

UNIVERSIDADE FEDERAL DO CEARÁ – UFC
FACULDADE DE ECONOMIA, ADMINISTRAÇÃO, ATUARIA E
CONTABILIDADE
CURSO DE ESPECIALIZAÇÃO EM PLANEJAMENTO E
DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO

A IMPLANTAÇÃO DO COMPLEXO INDUSTRIAL E
PORTUÁRIO DO PECÉM E SEUS REFLEXOS SOBRE
O DESENVOLVIMENTO LOCAL DO MUNICÍPIO DE
SÃO GONÇALO DO AMARANTE

CRISTIANE ELEUTÉRIO CARVALHO DEUSDARÁ

Fortaleza – CE
2001

A IMPLANTAÇÃO DO COMPLEXO INDUSTRIAL E PORTUÁRIO DO
PECÉM E SEUS REFLEXOS SOBRE O DESENVOLVIMENTO LOCAL
DO MUNICÍPIO DE SÃO GONÇALO DO AMARANTE

CRISTIANE ELEUTÉRIO CARVALHO DEUSDARÁ

Orientadora: Profa. SANDRA MARIA DOS SANTOS

Monografia de especialização elaborada como parte
dos requisitos necessários à obtenção do título de
Especialista em Planejamento e Desenvolvimento
Econômico pela Universidade Federal do Ceará.

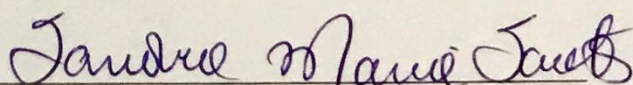
Fortaleza – CE
2001

T338.9
D495i

A IMPLANTAÇÃO DO COMPLEXO INDUSTRIAL E PORTUÁRIO DO
PECÉM E SEUS REFLEXOS SOBRE O DESENVOLVIMENTO LOCAL
DO MUNICÍPIO DE SÃO GONÇALO DO AMARANTE

CRISTIANE ELEUTÉRIO CARVALHO DEUSDARÁ

Aprovada em 28 / 09 / 01



Prof.^ª Dra. Sandra Maria dos Santos
Orientadora

Aos meus pais, Oséas e Stela, grandes amigos.

A meu marido, Fernando, eterno companheiro.

AGRADECIMENTOS

Ao Fernando, meu marido, pela compreensão nos momentos de minha ausência, pelo carinho e incentivos incontestáveis;

Aos meus pais, Oséas e Stela, que me ensinaram a não temer desafios e, a agir com humildade e honestidade;

À Profª Sandra Santos pela paciência, dedicação e profissionalismo;

Aos colegas da especialização pela solidariedade ao longo do curso;

À SEINFRA pelas informações essenciais à elaboração deste trabalho;

A todos aqueles que de alguma forma contribuíram para o desenvolvimento desta monografia.

RESUMO

Este trabalho monográfico tem por objetivo fazer uma análise do desenvolvimento do Município de São Gonçalo do Amarante em decorrência da implantação do Complexo Industrial e Portuário do Pecém. Inicialmente, é feita uma abordagem em nível conceitual de Desenvolvimento Econômico Local, destacando-se alguns aspectos associados a esse tema. Cumpre ressaltar que o governo local tem um papel relevante no processo de desenvolvimento obtendo, sobremaneira, soluções viáveis, para os problemas sócio-econômicos da comunidade em busca de parcerias entre os setores públicos, privados e a sociedade. Nessa perspectiva, procura-se, evidenciar, que a decisão de construção de um empreendimento do porte do Complexo Industrial e Portuário do Pecém trará impactos significativos ao desenvolvimento do município de São Gonçalo do Amarante. A referência específica deste trabalho a esse município decorre em função do Porto e da maior parte do Complexo Industrial estarem localizados naquela área territorial. Por fim, a monografia, em pauta, procura destacar, à luz de fatos e dados, os reflexos decorrentes de tal empreendimento naquele município.

SUMÁRIO

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

LISTA DE TABELAS E GRÁFICOS

INTRODUÇÃO	1
1. DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO LOCAL.....	2
1.1. Desenvolvimento Econômico Local: Discussão Conceitual.....	2
1.2. Governo Local e o Processo de Desenvolvimento.....	6
2. COMPLEXO INDUSTRIAL E PORTUÁRIO	9
2.1. Portos Enquanto Indutores de Desenvolvimento	9
2.1.1. As Principais Funções e Objetivos de um Porto enquanto Indutor do Desenvolvimento.....	9
2.2. Complexo Portuário do Pecém – Aspectos Técnicos	14
2.3. Complexo Industrial e Portuário do Pecém – Questão Ambiental	19
3. O COMPLEXO INDUSTRIAL E PORTUÁRIO DO PECÉM E OS REFLEXOS ESPERADOS NO DESENVOLVIMENTO LOCAL DO MUNICÍPIO DE SÃO GONÇALO DO AMARANTE	24
3.1. Município de São Gonçalo do Amarante – Caracterização Geral	24
a) Características Físicas	26
b) Aspectos Demográficos e Sociais.....	26
c) Infra-Estrutura.....	27
3.2. Perfil da Economia Local.....	28
3.3. Posição relativa de São Gonçalo do Amarante no Estado do Ceará.....	30
3.4. Ações desenvolvidas no Município de São Gonçalo do Amarante decorrentes do Complexo Industrial e Portuário do Pecém.....	37
CONCLUSÃO	41
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	42

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

- APA's – Áreas de Proteção Ambiental
- CDRJ – Companhia Docas do Rio de Janeiro
- CNUMAD – Conferência das Nações Unidas sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento
- CVT – Centro Vocacional Tecnológico
- ECT – Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos
- EIA – Estudos de Impactos Ambientais
- FLED – Faixas Litorâneas de Escoamento Difuso
- GTP – Grupo de Trabalho Participativo
- IDH – Índice de Desenvolvimento Humano
- IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
- INPH – Instituto Nacional de Pesquisas Hidroviárias
- IPEA – Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada
- IPLANCE – Instituto de Pesquisa e Informação do Ceará
- PDDU – Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano
- PIB – Produto Interno Bruto
- PPC – Paridade do Poder de Compra
- PROURB – Projeto de Desenvolvimento Urbano
- RIMA – Relatórios de Impactos do Meio Ambiente
- SECITECE – Secretaria da Ciência e Tecnologia
- SEINFRA – Secretaria da Infra-Estrutura do Ceará
- SEMACE – Superintendência do Meio Ambiente do Ceará

LISTA DE TABELAS, GRÁFICOS e MAPA

TABELA 1 - São Gonçalo do Amarante/Finanças Públicas/ Receita Municipal – 1999	30
TABELA 2 - Índice de Desenvolvimento Humano do Município de São Gonçalo do Amarante em Relação ao Estado do Ceará.....	32
TABELA 3 - Indicadores Fisiográficos, Fundiários e Agrícolas – Hierarquização do Município de São Gonçalo do Amarante em Relação ao Estado do Ceará.....	33
TABELA 4 - Indicadores Demográficos e Econômicos – Hierarquização do Município de São Gonçalo do Amarante em Relação ao Estado do Ceará.....	34
TABELA 5 - Indicadores de Infra-Estrutura de Apoio – Hierarquização do Município de São Gonçalo do Amarante em Relação ao Estado do Ceará.....	35
TABELA 6 - Indicadores Sociais – Hierarquização do Município de São Gonçalo do Amarante em Relação ao Estado do Ceará.....	36
GRÁFICO 1 - Efeitos Multiplicadores a Serem Induzidos para Maximização dos Benefícios Sócio-Econômicos e Vinculados à Implantação e Operação do CIPP.....	11
GRÁFICO 2 - Dimensões Envolvidas com um Porto Voltado para o Desenvolvimento Sócio-Econômico	12
MAPA 1 – Mapa do Estado do Ceará.....	25

INTRODUÇÃO

Os resultados positivos das ações do governo local sobre o desenvolvimento sócio-econômico dependem, inicialmente, de uma atitude de compromisso com o desenvolvimento local que presida o governo. Buscando esses resultados, a economia do Estado do Ceará ganha uma dinâmica diferente a partir de 1987 e dá uma acelerada no crescimento da economia local.

Baseado neste contexto, o presente estudo pretende analisar as transformações sofridas e as que poderão advir no Município de São Gonçalo do Amarante, decorrentes da implantação do Complexo Industrial e Portuário do Pecém e suas influências no processo do desenvolvimento local.

Em primeiro lugar é dada uma abordagem em nível teórico de Desenvolvimento Econômico Local, destacando-se o relevante papel do governo em nível local no processo de desenvolvimento.

Em seguida, procura-se dar uma visão geral sobre o Complexo Industrial e Portuário, e como eles podem ser indutores de desenvolvimento.

Posteriormente, é feita uma explanação do Município de São Gonçalo do Amarante, mostrando suas características físicas, econômicas e sociais e a relação dos indicadores locais com os do Estado.

Por fim, é dado um enfoque nas ações sociais e econômicas que foram realizadas no município, em decorrência da implantação do Complexo Industrial e Portuário do Pecém.

1. DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO LOCAL

1.1. Desenvolvimento Econômico Local: Discussão Conceitual

Para conceituar o que é desenvolvimento local e municipal Buarque (1998) citado por Carmo (1999, p.5) enfatiza:

“desenvolvimento local é um processo endógeno registrado em pequenas unidades territoriais e agrupamentos humanos capaz de promover o dinamismo econômico e a melhoria da qualidade de vida da população. Representa uma singular transformação nas bases econômicas e na organização social em nível local, resultante da mobilização das energias da sociedade, explorando as suas capacidades e potencialidades específicas”.

Desenvolvimento econômico local, no conceito formalizado por Coelho (1996, p.48) significa “um plano de ação coordenado, descentralizado e focalizado, destinado a ativar e melhorar – de maneira sustentável – as condições de vida dos habitantes de uma localidade, e no qual o desenvolvimento estimula a ampla participação de todos os atores relevantes”.

Na visão de Jordan e Zapata (1998) citado por Carmo (1999,p.5), desenvolvimento econômico local é conceituado “como um processo de articulação, coordenação e inserção dos empreendimentos empresariais associativos e individuais, comunitários, urbanos e rurais, a uma nova dinâmica de integração sócio-econômica, de reconstrução do tecido social, de geração de trabalho e renda”.

