



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

**CLEIBER SOUSA SAMPAIO**

**O TRANSPORTE METROPOLITANO DE PASSAGEIROS NA REGIÃO  
METROPOLITANA DE FORTALEZA: O CASO DE HORIZONTE – PACAJUS**

**FORTALEZA**

**2021**

CLEIBER SOUSA SAMPAIO

O TRANSPORTE METROPOLITANO DE PASSAGEIROS NA REGIÃO  
METROPOLITANA DE FORTALEZA: O CASO DE HORIZONTE – PACAJUS

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Geografia, da Universidade Federal do Ceará, como requisito parcial à obtenção do título de Mestre em Geografia. Área de Concentração: Dinâmica Territorial e Ambiental.

Orientador: Profa. Dra. Maria Clelia Lustosa Costa

FORTALEZA

2021

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação  
Universidade Federal do Ceará  
Sistema de Bibliotecas  
Gerada automaticamente pelo módulo Catalog, mediante os dados fornecidos pelo(a) autor(a)

---

- S182t Sampaio, Cleiber Sousa.  
O transporte metropolitano de passageiros na região metropolitana de Fortaleza : o caso de Horizonte - Pacajus / Cleiber Sousa Sampaio. – 2021.  
114 f. : il. color.
- Dissertação (mestrado) – Universidade Federal do Ceará, Centro de Ciências, Programa de Pós-Graduação em Geografia, Fortaleza, 2021.  
Orientação: Profa. Dra. Maria Clelia Lustosa Costa.
1. Região Metropolitana de Fortaleza. 2. Transporte rodoviário metropolitano. 3. Industrialização. 4. Integração metropolitana. I. Título.

CDD 910

---

CLEIBER SOUSA SAMPAIO

O TRANSPORTE METROPOLITANO DE PASSAGEIROS NA REGIÃO  
METROPOLITANA DE FORTALEZA: O CASO DE HORIZONTE – PACAJUS

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Geografia, da Universidade Federal do Ceará, como requisito parcial à obtenção do título de Mestre em Geografia. Área de Concentração: Dinâmica Territorial e Ambiental.

Aprovada em: \_\_/\_\_/\_\_\_\_.

BANCA EXAMINADORA

---

Profa. Dra. Maria Clelia Lustosa Costa (Orientador)  
Universidade Federal do Ceará (UFC)

---

Prof. Dr. Tiago Estevam Gonçalves  
Instituto Federal do Ceará (IFCE)

---

Profa. Dra. Iara Rafaela Gomes  
Universidade Federal do Ceará (UFC)

A minha filha Rafaelle

A minha esposa Elizabeth

## AGRADECIMENTOS

A Deus, primeiramente, por ter me permitido produzir este trabalho um dia de cada vez, por guiar-me na sua escrita, possibilitando proteção mesmo quando os momentos ficaram difíceis.

À minha esposa Maria Elizabeth de Castro Sampaio, sem a qual, nada disso seria possível, desde o processo de seleção.

À minha filha Maria Rafaelle, motivo de orgulho que tenho como pai ao perceber que ela já se torna um bom exemplo.

Aos meus pais, Francisco Alberto Sampaio e Maria de Fátima Sousa Sampaio (in memoriam), por terem formado o meu caráter como pessoa, mas, acima de tudo, por terem sido presentes em minha vida. À minha irmã Leilane Sousa Sampaio, por fazer parte desta família.

À minha orientadora Maria Clelia Lustosa Costa, que me recebeu tão bem na Universidade Federal do Ceará e deu-me dicas valiosíssimas para a construção deste trabalho.

À Universidade Federal do Ceará e ao corpo docente, fundamentais para a base da minha formação como professor de Geografia.

Aos integrantes do Programa de Pós-Graduação e aos colegas que fiz no período, com os quais pude compartilhar minhas angústias e meus anseios da vida acadêmica, e que me ajudaram no processo.

Ao governo do estado do Ceará, que me ofertou a licença para estudos, possibilitando este importante momento de minha vida.

Agradeço a todos aqueles que, de alguma forma, torceram por esta vitória!

“Eu aprendi a ter tudo que sempre quis  
Só não aprendi a perder  
E eu que tive um começo feliz  
Do resto não sei dizer”  
(Renato Russo)

## RESUMO

Esta dissertação tem como objetivo discutir o papel do sistema de transporte metropolitano de passageiros na Região Metropolitana de Fortaleza (RMF), sobretudo entre os municípios de Fortaleza, Horizonte e Pacajus. Para tanto, buscou-se compreender a dinâmica dos fluxos e sua demanda na região Sul/Sudeste da RMF. Os fluxos de passageiros entre a metrópole e esses municípios se intensificam a partir da implantação de indústrias, principalmente às margens da rodovia BR-116, devido às políticas públicas de incentivo fiscal do governo do estado do Ceará e à disponibilidade de mão de obra barata. Além dos deslocamentos para exercer as atividades relacionadas ao trabalho e à compra de produtos, os serviços de educação e saúde também motivam a mobilidade da população. As atividades econômicas e a oferta de bens e serviços explicam, em parte, a maior integração dos municípios de Horizonte e Pacajus à dinâmica metropolitana. A infraestrutura viária radioconcêntrica e o sistema de transporte contribuem para esse dinamismo, destacando-se, nesta área, a atuação da empresa de ônibus metropolitano São Benedito Auto Via e das cooperativas de transporte complementar Cooperativa dos Motoristas de Transporte Alternativo de Pacajus Ltda. (COTRALP), Cooperativa de Transporte Complementar de Horizonte (COOTACHE) e Cooperativa dos Transportes Alternativos do Município de Horizonte (COOTAMH), responsáveis por garantir o movimento pendular na referida região. Após levantamentos bibliográficos sobre a dinâmica da RMF, os transportes urbanos e metropolitanos, levantamentos de dados foram realizados nos sites governamentais no DERT, DETRAN, IPEA, IPECE, IBGE, ARCE, e nas Prefeituras de Horizonte e Pacajus, na empresa São Benedito e nas cooperativas. A integração metropolitana tem demandando investimentos no sistema viário e no transporte público da região, o que diz respeito à necessidade de novos meios de transporte para atendimento à população nesta área. No entanto, o que foi observado é a valorização do uso do transporte privado, prioritariamente o automóvel, em detrimento do transporte público de passageiros, que enfrenta sérios problemas.

**Palavras-chave:** Região Metropolitana de Fortaleza; transporte rodoviário metropolitano; industrialização; integração metropolitana.

## ABSTRACT

This dissertation aims to discuss the role of the metropolitan passenger transport system in the Metropolitan Region of Fortaleza (RMF), especially between the cities of Fortaleza, Horizonte and Pacajus. To this end, I try to figure out the dynamics of flows and their demand in the South-Southeast region of the RMF. Due to the public policies of fiscal incentive of the government of the state of Ceará and the availability of cheap labor as a result of the implantation of industries on the margins of the BR-116 highway, the passenger flows between the metropolis and these municipalities intensify. In addition to activities that are related to commute to work and to carry out activities to purchase products, education and health services also motivate population mobility. Economic activities and the supply of goods and services explain, in part, the greater integration of the municipalities of Horizonte and Pacajus with the metropolis of Fortaleza. The road infrastructure and the transport system contribute to this dynamism, highlighting, in this area, the performance of the São Benedito Auto Via metropolitan bus company and the complementary transport cooperatives Cooperativa dos Drivers de Transporte Alternativo de Pacajus Ltda. (COTRALP), the Complementary Transport Cooperative of Horizonte (COOTACHE) and the Alternative Transport Cooperative of the Municipality of Horizonte (COOTAMH), responsible for guaranteeing the commuting in that region. Data surveys were carried out. Metropolitan integration has been required investments in the region's road system and public transport, which concerns the need for new means of transportations for serving the population in this area. However, what is observed is the increasingly use of private transport more than public passenger transport.

**Keywords:** Metropolitan Region of Fortaleza; metropolitan road transport; industrialization; metropolitan integration.

## LISTA DE FIGURAS

Figura 1	– PIB per Capita da RMF (2018) .....	36
Figura 2	– Percentual de ocupados por setor de trabalho na RMF.....	43
Figura 3	– Percentual de ocupados de 18 anos ou mais na RMF e situação do emprego..	46
Figura 4	– Total de empregos por setor da economia em Horizonte e Pacajus-Ceará.....	48
Figura 5	– Total de estabelecimentos por setor da economia em Horizonte e Pacajus-Ceará.....	51
Figura 6	– Pessoas com local de trabalho fora do município de residência na RMF.....	57
Figura 7	– Tempo habitual de deslocamento para o trabalho fora do município de residência.....	59
Figura 8	– Esquematização do funcionamento do sistema de transporte intermunicipal do Ceará .....	85
Figura 9	– Terminal de embarque e desembarque de passageiros da empresa São Benedito .....	96
Figura 10	– Situação de passageiros da COTRALP durante o período pré-pandemia.....	99
Figura 11	– Estado do acolchoamento de um veículo da COOTACHE.....	101

## LISTA DE MAPAS

Mapa 1 – Região de Influência de Fortaleza .....	22
Mapa 2 – Evolução do adensamento urbano no entorno da BR-116 (2000-2019) .....	45
Mapa 3 – Infraestrutura urbana do entorno da BR-116.....	53
Mapa 4 – Vetores de expansão da RMF.....	66
Mapa 5 – Limites dos anéis tarifários na Região Metropolitana de Fortaleza.....	88
Mapa 6 – Área de atuação das empresas de ônibus na RMF.....	89
Mapa 7 – Mapa da BR-116 no setor metropolitano .....	95

## LISTA DE TABELAS

Tabela 1 – Número de empregos formais na RMF.....	23
Tabela 2 – Arrecadação do ICMS na RMF.....	25
Tabela 3 – População segundo os censos e população estimada.....	30
Tabela 4 – Taxas populacionais de crescimento demográfico.....	32
Tabela 5 – Densidade demográfica na RMF.....	34
Tabela 6 – Índices de IDHM e Classificação.....	35
Tabela 7 – Níveis de Integração dos municípios na RMF.....	42
Tabela 8 – Vetores de expansão metropolitana da RMF.....	67
Tabela 9 – Resumo das características dos serviços de passageiros do Ceará .....	85
Tabela 10 – Distância dos anéis tarifários do sistema metropolitano de passageiros.....	87
Tabela 11 – Linhas por empresa operante no sistema metropolitano da RMF.....	91

## LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ANEEL	Agência Nacional de Energia Elétrica
ARCE	Agência Reguladora do Estado do Ceará
BEC	Banco do Estado do Ceará
BIRD	Banco Internacional de Reconstrução do Desenvolvimento
BNB	Banco do Nordeste do Brasil
BNH	Banco Nacional de Habitação
BRICS	Brasil, Rússia, Índia, China e África do Sul
BRT	Transporte Rápido por Ônibus
CAGECE	Companhia de Água e Esgoto do estado do Ceará
CBTU	Companhia Brasileira de Trens Urbanos
CDM	Conselho Deliberativo da Região Metropolitana de Fortaleza
CDR	Conselho Diretor da Agência Reguladora do estado do Ceará
CEGÁS	Companhia de Gás do Ceará
CEPAL	Comissão Econômica para a América Latina
CFN	Companhia Ferroviária do Nordeste
CHESF	Companhia Hidroelétrica do São Francisco
CIC	Centro Industrial do Ceará
CIONE	Companhia de Óleo e Castanhas do Nordeste
CIPP	Complexo Industrial e Portuário do Pecém
CODEC	Companhia de Desenvolvimento do Ceará
CODECE	Companhia de Desenvolvimento Econômico do Ceará
COELCE	Companhia Energética do Ceará
COGERH	Companhia de Gestão dos Recursos Hídricos
COHAB	Conjunto Habitacional
COOTACHE	<i>Cooperativa</i> de Transporte Alternativo Complementar de Horizonte
COOTAMH	Cooperativa dos Transportes Alternativos do Município de Horizonte
COTRALP	Cooperativa dos motoristas de Transporte Alternativo de Pacajus Ltda.
CPOR	Centro de Preparação de Oficiais da Reserva
CTC	Companhia de Transportes Coletivos
DENATRAN	Departamento Nacional de Trânsito
DER	Departamento Estadual de Rodovias
DERT	Departamento de Edificações Rodovias e Transporte

DETRAN-CE	Departamento Estadual de Trânsito do Ceará
I DIC	I Distrito Industrial do Ceará
DNOCS	Departamento Nacional de Obras contra as Secas
DST	Divisão Social do Trabalho
DTT	Divisão Territorial do Trabalho
ELETOBRAS	Centrais Elétricas Brasileiras S.A.
FDI	Fundo de Desenvolvimento Industrial
FDM	Fundo de Desenvolvimento da Região Metropolitana de Fortaleza
FGTS	Fundo de Garantia por Tempo de Serviço
FIEC	Federação das Indústrias do Estado do Ceará
FINOR	Fundo de Investimentos do Nordeste
FMI	Fundo Monetário Internacional
FPM	Fundo de Participação dos Municípios
GTDN	Grupo de Trabalho para o Desenvolvimento do Nordeste
HGF	Hospital Geral de Fortaleza
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
ICMS	Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços
IFCE	Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Ceará
IJF	Instituto Dr. José Frota
IPEA	Instituto de Pesquisas Aplicadas
IPECE	Instituto de Pesquisas Econômicas do Ceará
METROFOR	Companhia Cearense de Trens Metropolitanos
PDDU	Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano
PETROBRAS	Petróleo Brasileiro S/A
PLAMEG	Plano de Metas Governamentais
PMH	Prefeitura Municipal de Horizonte
PMP	Prefeitura Municipal de Pacajus
PNH	Plano Nacional de Habitação
PRE	Polícia Rodoviária Estadual
PRF	Polícia Rodoviária Federal
PRODETUR	Programas Regionais de Desenvolvimento do Turismo
PSDB	Partido da Social Democracia Brasileira
RAIS	Relação Anual de Informações Sociais

REGIC	Regiões de Influência das Cidades
RFFSA	Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima
RM	Região Metropolitana
RMF	Região Metropolitana de Fortaleza
SDA	Secretaria de Desenvolvimento Agrário
SDE	Secretaria de Desenvolvimento Econômico
SFH	Sistema Financeiro de Habitação
SENAI	Serviço Nacional da Indústria
SEPLAG	Secretaria do Planejamento e Gestão
SSPDS	Secretaria da Segurança Pública e Defesa Social
SUDEC	Superintendência de Desenvolvimento Econômico do Ceará
SUDENE	Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste
UECE	Universidade Estadual do Ceará
UFC	Universidade Federal do Ceará
VLT	Veículo Leve sobre Trilhos
VTE	Vale Transporte Eletrônico
ZPE	Zona de Processamento de Exportações

## SUMÁRIO

<b>1</b>	<b>INTRODUÇÃO.....</b>	<b>15</b>
<b>2</b>	<b>A REGIÃO METROPOLITANA DE FORTALEZA.....</b>	<b>21</b>
<b>2.1</b>	<b>Transformações socioespaciais na Região Metropolitana de Fortaleza.....</b>	<b>26</b>
<b>3</b>	<b>TRANSPORTE NA RMF.....</b>	<b>54</b>
<b>3.1</b>	<b>Mobilidade Urbana.....</b>	<b>54</b>
<b>3.2</b>	<b>Vetores de expansão na RMF.....</b>	<b>64</b>
<b>3.2.1</b>	<b><i>Eixo sul-sudoeste: CE-060 e CE-065.....</i></b>	<b>67</b>
<b>3.2.2</b>	<b><i>Eixo litorâneo leste: CE-025 e CE-040.....</i></b>	<b>69</b>
<b>3.2.3</b>	<b><i>Eixo litorâneo oeste: BR-222, CE-090, CE-085, CE-422.....</i></b>	<b>69</b>
<b>3.2.4</b>	<b><i>Eixo Sul-Sudeste: BR-116.....</i></b>	<b>71</b>
<b>4</b>	<b>O TRANSPORTE INTERURBANO DE PASSAGEIROS NO CEARÁ.....</b>	<b>77</b>
<b>4.1</b>	<b>Breve história da ferrovia e do rodoviarismo.....</b>	<b>77</b>
<b>4.2</b>	<b>As primeiras empresas de ônibus e as políticas rodoviaristas.....</b>	<b>79</b>
<b>4.3</b>	<b>ARCE e a regulação do sistema de transporte público no Ceará.....</b>	<b>82</b>
<b>4.4</b>	<b>Sistema de transporte de passageiros no estado do Ceará.....</b>	<b>84</b>
<b>4.5</b>	<b>Atuação das empresas de ônibus na região metropolitana de Fortaleza.....</b>	<b>88</b>
<b>5</b>	<b>CONFLITOS E ALIANÇAS: TRANSPORTE OFICIAL VERSUS TRANSPORTE ALTERNATIVO.....</b>	<b>93</b>
<b>5.1</b>	<b>Empresa São Benedito.....</b>	<b>93</b>
<b>5.2</b>	<b>Transporte alternativo: vilão ou apenas um concorrente?.....</b>	<b>97</b>
<b>5.2.1</b>	<b><i>Cooperativa dos motoristas de Transporte Alternativo de Pacajus.....</i></b>	<b>99</b>
<b>5.2.2</b>	<b><i>Cooperativa de Transporte Alternativo Complementar de Horizonte.....</i></b>	<b>101</b>
<b>5.2.3</b>	<b><i>Cooperativa de Transporte Alternativo do Município de Horizonte.....</i></b>	<b>103</b>
<b>5</b>	<b>Impactos da pandemia do novo coronavírus no sistema de transporte rodoviário metropolitano – eixo Fortaleza-Horizonte-Pacajus.....</b>	<b>105</b>
<b>6</b>	<b>CONSIDERAÇÕES FINAIS.....</b>	<b>110</b>
	<b>REFERÊNCIAS.....</b>	<b>114</b>

## 1. INTRODUÇÃO

É de senso comum que a falta de oportunidades no local de origem obriga a população economicamente ativa a percorrer distâncias cada vez maiores para alcançar o local de trabalho, enquanto outra parte da população, se desloca à procura de bens e de serviços inexistentes em sua cidade de origem.

Apesar de ser um fenômeno recente na maioria das cidades e concentra-se em poucos municípios, especialmente os de caráter metropolitano. Mostra ao mesmo tempo, uma necessidade por melhorias do sistema de transporte metropolitano, pois esse mesmo sistema acaba transportando um volume expressivo de pessoas em curto espaço de tempo.

A dificuldade de acesso a um serviço de qualidade dos meios de transporte público metropolitano demonstra que a luta do trabalhador não pode ser vista apenas no sentido da conquista do mercado de trabalho, mas inclui também o direito à cidade, já que como cidadão, um de seus direitos fundamentais é o de ir e vir.

Embora, parte significativa dos moradores dos grandes centros urbanos acaba assimilando os problemas existentes nas cidades como “normais”, naturalizando-os, o acesso a um sistema de transporte coletivo que atenda às necessidades da sociedade deve ser muito mais do que simplesmente transportar passageiros ao seu destino. Na visão de transporte como meio e não como direito, observa-se o usuário do sistema de transporte como um consumidor esporádico, e não como parte integrante para sua subsistência.

Um dos fatores que ajudam a explicar a questão da mobilidade urbana é a existência de atividades relevantes, como o trabalho, a educação, a saúde e o lazer, em diferentes áreas da Região Metropolitana de Fortaleza (RMF). Desta forma, os meios de transporte têm papel importante na articulação dos espaços, que se especializam em razão da divisão territorial do trabalho.

A presença de um sistema de transportes e seu uso mais intenso, durante a semana de trabalho significa dizer que os trabalhadores moram em um município e trabalham em outro. Essa divisão territorial do trabalho, com a especialização dos lugares, provoca o movimento pendular, que ajuda a explicar o porquê de parte substantiva dos trabalhadores vem aderindo a este modo de vida, cada vez mais comuns nas cidades brasileiras, especialmente nos grandes centros urbanos.

Desde o início da década de 1990, diversas transformações ocorreram no setor sul-sudeste da RMF, com a implantação de indústrias, empresas do setor de logística,

empreendimentos voltados para o aluguel e venda de equipamentos industriais, companhias de fabricação de geradores para a produção de energia eólica, de placas fotovoltaicas para a captura de energia solar, empresas de alimentação, bebidas, vestuário, calçados, além da instalação de grandes hiper mercados atacadistas, situados ao longo da rodovia BR-116.

16

O recorte espacial, objeto de atenção desta dissertação, está delimitado pelo trecho entre Horizonte e Pacajus, onde se encontra a maior parte do dinamismo econômico deste trecho da RMF, resultado das transformações econômicas ocorridas nestes municípios, que atraíram indústrias, serviços, comércio e população. A escolha do objeto de pesquisa foi motivada pela observação de movimentação de pessoas, de trabalhadores que se deslocam diariamente de seus municípios em direção à capital ou para outras cidades do eixo metropolitano, utilizando o sistema rodoviário como meio de transporte, representado por ônibus e micro-ônibus.

O levantamento das linhas que compõem a porção estudada foi realizado, a princípio, por meio de pesquisas nas bases de dados da Agência Reguladora do Ceará (ARCE), em documentos públicos que a entidade coloca à disposição no seu site oficial, destacando-se o “Anuário” com dados sobre todas as empresas de ônibus do estado. Também utilizamos informações disponibilizadas pelo Departamento Estadual de Trânsito do estado do Ceará (DETRAN-CE), especialmente no que diz respeito ao roteiro das linhas metropolitanas de ônibus e pelo aplicativo *Moovit*, o que possibilitou a visualização das linhas de viagem realizadas pelas empresas e pelas cooperativas de transporte metropolitano.

Devido à ausência de dados sobre as cooperativas e sobre o número de cooperados na base da ARCE, foram realizadas pesquisas e observações *in loco*, levando em consideração a forma de atendimento que a empresa São Benedito, disponibilizou por estarmos em período de lockdown, devido a pandemia do Coronavírus. Sendo assim realizamos de forma remota utilizando como principal ferramenta o celular. Em seguida realizamos consultas através de diálogos informais com os fiscais da referida e nas cooperativas de transporte alternativo.

Durante a referida pesquisa encontramos desafios maiores do que havia suposto. Como a questão do regime de trabalho dos cooperados, a dinâmica laboral dos funcionários deste setor e como os passageiros reagem diante dos problemas comuns com o transporte coletivo. Um dos pontos importantes a ressaltar é a questão da luta desses trabalhadores que para garantir a sua sobrevivência, chegam, por vezes, a

assumirem uma carga de trabalho muito maior do que os mesmos podem suportar. Diferentemente das empresas de ônibus, que possuem um regime de escala com intervalos de horas entre as viagens, as cooperativas oferecem transporte com maior frequência, horários mais flexíveis e menor tempo de espera para compensar a frota insuficiente e assim atender a demanda dos passageiros.

17

Outro dado preocupante é a baixa cobertura do sistema metroviário ou a concentração das linhas nas porções norte e sudoeste, atendendo apenas parte dos municípios de Fortaleza, Caucaia, Maracanaú e Pacatuba. O eixo sul-sudeste da RMF não conta com sistema metroviário e ferroviário. Esses fatores colaboram para que parte significativa da população utilize o ônibus.

Analisando as mudanças do processo de mobilidade de moradores e trabalhadores, valendo-se do período das duas últimas décadas, momento de crescimento econômico das cidades de Horizonte e Pacajus, percebe-se que este grupo de cidades passou a receber um fluxo maior de passageiros, aumentando a demanda por transporte público metropolitano.

A expansão metropolitana pode ser expressa tanto pela presença de migrantes, provenientes de outros municípios, como também de trabalhadores que moravam em Fortaleza e se transferiram para outras cidades, onde o custo da habitação em conjuntos habitacionais ou loteamentos periféricos é bem menor.

A partir dos anos 1950, intensificou-se a migração para a capital, devido às secas periódicas, a concentração fundiária e a crise das economias regionais, principalmente com a maior integração nacional e a competição de produtos do sul e sudeste com os regionais. A taxa de crescimento populacional, na capital, entre 1950-1960 foi de 90,5%, quase dobrando a população local, enquanto a do Ceará foi de 23,8%. Em Fortaleza, estas elevadas taxas vão caindo nas décadas seguintes, 1960-70 (66,6%), 1970-80 (52,4%), 1980-90 (35,0%) e 1990-2000 (21,14%), principalmente com a criação da RMF em 1973, a implantação do distrito Industrial de Fortaleza em Maracanaú e a construções de vários conjuntos habitacionais nos municípios metropolitanos, atraindo moradores da capital. (COSTA, 2007)

O crescimento populacional gerou pressão pela terra urbana, havendo um aumento significativo do preço do solo urbano. Aliou-se a este fato, a promoção de Fortaleza como importante destino turístico, especialmente a partir das décadas de 1980 e 1990, provocando mudanças significativas na cidade para atender a demanda por infraestrutura e serviços ao público. A pressão demográfica e o alto preço do solo contribuem para o

transbordamento da metrópole para os municípios vizinhos, incentivados pelas políticas públicas habitacionais e a instalação de fábricas, geradoras de emprego em municípios metropolitanos, exigindo maior oferta de transporte público em nível metropolitano.

A cidade de Fortaleza se expande em direção às zonas leste e sudeste, para atender a demanda da classe média, pois a valorização do solo urbano e o discurso da segurança, favorecem a verticalização nos bairros da Aldeota, Meireles e Dionísio Torres. A atividade turística passa a ser uma das políticas centrais de atração de investimentos para o estado com a construção de hotéis principalmente no Meireles e Praia de Iracema. A cadeia do turismo tem como polo principal Fortaleza, onde se encontra o aeroporto internacional e o HUB aéreo da Air France-KLM-GOL. Da capital, os fluxos turísticos dirigem-se às zonas litorâneas, destacando-se, no primeiro momento, de Caucaia e Aquiraz, mais próximas, como receptoras desta atividade econômica do estado do Ceará.

Outro ponto a ser observado está ligado aos problemas ambientais e a impossibilidade de expansão das atividades industriais na capital que na década de 1970, tinha como zonas industriais o porto do Mucuripe e a no setor Oeste da cidade, o polo industrial da avenida Francisco Sá, onde se situavam muitos bairros operários.

Instaladas sem planejamento, as empresas terminaram acarretando uma série de problemas à população e as fábricas que se situavam no entorno da área industrial, tais como: engarrafamentos, dificuldade de transportar os produtos de uma área a outra, limitação do espaço da avenida, atraso no processo de escoamento de matérias-primas, poluição, ocupação desordenada, etc.

No início da década de 1960, foi criado o Distrito Industrial de Fortaleza, em Maracanaú, antigo distrito de Maranguape, mas devido a dificuldades estruturais, como o fornecimento de água e energia, somente após a década de 1970 as indústrias passaram a se instalar nesta nova zona industrial. Localizado às margens da CE-060, articulada com as principais rodovias que cortam o nosso estado, BR-222, BR-020, BR-116, o anel viário, o distrito industrial situa-se em um lugar estratégico com acesso às principais rodovias que saem de Fortaleza, o que reduziu os problemas causados pela antiga ocupação na Zona industrial da Avenida Francisco Sá (CARVALHO e AMORA, 2009).

O novo distrito industrial de Maracanaú visava atrair indústrias mais poluentes e projetos de maior envergadura, que necessitassem áreas maiores, para expandir seus investimentos e assim garantindo uma melhor organização do espaço urbano-industrial a longo prazo. A implantação do distrito industrial, a construção de conjuntos habitacionais e abertura de loteamentos populares contribuíram para que parte da população buscasse

áreas cada vez mais distantes de Fortaleza, concentrando-se inicialmente no setor oeste da RMF, especialmente nos municípios de Caucaia e Maracanaú, elevando-o à categoria de município, em 1983.

A expansão da mancha urbana para limites cada vez mais distantes dos encontrados em sua área original na década de 1970 e, mais recentemente, a integração de outros municípios que formam a área metropolitana, revela os elos de cooperação e a forte relação de dependência destas cidades com a metrópole.

A realidade da RMF não é fixa, uma vez que a sociedade urbana é muito dinâmica. Essa característica é a razão para buscar entender parte substancial das mudanças ocorridas no circuito metropolitano entre os municípios de Horizonte e Pacajus. Embora já existam estudos caracterizando o setor sul-sudeste da RMF, vê-se que ainda há muito para ser observado e estudado sobre a integração metropolitana, ressaltando-se a mobilidade e os movimentos pendulares. O sistema de transporte metropolitano ainda está distante de atender as necessidades da população, seja pela questão de acesso ou pela qualidade dos serviços oferecidos.

A área é atendida pela empresa de ônibus São Benedito Auto Via e três cooperativas de transporte alternativo: a Cooperativa dos motoristas de Transporte Alternativo de Pacajus Ltda. (COTRALP) e a Cooperativa de Transporte Alternativo Complementar de Horizonte (COOTACHE) realizam o percurso diário Pacajus-Horizonte-Fortaleza; e uma cooperativa de micro-ônibus, a Cooperativa dos Transportes Alternativos do Município de Horizonte (COOTAMH) faz o percurso diário Pacajus-Horizonte. Essa empresa de ônibus e as cooperativas de transporte metropolitano atendem aos trabalhadores e demais usuários na busca por melhores condições de emprego e sustentam uma atividade que cada vez mais caracteriza a dinâmica de deslocamento nas regiões metropolitanas: o movimento pendular.

O deslocamento de trabalhadores é ponto importante para a reflexão sobre as novas formas de viver no espaço urbano-metropolitano. Vivemos em uma região metropolitana, que sofre ampliações, mutações e complementariedades, e o transporte público ganha relevância no sentido de atender a esta demanda na perspectiva da mobilidade urbana e na compreensão do direito de acesso à cidade.

O primeiro passo a ser realizado para a concretização dos objetivos propostos foi o de agrupar o maior número de documentos e fontes bibliográficas acerca de pesquisas relativas à temática mobilidade urbana, especialmente na RMF, no âmbito da geografia e de outras ciências que estudam esta matéria, como a engenharia de transportes. O segundo

passo foi buscar informações junto à empresa São Benedito e às cooperativas de transporte presentes na área dos municípios de Horizonte e Pacajus, procurando entender o funcionamento da empresa e das cooperativas no eixo das cidades descritas.

No primeiro capítulo, discute-se o transbordamento da metrópole e sua influência e importância no crescimento de outros municípios, problematizando a questão da integração metropolitana na RMF.

O segundo capítulo apresenta as características das principais rodovias integradas à metrópole de Fortaleza a partir das estradas que fazem parte do eixo metropolitano, a integração e as políticas que contribuíram para o avanço deste processo.

No terceiro capítulo, busca-se entender melhor a história do abandono do sistema ferroviário e o apoio às políticas rodoviaristas. Analisar como funciona o sistema de transporte público de passageiros a partir da atuação das principais empresas metropolitanas.

O quarto capítulo se detém nos sistemas de transporte de massa: o ônibus e o micro-ônibus. Além disso, no capítulo, busca-se compreender o funcionamento da empresa São Benedito e das cooperativas metropolitanas presentes nos municípios de Horizonte-Pacajus, COTRALP, COOTACHE E COOTAMH.

Por fim, as considerações finais, relatou-se o processo de constituição das viagens e sugestões para possíveis melhorias no processo de viagens.

## 2. A REGIÃO METROPOLITANA DE FORTALEZA

21

A criação das regiões metropolitanas no Brasil foi estabelecida por meio da aprovação da Lei nº 14/1973 (BRASIL, 1973) em pleno contexto da ditadura militar. Esta lei foi aprovada com base no estudo do IBGE, Regiões Funcionais Urbanas (IBGE, 1972), propondo a criação das oito primeiras regiões metropolitanas do país (São Paulo, Belo Horizonte, Salvador, Recife, Porto Alegre, Curitiba, Fortaleza e Belém). Inicialmente, a região metropolitana de Fortaleza compreendia cinco municípios (Fortaleza, Caucaia, Maranguape, Pacatuba e Aquiraz), que apesar de estarem formadas como região metropolitana na lei, as mesmas ainda não apresentavam de fato uma conexão metropolitana que justificassem a criação da mesma.

