pecém. Globalización. Región. Lugar.

INTRODUÇÃO

O Complexo Industrial e Portuário do Pecém (CIPP) consiste em uma área de 13,337ha delimitada entre os municípios de São Gonçalo do Amarante (SGA) e Caucaia, no litoral oeste da Região Metropolitana de Fortaleza (RMF) – CE (ver figura 01). No distrito do Pecém, integrante de SGA, estão localizados: o porto, seu principal elemento articulador, e sua sede gestora, a CIPP S.A. Suas indústrias âncora são a Companhia Siderúrgica do Pecém (CSP), a Usina Termelétrica Energia Pecém (UTE) e uma Refinaria, ainda em processo de negociação. Passados 16 anos do início das atividades portuárias, encontram-se em operação no complexo pelo menos 16 empresas e outras 11 em fase de implantação. Juntas, elas proporcionaram a criação de mais de 23 mil empregos e reuniram investimentos de R\$ 27,36 bilhões, sendo parte deste capital estrangeiro vindo de países como Itália, Alemanha, Portugal e Coréia (JORNAL O POVO, 2018a).

Figura 01 – Localização do CIPP



Fonte: Mapa elaborado pela autora sobre a base do Google Earth.

O Terminal Portuário do Pecém vem dinamizando a economia do Ceará desde sua inauguração em 2002 através de parcerias com diversos portos-chave na logística mundial de navegação, sendo a principal delas com Roterdã. A quantidade de cargas movimentadas por ele cresce em ritmo acelerado, sobrepondo cada vez mais fluxos multiescalares com o crescimento do complexo. Seus impactos, apresentados na esfera ambiental (ver DE MORAIS, 2016) e socioeconômica (ver ALBUQUERQUE, 2005; BORGES, 2014; TELES, 2015), se agravam aos nossos olhos ao constatarmos que a população da área, na qual ele foi construído, se constituía anteriormente por frágeis comunidades de origens indígenas. Fato é que o distrito do Pecém tinha na agricultura, na pesca e no veraneio suas principais atividades produtivas, funcionando numa dinâmica totalmente diferente de hoje, devido à crescente conexão do porto

com a região metropolitana, o nordeste, o Brasil e o mundo, que força a localidade a se adaptar a essas novas dinâmicas.

Neste sentido, este artigo tem como objetivo principal expor as relações entre o Pecém e os contextos global e regional, mais especificamente sobre a ótica econômica, explicitando também as dinâmicas territoriais na escala local. Tendo em vista a importância de contextualizar brevemente como se desdobrou a realização do complexo na conjuntura local, estadual e nacional para a melhor compreensão do que se passa atualmente, este trabalho possui os seguintes objetivos específicos:

- resgatar as dinâmicas socioespaciais da população tradicional e dos vilegiaturistas no Pecém, anteriores às atividades industriais, considerando que cada fato particular só tem sentido a partir do conjunto em que está inserido (SANTOS, 1985);
- compreender o contexto econômico e político brasileiro e cearense que tornou o CIPP possível;
- entender como o local Pecém reage à sobreposição ocorrida de novas dinâmicas nas escalas regionais e globais e quais os impactos sofridos.

Este artigo encontra-se fundamentado em resultados que fazem parte de uma investigação científica sobre a atuação do mercado imobiliário no entorno do CIPP. Na mesma, buscou-se inicialmente reconstruir o cenário geral numa perspectiva multi e interescalar antes de se partir para a caracterização e análise da situação particular dessa nova produção imobiliária. Por conta disso, as escalas local, regional e global foram exploradas, desde a década de 60, com o início da industrialização do Ceará, até os tempos atuais.

Visando atingir os objetivos supramencionados, foram formuladas as seguintes questões norteadoras: O que era o Pecém antes da imposição de seu novo papel de sede do CIPP pelo Governo do Ceará? Qual foi o contexto necessário para que o CIPP se concretizasse? Qual a nova relevância multi e interescalar do CIPP? Como o Pecém como lugar responde às novas dinâmicas globais e regionais que se sobrepõem a ele?

Para a confecção deste texto, partiu-se de levantamento bibliográfico referente às políticas de desenvolvimento regional e ao cenário político e econômico brasileiro e cearense, com destaque para Santos (2015), Roura (1995), Tófoli (2012), Pereira Júnior (2011) e Gondim (1995). No referente ao histórico do Pecém, a revisão de literatura foi feita principalmente a partir de Rodrigues e De Sousa Filho (2007), Albuquerque (2005) e Albuquerque e Carvalho (2011).

Também foram realizados os seguintes procedimentos metodológicos: levantamento de dados sobre o recorte em artigos, dissertações, teses, notícias de jornal online (O Povo, Tribuna do Ceará e Diário do Nordeste); análise de relatórios técnicos e comunicados oficiais do Governo do Estado do Ceará e da CIPP S.A. Adotou-se como elementos fundantes neste levantamento a busca de informações sobre o histórico de implantação do CIPP, quais os agentes se envolveram nesse processo e quais os impactos causados pela implantação e funcionamento do porto e das indústrias.

Também foram realizadas entrevistas semiestruturadas com funcionários do Terminal Portuário do Pecém (realizada em 13/04/2018) e da CSP (24/08/2018), partindo-se de questões relacionadas às interações entre o local e os novos trabalhadores trazidos pelo complexo. Dentre as indagações levantadas, merecem ser destacadas: o cotidiano dos trabalhadores; qual a relação entre eles, a população tradicional e seus empregadores; e o funcionamento do porto e das indústrias âncora.

Devido à frequência em que os termos “região” e “lugar” se repetem ao longo do texto, sentiu-se a necessidade de trazer seus conceitos, fundamentais no estudo da geografia, a partir de autores como Lencioni (1999), Carlos (2007), Egler (2007), Gomes (2007).

O artigo se encontra estruturado em 4 partes: os dois primeiros itens pretendem contextualizar o leitor do que era o Pecém pré-CIPP e o que foi necessário para que ele se transformasse no que é hoje, chamados (i) “Breves notas sobre a urbanização do Pecém”; (ii) “Nordeste em desenvolvimento e Ceará competitivo”. O item (iii) “O Pecém e o CIPP regionais e globais” traz alguns dados que demonstram a nova relevância adquirida pelo Pecém e quais suas relações econômicas regionais e globais, explicitando os consequentes desdobramentos das dinâmicas territoriais impactadas por estas relações. Por último, a (iv) “Considerações finais” discute um pouco mais alguns dos impactos que o CIPP causou na escala local, além de apontar as resistências que surgiram a partir da sobreposição de dinâmicas globais sobre as locais.