O desenvolvimento econômico local é uma nova estratégia de desenvolvimento, pela qual a comunidade assume um novo papel: de comunidade demandante, ela emerge como agente, protagonista, empreendedora, com autonomia

e independência. Assim o desenvolvimento econômico local é um processo de articulação, coordenação e inserção dos empreendimentos empresariais associativos e individuais, comunitários, urbanos e rurais, a uma nova dinâmica de integração sócio-econômica, de reconstrução do tecido social, de geração de oportunidades de trabalho e renda.

Segundo Coelho (1996, p.48), considera-se que o desenvolvimento local consiste em potencializar o desenvolvimento sócio-econômico como base principal a mobilização de recursos humanos e financeiros locais, significando uma reorganização institucional que permita a acumulação local através de pequenos empreendimentos, do associativismo, de direcionamento da ação local à integração do mercado popular com o circuito de acumulação que surgem com a reestruturação econômica.

É necessário entender que o desenvolvimento local precisa ser pensado não apenas dentro de uma lógica economicista e sem levar em consideração fatores como qualidade de vida, socialização do poder, distribuição do poder, distribuição de renda, acesso aos serviços públicos e aos benefícios de tecnologia.

Também, como se sabe, a conquista dos equilíbrios macroeconômicos não garantem por si só o desenvolvimento econômico. Este depende, fundamentalmente, da contínua capacidade para introduzir inovações tecnológicas, gerenciais e organizativas no nível microeconômico da atividade produtiva e do tecido empresarial territoriais. Igualmente, faz-se necessário efetuar uma série de intervenções em nível mesoeconômico, âmbito no qual tanto o setor público como os agentes privados empresariais devem ser capazes de abrir espaços de negociação estratégica e construir uma institucionalidade político-administrativa que apóie o desenvolvimento. (Albuquerque,1998)

A política de desenvolvimento local difere, pois, da política industrial tradicional, na medida em que centra sua atenção na pequena e média empresa e na microempresa, assim como na criação de novas empresas inovadoras, no lugar da

habitual tendência em favor da grande empresa, mas isso não significa que as grandes empresas e as cadeias produtivas geradas no território a partir delas não devem ser objeto de interesse para o desenvolvimento econômico local.

Como se pode ver, na busca do desenvolvimento econômico local não há receitas nem dogmas. Cabe, ainda, destacar que não será o desmoronamento do Estado que levará ao desenvolvimento, mas a definição de uma nova agenda de atuações negociadas com o setor empresarial e o conjunto da sociedade civil (trabalhadores, entidades financeiras, centros de consultoria e investigação científica, organizações não-governamentais de desenvolvimento, dentre outros), na qual o planejamento do desenvolvimento se visualiza como uma tarefa coletiva de interesse comum para elevar o nível de vida de toda a população.

Pode-se dizer, como destaca Vázquez Barquero , apud Albuquerque (1998), que o desenvolvimento econômico local é um processo de desenvolvimento econômico e mudança estrutural que conduz a um melhor nível de vida da população e onde podem-se distinguir três dimensões principais:

- Econômica: os empresários locais usam sua capacidade para organizar os fatores produtivos endógenos com níveis de produtividade suficientes capazes de competir nos mercados;
- Sócio-cultural: os valores e instituições locais permitem impulsionar ou apoiar o próprio processo de desenvolvimento;
- Político-administrativo: as políticas territoriais facilitam ou estimulam a criação de um “ambiente inovador” favorável ao desenvolvimento endógeno.

Quando se fala em desenvolvimento local não se pode deixar de falar em desenvolvimento sustentável. O princípio da sustentabilidade refere-se à possibilidade de obtenção de resultados permanentes no processo de desenvolvimento, preservando a capacidade produtiva dos recursos naturais,

maximizando seus efeitos sobre a criação e distribuição de renda e de ocupações e assegurando apoio político capaz de garantir a continuidade das ações e de seus resultados sobre o bem-estar da população.

Desenvolvimento sustentável é aquele que concilia justiça social, eficiência econômica e equilíbrio ambiental. É buscando esse conceito que foi criado a Agenda 21 que é um compromisso assumido pelos 179 países participantes da CNUMAD - Conferência das Nações Unidas sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento, também conhecida como ECO-92. O objetivo principal é a mudança do padrão de desenvolvimento, a ser praticada pela humanidade, no século XXI, ou seja, desenvolvimento sustentável.

A implementação da Agenda 21 visa mudar o conceito de desenvolvimento praticado, até os dias de hoje, marcadamente voltado para a obtenção de resultados econômicos, o que tem gerado a exclusão social de milhões de seres humanos e o esgotamento dos recursos naturais. Ela tem por objetivo definir uma estratégia de desenvolvimento sustentável, a partir de um processo de articulação e parceria entre o governo e a sociedade.

Entende-se por desenvolvimento sustentável aquele que concilia métodos de proteção ambiental, equidade social e eficiência econômica, promovendo a inclusão econômica e social dos indivíduos nos circuitos de produção, cidadania e consumo. Este estilo de desenvolvimento deve oferecer um amplo conjunto de políticas públicas capaz de universalizar o acesso da população aos serviços de infraestrutura econômica e social, mobilizando os recursos para satisfazer as necessidades presentes, sem comprometer a capacidade das gerações futuras de suprir suas próprias necessidades. (BRASIL, 1999)

A sustentabilidade política, social, espacial, econômica e até cultural só poderá ser garantida na medida que as reivindicações e os interesses locais forem respeitados e puderem ter voz ativa nessas decisões, tanto na fase de planejamento, como na de implantação, operação e fiscalização dos projetos de infra-estrutura.

1.2. Governo Local e o Processo de Desenvolvimento

Segundo Dowbor (1996), existem três possibilidades de atuação do governo local. A primeira é a intervenção do governo local sobre as condições de ambiente, ou seja, eliminar os entraves legais e administrativos para evitar que esses dispositivos tornem-se obstáculos ao desenvolvimento local. Esta desburocratização tem o objetivo de incentivar os cidadãos mais pobres, evitando que a iniciativa econômica torne-se monopólio daqueles que podem assumir os custos gerados pelas restrições legais e administrativas.

Um segundo patamar é a formação básica e profissional, para impedir que o acesso a postos de trabalho seja negado devido à falta de qualificação. A disponibilidade de recursos humanos qualificados constitui talvez o elemento estratégico mais importante para garantir o êxito do processo de inovação produtiva e empresarial.

Um terceiro plano é a atuação nos setores mais ou menos permeáveis aos empregados, ou seja, como as dinâmicas inter-setoriais são muito diferenciadas, alguns setores têm maiores condições de gerar empregos a partir de ações de âmbito local.

Assim como é importante estimular novas formas de organização da produção, também é positivo para o processo de desenvolvimento local que se busque novas formas de ajuda e cooperação, no sentido de superar o assistencialismo tradicional, que está radicalmente ultrapassado.

Outro ponto a ser valorizado é a constituição de formas de cooperação descentralizada, como os sistemas de ajuda horizontal. Um exemplo é o estabelecimento de convênios entre hospitais locais com hospitais do exterior. Muitas vezes, esse tipo de ajuda pode focar intercâmbio e disseminação de experiências, suprindo os governos locais e as iniciativas comunitárias de informações e conhecimento técnico fácil de ser acessado.

Ainda na visão de Dowbor (1996) outra forma de intervenção positiva do governo local no processo de desenvolvimento são as ações de aumento da produtividade social, isto é, diz respeito às externalidades negativas que afetam o desempenho das unidades de produção e, por extensão, da economia local.

Assim, realizar ações que incrementem a produtividade social significa intervir na infra estrutura e nos serviços públicos, orientando-se para a eliminação de perdas e aumento da produtividade dos recursos de que a comunidade dispõe, públicos ou privados, considerando-se que estes recursos devem gerar a maior quantidade de bem-estar possível.

Os resultados positivos das ações do governo local sobre o desenvolvimento dependem, inicialmente, de uma atitude de compromisso com o desenvolvimento local que presida o governo. É essa postura que possibilitará que o governo local articule a mobilização das capacidades locais. Esta, por sua vez, configura um processo que poderia ser chamado de "reengenharia social", no sentido de que altera a dinâmica social.

Qualquer que seja a característica econômica de cada comunidade, há oportunidades para que o governo local cumpra papel ativo, identificando, na implementação do planejamento estratégico, o levantamento dos fatores que tem impacto sobre o desenvolvimento econômico local, definindo objetivos e metas alcançáveis, que possam ser construídas em parceria com empresas privadas e organizações não governamentais. Para que o planejamento estratégico se constitua no marco útil para futuras atividades de desenvolvimento econômico, é necessário que se assumam compromissos políticos e administrativos.

“Qualquer ação local de desenvolvimento deve ser organizada de maneira a garantir a afirmação de direitos iguais para todos os grupos da sociedade. Especialmente, no Brasil, onde a cidadania é um conceito não absorvido e vivenciado pela grande maioria da população, se exige uma grande preocupação com a criação de uma cultura político democrática. Há uma forte interação entre os processos de

construção da democracia política e da democracia econômica.” (Dowbor, 1996, p.44)

Tentando seguir o raciocínio teórico, a implantação do Complexo Industrial e Portuário do Pecém fortalecerá e dará sustentabilidade ao crescimento do parque industrial do Ceará e do Nordeste, possibilitando a promoção de atividades industriais integradas, de modo a constituir um núcleo de irradiação de desenvolvimento, geração de emprego e renda e integração regional, visando a manutenção de condições adequadas de equilíbrio do ecossistema e de preservação dos recursos naturais não-renováveis e a garantia da qualidade de vida da população local, especialmente quanto à racionalidade da ocupação espacial e utilização dos recursos naturais da região.

2. COMPLEXO INDUSTRIAL E PORTUÁRIO

2.1. Portos Enquanto Indutores de Desenvolvimento

2.1.1. As Principais Funções e Objetivos de um Porto enquanto Indutor do Desenvolvimento

Portos voltados para o desenvolvimento sócio-econômico, ou seja, àqueles que integram de forma sistêmica, em seu espaço e em sua área de influência, o máximo de atividades econômicas podem desempenhar vários papéis. A partir de políticas de desenvolvimento claramente definidas, utilizando gerência dinâmica e capacitada com ênfase na comercialização e marketing, eles podem acelerar a integração sócio-econômica e espacial.