Com o tempo, mudou a forma de criação das RM, que antes determinadas pela União e, após a aprovação da Constituição Federal de 1988 (BRASIL, 1988), passou para os governos estaduais. Ao longo da década de 1980 e início da de 1990, enquanto ocorriam emancipações políticas de alguns distritos, que se tornaram municípios, era realizada a integração de novos municípios, resultando na ampliação da Região Metropolitana de Fortaleza.

De acordo com os estudos sobre as Regiões de Influência das Cidades (REGIC-2018), a RMF forma uma das principais áreas metropolitanas do país, tendo a cidade de Fortaleza algumas características que a aproximam das demais metrópoles brasileiras, e também particularidades decorrentes do processo histórico de formação do espaço geográfico cearense.

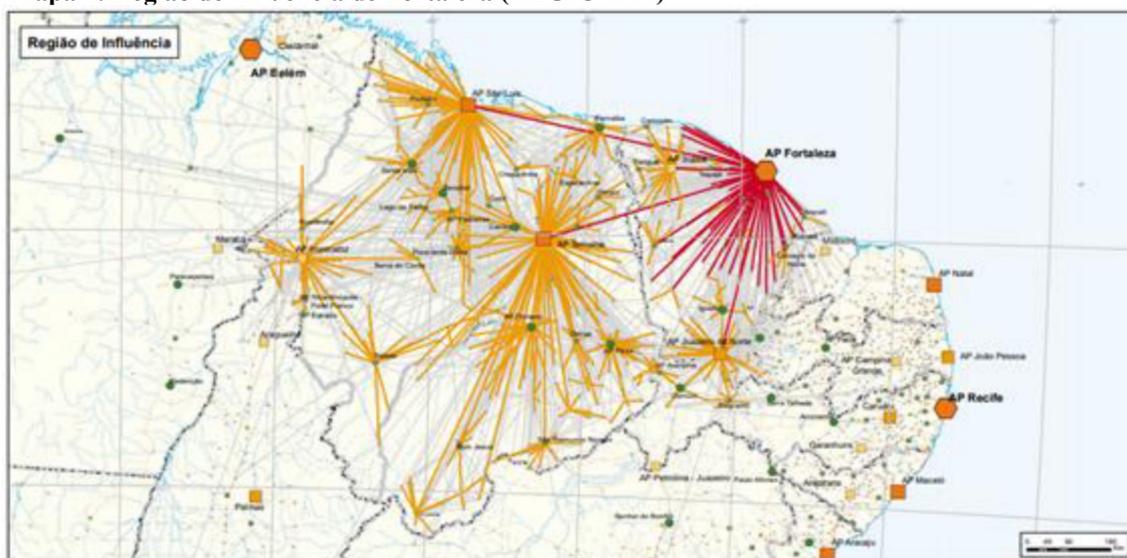
Dentre as particularidades uma urbanização concentrada, uma rede urbana marcada pelo processo de macrocefalia urbana, com poucos centros regionais e sub-regionais em sua extensa área de influência, que atinge os estados do Maranhão, Piauí e Rio Grande do Norte. A capital lidera o processo de urbanização das demais cidades não apenas do entorno metropolitano, mas inclusive do seu raio de atuação (COSTA; AMORA, 2015).

O estudo do IBGE (2018), Regiões de Influência das cidades (REGIC), sintetiza a rede urbana de Fortaleza:

A rede da Metrôpole de Fortaleza se caracteriza por abarcar diversas Unidades da Federação, total e parcialmente, situando-se no Ceará, Piauí e Maranhão, chegando à parte do oeste pernambucano, Tocantins e Pará. É a quinta colocada em termos de área, com 765 mil km<sup>2</sup>, e tem sob sua influência 630 Cidades, sendo duas Capitais Regionais A que também contém Capitais Estaduais, a saber os Arranjos Populacionais de São Luís/ MA e de

Teresina/PI. Está entre as Metrôpoles com a menor relação do PIB da Capital quando comparado com o da região (29,9%). Constitui a rede com o menor PIB per capita do País, de apenas R\$ 13 500 anuais. Subordina diretamente, além das Capitais mencionadas, um grande número de Cidades do próprio Estado do Ceará, que também apresenta duas Capitais Regionais, uma de nível B (o Arranjo Populacional de Juazeiro do Norte/CE) e uma C (o Arranjo Populacional de Sobral/CE). O Arranjo Populacional de Teresina/PI possui uma rede com elevado alcance espacial, se estendendo, além do próprio Estado, para o oeste e sul do Maranhão e adentrando em Pernambuco. É interessante observar uma significativa área de sobreposição com a influência de São Luís, situada nos Centros Sub-Regionais de Caxias (MA), Codó (MA) e Presidente Dutra (MA), situação que se deve ao fato de essa série de Cidades ficarem, razoavelmente, equidistantes destes dois centros de referência que possuem a mesma hierarquia. Essa dupla subordinação se forma em virtude de não haver dominância de um centro em relação ao outro, além de ser indício de os centros intermediários não apresentarem um conjunto de bens e serviços capazes de atender plenamente a população, que se vê obrigada ao deslocamento para as Capitais.

**Mapa 1: Região de influência de Fortaleza (REGIC 2018)**



Fonte: IBGE (2018).

Na figura acima, observa-se a extensa rede urbana de Fortaleza, que divide com Recife a influência sobre Natal e Mossoró. No entanto, as capitais regionais mais polarizadas por Fortaleza são Teresina e São Luís, que tem rede urbana mais rarefeita.

Atualmente, a RMF é formada por 19 municípios, totalizando uma área de 7.440,07 Km<sup>2</sup> (IPECE, 2017), com uma população de 4.137.561 habitantes (IBGE, 2020), apresentando-se como a quinta maior região metropolitana do país, a terceira maior do Nordeste, a maior do sertão nordestino, com um raio de atuação que ultrapassa o estado do Ceará, chegando aos estados do Piauí, Rio Grande do Norte, Maranhão e Paraíba.

As atividades econômicas são responsáveis pelo número de empregos formais na Região Metropolitana de Fortaleza, conforme a tabela 1. Destacam-se os serviços equivalentes a 39,99% (403.267) dos postos de trabalho, administração pública com

20,97% (211.450), o comércio com 17,97% (180.203) e a indústria de transformação com 14,99% (151.196). Do total de empregos (1.008.242), a maior parte, 57,53%, (580.052), está ocupada por trabalhadores do gênero masculino, enquanto o feminino, 42,47% (428.190).

23

**Tabela 1: Número de empregos na Região Metropolitana de Fortaleza (RMF)**

ATIV. ECONÔMICAS	NÚMERO	%	HOMENS	%	MULHERES	%
<b>Extrativa mineral</b>	1.261	0,13	1.116	88,50	145	11,50
<b>Indústria de Transformação</b>	151.196	14,99	93.834	62,06	57.362	37,94
<b>Serviços Industriais de Utilidade Pública</b>	6.497	0,64	5.307	81,68	1.190	18,32
<b>Construção Civil</b>	45.353	4,50	41.173	90,78	4.180	9,22
<b>Comércio</b>	180.203	17,97	106.736	59,23	73.467	40,77
<b>Serviços</b>	403.267	39,99	228.583	56,68	174.684	43,32
<b>Administração Pública</b>	211.450	20,97	95.477	45,15	115.973	54,85
<b>Agropecuária</b>	9.015	0,90	7.826	86,81	1.189	13,19
<b>TOTAL</b>	<b>1.008.242</b>	<b>100%</b>	<b>580.052</b>	<b>57,53%</b>	<b>428.190</b>	<b>42,47%</b>

Fonte: IPECE (2018); RAIS, (2017)

Ainda com relação aos postos de trabalho, concentram-se na RMF, as atividades industriais, a de utilidade pública, instaladas principalmente em quatro importantes áreas: 1º) indústrias instaladas no I Distrito Industrial do Ceará (I DIC), localizado no município de Maracanaú, acompanhado das indústrias instaladas no município de Pacatuba 2º) fábricas instaladas no município de Caucaia; 3º) indústrias localizadas às margens da BR-116, ressaltando-se os municípios de Horizonte e Pacajus; 4º) atividades industriais do Complexo Industrial e Portuário do Pecém (CIPP), em São Gonçalo do Amarante, distrito do Pecém e em Caucaia.

Outras atividades sem grande representatividade na RMF são as de extração mineral e a da agropecuária. São atividades econômicas que possuem uma relação mais intensa com as áreas não urbanas, mas que em alguns municípios têm uma grande importância econômica, é o caso da extração de rochas, no município de Itaitinga, a criação de aves, no município de Horizonte, e o cultivo do caju, nos municípios de Horizonte, Pacajus, Chorozinho, Cascavel e Pindoretama.

Sobre os municípios da RMF, ao longo do eixo da BR-116, Diógenes (2012) vem contribuir ao afirmar que:

Os municípios de Itaitinga, Horizonte, Pacajus e Chorozinho, situados ao sul, conformam o chamado “corredor industrial” da BR 116 e, inseridos na atual dinâmica industrial do Estado, vêm redefinindo importantes elementos em sua organização socioespacial, entretanto, apesar da crescente implantação de indústrias em seus domínios, ainda conservam grande parte de sua população vinculada às atividades agrícolas. (p. 93)

24 No estudo realizado por Teles (2015), esta autora constata que a expansão das atividades econômicas para outros municípios da RMF, como já tratado anteriormente, tem início, na década de 1960, com a construção do I Distrito Industrial do Ceará, no então distrito de Maracanaú, à época, distrito de Maranguape, que ganharia a sua emancipação em 1983. E prossegue afirmando que este processo foi reforçado com a construção de conjuntos habitacionais no final da década de 1970, possibilitando a fixação da população próximo ao local de trabalho, e que contribuíram para ampliar o papel de algumas cidades como centro de comércio e serviços, destacando-se os municípios de Maracanaú e Caucaia.

Na visão de Teles (2015), esse processo se desdobraria ao longo das décadas seguintes, quando as indústrias que se concentravam em Fortaleza, na zona oeste, ao longo da avenida Francisco Sá e da estrada de ferro, com a mão de obra nas proximidades, ocupando as dunas do Grande Pirambu, vão aos poucos deslocando-se da capital para outras áreas da RMF, como porção Sul-Sudoeste (Maracanaú, Pacatuba e Maranguape), para o Noroeste em função do porto do Pecém (Caucaia e São Gonçalo do Amarante), e para o eixo Sul-sudeste, acompanhando o roteiro da BR-116, para os municípios de Horizonte e Pacajus.

O crescimento populacional, a construção de habitações populares, os grandes investimentos públicos e privados, as políticas públicas de incentivo a industrialização fora da capital e a difusão das atividades turísticas e de lazer no litoral propiciaram a ampliação da RMF, fazendo com que esta saltasse dos cinco municípios iniciais para dezenove cidades.

Esse processo pode ser observado na distribuição da arrecadação fiscal pelos municípios metropolitanos, mais especificamente, no Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS), imposto estadual que apresenta o grau de circulação de mercadorias e serviços por região. Ao acompanhar a arrecadação dos anos de 2011 e 2016, percebe-se que a RMF concentra quase a totalidade deste imposto, tendo a cidade de Fortaleza como a maior fonte.

Em 2016, do ICMS total obtido pelo estado do Ceará foi R\$ 10.341.388.000,00, sendo que a RMF arrecadou 92,23% deste valor total (R\$ 9.538.368.000,00) e Fortaleza

72,69% (7.518.063.000,00). Depois de Fortaleza, Maracanaú, sede do distrito industrial apresenta a segunda maior arrecadação (654.197.000,00), seguido por Aquiraz (390.051.000,00), Caucaia (373.246.000,00) e São Gonçalo do Amarante (194.641.000,00). No entanto, apesar de desta concentração de ICMS na capital, houve uma taxa de crescimento nos outros municípios da RMF, no período de 2011 e 2016, com destaque para São Gonçalo do Amarante (0,18% para 2,04%), onde localiza-se o CIPP, Eusébio (0,87 para 1,47%), sede do Grupo Dias Branco, a maior empresa de massas da América Latina e local de condomínios e residências de elevado padrão e Horizonte (1,26% para 1,08%), onde se instalaram algumas empresas nesta última década, como podemos ver na Tabela 2.

**Tabela 2: Arrecadação de Imposto sobre Circulação de Mercadorias (ICMS)**

REGIÃO	COMPARATIVO 2011/2016			
	2011		2016	
	R\$ (mil)	%	R\$ (mil)	%
RMF	6.203.437	100	9.538.368	100,00
Fortaleza	5.165.049	83,26	7.518.063	78,82
Maracanaú	397.363	6,40	654.197	6,84
Aquiraz	93.679	1,51	390.051	4,09
Caucaia	240.989	3,88	373.246	3,91
S. G. Amarante	67.285	0,18	194.641	2,04
Eusébio	53.796	0,87	139.852	1,47
Horizonte	79.149	1,26	102.629	1,08
Pacatuba	45.266	0,73	76.629	0,80
Maranguape	23.255	0,37	33.078	0,35
Pacajus	17.328	0,28	18.694	0,20
Itaitinga	7.001	0,11	13.207	0,14
Cascavel	4.882	0,08	7.034	0,07
Pindoretama	657	0,01	4.897	0,05
Trairi	1.474	0,02	4.428	0,05
Paracuru	1.193	0,02	2.384	0,02
Paraipaba	3.199	0,05	2.095	0,02
Guaiúba	969	0,02	1.464	0,02
Chorozinho	569	0,01	1.291	0,01
S. Luís do Curu	337	0,01	482	0,01

Fonte: SEPLAG (2017) Adaptado pelo autor.

## 2.1 Transformações socioespaciais na RMF

Foi a partir de meados da década de 1950, com a intervenção planejada, que o Brasil alavancou a sua indústria de base e de bens de consumo duráveis, reforçando o poder concentrador do capital. Estimulou-se também a entrada de capital estrangeiro, levando o setor produtivo à dependência tecnológica. Por outro lado, em consequência da concentração espacial de investimentos, agravaram-se as disparidades regionais, a diferenciação da sociedade e do espaço brasileiro (CARVALHO e AMORA, 2009).

A criação de importantes instituições federais, necessários para o fomento de práticas ligadas à “modernidade”, entre elas, o Banco do Nordeste do Brasil (BNB), em 1952, e a Superintendência de Desenvolvimento do Nordeste (SUDENE), em 1959, contribuíram com empréstimos e incentivos fiscais que levaram a realização de investimentos estatais e privados no Ceará.

Nesse contexto, o BNB, tornou-se responsável por gerir as finanças que seriam aplicadas na região e, mediante a capitalização de recursos, seria responsável por impulsionar as atividades econômicas do Nordeste, principalmente aquelas voltadas para a industrialização. A transformação do panorama econômico e social da região era seu foco e guardava o desejo de superar o mal-estar gerado pelo sentimento de subdesenvolvimento e atraso que prejudicava a imagem brasileira no cenário internacional (CARVALHO e AMORA, 2009).

Ainda sobre o tema da industrialização no Ceará, Dantas (2009) comenta:

No bojo da Região Metropolitana de Fortaleza (RMF), é instalado no município de Maracanaú o Distrito Industrial de Fortaleza, integrando o Estado a um processo mais dinâmico de produção. Implantado nos anos 1960, para lá converge antigo setor industrial a se modernizar sob os auspícios do FINOR, deixando a zona oeste de Fortaleza esvaziada e empobrecida. A presença em Maracanaú do I Distrito Industrial do Ceará contribuiu para uma forte densidade populacional com a presença de conjuntos habitacionais construídos pelo Sistema Financeiro da Habitação (p. 36/37).

O governador do estado do Ceará, Virgílio Távora (1963-1966 e 1979-82) criou as bases da industrialização no Ceará, sendo responsável pela chegada da energia elétrica de Paulo Afonso e investimento para fornecimento de água, para a RMF, melhora do sistema viário, aeroviário e portuário. Sobre o papel do então Coronel Virgílio Távora, no processo de industrialização do Ceará, Bruno (2002) afirma:

[...] criou as bases do processo de industrialização do estado – ele que traz a energia elétrica da usina de Paulo Afonso para o Ceará, cria o BEC (Banco do

Estado do Ceará), amplia o porto do Mucuripe, oferece incentivos fiscais para montagem de fábricas vindas do centro-sul, instala o polo industrial de Maracanaú [...] (p. 19).

Do ponto de vista político, em meados da década de 1980, após a eleição de Tasso Jereissati para governador, com apoio do grupo empresarial do Centro Industrial do Ceará (CIC), inicia-se uma política de integração da metrópole, a partir da associação do capital estatal com a iniciativa privada, através da implantação e da modernização da infraestrutura do estado do Ceará. O objetivo era tornar a infraestrutura mais competitiva e, em consequência, promover melhoria em diversos setores, principalmente no controle e na arrecadação fiscal, atraindo a indústria privada através de incentivos fiscais e concessões para investimentos. Esse novo modelo de gestão permitiu o surgimento de novos atores no cenário político, dentre eles, os empresários do setor imobiliário e de empresas de ônibus. (COSTA e AMORA, 2015)

Dentre essas medidas, foi sendo colocada a mudança do enfoque político, que passa a centralizar o processo de decisões de investimentos para Fortaleza e sua respectiva região metropolitana, pois, segundo Amora (1999, p. 34), “o desenvolvimento da metrópole se faz não só pela concentração populacional, mas pelo dinamismo das atividades e volume de riquezas”.

Durante a década de 1990, sob o apoio do governo do estado do Ceará, inicia a inserção de um novo espaço industrial ao longo da BR-116, cujas cidades de Horizonte e Pacajus tornam-se as receptoras destes investimentos, mas que veio ter maior impulso durante a década seguinte, no início dos anos 2000, com a consolidação da atividade industrial nestes municípios. Ao mesmo tempo, na CE-040 e posteriormente na BR-116, com a Alphaville Eusébio e a Cidade Alpha Ceará, dentre outros, consolidou-se a atividade de condomínios de alta renda, no município do Eusébio.

Ao longo dos anos 2000, um novo espaço industrial se consolida na RMF, especificamente, na porção oeste, com o desenvolvimento da atividade industrial do Complexo Industrial do Porto do Pecém (CIPP), um projeto que buscava não apenas a função portuária, mas o desenvolvimento de uma atividade industrial conjugada, com instalação de siderúrgica, um importante produto da pauta de exportações do estado do Ceará para o mercado internacional.

A Região Metropolitana de Fortaleza constitui-se atualmente como uma das principais regiões metropolitanas em termos de contingente populacional, principalmente pela presença da capital do estado. Nesta área, encontram-se maiores possibilidades de

ocupação no mercado de trabalho, estudo, concentração e fluxo de pessoas, de mercadorias e de capital. Apresenta realidades socioeconômicas e espaciais desiguais, com um baixo nível de integração e coesão metropolitana. Apesar do elevado número de municípios, a RMF ainda se constitui em uma “área mosaico”, onde poucos municípios efetivamente ganharam no transbordamento do processo de metropolização, tendo em vista a forte concentração de investimentos em Fortaleza e, combinado a isso, a industrialização e o turismo ficaram limitados a algumas áreas, especialmente no litoral, de modo que a atividade agrícola ainda aparece de forma expressiva em alguns destes municípios.

Apesar das políticas de descentralização industrial do governo do estado, mesmo com a criação das regiões metropolitanas do Cariri e de Sobral, e a redistribuição de alguns investimentos nos últimos 30 anos, a cidade de Fortaleza ainda concentra praticamente a maior parte dos investimentos urbanos, tanto na esfera pública, como na esfera privada, seja de forma direta ou indireta (BERNAL, 2004).

Sobre a questão da urbanização cearense, Teles (2015) faz o seguinte comentário:

A urbanização cearense, e brasileira em geral, hoje marcada substancialmente pela metropolização e pela complexidade desses espaços, requer constantes reflexões e discussões que deem conta desta realidade em movimento. Daí se faz importante compreendermos as determinações e os agentes envolvidos, bem como a rede de relações estabelecidas no âmbito político, econômico e social na produção desse espaço (p. 32).

Um dos fatores que contribuem para o processo de concentração do sistema de transportes é o dinamismo socioeconômico de Fortaleza e o sistema viário, em formato radiocêntrico, que fortalece o vínculo da capital com as demais cidades. Inexiste uma política sólida de fortalecimento de centros urbanos médios e pequenos, com a finalidade de reduzir a pressão urbana sobre a metrópole cearense e sua respectiva região metropolitana (ACCIOLY, 2009).

Sobre a importância de Fortaleza para o país, no que se refere à densidade demográfica, à macrocefalia urbana e às condições de vida encontradas na capital, França (2011) afirma que é:

[...] a quinta cidade do Brasil, registrando também a maior densidade demográfica do país (estando à frente de São Paulo e de Belo Horizonte), com 7.769 pessoas por km<sup>2</sup> (O POVO, 31 de janeiro de 2011). Os dados censitários comprovam a macrocefalia de Fortaleza, e ainda acentuam que os maiores contingentes populacionais estão inseridos na periferia da cidade, um

agravante, haja vista as precárias condições de vida, fato que dá relevo a uma das principais características de Fortaleza: a segregação socioespacial (p. 25).

Já no que se refere à questão da dificuldade de descentralização dos investimentos fora da cidade de Fortaleza, seja para outros municípios da RMF, ou mesmo fora dela, Accioly (2009) afirma que:

30

A inexistência de políticas públicas de caráter metropolitano e de redistribuição de investimentos aliadas às precárias condições econômicas e financeiras desses municípios impediram a descentralização das atividades e da população. Dessa forma, a distribuição dos benefícios da metropolização atinge diferencialmente os municípios, concentrando-se nas áreas de menor vulnerabilidade urbana, e conseqüentemente, aumentando a desigualdade socioespacial. A capital, além de polo de decisão e controle, continua a concentrar as funções econômicas, educacionais, culturais e residenciais da elite, mantendo relações assimétricas com os demais municípios, dificultando a consolidação do fenômeno metropolitano (p. 131).

Podemos verificar que foram poucos os municípios que efetivamente obtiveram vantagens com a integração a RMF, pois os investimentos concentram-se ainda hoje nas cidades de Fortaleza, Caucaia, Maracanaú, Maranguape, Pacatuba, Horizonte, Pacajus, Eusébio, Aquiraz e São Gonçalo do Amarante. Esses municípios adquiriram uma certa autonomia, do ponto de vista financeiro, e receberam investimentos ligados à industrialização, ao turismo e a implantação de condomínios de elevado padrão.

Sobre a questão da configuração da RMF, Nogueira (2016), afirma que:

[...] se percebe na configuração espacial da RMF a coexistência de setores geográficos com elevada densidade construtiva/populacional e extensas áreas com ocupações rarefeitas, ou que predominam os aspectos naturais da paisagem. Também se verificam áreas de concentração industrial e a permanência de setores com produção agrícola, além de artefatos imobiliários modernos e luxuosos de variadas tipologias e extensos setores com habitações precárias, caracterizadas pela informalidade.

As atividades imobiliárias e as do turismo ainda devem gerar crescimento com a “venda do Ceará para o mundo”, através da questão climática, uma vez que, se antes o sol era um inimigo, agora, tornou-se um aliado destes setores, justamente pelo fato de o estado poder oferecer, durante a maior parte do ano, um tempo ensolarado, fator que atrai substancialmente pessoas de outras regiões e abre perspectiva de realização de negócios, como a venda de terrenos e segundas residências (PEREIRA, 2015).

Se levarmos em consideração o impacto da reestruturação econômica nas cidades-polo, a urbanização tem passado por mudanças com a ampliação da rede urbana,

especialmente nas primeiras regiões metropolitanas, havendo processos correlatos em todo o território nacional. Tais mudanças, por sua vez, apresentam-se com aspectos comuns, ainda que resguardem sua complexidade, diversidade e heterogeneidade (ACCIOLY; NOGUEIRA, 2011). Combinado a tal processo, verifica-se uma elevação do ritmo de urbanização, um nível maior de adensamento das cidades, a complementaridade entre os municípios destas aglomerações urbanas, a ampliação da periferização e, sobretudo, a estrutura de emprego, que pode assumir diferentes características refletindo as distinções entre as diferentes regiões, evidenciadas nos indicadores econômicos e sociais.

A discussão sobre a urbanização no Nordeste brasileiro apresenta problemas, podendo-se verificar os mesmos na ausência de uma rede de cidades de porte grande e médio distribuída pelo país. No caso nordestino, Accioly e Nogueira (2011) comentam:

O Nordeste, face à transição para uma economia urbano-industrial, ainda se encontra em processo de consolidação e, diante da ampliação dos fluxos migratórios, as áreas metropolitanas tornam-se mais suscetíveis aos ciclos econômicos conjunturais, contribuindo para a manutenção de altas taxas de crescimento populacional (p. 3).

**Tabela 3: População segundo os censos e população estimada**

Municípios	Pop. 1991	Pop. 2000	Pop. 2010	Pop. Estimada 2020
Aquiraz	46.305	60.469	72.628	80.935
Cascavel	46.507	57.129	66.142	72.232
Caucaia	167.271	254.711	325.441	365.212
Chorozinho	15.492	18.707	18.915	20.274
Eusébio	20.728	31.962	46.033	54.337
Fortaleza	1.764.892	2.135.544	2.452.185	2.686.612
Guaiúba	17.562	19.884	24.091	26.290
<b>Horizonte</b>	<b>18.283</b>	<b>33.790</b>	<b>55.187</b>	<b>68.529</b>
Itaitinga	22.775	29.217	35.817	38.325
Maracanaú	160.982	183.555	209.057	229.458
Maranguape	69.130	85.477	113.561	130.346
<b>Pacajus</b>	<b>31.800</b>	<b>44.070</b>	<b>61.838</b>	<b>73.188</b>
Pacatuba	37.373	51.696	72.299	84.554
Pindoretama	20.771	27.411	18.683	20.769

São Gonçalo do Amarante	19.791	25.462	43.890	48.869
São Luís do Curu	12.442	14.951	12.332	13.044
Paraipaba	29.457	35.738	30.041	32.992
Paracuru	10.609	11.497	31.636	35.304
Trairi	36.344	44.527	51.422	56.291

**FONTE: IBGE (2010)**

32

No estado do Ceará, o surgimento de um novo padrão de urbanização, sob a influência da reorganização do sistema produtivo-tecnológico nacional/mundial, foi incentivado pelas políticas públicas. Sobretudo a partir das décadas de 1980-1990, os maciços investimentos em infraestrutura foram realizados com o intuito de fortalecer o setor industrial e turístico na RMF (BERNAL, 2004). A cidade de Fortaleza passa a fazer parte dos circuitos antes restritos às metrópoles nacionais de São Paulo e do Rio de Janeiro, ganhando uma maior influência. Entretanto, Fortaleza conseguiu, especialmente através da industrialização e do turismo, garantir sua consolidação como um importante eixo de negócios e de lazer.

As cidades de Horizonte e Pacajus, não possuem o tamanho expressivo da capital e das cidades de Caucaia e Maracanaú, já que os números indicam que as cidades vão apresentar tamanho de população com 68.529 e 73.188 habitantes, respectivamente, nas suas estimativas, do ano 2020, porém, o que chama a atenção foi o aumento desta população ocorrido justamente durante a fase apresentada na tabela 3. A cidade de Horizonte apresenta as maiores taxas de crescimento metropolitano, com exceção da década 2000-2010, que perde para Paracuru, mas ainda assim Horizonte vai apresentar a segunda maior taxa de crescimento metropolitano, cabendo destacar que o município de Paracuru ainda não fazia parte da RMF, entrando apenas no ano de 2014.

O crescimento populacional da RMF pode ser dividido em três fases: a primeira, que inicia nos anos de 1980, com o crescimento dos primeiros municípios metropolitanos, especialmente Caucaia e Maracanaú, induzidos pelo processo de industrialização, a partir do processo de transferência de fábricas da região da Avenida Francisco Sá, em Fortaleza para I Distrito Industrial do Ceará, no então distrito de Maracanaú e no município de Caucaia, e pela instalação de grandes conjuntos habitacionais e infraestrutura, criados pelo extinto Banco Nacional de Habitação (BNH).

A segunda fase, com o crescimento das demais cidades metropolitanas, a partir da década de 1990, com a continuação do processo de desconcentração industrial da capital e a chegada de mais população a RMF. Já a terceira fase inicia na década de 2000, em

que se apresenta uma redução no ritmo de crescimento populacional em Fortaleza, há aumento populacional em outras cidades metropolitanas, com taxas superiores ao da capital.

No entanto, a partir dos anos 2000, chama a atenção um movimento expressivo em direção aos demais municípios metropolitanos, registrando-se as maiores taxas em Horizonte (7,1%), Eusébio (4,9%), Caucaia (4,7%), Pacajus (3,7%) e Aquiraz (3,0%) (IBGE, 2010) cujos crescimentos podem ser explicados por diferentes motivos, mas que se combinam. (Tabela 4). O aumento do preço da terra urbana e dos alugueis em Fortaleza dificulta muito o acesso a moradia daqueles que desejavam morar na capital cearense, obrigando-os a buscar os demais municípios metropolitanos. A exceção nesse processo é o município do Eusébio, que passa a ser uma cidade-bairro da capital, voltada para os públicos de classes mais elevadas, com inúmeros condomínios horizontais.

Outra causa é o deslocamento de setores da indústria para outros municípios, a partir de ações promovidas pelo governo do Ceará, e o desenvolvimento do setor de serviços fora da capital, criando fluxos em áreas específicas da RMF. No caso da indústria instalada nos municípios de Horizonte e Pacajus, especificamente, tal processo foi coordenado pelo governo do estado, induzindo essa região para a industrialização, aproveitando os espaços existentes ao longo da rodovia BR-116. Isto foi resultado da combinação de incentivos fiscais para estes municípios, quando os mesmos não faziam parte da RMF, mas dispunham de mão de obra barata para atividades industriais tradicionais, como o setor calçadista, têxtil, embalagens, etc. Além disto, os políticos locais, conectados com o poder estadual, mesmo em governos ditos de oposição, contribuíram para esta política de atração de investimentos para a região.

**Tabela 4: Taxas populacionais de crescimento demográfico**

<b>Municípios</b>	<b>Taxa de crescimento 1991/2000</b>	<b>Taxa de crescimento 2000/2010</b>	<b>Taxa de crescimento 2010/2020*</b>
Aquiraz	3,0	1,8	1,1
Cascavel	2,3	1,5	0,9
Caucaia	4,8	2,5	1,2
Chorozinho	2,1	0,1	0,7
Eusébio	4,9	3,7	1,7
Fortaleza	2,1	1,4	0,9
Guaiúba	1,4	1,9	0,9
<b>Horizonte</b>	<b>7,1</b>	<b>5,0</b>	<b>2,2</b>
Itaitinga	2,8	2,1	0,7

Maracanaú	1,5	1,3	0,9
Maranguape	2,4	2,9	1,4
<b>Pacajus</b>	<b>3,7</b>	<b>3,4</b>	<b>1,7</b>
Pacatuba	3,7	3,4	1,6
Pindoretama	3,1	-3,8	1,1
São Gonçalo do Amarante	2,8	5,6	1,1
São Luís do Curu	2,1	-1,9	0,6
Paraipaba	2,8	1,7	0,9
Paracuru	3,1	1,4	1,1
Trairi	2,3	1,5	0,9

Fonte IBGE (2010)

\*cálculo baseado na metodologia das estatísticas do órgão

Na capital fortalezense, esse movimento de crescimento populacional se arrefece caindo de uma taxa de 2,1% (1991-2000) para 1,4% (2000-2010) e com estimativa de 1,1% para o período de 2010 a 2020. Esse crescimento mais lento ou de estabilidade foi observado na década de 2000-2010, também em outros municípios, com exceção de São Gonçalo do Amarante em razão do dinamismo do CIP |Pecém. Na RMF, destaca-se Horizonte, que registrou as maiores taxas durante as três décadas. Na década de 1991-2000, apresentou a taxa de 7,1%, mantendo-se forte em 2000-2010, com 5%. Na década seguinte (2010-2020) a estimativa é de 2,2% (Tabela 4).