BREVES NOTAS SOBRE A URBANIZAÇÃO DO PECÉM

Ao explorar o que era o Pecém precedente à vinda do CIPP, observa-se que costumava ser uma vila afastada e de difícil acesso, como resume Albuquerque (2005). O número de famílias que lá habitavam era reduzido, vivendo principalmente da pesca, artesanato e da agricultura, mesmo que o município de São Gonçalo do Amarante (na época pertencente a Paracuru) já tivesse desenvolvido comércio e até fábricas de rapadura, aguardente, tijolo e telha, fazendo negócio diretamente com Fortaleza (RODRIGUES; DE SOUSA FILHO, 2007).

Falar do Pecém, num primeiro momento, seria falar de um ambiente de praia com dunas bonitas, embelezadas pelo verde e pelas sombras dos coqueiros. É falar da sensação do sentir de perto o cheiro da maresia, o cheiro do mato, a escuta dos sapos e dos insetos dos lados e das lagoas existentes ao seu redor, que traduz um contato mais direto com a natureza (ALBUQUERQUE; CARVALHO, 2001, p.189).

Apesar de conviverem com a falta de infraestrutura e com a precariedade do atendimento das suas necessidades básicas, como educação e saúde, alguns moradores que viveram esta época ainda a recordam com saudosismo, pois era “um cotidiano sem violência, e com mais camaradagem: uma cultura de vizinhança e convívio social” (ALBUQUERQUE; CARVALHO, 2001, p.190).

Este estilo de vida nas fases primárias da história do Pecém certamente se dava a partir do indivíduo, que conhece seus vizinhos, que se apropria com consciência do espaço, que plenamente o vive. Consistia, então, do Pecém como lugar, como “base da reprodução da vida”, sustentado pela “tríade habitante - identidade – lugar” (CARLOS, 2007, p.17), ou seja, uma relação altamente subjetiva. “Esta relação exigiria mais do que o inventário dos conteúdos da área, ela se refere ao modo de ver o mundo, a seus padrões objetivos, mas também às crenças das pessoas, aos significados subjetivos dos lugares” (HOLZER, 1999, p.69).

A partir da oficialização de SGA como município independente em 1938, suas atividades econômicas, em especial a comercialização com Fortaleza, cresceram ao longo das décadas consecutivas, tendo como fatores principais a melhora dos acessos e das infraestruturas, como o calçamento de vias e a chegada de energia elétrica. Este crescimento se dá devido ao movimento vilegiaturista que conquista o nordeste inteiro pelos

[...] *gate-keepers*, moradores da “Cidade” que no Nordeste são representados por grandes empresários, altos funcionários públicos e grupos dirigentes. Em maioria, eles se utilizaram de sua influência social e poder financeiro para garantir a compra (ou posse) dos terrenos à beira-mar e com isso construir as vilas, selecionando inicialmente os territórios constituídos por comunidades tradicionais. As pequenas casas dos pescadores (muitas delas feitas com palha e adobe) situavam-se a certa distância do mar (inclusive, de costas para a beira-mar), deixando a faixa a serviço do ancoradouro de suas embarcações de pesca. Dessa maneira, os vilegiaturistas compravam os “lotes” diretamente dos moradores das comunidades marítimas tradicionais selecionadas, privilegiando aqueles mais próximos ao Atlântico (PEREIRA, 2014, p.99).

Descobertas as belezas naturais da orla de SGA, uma onda de fortalezenses e de estrangeiros, em busca de sossego, passou a frequentar o Pecém aos finais de semana e durante as férias. Com esse fenômeno, as dinâmicas espaciais foram modificadas, e conseqüentemente, interferindo nas relações dos habitantes com o lugar. Por exemplo, o novo público do espaço tinha uma relação periódica e exclusiva de lazer com o espaço, bem diferente da população tradicional. As casas de pescadores foram sendo por eles compradas para construção de segundas residências, causando um afastamento da população tradicional do mar. Esta desterritorialização se mantém até hoje, alterando a paisagem tradicional de outrora (ALBUQUERQUE, 2005).

A frágil relação SGA-Fortaleza, antes pouco percebida pelos habitantes do Pecém, se transforma, revelando-se sua maior firmeza. Esta foi a primeira modificação drástica da relação habitante versus lugar na área; contudo, anos depois surge a proposta de implantação do CIPP, que modificou o espaço de forma muito mais avassaladora que a vilegiatura havia feito, diminuindo inclusive o fluxo e permanência de veranistas na praia.

Atualmente os fluxos de pessoas, veículos e mercadorias que passam a transitar pelo Pecém e suas redondezas estão inseridos em outras dimensões: regional, nacional e global. Este é apenas um dos motivos das preocupações com a instalação de um conjunto de equipamentos deste porte em meio a uma comunidade tão reduzida tendo em vista os impactos devastadores que possam vir a ocorrer.

Surge então o questionamento de como foi decidido que o CIPP seria implantado justamente no Pecém, um lugar de aparente “vocaçãõ” turística, evidenciando-se intensas contradições na proposta industrializadora. Para isso, precisamos compreender como se deram as estratégias e diretrizes governamentais em escalas mais amplas, já que o complexo se insere num processo de planejamento estratégico econômico maior tanto na escala do nordeste quanto do Ceará.

NORDESTE EM DESENVOLVIMENTO E CEARÁ COMPETITIVO

Não é possível entender o contexto econômico e político que tornou o CIPP possível sem se referir, mesmo que brevemente, ao que o Brasil estava passando nos âmbitos econômicos e políticos. Apoiado em sua hegemonia desde a próspera produção cafeeira paulista, o sudeste (mais especificamente São Paulo) costumava concentrar a maior parte da produção industrial do país. Em certo ponto, seu regime de acumulação de capital chega a uma fase crítica, o que faz com que a polarização industrial tenha que ser revertida, expandindo o mercado para a periferia econômica do país, o nordeste, e posteriormente, o norte. Isso se dá porque o capital excedente deveria ser reinvestido para continuar crescendo e retardar uma crise iminente, o que não poderia ser feito nas suas regiões de origem, já totalmente saturadas. Para que isso fosse possível, o território passa a ser reestruturado pelo governo federal, com a construção de infraestrutura básica (rodovias, telecomunicações, energia elétrica) e através da oferta de incentivos fiscais (SANTOS, 2015).

Esta estratégia de expansão do capital se desenvolve com base na Teoria dos Polos de Crescimento e Desenvolvimento de François Perroux, que “teve uma grande influência sobre o pensamento latino-americano nas décadas de 1960 e 1970 enquanto ferramenta importante dos planejadores como forma de redução das desigualdades regionais” (JESUS; SPINOLA, 2015).