Considera-se que eles podem desempenhar pelo menos três papéis (Arruda; Bastos e Boudouin ,1996, p. 03):

- “O primeiro é a possibilidade de induzir o Desenvolvimento de toda uma região (aspecto sócio-econômico);
- O segundo é o de ser um equipamento estruturante do espaço (aspecto organizacional);
- O terceiro está ligado ao fato dele ser uma estrutura de oferta: terminal e/ou ponto de transbordo, interfase entre os transportes marítimos e terrestres (aspecto técnico).”

Para que um porto esteja o melhor possível inserido na política de Desenvolvimento Sustentável, ou seja, na busca de soluções duradouras para os

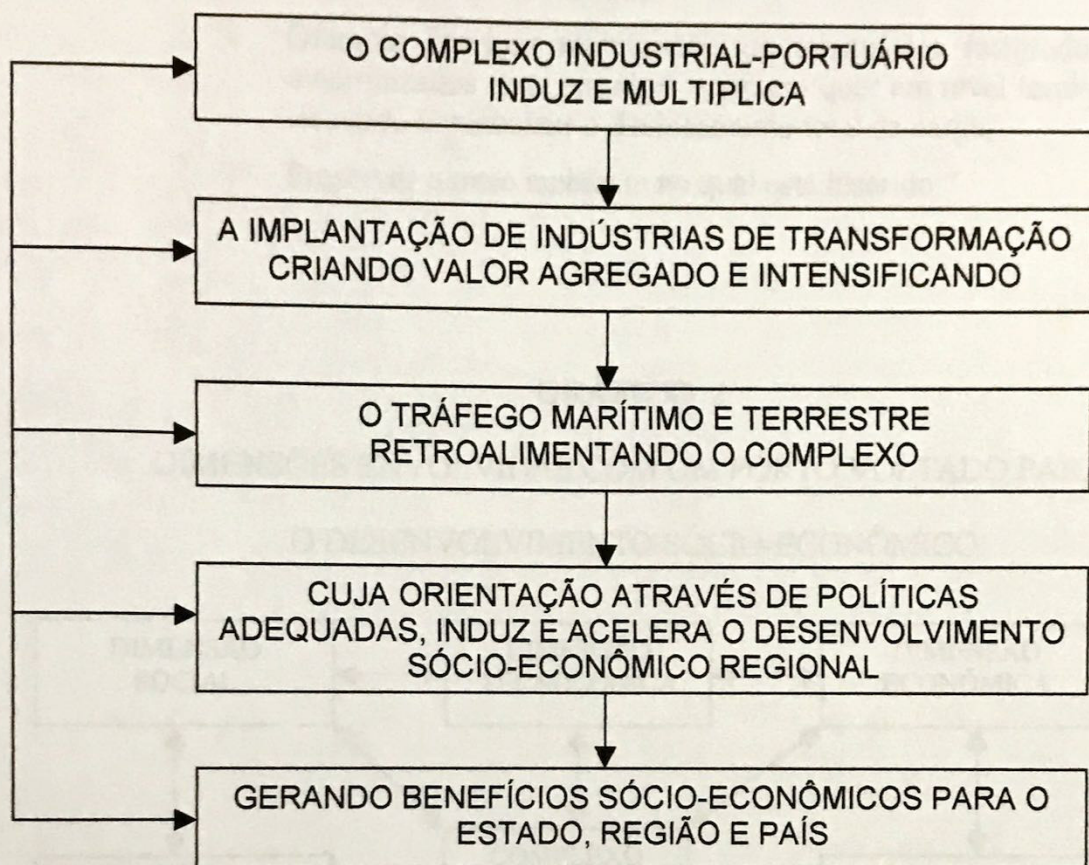
problemas sociais e econômicos do Estado, todos estes três aspectos devem ser necessários e simultaneamente considerados e estruturados o mais cedo possível.

Por associar decisões públicas (infra-estruturas de transportes, uso do solo, etc.) que dependem diretamente da escolha política, a decisões privadas (comércio e serviços), o sucesso de um porto resulta do encontro de interesses coletivos e particulares, não importando o modo de gestão que será utilizado.

O Complexo possibilita o funcionamento de indústrias de transformação instaladas nele ou em sua área de influência. Estas indústrias, por sua vez, levam a necessidade de comercialização e de serviços em diferentes níveis, inclusive de distribuição e de estocagem. Tem-se, desta maneira, um conjunto integrado de atividades. Elas não apenas garantem a rentabilidade e consolidação do porto como podem trazer crescimento da produção econômica e também o desenvolvimento sócio-econômico.

GRÁFICO 1

EFEITOS MULTIPLICADORES A SEREM INDUZIDOS PARA
MAXIMIZAÇÃO DOS BENEFÍCIOS SÓCIO-ECONÔMICOS E VINCULADOS
À IMPLANTAÇÃO E OPERAÇÃO DO CIPP.



Fonte: Bastos, M. e Boudouin, D. F. , 1996, p. 07

Alguns objetivos gerais e específicos são estabelecidos para portos que orientam, claramente, o seu desenvolvimento enquanto instrumento de apoio ao Desenvolvimento Regional. Assim, deve-se buscar objetivos como definidos a seguir: (Arruda ; Bastos, 2000, p. 05)

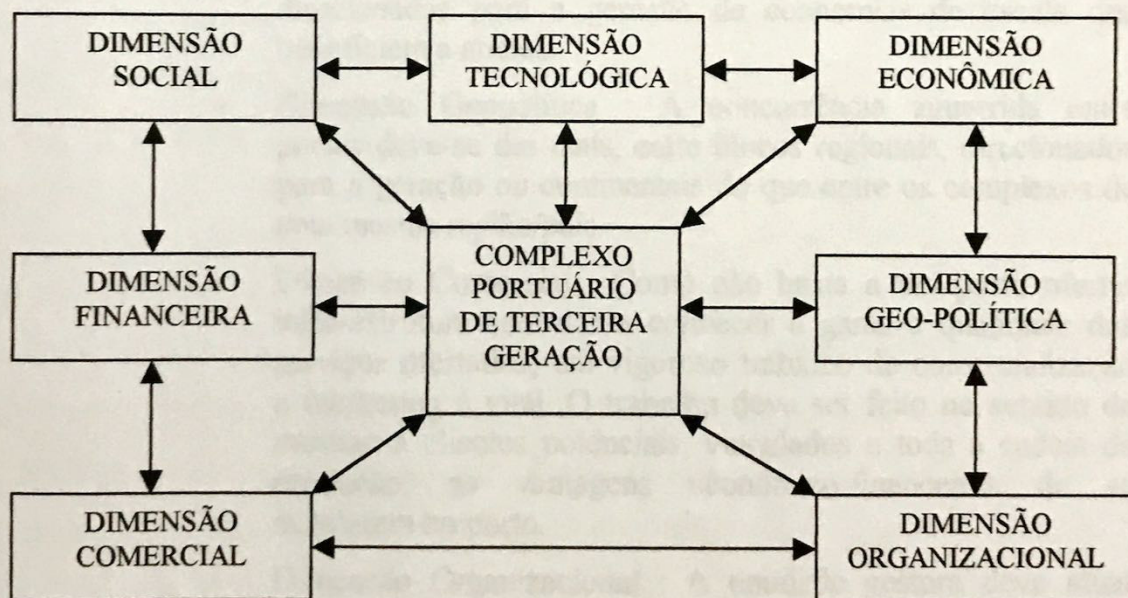
- “Busca ser um instrumento sinérgico, um meio poderoso, um sub-sistema organizado, do sistema econômico regional. Para isto deve-se centrar esforços em ações visando integrar a coleta, transformação e distribuição de insumos e produtos

com origem e/ou destino em sua área ou em sua própria área de influência;

- Agregar o máximo de valor possível às atividades desenvolvidas no complexo e em sua área de influência, a fim de multiplicar a geração de divisas e de empregos. Evitando-se exportações *in natura* e a granel e privilegiando-se importações nestas formas;
- Oferecer serviços multimodais de transportes integrados e sincronizados quer em nível marítimo quer em nível terrestre, de modo a minimizar o deslocamento total da carga;
- Preservar o meio ambiente no qual está inserido.”

GRÁFICO 2

DIMENSÕES ENVOLVIDAS COM UM PORTO VOLTADO PARA O DESENVOLVIMENTO SÓCIO-ECONÔMICO



Fonte: Arruda, J. B. F., Bastos, de M. M. M., 1998, p. 05.

É importante enfatizar que cada dimensão explicitada contribui para o atendimento dos objetivos. Alguns aspectos devem ser ressaltados em relação a cada uma destas dimensões subjacentes ao porto, a saber (Arruda ; Bastos , 2000, p. 05):

- “Dimensão Social : deve-se gerar o máximo número de empregos no porto e em sua área de influência, fomentar a capacitação continuada dos trabalhadores no seu âmbito e garantir-lhes qualidade de vida que lhes permitam satisfação pessoal e alto desempenho no trabalho.
- Dimensão Tecnológica : Ele deve contar com conexões marítimas e de superfície, inclusive terrestre, bem projetadas e operadas. São ainda fundamentais o uso de modernos equipamentos de movimentação, de transportes e de sistemas de telecomunicações bem gerenciados e modernos. Ainda, são imprescindíveis o fornecimento contínuo e adequado de outras infraestruturas de base tais como energia, água e esgoto.
- Dimensão Econômica : Para garantir desenvolvimento, é necessário que se estimulem investimentos rentáveis que utilizem ao máximo as potencialidades locais em termos de recursos de produção (insumos, tecnologia, capital, mão-de-obra e capacidade empresarial).
- Dimensão Financeira : Os enormes investimentos de capital para dotação de infra estrutura exigem parceria entre Estado e setor privado, na definição de políticas operacionais, direcionadas para a geração de economias de escala que beneficiem a ambos.
- Dimensão Geopolítica : A concorrência aguerrida entre portos deve-se dar mais, entre blocos regionais, direcionados para a geração ou continentais do que entre os complexos de uma mesma região/país.
- Dimensão Comercial : Como não basta a um porto ofertar infra-estrutura sem dar a conhecer a gama e qualidade dos serviços ofertados, um vigoroso trabalho de comercialização e marketing é vital. O trabalho deve ser feito no sentido de mostrar a clientes potenciais, vinculados a toda a cadeia de produção, as vantagens econômico-financeiras de se instalarem no porto.
- Dimensão Organizacional : A entidade gestora deve atuar sobre todas as dimensões aqui explicitadas, assegurando operação e expansão em bases sistêmicas, envolvendo todos os setores de produção que utilizam o porto e sua área de influência e particularmente as conexões de transportes a ele vinculadas.”