Apesar da redução no ritmo de crescimento, Horizonte mantém o maior índice de crescimento populacional estimado da RMF, onde sua população salta de 18.283 moradores em 1991, para uma população estimada em 68.529 habitantes, em 2020. O município de Pacajus, também segue um crescimento populacional em níveis elevados, com 3,7% (1991-2000), 3,4% (2000-2010) e estimativa de 1,7% (2010-2020), a segunda maior estimativa de crescimento populacional da RMF, empatado com o município do Eusébio.

Sobre o papel da dinâmica demográfica na constituição e na urbanização da RMF, Accioly e Nogueira (2011) mostram a relação das migrações neste processo:

Historicamente, as migrações tiveram papel relevante na dinâmica demográfica e na definição do caráter da urbanização da RMF. A relação assimétrica entre os municípios da Região Metropolitana de Fortaleza é um fato inegável, seja no que diz respeito à sua função na dinâmica de aglomeração, seja relativo aos seus níveis de desenvolvimento socioespaciais e econômicos e, especialmente, demográficos (ACCIOLY; NOGUEIRA, 2011, p. 4).

Tabela 5: Densidade demográfica na RMF

Municípios	Pop. Estimada 2020	Área da Unidade Territorial [2020]	Densidade Demográfica 2020 (Hab/Km <sup>2</sup> )
Aquiraz	80.935	480,236	150,50
Cascavel	72.232	838,115	78,99
Caucaia	365.212	1.223,246	264,91
Chorozinho	20.274	296,431	67,94
Eusébio	54.337	78,818	582,66
Fortaleza	2.686.612	312,353	7.786,44
Guaiúba	26.290	256,053	90,19
<b>Horizonte</b>	<b>68.529</b>	<b>160,557</b>	<b>344,96</b>
Itaitinga	38.325	153,686	236,51
Maracanaú	229.458	105,071	1.960,25
Maranguape	130.346	583,505	192,19
<b>Pacajus</b>	<b>73.188</b>	<b>250,304</b>	<b>243,00</b>
Pacatuba	84.554	133,236	547,74
Pindoretama	20.769	74,033	256,06
São Gonçalo do Amarante	48.869	842,635	52,60
São Luís do Curu	13.044	122,865	100,74
Paraipaba	32.992	289,231	99,83
Paracuru	35.304	304,734	105,35
Trairi	56.291	928,725	55,55

Fonte: IBGE, 2010

Com relação a densidade demográfica, isto é, a distribuição da população pelo território, verificamos que a cidade de Fortaleza é a que possui maior densidade demográfica, atingindo o total de 7.786,44 habitantes por km<sup>2</sup>. As demais cidades não chegam nem a rivalizar com Fortaleza, pois, a segunda colocada é o município de Maracanaú, com 1.960,25 hab./km<sup>2</sup>. Esses dois municípios, são os únicos cuja a participação da população é superior a 1.000 hab./km<sup>2</sup>.

Horizonte e Pacajus não possuem destaque como as cidades citadas anteriormente, neste tema, mas ambas possuem expressiva ocupação para os padrões da RMF. Horizonte tem a quinta maior densidade populacional, com 344,96 hab./km<sup>2</sup> e Pacajus, a oitava, com 243 hab./km<sup>2</sup>. Ressalta-se a importância destes municípios para a região sul-sudeste no processo de ocupação da RMF.

Tabela 6: Índices de IDHM e Classificação

Ranking da RMF	Municípios	IDHM 2010	Classificação de Desenvolvimento
1º	Fortaleza	0,754	Alto
2º	Eusébio	0,701	Alto
3º	Maracanaú	0,686	Médio
4º	Caucaia	0,682	Médio
5º	Pacatuba	0,675	Médio
6º	São Gonçalo do Amarante	0,665	Médio
7º	Maranguape	0,659	Médio
<b>8º</b>	<b>Pacajus</b>	<b>0,659</b>	<b>Médio</b>
<b>9º</b>	<b>Horizonte</b>	<b>0,658</b>	<b>Médio</b>
10º	Cascavel	0,646	Médio
11º	Aquiraz	0,641	Médio
12º	Paracuru	0,637	Médio
13º	Pindoretama	0,636	Médio
14º	Paraipaba	0,634	Médio
15º	Itaitinga	0,626	Médio
16º	São Luís do Curu	0,620	Médio
17º	Guaiúba	0,617	Médio
18º	Trairi	0,606	Médio
19º	Chorozinho	0,604	Médio

Fonte: IBGE, 2010; Atlas do Desenvolvimento Humano no Brasil, 2020.

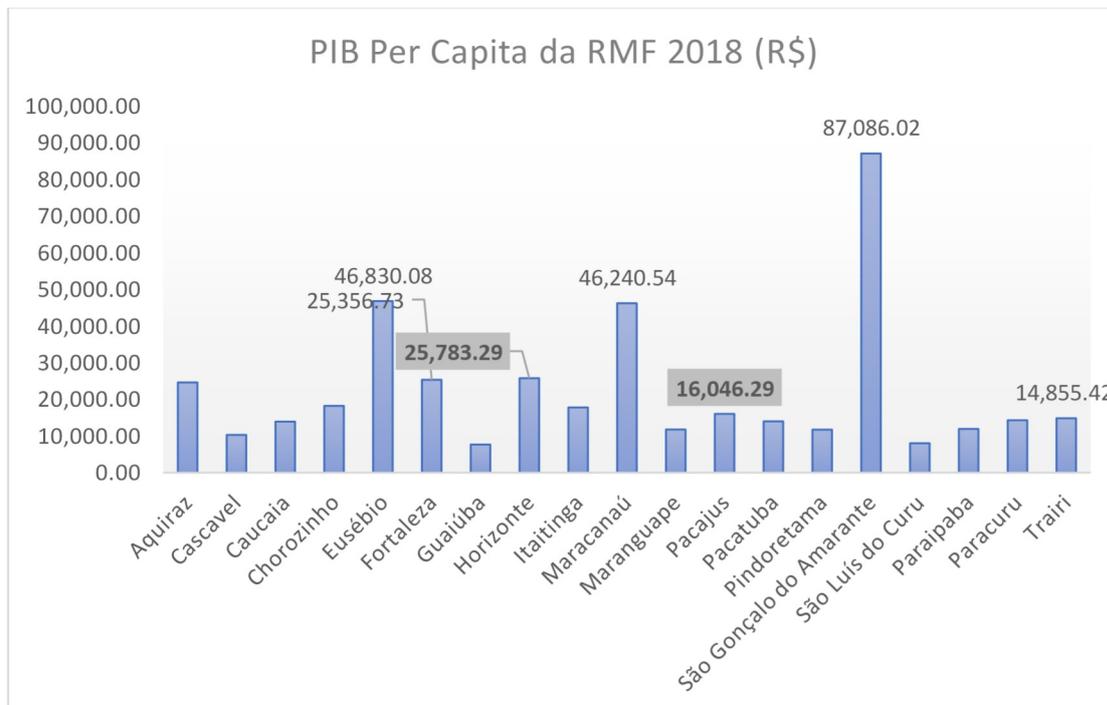
De acordo com a tabela 6, observamos Índices de Desenvolvimento Humano Municipal (IDHM) médio em 17 dos 19 municípios metropolitanos, e dois, Fortaleza e Eusébio, destacam-se por apresentarem IDHM alto, com índices de 0,751 e 0,701, respectivamente.

Neste sentido os municípios de Horizonte e Pacajus, chamam a atenção por apresentarem índices muito próximos, de 0,658 e 0,659, colocando as duas cidades nas 9ª e 8ª posições, respectivamente, mas ainda há uma distância significativa, especialmente com os municípios de IDHM alto. Estando no grupo médio, situam-se atrás de Maracanaú, Caucaia, Pacatuba, São Gonçalo do Amarante e Maranguape.

Cabe comentar, que entre os municípios de IDHM alto para os de IDHM médio, constata-se a partir do município de Cascavel, a 10ª colocada, que a distância entre os índices ultrapassa 0,1 ponto, significando a existência de uma grande diferença entre estas cidades. E se pegarmos a última colocada, a cidade de Chorozinho, essa diferença torna-

se ainda maior, de 0,15 pontos, mostrando uma região metropolitana com grandes diferenças sociais.

**Figura 1: PIB per Capita da RMF (2018)**



Fonte: IBGE (2018)

O gráfico acima mostra a distribuição do PIB per capita em 2018, produzido pelos municípios. Podemos verificar uma distribuição bastante heterogênea, onde os municípios apresentam grandes variações. Se compararmos com o IDHM, verificamos que este índice não representa a realidade da distribuição de renda. No entanto, observamos o PIB mais elevado em São Gonçalo do Amarante, onde localiza-se o Complexo Industrial e Portuário do Pecém (CIPP), que atualmente, é uma das áreas de grande dinamismo econômico do estado do Ceará. Na segunda posição, o município de Eusébio, onde há a concentração de uma população de renda elevada e instalação de condomínios de alto padrão. E em terceira posição está Maracanaú, devido a presença do I Distrito Industrial do Ceará, importante equipamento no processo de consolidação econômica deste município.

Para Horizonte e Pacajus, chama a atenção a diferença entre os municípios neste índice. Horizonte apresenta um índice de R\$ 25.783,29 per capita e Pacajus com R\$ 16.046,29 per capita, apresentando uma diferença de R\$ 9.737 per capita, mostrando o papel preponderante da indústria em Horizonte, muito embora Pacajus, tenha indústrias,

mas em tamanho menor. Curioso é o fato do PIB per capita de Horizonte ser superior ao da cidade de Fortaleza, cujo índice é R\$ 25.356,73 per capita.

O menor PIB, encontra-se na cidade de Guaiúba, cujo índice chega a R\$ 7.684,11 per capita. Lembrando que este município ainda possui uma atividade agropecuária expressiva, fator que explica em parte, a baixa taxa de urbanização e a menor integração a dinâmica metropolitana.

Verificamos ainda que há uma concentração de renda em alguns municípios da RMF, em razão das atividades econômicas e dos serviços e amenidades oferecidas aos moradores. Esses fatores fazem com que determinadas áreas se tornem mais propícias a imigração e de se tornar local de residência.

Para Accioly e Nogueira (2011), não podemos apenas considerar aqueles fatores centrais, que são sem dúvida importantes na escolha do local de moradia, mas devemos integrar este pensamento a um olhar mais holístico, considerando mais do que apenas uma forma de morar de acordo com o lugar onde se habita:

A maioria dos estudos sobre migrações [...] considera relevantes os fatores econômicos, mercado de trabalho e mercado imobiliário. Vale salientar o papel de outros fatores capazes de incentivar os deslocamentos e determinar a escolha da área de destino, tais como: as redes de solidariedade, seja por relação de parentesco, seja por outras formas de laços sociais. Estas redes abrangem as relações de parentesco, o círculo de amigos, a igreja, os partidos políticos, clubes de futebol, as quais, mesmo sem interferir na decisão individual, funcionam como fonte de informações e apoio no momento de chegada (ACCIOLY; NOGUEIRA, 2011 p. 5).

Partindo-se do pressuposto de que as migrações ainda têm peso significativo no crescimento da população urbana da RMF, que continua sendo a maior receptora dos fluxos migratórios oriundos do interior do estado e de outras unidades da federação, percebe-se a persistência do mesmo padrão espacial do período inicial da urbanização, ou seja, concentrada nas grandes cidades e nos municípios metropolitanos. A partir das políticas de reestruturação produtiva no estado, com o deslocamento das indústrias em direção a outros municípios metropolitanos e a descoberta de novos destinos turísticos, um fato novo ocorrido foi o crescimento das migrações metropolitanas em direção a esses municípios.

De padrão mais consistente, as cidades Caucaia e Maracanaú foram as primeiras da RMF a receber investimentos públicos para a construção de moradias e incentivos a implantação de novas atividades econômicas. A indústria e a construção de conjuntos habitacionais foram os principais fatores de atração destas primeiras populações, que

contribuíram para as mesmas terem o maior grau de integração com a metrópole alencarina.

Accioly (2009), ressalta que com o progresso tecnológico, está havendo uma intensificação dos fluxos de pessoas, mercadorias e informações, podendo ter efeitos diretos nas práticas sociais, no modo de vida, na sociabilidade e na urbanidade. Conforme Accioly (2009, p. 132): “Mais importante do que sabermos da existência desses fluxos, é entender a natureza e as motivações, as quais favorecem diferentes formas de mobilidade e impactos na dinâmica da RM”.

A reorganização do espaço metropolitano, mediante a realocação e a incorporação de novas atividades econômicas e imobiliárias, produziu efeitos diretos e indiretos sobre a distribuição das oportunidades de emprego e de moradia entre os municípios metropolitanos. Ao mesmo tempo em que apresenta dificuldades, a integração permite alguns traços de união e parceria, como é o caso do município-polo, Fortaleza, com as cidades de Caucaia, Maracanaú, Pacatuba, e o setor sul, representado pelas cidades que estão no corredor sudoeste, localizadas nas rodovias CE-060, CE-065 e BR-222, respectivamente.

No contexto das cidades instaladas às margens da BR-116, é possível reparar a instalação de um complexo industrial ao longo da rodovia, com uma cadeia de atendimento variada, como de empresas de aluguel e venda de máquinas e equipamentos, além de galpões voltados para grandes empresas de varejo. Muito embora tais atividades estejam distribuídas ao longo da rodovia, Horizonte e Pacajus são as que recebem a maior fatia dos investimentos. Um dos fatores que colabora para explicar a escolha destes municípios estão o acesso à recursos hídricos, serviços de energia elétrica e telecomunicações, que, apesar de já instalados nos referidos locais, tiveram um grande avanço a partir do início da década de 1990, quando estas cidades passaram a ganhar relevância regional e estadual.

Horizonte e Pacajus, no início dos anos 1990, ainda não faziam parte da RMF, e por esta razão foram indicadas pelo governo do estado do Ceará para receber indústrias fora dos limites metropolitanos. Com a política de incentivo à descentralização das atividades industriais para o interior do estado, estes municípios que se localizavam a curta distância de Fortaleza, entre 40 km a 49 km, foram beneficiados.

Em 2014, a RMF estende-se em direção ao setor extremo oeste, que se dinamiza com atividades de turismo e lazer e principalmente pela implantação do CIPP, localizado no Porto do Pecém em São Gonçalo do Amarante. De acordo com Teles (2015): “com a

aprovação da Lei nº 144/14, (CEARÁ, 2014) ampliando a RMF, incluindo os municípios de Paracuru, Paraipaba, Trairi e São Luiz do Curu”<sup>1</sup>.

É possível inferir que o processo de metropolização em Fortaleza ocorreu devido a existência de importantes investimentos públicos, que se consolidam com ações planejadas, direcionadas ao desenvolvimento industrial. Como forma de reduzir as desigualdades nos setores econômico, social e financeiro, várias ações foram realizadas tais como: a criação do Banco do Ceará (BEC); a ampliação do porto do Mucuripe; a instalação do Distrito Industrial de Maracanaú, localizado inicialmente em Maranguape, mas que, devido ao seu crescimento, logo conseguiu emancipar-se e ser integrado à RMF; a chegada da energia elétrica ao estado do Ceará, via implantação dos linhões de energia da Companhia Hidroelétrica de Energia do São Francisco (CHESF), vindos da usina de Paulo Afonso, na Bahia (COSTA; AMORA, 2015).

Essas ações, combinadas com a política de incentivos fiscais da Superintendência de Desenvolvimento do Nordeste (SUDENE), acompanhavam a política de descentralização das atividades produtivas ocorrida na Região Sudeste e Sul do país, seguindo a política nacional e internacional que estava acontecendo na América Latina, a partir do pensamento político da Comissão Econômica para a América Latina e Caribe (CEPAL), que, naquele período, impulsionava o processo de industrialização, que mudaria a configuração das áreas não industrializadas (COSTA; AMORA, 2015).

O grupo de jovens empresários ligados ao Centro Industrial do Ceará (CIC), que chega ao poder em 1986, elegendo o governador do estado, deputados estaduais e federais, além de senadores, busca alterar a imagem negativa do Ceará como um estado problema, ligado aos fenômenos naturais e sociais de seca e miséria, para uma imagem de um lugar propício ao desenvolvimento de atividades voltadas à promoção do turismo, do lazer e do agronegócio, tornando-o atrativo a investimentos oriundos de outras regiões. A política de marketing do governo do estado e a ação de governante-empresário transformaram o Ceará em uma espécie de empresa competitiva, destacando-se na guerra fiscal, também conhecida como guerra dos lugares (COSTA; AMORA, 2015).

---

<sup>1</sup> O deputado estadual Lula Moraes, autor da Lei Complementar nº 144/2014 (CEARÁ, 2014) (inclusão de Paracuru, Paraipaba, Trairi e São Luiz do Curu à RMF), justificou em pronunciamento que esses municípios, recém-ingressos à RMF, receberam influência das atividades que envolvem a construção e operação do CIPP, relacionadas, principalmente, à expansão da moradia, razão pela qual foram incorporados à RMF (TELES, 2015, p. 26).

A partir dos anos 1990, a RMF amplia-se com a incorporação de novos municípios<sup>2</sup>, modernização da infraestrutura rodoviária, aérea e portuária<sup>3</sup>, surgimento de novos eixos industriais<sup>4</sup>, urbanização litorânea turística, implantação e a produção imobiliária, decorrentes da ação de diferentes agentes. Além da chegada de capitais nacionais e internacionais, os empresários cearenses respondem pelo dinamismo econômico do estado. Na indústria, no comércio e nos serviços, sobressaem grupos econômicos locais, cuja atuação ultrapassa os limites regionais, e mesmo nacionais (COSTA; AMORA, 2015).

Estas mudanças econômicas favoreceram a expansão da classe média, que assume funções em órgãos públicos e privados e se insere como consumidora não apenas de bens, mas de atividades de lazer e cultura. Ao lado das atividades culturais inseridas na dinâmica da metrópole cearense, os eventos esportivos têm colocado em destaque a capital do Ceará, como sendo uma das sedes da Copa do Mundo, em 2014. Assim, como aconteceu com a dispersão das atividades produtivas e o controle das atividades comerciais por empresas multinacionais, também os eventos culturais e esportivos até então concentrados nos países centrais seguem esta lógica, a exemplo das Copas e das Olimpíadas nos chamados BRICS. Ainda no referente à condição de Fortaleza como centro de grandes eventos internacionais (feiras de negócios e de atividades culturais, congressos científicos, dentre outros), cabe ressaltar a reunião dos BRICS, em julho de 2014, na capital do Ceará (COSTA; AMORA, 2015, p. 33).

O Ceará, especialmente através da RMF, vem se transformando em centro de gestão pública e empresarial e, apesar de suas especificidades, possui características de lugares globalizados, em virtude da relevante presença de indústrias nacionais e transnacionais, que atualmente empregam elevado contingente de mão de obra; o agronegócio voltado para exportação; o turismo, atraindo visitantes nacionais e internacionais; por ser um polo direcionado para o setor terciário (comércio, saúde, educação, informática e cultura); e

---

<sup>2</sup> Nesta fase, a RMF foi acrescentando novos municípios. Na década de 1990, são inseridos os municípios de São Gonçalo do Amarante, Pacajus, Horizonte e Chorozinho. Nos anos 2000, os municípios de Pindoretama e Cascavel. Nos anos 2010, a RMF se amplia em direção ao setor oeste, acompanhando o desenvolvimento das atividades do CIPP, quando são inseridas as cidades de Paracuru, Paraipaba, São Luís do Curu e Trairi.

<sup>3</sup> Durante esta fase, o Ceará desenvolveu importantes projetos, como a pavimentação de estradas estaduais, a duplicação da BR-116, a modernização do aeroporto Pinto Martins e a construção do Porto do Pecém, localizado em São Gonçalo do Amarante, responsável hoje por um expressivo movimento de entrada e saída de mercadorias.

<sup>4</sup> Durante esta fase, há a instalação do complexo industrial no município de Pacatuba, com elevada expressão ainda hoje. A instalação de empresas no setor sul-sudeste, tendo como municípios centrais as cidades de Horizonte e Pacajus, que recebem grandes investimentos de fábricas e empresas comerciais da região centro-sul do país, modificou este espaço. Ao mesmo tempo, o município de São Gonçalo do Amarante começa a receber investimentos, especialmente com a implantação do CIPP.

pela existência de um Complexo Industrial Portuário, integrado à Zona de Processamento de Exportação (ZPE) (COSTA; AMORA, 2015).

Para Santos (2005), a globalização “não é apenas a existência desse novo sistema de técnicas. Ela é também resultado das ações que asseguram a emergência de um mercado dito global, responsável pelo essencial dos processos políticos atualmente eficazes” (p. 24).

A integração metropolitana deve ser entendida como uma das formas de manifestação da urbanização em escala macro, estando ligado à metropolização que afeta a todos os municípios localizados em seu entorno. De todo modo, em termos de globalização, este é um processo que afeta de forma diferente cada área do planeta. No caso do território cearense, o processo ainda se concentra na RMF. Mesmo com a distribuição nas últimas décadas, a metropolização ainda não foi totalmente consolidada, estando inter-relacionada com os sistemas de transporte e com as atividades integradoras, que ajudam a entender parte desta dinâmica metropolitana.

A principal atividade integradora é o trabalho, que se consolida não apenas de modo isolado, mas na existência de uma complexa rede de atividades ligadas à Divisão Social do Trabalho (DST). Essa rede favorece diretamente o movimento pendular diário, pois determinadas categorias necessitam acompanhar a dinâmica do trabalho cada vez mais fluida, quer dizer, não concentrada como em outras épocas. Percebe-se que há um fenômeno mais intenso para parte da classe trabalhadora, que é a de morar em uma cidade e trabalhar em outra, determinando a movimentação pendular. A tabela 7 ilustra essa realidade na RMF.

O trabalho não é o único fator que explica o movimento pendular. Outras atividades ajudam a entender tal dinâmica, como é o caso dos serviços públicos gerais, especialmente os de maior qualificação, que ainda têm uma forte presença nas metrópoles. Podemos citar como exemplo, os serviços de saúde, com destaque para os de alta complexidade médica, já que estes estão essencialmente presentes na cidade de Fortaleza, como os hospitais de traumas, sendo o Instituto Doutor José Frota (IJF) uma referência não apenas para os moradores da cidade de Fortaleza, mas para pacientes tanto de outras cidades do estado do Ceará, quanto de outras unidades da federação brasileira.

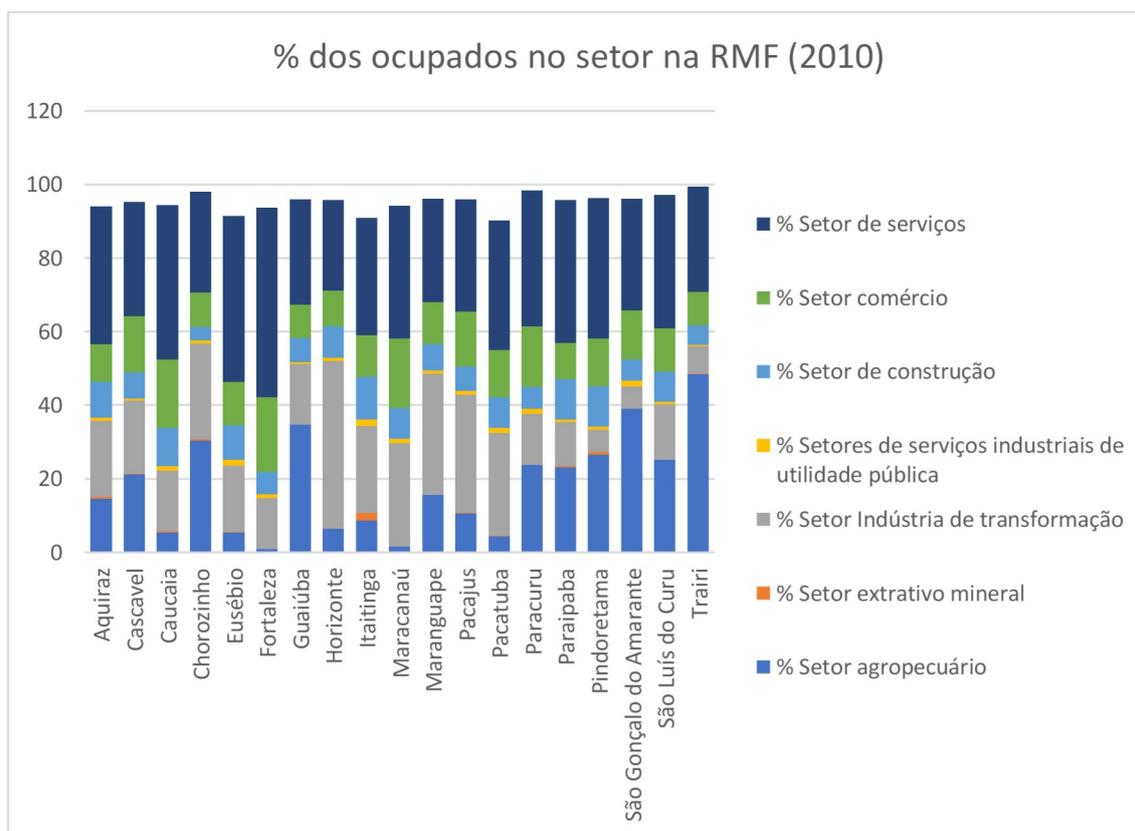
Tabela 7: Níveis de integração dos municípios da Região Metropolitana de Fortaleza

Município	Pop Total 2010	Pop. Urbana 2010	Grau Urbanização 2010	Entrada Pendular 2010	% Entrada total estuda e/ou trabalha	Saída Pendular 2010	% Saída Total estuda e/ou trabalha	Nível de Integração
Aquiraz	72.628	67.083	92,37	3.379	6,73	7.414	14,77	Médio
Cascavel	66.142	56.157	84,90	1.990	4,26	3.660	7,84	Médio
Caucaia	325.441	290.220	89,18	6.146	2,56	61.705	25,70	Muito alto
Chorozinho	18.915	11.426	60,41	828	6,38	1.679	12,93	Muito baixo
Eusébio	46.033	46.033	100	6.664	18,79	6.384	18,00	Alto
Fortaleza	2.452.185	2.452.185	100	141.491	7,40	52.371	2,74	Polo
Guaiuba	24.091	18.877	78,36	675	4,16	2.008	12,36	Baixo
Horizonte	55.187	51.049	92,50	9.126	23,77	2.724	7,10	Alto
Itaitinga	35.817	35.565	99,30	1.933	8,62	4.610	20,57	Baixo
Maracanaú	209.057	207.623	99,31	19.591	12,94	29.734	19,64	Muito alto
Maranguape	113.561	86.309	76,00	3.678	4,79	8.076	10,51	Médio
Pacajus	61.838	50.675	81,95	2.079	4,52	7.746	16,85	Alto
Pacatuba	72.299	62.095	85,89	2.967	5,67	13.040	24,91	Médio
Pindoretama	18.683	11.280	60,38	787	6,08	1.605	12,39	Baixo
S. G. Amarante	43.890	28.537	65,02	3.494	10,91	2.020	6,31	Médio

Fonte: Adaptado pelo autor de COSTA e AMORA (2015)

Fonte: COSTA e AMORA, 2015

Para melhor realizar os deslocamentos cada vez mais constantes, especialmente nos municípios de alta e média integração com a metrópole de Fortaleza, é necessário um sistema viário e de transportes integrado com a realidade da RMF. No caso de Fortaleza, vale comentar que esta tem uma capacidade de atração que não se encerra na RM, mas segue em direção a outras regiões, que consideram as funções da metrópole e a especialização em determinados setores, como os de educação a nível superior oferecido por universidades e faculdades públicas e privadas, e os serviços de saúde em que requerem condições de especialização com maior grau de especificidade e complexidade.

**Figura 2: Percentual de ocupados por setor de trabalho na RMF**

Fonte: IBGE (2010)

No item trabalho, temos no gráfico, a participação do número de ocupados por setor na RMF em cada um dos municípios e sua distribuição, ou seja, a participação do número de empregados em cada um dos sete setores acima explicitados: setor de serviços, comércio, construção civil, utilidade pública, indústria de transformação, extrativo mineral e agropecuário no município com tamanho expresso em porcentagem.

No setor de serviços, o município de Fortaleza, com um percentual de 51,55%, é o que acumula o maior número de trabalhadores da RMF. A preponderância de Fortaleza neste setor se dá por a metrópole possuir uma grande variedade de serviços que atende não apenas a população local, mas também da sua Região Metropolitana e demais cidades que estão no seu raio de influência. Cabe destacar que com raras exceções, este setor é preponderante na maioria das cidades metropolitanas, mostrando o fortalecimento do caráter urbano desta atividade e a importância do mesmo como empregador nos municípios da RMF.

Como resultado da participação elevada no setor de serviços, o mesmo se repete no setor comercial, onde Fortaleza apresenta o percentual de 20,23%. Cabe destacar que

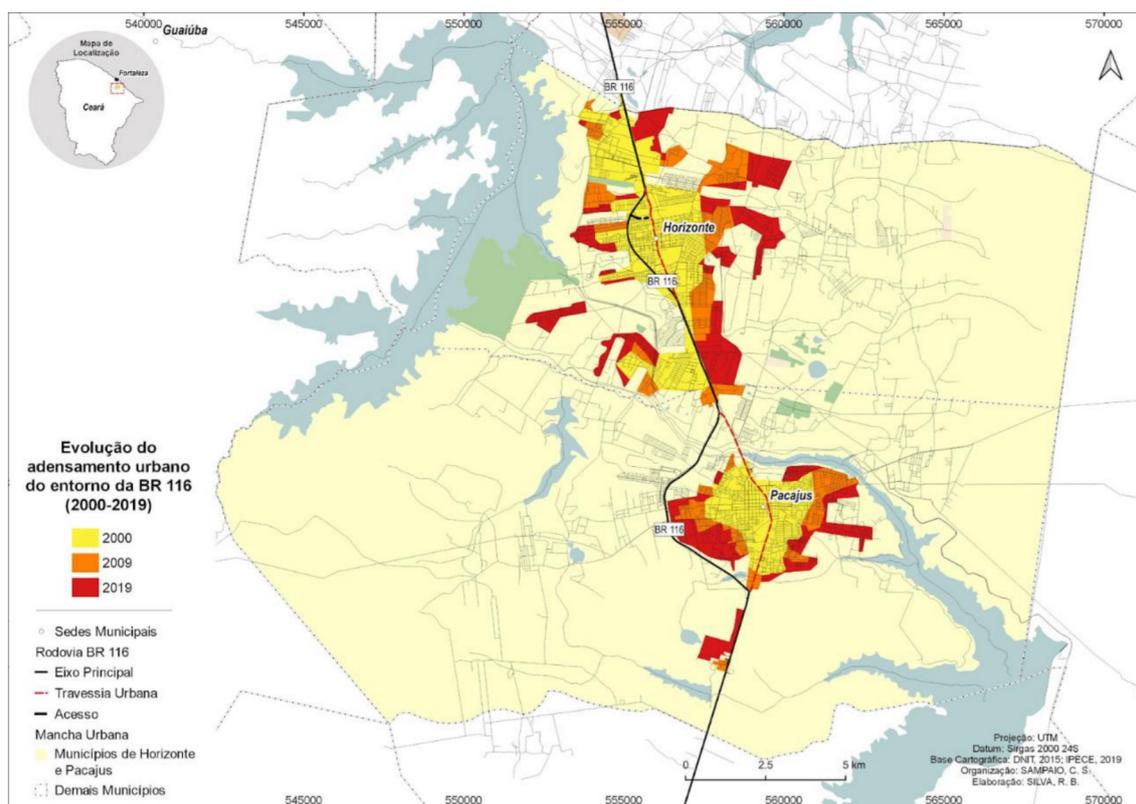
este setor se consolida como um importante empregador, havendo grande diversidade para o atendimento das demandas comerciais.