Foram distribuídos pelo nordeste distritos industriais, tomando

(...) como punto de partida una unidad de producción "clave", localizada de forma exógena (por azar, por decisión de una autoridad pública o por cualquier otra razón), dentro de una zona económicamente atrasada. Por su dimensión y su desarrollo tecnológico, dicha factoría produce para mercados distintos del de la localización, aunque tiende a demandar y crear in situ una gran parte de los requerimientos y servicios que

precisa. La existencia de esta gran unidad de producción genera, según los autores, un conjunto de efectos de polarización y de desarrollo en torno al lugar en que está emplazada (ROURA, 1995, p.13).

A Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste (SUDENE) viria então a partir de 1959 a consolidar a atividade industrial na região, principalmente em Recife e Salvador. A RMF, contudo, não ficaria totalmente de fora, graças à implantação do seu primeiro distrito industrial em Maracanaú, outrora integrante do município de Maranguape. No final dessa realocação de capitais, o setor industrial do sudeste foi o mais favorecido, visto que a partir da instalação de suas filiais na periferia nacional, manteve o acesso a diversas vantagens como a economia no transporte de cargas para os novos mercados atingidos e a contratação de mão de obra mais barata, além de ampliar seu horizonte de opções de investimentos (SANTOS, 2015).

Antes da SUDENE, o Nordeste era a “região problema”, costumeiramente tratado de forma assistencialista pelos governos federais por causa da sua falta de minérios e, principalmente, pela carência de recursos hídricos (SOUZA; SANTOS; ALVES, 2016), servindo basicamente como ponto de exploração extrativista de matéria-prima do semiárido ou para o cultivo de determinadas culturas adequadas às condições morfoclimáticas nordestinas (SANTOS, 2015). Contudo, de modo a promover a atração de investidores para a região, houve um esforço para se provar que a região era um bom negócio. Essa construção da sua nova imagem continuou também através do agronegócio associado à fruticultura irrigada nos vales úmidos e à produção de grãos nos cerrados (ELIAS, 2005), bem como através do turismo (DANTAS, 2011), com apoio de outro programa regional, o Programa Regional de Desenvolvimento do Turismo (PRODETUR), que reforçava as potencialidades do litoral para que o turista pudesse aproveitar o sol e praia disponíveis o ano inteiro.

Essa estratégia de mudança da imagem da região foi apropriada também pelo Ceará, que desde essa época amplia gradualmente suas ações visando a inserção de forma mais expressiva nos mercados regional e nacional. O início desse processo se deu durante os mandatos do governador Coronel Virgílio Távora (1962-66 e 1979-82), que enxergava a indústria como salvação da economia de um estado que sofria tão profundamente com as secas. Inserido no contexto brasileiro de Regime Militar, com características comuns às tendências Latino-americanas no mesmo período (GUIMARÃES, 1994), seu governo se caracteriza como desenvolvimentista, sem abandonar o patrimonialismo às custas da democracia. A partir seu trabalho incessante, foi edificada a base para receber a atividade industrial na RMF ao viabilizar-se a eletrificação do estado e logo em seguida construção do Distrito Industrial de Maracanaú, através dos recursos vindos da SUDENE. A idealização de complexo industrial e portuário, semelhante ao que o CIPP é hoje, na verdade vinha de um desejo antigo do próprio Virgílio Távora, já que uma “refinaria de petróleo, uma siderúrgica e uma termoeletrica, [eram/são] consideradas empresas âncoras para dinamização da economia regional” (TÓFOLI, 2012, p.7), presentes em complexos industriais de referência como de Sines, em Portugal, Cubatão, em São Paulo, e Camaçari, Bahia. Apesar da visão do coronel, o setor industrial tradicional têxtil, alimentício e de calçados foram os mais favorecidos em Maracanaú (PEREIRA JÚNIOR, 2011).

Com o avançar dos anos 80 e da redemocratização do país, o coronelismo, fortemente presente até então na política cearense, passa a ser criticado pelo grupo de jovens empresários cearenses membros do Centro Industrial do Ceará (CIC), culminando no apoio à candidatura de Tasso Jereissati como governador, sob o slogan “Governo de Mudanças” (TÓFOLI, 2012). Sua gestão, prometia transformar o setor público num indutor de investimentos, buscando oportunidades para o Ceará a partir dos eixos do turismo, agronegócio (ver ELIAS, 2005) e da indústria (ver PEREIRA JÚNIOR, 2011), além do combate à corrupção coronelista, austeridade fiscal, eficiência da máquina administrativa e defesa da economia de mercado (GONDIM, 1995). Este último ponto se relaciona com o advento mundial do neoliberalismo nas décadas

de 70 e 80, que visava o desmanche do Estado de bem-estar social e a ampliação do livre mercado, da competição e da mercantilização (ROLNIK, 2015).

A descentralização do governo federal proposta pela nova Constituição de 1988 se relaciona diretamente com a venda de uma nova imagem do Ceará próspero, partindo do reconhecimento das potencialidades locais e não mais assolado pela pobreza, seca e fome, estratégia nascida na SUDENE, como visto anteriormente, que se mantém em continuidade no Governo de Mudanças. Ao mesmo tempo que os municípios tiveram uma maior autonomia, a distribuição de renda entre os estados passou a ser mais escassa, criando uma disputa acirrada entre as cidades “competidoras” (LENCIONI, 2017). O governo local passa então a buscar outras fontes de investimentos para garantir seu crescimento econômico, vindas geralmente do setor privado, como foi o caso da atuação do Banco Mundial desde a década de 80 no Ceará, inicialmente a partir de projetos para o problema hídrico. No geral, a atuação deste banco privado difunde

um modelo de gestão pública terceirizada, à mercê de um corpo técnico privado, que tem como um de seus principais objetivos estabelecer parcerias com a iniciativa privada, agências autônomas de investimento e formar mais eficientes de cobrança e arrecadação – o que não significa implementar programas de justiça fiscal (ARANTES, 2006, p.74).

que se encaixa com as diretrizes neoliberalistas trazidas pela gestão de Tasso em diante.

Também com a diminuição dos recursos para os municípios, grandes obras federais passam a ser altamente disputadas pelos estados, como foi o caso da vinda para o nordeste de uma refinaria de petróleo da Petrobrás. Antes mesmo do fracasso de sua concretização que ocorreu posteriormente, o Ceará acabou saindo em desvantagem nessa disputa, apesar dos esforços de apresentá-lo como um bom lugar para se investir. Isso se deu principalmente pela falta de infraestrutura necessária para recebê-la e pela inexistência de um porto de calado profundo. O principal porto da região metropolitana na época, do Mucuripe, não atenderia à demanda mesmo que reformado, devido ao seu calado pequeno (variando de 11 a 14m) e por estar inserido em zona urbana altamente adensada na orla de Fortaleza, o que dificultaria a instalação da refinaria prevista (LABTRANS, 2015).