Os portos modernos, de terceira geração, mesclam todos os objetivos supramencionados, resultando em uma maior relação custo/benefício para os setores

públicos e privados e para a sociedade em geral. Observa-se que alguns dos objetivos supradimensionados, embora inter-relacionados, são conflitantes, exigindo da atividade gestora do Complexo, ações harmonizadoras, tendo em vista o atendimento de múltiplos objetivos.

2.2. Complexo Portuário do Pecém – Aspectos Técnicos¹

Tendo em vista as perspectivas de desenvolvimento industrial do Estado do Ceará, devido à implantação de novas atividades industriais, foi realizada, em 1989, uma palestra na Associação Comercial do Ceará visando à criação de um novo Terminal Marítimo.

Em seguida, o Instituto Nacional de Pesquisas Hidroviárias (INPH), baseado em cartas náuticas do litoral em questão, apresentou uma análise dos possíveis locais para a implantação do terminal, no litoral compreendido entre a região do Mucuripe e Camocim.

Inicialmente, pensou-se em aproveitar a infra-estrutura portuária existente em Mucuripe e adaptá-la para as condições desejadas. Mas verificou-se que pelo fato da cidade estar envolvendo completamente o Porto, o transporte de mercadorias estaria seriamente comprometido e não existiria retroárea disponível para atender aos parâmetros do projeto. Além disso, o Porto de Fortaleza possui limitações operacionais principalmente de calado, que impedem a atracação de navios de grande porte.

Então foram realizados levantamentos topohidrográficos, nas duas áreas, onde a batimétrica de 20 m mais se aproxima da costa, Pecém e Paracuru. Em face a

¹ A maior parte das informações deste item foram obtidas junto à SEINFRA.

comparação de todos os possíveis locais para implantação do Porto, a alternativa mais viável técnica e economicamente, foi a do Pecém, pois oferece as condições de profundidades desejadas. Esse fato aliado à proximidade de Fortaleza e às vastas áreas, com baixa ocupação de solo, foi fundamental na escolha.

Assim sendo, em janeiro de 1995, a Companhia Docas do Rio de Janeiro – CDRJ através do INPH foi contratada pelo Governo do Estado do Ceará, para realizar estudos técnicos visando ao desenvolvimento do projeto de Engenharia do Porto do Pecém.

Como as características fisiográficas e morfológicas das áreas do Mucuripe e Pecém são muito semelhantes, tomou-se, como exemplo os problemas de transporte litorâneo, advindos da construção do Porto do Mucuripe, para elaborar o projeto do Porto do Pecém.

O Porto do Pecém é do tipo *off-shore*, ou seja, afastado da praia, de modo a minimizar os danos sobre a linha do litoral. Com isso, a corrente litorânea, formada entre a zona de arrebentação das ondas e a linha da costa, continuará a passar por baixo da ponte, alimentando as praias do litoral oeste.

As instalações portuárias constam, em seu arranjo geral, de uma ponte de acesso, dois *piers* de atracação e um quebra-mar em forma de “L”. A retroárea portuária dispõe de uma faixa de terra com largura média de 650 m, e com extensão de 6 Km, até atingir o Rio Cauípe. A área de pátio de estocagem e manuseio de *containers* e cargas em geral é de 300.000 m², estando reservados 2.000.000 m² de áreas livres para futuras expansões. Já os armazéns, para carga geral, desova e estufagem de *containers* possuem uma área, respectivamente, de (200 m x 50 m) e (125 m x 50 m). (CEARÁ, 2000, pág. 07)

A ligação das instalações de acostagem com o litoral é feita através da ponte de acesso, com cerca de 2.160 m de extensão e ao longo da mesma estão sendo construídos sucessivos *piers*, voltados para noroeste e protegidos por um quebra mar. Na primeira fase foram construídos o *pier* nº 1, com plataforma de 350 m de comprimento por 45 m de largura, para possibilitar a operação concomitantemente do descarregador de navios, de um lado, e do guindaste portuário, do outro e será destinado a movimentação de produtos siderúrgicos e carga geral e o *pier* nº 2 que será destinado à movimentação de granéis líquidos (derivados de petróleo). Um terceiro *pier* será construído numa expansão futura e destinar-se-á a carga geral. O quebra-mar de proteção, em forma de "L", está sendo construído paralelamente à ponte de acesso, e terá um comprimento de 1700 m.

A área que abrange todo o corpo de dunas do litoral do Pecém até a BR-222, com uma faixa de 20 Km de comprimento por 10 Km de largura, está sendo destinada à implementação de diversos pólos industriais, como, indústria siderúrgica, pólo metal-mecânico, estocagem de derivados de petróleo e gás natural, bases de empresas distribuidoras de petróleo, indústrias automobilísticas, pólo petroquímico e indústrias de base geradoras de matérias-primas.

Podendo contar com toda uma infra-estrutura existente, pelo fato de estarem próximo ao Pecém, estes centros industriais irão se beneficiar de acessos rodoviários e ferroviários, energia elétrica, gás natural, água industrial e infra-estrutura urbana.

O acesso ao Pecém é proporcionado pelas rodovias estaduais CE-421 e CE-156 até a rodovia federal BR-222, que faz ligação com o Nordeste Ocidental e o Norte do País. Além dessa malha estadual, foi construída uma nova estrada, a CE-085, denominada Via Estruturante, que situa-se paralela à costa, partindo de Fortaleza, no sentido do litoral noroeste. Para acesso ao Porto, conta-se com uma via de 20,5 Km, construída a partir da BR-222.

A malha ferroviária existente é composta de um Troncal Norte para o Nordeste Ocidental, e o Norte e um Troncal Sul para o Sul, ambos da Companhia Ferroviária do Nordeste-CFN. Um novo ramal, interligando o Porto ao Intermodal do Pecém, às áreas industriais e à linha principal Tronco Norte está em execução e terá uma extensão de 22,5 Km.

O abastecimento d'água, inicialmente, se fará através do Sistema Adutor Sítios Novos / Pecém, composto de um Canal Adutor (23,5 Km de extensão, com capacidade máxima de condução de 2,00 m³/seg.), uma Estação de Bombeamento Principal (700 CV), uma Adutora Principal de Recalque (3.350 m de extensão), um Reservatório de Compensação (volume de reserva de 50.320 m³) e uma Adutora Complementar de Distribuição (3.047 m de extensão). A expansão futura do sistema prevê a interligação dos açudes Pereira de Miranda e Sítios Novos através de canal, à construção dos açudes Cauípe, Anil e Ceará e a integração com o Sistema Metropolitano de Fortaleza, com a entrada em operação do Açude Castanhão. (CEARÁ, 2000, pág. 11)

Criar um porto é marcar fortemente o espaço e modificar os atuais equilíbrios relativos aos fluxos de mercadorias e pessoas, à localização das empresas, às instalações logísticas, ao meio ambiente e às infra-estruturas existentes. Com esta visão o Governo do Estado está implantando o Complexo Industrial e Portuário do Pecém.

O Complexo Industrial e Portuário do Pecém visa propiciar condições para o desenvolvimento econômico da região, com justiça social e proteção ao meio ambiente, sendo valores permanentes do empreendimento, a manutenção de condições adequadas de equilíbrio do ecossistema e de preservação dos recursos naturais não-renováveis, e a garantia da qualidade de vida das populações,

especialmente quanto à racionalidade da ocupação espacial e utilização dos recursos naturais da região.

Considerando somente os recursos para a implantação das indústrias âncoras do pólo industrial, os investimentos, no Estado, somarão US\$ 3,5 bilhões; esse valor corresponde a 25% do PIB do Ceará de 1999. (CEARÁ, 2001, pág. 07)

O Complexo contará com as seguintes indústrias-âncoras:

A Usina Termelétrica e Unidade de Regaseificação que será o primeiro empreendimento de grande porte no Nordeste do Brasil, para geração de energia elétrica passando a utilizar como combustível o gás natural, com potência nominal de 250 MW, em sua primeira etapa. Inicialmente será utilizado o gás natural, fornecido pela Petrobrás, através do gasoduto GASFOR, recentemente construído. O projeto prevê, na etapa seguinte, a implantação de uma Unidade de Regaseificação que permitirá, através da importação de gás natural, a ampliação na geração de energia elétrica, para 520 MW, e o atendimento à demanda por gás natural do mercado nordestino. O investimento estimado é de US\$ 700 milhões. (CEARÁ, 2001, pág. 07)

A Companhia Siderúrgica do Ceará, a ser implantada em uma área total de 300 ha, produzirá laminados planos a quente, laminados a frio e revestidos, com capacidade nominal de produção de 1,5 Mt/ano. O investimento estimado é de US\$ 700 milhões. (CEARÁ, 2001, pág. 07)

A Refinaria do Nordeste -RENOR será construída em área de 500 ha, distante, aproximadamente, 6 Km do Porto. Em sua primeira fase, a Refinaria terá capacidade de 110.000 barris/dia de processamento de óleo cru, devendo produzir GLP, querosene, óleo diesel, gasolina, óleos combustíveis entre outros produtos. A

produção inicial está prevista para o ano de 2003. Na segunda etapa, a capacidade será elevada para 200.000 barris/dia e especializada a produção, inclusive com a fabricação de coque. O investimento estimado é de US\$ 2 bilhões. (CEARÁ, 2001, pág. 05)

A necessidade de segurança para a população, da preservação ambiental e do adequado uso do solo urbano na área do Mucuripe, em Fortaleza, motivaram a decisão governamental de incentivar a transferência das bases de armazenagem de derivados de petróleo ali existentes, para o Complexo Industrial e Portuário do Pecém. A Petrobrás e as demais Companhias Distribuidoras estão desenvolvendo os projetos para a criação do Centro de Tancagem. O investimento é estimado em cerca de US\$ 100 milhões. (CEARÁ, 2001, pág. 05)

2.3. Complexo Industrial e Portuário do Pecém – Questão Ambiental²

A partir da década de 80, a preocupação do Brasil, com a utilização de seus recursos naturais, aumentou sensivelmente. A Constituição Federal, de 1988, criou condições para a descentralização da formulação de políticas, permitindo que Estados e Municípios assumissem uma posição mais ativa nas questões ambientais locais e regionais. Iniciou-se, então, a formulação de políticas e programas mais adaptados à realidade econômica e institucional de cada Estado, permitindo maior integração entre diversas esferas governamentais e os agentes econômicos.