Os setores industriais de utilidade pública têm uma participação modesta nos municípios da RMF. Em apenas oito municípios, esta atividade é superior a 1% do total ocupado pela população. Os destaques vão para os municípios de Itaitinga (1,67%), São Gonçalo do Amarante (1,62%), Eusébio (1,56%), Paracuru (1,45%), Pacatuba (1,38%), Caucaia (1,28%), Maracanaú (1,26%) e Pacajus (1,01%). A capital Fortaleza emprega apenas 0,98% dos trabalhadores neste setor. No município de Horizonte, esse número é de apenas 0,79% de toda população economicamente ativa.

A construção civil é um setor tradicionalmente presente, com participação expressiva na RMF, pois, é movido a partir de novas edificações, reformas ou investimento em infraestrutura, que propiciam a expansão urbana para novas áreas de ocupação, tanto no padrão de renda popular, como nos mais elevados. Este setor se faz presente em toda a RMF. No entanto, os valores podem mudar de uma cidade para outra, destacando-se o município de Itaitinga, com uma participação de 11,67% da mão de obra ocupada nesse setor. Outros municípios também se destacam, como é o caso dos municípios de Paraipaba (10,97%), Pindoretama (10,92%) e Caucaia (10,48%).

Nos municípios de Horizonte e Pacajus, este setor tem uma presença mais modesta, com índices de 8,62% e 6,70%, respectivamente. Apesar dos números, ambos os municípios estão passando por um processo de mudança na dinâmica da urbanização. No início dos anos 2000, a urbanização concentrava-se ao longo da BR-116, e nos últimos anos esse processo começa a se manifestar em outras áreas mais distante da rodovia, demonstrando que o processo de urbanização começa a se espriar para outras áreas dos municípios citados.

Mapa 2: Evolução do adensamento urbano no entorno da BR-116 (2000-2019)



O setor da indústria de transformação, um dos mais receberem incentivos na política de atração de novos investimentos, em parte dos municípios metropolitanos, ainda apresenta baixas taxas de ocupação, em razão do processo de industrialização não ter se distribuído de forma uniforme pela RMF e o mesmo concentrar-se em alguns ramais importantes, montados pelo governo do estado do Ceará.

O município com maior percentual de participação neste setor é Horizonte, com uma taxa de 45,65%, que se justifica pela presença de empresas que demandam um grande contingente de muita mão de obra, como é o caso do setor de calçados. Ao mesmo tempo, outras empresas de setores tradicionais, como a confecção, necessitam também de um expressivo número de funcionários.

Ao mesmo tempo, chama a atenção Pacajus, cuja participação é de 32,14%, a terceira maior da RMF, atrás dos municípios de Horizonte e Maranguape (32,94%). Isso pode ser explicado também pela presença de fábricas ligadas a setores tradicionais, que necessitam de um conjunto expressivo de funcionários.

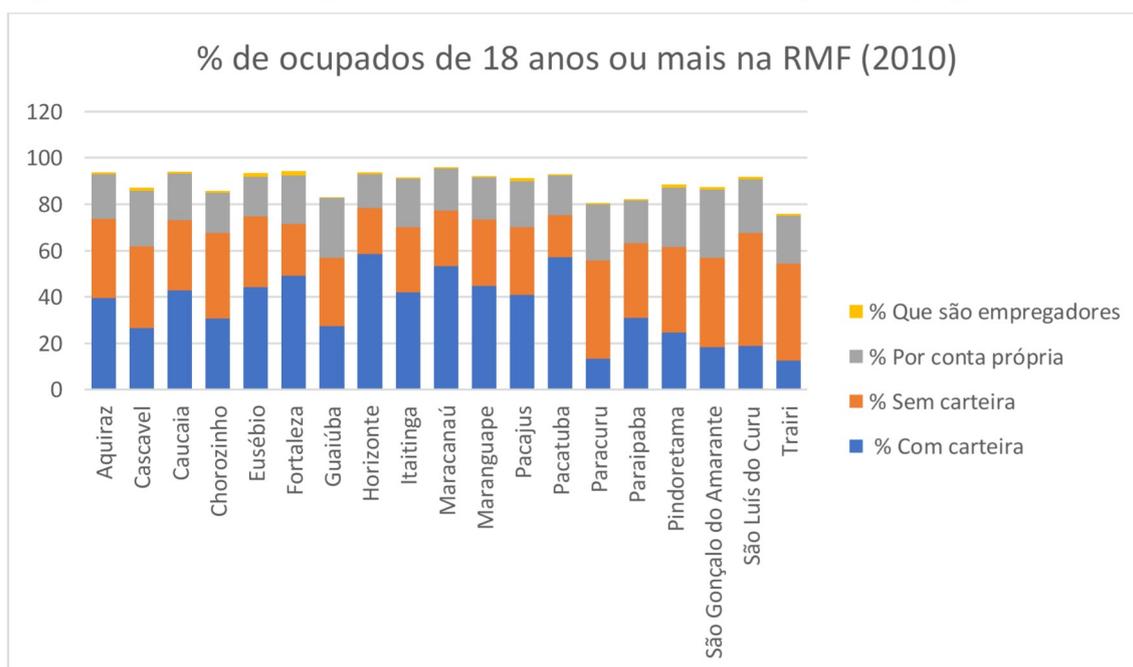
O setor extrativo mineral é o de menor participação na RMF como um todo, sendo Itaitinga, o município mais representativo. A taxa de ocupação é de 2,13%, e está ligada

a extração de rochas. Já nos demais municípios, os índices são quase inexistentes ou possuem valores muito baixos em teor de ocupação neste setor.

O setor agropecuário, apesar de ser um setor não-urbano, em alguns municípios metropolitanos possui presença significativa. As taxas mais elevadas são as dos municípios de baixa integração metropolitana e/ou recém inseridos na RMF. A taxa mais elevada é Trairi, cuja atividade agropecuária ocupa 48,5% da população economicamente ativa do município. Outros destaques vão para São Gonçalo do Amarante (39,08%), Guaiúba (34,07%) e Chorozinho (30,08%).

Os municípios de Horizonte (6,42%) e Pacajus (10,66%), já tiveram uma expressiva atividade agrícola no passado, com a cajucultura, avicultura (granjas) e da criação de gado, embora não seja tão expressiva atualmente, pois, a indústria é a principal atividade econômica nestes municípios.

**Figura 3: Percentual de ocupados de 18 anos ou mais na RMF e situação do emprego**



Fonte: IBGE (2010)

Com relação ao percentual de

A mão de obra ocupado na RMF, acima de 18 anos ou mais, foi dividida em quatro categorias: empregador, conta própria, sem carteira e com carteira (proteção formal da CLT). Ao analisar as taxas de empregadores, ressalta-se Fortaleza com percentual de 1,83%. No entanto, outros municípios também possuem taxas superiores a 1% como

Eusébio (1,68%), São Gonçalo do Amarante (1,3%), Cascavel (1,27%), Pacajus (1,19%), Pindoretama (1,13%), e São Luís do Curu (1,15%). Apesar dos índices serem baixos, um fato que explica esta dinâmica é a redução de oportunidades de emprego, que fizeram com que parte destes trabalhadores se tornassem empregadores, como forma de garantir a sua sobrevivência. Muitos tem pequenos negócios, com expressividade em suas respectivas cidades.

48

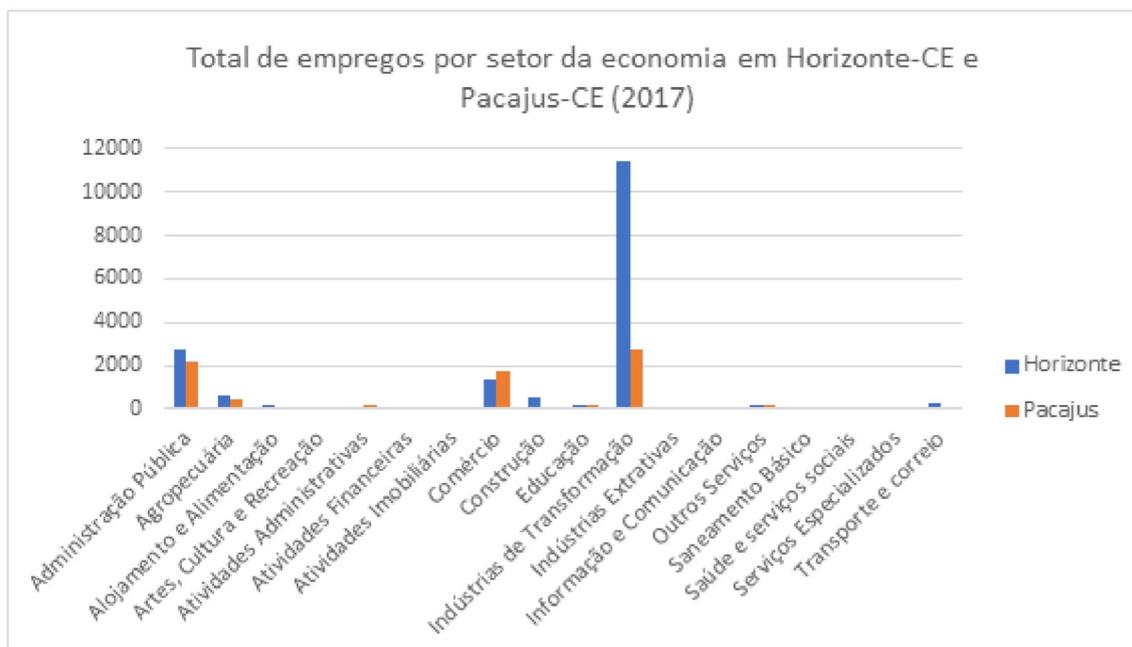
Os que trabalham por conta própria, possui uma taxa média igual ou inferior a 20% de ocupação na RMF. A maior taxa de 29,49% foi encontrada em São Gonçalo do Amarante. Outros municípios também possuem taxas expressivas, é o caso dos municípios de: Pacajus (29,09%), Pindoretama (25,88%), Guaiúba (25,72%), Paracuru (24,45%), Cascavel (23,96%), São Luís do Curu (23,23%), Itaitinga (21,08%), Trairi (20,84%), Fortaleza (20,83%) e Caucaia (20,02%).

Neste grupo, chama a atenção a questão da informalidade do mercado de trabalho, obrigando parte expressiva destes trabalhadores buscarem uma forma de garantir renda para si ou para sua família, mostrando o caráter desigual do mundo do trabalho

No grupo de trabalhadores que não possuem carteira assinada, os índices podem ultrapassar 40% da população economicamente ativa, o que os deixam sem nenhum tipo de proteção social. A maior taxa se encontra em São Luís do Curu, com um índice de 48,63%. Outros municípios que também possuem taxas elevadas são Paracuru (42,5%), Trairi (41,82%), São Gonçalo do Amarante (38,58%), Chorozinho (37,02%). A menor taxa será encontrada em Horizonte, com 19,84%, significando maior formalização do mercado de trabalho.

O número de trabalhadores com carteira assinada representa o nível de formalização no mercado de trabalho. Os municípios, com maior o grau de industrialização, apresentam os maiores índices de carteiras assinadas. Destacam-se com taxas superiores a 50%, Horizonte (58,41%), Pacatuba (57,12%) e Maracanaú (53,39%). Em seguida, o percentual de carteiras assinadas reduz-se, com Trairi (12,47%) contando com menor percentual de trabalhadores com este tipo de proteção social.

**Figura 4: Total de empregos por setor da economia em Horizonte e Pacajus-Ceará**



Fonte: RAIS (2017)

As cidades de Horizonte e Pacajus demonstram maior participação em atividades econômicas, com maior número de empregos nos setores da indústria, administração pública e comércio. O percentual de participação de trabalhadores da indústria em Horizonte é bem superior ao da cidade de Pacajus, pela presença da fábrica de calçados Vulcabras Azaleia, que demanda muitos profissionais de baixa qualificação. Em outros setores industriais, que passam por um processo de automação, há uma redução significativa do número de postos de trabalho.

Outro setor com forte participação de funcionários é o da administração pública, o mesmo acontecendo em muitos municípios nordestinos, reforçando o mercado de consumo local. Podemos observar que o município de Horizonte leva uma pequena vantagem, sobre o município de Pacajus em número de servidores públicos. No entanto, se levarmos em consideração o dinamismo econômico que esta classe gera na sociedade, o município de Pacajus leva vantagem na oferta de serviços, o setor mais expressivo na cidade.

No comércio, Pacajus leva vantagem, mas tem uma explicação lógica. A cidade de Pacajus tem ocupação mais antiga, onde se encontra comércio mais diversificado, atraindo inclusive empresas de comércio cearense e nacional, como é o caso do Magazine Luiza. A cidade de Horizonte corre atrás, embora tenha avançado no comércio, mas ainda

está distante da cidade de Pacajus, que já possui o centro formado e maior atração de consumidores, mesmo daqueles que moram na cidade de Horizonte.

No setor da agropecuária, percebemos que a cidade de Horizonte possui uma ligeira vantagem sobre o município de Pacajus, isso pode ser explicado devido a cidade de Horizonte ainda ter características agrícolas, como no setor da avicultura, da cajucultura, além de contar nos distritos mais distantes uma atividade agrícola ainda presente. O município de Pacajus tem como principal atividade agrícola, o cultivo do caju, que possui importante representação nesta área.

No setor alojamento e alimentação vemos no gráfico que a cidade de Horizonte tem pouca expressão e Pacajus quase não aparece. Isso ocorre principalmente pela própria característica da região, onde a atividade turística tem pouca expressividade.

No setor artes, cultura e recreação, cabe comentar que em ambas as cidades não há um forte setor cultural, de artes e recreação. Apenas no setor público em Horizonte, vamos encontrar uma presença expressiva do setor cultural e de artes, a recreação é privada com poucas áreas de lazer, mesmo assim, distantes para a maioria da população e com preços elevados. Já em Pacajus, existe uma presença do setor privado no setor cultural, muito embora seja o setor público que mantém alguns equipamentos que são atualmente administrados por Organização Social. A principal área de lazer de Pacajus, também é a principal da região que é o Beira-Açude, localizado nas margens do açude Pacajus, mesmo assim, ainda pouco explorado na sua capacidade turística.

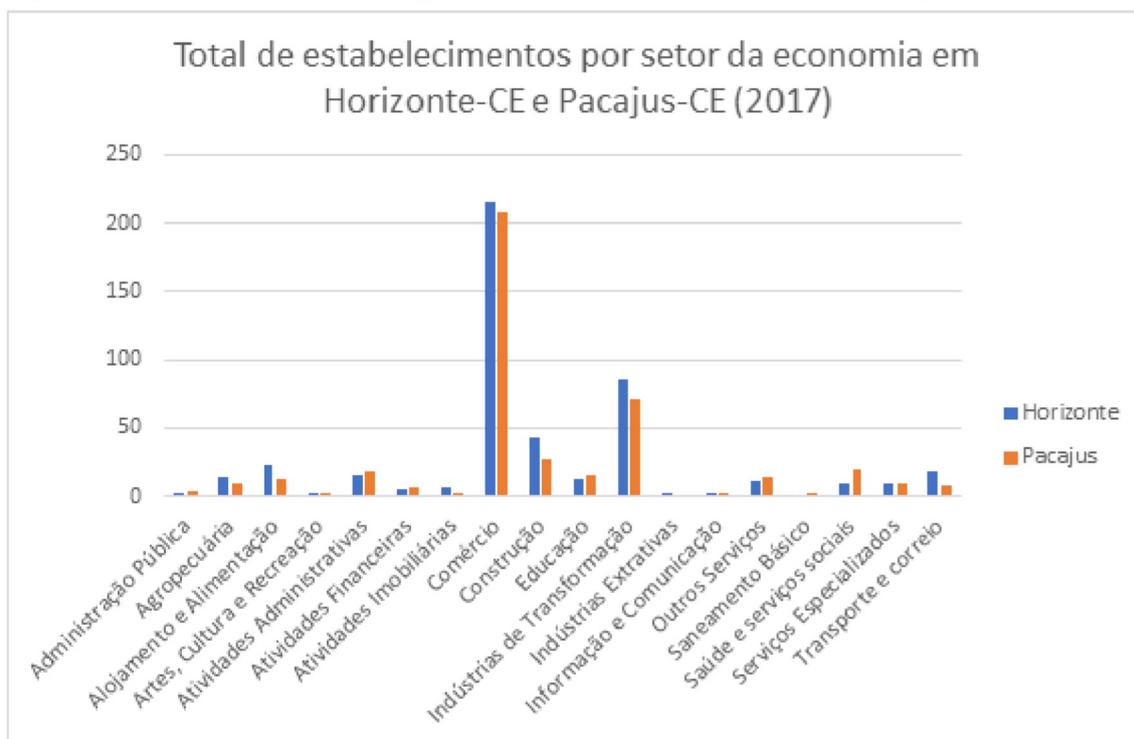
As atividades administrativas, financeiras e imobiliárias, empregam poucas pessoas, devido as mesmas serem concentradas em poucas empresas nos respectivos municípios.

O comércio é uma importante atividade da região, tendo como destaque o município de Pacajus como importante empregador, pois, a mesma fortaleceu o seu comércio devido à própria característica da região. Como o município possui ocupação mais antiga, a mesma fortaleceu-se inicialmente com empresas locais, este processo passa por uma modificação com a entrada de empresas comerciais do estado e nacional. O município de Horizonte, por sua vez, tem um processo de crescimento no número de empregados, mas ainda distante do seu vizinho. Algumas empresas nacionais se instalaram a partir da década de 2000 em Horizonte e houve um processo de instalação de empresas tradicionais do município de Pacajus em Horizonte, mostrando que os empresários veem a atividade econômica da região como ponto importante para investimentos.

No setor de construção, chama a atenção o destaque para o município de Horizonte, onde o mesmo apresenta-se com poucos empregados, mas o município de Pacajus apresenta dados que não são sequer observados no gráfico. Esse setor teve um forte crescimento principalmente com as construções do programa Minha Casa Minha Vida, do governo federal, quando houve uma grande expansão no bairro Planalto Horizonte, na cidade de Horizonte, mas que ainda possui espaços vazios para construção, embora o mesmo já tenha se consolidado como uma ocupação expressiva.

No setor de educação, as duas cidades possuem baixo número de empregados. Porém, cabe destacar que a maioria dos profissionais da educação estão concentrados nos poderes público municipal e estadual, na educação básica. As duas cidades tiveram a instalação de cursos de línguas estrangeiras, cursos de capacitação profissional e mais recentemente a abertura de mais faculdades, principalmente privadas, nos municípios de Horizonte e Pacajus.

**Figura 5: Total de estabelecimentos por setor da economia em Horizonte e Pacajus-Ceará**



Fonte: RAIS (2017)

No total de estabelecimentos, os gráficos mostram uma ligeira vantagem de Horizonte sobre Pacajus na maioria dos números. Entretanto, em outros serviços, Pacajus leva vantagem.

Quanto a administração pública, Pacajus tem uma ligeira vantagem sobre o município de Horizonte. No entanto, se observarmos as duas cidades tem um baixo número ligado ao setor.

No setor da agropecuária, Horizonte também possui uma leve vantagem sobre Pacajus (14 a 10). Na atividade tradicional do caju os dois municípios participam deste setor, mas Pacajus leva vantagem pela demanda existente para o abastecimento das fábricas.

Ainda no setor agropecuário, a cidade de Horizonte supera a cidade de Pacajus, especialmente em duas atividades: o setor avícola e o setor de hortaliças. No setor avícola, a cidade de Horizonte especializou-se com a presença de empresas tradicionais, como é o caso da empresa São José, cuja granja ainda causa problemas no meio urbano, e a empresa Haisa, importante fornecedora de aves e ovos para todo o estado do Ceará.

No setor de hortaliças, cabe destacar o papel do distrito do Dourado, de onde vem a maior parte destas hortaliças que são vendidas na feira local de Dourado, na segunda-feira, e parte desta produção na CEASA de Maracanaú, principalmente, alface e cheiro verde. Já o município de Pacajus tem a parte industrial deste setor agropecuário, destacando-se na produção de sucos pela empresa Jandaia e Cajubras.

Com relação ao setor alojamento e alimentação, Horizonte leva uma vantagem para o contexto expressivo com 10 empresas a mais (23 a 13). Por não serem municípios com tradição turística, este setor é bastante encolhido em ambos os municípios.

Já no setor de alimentação, o município de Horizonte tem um maior número de empresas que atuam neste ramo. Muitas dessas empresas inclusive atuam nas duas cidades, porém devido à maior capilaridade de atendimento no setor, Horizonte fica à frente de Pacajus.

No setor de Artes, Cultura e Recreação, as duas cidades têm participação muito reduzida. O destaque vai para a administração pública que criou centros culturais e atraiu investimentos privados no setor, muito embora ainda bastante reduzidos para a realidade dos dois municípios.

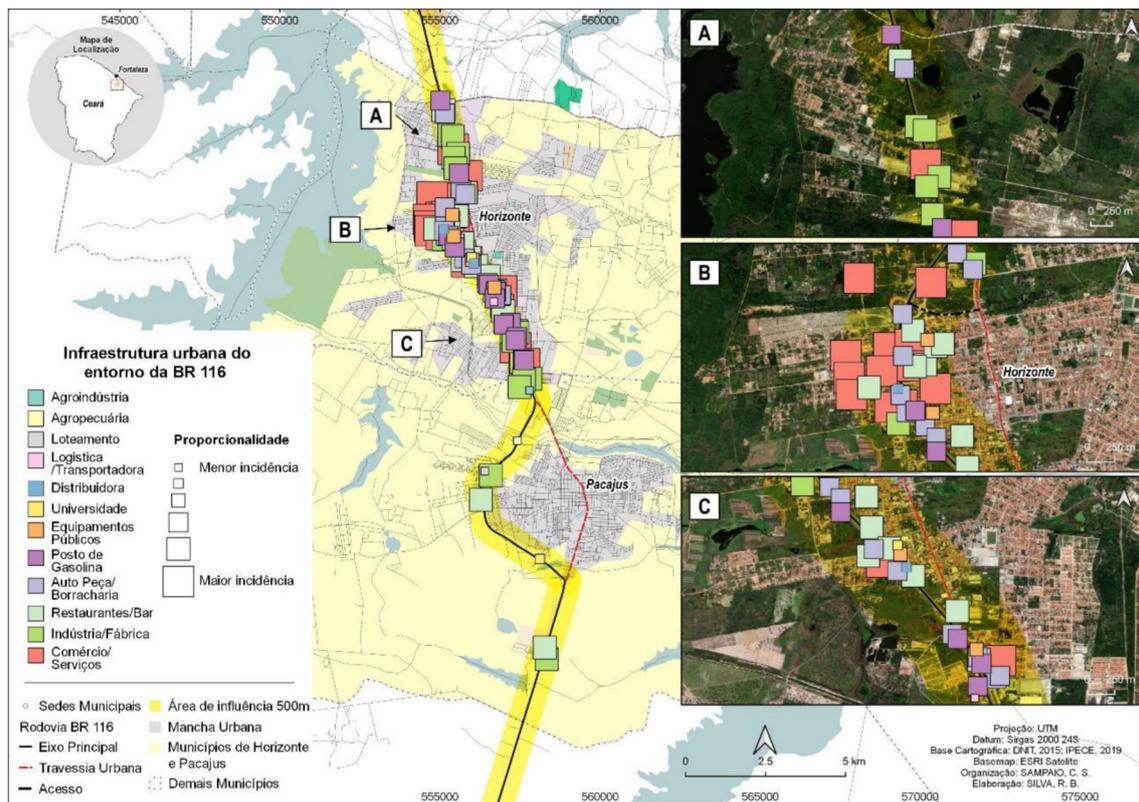
Os destaques vão para o município de Horizonte, que criou a biblioteca municipal Waldemar Gonçalves de Sousa, com um acervo de 12 mil livros para consultas e estudos. O Centro Cultural Tasso Jereissati é referência nesta região, sendo bastante requisitado para a realização de eventos, onde se destaca o teatro Nêgo Cardoso, um espaço voltado para a realização de eventos, com cerca de 300 lugares. Ali também se realizam aulas de

ballet, jazz, ritmos, dança do ventre, capoeira e treinamento para vários tipos de instrumentos musicais.

O Centro de Artes e Esportes Unificado (CEU), abriga a secretaria de cultura e a Biblioteca Municipal. No CEU são oferecidos oficinas e cursos gratuitos. É o espaço da juventude em Horizonte, onde há a prática de vários esportes e um espaço dedicado para o desenvolvimento artístico.

Já em Pacajus, o principal centro cultural da cidade é privado. Que é o Centro Cultural Maloca dos Brilhantes (CCMB), que faz parte do CIEDS, cuja sede fica no Rio de Janeiro e com filiais em São Paulo e em Pacajus. Também o município de Pacajus possui biblioteca e centro cultural públicos, porém, administrada por uma Organização Social atualmente.

**Mapa 3: Empresas e equipamento ao longo da rodovia BR-116 no trecho Horizonte-Pacajus**



### 3. TRANSPORTE NA RMF

O transporte na RMF é expressivo tendo em vista a característica da dinâmica laboral ser cada vez mais realizada fora da cidade onde parte da população mora. São áreas que foram capturadas pela influência da metrópole. A instalação de redes de transporte, loteamentos e áreas ocupadas para além da própria metrópole cria um ambiente urbano, que foi fortalecido com as demandas existentes nestas áreas, e que ampliaram a realização de viagens para o local de trabalho. No caso específico, ao observarmos o processo de deslocamento de pessoas das cidades na RMF, vemos que esta expansão se torna complexa, pois, determinadas áreas possuem maior capacidade de atração.

#### 3.1 Mobilidade urbana

A noção de mobilidade é um conceito com muitos significados e interpretações, mas se apresenta notadamente ligado à circulação, trânsito e transporte. Por isso, Balbim (2016 p. 23) afirma que essa noção de mobilidade “é comumente confundida com outros conceitos e ideias, como os de circulação, acessibilidade, trânsito ou transporte”.

Com relação ao processo de mobilidade na rede urbana, Barbosa (2016 p. 43) afirma que: “A mobilidade assume, portanto, dimensão estratégica na reprodução do urbano”, pois se configurae como um processo que é ampliado para outros conceitos, além do simples movimento do ir e vir.

O conceito de mobilidade, defendido por Balbim (2016 p. 23), traz a ideia que “surgiu para jogar luz sobre transformações sociais que se tornaram mais relevantes com o aprofundamento da divisão social do trabalho nos últimos séculos”. Assim, podemos afirmar que não se trata de ser apenas um processo, a mobilidade surgiu para dar maiores esclarecimentos sobre o desenvolvimento da sociedade.

A mobilidade assume, portanto, dimensão estratégica na reprodução do urbano em seu momento de extensão hierarquizada, que – para diferentes autores – tem sido denominado como metropolização do espaço. Cidades, lugares e territórios são reconfigurados em processos seletivos de produção e consumo, sob a hegemonia da economia dos fluxos. (BARBOSA, 2016 p. 43)

Barbosa (2016 p. 43) acrescenta: que “O movimento de bens, dinheiro e população tornou-se imperioso com o advento da cidade, sobretudo quando o urbano se transformou em condição de produção de vida social em conjunto”.

Assim, a sociedade que inicialmente era rural, cuja mobilidade era limitada, passa a mudar de comportamento com o avanço da vida urbana, alterando o processo de produção da vida na cidade e também as relações em sociedade.

Balbin (2016 p. 26) lembra do trabalho de Max Sorre na década de 1950 que destaca: “existe uma clara diferença entre o mundo rural e o urbano, e esta reside na força criadora da circulação que estava vinculado à existência das cidades e ao seu desenvolvimento histórico”.

A questão da mobilidade urbana nos permite afirmar que os deslocamentos se efetivam em um complexo sistema, implicando no processo de mobilidade no cotidiano de cada um. Ao mesmo tempo, mostra-se que a mobilidade diz respeito à forma como o mesmo transita para necessidades como o trabalho, o estudo, saúde ou até mesmo uma relação consumista.

De acordo com Barbosa (2016 p. 44): “Há certo consenso de que a metropolização estaria vinculada à expansão das grandes cidades, exprimindo-se por meio de fluxos intensos e densos de pessoas, capitais e mercadorias, que se tornaram fomentadores do território”. Portanto, importante relacionar o processo de metropolização com o aumento de mobilidade.

Balbin, (2016 p. 27) resgata este conceito na mecânica clássica e mostra como a s ciências sociais o adotou vinculando ao tráfego.

O conceito de mobilidade nasce da influência da mecânica clássica, na qual os fluxos seguem a lógica de atração proporcional às massas e inversamente proporcional às distâncias. Do outro lado, nas ciências sociais a vocação do conceito foi desde sempre, ligar o tráfego à sociedade que o faz a cada dia mais intenso.

A noção de mobilidade leva consigo a ideia da revolução técnico-científica promovida pela sociedade. As inovações tecnológicas no meio urbano propiciaram um novo modo de vida e modelo de cidade, com abertura e alargamento de vias, prevalecendo o uso do automóvel e a representação da mobilidade ilimitada.

Na afirmação de centralidades de produção, consumo e regulação, as atividades fixas no espaço (indústrias, finanças, bancos, comércio e imóveis) revelam estratégias para a reprodução urbana, onde atores procuram áreas que ofertem o que necessitam, gerando fluxos.

Esta localização está submetida à lógica de acumulação capitalista, implicando na distribuição desigual de investimentos. As relações entre fixos e fluxos ganham destaque

no processo de reprodução da lógica capitalista, a partir da densidade, capilaridade e centralidades, a localização ganha mais significado.

No caso da mobilidade pendular, o movimento ocorre com intenção de retorno em um curto espaço de tempo. Nesse processo, reúnem-se pessoas que utilizam os sistemas de transporte público ou transporte próprio e realizam o movimento de ida e volta no mesmo dia. Esse modelo de mobilidade ocorre principalmente em áreas de dinâmica econômica e com fluxo expressivo de passageiros. Por ser realizado em tempo curto, as áreas são geralmente próximas a um polo de atração, podendo ser uma metrópole ou centro regional importante.

Essa prática modifica hábitos, pois os deslocamentos que passam a ser diários, podem representar uma perda de tempo significativa no trânsito, isso sem contar as distâncias que ficam cada vez maiores dos polos, tornando-se expressivas em áreas metropolitanas e com importantes ligações de transporte.

O processo de mobilidade pendular está ligado a atividades como o trabalho, o estudo, serviços de saúde, além disso, demanda de bens e serviços. Este deslocamento implica em origens e destinos, cuja capacidade de mobilidade é determinada pelo poder aquisitivo, colocados em uso para a efetivação deste tipo de movimento.

Sobre a questão do poder aquisitivo e gastos da classe trabalhadora com o transporte, Barbosa (2016) aponta que segundo estudos realizados pelo IBGE (2011), o aspecto social da mobilidade é injusto com as classes mais vulneráveis. Segundo o órgão, o custo com o transporte já compromete uma quantidade expressiva da renda familiar, em torno de 20% das despesas familiares. Mesmo com a criação do vale transporte, nem todas as categorias de trabalhadores conquistaram tal benefício, o que explica esta faixa de renda consumida com este serviço.

A urbanização por sua vez, foi um fenômeno que iniciou em fases, onde os países desenvolvidos tiveram seu maior desenvolvimento a partir da revolução industrial, ocorrida nos séculos XVIII e XIX. Enquanto na periferia, o processo só seria iniciado a partir do final da II guerra mundial.