Assim, a ideia de se construir um porto conectado a uma siderúrgica, uma refinaria e uma termelétrica é resgatada do sonho de Virgílio Távora, mesmo com as duras críticas do Governo de Mudanças ao coronelismo com o qual o governador compactuava. Entretanto, o complexo não mais seguia os princípios da ultrapassada da Teoria dos Polos de Crescimento. Há uma preocupação maior em construir um complexo altamente eficiente, moderno e competitivo, criando um imaginário de que seria uma excelente oportunidade de investimento devido à sua localização privilegiada, próxima à Europa e aos Estados Unidos e devido à alta sinergia entre os agentes privados e públicos, resultando um contexto favorável a inovação, semelhante a estratégia do entorno inovador descrita por Roura (1995).

O programa federal Avança Brasil foi fundamental para a viabilização do projeto, também inserido fortemente na lógica neoliberalista de diminuição da ação do Estado, já que permitia parcerias com agentes privados por meio de contratos de gestão, visando maior agilidade para as ações governamentais (MINISTÉRIO DO PLANEJAMENTO, DESENVOLVIMENTO E GESTÃO, 2001). É importante deixar claro que mesmo com esse discurso negativo à intervenção estadual, ela não se torna mínima, pois não é cessada a criação de condições ideais para que a economia supere as crises inerentes ao próprio sistema capitalista neoliberal (SANTOS; ELIAS, 1988).

Assim, o CIPP iniciou sua implementação em 1995, tendo seu porto instalado especificamente no litoral do Pecém devido às suas vantagens naturais, calado profundo e proximidade de Fortaleza, só dando início ao funcionamento em 2002. Desde então, foram

consolidadas parcerias com países em diversos continentes, contribuindo para o desenvolvimento do complexo em ritmo veloz, expostas no item a seguir.

O PECÉM E O CIPP REGIONAIS E GLOBAIS

Finalmente, trazemos alguns dados sobre as transações realizadas no Terminal Portuário do Pecém, o que nos leva a enxergar com mais clareza como ele é um grande articulador de relações externas com outros países pelo mundo (ver figura 02).

De acordo com informações oficiais, o porto

Em 2017 bateu recorde de movimentações, totalizando 15,8 milhões de toneladas de mercadorias importadas e exportadas. Em 2018, segundo o presidente do porto, Danilo Serpa, a expectativa é de que o crescimento seja cerca de 10% superior ao ano de 2017. Até o final de fevereiro, já foram movimentadas mais de 2 milhões de toneladas. (CEARÁPORTOS, 2018b).

A parceria internacional mais recente foi o acordo fechado com a administradora do Porto de Roterdã (*Port of Rotterdam International- PoRint*), que deve assumir a administração do Porto do Pecém, investindo cerca de 75 milhões de euros, além de deter 30% de suas ações. O Porto de Roterdã é o maior da Europa e um dos maiores *HUBs* ports mundiais que, através da cooperação com outros portos do mundo, criou uma sólida rede logística de transporte marítimo de cargas, colocando a estrutura holandesa em vantagem competitiva no mercado. Um elemento decisivo para firmar esse acordo foi a criação da Zona de Processamento de Exportações (ZPE), primeira do Brasil.

Outras parcerias relevantes a nível internacional são com a dinamarquesa *Maersk Lines* e a alemã *Hamburg Süd*, empresas responsáveis pelo transporte marítimo internacional de contêineres. A linha que mais recentemente começou a operar no porto foi a AC5, que conecta ao Ceará à Ásia via Canal do Panamá.

Figura 02 - Conexões comerciais do Porto do Pecém.



Fonte: Mapa elaborado pela a autora com base no levantamento de notícias de jornal e comunicados oficiais da CIPP S.A.

Junto a essa busca por cooperações internacionais, há um esforço de transformar o Porto do Pecém em um *HUB*. A “Trinca dos *HUBs*” é hoje uma das principais frentes de atuação do

Governo do Ceará, composta pelos *HUBs* tecnológico, aéreo e portuário, relacionados às correspondentes parcerias internacionais com *Angola Cables* (fibra ótica), *Fraport* (transporte aéreo) e *PoRInt*, todas empresas internacionais.

Através dos projetos vinculados à trinca, busca-se remover as barreiras nos transportes e na comunicação, dinamizando o processo logístico de passageiros, cargas e informações. Os três *HUBs* possuem, como característica em comum, a participação de agentes estrangeiros que “abrirão as portas do Ceará para o mundo”, como afirma o governador Camilo Santana. (DE MENESES; DE BRITO, 2018, p.9183).

Enquanto essas parcerias foram fruto do *marketing* incansável dos dirigentes do estado, eles também transparecem mais segurança para novos investidores, abrindo possibilidades para novas colaborações. O *HUB* aéreo, caracterizado pela concessão do Aeroporto Pinto Martins à empresa *Fraport*, se destaca na sua relação de beneficiamento direto do eixo portuário, pois ao trazer parcerias francesas (*Air France*) e holandesas (KLM), abriu as portas para investidores desses respectivos países que passaram a ter interesse em atuar no CIPP (CEARÁPORTOS, 2018a).

A partir do que foi exposto até agora, percebe-se que cada vez mais as dinâmicas globais passam a se aproximar do local. Essa aproximação também tem consequências em escalas intermediárias, já que o Terminal Portuário do Pecém se tornou ponto de escoamento de mercadorias para quase o Brasil todo (AZENHA; PEQUENO, 2016). Entretanto, o nordeste ainda é a região mais contemplada pela infraestrutura. Suas relações com o Pecém e os impactos sofridos serão aprofundadas a seguir, tendo em vista o importante papel das políticas regionais para a industrialização do Ceará e para a formação de uma base para a instalação do complexo, trazido no item anterior.

Antes de discutirmos sobre a influência do CIPP no contexto regional, é preciso discorrer um pouco sobre o conceito de região. Defini-la pode ser um exercício complicado, tendo em vista que é um termo que, apesar de sua condição basilar na geografia, também é utilizado em diversas outras áreas do conhecimento. Não necessariamente uma definição de região seria mais correta que outra, mas faremos aqui uma seleção daquelas que mais contribuem com a feitura desta pesquisa e deste trabalho.