Alguns Estados se destacaram mais que outros e demonstraram ter maior consciência da necessidade de conservar seus recursos naturais remanescentes, certamente, em razão do agravamento de seus problemas ambientais ou por possuírem melhor nível de informação sobre eles.

² SEINFRA, 2000 e SEMACE, 2000 foram as fontes básicas de informação para este tópico do trabalho.

Há, hoje, uma preocupação do Governo do Estado do Ceará pela implantação de políticas que compatibilizem o desenvolvimento com o meio ambiente. Na construção de um modelo de desenvolvimento auto-sustentável para o Estado, grandes projetos, obras e empreendimentos estão sendo instalados, e a questão ambiental desponta como elemento da maior importância.

A avaliação ambiental é um instrumento de planejamento que permite associar as preocupações ambientais às estratégias do desenvolvimento social e econômico e se constitui num importante meio de aplicação de uma política preventiva, numa perspectiva de curto, médio e longo prazos.

A identificação e a avaliação de impactos que o meio ambiente venha a sofrer, podem acarretar benefícios importantes, na medida em que permite minimizar os danos ambientais, ou seja, os impactos negativos de algumas obras ou projetos.

Dentre as várias formas de avaliação de impactos ambientais, as mais frequentes são os EIA (Estudos de Impactos Ambientais) / RIMA (Relatório de Impactos do Meio Ambiente) e as Auditorias Ambientais.

Os Relatórios Técnicos produzidos por Instituições Especializadas, como o Instituto Nacional de Pesquisas Hidroviárias – INPH, instituição de maior tradição e experiência no Brasil, têm demonstrado, de forma contundente que as estruturas de proteção do Porto do Pecém estão, perfeitamente, dimensionadas e que permitem a normalidade do funcionamento das instalações portuárias em qualquer época do ano, o que atesta, de forma definitiva, que os procedimentos técnicos adotados, na construção do porto, estão em consonância com os parâmetros ambientais característicos da região.

Há, hoje, uma preocupação do Governo do Estado do Ceará pela implantação de políticas que compatibilizem o desenvolvimento com o meio ambiente. Na construção de um modelo de desenvolvimento auto-sustentável para o Estado, grandes projetos, obras e empreendimentos estão sendo instalados, e a questão ambiental desponta como elemento da maior importância.

A avaliação ambiental é um instrumento de planejamento que permite associar as preocupações ambientais às estratégias do desenvolvimento social e econômico e se constitui num importante meio de aplicação de uma política preventiva, numa perspectiva de curto, médio e longo prazos.

A identificação e a avaliação de impactos que o meio ambiente venha a sofrer, podem acarretar benefícios importantes, na medida em que permite minimizar os danos ambientais, ou seja, os impactos negativos de algumas obras ou projetos.

Dentre as várias formas de avaliação de impactos ambientais, as mais frequentes são os EIA (Estudos de Impactos Ambientais) / RIMA (Relatório de Impactos do Meio Ambiente) e as Auditorias Ambientais.

Os Relatórios Técnicos produzidos por Instituições Especializadas, como o Instituto Nacional de Pesquisas Hidroviárias – INPH, instituição de maior tradição e experiência no Brasil, têm demonstrado, de forma contundente que as estruturas de proteção do Porto do Pecém estão, perfeitamente, dimensionadas e que permitem a normalidade do funcionamento das instalações portuárias em qualquer época do ano, o que atesta, de forma definitiva, que os procedimentos técnicos adotados, na construção do porto, estão em consonância com os parâmetros ambientais característicos da região.

O volume de investigações, envolvendo parâmetros ambientais realizados de forma a permitir a implantação do Porto do Pecém, não encontra, possivelmente, paralelo na História da engenharia portuária no Brasil.

Os dados disponíveis permitem as seguintes conclusões principais:

- O efeito das marés está restrito, principalmente, à mudança nos padrões de transporte, ditados pelos níveis d'água. As correntes de maré são muito baixas da ordem de 0,1 m/s, e não têm efeito significativo sobre as condições de transporte litorâneo de sedimentos;
- O clima de ondas, em Pecém, é caracterizado pela coexistência de ondas, de curto período (sea) e de longo período (swell), com ângulos de incidência, significativamente diferentes. Os dados de ondas direcionais, que estão sendo coletados atualmente, em Pecém, são de boa qualidade e fornecem todos os detalhes necessários sobre as características espectrais das condições de ondas em Pecém;
- O depósito de sedimentos finos no interior da bacia portuária foi estimada, em, aproximadamente, 10 (dez) centímetros por ano, perfeitamente aceitável, face às grandes profundidades existentes na área do porto;

Quanto às ações preservacionistas desenvolvidas, o território da Região de Influência do Complexo Industrial e Portuário do Pecém conta com 4 reservas florestais, criadas pelo Poder Público, sendo administradas pela instância estadual. Nas bacias do Gereraú, Cauípe e Faixas Litorâneas de Escoamento Difuso (FLED),

observam-se as Áreas de Proteção Ambiental (APA's) da Lagoa do Pecém e do Lagamar do Cauípe, criadas pelo Decreto Estadual nº 24.957, datada de 05 de junho de 1998, sendo ambas administradas pela SEMACE. Na bacia do Rio Ceará/Maranguapinho ocorrem duas Unidades de Conservação. O Parque Botânico, criado pelo Decreto Estadual nº 24.216 de 09 de setembro de 1996, e o Parque Ecológico do Rio Ceará, criado pelo Decreto Estadual nº 24.787, de 10 de fevereiro de 1998, constituem área com vegetação litorânea, especialmente de mangue. A administração dessas reservas cabe, respectivamente, à SEMACE e à SEINFRA. Também está em andamento a implantação da Estação Ecológica do Pecém. (CEARÁ, 2000, pag. 45)

Enfocando o exposto, observa-se que para viabilizar a construção do Complexo Industrial e Portuário do Pecém houve várias etapas consolidadas através de estudos, contemplando os aspectos técnicos, organizacionais e sócio-econômicos do empreendimento. Isto evidencia as colocações feitas por Bastos e Arruda (2000) de que a construção de um Porto, voltado para o desenvolvimento sócio-econômico, deve contemplar várias dimensões que se interagem mutuamente.

No estágio atual desse empreendimento, pode-se constatar que as questões de caráter técnico/organizacional e financeiro estão em processo de execução, inclusive muitas das etapas previstas já estão concluídas³. Quanto às dimensões sócio-econômicas e comerciais, acredita-se que serão melhor dimensionadas a partir da conclusão do Porto e quando se consolidarem, junto a iniciativa privada, os diversos investimentos, em processo de negociação, pelo governo do Estado, tanto no âmbito nacional quanto internacional.

³ Já estão concluídos: a estrada de acesso; o pier 1; o pier 2; o quebra mar; os prédios administrativos; o sistema elétrico.

Vale ressaltar, entretanto, que algumas ações já vêm sendo efetivadas no campo social, no sentido de integrar a população das localidades de abrangência do Porto às necessidades futuras de demanda da mão de obra local.

ESTUDO ECONÔMICO, SOCIAL E AMBIENTAL DO PORTO E DO
 SISTEMA DEPORTIVO NO DESENVOLVIMENTO SOCIAL DO
 MUNICÍPIO DE SÃO GONÇALO DO AMARANTE

3.1. Município de São Gonçalo do Amarante - Caracterização Geral

O Município de São Gonçalo do Amarante, criado em 1964, tem origem no Município de Canindé, é um dos 124 municípios do Estado do Ceará, encontra-se na mesorregião do Sudoeste Cearense e limita-se ao norte com o Estado, a leste com o município de Paracuru e Rancho, ao sul com os municípios de Paracuru e Caldeira, ao oeste com o município de Canindé e a oeste com os municípios de Tatu, São Luís do Curu e Parnaíba. Sua extensão é de 962,8 Km². Além de São Gonçalo, existem mais no Distrito de São Gonçalo, Canindé, Parnaíba, Crato e Tatu. Possui 77,6 Km de Capital de Contas, abrangendo uma área de 129,722 e 129,722 Km². Sua população é de 14974, sua população no total do Estado representa uma divisão de 0,2% no Sudoeste e 4,0% no Sudoeste (IBGE/CIB, 1996).