A metropolização do espaço tem apresenta um sentido na diferenciação urbana. Isto porque não são todas as cidades que exercerão sua capacidade de atração e metamorfose urbana. São espacialidades específicas da metrópole que estão investidas de atos de comando, gestão e financiamento de corporações, instituições governamentais, de organizações sociais e de empresas. (BARBOSA, 2016)

Para os autores Barbosa (2016), Balbim (2016) e Davidovich (1991), a forma como se deu processo de metropolização gerou espaços desiguais, áreas excludentes para população cujas atividades são de baixíssima remuneração, não permitindo que a mesma acesse a cidade de forma igualitária. Criam-se verdadeiras “ilhas de prosperidade” em dada região e em outras áreas se aglutinam trabalhadores de baixa renda que não têm acesso a cidade de forma cidadã, uma cidade igual para todos.

57

**Figura 6: Pessoas com local de trabalho fora do município de residência na RMF**



**Fonte: IBGE (2010)**

Com relação ao gráfico acima, os maiores movimentos de saída de pessoas para realizar seu trabalho estão nos três municípios mais populosos da RMF, destacando-se Caucaia, com 47.253 pessoas trabalhando fora do município. Em seguida vem Fortaleza, com 31.146 pessoas, e Maracanaú, com o movimento de 22.941 pessoas saindo de seu município para outras cidades.

Cabe comentar que estas cidades, de ocupação mais antiga, possuem a melhor infraestrutura de transporte urbano, pois, além do ônibus, as mesmas são cobertas pelo metrô e pelo VLT, garantindo uma melhor integração entre esses municípios, e explicam os maiores movimentos pendulares na RMF.

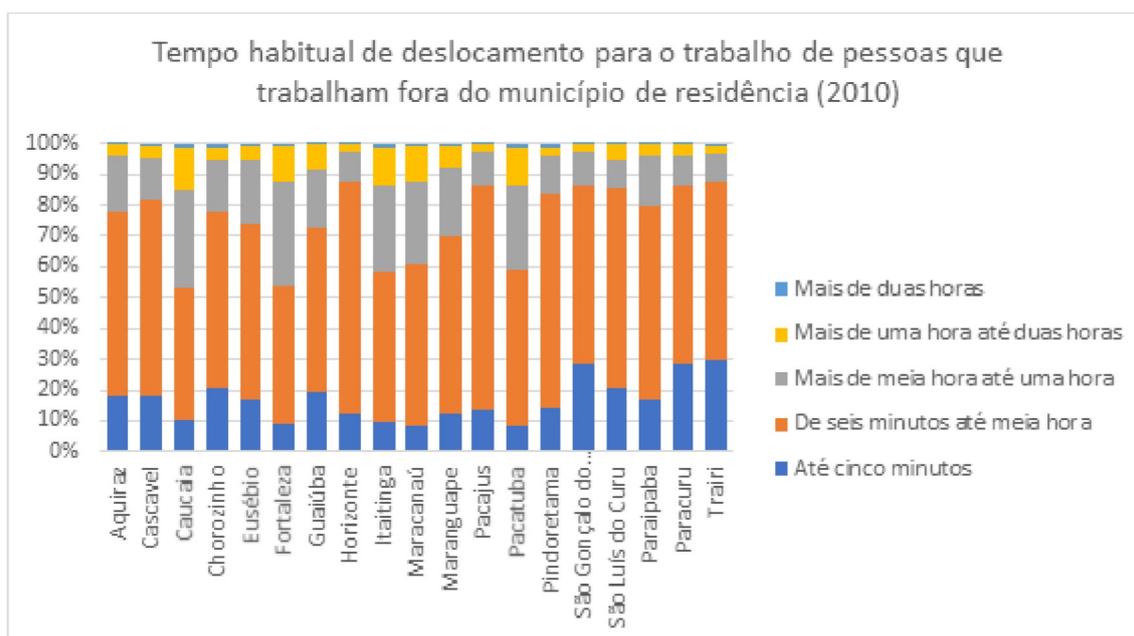
Percebemos que nos outros municípios, o número de viagens para o trabalho diminui significativamente, porém, uma série de fatores ajudam a explicar tal dinâmica. A primeira delas é o aumento das distâncias, dificultando o deslocamento de uma maior quantidade de trabalhadores a realizar tarefas fora de sua residência; em seguida, a própria ineficiência dos sistemas de transporte público, que são realizados pelos ônibus e micro-ônibus, movidos a óleo diesel, fazendo com que as viagens fiquem mais longas e exaustivas, além de serem mais caras.

A queda é tão significativa que o quarto colocado, Pacatuba conta diariamente com apenas 9.273 pessoas, e em seguida Maranguape, com 6.552 pessoas, que realizam o percurso para o trabalho fora de seu município.

Em sexto lugar, com 6.552 pessoas trabalhando fora de seu município, está Pacajus. Esse fator chama a atenção, pois a influência de outros municípios do circuito metropolitano, além de Fortaleza, contribui para a dinâmica metropolitana de morar em um lugar e trabalhar em outro. O município de Horizonte contribui com poucos passageiros pois apenas 1.974 pessoas trabalham fora da cidade, pois o próprio município oferece muitas oportunidades graças ao processo de industrialização iniciado na década de 1990, inclusive atraindo trabalhadores de Pacajus.

No entanto, se analisarmos o sistema de transporte dos dois municípios Pacajus e Horizonte, que são vizinhos, o número de pessoas transportadas é relevante, já que a linha de ônibus e de cooperativas utilizadas são as mesmas, transportando passageiros para Fortaleza ou entre as duas cidades. No total, as duas cidades transportam 8.376 passageiros, ficando na 5ª posição na RMF.

**Figura 7: Tempo habitual de deslocamento para o trabalho fora do município de residência**



Fonte: IBGE (2010)

Este gráfico ajuda a entender para onde as viagens de trabalhadores estão acontecendo. Podemos interpretar que as viagens mais curtas, de cinco minutos, são aquelas que ocorrem dentro do próprio município, muito embora devido o processo de conurbação de Caucaia e Maracanaú com Fortaleza, esse deslocamento pode ocorrer entre estes municípios, em suas divisas, muito embora para a maioria deles, a regra é ocorrer internamente.

Neste dado, chama a atenção para as cidades de Trairi, Paracuru, São Gonçalo do Amarante, Guaiúba e Chorozinho, onde de 20% a 30% do número de faz viagens mais curtas de 5 minutos. Não por acaso, são ao mesmo tempo municípios cuja integração com a cidade polo é considerada baixa. Um dos fatores que explica o índice de viagens curtas (5 minutos) é a própria distância das mesmas em relação a capital, fazendo com que os trabalhadores realizem atividades próximo a suas habitações.

Ao mesmo tempo, nos municípios citados, vemos ainda uma participação expressiva da atividade da agropecuária (ver tabela de percentual ocupados por setor na RMF), o que fixa a população no próprio município.

No entanto, observamos que o maior percentual de trabalhadores se encontra no patamar de 6 a 30 minutos. Dependendo da região onde esta população habita é possível que trabalhe no próprio município, ou em municípios vizinhos. Justamente neste grupo,

chama a atenção as cidades de Horizonte e Pacajus que possuem as maiores taxas percentuais, se comparado com os demais municípios da RMF, embora outras cidades também possuam índices semelhantes, como é o caso do município de Pindoretama e Cascavel.

É preciso avaliar os números com cuidado, pois precisamos analisar a questão da distância e das relações intra-metropolitanas. Os municípios de Horizonte e Pacajus possuem, entre eles, uma distância relativamente curta para padrões metropolitanos, de apenas 9 km. Fator este que ajuda a entender que é possível realizar uma viagem entre os dois municípios em menos de 30 minutos. Os dois municípios têm vínculos, pois, os mesmos eram até meados da década de 1980, um só, passando a ser separadas administrativamente a partir de 1987, quando a cidade de Horizonte ganha a sua emancipação política. As cidades ainda possuem uma forte ligação em razão da atividade industrial, pela dinâmica do trabalho e de outros setores, como é o caso do comércio.

No caso do município de Pindoretama, há uma relação de dependência de Cascavel, de onde se emancipou e o percurso também pode ser realizado em menos de 30 minutos entre as duas cidades, e distância entre os dois municípios é de apenas 14 km.

Outros municípios terão relação semelhante devido à distância, como é o caso dos municípios recém inseridos na RMF, e muito próximos, como é o caso de Paracuru e Paraipaba. Assim, temos que verificar não apenas os números em si, mas as relações existentes dentro da RMF.

No índice de 30 minutos a uma hora, estão as cidades de ocupação mais antiga e com relações mais intensas, tais como Fortaleza, Caucaia, Maracanaú e Pacatuba. No entanto, nesta faixa ressalte-se também o caso de Itaitinga, antigo distrito de Pacatuba, emancipado politicamente em 1991 e se caracterizado pelo deslocamento de trabalhadores para outros municípios da RMF, tanto para Fortaleza, Pacatuba, como para as áreas próximas a BR-116, de Horizonte e Pacajus.

Na faixa de uma a duas horas, o comportamento é semelhante a faixa de 30 minutos a uma hora. O movimento pendular, geralmente, é dos trabalhadores que exercem funções em Fortaleza, e perdem longo tempo no deslocamento, resultado dos engarrafamentos e do intenso fluxo de veículos para a capital. Destacam-se Caucaia, Maracanaú, Pacatuba e Itaitinga.

Já na faixa acima de duas horas, chama a atenção nos gráficos o tempo de deslocamento dos trabalhadores de Caucaia, Chorozinho, Itaitinga, Pacatuba e Pindoretama. Com relação ao município de Caucaia, esse tempo deve-se a moradores de

regiões mais ao oeste, onde a oferta de transporte é mais precária, o que aumenta significativamente o tempo de deslocamento.

Em Itaitinga, o fato se repete, apesar de ser uma cidade relativamente próxima a capital, com trajeto inferior a 30 km. O transporte metropolitano para este município é precário com a presença de apenas uma linha de ônibus e uma cooperativa de transporte alternativo.

Em Pacatuba, tal fato se deve o difícil acesso ao metrô, fazendo com que o transporte por ônibus se torne mais demorado. Quanto ao transporte por ônibus, mesmo apresentando em média um ônibus a cada 15 minutos, outros de fatores contribuem tal como a chegada a Fortaleza pelo Benfica, cujo fluxo é mais intenso nos horários de saída do trabalho. Outro fator se relaciona com localização nos moradores em nas porções mais elevadas da Serra da Pacatuba, com oferta de diminuta de transporte.

Os moradores de municípios mais distantes como Chorozinho e Pindoretama sofrem também com a precariedade do transporte metropolitano. Chorozinho conta apenas com uma única linha de ônibus, da empresa São Benedito, atendido em dois horários no sentido de ida e no sentido da volta. A ida ocorre pela manhã e a volta à tarde. Conforme informação do site da própria empresa, o tempo de viagem é de 1 hora e 50 minutos. Além do longo roteiro, com mais de 70 paradas, o tempo de deslocamento pode ultrapassar o previsto. Sem contar que não há fornecimento de transporte complementar (alternativo) metropolitano de vans e micro-ônibus para este município. Isto contribui para a baixa integração do município a metrópole.

O mesmo ocorre com a cidade de Pindoretama, dependente do sistema de transporte de Cascavel e de outras cidades fora dos limites da RMF. Onde a mesma apresenta apenas um único horário para o atendimento, tanto para a ida como para a volta, justamente nos horários de entrada e saída e pessoas no trabalho.

Estes dados mostram a precariedade do sistema de transporte metropolitano na RMF, no entanto há uma oferta de serviços mais expressivos onde tem demanda de passageiros. Quando a demanda se reduz, o transporte público torna-se mais precário, demonstrando que este fato dificulta o processo de integração metropolitana

### **3.2 Vetores de Expansão da RMF**

A metropolização foi influenciada pela forma como se deu a Nas décadas seguintes, observou-se um processo de distribuição de investimentos. A partir da década

de 1990, esse processo que era mais intenso em Fortaleza, Caucaia e Maracanaú passa a ocorrer também em outras áreas. Nesse caso, outros municípios próximos a capital vão se beneficiar dos incentivos fiscais concedidos pelo poder público.

Após um longo período de metropolização voltada essencialmente para o setor oeste-sul da RMF, este caminha em direção para o setor leste, com destaque para um conjunto de municípios que apresentam características próprias. No primeiro grupo, destacam-se os municípios de Aquiraz e Eusébio, que, apesar de autônomos, um depende do outro: o primeiro, se destaca pelas atividades turística e de veraneio, propiciada pelo atrativo das praias, e o segundo, com a implantação de condomínios e residências de alto padrão (PEREIRA, 2006).

No segundo grupo, ressalta-se o processo de industrialização, ocorrido no fim da década de 1990, quando começa a instalação de atividades econômicas ao longo da rodovia BR-116, contribuindo para que os municípios de Horizonte e Pacajus ganhem maior relevância no ponto de vista de ocupação industrial. A descentralização econômica é realizada em prazos longos, demorando efetivamente modificar a estrutura social sobre a qual se apoiou no papel de centralidade da metrópole.

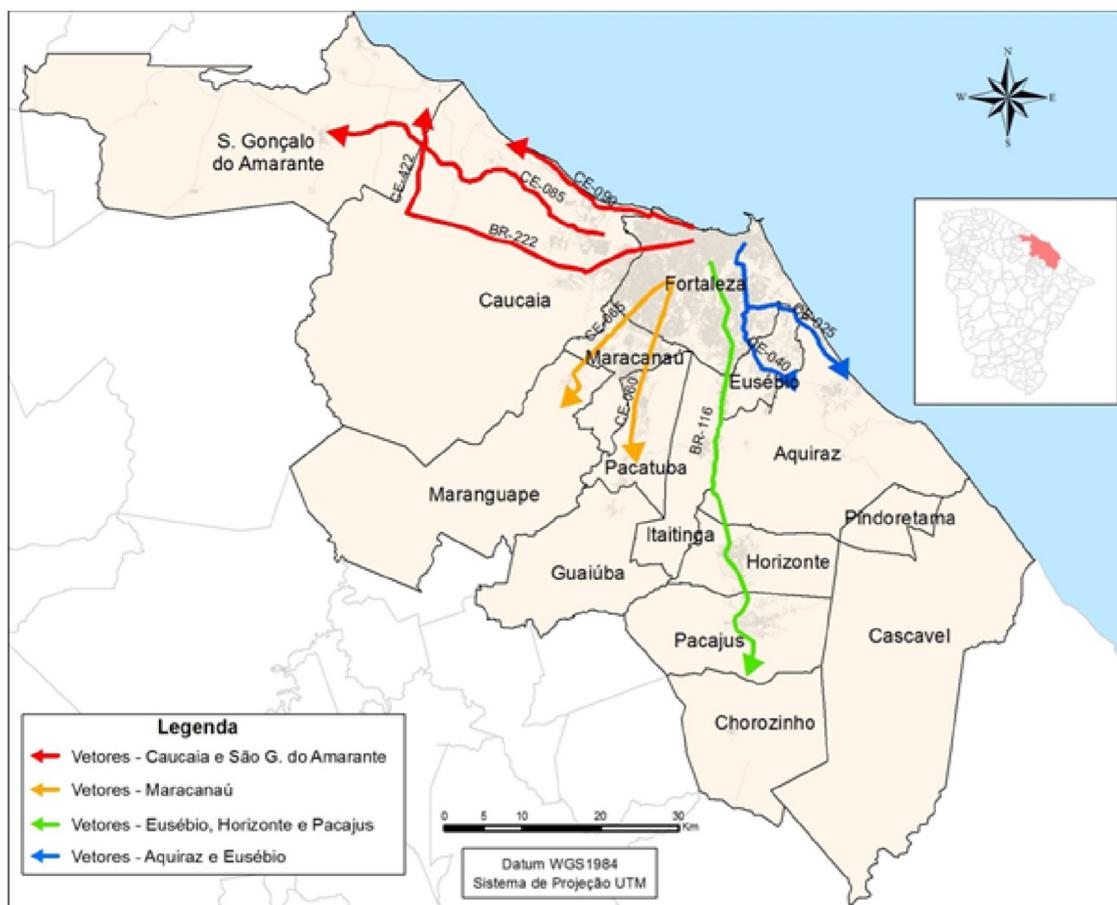
Atualmente, os 19 municípios da RMF apresentam diferentes graus de integração a dinâmica metropolitana. Os municípios próximos à cidade-polo tendem a possuir uma maior integração com a metrópole, valendo destacar ainda que a posição dos municípios próximos à metrópole, favorecido pela capilaridade do espaço construído, formando uma mancha urbana que ultrapassa os limites políticos-administrativos (NOGUEIRA, 2011).

Quanto a RMF, Silva (2006) aponta que o uso do solo urbano da cidade de Fortaleza, para fins de especulação imobiliária, faz com que a capital expanda o seu raio de ação, deixando espaços “vazios”. Por sua vez, os municípios vizinhos ao polo metropolitano recebem os desdobramentos deste processo, principalmente ao longo dos principais corredores viários. Nogueira ressalta o papel do Estado no direcionamento da expansão da RMF (2011, p. 37-38):

O grau de articulação e complementariedade entre os municípios da RMF dependerá dos investimentos realizados em acessibilidade e mobilidade (que facilitam os fluxos de pessoas e mercadorias), da dinâmica socioeconômica e dos investimentos públicos e privados nos seus territórios, não sendo necessária a contiguidade física com a cidade polo. O Estado atua de maneira direta na formação dos contornos da expansão metropolitana, seja por meio de financiamento de equipamentos urbanos, seja pela política de atração de investimentos ou pela provisão de moradia e implantação de investimentos estruturantes - rodovias, metrô, portos, entre outros (NOGUEIRA, 2011, p. 37-38).

A expansão metropolitana de Fortaleza é favorecida pela instalação de atividades econômicas, tais como indústrias, serviços, comércio, e pela construção de conjuntos habitacionais, condomínios, equipamentos turísticos, casas de veraneio em outros municípios da RMF. De acordo com Costa (2007, p. 52), “a centralização de riquezas e de população provocou a expansão da malha urbana, com transbordamento de funções (industrial, residencial, comercial etc.) para outros municípios da região metropolitana” (COSTA, 2007, p. 52). Vale salientar ainda que o processo de descentralização de algumas atividades econômicas, como comentado pela autora, não significa que o papel da metrópole seja reduzido. Pelo contrário, há relação de dependência dos demais municípios com a metrópole em determinadas funções, como é o caso das várias atividades do setor de serviços, como hospitais de grande complexidade, escolas de alto padrão, que ainda permanecem concentradas na metrópole.

Mapa 3 - Vetores de Expansão da RMF.



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

Tabela 6 - Vetores de expansão da metrópole.

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

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

Fonte: Borges (2014)

### 3.2.1 Eixo sul-sudoeste: CE-060 e CE-065

O eixo sul-sudoeste formou-se a partir da década de 1960, em direção ao então distrito de Maracanaú, onde seria instalado o I Distrito Industrial do Ceará (DIC) e se configura como um dos primeiros eixos de expansão da RMF. Esse eixo surge como uma tentativa dos governos federal e estadual de descentralizar as atividades industriais da cidade de Fortaleza em direção a outros municípios, muito embora os investimentos industriais, durante as décadas de 1960 a 1980, tenham se concentrado em dois municípios: o município de Caucaia e o futuro município de Maracanaú.

Apesar de o DIC ter sido inaugurado em 1963, em razão das deficiências no setor de infraestrutura, entre eles, a falta de energia elétrica e o abastecimento d'água, o distrito demorou a se consolidar como novo espaço industrial do estado. As primeiras indústrias começaram a chegar nesta área a partir da década de 1970, mas, somente nas décadas de 1980 e 1990, é que efetivamente ocorreu sua consolidação como uma importante produtora de bens industriais do Ceará (CARVALHO, 2009; BORGES, 2014).

A criação do I DIC em Maracanaú aproveita condições únicas para a sua instalação, tais como a proximidade física de Fortaleza, as facilidades de acesso, tanto pelas rodovias CE-060 e CE-065, como pela rede férrea, através da linha sul, que fazem a ligação desta não apenas com a capital, mas com um conjunto de cidades do arco metropolitano (CARVALHO, 2009; BORGES, 2014; SOUZA NETO, 2010).

Além disso, os incentivos fiscais e a disponibilidade de terrenos para a construção de galpões industriais são alguns dos fatores que contribuíram para a urbanização de Maracanaú. Vale ressaltar ainda a restrição da implantação de indústrias poluidoras na cidade de Fortaleza, que contribuiu para o deslocamento desse projeto industrial. (CARVALHO, 2009; BORGES, 2014; SOUZA NETO, 2010)

A implantação do distrito industrial fomentou outra atividade que explica a expansão imobiliária no município: a construção de conjuntos habitacionais financiados pelo BNH, acabou beneficiando os antigos moradores da cidade de Fortaleza, que, à época, dispunham de comprovação de renda para adquirir a casa própria (BORGES, 2014). Almeida (2005) afirma que os conjuntos habitacionais foram responsáveis pelo incremento populacional na cidade de Maracanaú, pois a construção de mais 20.000 residências, durante as décadas de 1980 a 1991, fez a população saltar de 37.844 habitantes para 157.150 (BORGES, 2014).

Destaca-se ainda que a atividade industrial nessa área da RMF não se encerra em Maracanaú, mas se estende até o município de Pacatuba, onde foram implantados conjuntos habitacionais, como o Jereissati II. Nesse sentido, a última estação do metrô é justamente na Vila das Flores, localizada em Pacatuba, que responde por um significativo fluxo de pessoas entre os dois municípios.

Atualmente, o programa Minha Casa Minha Vida tem construído alguns condomínios nesses municípios, tendo em vista o dinamismo de sua área industrial, onde Maracanaú apresenta-se como um município de maior porte, quando se considera a presença do I DIC, e Pacatuba, com importantes empresas no setor de alimentos e bebidas, com destaque para a empresa holandesa de cerveja Heineken, localizada às margens da CE-060.

### 3.2.2 Eixo litorâneo leste: CE-025 e CE-040

O processo de expansão de Fortaleza em direção aos municípios de Aquiraz e do Eusébio, acompanhando as rodovias CE-025 e CE-040, segundo Borges (2014, p. 52), remete a dois processos distintos:

[...] O primeiro relacionado à expansão da vilegiatura para as zonas de praia de Aquiraz, que teve o Beach Park (1989), maior parque aquático da América Latina, e os investimentos do governo do estado, principalmente no melhoramento das rodovias, como principais indutores da expansão da vilegiatura e da valorização dos terrenos na região. O segundo processo está associado à construção de loteamentos fechados e condomínios com padrão elevado (BORGES, 2014, p. 52).

O processo de expansão da vilegiatura para Aquiraz se deu no eixo rodoviário formado pela Av. Maestro Lisboa e a Rodovia CE-021. Borges (2014) afirma que esse processo teve início na década de 1970. Pereira (2006) associa a expansão a processos ocorridos na cidade de Fortaleza, que chegaram ao município de Aquiraz. Escreve o autor:

[...] a formação de uma classe média em Fortaleza (funcionários públicos estaduais e federais, comerciantes e autônomos), a massificação do automóvel, a construção de uma infraestrutura viária satisfatória e a relativa proximidade representariam elementos importantes para consolidar a valorização litorânea em Aquiraz, e, consecutivamente, o aumento de segundas residências construídas no município (PEREIRA, 2006, p. 77).

Essa é uma das razões para valorizar o papel da vilegiatura no município de Aquiraz, analisando os processos ocorridos na RMF, entre eles, o da metropolização. Nesse sentido, é importante salientar o papel estruturante das rodovias para o processo de

construção de loteamentos fechados e condomínios para a população mais abastada, às margens da CE-040. Segundo Nogueira (2011, p. 41): “a disponibilidade de terrenos, a contiguidade com Fortaleza e a proximidade com bairros valorizados da cidade-polo, associada à presença de uma vasta faixa de praia no município de Aquiraz, foram fatores que impulsionaram o setor imobiliário nesse vetor”.

67

### 3.2.3 Eixo litorâneo oeste: BR-222, CE-090, CE-085, CE-422

O eixo oeste é formado por um conjunto de quatro rodovias, que inicialmente não possuíam uma grande dimensão. Entretanto, ao longo do processo de maior integração entre os municípios da RMF, as cidades às margens das rodovias BR-222, CE-090, CE-085 e CE-422 sofreram mudanças pela influência direta dos investimentos instalados por vários agentes, a partir da dinâmica da metrópole. Em um primeiro momento, com a construção de conjuntos habitacionais, Caucaia foi utilizada para alojamento de trabalhadores urbanos. Cabe destacar que o município, com vastas áreas contemplando litoral, serra e sertão, é também um local de grande afluência de pessoas que se deslocavam até as praias da zona oeste, destacando-se o Icaraí, que, durante décadas, foi símbolo do processo de expansão metropolitana.

É importante ressaltar que, a partir das décadas de 2000, o litoral do Icaraí foi bastante afetado pelo processo de erosão marinha, reduzindo o papel da atividade turística, em razão da destruição de algumas praias e do desaparecimento da faixa de areia.

Nesse período, o município de Caucaia já possuía um número significativo de moradores, principalmente os que vieram morar na cidade após as décadas de 1970 e 1980, seja através da aquisição de loteamentos, ou de casas em grandes conjuntos habitacionais, financiados pelo BNH. A construção de moradias em grande volume em Caucaia ajuda a entender o porquê dele ser o segundo maior em população do estado. O crescimento da cidade de Fortaleza influenciava diretamente o processo de ampliação das áreas urbanas e a conurbação nas bordas do município de Caucaia.

Conforme Borges (2014), a indústria tem relevância no processo de metropolização ocorrido nesta área:

[...] A Cia. de Óleo e Castanhas do Nordeste Cione (1963), localizada na av. Mister Hull, possui cerca de 1.500 trabalhadores e é a quarta maior exportadora de castanha de caju do Brasil. A Aço Cearense Industrial Ltda. possui duas

fábricas localizadas na BR-222, em Caucaia, que foram construídas em 1995. Esta empresa produz barras de ferro, tubos e lâminas inox que podem ser utilizadas tanto para a construção civil quanto para outras indústrias. A referida indústria gera mais de 2.400 empregos. Ambas as indústrias foram viabilizadas a partir de incentivos fiscais da SUDENE (p. 55-56).

Ao longo da Rodovia CE-085, estão loteamentos e condomínios, com destaque para Vila do Porto, Vila Cauípe, Boneville, Portucale, associados à dinâmica do Complexo Industrial do Porto do Pecém, que atraiu várias indústrias e favoreceu a ampliação do movimento pendular nesta área da RMF (BORGES, 2014).

Outro processo que contribuiu para a expansão de Fortaleza, acompanhando o eixo rodoviário da BR-222, foi a construção de vários conjuntos habitacionais, que, segundo Costa (1988), configuraram-se como estratégia do capital imobiliário para incorporar novas áreas ao espaço urbano. Essas áreas não possuíam infraestrutura e eram distantes da zona urbana, expandindo a cidade em direção aos conjuntos recém-criados. Ao analisar a instalação do conjunto habitacional Cidade 2000, localizado na região leste de Fortaleza, a autora afirma que “ao encaminhar quase 10 mil pessoas para uma área isolada, sem nenhuma infraestrutura, o capital imobiliário transferiu para o poder público a responsabilidade de implantá-la. Este é um dos resultados da política habitacional do BNH” (COSTA, 1988, p. 154).

O eixo de expansão que segue a via litorânea CE-090, tem, como principal processo de ocupação, a vilegiatura que se deslocou de Fortaleza para os municípios vizinhos, sobretudo na década de 1970. Segundo Dantas (2011), esses foram alguns dos motivos que influenciaram a busca por outras praias: construção de vias, instalação de linhas telefônicas e de energia elétrica nestas localidades, além da popularização do veículo próprio e a busca por maior tranquilidade em áreas cada vez mais distantes, à medida em que as praias de Fortaleza se tornavam cada vez mais frequentadas pelas classes menos abastadas.

Os investimentos do programa PRODETUR, a partir da segunda metade da década de 1990, proporcionaram maior visibilidade e melhor infraestrutura às praias localizadas no oeste metropolitano. Conseqüentemente, a atividade da vilegiatura se beneficiou das obras do referido programa e se intensificou na região, que era local de descanso da classe média de Fortaleza.

### 3.2.4 Eixo Sul-Sudeste: BR-116

A posição geográfica das cidades de Eusébio, Horizonte e Pacajus teve um papel estratégico para o processo de instalação de residências de alto padrão e para a industrialização destes municípios, a partir do fim da década de 1980 e décadas de 1990 e 2000 (BORGES, 2014). A BR-116 tem um papel fundamental na integração dessa região, pois, foi ao longo dela que se instalaram as indústrias.

Vale destacar que, em determinados momentos, a maior fluidez causada pela sua duplicação propiciou uma integração maior com a cidade de Fortaleza. Aliás, a proximidade com a capital, combinada a um projeto de isenção fiscal, quando Horizonte e Pacajus ainda não eram municípios metropolitanos, ajuda a explicar a industrialização. No início da instalação, as empresas ganhavam uma isenção fiscal que chegava a 75% do ICMS (PEREIRA JÚNIOR, 2003).

Outro fator que explica esse fenômeno está relacionado à mão de obra mais barata, se comparada com as matrizes das empresas que, em geral, vieram do sudeste do país. Pereira Junior (2003, p. 96) afirma que: “a chegada da indústria em Horizonte e Pacajus se deve, por um lado, à presença abundante de mão de obra barata, aos benefícios fiscais e à intensa ação das lideranças políticas locais”. Esse argumento é apoiado por Nogueira (2011, p. 39): “as empresas instaladas nesses municípios, além de incentivos fiscais e financeiros, contaram com a disponibilidade de infraestrutura financiada pelo governo estadual (abastecimento de água, energia e sistema de comunicação).”

Acrescenta-se à expansão industrial, sobretudo para os municípios de Horizonte e Pacajus, que o governo do Ceará seguiu o exemplo destas cidades como uma forma de interiorização das atividades industriais, uma vez que estes municípios, à época, não pertenciam à RMF, e só entraram na categoria de cidades metropolitanas no fim da década de 1990, junto com as cidades de São Gonçalo do Amarante e Chorozinho (PEREIRA JÚNIOR, 2003). Podemos afirmar que as cidades, ao longo da rodovia, foram beneficiadas com tal política, entretanto, conforme afirma Pereira Júnior (2003), os municípios de Horizonte e Pacajus vão ganhar os maiores números de indústrias devido não apenas aos 75% de isenção do ICMS, mas também a outros fatores, como a instalação do canal do trabalhador, na década de 1990, e a política local, cujos principais candidatos eram apoiados pelo governo estadual, ligados ao Partido da Social Democracia Brasileira (PSDB).

Como a rodovia BR-116 é praticamente uma reta e com vastos espaços ainda não ocupados, foi mais fácil estimular a instalação de indústrias. Conforme Pereira Júnior (2003): mesmo com a entrada de um governo dito de oposição, como aconteceu nos municípios de Pacajus e Horizonte, houve a manutenção da política de atração de investimentos, aproveitando a isenção fiscal bastante generosa. Ou seja: mesmo que os governantes do poder local participassem de partidos opostos ao do governo estadual, não se criou empecilho para a implantação de novas empresas, uma vez que aumentava a arrecadação municipal e o número de empregos.

Um dos exemplos a ser comentado é a empresa Santana Textiles, empresa do setor de jeans, que, quando instalada, prometeu um número relevante de funcionários, mas, devido ao avanço tecnológico, quando as primeiras máquinas começaram a entrar em ação, teve o número de trabalhadores reduzido (PEREIRA JÚNIOR, 2005). O mesmo comenta:

A empresa [...] ganha relevância por ter sido o primeiro grande empreendimento do parque industrial de Horizonte-Pacajus. [...] O discurso político chegou a anunciar mais de quatro mil vagas. Mas a realidade revelou-se diferente, e materializaram-se números bem inferiores aos divulgados inicialmente. Mesmo assim, a unidade de Horizonte-Pacajus provocou transformações na lógica socioespacial do lugar, porquanto dinamizou os fluxos no comércio e serviços, forneceu maior receita tributária e ofertou, logo de início, mais de mil empregos diretos (PEREIRA JÚNIOR, 2005, p. 81).