Segundo Lencioni, “a ideia de região apresenta-se como particularidade, como mediação entre o universal e o singular, como mediação entre o global e o local” (1999, p.198). A mesma autora explica que essa ideia é formada com base em como sociedade de cada época percebe a totalidade e as partes, o tempo e o espaço, declarando que “não foi por acaso que os gregos conceberam as zonas e os romanos discutiram as áreas” (1999, p.199).

Todavia, não podemos reduzi-la a apenas uma questão de escala. Ela agrupa áreas de acordo com suas características semelhantes, sejam naturais (climatologia, vegetação, relevo...) ou socioeconômicas (atividades econômicas, etnia da população...) com o intuito de compreendê-las melhor. Além disso, ressalta-se a presença de recorrente discussão se esses agrupamentos estariam evidentes de forma concreta no espaço, aguardando serem desvendados, ou se seriam um produto subjetivo do pesquisador, dependendo de sua forma de ver o espaço (GOMES, 2007).

De uma forma ou de outra, a divisão regional brasileira feita pelo IBGE veio a facilitar o planejamento territorial. Ainda assim, no Brasil, devido às suas disparidades espaciais nas condições de desenvolvimento, as regiões passaram a se ligar diretamente às políticas públicas, notadamente às de distribuição de renda do governo federal, consequentemente deixando em segundo plano seu caráter de análise e intervenção (EGLER, 2007).

Atualmente, é difícil considerarmos o termo “região nordeste” ainda válido, tendo em vista o enfraquecimento das políticas regionais pela redemocratização do país e a nova Constituição de 1988 que permitiu mais autonomia aos municípios. A região foi assim

fragmentada a partir dos territórios municipais, criando-se a possibilidade de novos agrupamentos diferentes ao inicialmente planejado.

Dessa perspectiva, pode-se falar de “vários nordestes”: do Nordeste do oeste baiano e do Nordeste canavieiro do litoral do Rio Grande do Norte a Alagoas; do Nordeste agroindustrial do submédio São Francisco e do Nordeste cacauzeiro do sul baiano; do Nordeste minero-metalúrgico e agroindustrial do Maranhão e do Nordeste semiárido, dominado pelo tradicional complexo gado/agricultura de sequeiro etc. Cada um com suas particularidades e seus atores, muitos deles não nordestinos (ARAÚJO, 2000, p.38).

Mesmo tendo essa discussão acadêmica em mente, a região nordeste definida tradicionalmente pelo IBGE foi mantida como um dos recortes espaciais deste trabalho, considerando-se que o CIPP herda estratégias vindas diretamente da fase na qual a governança regional era mais forte. Além disso, a divisão regional tradicional ainda é largamente utilizada pela mídia e pelo poder público, mantendo-se até algumas instituições regionais como a SUDENE que foi retomada em 2007, e suas respectivas políticas de desenvolvimento regional, apesar de haver controvérsias sobre sua pertinência nos dias atuais (SILVA, 2009)

Algumas contradições se mostram no processo de escolha do local ideal para a implantação de um complexo industrial e portuário no nordeste. Um exemplo curioso disso seria o fato do CIPP abrigar duas termelétricas e uma siderúrgica, mesmo que o Ceará não tenha qualquer produção de carvão, de ferro, ou de aço, precisando fazer a importação dessas matérias primas. Em teoria, indústrias pesadas desse gênero deveriam se localizar perto da fonte de matéria prima, barateando os custos da produção. Contudo, observa-se que esta decisão é essencialmente política, já que esse tipo de indústria é vista como pivô de desenvolvimento, e os locais onde serão implantadas são escolhidos a dedo pensando tanto em quais devem ser dinamizados, como em quais os governos serão mais flexíveis como garantidores de incentivos e promotores de renúncia fiscal. Para que os preços competitivos dos produtos sejam viabilizados, são oferecidos subsídios pelo poder público. Essa também não é uma estratégia nova, observada por Santos (2015) na época da desconcentração industrial do sudeste em direção ao nordeste.

Outra matéria prima importantíssima para o funcionamento das indústrias no geral é a água, também escassa no Ceará. Num contexto de sua racionalização que atinge centenas de milhares de habitantes de diversas localidades interioranas cearenses, foi planejado o Eixão das Águas que visa o abastecimento da RMF e do CIPP, que integra um projeto ainda mais ambicioso de interligação das bacias hidrográficas do Estado. Essa obra se conecta com o projeto regional antigo da Transposição do Rio São Francisco, que tem como objetivo direcionar a água de um dos maiores rios do país para 2 novos eixos, sendo o Ceará um dos seus beneficiados. Essa obra é polêmica sofrendo muita resistência de outros estados, como a Bahia, Alagoas e Sergipe (SILVA, 2009), por onde passa o corpo d'água naturalmente. Grande parte das críticas decorre do fato do Ceará, por um lado, alegar situação crítica de estiagem, todavia por outro lado, o mesmo estado permite que as termelétricas capturem até 70 milhões de litros de água por dia do açude Castanhão (JORNAL TRIBUNA DO CEARÁ, 2017), suficiente para abastecer uma cidade de 600 mil habitantes, o que seria equivalente a um quarto da população de Fortaleza.

Outra obra regional ligada ao CIPP que impacta os estados na região é a Transnordestina, ferrovia que visa a integração da economia nordestina por meio de uma linha férrea que fará a ligação do Porto do Pecém com o Porto do Suape – PE. Uma obra desse porte, orçada em mais de R\$ 12 bilhões (JORNAL O POVO, 2018b), é um indicio de como o Porto do Pecém é importante para a economia da região. Tal relevância pode ser atestada, se considerarmos as principais mercadorias movimentadas pelo porto na região, conforme a sistematização dos dados no Quadro 1.

Tendo em vista uma análise inter e multiescalar, o Nordeste não seria a única região que devemos considerar ao avaliarmos as novas relações assumidas pelo Pecém e os impactos causados graças ao porto. Numa escala mais diminuta, a RMF foi uma das primeiras regiões metropolitanas a serem criadas no país com o intuito de fazer melhor gestão das metrópoles que emergiam na década de 1970.

Na RMF, podem ser identificados quatro vetores de expansão, como expõem Dantas e Silva (2009). O vetor litoral oeste concentrava a produção industrial antes da SUDENE, atraindo também a construção de conjuntos habitacionais, o que levou à formação de Caucaia como cidade dormitório para os trabalhadores dessas empresas. Posteriormente, com o investimento da SUDENE e o deslocamento da atividade para Maracanaú, o litoral oeste desabrocha como área de prática de vilegiatura aos finais de semana e nas férias, impulsionado pelo PRODETUR. Hoje em dia, as duas atividades, por mais conflitantes que sejam, vivem concomitantemente no mesmo espaço, com a manutenção do turismo pelas praias do Cumbuco (Caucaia), de Paracuru e da Taíba (SGA) e com a renovação do eixo industrial pelo CIPP. Contudo, não podemos nos esquivar da iminência de problemas decorrentes da incompatibilidade de usos do solo, notadamente entre o industrial e a logística frente à conservação da natureza e turismo de sol e praia.