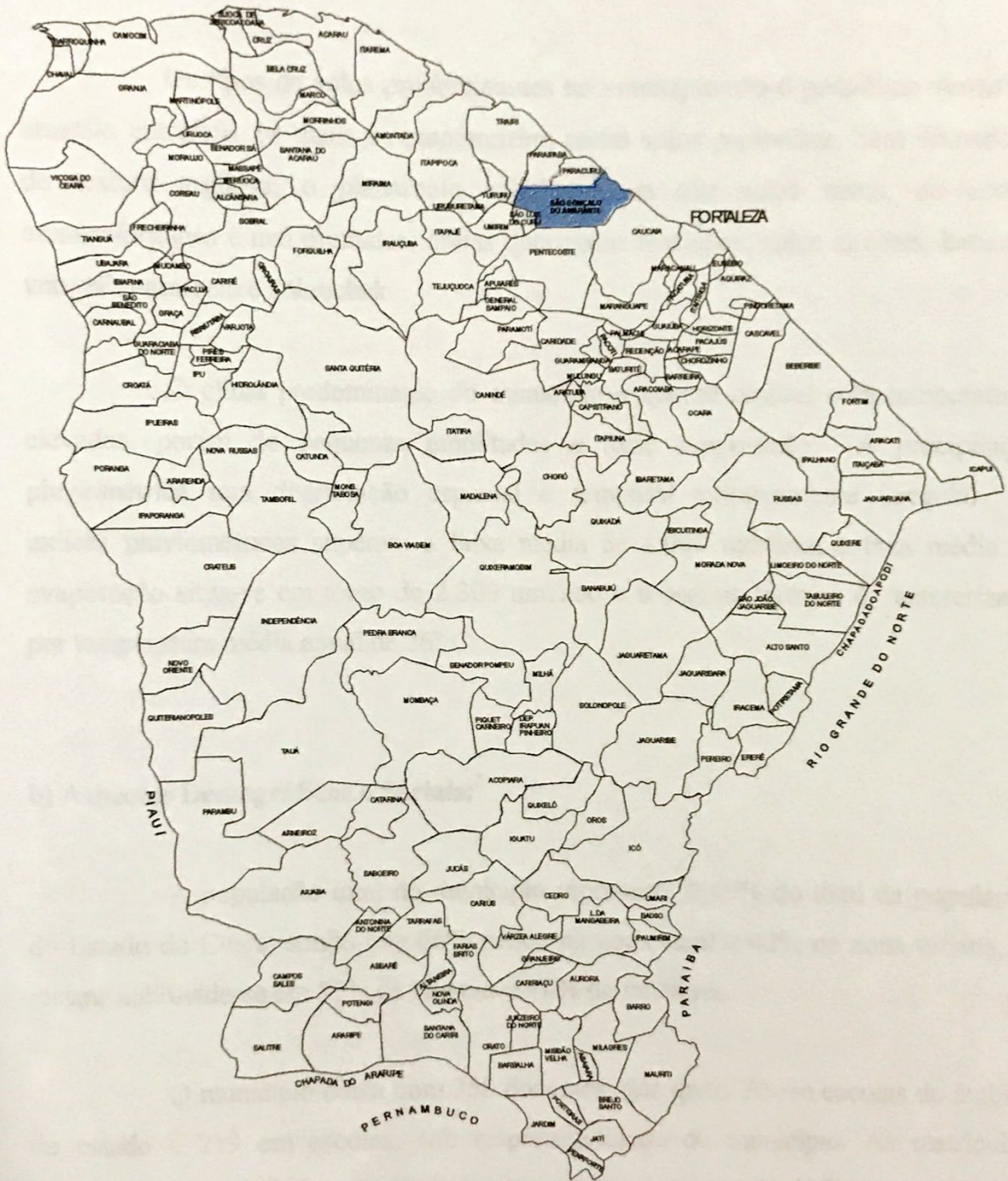
3. O COMPLEXO INDUSTRIAL E PORTUÁRIO DO PECÉM E OS REFLEXOS ESPERADOS NO DESENVOLVIMENTO LOCAL DO MUNICÍPIO DE SÃO GONÇALO DO AMARANTE

3.1. Município de São Gonçalo do Amarante - Caracterização Geral

O Município de São Gonçalo do Amarante, criado em 1868, com origem no Município de Caucaia, é um dos 184 municípios do Estado do Ceará. Localiza-se na microrregião do Baixo Curu e limita-se ao norte com o Oceano Atlântico e os municípios de Paracuru e Paraipaba, ao sul com os municípios de Pentecoste e Caucaia, ao leste com o município de Caucaia e a oeste com os municípios de Trairi, São Luiz do Curu e Pentecoste. Sua superfície é de 845,8 Km². Além do Distrito Sede, conta com os Distritos de Siupé, Umarituba, Pecém, Serrote, Croatá e Taíba. Distante 57,6 Km da Capital do Estado, tem como vias de acesso a BR-222 e a CE-423. Sua população é de 0,49%, em relação ao total do Estado, população essa dividida em 66% na área rural e 42% na área urbana (IPLANCE, 1999).

MAPA 1

MAPA DO ESTADO DO CEARÁ



Fonte: SEINFRA,2001.

a) Características Físicas:⁴

As principais unidades geomorfológicas do município são planície litorânea, tabuleiros pré-litorâneos do grupo barreira, praias e dunas pré-cambriano inferior e médio.

Os tipos de solos predominantes no município são o podzólico vermelho-amarelo eutrófico, os quais se caracterizam como solos profundos, bem drenados e de textura argilosa; o planossolo solódico, que são solos rasos, de textura arenosa/argilosa e mal drenados; areias quartzosas marinhas; solos aluviais; latossolo vermelho-amarelo e solonchak.

O clima predominante do município é quente estável com temperaturas elevadas, porém de pequenas amplitudes e forte evaporação. A precipitação pluviométrica tem distribuição espacial e temporal extremamente irregular. Os índices pluviométricos superam a faixa média de 1.000 mm/ano; a taxa média de evaporação situa-se em torno de 2.300 mm/ano e o regime térmico é caracterizado por temperatura média anual de 26° C.

b) Aspectos Demográficos e Sociais:⁵

A população total do município representa 0,49% do total da população do Estado do Ceará, sendo que 66% reside na zona rural e 42% na zona urbana. A mesma subdivide-se em 52% de homens e 48% de mulheres.

O município conta com 358 docentes, dos quais 70 em escolas de âmbito do estado e 219 em escolas, sob responsabilidade do município. As matrículas iniciais para o ano letivo de 1999 registraram um total de 11.405 alunos, para os quais

⁴ IPLANCE, 2000

estavam disponíveis 325 salas de aula, distribuídas em 32 salas para as escolas estaduais e 154 para as escolas municipais.

As Unidades de Saúde do município são ligadas ao Sistema Único de Saúde, das quais 9 são municipais e 1 privada, de caráter contratada. Essas Unidades são: 2 postos de saúde, 1 consultório médico/odontológico e 7 unidades de outro tipo. Os leitos hospitalares para atendimento da população perfazem um total de 68, sendo 13 de Unidades de saúde estaduais, 32 Unidades de saúde contratadas e 23 Unidades de saúde filantrópicas. O atendimento da população do município é feito por 23 médicos, 13 enfermeiros, 13 dentistas e 30 agentes de saúde, os quais atendem 6.973 famílias para uma população assistida de 30.751 pessoas. Além disso estão disponíveis, também 137 outros profissionais de nível médio e 10 de nível superior.

c) Infra-Estrutura:⁶

O uso de energia elétrica está subdividido em 48% para classe residencial e 15% para a classe rural. Os 37% restantes estão aplicados em: industrial (15%); comercial (10%) e público (12%).

Segundo dados da Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos – ECT, referente ao ano de 1998, o município possui 1 agência de correio, 1 agência de correio satélite, 1 posto de venda de produtos, 1 posto de correio e 1 caixa de coleta. A população está atendida por 3.136 terminais telefônicos instalados, dos quais em funcionamento: 522 convencionais; 83 celulares e 36 telefones públicos.

O município possui uma rede de distribuição de esgoto com 19.540m de extensão e 1.586 ligações reais.

⁵ IPLANCE, 1999

3.2. Perfil da Economia Local:⁷

O Produto Interno Bruto a Preço de Mercado, em valores correntes, para o exercício de 1997, posicionava o Município no 38º lugar no ranking do Estado. Isto representa 3,25% do PIB do Estado. A distribuição setorial evidenciou que 20,44% representava a participação do setor agropecuário; 29,86% do setor industrial e 49,70 do setor de serviços. Já o PIB per capita, foi de R\$ 1.586,00, em 1997.

Entre as atividades econômicas principais do município destacam-se na agricultura: caju sequeiro, mandioca sequeiro e cana sequeiro.

Do total de 578 imóveis localizados em São Gonçalo do Amarante, 23,70% possui área de até 5ha; 18,74% área de 5 à 10ha; 32,35% área de 10 à 50ha; 11,24% área de 50 à 100ha e 14,36% área de 100 à 500ha. Esses imóveis estão classificados por categorias, onde 71,79% estão em categoria de minifúndios e não classificados; 19,73% em pequenas propriedades; 7,61% em propriedades de porte médio e 1,55% em grandes propriedades. Considerando o total de imóveis classificados como minifúndios e pequenos, o município possui uma estrutura baseada em pequenos produtores.

Para a pecuária, as principais atividades são: bovinocultura leite intensiva e semi-intensiva, caprinocultura corte intensiva e semi-intensiva, ovinocultura extensiva, piscicultura consorciada intensiva, helicicultura (escargot), suinocultura e avicultura corte e postura.

O cenário estático apresentado é um referencial para mostrar a situação do município de São Gonçalo do Amarante. Destacando-se um município em que a população rural é, predominantemente distribuída, em sua maioria, em minifúndios. Isto de certa forma reflete a baixa participação do setor primário na economia do município.

⁶ IPLANCE, 1998

As principais indústrias localizadas no município são de: produtos alimentares(13), minerais não metálicos(10), metalurgia(1), madeireira(3), vestuário/calçados/artefatos de tecido(4) e bebidas(1). A produção total do setor industrial representa, para o Estado, um percentual de 4,5%.

Em relação ao comércio, destaca-se que do total de estabelecimentos de comércio varejista, 65,9% destina-se ao comércio de gêneros alimentícios.

No que se refere às finanças públicas, para o exercício de 1998, em valores correntes, a receita municipal total foi de R\$ 12.341.154,00. Desse total, 82,32% refere-se a Receitas Correntes e 17,68% à Receita de Capital.(Tabela 1)

São Gonçalo do Amarante, pelos indicadores apresentados, tem uma economia, ainda, incipiente e dependente, significativamente, das transferências correntes do governo. Esses dados evidenciam a necessidade de uma maior ação reguladora para reversão do quadro apresentado.

TABELA 1
SÃO GONÇALO DO AMARANTE
FINANÇAS PÚBLICAS
RECEITA MUNICIPAL – 1998

DESCRIÇÃO	RECEITA	
	VALOR CORRENTE(R\$)	% SOBRE A RECEITA TOTAL
Receita Total	12.341.154,00	100
Receitas correntes	10.159.798,00	82,32
Receita tributária	1.481.151,00	12
Transferências correntes	8.556.912,00	69,33
Outras receitas correntes	121.735,00	0,99
Receitas de capital	2.181.356,00	17,68%

Fonte: Tribunal de Contas do Município (TCM)

É importante registrar que do total das receitas correntes, quase 70% representam transferências oriundas de cota parte do FPM, ICMS, bem como de outras receitas.