Conforme citado, o eixo das cidades que formam a BR-116, em especial as cidades de Horizonte e Pacajus, é considerada a terceira zona industrial do estado do Ceará.

Ao analisar o processo de constituição dessas cidades, não é possível apresentá-lo como espontâneo, mas como resultado da intervenção estatal, que garantiu a presença de importantes equipamentos para o processo de industrialização. Nessa intervenção, cabe destacar a obtenção de um ramal de gás natural, hoje administrado pela CEGÁS, e, no período, em parceria com a PETROBRAS (PEREIRA JÚNIOR, 2005). Acrescente-se a isso, as instalações como água, energia, sistemas de comunicação e, mais recentemente, o cinturão digital, implantado pelo governo do estado do Ceará que fornece uma internet de qualidade às empresas a fim de melhorar a troca de dados entre as matrizes e suas filiais. O empreendimento que elevou significativamente a velocidade média de internet beneficiou igualmente os moradores dessas cidades.

Sobre a importância do papel do Estado, Pereira Júnior (2005) observa o seguinte:

A participação do governo pode ser observada, nesse sentido, como um dos instrumentos indispensáveis na atração de investimentos ligados a empresas industriais. Em alguns casos chega a relegar a segundo plano outros fatores mencionados pelas teorias tradicionais de localização industrial como imprescindível, a exemplo de um mercado dinâmico ou de um eficiente sistema de transporte (p. 53).

71

Ao contrário do que afirmam as teorias que defendem uma redução do Estado na interferência da produção socioespacial, quando se analisa a ação estatal na dinâmica industrial, observa-se que esta intervenção se torna fundamental para a atração de investimentos.

Em um primeiro momento, as fábricas geraram empregos, o que fez com que muitos moradores de outras cidades viessem para esses municípios, já que a oferta de empregos, especialmente a do setor industrial, apresentava uma maior proteção social formal. Outros setores econômicos, também tinham destaque antes mesmo das cidades tornarem-se cidades metropolitanas, como a atividade agrícola, especialmente a cajucultura nos municípios de Horizonte e Pacajus, e a avicultura, com maior presença na cidade de Horizonte.

Naturalmente, determinados serviços públicos ainda estão centralizados nas sedes municipais das cidades de Horizonte e Pacajus, além das atividades comerciais, as quais, somente nos distritos mais desenvolvidos, apresentaram algum crescimento, longe contudo do que ocorre nas áreas centrais.

Assim, em 1999, o Decreto Estadual nº 18/99 (CEARÁ, 1999) eleva quatro cidades ao patamar metropolitano, sendo que três estão situadas às margens da BR-116: Horizonte, Pacajus e Chorozinho (PEREIRA JÚNIOR, 1999). A importância desta área para a RMF é, destarte, além de ser composta por “cidades dormitório”, promover a expansão da malha urbana e de sua economia. O Decreto também criou o Conselho Deliberativo e o Fundo de Desenvolvimento da RMF (PEREIRA JÚNIOR, 1999).

A região formada ao longo da BR-116 compreende sete municípios, Fortaleza, Itaitinga, Eusébio, Aquiraz, Horizonte, Pacajus e Chorozinho, que apresenta, entre vários destaques, o maior crescimento populacional, tanto em termos numéricos, quanto geométricos, na ordem de 7,1% (ACCIOLY; NOGUEIRA, 2010), sendo o grande catalisador, Horizonte, cuja população mais do que dobrou ao longo do período 2000 a 2010. Nesse sentido, importa comentar que, apesar de nos dados a maior parte dos trabalhadores ser oriunda dos municípios pesquisados, há um papel relevante da migração no crescimento populacional.

Tal processo pode ser verificado no elevado número de adolescentes e de adultos que saem dos mais diversos municípios do estado, e, ao chegar a esses municípios, instalam-se e esperam ver atendidas as suas demandas pelo primeiro emprego, especialmente, no setor industrial. Nesse sentido, as cidades de Horizonte e Pacajus observaram a importância de aumentar a oferta de escolas para atender as faixas do ensino básico. A instalação do IFCE, em Horizonte, foi acompanhada pela chegada de várias faculdades privadas, em ambas as cidades, o que, por sua vez, mostra que a área da educação tem um público para ser atendido.

Além disso, essas cidades são polos de feiras de comércio na RMF. No caso de Horizonte, a feira ocorre nos dias de sábado, e em Pacajus, no dia de domingo, junto ao mercado público destas cidades. Contudo, no caso de Pacajus, a feira ultrapassou os limites do mercado público, e uma expressiva movimentação de pessoas obrigou a cidade a adaptar-se aos pedestres, de modo que está proibida a passagem de ônibus e micro-ônibus nas adjacências da feira.

Desta forma, procura-se analisar a realidade dos processos ocorridos, especificamente, nos municípios de Horizonte e Pacajus, que se configura como uma área importante no transporte de bens e mercadorias e na prestação de serviços. Observa-se, ao nível do aparente e do imediato, os elementos que melhor expressam as características dessa região, especialmente, no tocante às heterogeneidades da RMF, o que diz respeito à participação de empresas e cooperativas no sistema de transporte metropolitano da área sul-sudeste da RMF.

A área descrita ultrapassa os limites de vários municípios da RMF, que muitas vezes se cruzam, onde os próprios moradores passam pela situação de não saberem classificar corretamente a localização geográfica de suas residências. Isto pode ser observado no processo de paradas, onde são utilizados sistemas de localização informal para caracterizar determinado ponto, não fixando muito o município ao qual pertence. Tal fenômeno acontece especialmente no trecho cortado pela rodovia BR-116, nos municípios de Fortaleza, Itaitinga, Aquiraz e Horizonte, onde os moradores preferem utilizar pontos de referência como: a padaria, o presídio, a estrada nova, ou ainda nomes de localidades que, em alguns casos, sequer possuem registro oficial, mas que acabam sendo incorporados à própria dinâmica do morador.

Vale frisar que tal forma de localização é mais uma característica ligada à dinâmica do interior do estado do que da RMF, comprovando, neste caso, uma forte presença de hábitos não urbanos, ainda presente em tais municípios, o que significa dizer

que os hábitos de determinadas localidades não são transformados quando um município é elevado à categoria metropolitana.

Apesar de ser uma área que possui relevância econômica desde a década de 1990, ela só vai conquistar maior reconhecimento com a integração a RM, como pode ser visto tanto na dinâmica do sistema de transporte metropolitano, quanto nas características de estudantes, professores e demais profissionais que buscam estes municípios. Este dado pode ser facilmente detectado em várias localidades, seja de Aquiraz, Pacajus, Cascavel ou Horizonte, onde os moradores preferem matricular seus filhos no município mais próximo, ou ainda nas divisas com outros municípios, do que na própria cidade, como é o caso de Cascavel com Horizonte, ou Pacajus, em que os filhos de seus municípes são matriculados nas escolas da cidade de Horizonte, por estarem mais próximas do que a sede dos próprios municípios.

## 4. O TRANSPORTE INTERURBANO DE PASSAGEIROS NO CEARÁ

### 4.1. Breve história da ferrovia e do rodoviarismo

74

No fim do século XIX e início do século XX, o Brasil chegou a montar uma expressiva malha ferroviária que estava integrada ao transporte de cargas, especialmente de produtos primários voltados para o mercado exterior. Os grupos empresariais, principalmente ingleses, implantaram ferrovias com a intenção de atender ao transporte de mercadorias, enquanto o transporte de passageiros era atendido, em segundo plano.

A administração do presidente Juscelino Kubistchek (1956-61) foi marcada por uma grande expansão da indústria brasileira, priorizando a fabricação de automóveis, contando com capitais estrangeiros, que exigiu a abertura e melhoramento das rodovias rasgando o país. Neste período (1955-1961), de acordo com Skidmore (1996), a produção industrial cresceu 80% (em preços constantes), com as porcentagens mais altas registradas pelas indústrias de aço (100%), indústrias mecânicas (125%), indústrias elétricas e de comunicação (380%) e indústrias de equipamentos de transportes (600%) (apud JOAQUIM, 2008, p. 31). Segundo Joaquim (2008, p.32), “a indústria-chave como as de produção de veículos”, conseguiu “a virtual autossuficiência em apenas cinco anos, com a produção alcançando 100.000 veículos por ano, no fim do governo.”

Em seguida veio o período do regime militar, na mesma perspectiva desenvolvimentista. Os investimentos voltados para a área ferroviária paralisaram e foi reduzida drasticamente a participação das ferrovias no conjunto da quilometragem da rede, que ficou abaixo de 30% (BRASILEIRO et al., 2003).

Na década de 1990, a Rede Ferroviária Federal S/A (RFFSA) entra em processo de privatização, destruindo parte significativa dos ramais de trem e se antes já tinha dificuldade em manter o sistema, com o processo de entrega para o setor privado, o transporte de passageiros se torna irrelevante, restando algumas linhas de trem voltadas para o transporte de carga.

A Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU) transferiu o controle da rede para os estados, como, no caso cearense, representado pela METROFOR, substituído por sistema mais modernos - o metrô e o VLT. Já em outros municípios, as linhas foram paulatinamente descontinuadas com a abertura de rodovias.

Combinado a isso, veio a política governamental apoiando empresários do sistema de ônibus. Em outros países, empresas públicas de transporte disputam o mercado e garantem tarifas mais módicas aos seus passageiros, ou seja, funcionam diretamente não apenas “regulando” o setor, mas promovendo a competição.

Com o avanço da política industrial, a partir da entrada de empresas automotivas, multinacionais, o governo federal deixa de oferecer apoio à ferrovia e passa a proporcionar prioridade à política rodoviária, favorecendo o setor e, nas décadas seguintes, investimentos maciços foram realizados na construção de estradas pelo país.

A construção de estradas, tanto pelo governo federal como pelo estadual, propiciava a abertura de grandes frentes de serviço, que geravam empregos de forma direta e indireta, com ganhos eleitorais aos governantes do momento.

No caso cearense, no final do século XIX, com apoio do governo central, as estradas de ferro Sobral-Camocim e de Fortaleza-Baturité foram instaladas para o escoamento de vários produtos, especialmente o algodão, visando atender o mercado internacional. Embora estas ferrovias tenham sido expandidas no século XX, com a falta de investimento neste sistema de transporte e o incentivo ao rodoviarismo, a malha ferroviária cearense entrou em decadência. Hoje, o transporte de passageiros está concentrado na RMF, nos ramais norte Fortaleza-Caucaia e sul Fortaleza-Vila das Flores em Pacatuba. Os demais ramais, que não foram desativados, transportam combustível, especialmente óleo diesel, a fim de atender o mercado consumidor cearense e o dos demais estados nordestinos.

Segundo Brasileiro *et al.* (2003), a entrada do sistema de transporte rodoviário, com base nos ônibus, alterou a dinâmica urbana brasileira. Durante as décadas de 1950 até 1980, houve um crescimento de oferta de moradias em cidades mais distantes das capitais. Nesse momento, a oferta de casas e terrenos para a construção acompanhava a tendência natural dos preços que eram mais baratos em áreas mais distantes do centro ou fora da cidade-polo.

Com o tempo, o ônibus conseguiu ter maior destaque do que o trem nesta disputa, uma vez que apresentaria um custo de manutenção menor se utilizado para pequenas distâncias. Como a dinâmica urbana brasileira acompanhava o preço da terra, e não das linhas de trem, este meio de transporte ficava cada vez mais distante da população, pois, os eixos de trem e de bonde não alcançavam os novos moradores, já que demandavam para si grandes investimentos na criação de novas linhas e ampliação da rede ferroviária. Ao contrário, o ônibus, que apesar das dificuldades impostas principalmente pela

qualidade das vias e por ser um sistema de transporte em implementação, sujeito a quebras constantes, conseguiu se estabelecer e vencer o trem.

#### 4.2 As primeiras empresas de ônibus e as políticas rodoviaristas

76

Vale destacar também a importância dos chamados pioneiros que, geralmente, adquiriam carros ou caminhões, que, depois, eram adaptados com carroceria de madeira ou de metal. Durante o período inicial de atuação do sistema de transporte rodoviário, a opção era pela carroceria de madeira, por ser mais barata. A carroceria de metal, só iria ser difundida, em escala maior, com o barateamento dos produtos oriundos do metal, que passariam a ser produzidos no Brasil, nos novos complexos siderúrgicos.

Inicialmente, criaram-se pequenas empresas de viação, geralmente formadas por pessoas que se arriscavam a entrar em um setor ainda desconhecido. O papel desses empresários de ônibus foi fundamental no transporte de passageiros, especialmente para aquele público que, com a expansão urbana, habitava em áreas cada vez mais distantes do trem (BRASILEIRO et al. 2003).

Uma das vantagens que os pioneiros do transporte rodoviário possuíam em relação aos trens era a flexibilidade no transporte de passageiros. Em um primeiro momento, como ainda não havia uma política que regulamentasse o sistema, as rotas de viagens eram realizadas de forma flexível, atendendo especialmente aos moradores das áreas mais distantes do sistema ferroviário e oferecendo serviços diferenciados (BRASILEIRO *et al.*, 2003).

O sistema de ônibus já existia no Brasil, especialmente no interior e nas capitais, onde não havia oferta de trens. Inicialmente, foi criticado devido aos constantes problemas mecânicos nos veículos, ocorridos principalmente pela péssima qualidade das estradas. Entretanto, com a modernização das estradas, o rodoviarismo passa a ser uma política central do governo federal, que será executada de forma a atender as demandas do mercado doméstico. A expansão do rodoviarismo, com a construção de estradas, a partir do governo de Juscelino Kubitschek (1955-1960), ganhará força na ditadura militar a partir do lema: “integrar para não entregar”.

Mesmo com a redução da ação do Estado e a entrada da iniciativa privada em setores estratégicos, os sistemas de transporte em geral, ainda hoje, possuem uma importância vital tanto na prestação de serviços para a comunidade, como na integração de um ponto a outro do país. A política rodoviarista adotada a partir da década de 1950,

tornou o ônibus, o principal transporte, facilitando às migrações inter-regionais e intermunicipal e o movimento pendular entre os municípios das regiões metropolitanas brasileiras. Em alguns casos, o ônibus é o único sistema de transporte que permite o acesso a áreas centrais.

Esta política fortaleceu grupos empresariais que realizavam as viagens através das autoviações transportando passageiros do campo e de cidades pequenas para as grandes e atualmente destacam-se por atender a demanda de moradores das regiões metropolitanas (BRASILEIRO *et al.*, 2003). No período atual, o Estado oferece concessões a empresas privadas e tem o papel de fiscalizar o serviço realizado. Em outros casos, o Estado mantém a dupla função de fiscalizador e fornecedor do serviço, especialmente nas metrópoles. O aumento da demanda estimulou as empresas privadas a assumir o mercado.

Fortaleza é um exemplo do processo descrito acima. De início, as operadores privados de pequenas frotas de ônibus atendiam a cidade. Com o adensamento e a expansão urbana e o aumento da demanda de passageiros, em 1964, foi criada a Companhia de Transportes Coletivos (CTC) pela PMF, com o propósito de regular o serviço de transporte e gerenciar a rede de ônibus elétricos, implantada em 1967 e desativada em 1972. A CTC suspendeu os serviços em 2004, alienando as últimas linhas sob sua responsabilidade.

Nos últimos anos, embora existam iniciativas estatais, tais como a modernização do sistema ferroviário na RM e a implantação de corredores exclusivos de ônibus, o tempo da viagem não foi reduzido por conta do aumento da demanda, prejudicando a produtividade do trabalhador, que passa longas horas se deslocando. A elevação do consumo de combustível, usado para o transporte de massa, seja em ônibus ou micro-ônibus, tem gerado constantes aumentos nas tarifas, que retira mais recursos da renda do trabalhador urbano.

Sobre os problemas urbanos, Orrico Filho *et al.* (1996) debatem acerca de possíveis caminhos a serem tomados para reduzir os impactos das dificuldades relativas à circulação urbana:

Evidentemente, o encaminhamento de soluções para os graves problemas da circulação urbana no Brasil requer múltiplas ações, que abrangem desde a capacitação técnica em temas de planejamento/gestão de tráfego e transportes até a busca de alternativas de desenvolvimentos urbanísticos menos dependentes do transporte motorizado. Faz-se necessária, também, toda uma

gama de vertentes de atuação nos campos tecnológico, socioeconômico, financeiro, urbano-ambiental, gerencial e institucional (p. 13-14).

A análise da mobilidade urbana insere-se, portanto, em um contexto de discussão mais amplo, pressupondo o estudo do uso dos modais de transporte, especialmente o ônibus. Os serviços de transporte em geral são fundamentais para entender a dinâmica metropolitana, e como esta desenvolve-se a partir da urbanização. Brasileiro *et al.* (2003) propõem a expressão “ônibunização”, ou seja, o ônibus no papel de urbanização do território brasileiro que ajuda a explicar a expansão urbana para além da metrópole.

No entanto, o sistema de transporte, que no Brasil são públicos, mas estão delegados às empresas privadas, atende a maior parte da população, principalmente a que não tem condições de acesso a transporte individual. Sua capacidade de deslocamento é limitada, pois está sujeita a uma ótica de mercado.

A metropolização tem provocado grandes alterações nos espaços, combinada com a modernização nos transportes, que foi acompanhada de alterações técnicas e de padrões de deslocamento. Com investimentos no sistema viário e de transporte, ao longo dos anos, as regiões metropolitanas foram se expandindo, aumentando a conurbação e a integração das cidades à metrópole. Acompanhando essa tendência, alguns grupos, mesmo distantes, são beneficiados pelo acesso a infraestrutura e serviços urbanos, fornecidos pelos setores privados ou públicos, enquanto outros alocados em áreas distantes ficam segregados e não conseguem se inserir no processo e usufruir das melhorias na qualidade de vida urbana.

Segundo Vasconcellos (2000), a cidade passou por transformações econômicas, sociais e espaciais, o que, por sua vez, possibilitaram a transferência de atividades e pessoas para outros municípios e a formação de novos arranjos urbanos, tais como distritos industriais, parques aquáticos, resorts, residência de veraneio, conjuntos habitacionais, condomínios horizontais e loteamentos fechados. Isto provoca a reconstrução “permanente” da cidade, com adaptações em todo o seu território, exigindo investimentos no sistema viário, a fim de permitir maior fluidez para o uso crescente do automóvel e dos meios de transporte coletivo. No entanto, o investimento no transporte público vem caindo ao longo dos anos, o que criou, em certos estratos da população, opção pelo automóvel ou a motocicleta, e a rejeição ou a não aceitação do uso dos meios de transporte coletivo.

Ao mesmo tempo, as formas de financiamento ou de acesso aos automóveis foram ampliadas significativamente, especialmente com a possibilidade da realização de

diversas formas de parcelamento. Possuir o próprio carro significa, além da aquisição de um bem, o poder de oferecer condições para o transporte individual ou da família para locais mais distantes, sem a preocupação de horários ou de ficar “preso” em uma dada localidade pela falta da oferta de transporte coletivo, possibilitando maior autonomia no direito de ir e vir.

### **4.3 ARCE e a regulação do sistema de transporte público no Ceará**

Na década de 1990, com a privatização de empresas públicas, os governos federal e estadual criaram as chamadas agências reguladoras, que fiscalizam as atividades-fim que foram privatizadas. Apesar dessas agências estarem ligadas ao governo do estado do Ceará, ou à própria União, possuem um caráter público-privado tanto na formação das agências, como no processo de fiscalização, onde o Estado, indiretamente, terceiriza uma função que deveria ser sua, que seria a de garantir a qualidade prestada pelos serviços públicos.

Durante a década de 1990, houve um rearranjo do sistema de fiscalização e controle do sistema de transporte público, de modo que os órgãos municipais de fiscalização passaram a ter maiores responsabilidades. Ainda assim, em algumas áreas, a atuação da fiscalização tornou-se cada vez mais limitada, pois, nos limites das metrópoles, a competência para atuar em áreas de conurbação, tornou-se conflituosa, devido ao fato de os limites intermunicipais não estarem bem estabelecidos. Nesse caso, é necessária a ação de outros agentes, tanto a nível estadual, como federal.

Neste ponto, a agência criada para atender as demandas dos serviços públicos no sistema de transporte a nível federal é a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), uma autarquia especial, que tem como principal função fiscalizar o setor de transportes a nível federal. No que se refere ao estado do Ceará, esse papel é exercido pela Agência Reguladora dos Serviços Públicos no Estado do Ceará (ARCE), atuando sobre outras áreas, mas cuja especialidade é o atendimento às demandas do setor de transporte intermunicipal e metropolitano.

Quanto aos papéis da ARCE, estes se definem assim:

A Agência Reguladora de Serviços Públicos Delegados do Ceará (ARCE) é uma autarquia especial, dotada de autonomia orçamentária, financeira, funcional e administrativa. Foi criada em 30 de dezembro de 1997, por intermédio da Lei Estadual nº 12.786, para promover e zelar pela eficiência econômica e técnica dos serviços públicos, além de propiciar aos usuários as

condições de regularidade, continuidade, segurança, atualidade e universalidade, nas áreas de fornecimento de água e esgoto pela Companhia de Água e Esgoto do Ceará (Cagece); no gás natural canalizado, distribuído pela Companhia de Gás do Ceará (Cegás); energia elétrica, mediante convênio com a Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel), no âmbito de fiscalização técnico-operacional da Companhia Energética do Ceará (Coelce); e transporte intermunicipal de passageiros (ARCE, 2018 p. 1).

80

A ARCE tem como atribuição fiscalizar indiretamente os órgãos e as entidades privadas e públicas envolvidos na prestação do serviço, através de auditoria técnica de dados fornecidos por estes ou coletados pela Agência<sup>5</sup>, que dispõe sobre o Sistema de Transporte Rodoviário Intermunicipal de Passageiros do Estado do Ceará e dá outras providências (ARCE, 2018).

Além disso, cabe à Agência a homologação de reajustes tarifários e revisões extraordinárias, além da realização de revisões ordinárias, isto é, ela é responsável por determinar o preço das tarifas. Com relação a questões econômico-tarifárias, a ARCE possui três atribuições principais: a realização do acompanhamento do setor, mediante análises de demonstrações contábeis e de dados operacionais apresentados pelas transportadoras; a homologação de cálculos para a realização de reajustes e revisões extraordinárias realizadas pelo Departamento Estadual de Trânsito do DETRAN-CE; e, por fim, proceder análises e pesquisas com a finalidade de revisão ordinária das tarifas (ARCE, 2018).

No Ceará, ao longo dos anos, o papel de fiscalizar as empresas de transporte em ambos os setores vem passando de órgão para órgão, de acordo com as mudanças ocorridas no sistema e nos gestores públicos, que enxergam, cada um à sua maneira, a forma mais adequada de atender os interesses, seja dos donos de empresas, seja dos passageiros. No passado, tal processo pertencia ao extinto Departamento Estadual de Estradas e Rodagem e Transporte (DERT), hoje, Departamento Estadual de Estradas e Rodagem (DER), porém este órgão não se responsabiliza mais pelos transportes, sendo ainda responsável pela manutenção das estradas e a construção de prédios públicos do estado. Depois, a atribuição passou ao DETRAN-CE, para que realize a fiscalização com agentes espalhados, especialmente por meio da Polícia Rodoviária Estadual (PRE). Atualmente, é função da ARCE, que possui delegação não apenas no setor de transporte,

---

<sup>5</sup> Conforme §1º do artigo 63 da Lei Estadual nº 13.094, de 12 de janeiro de 2001: [...] § 1º O poder regulatório da ARCE será exercido nos termos desta Lei e da Lei Estadual nº 12.788, de 30 de dezembro de 1997, e demais normas legais, regulamentares e pactuadas pertinentes, cabendo à ARCE, com relação aos Serviços de Transporte Rodoviário Intermunicipal de passageiros, sem prejuízo de outras atribuições: I – fiscalizar indiretamente os órgãos e entidades privadas e públicas envolvidas na prestação do serviço, através de auditoria técnica de dados fornecidos por estes ou coletados pela ARCE [...].

mas na fiscalização de serviços como fornecimento de gás e energia elétrica. Nos últimos anos, a Agência aumentou sua atribuição junto ao sistema de transporte de passageiros do estado do Ceará.

#### **4.4. Sistema de transporte de passageiros no estado do Ceará**

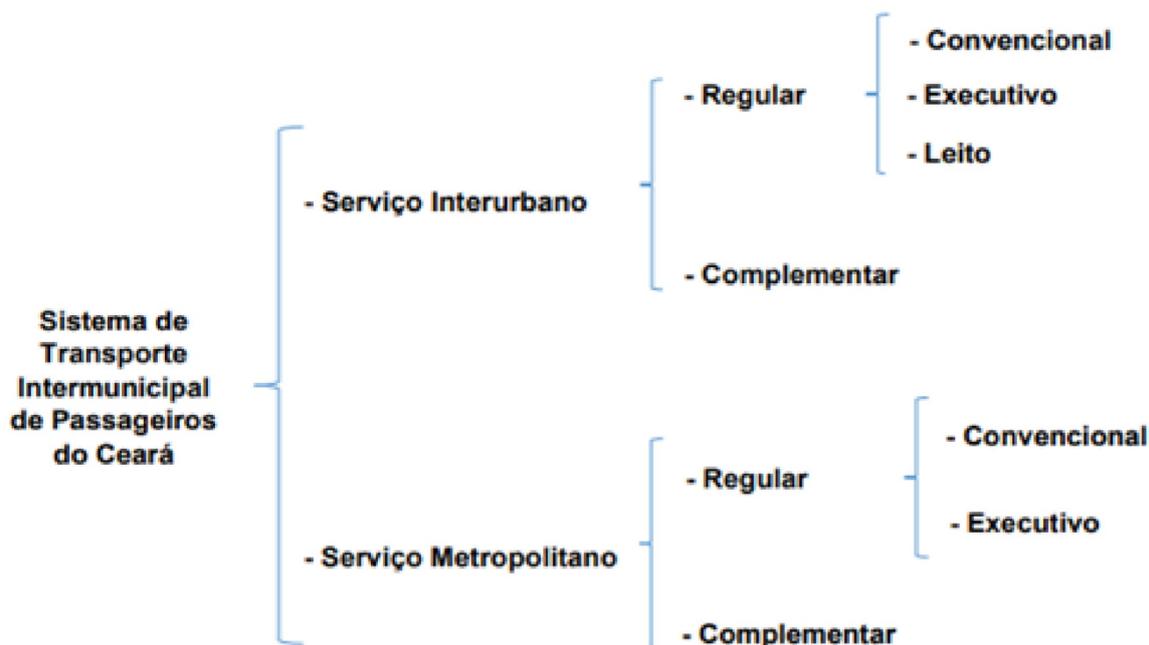
81

O transporte de passageiros do estado do Ceará possui dois sistemas: o interurbano e o metropolitano. O interurbano se divide em regular (leito, executivo e convencional) e complementar; e o serviço metropolitano em regular (convencional e executivo) e complementar.

Segundo a ARCE, o sistema de transporte interurbano é formado pelas empresas que fazem o roteiro de Fortaleza para quaisquer outros municípios do Ceará e os deslocamentos entre eles. O sistema metropolitano tem as mesmas características do sistema interurbano, porém saindo de Fortaleza para os diversos municípios da RMF.

O transporte interurbano regular conta com ônibus, nas categorias luxo, executivo e leito. O complementar é formado geralmente por cooperativas de transporte interurbano, composto em geral por micro-ônibus, que atendem o estado do Ceará, mas devem obedecer aos mesmos princípios do ônibus, como sistema de transporte com a obrigatoriedade de leitos acolchoados e ar-condicionado. O segundo sistema de transporte é o metropolitano, subdividido em “formal”, chamado de sistema regular, no qual estão as empresas metropolitanas de ônibus, subdividido em duas categorias: convencional e o executivo; e o alternativo, ou sistema complementar, formado pelas cooperativas de transporte. Esta organização determinada pela Agência Reguladora de Transporte do Estado do Ceará (ARCE) está contemplada no esquema abaixo.

Figura 8: Esquematização do funcionamento do Sistema de Transporte Intermunicipal de Passageiros do Ceará



Fonte: ARCE (2018)

A tabela a seguir apresenta a diferenciação dos sistemas que, segundo a ARCE (2018), caracteriza como estes funcionam e porque ambos, apesar de transportar passageiros, são diferentes entre si. Lembrando que, de acordo com as características fornecidas pela ARCE e pelo DETRAN-CE, o sistema metropolitano tende a ter características mais flexíveis, se comparado ao sistema interurbano.

Tabela 9: Resumo das características dos serviços de passageiros do Ceará: interurbano e metropolitano

ITEM	INTERURBANO	METROPOLITANO
<b>TIPO DE VEÍCULO</b>	Ônibus rodoviário do tipo executivo.	Carrocerias do tipo urbano: duas ou três portas, bancos não acolchoados, etc.
<b>PASSAGEIROS EM PÉ</b>	Impossibilidade de transportar passageiros em pé, salvo as devidas especificações normativas.	Possibilidade de transportar passageiros em pé.
<b>OCUPAÇÃO</b>	Ocupação mais baixa.	Ocupação mais alta. Em horários de pico, passa a ter passageiros em pé (ou seja, ocupação maior que 100%)

<b>QUANTIDADE DE VIAGENS</b>	Maior quantidade de viagens, com maiores distâncias.	Viagens pendulares: maior frequência em trajetos mais curtos.
<b>VELOCIDADE</b>	Maior velocidade média, por percorrer rodovias e estradas.	Menor velocidade média, por atuar em regiões urbanas.
<b>FRENAGENS X ACELERAÇÃO</b>	Menor quantidade de frenagens e acelerações.	Maior frequência de frenagens e acelerações. Maior desgaste das peças do motor.

Fonte: ARCE (2018) Adaptada pelo autor

Ainda que o enfoque desta pesquisa incida sobre o segundo, analisamos o interurbano para compreender a categoria metropolitana. À primeira vista, os dois podem parecer semelhantes, mas apresentam especificidades. A primeira destas diferenças está na localização inicial-final da viagem, onde, enquanto no interurbano, o trajeto inicia e termina na rodoviária Engenheiro João Thomé, no metropolitano, os ônibus passam por vários locais, especialmente no centro da cidade de Fortaleza, e durante todo o trajeto, distribuem os passageiros em várias paradas da RMF.

Apenas a empresa São Benedito Auto Via possui terminal próprio. As demais empresas de ônibus e cooperativas de transporte alternativo tem paradas em diversos lugares da cidade, de acordo com norma do DETRAN-CE, determinada ainda em 2010. Num primeiro momento, as saídas eram na avenida Duque de Caxias, entretanto, devido a problemas no trânsito, como o embarque e o desembarque de passageiros, estas foram transferidas para outros lugares.

O transporte público de passageiros metropolitano é organizado por linhas individuais operadas por seis empresas, das quais três também operam no transporte interurbano, entre elas, a empresa São Benedito, que executa a viagem do trajeto objeto desta pesquisa, atuando tanto no sentido metropolitano, como no sentido interurbano. Tais trajetos estão organizados em “anéis tarifários”, de acordo com as respectivas extensões em relação à capital (ARCE, 2018):

**Tabela 10: Distância dos anéis tarifários do sistema metropolitano de passageiros**

<b>ANEL</b>	<b>DISTÂNCIA MÉDIA (KM)</b>	<b>PREÇO (R\$)</b>
<b>Anel 1</b>	18,13	3,75
<b>Anel 2</b>	24,53	4,60
<b>Anel 3</b>	31,99	6,30
<b>Anel 4</b>	42,95	8,35
<b>Anel 5</b>	48,87	9,65
<b>Anel 6</b>	68,00	13,30

Fonte: ARCE (2018) Adaptada pelo autor

Esses anéis apresentam uma distância mínima, representada pelo anel 1, de 18,13km, e uma distância máxima, representada pelo anel 6, de 68km, com tarifas variadas. Essas distâncias estão determinadas pela extensão da RMF até o ano de 2009, quando a última licitação de empresas de ônibus pelo governo do estado foi realizada, sendo que os municípios de Paracuru, Paraipaba, São Luís do Curu e Trairi, como ainda não se apresentavam como membros da RMF para a ARCE, ficaram como parte integrante da área 5, que é de controle da empresa intermunicipal Fretcar e que possui veículos também no sistema metropolitano.