Quadro 1 – Principais produtos movimentados pelo Terminal Portuário do Pecém com origem ou destino no Nordeste (2013).

Estado	Importações	Exportações
Ceará	Gás natural, Ferro/Aço, Clinkers (cimento numa fase básica de fabrico).	Minérios de Ferro, Melões frescos, Castanha de Caju, Sucos de fruta não fermentados.
Rio Grande do Norte	Polipropileno, Polietileno, Algodão.	Melões, Bananas, Melancias, Castanha de Caju.
Pernambuco	Sulfato de Potássio, Sais e misturas de Nitrato de Cálcio e Amônio, Desinfetantes.	Uvas, mangas, outros açúcares.
Bahia	Elementos pré-fabricados para construção, Sulfato de Potássio, Policloreto de vinila.	Mangas, Uvas, Catodos de Cobre, Algodão não cardado.

Fonte: LABTRANS, 2015.

As duas atividades são diretamente favorecidas pelo esforço de conectar os municípios da RMF entre si, através da rede rodoviária, quem vem sendo ampliada e melhorada desde o PRODETUR até às obras de viabilização da logística do complexo, articulada pelo Anel Viário de Fortaleza que conecta o Pecém ao litoral leste, à estados vizinhos e até a BR-116, a estrada longitudinal mais importante do país que conecta o Ceará ao Rio Grande do Sul.

Observa-se também nesse vetor um processo de metropolização dos municípios circundantes ao CIPP antes mesmo do início de seu funcionamento, quando vemos que em 1999 SGA passa a integrar a RMF, baseado unicamente na especulação do crescimento econômico gerado por ele. Em 2014, num momento de maior consolidação do complexo, mais

uma vez os limites da RMF são expandidos, agora em direção aos municípios circundantes a SGA: São Luís do Curu, Paraipaba, Paracuru e Trairi. De acordo com Lencioni (2017), é comum que haja uma descontinuidade territorial de uma região, contanto que haja integração na dispersão, a constituição de totalidade. Entretanto, os quatro municípios recentemente agregados não tem nenhuma continuidade da malha urbana com o entorno do complexo, nem nenhuma relação econômica relevante com a RMF, ou seja, muito semelhantes ao que Caucaia e SGA costumavam ser antes da vinda do porto e das indústrias.

Percebemos que a questão habitacional na RMF também se relaciona em certo nível com o CIPP. A situação mais clara é a formação de um movimento pendular diário em direção ao Pecém, vindo principalmente dos municípios de Fortaleza, São Gonçalo do Amarante, Caucaia e até de Aquiraz, pois os trabalhadores do complexo, principalmente de cargos mais elevados, preferem morar em áreas melhor dotadas de infraestruturas que as do entorno imediato do distrito. Esse fenômeno é reforçado pela CSP que disponibiliza ônibus para garantir o transporte dessas pessoas diariamente, de acordo com informações cedidas em entrevista por funcionária do Terminal Portuário do Pecém.

Outra questão é a do Porto do Mucuripe. Ele costumava ser o principal porto do estado até ser considerado ultrapassado frente às novas demandas da navegação de longo curso, e pela sua inserção em um tecido urbano consolidado, o que dificultaria a instalação de novos equipamentos industriais como uma siderúrgica, uma termelétrica e uma refinaria. Apesar de ter assumido principalmente a função logística para a atividade turística, o ramo industrial ainda não abandonou completamente a área: ainda resiste, por exemplo, a tancagem de combustíveis que deve ser transferida para o Porto do Pecém em breve, onde há mais espaço disponível para o armazenamento e distribuição em condições seguras.

Os incorporadores imobiliários certamente disputariam fortemente esse espaço após sua liberação, que aliada a saída das indústrias de beneficiamento de trigo presentes na área constituiria um terreno de cerca de 100ha no bairro do Mucuripe, última área da Beira-mar fortalezense passível de exploração pelo mercado na capital, onde, conseqüentemente, está o metro quadrado mais caro da cidade. Essa possibilidade é ilustrada pelo próprio poder público no Plano Fortaleza 2040. Entretanto, a autoridade portuária Docas do Ceará, gestora do porto de Fortaleza, e as empresas responsáveis pela tancagem Lubnor, Raizen, Ipiranga e SP combustíveis não têm interesse nessa transferência, alegando-se a imposição do Estado sem qualquer consulta prévia ou estudo de viabilidade técnica; a insegurança das distribuidoras, sem saber se os contratos permanecerão os mesmos e se haverá prejuízos; e a falta de alternativas para o porto, que sem a tancagem não terá como se sustentar (OAB - CEARÁ, 2016). Todo esse conflito gerou um atraso do procedimento, que já vem sendo discutido há mais de 2 anos.

Após refletirmos sobre as novas relações multi e interescares do distrito do Pecém e os impactos causados pelo CIPP, é natural que indagações sobre a diluição das características locais apareçam. Teria a essência do Pecém desaparecido frente a mudança drástica ocorrida nos últimos anos?

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Após a vinda do CIPP, muitas foram as mudanças no Pecém. Além dos impactos territoriais e ambientais diretamente causados pela a instalação os equipamentos necessários ao complexo, o distrito e os próprios municípios de SGA e Caucaia estão altamente conectados com a RMF, o nordeste, o Brasil e o mundo, através das novas conexões rodoviárias, ferroviárias e aéreas que se multiplicaram e melhoraram em qualidade. O surgimento de novos fluxos nessas diversas escalas faz com que o ritmo da comunidade seja outro: muitos trabalhadores do CIPP vêm de fora, por causa do baixo nível de qualificação profissional da população tradicional, e por conta disso, novos costumes chegam ao local. Inclusive, problemas

sociais inerentes aos portos já foram identificados no lugar, como o aumento da prostituição, violência e do tráfico de drogas (ALBUQUERQUE, 2005), ou seja, foi o fim da tranquilidade exposta aqui no primeiro item. As atividades tradicionais também estão desaparecendo, já que os jovens filhos de pescadores e agricultores preferem buscar emprego na atividade industrial do que seguir o caminho de seus pais, de acordo com as entrevistas realizadas.