3.3. Posição relativa de São Gonçalo do Amarante no Estado do Ceará.

Durante muito tempo se mediu o bem estar de uma população, e, conseqüentemente, a classificação dos países ou regiões, pelo tamanho de seu PIB “per capita”. Entretanto, o progresso humano e as condições de vida das pessoas não podem ser avaliados apenas por sua dimensão econômica. Por isso, existe uma busca constante por medidas sócio-econômicas, mais abrangentes, que incluam, também, outras dimensões fundamentais da vida e da condição humana.

Assim, com o intuito de contribuírem, diversos autores e instituições procuram elaborar índices que de alguma forma mostrem a realidade e estabeleçam parâmetros de estudo. Um dos indicadores de maior reconhecimento no meio

acadêmico, é o Índice de Desenvolvimento Humano (IDH), divulgado pela Organização das Nações Unidas, a partir de 1990.

Esse Índice resulta da combinação de três componentes básicos do desenvolvimento humano: a longevidade, que reflete, entre outras coisas, as condições de saúde da população, medida pela esperança de vida ao nascer; a educação, medida por uma combinação da taxa de alfabetização dos adultos, e a taxa combinada de matrícula nos níveis de ensino fundamental, médio e superior e; a renda, medida pelo poder de compra da população, baseado, no PIB "per capita" ajustado ao custo de vida local, para torná-lo comparável entre países, através da metodologia conhecida como Paridade do Poder de Compra (PPC). Cada componente entra com peso igual a 1/3 na combinação do índice. Os melhores índices são os que mais se aproximam de 1,00. (IPEA,1997)

Segundo estudo realizado pelo Instituto de Planejamento do Estado do Ceará, objetivando traçar um perfil dos municípios cearenses e, com isso, possibilitar a hierarquização dos mesmos no contexto global do Estado (IPLANCE, 1999), foi obtido o Índice de Desenvolvimento Municipal para os municípios do Estado do Ceará. De acordo com a metodologia empregada, foram utilizados vários indicadores, subdivididos em grupos, os quais receberam as seguintes denominações: Grupo IG1, com indicadores fisiográficos, fundiários e agrícolas; Grupo IGP2, com indicadores demográficos e econômicos; IGP3, com indicadores de infra-estrutura de apoio; e Grupo IG4, com indicadores sociais.

Nesse aspecto, o Município de São Gonçalo do Amarante possui o IDH do ano de 1991, último disponível, de 0,41, posicionando-se em 49º lugar, em relação aos 184 municípios do Estado do Ceará, salientando-se que todos os indicadores apresentados situam o município abaixo da média do Estado. (tabela 2)

TABELA 2

ÍNDICE DE DESENVOLVIMENTO HUMANO DO MUNICÍPIO DE
SÃO GONÇALO DO AMARANTE EM RELAÇÃO AO ESTADO DO CEARÁ

INDICADORES	SÃO GONÇALO DO AMARANTE	ESTADO DO CEARÁ
IDH	0,41	0,53
IDH Esperança de Vida	0,56	0,64
IDH Educação	0,43	0,60
IDH Renda	0,23	0,37

Fonte: PNDU / IPEA / FJP / IBGE – Desenvolvimento Humano no Brasil

Na tabela 3 – Indicadores Fisiográficos, Fundiários e Agrícolas, estão sendo consideradas as variáveis referentes à precipitação pluviométrica observada de janeiro a dezembro; percentual da área utilizada com lavouras e pastagens; participação do valor da produção animal do município no valor da produção do Estado; salinidade média como forma de aferir a potabilidade da água; e a participação do consumo de energia rural no consumo de energia total do município.

Dentre os 184 municípios do Estado do Ceará, o Município de São Gonçalo do Amarante obteve a 154ª posição. Registra-se o baixo nível de participação pluviométrico relativamente ao Estado, em 1997.

TABELA 3

INDICADORES FISIOGRAFICOS, FUNDIÁRIOS E AGRÍCOLAS –
HIERARQUIZAÇÃO DO MUNICÍPIO DE SÃO GONÇALO DO AMARANTE
EM RELAÇÃO AO ESTADO DO CEARÁ

INDICADORES	SÃO GONÇALO DO AMARANTE	ESTADO DO CEARÁ
IGI	17,02	-
Ranking	154	-
Classe	4	-
Precipitação pluviométrica (mm) (1997)	629	718
%Área utilizada/Área dos estabelecimentos(1996)	28,07	53,10
%Valor da produção vegetal/total do Estado(1996)	0,48	100,00
%Valor da produção animal/total do Estado(1996)	0,25	100,00
Salinidade média(mg/1)	1.692,48	1.387,50
%Consumo de energia rural/total do município(1997)	13,26	6,08

Fonte: FUNCEME, IBGE, COELCE, CPRM.

Em referência aos Indicadores Demográficos e Econômicos (Tabela 4), estão consideradas as variáveis referentes à densidade demográfica, através da relação entre a população e a área do município; a taxa de urbanização; o PIB per capita; a receita orçamentária per capita; a porcentagem de consumo de energia industrial e comercial sobre o consumo total; a porcentagem do PIB do setor industrial sobre o PIB total; e a porcentagem do PIB do setor de serviços sobre o PIB total.

Para esse grupo, o município de São Gonçalo do Amarante obteve o ranking de 38º dentre os 184 municípios do Estado.

TABELA 4
INDICADORES DEMOGRÁFICOS E ECONÔMICOS –
HIERARQUIZAÇÃO DO MUNICÍPIO DE SÃO GONÇALO DO AMARANTE EM
RELAÇÃO AO ESTADO DO CEARÁ

INDICADORES	SÃO GONÇALO DO AMARANTE	ESTADO DO CEARÁ
IG2	16,36	-
Ranking	38	-
Classe	3	-
Densidade demográfica (hab/km ²) (1997)	39	47
%Taxa de urbanização (1997)	61,48	69,95
PIB per capita (R\$) (1996)	1.608,00	2.525,00
Receita orçamentária per capita (R\$) (1997)	140,59	199,95
%Consumo de energia indust. e comerc./ cons. total(1997)	24,56	46,61
%PIB setor industrial/PIB total (1996)	29,86	25,77
%PIB setor serviços/PIB total (1996)	49,70	67,51

Fonte: IBGE, IPLANCE, TCM, COELCE.

No que se refere aos Indicadores de Infra-estrutura de Apoio (Tabela 5), tem-se as variáveis: telefones por 100 habitantes; agências de correios por 1.000 habitantes ; agências bancárias por 1.000 habitantes; veículos por 100 habitantes; coeficientes de proximidade, medido pelo grau de proximidade em relação ao município de Fortaleza; percentual de domicílios com energia elétrica, e a rede rodoviária relativa à área do município. Para esse grupo, o município de São Gonçalo do Amarante obteve a 54ª posição dentre os 184 municípios do Estado.

TABELA 5
INDICADORES DE INFRA-ESTRUTURA DE APOIO –
HIERARQUIZAÇÃO DO MUNICÍPIO DE SÃO GONÇALO DO AMARANTE
EM RELAÇÃO AO ESTADO DO CEARÁ

INDICADORES	SÃO GONÇALO DO AMARANTE	ESTADO DO CEARÁ
IG3	30,68	-
Ranking	54	-
Classe	3	-
Telefones (por 100 hab.) (1997)	2,443	8,350
Agências de correios (por 1.000 hab.) (1997)	0,090	0,18
Agências bancárias (por 1.000 hab.) (1997)	0,060	0,05
Veículos (por 100 hab.) (1997)	2,701	7,822
Coefficiente de proximidade	91,243	-
% de domicílios com energia elétrica (1997)	74,22	75,90
Rede rodoviária/área do município	0,423	0,354

Fonte: TELECEARÁ, ACT, BACEN, DETRAN, IPLANCE, COELCE, DERT.

A tabela 6 apresenta os Indicadores Sociais, considerando, para análise, os dados referentes aos aspectos sociais, mensurando informações sobre educação, saneamento e saúde, contidas nos seguintes indicadores: taxa de escolarização; taxa de evasão; taxa de repetência; percentual de domicílios com abastecimento d'água adequado; médicos por 1.000 habitantes; leitos por 100 habitantes e taxa de mortalidade infantil.

Com referência aos dados a serem demonstrados, São Gonçalo do Amarante obteve a 178ª posição, indicando seu baixo nível de desenvolvimento, as condições insatisfatórias de vida da população e a carência de assistência social. Contribuíram, para a obtenção desse resultado, a baixa taxa de escolaridade no ensino fundamental e a do percentual de abastecimento de água adequado.

TABELA 6
INDICADORES SOCIAIS – HIERARQUISAÇÃO DO MUNICÍPIO
DE SÃO GONÇALO DO AMARANTE EM RELAÇÃO AO ESTADO DO
CEARÁ

INDICADORES	SÃO GONÇALO DO AMARANTE	ESTADO DO CEARÁ
IG4	9,19	-
Ranking	178	-
Classe	4	-
Taxa de escolarização no ensino fundamental (1998)	45,70	92,44
Taxa de evasão no ensino fundamental (1997)	8,64	12,30
Taxa de repetência no ensino fundamental (1997)	15,88	12,50
% de abastecimento de água adequado (1997)	17,45	54,39
Médicos (por 1.000 hab.) (1997)	0,69	1,69
Leitos (por 100 hab.) (1997)	0,06	0,25
Taxa mortalidade infantil (p/ 1.000 nascidos vivos)(1997)	44,70	37,66

Fonte: SEDUC, CAGECE, FNS, SDU, SESA.

Ao longo das informações apresentadas neste capítulo, fica evidente a necessidade de implementação de ações que busquem melhorar a qualidade de vida da população do município, bem como a necessidade de implementar política pública voltada para o desenvolvimento sócio-econômico do município.

Para tanto, procurar adotar um modelo baseado no desenvolvimento local, a partir da valorização das potencialidades locais, contando com a participação dos atores sociais da comunidade, prefeitura, associações, federações, organizações não-governamentais, empresas privadas, etc., integrando os interesses e buscando as melhores soluções para os problemas; construindo um desenvolvimento participativo e respeitando os limites impostos pela natureza, é primordial para que se alcance patamares de vida mais dignos e equitativos.