Vale destacar que cada nova licitação tem sido controlada por um número cada vez menor de empresas de ônibus, seja por falência de algumas empresas tradicionais do ramo, seja pela entrega de linhas a outras, como é o caso da Fretcar, que vem comprando empresas e linhas do setor oeste da RMF.

A empresa São Benedito Auto Via, apesar de não ter manifestado interesse por outras áreas fora da sua circunscrição, que é a área leste da RMF, tem um número significativo de ônibus e apresenta inclusive uma área de alcance elevado, se for considerado não apenas os municípios que estão às margens da BR-116, mas outras áreas, como, por exemplo, a região da CE-040, que atende um conjunto de municípios expressivos, como Aquiraz, Eusébio, Pindoretama e Cascavel.

O Mapa a seguir destaca, a organização desses anéis tarifários, com a finalidade de entender o funcionamento do sistema:

**Mapa 5: Limites dos anéis tarifários na Região Metropolitana de Fortaleza**



**Fonte: ARCE (2018)**

Por meio da observação do mapa, percebe-se que as cidades do eixo Fortaleza-Horizonte-Pacajus pertencem ao anel 5, ou seja, com uma distância inferior a 50km. No entanto, os ônibus interurbanos que seguem pela BR-116, ultrapassam tal limite, inclusive com alguns saindo do próprio terminal da São Benedito, localizado na avenida Domingos Olímpio, nº 184, como as linhas Fortaleza-Ocara e Fortaleza-Barreira.

#### **4.5 Atuação das empresas de ônibus na Região Metropolitana de Fortaleza**

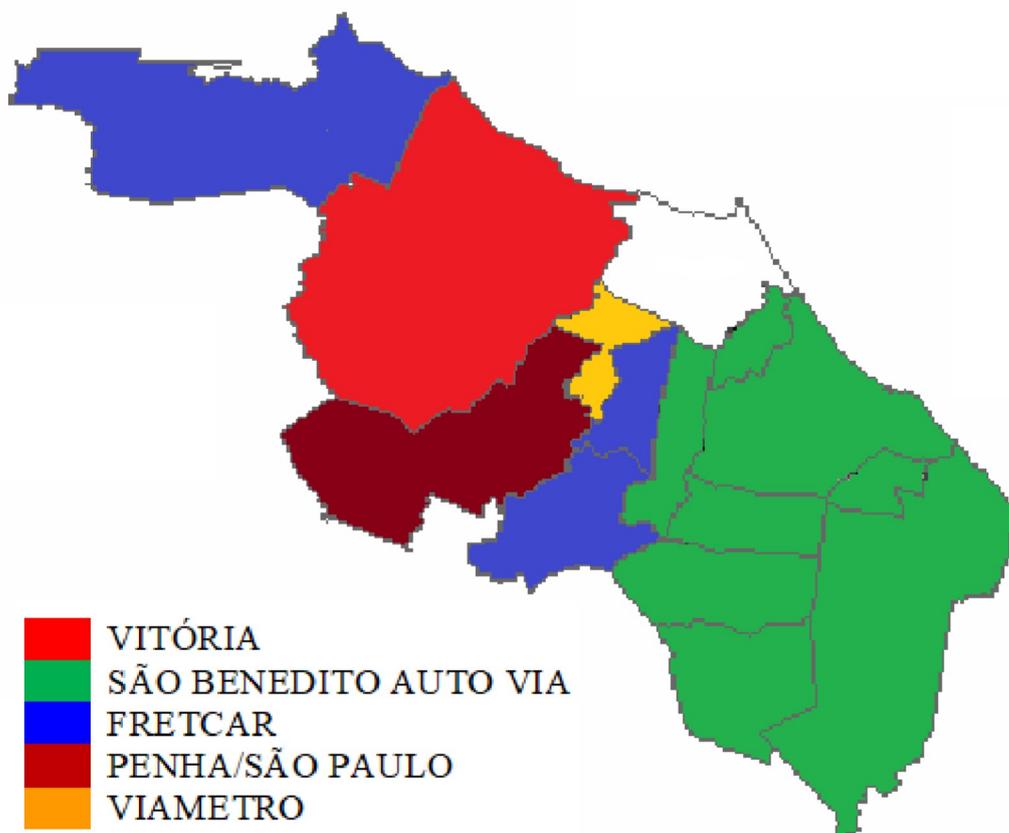
O serviço metropolitano de passageiros é aquele realizado entre os municípios da Região Metropolitana de Fortaleza, ou entre quaisquer municípios vizinhos, quando a linha de ônibus ou cooperativa atravessa uma determinada área com elevada densidade populacional, a critério do órgão gestor. Divide-se em executivo e convencional, sendo que a diferença do primeiro para o segundo está no reduzido número de paradas, no transporte de passageiros somente sentados e em veículo com ar-condicionado (ARCE, 2018). Sobre este insumo, o ar-condicionado não está presente na linha metropolitana Fortaleza-Pacajus da empresa São Benedito, devido à flexibilidade das regras do transporte metropolitano, ou seja, por ser classificado, em sua maioria, como convencional. A maioria dos ônibus e todos os micro-ônibus das cooperativas no eixo Fortaleza-Pacajus não dispõem de ar condicionado.

A maior vítima da disputa entre os dois sistemas (regular e complementar) e do processo de precarização do transporte público urbano é a população mais carente, seja por não ter meios para alcançar todos os serviços citados, seja por não ter condições financeiras de possuir um meio de transporte próprio. O acesso ao transporte público, o direito de ir e vir, além de ser um direito do cidadão, condiciona a inserção do trabalhador na dinâmica econômica das grandes metrópoles.

Nos últimos anos, repara-se que o transporte público de massa tem sofrido muito com investimentos insuficientes para atender a demanda, investimentos estes fundamentais para o aumento tanto da rede de tráfego, quanto das linhas de ônibus, metrô, trem. Assim, a população residente na RMF, que tem condições econômicas apela para o transporte individual (automóvel particular e motocicletas), enquanto a maior parte se submete as condições precárias dos transportes realizado pelas empresas de ônibus e cooperativas de transporte.

Seis empresas do chamado transporte oficial, denominado regular, disputam os passageiros da RMF, conforme representado no mapa a seguir: Vitória, São Benedito, Fretcar, Via Metro, Penha e São Paulo.

**Mapa 6: Área de atuação das empresas na Região Metropolitana de Fortaleza**



Fonte: Elaborado pelo autor com dados da ARCE (2018)

A Fretcar atende ao setor oeste da RMF, os municípios de São Luís do Curu, Paracuru, Paraipaba e Trairi, considerados integrantes do setor 5. Estes municípios, inseridos na RMF em 2014, não a apresentam nesta área, como uma empresa metropolitana pelo fato de ainda estar em vigor a última licitação para ônibus, realizada em 2009. Vale ressaltar que esta empresa controla também o sistema de transporte metropolitano nos municípios de Pacatuba e de Guaiuba. A empresa Fretcar comprou as linhas da extinta Litorânea e vem ampliando sua rede de atendimento na região metropolitana, em decorrência principalmente das atividades realizadas no Complexo Industrial e Portuário do Pecém, localizado em São Gonçalo do Amarante.

No município de Caucaia, o serviço é prestado pela empresa Vitória, do grupo Guanabara, com um número expressivo de passageiros, chegando a transportar mais de dois milhões de passageiros por mês.

Em Maracanaú, o controle pertence à empresa de ônibus Via Metropolitana (ViaMetro), também ligada ao grupo Guanabara, com atuação nos sistemas metropolitano e intraurbano na cidade de Maracanaú e também na Região Metropolitana do Cariri.

No setor sul da RMF, os serviços são realizados por duas empresas, a Viação Penha e a Viação São Paulo, que atendem o município de Maranguape. Os serviços estão divididos por áreas, atendendo a distância relativamente curta para os padrões da RMF.

No setor leste, chama a atenção a formação de uma grande área exercida pela empresa São Benedito, que controla não apenas algumas cidades, mas as linhas de ônibus que passam pelas BR-116 e CE-040. A empresa São Benedito controla uma ampla área, englobando oito municípios, sendo quatro em cada rodovia, com saídas frequentes de Fortaleza em direção aos municípios de Eusébio, Aquiraz, Pindoretama, Cascavel, pela CE-040, e às cidades de Itaitinga, Horizonte, Pacajus e Chorozinho, na BR-116.

Dentre as empresas metropolitanas de ônibus, apenas a São Benedito possui um terminal rodoviário privado localizado na avenida Domingos Olímpio, nº 184, no bairro José Bonifácio, em Fortaleza. O espaço foi adquirido em 1996, como uma forma de organizar melhor o transporte de passageiros para os municípios metropolitanos, porém, mantendo o sistema regular interurbano na rodoviária Engenheiro João Thomé (SÃO BENEDITO AUTO VIA, 2018; BUSOLOGIA RMF, 2018). Apesar de a empresa São Benedito não possuir a maior frota, como observamos na tabela 9, ela atende a um maior número de municípios.

Três destas empresas estão presentes em ambos os sistemas, no caso, o serviço regular interurbano, que presta este serviço para municípios fora dos limites

metropolitanos, podendo ser próximo ou mesmo distante da RMF. Neste caso, os ônibus que fazem parte do sistema regular interurbano têm destino final fora da RMF, mas, ao passarem por tal região, devem aplicar as regras do sistema interurbano.

**Tabela 11: Quantidade de linhas por empresa operante no sistema metropolitano**

<b>Empresa</b>	<b>Quantidade de Linhas (2014)</b>	<b>Quantidade de Linhas (2015)</b>	<b>Quantidade de Linhas (2016)</b>	<b>Quantidade de Linhas (2017)</b>	<b>Quantidade de Linhas (2018)</b>
Penha	7	8	7	7	7
Fretcar	10	10	12	11	14
São Benedito	16	20	16	16	16
São Paulo	3	3	3	3	3
ViaMetro	14	15	14	15	14
Vitória	22	23	22	23	25
<b>Total Geral</b>	<b>72</b>	<b>79</b>	<b>74</b>	<b>75</b>	<b>79</b>

Fonte: ARCE (2018) Adaptada pelo autor.

No número total de linhas, destaca-se a empresa Vitória, com 25 linhas e o maior número de ônibus entre as empresas metropolitanas, mais de 100 ônibus. Outra empresa com destaque nesse setor é a ViaMetro, que também pertence ao grupo Guanabara e, embora possua um número de 14 linhas, possui um número expressivo de ônibus, visto que atende o município de Maracanaú, com grande população, perfazendo uma média superior a 1 milhão de passageiros/mês, abaixo da empresa Vitória, que chega a mais de 2,4 milhões de passageiros/mês, pois atende a uma grande área territorial e está presente no maior município da RMF, Caucaia, com áreas de expressivo volume populacional e com forte integração com a cidade de Fortaleza.

A empresa São Benedito, que apesar de não possuir a mesma quantidade de ônibus que as duas primeiras (Vitória e ViaMetro), tem números de clientes na média de 500.000 usuários/mês, atende a uma área maior, destacando-se também em número de municípios. Além disso, está presente em áreas pouco rentáveis, como é o caso de alguns distritos, como o de Dourado, em Horizonte, e o de Guanacés, em Cascavel.

O fato de as empresas citadas estarem situadas em áreas cuja integração metropolitana (Ver tabela 7) vai do médio a muito alto mostra o significado destas no atendimento da população da RMF. Outro dado a ser considerado é a frequência do transporte metropolitano na dinâmica diária dos seus usuários. Ao analisar o sistema

como um todo, há algumas diferenças que dependem essencialmente da quantidade de passageiros, demanda, distância, etc.

As empresas que elevaram o número de ônibus estão localizadas na área oeste, onde houve a expansão do CIPP, nas cidades de São Gonçalo do Amarante e de Caucaia, e onde ocorre atualmente o maior dinamismo econômico da RMF.

Nas demais empresas, houve um processo de estabilização no número de linhas oferecidas, visto que o número de passageiros em determinados horários, especialmente dos municípios mais distantes, vem sofrendo com a supressão de horários, entre o fim da manhã e início da tarde, quando a demanda por passageiros geralmente é menor.

Sem contar que praticamente em todos os municípios, pelo menos na questão do transporte metropolitano formal, os usuários sofrem com a formação dos “monopólios de linha” de determinadas áreas, ou seja, uma única empresa controla determinadas áreas na RMF, que, por conta do fluxo de passageiros, deveria pelo menos ter mais opções para atender a essas áreas.

É o caso da região que fica no entorno das rodovias BR-116 e CE-040, onde formou-se um monopólio pertencente à empresa São Benedito Auto Via. Já na BR-222, atualmente ocorre a disputa entre as empresas Vitória e Fretcar, que transportam os passageiros para além dos limites de Caucaia, em ramais também importantes, como os municípios de Pacatuba, Maracanaú, São Gonçalo do Amarante e demais municípios do setor oeste da RMF.

## 5. CONFLITOS E ALIANÇAS: TRANSPORTE OFICIAL *VERSUS* TRANSPORTE ALTERNATIVO

### 5.1. Empresa São Benedito

O percurso Fortaleza-Pacajus possui apenas uma linha de ônibus metropolitano, que, representado pela empresa São Benedito, comanda esta região desde a década de 1960, poucos anos depois da fundação da empresa, na categoria intermunicipal, e, desde 1991, na categoria metropolitano. Apesar do proprietário ser originário do município de Pacajus e ter a sua primeira garagem e posto de atendimento no mesmo município, houve poucas mudanças no seu sistema de transporte.

Primeiro, porque a mesma concentra todas as linhas do setor da BR-116, entre elas a única linha que serve esta região que é a linha Fortaleza-Pacajus-via Horizonte. Durante vários anos, a mesma foi a única fornecedora de serviço de transporte intermunicipal para Fortaleza e esta área da região metropolitana. Isto ocorreu até a chegada das primeiras vans, micro-ônibus e kombis que realizavam o transporte de passageiros, porém de forma ilegal, já que este modelo de transporte no início da década de 1990 e 2000, era ainda considerado fora das especificações autorizadas pelo governo do estado do Ceará.

Durante esta fase, a própria empresa São Benedito, fez questão de utilizar a legislação a seu favor, pois, anteriormente o transporte efetuado por vans e micro-ônibus, era considerado ilegal, o que facilitava o processo de uso da fiscalização para garantir o direito da empresa de ser a única a atuar no setor.

Mesmo com o aumento da demanda de passageiros, não houve uma transferência em grande volume dos usuários para as vans e micro-ônibus. Conforme afirma Pereira Júnior (2005):

[...] O fluxo de passageiros dessa empresa (São Benedito) nas últimas décadas acumulou um aumento de 4.500%, uma vez que, de uma média de 50 passageiros por dia em 1980, a empresa passou a conduzir mais de 2.300 no ano de 2000. (p. 141)

Vale destacar que durante este período, apesar da empresa São Benedito, usar como defesa do monopólio da linha, o cumprimento das obrigações legais e realizar o pagamento de impostos, ao mesmo tempo, a mesma buscava evitar a perda de passageiros do sistema. Como a empresa São Benedito não poderia estar realizando sempre a oferta de transporte, durante as lacunas, os chamados “topiqueiros”, aproveitaram esta brecha

para poder atuar nos momentos em que não havia oferta de transporte pela empresa São Benedito.

Cabe comentar que durante esta fase, houve protestos por parte da classe de topiqueiros, não somente por conta da empresa São Benedito em si, mas na tentativa dos mesmos para serem reconhecidos pelas autoridades governamentais do governo do estado pela regulamentação da categoria. Apenas em 2007, efetivamente a categoria consegue entrar no sistema de transportes, reconhecido pelo governo do estado do Ceará

As áreas de maior adensamento populacional ficam nos municípios de Pacajus e Horizonte, que contam no total com uma população de 141.717 habitantes (IBGE, 2020). São fornecedoras de mão de obra para as empresas que estão presentes nos respectivos municípios e ao longo da rodovia BR-116.

Entretanto, percebemos ainda uma constante mobilidade de trabalhadores na RMF, com a conformação de sistemas diferenciados: enquanto Horizonte se consolida como polo de indústrias, das mais antigas às mais recentes; a cidade de Pacajus, apesar de também possuir indústrias, fortalece a sua função de fornecedor de serviços, especialmente no que diz respeito a atividade comercial, onde o varejo de grande porte, como a loja de eletrodomésticos Magazine Luiza, escolheu o município por ser um importante centro comercial desta região.

Quanto a atividade comercial, o Shopping Center Viramar, no município de Pacajus, inaugurado em dezembro de 2020, já chega com cinema e disponibilizando espaço para várias lojas. Não sabemos ainda como vai se desenvolver este tipo equipamento urbano, presente na capital fortalezense e nos municípios de forte integração à dinâmica metropolitana, mas acreditamos que oferecerá mais opções aos moradores da região.

Outro ponto a ser questionado é a ausência de terminais rodoviários em algumas cidades metropolitanas, como é o caso de Horizonte, que, apesar de ter um fluxo importante com a capital, mesmo após 20 anos de sua integração à RMF, possui apenas uma estação de passagens da empresa São Benedito, adquirida em 2018. Esta é a única empresa que atende em transporte metropolitano a região leste da RMF. Um terminal para ônibus e cooperativas poderia fortalecer a economia dos municípios da região, além de garantir um local para o recebimento de passageiros e melhorar organização do espaço urbano da cidade.

Os municípios de Horizonte e Pacajus possuem uma alta integração metropolitana, marcada por uma média mobilidade urbana, especialmente no sentido para

Fortaleza, devido à ausência de alguns equipamentos nestas cidades, dentre eles: equipamentos culturais, serviços de saúde e educação.

**Mapa 7: Mapa da BR-116 no setor metropolitano**



Fonte: CEARÁ (2010 p. 133)

A empresa São Benedito transporta em média 320.000 passageiros por mês (ARCE, 2019 p. 66 a 68). Apesar de não possuir a maior frota, ela atende vários municípios. Dentre as empresas metropolitanas de ônibus da tabela, é a única que possui um terminal rodoviário privado localizado na avenida Domingos Olímpio, nº 184, no bairro José Bonifácio, em Fortaleza. O espaço foi adquirido em 1996, como uma forma de organizar melhor o transporte de passageiros para os municípios metropolitanos, porém, mantendo o sistema regular interurbano na rodoviária Engenheiro João Thomé (BUSOLOGIA RMF, 2018).

Figura 9: Terminal de embarque e desembarque de passageiros da empresa São Benedito em Fortaleza na avenida Domingos Olímpio.



Cabe destacar que esta empresa é praticamente a única deste setor da zona leste da RMF que possui máquinas que fazem a leitura dos vales-transportes, de forma eletrônica praticamente em todos os ônibus. Por esta característica, e por ser a única empresa de ônibus convencional a atender a área, poderia oferecer um serviço de melhor qualidade. Nos primeiros meses de 2019, a empresa São Benedito moderniza a emissão de passagens e nota fiscal, por meio de máquina da empresa CIELO, ligada ao sistema de cartões de crédito, conectada a um sistema GPS.

A fiscalização é outro dado relevante. Apesar de existirem órgãos responsáveis pela fiscalização dos veículos, percebe-se a falta de fiscais, tanto a nível federal, da ANTT, quanto estadual, da ARCE e do DETRAN-CE, realizando o monitoramento de ônibus e vans. Mesmo outros órgãos, como a Polícia Rodoviária Estadual (PRE), ou a Polícia Rodoviária Federal (PRF), que são órgãos de apoio, dificilmente param os

veículos para fins de fiscalização. A fiscalização percebida durante o trajeto Fortaleza-Horizonte consiste em conferir as passagens, o controle de velocidade e dos horários, principalmente pela empresa de ônibus São Benedito e pelas cooperativas COOTACHE e COTRALP.

Neste caso, a fiscalização não tem poder de polícia, isto é, de fazer com que o sistema funcione de forma correta. Pouquíssimas são as vezes em que membros do sistema de transporte responsáveis pela fiscalização são encontrados realizando esta atividade. Isso é um dos fatores que explica as irregularidades encontradas ao longo do período da pesquisa. Os problemas relativos à infraestrutura rodoviária são os principais motivos para entraves no desenvolvimento do sistema metropolitano.

O que podemos perceber atualmente é um processo de divisão das etapas: de um lado, o Estado fiscaliza, e de outro, as empresas privadas passam a ter cada vez mais espaço para atuação no setor de transportes. Entre o Estado fiscalizador e as empresas privadas de ônibus, está o transporte alternativo, que, inicialmente, atuava em períodos de greves e para suprir a carência de transporte oficial. A partir da década de 1990, o transporte alternativo cresceu, não como um ganho de qualidade, mas como uma forma de ocupação, de trabalho, em uma conjuntura econômica nacional geradora de desemprego (BRASILEIRO *et al.*, 2003).

## **5.2. Transporte alternativo: vilão ou apenas um concorrente?**

O sistema de transporte complementar dos municípios de Horizonte e Pacajus é formado por duas cooperativas no sentido Fortaleza-Pacajus: a Cooperativa dos Motoristas de Transporte Alternativo de Pacajus Ltda. (COTRALP) e a Cooperativa de Transporte Complementar de Horizonte (COOTACHE), que concorrem com a empresa de ônibus e entre si, adotando estratégias para atrair um grupo de passageiros.

A Cooperativa dos Transportes Alternativos do Município de Horizonte (COOTAMH) realiza o roteiro Horizonte-Pacajus, em menor fluxo, mas com uma demanda considerável, especialmente nos dias de feira, em que se comercializa artigos como roupas, calçados e demais utensílios para o lar na cidade de Pacajus.

O transporte alternativo tem seus pontos de parada também regulados pelo DETRAN-CE, com maior vigilância para os veículos que atendem uma grande quantidade de passageiros e se dirigem aos municípios de Caucaia e Maracanaú. Os veículos do setor sul-sudeste, da empresa São Benedito Auto Via, saem do seu terminal

na Domingo Olímpio, e chegando ao centro recebe passageiros em parada na rua Assunção número 308, próximo à Avenida Duque de Caxias. Nesta mesma parada, encontra-se a cooperativa COOTACHE, que também possui como destino final o município de Pacajus.

Em seguida, na rua Jaime Benévolo número 154, encontra-se a parada da cooperativa COTRALP que tem como destino final o município de Pacajus. Cabe comentar que as cooperativas não possuem uma parada própria, diferentemente da São Benedito Auto Via, apenas ocupando o espaço da via e dificultando a vida de quem precisa passar por aquela área, pois, a mesma divide espaço com outra cooperativa no centro da cidade.

Outras cooperativas são encontradas nesta área, na rua Assunção, tais como a COTRAMI, que tem como destino final, o município de Itaitinga e na rua Jaime Benévolo a COTACE, que possui como destino final, a cidade de Cascavel.

É possível apresentar vários questionamentos, sobretudo no que diz respeito à sua qualidade, entretanto, o transporte alternativo é o único meio de que a população de baixa renda dispõe para atender as suas necessidades com agilidade, especialmente no fluxo metropolitano, caracterizado por uma dinâmica incomum, pois apresenta um volume maior de veículos e viagens mais rápidas.

### **5.2.1 Cooperativa dos Motoristas de Transporte Alternativo de Pacajus (Cotralp)**

A Cooperativa dos Motoristas de Transporte Alternativo de Pacajus Ltda. (COTRALP), localizada no município de Pacajus, fazia o roteiro Fortaleza-Horizonte-Pacajus, antes mesmo do período de autorização, em 2007. Entretanto, mesmo sem reconhecimento formal por parte dos órgãos de trânsito, a COTRALP atendia o público proporcionado pelas lacunas deixadas pela empresa de ônibus São Benedito.

**Figura 10: situação dos passageiros da COTRALP no período pré-pandemia**



Segundo dados fornecidos pela própria COTRALP, a cooperativa possui um total de 38 veículos e um total de 119 funcionários para atender a demanda da região. Efetivamente, motoristas e cobradores são os funcionários dos próprios veículos ligados à cooperativa nas suas origens. Na luta pela autorização do transporte alternativo junto aos órgãos públicos, obtiveram a licença e, hoje, são “patrões” dos demais integrantes da cooperativa.

É importante destacar que, para a própria cooperativa, o cooperado é aquele que possui titularidade de proprietário do veículo. Esta foi uma das grandes surpresas, pois, quando falamos em cooperativa, geralmente compreendemos como uma organização de pequenos para concorrer com grandes. No entanto, não é isso que ocorre. O que percebemos ao longo da pesquisa é que os proprietários se unem, mas a responsabilidade de viajar, com o tempo, deixa de ser deles e transferida para outras pessoas, tanto no caso do cobrador, como do motorista.

Cada veículo deve realizar, em média, de três a quatro viagens por dia, no sentido Fortaleza-Pacajus via Horizonte, saindo com intervalos médios de 7 minutos, e obedecer a um cronograma repassado diariamente da central, localizada em Pacajus, para o fiscal de linha, localizado em Fortaleza. O tempo máximo estabelecido para cumprir a rota Fortaleza-Pacajus via Horizonte é de 1h30min, com tolerância de até 20 minutos.

Apesar disso, foi possível perceber que existe uma certa flexibilidade no cumprimento de algumas regras. Isso pôde ser verificado facilmente quando o fiscal informava qual carro deveria sair. Por exemplo, o fiscal pode informar o horário que determinado veículo deva iniciar o deslocamento e o motorista deste veículo pode repassar o horário dessa saída para outro proprietário da cooperativa a qual faz parte.

A COTRALP é coligada a uma federação superior, que atende praticamente a todas as cooperativas do estado do Ceará, a Federação das Cooperativas Unificadas dos Transportes Alternativos do Ceará (FECAUCE).

Em diálogos informais com alguns cooperados obtive a informação de que estes não estavam lutando de forma isolada, mas a partir de uma instituição maior, que representava o interesse da categoria e, mais ainda, junto à Assembleia Legislativa do estado do Ceará, garantindo não só a representatividade, como também a defesa dos interesses da federação e, conseqüentemente, das cooperativas ligadas a mesma.

Quanto à questão do acesso ao leitor de cartão de vale-transporte, a COTRALP informa que vários motivos explicam por que as cooperativas desta área ainda não possuem tal equipamento. Um dos motivos seria o preço de manutenção, elevado para os mesmos, o segundo refere-se à questão de que somente 30% da frota teriam acesso à máquina. Um terceiro motivo seria por parte dos próprios cooperados, pois, o serviço passaria a ser realizado com revisões periódicas, junto à ARCE, fazendo com que houvesse uma maior fiscalização sobre proprietários de veículos, motoristas e cobradores.

Para a COTRALP, a maior dificuldade é o próprio cooperado, que, ao invés de contribuir para o crescimento da entidade, ao tornar-se proprietário de veículo, de parte da cooperativa, acaba tomando decisões que são contrárias às da gestão. Esse é outro dado que chamou a atenção durante a obtenção de informações quando visitei as sedes das cooperativas: a questão de que, muitas vezes, mesmo decisões tomadas por assembleia, ou seja, entre os cooperados, sejam desrespeitadas por parte de um grupo significativo de trabalhadores.

### 5.2.2 Cooperativa de Transporte Alternativo Complementar de Horizonte (Cootache)

A Cooperativa de Transporte Alternativo Complementar de Horizonte (COOTACHE), localizada na avenida Castelo Branco, no centro de Horizonte, faz o mesmo roteiro Fortaleza-Pacajus. Nesta cooperativa, obtive muitas informações, tive acesso ao estatuto e a ata de funcionamento da COOTACHE, também fundada em 2007. Segundo o estatuto, a cooperativa iniciou suas atividades com 32 cooperados, muitos destes, hoje, não estão mais em atividade, ou estão em outras cooperativas de transporte.

A COOTACHE possui atualmente um total de 15 veículos realizando a rota Fortaleza-Pacajus via Horizonte, com 45 funcionários, entre donos de veículos, motoristas e cobradores. Na logística, conta com apenas duas funcionárias, uma que fica responsável pelo controle dos horários via sistema de internet, que fornece localização do carro, horário de saída e chegada em tempo real, além de fazer o monitoramento com relação ao número de viagens que cada carro deve realizar, e uma fiscal na cidade de Horizonte, responsável pelo horário de saída e de chegada, cujo ponto de controle fica na avenida Presidente Castelo Branco, no centro de Horizonte.

**Figura 11: Estado do acolchoamento de um veículo da COOTACHE**



Com relação ao número de viagens realizadas por cada veículo, foi estabelecido a realização de quatro viagens diárias, com uma frequência média de saída a cada 15 minutos entre um veículo e outro. Na COOTACHE, há um número menor de veículos, de funcionários e um tempo de saída com uma frequência maior do que a COTRALP.

Existe uma meta estipulada por parte da ARCE e da COOTACHE: fazer em 1h10min, o roteiro Horizonte-Fortaleza e Fortaleza-Horizonte, deixando o tempo do trajeto a ser percorrido de Horizonte para Pacajus, ao critério do motorista.

As três cooperativas trabalham juntas para aperfeiçoar seus serviços, apesar de funcionarem em alguns pontos em regime de competição. Há, portanto, um “espírito de equipe” entre alguns funcionários que “dividem os passageiros” entre estas cooperativas.

Uma das razões que explicam a existência da disputa é devido à questão financeira, que é uma necessidade de não apenas manter o veículo, mas também de garantir o pagamento ao proprietário do micro-ônibus, o salário do motorista e o do cobrador.

A questão trabalhista é por demais complexa, primeiro porque cooperados e proprietários dos veículos respondem aos processos trabalhistas, e não a cooperativa. Foi comentado informalmente por alguns dos proprietários de veículos, como uma das queixas, que a cooperativa retira tudo o que pode em termos financeiros, mas, quanto à questão trabalhista, sempre os cooperados são os que acabam por responder na justiça do trabalho. Esta realidade foi bastante apontada pelos cooperados, que apresentaram muitas queixas em relação à justiça do trabalho, uma vez que consideram que a responsabilidade deveria ser da cooperativa. Os proprietários dos veículos afirmam que, na prática, quem acaba arcando com os processos junto à justiça do trabalho são eles mesmos, deixando a cooperativa livre destes problemas.

Outro ponto de destaque refere-se à questão do pagamento, pois, como não existe a prática de assalariamento, o ganho é obtido com base na produtividade. Semanalmente, os cooperados, motoristas e cobradores reúnem-se em um dia da semana, geralmente na sexta-feira, contabilizam o apurado e fazem a divisão conforme os ganhos. Nesse cenário, o que chamou a atenção foi a quase total falta de proteção social pelas leis trabalhistas.

As cooperativas conseguiram, através de negociações junto a algumas empresas, o recebimento de vales tradicionais, emitidos pelas próprias cooperativas, que fornecem um talão para empresas e estas repassam para seus funcionários. Este sistema ocorre principalmente em empresas que ficam localizadas no raio de atuação entre as cidades de Pacajus-Itaitinga, realizando o pagamento de vale transporte junto as cooperativas, o que,

de certa maneira, justifica a razão pelas quais estas cooperativas não entram na disputa pelo vale-transporte eletrônico.

### 5.2.3 Cooperativa de Transporte Alternativo do Município de Horizonte (Cootamh)

100

A Cooperativa de Transporte Alternativo do Município de Horizonte fica localizada ao lado da COOTACHE, na avenida Presidente Castelo Branco, em Horizonte. Ela diferencia-se das demais cooperativas de transporte, pois não realiza as viagens para a cidade de Fortaleza, tendo se especializado em viagens para o setor Horizonte-Pacajus, que é relativamente curto, com uma distância inferior a 10 Km e com viagens mais rápidas para serem executadas. É a menor das três cooperativas de transporte, mas que possui alguns números interessantes.