Os grupos locais também estão perdendo espaço na sua própria terra, num movimento ainda mais severo do que o ocorrido na época de ouro da vilegiatura no litoral oeste. Remoções para a instalação das indústrias foram realizadas, enquanto a terra livre está sendo apropriada vigorosamente pelo mercado imobiliário, através de grandes loteamentos e condomínios fechados. Anteriormente a terra tinha uma grande força simbólica como fonte de vida e subsistência para essa população tradicional, agora ela essencialmente se transforma em mercadoria ao se aproveitar da especulação do que o CIPP e seu entorno podem se tornar.

Todos esses impactos estão relacionados com as novas relações globais e regionais do Pecém. Isso nos faz refletir sobre a possibilidade da substituição de práticas tradicionais e do desaparecimento do local tradicional mediante a homogeneizadora sobreposição de novas dinâmicas. Carlos (2007) nos alerta para o não desaparecimento do conceito de lugar, mas sim de sua expansão, tendo em vista que o lugar é onde as dinâmicas mundiais são efetivamente concretizadas. “Repensar a identidade do lugar cada vez mais dependente e construída no plano mundial faz com que hoje a história do lugar passe cada vez mais pela história compartilhada que se produz além dos limites físicos do lugar, isto é, de sua situação específica” (2007, p.21).

A própria justaposição de fluxos regionais e globais sobre o Pecém cria um movimento reverso de resistências. Por exemplo, frente às remoções que ocorreram para a instalação do complexo, a população local se uniu contra esse processo autoritário e não-participativo, resultando até no autoreconhecimento de uma determinada comunidade como indígena, os Anacés. Entretanto, a dificuldade da população local de se mobilizar ainda é grande, seja pela própria dimensão da ação do poder público (ALBUQUERQUE; CARVALHO, 2001) seja pelo próprio perfil da população, já que, “o povo do Pecém é muito tranquilo”, de acordo com ex funcionário da CSP em entrevista.

Apesar de contraditória, a própria competitividade entre os lugares em busca de maiores investimentos também valoriza as suas particularidades locais como diferenciais competitivos. O próprio governo de SGA faz isso ao usar as vantagens naturais e o potencial turístico de suas belas praias como divulgação das vantagens de se investir lá, mesmo que o último seja conflitante às lógicas industriais.

De forma mais agravante do que foi a vilegiatura, sem dúvida, as transformações avassaladoras ocorridas no Pecém trouxeram e ainda deverão trazer consequências ainda mais sérias, muitas vezes irreversíveis para a dinâmica espacial e impactando profundamente o convívio social do lugar. Entretanto, as resistências, mesmo que pouco representativas, ainda existem e mantém viva a esperança de que a história da população tradicional do Pecém não se perca entre as indústrias.

REFERÊNCIAS

ALBUQUERQUE, Maria Flávia Coelho. **Zona Costeira do Pecém**: de Colônia de pescador a região portuária. 2005. 217f. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Curso de Mestrado Acadêmico em Geografia – MAG da Universidade Estadual do Ceará – UECE, 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. p.189-212.

ARANTES, Pedro Fiori. O ajuste urbano: as políticas do Banco Mundial e do BID para as cidades. **Pós. Revista do Programa de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo da FAUUSP**, São Paulo, n. 20, p.60-75, dez. 2006.

ARAÚJO, Tânia Bacelar de. **Ensaio sobre o desenvolvimento brasileiro: Heranças e Urgências**. Rio de Janeiro: Revan/Fase, 2000. 392 p.

AZENHA, Catia; PEQUENO, Luiz Renato Bezerra. O Porto do Pecém - CE e as suas relações com o Brasil: definição de uma hinterlândia. **GEOUERJ**, Rio de Janeiro, n.29, p.46-62. Jul./dez. 2016.

BORGES, Felipe da Rocha. **Expansão metropolitana de Fortaleza e a produção do espaço do Pecém - São Gonçalo do Amarante - CE**. 2014. 126f. Dissertação (Mestrado em Geografia) Programa de Pós-Graduação em Geografia - Universidade Federal do Ceará - UFC, Fortaleza, 2014.

14/16

CARLOS, Ana Fani Alessandri. **O lugar no/do mundo**. São Paulo: FFLCH, 2007. 85p.
CEARÁPORTOS. **Grupo de empresas francesas e Holandesas no Brasil visitam o CIPP**. 2018a. Disponível em:
<<http://www.cearaportos.ce.gov.br/index.php/informacoes/listanoticias/872-grupo-de-empresas-francesas-e-holandesas-no-brasil-visitam-o-cipp%0A>>. Acesso em: 23 nov. 2018.

CEARÁPORTOS. **Porto do Pecém completa 16 anos de funcionamento**. 2018b.
Disponível em: <<http://www.cearaportos.ce.gov.br/index.php/informacoes/listanoticias/852-porto-do-pecem-completa-16-anos-de-funcionamento>>. Acesso em: 23 nov. 2018.

DANTAS, Eustógio Wanderley Correia. **Mar à vista**: estudo da maritimidade em Fortaleza. Fortaleza: Edições UFC, 2011. 103 p.

DANTAS, Eustógio Wanderley Correia; SILVA, José Borzacchiello da. A formação histórica da metrópole e principais tendências de desenvolvimento. In: PEQUENO, Luis Renato Bezerra (Org.). **Como anda Fortaleza**. 2. ed. Rio de Janeiro: Letra Capital, Observatório das Metrópoles, 2009. Cap. 1. p. 1-39.

DE MENESES, Bianca Feijão; DE BRITO, Janaína Carneiro Americano. Financeirização do desenvolvimento urbano: um estudo de caso a partir do Complexo Industrial e Portuário do Pecém. In: ENANPARQ, 5., Salvador. **Anais...** Salvador: UFBA, 2018.p. 9197-9223.

DE MORAIS, João Bosco Andrade. **Vulnerabilidade e riscos à poluição/contaminação das águas subterrâneas na área do Complexo Industrial e Portuário do Pecém - estado do Ceará**. 2016. 240 f. Tese (Doutorado em Geociências) - Centro de Tecnologia e Geociências, Universidade Federal de Pernambuco (UFPE). Recife, 2016.

EGLER, Cláudio A. G. Questão regional e gestão do território no Brasil. In: CASTRO, Iná Elias de; GOMES, Paulo Cesar da Costa; CORRÊA, Roberto Lobato (Org.). **Geografia: conceitos e temas**. Rio de Janeiro: Bertrand, 2007. p. 207-238.

ELIAS, Denise. Territorialização do capital no espaço agrário cearense. **Geografia**, Rio Claro – SP, v.30, n.2, p. 223-239, mai./ago. 2005.