3.4. Ações desenvolvidas no município de São Gonçalo do Amarante decorrentes do Complexo Industrial e Portuário do Pecém⁸

Infelizmente, não se dispõe de dados estatísticos que possibilitem uma análise dos reflexos que a implantação do Porto do Pecém já trouxe ao município de São Gonçalo do Amarante.

Existem perspectivas que esse complexo possibilite a atração de várias indústrias para aquela área. Isto implicará no aproveitamento da mão de obra local, geração de impostos, dinamização do comércio, entre outros.

Na pesquisa feita busca-se identificar algumas ações mais específicas direcionadas ao município de São Gonçalo do Amarante decorrente do complexo, destacando-se cursos realizados com vistas à capacitação da mão de obra local.

Nessa perspectiva, foi criado pelo Decreto de Nº 24.496, de 16 de junho de 1997, o Grupo de Trabalho Participativo (GTP) que tem por objetivo ser porta voz dos anseios da comunidade, afetada pelo empreendimento do Complexo Industrial e Portuário do Pecém, encaminhando e controlando suas reivindicações, preocupações e soluções propostas.

O Centro Vocacional Tecnológico (CVT), de São Gonçalo do Amarante, é um dos equipamentos disponibilizados pelo Governo do Estado do Ceará, através da Secretaria da Ciência e Tecnologia (SECITECE), com o objetivo de preparar a região do Pecém para o processo de desenvolvimento que se iniciará a partir da construção do Terminal Portuário e da implantação do Complexo Industrial.

Em funcionamento desde 1997, o CVT já realizou 201 cursos profissionalizantes, havendo treinado um total de 3.560 pessoas nas áreas de informática, construção civil, gestão empresarial, turismo, agricultura e meio

⁸ A maior parte das informações deste item foram obtidas junto ao Grupo de Trabalho Participativo.

ambiente. Entre 1997 e 1998, foram 578 os capacitados em 35 cursos. Em 1999, foram realizados 70 cursos com 1.153 treinados. No ano de 2.000, 96 cursos capacitaram 1.829 pessoas.

Além do CVT, na área da Educação, o Governo também construiu três novas escolas e recuperou outras trinta, dotando-as de equipamentos. Implantou nove Escolas Vivas em São Gonçalo do Amarante e Pecém e construiu cinco Centros de Educação Infantil.

Na Saúde, foram construídos um Hospital e dois Postos de Saúde. Reforçado o Programa Saúde da Família, foram capacitados trinta agentes de saúde e também são realizadas campanhas sistemáticas de vacinação infantil, entre outras ações.

O Município de São Gonçalo do Amarante também participa do Projeto de Desenvolvimento Urbano - PROURB. Esse programa é uma parceria do Governo do Estado com as Prefeituras Municipais e apoio financeiro do Banco Mundial – BIRD, e tem por objetivo maior ser um instrumento viabilizador da estruturação urbana de um conjunto de 44 cidades cearenses, visando dar suporte ao desenvolvimento econômico, social e ambiental sustentado, melhorando a qualidade de vida da população e tornando as cidades competitivas para atrair indústrias, impulsionar a agricultura irrigada e incrementar o turismo.

O programa abrange as seguintes linhas de atuação:⁹

- ✓ Planejamento urbano, através da elaboração do Planejamento Estratégico de áreas conturbadas e do Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano – PDDU para as cidades, identificando e estabelecendo estratégias para o desenvolvimento das vocações ou possibilidades locais, e a estruturação urbana compatível com isto;

⁹ SEINFRA, 2000

- ✓ Fortalecimento da gestão das prefeituras através da capacitação de equipes, informatização e desenvolvimento dos instrumentos gerenciais para proporcionar ao poder executivo local condições ao exercício de suas funções e responsabilidades;
- ✓ Investimentos de Infra-estrutura Urbana visando à urbanização de áreas críticas e reassentamento de populações situadas em áreas de risco, envolvendo a construção de habitações no regime de mutirão, sistemas de água e esgoto, energia elétrica, drenagem, pavimentação, urbanização e equipamentos comunitários, hidrometração e outros;
- ✓ Implantação de unidades piloto de profissionalização de meninos de rua – Projeto ABC que busca a capacitação e profissionalização de jovens, priorizando setores de atividades com maior demanda e melhor remuneração;
- ✓ Fortalecimento dos órgãos do Estado responsáveis pela implantação da política urbana, buscando dotá-los dos instrumentos necessários e competência para o cumprimento de suas funções de forma eficiente.

Os municípios participantes foram selecionados através do critério de prioridade para aqueles com maior tendência a desenvolvimento de atividades de industrialização, turismo e agricultura irrigada.

As ações do PROURB, já realizadas na região, foram as seguintes: construção de 216 unidades habitacionais, construídas em regime de mutirão; pavimentação de uma área de 10.424 m² na comunidade Come Calado; construção de uma creche; pavimentação de 502 m² de ruas e construção de uma creche no Pecém.

Verifica-se que o Município de São Gonçalo do Amarante vem passando por um processo de desenvolvimento, devido às ações implementadas pelos Governos Municipal e Estadual, decorrência, principalmente, da implantação do Complexo Industrial e Portuário do Pecém neste município.

CONCLUSÃO

O desenvolvimento deste trabalho foi motivado pelo interesse de avaliar-se as mudanças que poderão ocorrer no Município de São Gonçalo do Amarante, e como elas irão afetar o desenvolvimento local.

Destaca-se no estudo em referência, como um Complexo Industrial e Portuário pode funcionar como indutor de desenvolvimento da região onde está localizado.

Partindo-se da discussão conceitual de desenvolvimento local, observou-se a importância da criação do Grupo de Trabalho Participativo para fazer a intermediação entre o governo e a comunidade local.

Os resultados encontrados permitiram concluir que o município vem sofrendo transformações, em sua maioria positivas, no decorrer da construção do Porto e tende a aumentar, à medida que o Porto e o Complexo estiverem em total funcionamento.

Vale ressaltar que este trabalho dá uma visão das mudanças ocorridas na região, mas, fica, em aberto, uma lacuna que poderá ser instrumento de estudos posteriores, em virtude do Complexo Industrial e Portuário ainda não estar concluído.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALBUQUERQUE, F. **Desenvolvimento Econômico Local e Distribuição do Progresso Técnico**. Fortaleza: Banco do Nordeste S. A., 1998.

ARAÚJO, Tarcísio P. et al. **Desenvolvimento Local Sustentável e Geração de Renda**. IN: BAVA, Sílvio Caccia (Org). **Desenvolvimento Local**. São Paulo: Polis, nº 25, p.103-125, 1996.

ARRUDA, J.B. ; BASTOS, M.M.e Boudouin, D. **Portos: Instrumentos Estratégicos para o Desenvolvimento Regional e Nacional**. Fortaleza: NUPELTD, 2000.

_____. **O Complexo Industrial e Portuário do Pecém: Um Instrumento Estratégico para o Desenvolvimento do Estado do Ceará**. Fortaleza: NUPELTD/DET/CT/UFC, 1997.

CARMO, Maria Lady Paz Sales. **Desenvolvimento Econômico Local: A Experiência do Município de Tejuçuoca(CE)**. Fortaleza: Universidade Federal do Ceará. 1999, 50p. (Monografia de especialização em Gestão Contemporânea no Setor Público)

COELHO, Franklin Dias. **Reestruturação Econômica, Políticas Públicas e as Novas Estratégias de Desenvolvimento Local**. IN: BAVA, Sílvio Caccia (Org.). **Desenvolvimento Local**. São Paulo: Polis, nº 25, p.45-68, 1996.

CEARÀ, Secretaria de Infra Estrutura do Estado. **Porto do Pecém - Relatório de Divulgação**. Fortaleza, 2000.

CEARÀ, Secretaria de Infra Estrutura do Estado. **Complexo Portuário do Pecém - Caderno de Divulgação**. Fortaleza, 2001.

DOWBOR, Ladislau; BAVA, Sílvio Caccia. **Políticas Municipais de Emprego**. IN: BAVA, Sílvio Caccia (Org.). **Desenvolvimento Local**. São Paulo: Polis, nº 25, p.7-28, 1996.

_____. **A Intervenção dos Governos no Processo de Desenvolvimento.** IN: BAVA, Sílvio Caccia (Org.). *Desenvolvimento Local*. São Paulo: Polis, nº 25, p.29-44, 1996.

FUNDAÇÃO INSTITUTO DE PLANEJAMENTO DO CEARÁ – IPLANCE. **Índice de Desenvolvimento Municipal.** Fortaleza: Edições IPLANCE, 1999. 96 p.

_____. **Perfil Básico Municipal.** Fortaleza: Edições IPLANCE, 2000. 28 p.

INSTITUTO DE DESENVOLVIMENTO AGRÁRIO DO CEARÁ – IDACE. **Ação Fundiária na Área de Interesse do Complexo Industrial e Portuário do Pecém.** Fortaleza, 1996.

INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA – IPEA. **Projeto “Desenvolvimento Humano no Brasil, 1970-1996”.** São Paulo, 1997.

MARSIGLIA, A.S. Javier. **Desenvolvimento e Gestão Local: Temas e Atores em um Cenário de Mudanças.** IN: BAVA, Sílvio Caccia (Org.). *Desenvolvimento Local*. São Paulo: Polis, nº 25, p.45-68, 1996.

BRASIL MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE. **Infra-estrutura e Integração Regional.** Brasília, 1999.

BRASIL MINISTÉRIO DO TRABALHO. **Perfil dos Trabalhadores atraídos pelo Complexo Industrial e Portuário do Pecém.** Fortaleza: FAT/SAS/SINE, 1996.

NILO, F. **Plano de Gestão do Crescimento Urbano da Área de Implantação do Complexo Industrial e Portuário do Pecém.** Relatório 03. Fortaleza, 2000.

RAM ENGENHARIA LTDA. **Plano Estratégico de Desenvolvimento do Complexo Industrial e Portuário do Pecém.** Fortaleza, 1998.

SECRETARIA DE DESENVOLVIMENTO URBANA. **Avaliação do componente urbano do PROURB-CE.** Fortaleza, 1999.

UNIVERSIDADE FEDERAL DO CEARÁ. **Estudo do Vetor Transportes no Contexto da Plataforma Logística do Complexo Industrial e Portuário do Pecém.** Relatório 01. Fortaleza: CT/DET/NUPLTED, 1998.