GOMES, Paulo Cesar da Costa. O Conceito de Região e sua discussão. In: CASTRO, Iná Elias de; GOMES, Paulo Cesar da Costa; CORRÊA, Roberto Lobato (Org.). **Geografia: conceitos e temas**. 10. ed. Rio de Janeiro: Bertrand, 2007. 352p. p. 49-76.

GONDIM, Linda. Os "Governos das mudanças" no Ceará: um populismo weberiano?. In: ENCONTRO ANUAL DA ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE PÓS-GRADUAÇÃO E PESQUISA EM CIÊNCIAS SOCIAIS (ANPOCS), 19., 1995, Caxambu - Mg. **Anais...** Caxambu: ANPOCS, 1995. p.1 - 23.

GUIMARÃES, Roberto P. El desarrollo sustentable: ¿Propuesta alternativa o retorica neoliberal? **Revista EURE**, Santiago de Chile, v. 11, n. 51, p.41-56, dez. 1994.
HOLZER, Werther. O lugar na geografia humanista. **Revista Território**, Rio de Janeiro, ano IV, n. 7, p.67-78, jul./dez. 1999.

JESUS, Josias; SPINOLA, Noelio. Seis décadas da teoria dos polos de crescimento: revisitando Perroux. **Revista de Desenvolvimento Econômico - RDE**, Salvador, ano XXII, n. 2, p.935-952, 2015.

JORNAL O POVO. **Empresas no Porto do Pecém** - Anuário do Ceará 2018 - 2019. 2018a. Disponível em: <<http://www.anuariodoceara.com.br/empresas-no-porto-do-pecem-ceara/>>. Acesso em: 8 set. 2018.

JORNAL O POVO. **União busca investidor para terminar Transnordestina**. 2018b. Disponível em: <<https://www.opovo.com.br/jornal/economia/2018/01/uniao-busca-investidor-para-terminar-transnordestina.html>>. Acesso em: 23 jul. 2018.

JORNAL TRIBUNA DO CEARÁ (Fortaleza). **Alto consumo de água na termelétrica do Pecém agrava ainda mais a crise hídrica**. 2017. Disponível em: <<http://tribunadoceara.uol.com.br/noticias/ceara/alto-consumo-de-agua-na-termeletrica-do-pecem-agrava-ainda-mais-a-crise-hidrica/>>. Acesso em: 23 jul. 2018.

Laboratório de Transportes e Logística (LABTRANS). **Plano Mestre Porto do Mucuripe**. Florianópolis: SEP/PR / UFSC / LABTRANS, 2010. 256 p.

Laboratório de Transportes e Logística (LABTRANS). **Plano Mestre Terminal Portuário do Pecém**. Florianópolis: SEP/PR / UFSC / LABTRANS, 2015. 338p.

LENCIONI, Sandra. **Região e geografia**. São Paulo: EDUSP, 1999. 224p.

LENCIONI, Sandra. **Metrópole, metropolização e regionalização**. Rio de Janeiro: Consequência Editora, 2017. 264p.

MINISTÉRIO DO PLANEJAMENTO, DESENVOLVIMENTO E GESTÃO. **Avança Brasil** - Programa de Modernização dá agilidade a órgãos do Governo. 2001. Disponível em: <<http://www.planejamento.gov.br/assuntos/planejamento-e-investimentos/noticias/avanca-brasil-programa-de-modernizacao-da>>. Acesso em: 23 nov. 2018.

OAB - CEARÁ. **Comissão media reunião para debater transferência do armazenamento de combustível**. 2016. Disponível em: <<http://oabce.org.br/2016/12/comissao-media-reuniao-para-debater-transferencia-do-armazenamento-de-combustivel/>>. Acesso em: 9 dez. 2018.

PEREIRA, A. Q. **A urbanização vai à praia**: vilegiatura marítima e metrópole no nordeste do Brasil. Fortaleza: Edições UFC, 2014. 202p.

PEREIRA JÚNIOR, Edilson Alves. **Território e economia política**: uma abordagem a partir do novo processo de industrialização no Ceará. 2011. 450 f. Tese (Doutorado em Geografia) - Programa de Pós-graduação em Geografia FCT/UNESP, Presidente Prudente, 2011.

RODRIGUES, Maria do Socorro Costa; DE SOUSA FILHO, Luciano Moreira. **Pecém**: uma trajetória portuária. Fortaleza: SEBRAE-CE, 2007. 195p.

ROLNIK, Raquel. **Guerra dos lugares**: a colonização da terra e da moradia na era das finanças. São Paulo: Boitempo, 2015. 423p.

ROURA, Juan R. Cuadrado. Planteamientos y teorías dominantes sobre el crecimiento regional en Europa en las cuatro últimas décadas. **Revista EURE**, Santiago - Chile, v. 11, n. 63, p.5-32, jun. 1995.

SANTOS, César Ricardo Simoni. **A fronteira urbana**: urbanização, industrialização e mercado imobiliário no Brasil. São Paulo: PPGH – USP / FAPESP / Annablume, 2015. 361p.

SANTOS, Milton. **Espaço e método**. 1. ed. São Paulo: Nobel, 1985.

SANTOS, Milton; ELIAS, Denise. **Metamorfoses do espaço habitado**: fundamentos teóricos e metodológicos da geografia. São Paulo: Hucitec, 1988. 124p.

SILVA, José Borzacchiello da. Adeus SUDENE, que saudade de Celso Furtado! **Mercator**, Fortaleza, v. 8, n. 17, p.25-32, set./dez. 2009.

SOUZA, Apolo Nazareno Garcia de; SANTOS, Cleudson Silva; ALVES, José Jerônimo de Sousa. Desenvolvimento econômico no nordeste: um debate teórico. In: SEMINÁRIO DE PESQUISA DO CCSA, 11., 2016, Natal. **Anais...** Natal: UFRN, 2016, p.1-13.

TELES, Glauciana Alves. **Mobilidade, Trabalho e Interações sócioespaciais**: o Complexo Industrial e Portuário do Pecém no contexto da Região Metropolitana de Fortaleza. 2015. 404 f. Tese de Doutorado em Geografia. Programa de Pós Graduação em Geografia - PROP GEO, Universidade Estadual do Ceará - UECE. Fortaleza, 2015.

TÓFOLI, Ana Lúcia Farah de. Disputas territoriais entre o Complexo Industrial e Portuário do Pecém e as populações tradicionais. In: Reunião Brasileira de Antropologia, 28., 2012, São Paulo. **Anais...** São Paulo: PUC-SP, 2012, p. 1-20.

AGRADECIMENTOS

Dirijo meus agradecimentos à CAPES/FUNCAP pelo auxílio recebido para a elaboração da pesquisa.