Essa foi uma das primeiras cooperativas da região que trabalhavam originalmente com kombis, no entanto, com a mudança das exigências e a formalização da mesma junto aos órgãos de trânsito, fez com que a mesma passasse a trabalhar com os micro ônibus. Sempre a cooperativa teve sua atuação ligada a esse trecho e fortalecida principalmente devido à própria dinâmica de movimento intenso entre os municípios de Horizonte e Pacajus.

São ao todo 15 veículos, o mesmo observado na cooperativa COOTACHE, só que, por realizar um percurso menor, o tempo também é reduzido. Como o tráfego entre os municípios de Horizonte-Pacajus tem forte concorrência, a cooperativa estabelece um tempo de saída com intervalos de 15 minutos, porém, ao se observar a prática, vê-se que nem sempre esse cronograma é cumprido. Isso ocorre devido ao fato do roteiro ser curto e, às vezes, o número de passageiros não ser convidativo para iniciar o trajeto. Geralmente, os motoristas esperam a lotação dos carros, ou, pelo menos, lotar esse micro-ônibus com uma quantidade de passageiros que seja rentável.

É importante comentar que a COOTAHM não é muito requisitada durante a semana, exceto nos momentos em que os carros estão de saída e não há nem ônibus ou micro-ônibus da concorrência para o atendimento, ou ainda nos dias de feira, seja no município de Horizonte em que ocorre a feira nos dias de sábado ou no município de Pacajus, em que ocorre a feira no dia de domingo.

A cooperativa possui ao todo 49 funcionários entre proprietários de veículos, motoristas, cobradores e secretária, não possuindo fiscal de linha. Por estar em um roteiro curto e com viagens mais rápidas, o início do seu funcionamento tende a ser mais tarde

do que a empresa São Benedito e as cooperativas COTRALP e COOTACHE, começando suas atividades a partir das 6h da manhã e finalizando às 17h.

Quanto à questão da máquina leitora de cartões de vale-transporte eletrônico, obtive a informação em conversa informal com o secretário da COOTAMH que tem esperança no atendimento desta demanda, já que seria vantajoso para todos. Na mesma conversa, percebi a insatisfação por parte deste funcionário ao relatar que se trata de uma injustiça o fato de uma única empresa obter o direito ou concessão pelo vale-transporte, de ofertar a seus passageiros a opção de realizar o pagamento através de vale-transporte enquanto as demais cooperativas ficam restritas a receber de seus passageiros ou clientes o pagamento em dinheiro.

Basicamente as três cooperativas que atuam nos municípios de Horizonte-Pacajus, COTRALP, COOTACHE e COOTAMH, trabalham na perspectiva de garantir o funcionamento do sistema junto às autoridades de trânsito e participam de licitações públicas no que diz respeito à categoria. No ambiente de trabalho, muitos trabalhadores cotidianos, os motoristas e os cobradores, não se veem como membros das respectivas cooperativas, classificando como “membros da cooperativa” apenas as lideranças e proprietários de veículos. Na verdade, o que foi constatado é que, em sua maioria, os trabalhadores consideram-se “empregados” dos “donos dos veículos” que trafegam pelo percurso.

No sistema metropolitano, durante as viagens, observou-se que ainda existe uma grande necessidade dos cobradores. No caso observado pela pesquisa, que foi o sistema de transporte alternativo dos municípios de Horizonte-Pacajus, isso não se mostra diferente.

Brasileiro *et al.* (2003) explicam como se dão as relações no sistema de transportes, mostrando a sua complexidade:

A dependência congênita entre os transportadores e os governos (própria de etapas primitivas de desenvolvimento capitalista) dá lugar à constituição de um setor totalmente impregnado de características classicamente catalogadas de “extra econômicas”: grupo de poder, lobby, sindicato, corporação, clientela política. Ou seja, de uma lógica na qual não operaria a racionalidade - justamente o elemento que deveria reinar na produção capitalista. Ainda que tenham a mesma origem, os empresários brasileiros do transporte tenderam a superar tais lógicas, embora elas possam reaparecer, e tentaram transformar o corporativismo em profissionalidade (p. 37, grifos do autor).

Nas cooperativas de transporte alternativo, percebeu-se a presença ou materialização desse fato por meio do comportamento profissional por parte de alguns

profissionais que trabalham na COTRALP, na qual a ideia por parte da dos dirigentes não é a de que seja uma cooperativa de transportes, mas sim uma empresa de transportes.

### **5.3. Impactos da pandemia do coronavírus no sistema de transporte rodoviário metropolitano – eixo Fortaleza-Horizonte-Pacajus**

102

A pandemia do novo Coronavírus (COVID-19), provocou crises diretamente em vários setores da cadeia econômica, como é o caso do setor do transporte público. Sabemos que tais decisões foram tomadas com base em decisões polêmicas do ponto de vista econômico, mas levando em consideração o quadro do número de casos de Covid-19 no estado do Ceará, especialmente em regiões de grande concentração populacional, como é o caso da cidade de Fortaleza e sua região metropolitana.

O transporte metropolitano foi enormemente impactado, pois, na prática, a política de fechamento de serviços não-essenciais e escolas, afetou diretamente a categoria com a restrição de circulação desses transportes durante a fase crítica, entre os meses de março e maio de 2020, prejudicando o setor e boa parte dos trabalhadores que realizavam suas atividades fora dos limites do seu município de origem.

No estado do Ceará, a restrição do transporte metropolitano, a partir da publicação do decreto número 33.519/2020 para redução da circulação do vírus no estado, trouxe forte impacto no serviço de transporte intermunicipal e metropolitano de passageiros em todas as categorias, regular e complementar.

A lei descrita reduziu a circulação de ônibus e micro-ônibus, por um período de mais de 100 dias, ocasionando uma crise no setor, não que o mesmo já não estivesse em dificuldades, mas com a restrição, mostrou a verdadeira face do problema do setor de transporte no estado do Ceará, especialmente na RMF.

Cabe lembrar que o transporte municipal apesar de ter sido mantido, houve redução significativa no número de ônibus e micro-ônibus da frota de Fortaleza. Os sistemas metropolitano e o intermunicipal foram os que mais sentiram a queda do número de passageiros, devido a restrição, tanto no que diz respeito a movimentação quanto ao número total de passageiros circulando, deixando milhares de usuários sem transporte.

O transporte público passa por um momento crítico, com a queda da demanda, em virtude da adoção de medidas para garantir o isolamento, afetando a sustentabilidade do serviço de transporte, tendo em vista que parte substancial da receita é composta,

principalmente pela tarifa paga pelos passageiros. (SOUSA JÚNIOR; AZEVEDO FILHO, 2020).

Durante a crise do coronavírus, várias pesquisas foram realizadas na tentativa de compreender os impactos nos mais diversos setores. Dentre os setores analisados, o transporte público foi o mais impactado pela pandemia, com redução expressiva de passageiros. (SOUSA JÚNIOR; AZEVEDO FILHO, 2020)

Os órgãos gestores de transporte público, como é o caso da ARCE, terão desafios para garantir a sustentabilidade do serviço devido à queda da demanda, combinado com o aumento do desemprego, dificuldades enfrentadas pelas empresas, além de outros impactos.

## COOTACHE

Para a cooperativa de transporte COOTACHE, a cooperativa sentiu e muito o impacto da redução do número total de passageiros, muito embora, os mesmos não saibam mensurar de que quantidade foi essa perda, mas foi significativa especialmente durante o período de proibição do transporte rodar entre os meses de março a maio. Para completar, a cooperativa percebeu uma queda significativa mesmo após o retorno das atividades laborais, tanto que determinados horários foram suprimidos para poder adequar à nova realidade com um número menor de passageiros.

Destaca-se ainda que durante a proibição imposta pelo governo do estado do Ceará, motoristas e cobradores da COOTACHE, não obtiveram nenhuma ajuda para poder garantir o seu sustento durante a paralisação. Outro dado significativo foi a perda real de seus ganhos, que continua distante do período pré-pandemia. Para a cooperativa, já estava difícil de manter os carros rodando antes do Coronavírus, e ficou ainda mais complicado, com a queda no número de passageiros.

Com relação à questão dos trabalhadores e da frota, a cooperativa afirma que não houve nem desligamento, nem redução no número total de veículos, o que houve foi uma readequação, para que todos continuassem rodando. A cooperativa afirma que a pandemia complicou esta organização, pois, com a redução no número de passageiros, o número de viagens ficou menor, no entanto não houve desligamento de trabalhadores da cooperativa, nem redução da frota.

Outro tópico, foi a questão da contaminação de funcionários com a COVID-19, mas a cooperativa não consegue avaliar, pois, os mesmos não informaram à direção se foram ou não contaminados.

Os impactos observados com maior intensidade foram a redução do número de passageiros e dos ganhos tanto pela cooperativa, como pelo lado dos cooperados.

104

## COOTAMH

A COOTAMH sentiu a redução especialmente nos fins de semana, momento em que é mais requisitada em razão da realização da feira de Horizonte, no sábado e de Pacajus, no domingo. A redução tornou-se significativa durante a paralisação e não foi restabelecida no mesmo ritmo após a liberação das atividades laborais.

Uma das alternativas da cooperativa para que motoristas e cobradores não fossem impactados em seus ganhos, foi manter a rota funcionando, mesmo com o fluxo baixo de passageiros, aproveitando as viagens que são curtas.

Se houve desligamento de funcionários ou redução da frota, a cooperativa não observou tais fenômenos.

Com relação a questão da contaminação pela COVID-19, dois motoristas foram contaminados no início. Durante a conversa informal, o secretário da cooperativa, comentou informalmente que a Prefeitura Municipal de Horizonte, por meio da Secretaria de Saúde, vem apoiando os motoristas e cobradores, levando em consideração que é uma atividade de risco para a saúde.

Dentre os impactos negativos, os de maior intensidade foram a redução no número de passageiros e a diminuição dos ganhos tanto para a cooperativa, quanto para os trabalhadores.

## COTRALP

O presidente da COTRALP que a cooperativa sentiu muito a redução no número de passageiros especialmente durante o período de paralisação, entre os meses de março a maio. O mesmo afirma que ainda hoje, a evolução de passageiros está longe de ter a mesma capacidade do período pré-pandemia.

Os motoristas e cobradores não receberam nenhum apoio e tiveram que paralisar e esperar alguma resposta por parte do governo do estado do Ceará. No entanto não houve desligamento de funcionários e quando possível a frota de micro-ônibus fse manteve com dificuldade diante do baixo número de passageiros.

Como as outras cooperativas, o mesmo respondeu que não saberia quantificar o número total de funcionários que contraíram a doença, mas comentou que pegou a doença no início, mesmo sendo assintomático.

Os impactos negativos registrados foram os mesmos registrados pelas outras cooperativas: redução no número total de passageiros e dos ganhos tanto pela cooperativa, quanto pelos trabalhadores.

## SÃO BENEDITO

A empresa São Benedito foi consultada para saber como a mesma passou a situação da pandemia do coronavírus e segundo a assessoria jurídica, a mesma teve as mesmas dificuldades encontradas nas cooperativas pesquisadas anteriormente. Sobre o aspecto da pandemia a empresa avaliou que o setor como um todo teve uma queda no número de passageiros, levando a empresa a tomar medidas de redução tanto de funcionários, quanto no número total de ônibus.

Sobre alternativas para manter os funcionários trabalhando a empresa não teve outro caminho a não ser demitir funcionários, especialmente cobradores. Outras alternativas ao mesmo tempo foram buscadas para manter os funcionários trabalhando, como: manter o motorista rodando mesmo durante a restrição, nos 30% permitido pelo governo do estado do Ceará, outros, trabalhando em home-office, mas durante a fase de 18/03 a 30/06, a empresa não escondeu que houve muita insegurança em relação a manter os contratos de trabalho, tanto que houve demissões.

Ocorreu desligamento de funcionários e diminuição significativa da frota da empresa São Benedito, principalmente à medida em que os horários de ônibus rodando foram reduzidos. A empresa afirma ainda que houve insegurança financeira por conta das ações tomadas pelo governo do estado do Ceará.

Com relação a funcionários que contraíram COVID-19, a empresa respondeu que sim, principalmente na fase inicial de contaminação entre os meses de março a junho de 2020, mas que não tinha como mensurar a quantidade. Foi registrado um óbito, de um antigo funcionário da empresa.

Dentre os impactos negativos os de maior intensidade foram a forte redução no número de passageiros, no número de funcionários e nos ganhos para ambos os lados (empresa e funcionários), além do problema de contaminação por COVID-19.

## 6. CONSIDERAÇÕES FINAIS

O crescimento da cidade de Fortaleza e sua região metropolitana complexifica o sistema de transporte urbano, uma vez que se percebe, e de maneira cada vez mais frequente, o aumento das vias congestionadas associado. Tal problema está presente não apenas na capital cearense, como também em outras cidades do país e desdobra-se em transtornos como, por exemplo, poluição, falta de fluidez no trânsito e estresse de passageiros e trabalhadores do setor.

Nesse cenário, a utilização do transporte público poderia ser adotada como alternativa para sanar a situação. Essa medida poderia contribuir não apenas para a redução do tráfego de veículos individuais, como também ajudaria a diminuir os índices de poluição ambiental.

Quando a população conseguir identificar os benefícios de um serviço de transporte público com qualidade nas regiões metropolitanas, pode abrir mão dos carros particulares. Nesse sentido, a pesquisa identifica atributos qualitativos e suas consequências no grau de satisfação.

Primeiramente, buscou-se analisar e entender a dinâmica do sistema de transporte metropolitano, em especial, no trecho entre as cidades de Fortaleza-Horizonte-Pacajus, que passou por um processo de crescimento expressivo, causado pela implantação de indústrias nas décadas de 1980 e 1990. Ainda assim, foi no início dos anos 2000 que se percebeu efetivamente o papel das duas cidades no contexto metropolitano, uma vez que foi neste período que elas foram elevadas à categoria de cidades metropolitanas.

Durante o período compreendido entre 1980 e 1990, as cidades receberam investimentos ligados ao setor industrial por dois fatores básicos: o primeiro deles constituiu-se na isenção fiscal, garantida para aqueles que desejassem instalar suas plantas industriais; a segunda condição apresentada era a presença crescente de pessoas migrantes oriundas de outros municípios que, representava mão de obra para ser utilizada pelas indústrias recém-instaladas com salários baixíssimos, se comparado com as matrizes, mas que foram importantes fatores para a atração de investimentos (PEREIRA JÚNIOR, 2005).

No decorrer do desenvolvimento da pesquisa, verificou-se que o processo de industrialização trouxe para a região sul-sudeste da RMF crescimento econômico para as empresas e maior dinamismo econômico para o estado do Ceará. Entretanto, os benefícios

originados a partir desse crescimento econômico não foram sentidos no que se refere ao processo de organização do sistema de transportes, principalmente no quesito qualidade do transporte e do trabalho, tendo em vista a forma rígida do seu processo de organização.

A pesquisa permitiu observar as relações de trabalho no sistema de transporte alternativo, com pouca proteção social e em que parte integrante de motoristas e de cobradores sequer se identificam com as cooperativas, pois, para muitos, o verdadeiro sentido é o trabalho para o proprietário e não para a cooperativa.

Analisando, o serviço prestado pela companhia de ônibus São Benedito, que está presente nesta área desde a sua origem como empresa, ficou claro um volume de passageiros menor do que outras empresas, que atendem a municípios mais populoso, como a Vitória e ViaMetro, ligadas ao grupo Guanabara. Nesse sentido, as informações obtidas permitiram identificar os problemas que enfrentam os passageiros do serviço de transporte público por ônibus e explicam parte da insatisfação com o sistema metropolitano. Podemos destacar os seguintes pontos: atendimento ao público (passageiro); informações sobre o meio de transporte; serviço de transporte público; estrutura das paradas de ônibus e ambiente dos pontos estabelecidos para as paradas.

Portanto, os atributos qualitativos e seus respectivos fatores identificados por este estudo também podem colaborar para subsidiar a administração pública na elaboração de planejamentos e licitações, além de conter informações relevantes sobre os prestadores dos serviços de transporte coletivo interessados em garantir qualidade.

O estudo revelaria a importância da opinião dos usuários do serviço de transporte público metropolitano, bem como as contribuições que surgiriam após a identificação dos atributos que explicariam o grau de satisfação dos mesmos, no entanto, a pandemia do novo coronavírus, impediu a realização dessa etapa da pesquisa.

A relevância desta pesquisa também pode ser percebida para os usuários do transporte coletivo de Horizonte e Pacajus, os quais devem ser considerados pelos poderes públicos dos municípios, do estado do Ceará, tendo em vista que a gestão do sistema de transporte público metropolitano cabe a este ente federado, à empresa e às cooperativas de transporte, além dos órgãos de trânsito, como o DETRAN-CE e a ARCE. Os poderes públicos devem garantir uma satisfação maior dos usuários e, ao mesmo tempo, colaborar para elevar a qualidade do serviço prestado.

Esta pesquisa apresenta algumas sugestões de ações que poderiam ser implementadas pelos governos locais visando aumentar a qualidade da oferta do serviço de transporte metropolitano. É necessária, por parte das prefeituras, uma oferta de pontos

de ônibus de forma a atender de modo mais adequado aos usuários que, muitas vezes passam por situações como esperar o transporte em pé e sem muitas informações sobre o trajeto da empresa e cooperativas que realizam o percurso para o município de Fortaleza e cidades vizinhas.

Outras ações podem ser realizadas através da aplicação de cartazes ou placas indicando os horários de circulação e o trajeto percorrido em cada linha oferecida pelo ônibus e as cooperativas, tanto na parte interna dos veículos, como em paradas estratégicas de ônibus, assim como a criação de um *website* e aplicativo móvel específico, informando tais horários.

Com base num ponto de insatisfação obtido através da análise da pesquisa, sugiro que o poder público estadual examine o real custo de cada linha. Também é necessário investir recursos públicos, na melhoria da estrutura física das paradas de ônibus nos municípios pesquisados.

Este estudo configura-se como ferramenta de informações para um processo de melhorias no transporte coletivo metropolitano das cidades de Horizonte e Pacajus, visando garantir aumento da qualidade de vida e de mobilidade da população, de forma que satisfaça usuários, trabalhadores, cooperativas de transporte e empresa de ônibus metropolitano.

Uma das limitações do estudo foi a dificuldade de generalizar os resultados, tendo em vista que a pesquisa se restringiu ao trecho metropolitano da BR-116, especificamente os municípios de Horizonte e Pacajus e a um único meio de transporte coletivo: o ônibus e o micro-ônibus. Além disso, o estudo teve uma amostra não probabilística, não permitindo conclusões definitivas.

Para pesquisas futuras, recomenda-se reaplicar a metodologia inicialmente planejada, com amostras de usuários de serviços de transporte coletivo de outras cidades, ou seja, utilizando informações de usuários de outros meios de transporte, como táxi, trem, metrô. Também existe a possibilidade de confrontar informações identificadas por este estudo com outros trabalhos semelhantes, envolvendo o transporte metropolitano em diferentes áreas da RMF.

## REFERÊNCIAS

- ACCIOLY, Vera Mamede; NOGUEIRA, Cleiton Marinho Lima. **Mobilidade e Metropolização**: o caso da região metropolitana de Fortaleza. Disponível em: <http://www.redalyc.org/pdf/4517/451744820338.pdf>. Acesso em: 28 dez. 2017.
- AMORA, Zenilde Baima. O espaço urbano cearense: breves considerações. *In*: AMORA, Zenilde Baima. (org.). **O Ceará**: enfoques geográficos. Fortaleza: Funece, 1999.
- ÂNTICO, Cláudia. **Deslocamentos pendulares na região metropolitana de São Paulo**. Disponível em: [http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0102-88392005000400007](http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0102-88392005000400007). Acesso em: 26 dez. 2017.
- ARAGÃO, Thêmis Amorim. **Influência das políticas habitacionais na construção do espaço urbano metropolitano de Fortaleza**: história e perspectivas. Rio de Janeiro, UFRJ, 2010.
- ARAÚJO, Ana Maria Matos. **Mobilidade da população no espaço metropolitano**: o caso Pecém. Fortaleza: UECE, 2002.
- AZEVEDO, Sérgio; ANDRADE, Luis Aureliano G. de. **Habitação e poder**: da Fundação da Casa Popular ao Banco Nacional de Habitação. Rio de Janeiro: Zahar Editores. 1982.
- AZEVEDO FILHO, Mário Ângelo Nunes de. **Análise do processo de planejamento dos transportes como contribuição para a mobilidade urbana sustentável**. São Carlos, USP, 2012.
- BERNAL, Maria Cleide Carlos. **A Metrópole Emergente**: a ação do capital imobiliário na estruturação urbana de Fortaleza. Fortaleza: UFC/ Banco do Nordeste do Brasil, 2004.
- BORGES, Felipe da Rocha. **Expansão metropolitana de Fortaleza e a produção do espaço do Pecém – São Gonçalo do Amarante – Ce**. Fortaleza, UFC, 2014.
- BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. Brasília, DF: Senado Federal, 1988.
- BRASIL. **Lei complementar nº 14, de 8 de junho de 1973**. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/lcp/lcp14.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/lcp/lcp14.htm). Acesso em: 11 fev. 2021.
- BRASIL. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE. **Divisão do Brasil em regiões funcionais urbanas**. Rio de Janeiro: IBGE, 1972.
- BRASILEIRO, Anísio; HENRY, Etienne (org.). **Viação Ilimitada**: Ônibus das cidades brasileiras. São Paulo, Cultura Editores Associados, 2003.
- BRUNO, Artur; FARIAS, Airton de; ANDRADE, Demetério. **Os sete pecados capitais do Cambéba**. Fortaleza: Editora Expressão Gráfica, 2002.
- BUSOLOGIA RMF. Disponível em: 17/02/2018  
[http://rmfbusologia.blogspot.com/2018/01/as-linhas-de-onibus-metropolitanas-em\\_17.html](http://rmfbusologia.blogspot.com/2018/01/as-linhas-de-onibus-metropolitanas-em_17.html).

Acesso em: 27 fev. 2021.

CARVALHO, Keane Barroso de; AMORA, Zenilde Baima. Distritos industriais: algumas considerações conceituais e aplicabilidade no contexto cearense. *In*: CARVALHO, Keane Barroso de; AMORA, Zenilde Baima. **Cenários geográficos: reflexões e enfoques**. 1. ed. Fortaleza: EdUECE, p. 43-86, 2009.

CASTELLS, Manuel. **A sociedade em rede**. Tradução Roneide Venancio Majer. 6.ed. São Paulo: Paz e Terra, 1999.

CEARÁ. **Relatório Final do Modelo de Organização do Transporte Metropolitano**. Fortaleza, ARCE, 2010.

CEARÁ. **Lei Complementar nº 144, de 04 de setembro de 2014**. Altera o item 1, do inciso I do Art.1º, bem como o item 2, do inciso II do Art.1º da Lei Complementar nº 3, de 26 de junho de 1995, alterada pela Lei Complementar nº 18, de 29 de dezembro de 1999, com alteração posterior pela Lei Complementar nº 78, de 26 de junho de 2009. Disponível em [https://www.cidades.ce.gov.br/wpcontent/uploads/sites/12/2013/01/Lei\\_Complementar\\_Nº\\_144\\_de\\_04\\_de\\_setembro\\_de\\_2014.pdf](https://www.cidades.ce.gov.br/wpcontent/uploads/sites/12/2013/01/Lei_Complementar_Nº_144_de_04_de_setembro_de_2014.pdf). Acesso em: 12 fev. 2021.

CEARÁ. Lei 13.094, de 12 de janeiro de 2001. Dispõe sobre o sistema de Transporte Rodoviário Intermunicipal de passageiros do estado do Ceará e dá outras providências. Capítulo VIII Art. 63 §1º Disponível em <https://www.arce.ce.gov.br/wp-content/uploads/sites/53/2001/01/leiestadual-13.094.pdf>. Acesso em: 17 fev. 2021.

CEARÁ. **Anuário Sistema de transportes rodoviário de passageiros do Ceará (2014)**. Fortaleza, ARCE, 2015.

CEARÁ. **Anuário Sistema de transportes rodoviário de passageiros do Ceará (2018)**. Fortaleza, ARCE, 2019.

CEARÁ. **Anuário estatístico do Ceará. Fortaleza, IPECE, 2017**. Disponível em: <http://www2.ipece.ce.gov.br/publicacoes/anuario/anuario2017/territorio/posicao.htm>. Acesso em: 22 fev. 2021.

CEARÁ. **Caderno Regional Grande Fortaleza**. Fortaleza, SEPLAG, 2019. Disponível em: <https://www.seplag.ce.gov.br/wp-content/uploads/sites/14/2019/Caderno-GrandeFortaleza.pdf>. Acesso em: 03 mar. 2021.

COSTA, Maria Clelia Lustosa. **Cidade 2000: expansão urbana e segregação espacial em Fortaleza**. São Paulo: USP, 1988.

COSTA, Maria Clélia Lustosa; DANTAS, Eustógio Wanderley Correia. **Vulnerabilidade socioambiental na região metropolitana de Fortaleza**. Fortaleza: UFC, 2009.

COSTA, Maria Clelia Lustosa; PEQUENO, Renato. **Fortaleza: transformações na ordem urbana**. Rio de Janeiro, Letra Capital: Observatório das Metrôpoles, 2015.

COSTA, Maria Clelia Lustosa; PEQUENO, Renato; PINHEIRO, Valéria. **Fortaleza: os**

impactos

da copa do mundo 2014. Fortaleza: Expressão Gráfica Editora, 2015.

CUNHA, José Marcos Pinto da. *et al.* **Expansão Metropolitana, Mobilidade Espacial e Segregação nos anos 90: o caso da RM de Campinas.** Disponível em: [http://www.nepo.unicamp.br/publicacoes/livros/vulnerabilidade/arquivos/arquivos/vulnerab\\_cap\\_12\\_pgs\\_337\\_364.pdf](http://www.nepo.unicamp.br/publicacoes/livros/vulnerabilidade/arquivos/arquivos/vulnerab_cap_12_pgs_337_364.pdf). Acesso em: 26 dez. 2017.

CUNHA, Renata Porto Carneiro da. **Avaliação crítica do processo de elaboração dos projetos e planos de transporte público para Fortaleza.** Fortaleza: UFC, 2015.

DIÓGENES, Beatriz Helena Nogueira. **Dinâmicas urbanas recentes da área metropolitana de Fortaleza.** São Paulo: USP, 2012.

FRANÇA, Cristiane Ferreira de Souza. **Acessibilidade e direito à cidade: estudo sobre a mobilidade espacial urbana dos moradores do bairro Bom Jardim, Fortaleza - Ceará.** Fortaleza: UECE, 2011.

GARSON, Sol. **Regiões metropolitanas: por que não cooperam?** Rio de Janeiro: Letra Capital: Observatório das Metrôpoles; Belo Horizonte, MG: PUC, 2009.

GOMIDE, Alexandre de Ávila. **Transporte urbano e inclusão social: elementos para políticas públicas.** Brasília, IPEA, 2003.

GOMIDE. **Agenda governamental e o processo de políticas públicas: o projeto de lei de diretrizes da política nacional de mobilidade urbana.** Brasília, IPEA, 2008.

GOUVÊA, Ronaldo Guimarães. **A Questão Metropolitana no Brasil.** Rio de Janeiro: Editora FGV, 2005.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Estimativas da população residente no Brasil e unidades da federação – IBGE, 2020.** Disponível em: [https://ftp.ibge.gov.br/Estimativas\\_de\\_Populacao/Estimativas\\_2020/estimativa\\_dou\\_2020.pdf](https://ftp.ibge.gov.br/Estimativas_de_Populacao/Estimativas_2020/estimativa_dou_2020.pdf). Acesso em: 26 dez. 2017.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Regiões de influência das cidades, 2007 - regic. IBGE, 2008.** Disponível em: <https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/livros/liv40677.pdf>. Acesso em: 27 mar. 2019.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Regiões de influência das cidades, 2018 - REGIC. IBGE, 2020.** Disponível em: <https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/livros/liv101728.pdf>. Acesso em: 27 fev.2021.

JOAQUIM, Francielen Rose. **Plano de Metas e as consequências na industrialização brasileira.** Monografia (Graduação em Ciências Econômicas) - Universidade Federal de Santa Catarina. Disponível em: <http://tcc.bu.ufsc.br/Economia291906.pdf>. Acesso em: 27 fev. 2020.

LIBARDI, Rafaela. **Mobilidade urbana frente à complexidade urbana.** EURE, Curitiba, v. 40 n.121, p. 273-276, Set. 2014.

MENDES, Marília Colares. **Metropolização e Indústria: maranguape no contexto da Região Metropolitana de Fortaleza-CE**. Fortaleza, UECE, 2006.

NOGUEIRA, Paulo Massey Saraiva. Teoria da crise e produção capitalista do espaço: a contribuição de David Harvey. *In*: NOGUEIRA, Paulo Massey Saraiva. **Cenários geográficos: reflexões e enfoques**. 1.ed. Fortaleza: EdUECE, p. 19-41, 2009.

OJIMA, Ricardo; JÚNIOR, Eduardo Marandola. **Mobilidade populacional e um novo significado para as cidades: dispersão urbana e reflexiva na dinâmica regional não metropolitana**. Disponível em: <http://www.rbeur.anpur.org.br/rbeur/article/view/4104>. Acesso em: 26 dez. 2017.

PEREIRA, Henrique Moraes; FURTADO, Rafael Bernardo Alves. **Dinâmica urbano-regional: rede urbana e suas interfaces**. Brasília: IPEA, 2011.

PEREIRA JÚNIOR, Edilson. **A alteração sócio espacial gerada pelo advento da indústria nos municípios de Horizonte e Pacajus – Ce**. Fortaleza: UECE, 1999.

PEREIRA JÚNIOR, Edilson. Dinâmicas Industriais e Urbanização no Nordeste do Brasil. MERCATOR, Fortaleza, v. 14 n. 4, p. 63-81, Dez. 2015.

PEREIRA JÚNIOR, Edilson. **Industrialização e reestruturação do espaço metropolitano: reflexões sobre o caso de Horizonte-Pacajus (CE)**. Fortaleza: Eduece, 2005.

PEREIRA JÚNIOR, Edilson. **O processo de industrialização e as novas articulações Cidade – Urbano – Região**. Disponível em: <http://www.observatoriogeograficoamericalatina.org.mx/egal12/Geografiasocioeconomica/Geografiaindustrial/33.pdf>. Acesso em: 14 jan. 2018.

PEREIRA JÚNIOR, Edilson. **Território e Economia Política – Uma abordagem a partir do novo processo de industrialização no Ceará**. Presidente Prudente: UNESP, 2011.

PERO, Valéria; STEFANELLI, Victor. A Questão da mobilidade urbana nas metrópoles brasileiras. **Rev. econ. contemp.**, Rio de Janeiro, v. 19, n. 3, p. 366-402, dez. 2015. Disponível em: [http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S1415-98482015000300366&lng=pt&nrm=iso](http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1415-98482015000300366&lng=pt&nrm=iso). Acesso em 25 fev. 2021.

PONTES, Taís Furtado. **Avaliação da Mobilidade Urbana na Área Metropolitana de Brasília**. Brasília, UnB, 2010.

RESENDE, Ubiratan Pereira de. **As contradições e os desafios da mobilidade urbana de Goiânia no contexto de sua Região Metropolitana**. Goiânia: UFG, 2017.

SANTANA, Joseval M. Mobilidade urbana e a pobreza da cidadania. *Ambivalências*, Alagoas, v. 2 n. 4, p. 214-229, Jul./Dez., 2014.

SANTOS, Milton. **Metamorfoses do espaço habitado, fundamentos Teórico e metodológico da geografia**. São Paulo: Hucitec, 1988.

SANTOS, Milton. **A Natureza do Espaço**: técnica e tempo, razão e emoção. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2006.

SCARINGELLA, Roberto Salvador. **A crise da mobilidade urbana em São Paulo**.

Disponível em: [http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0102-](http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0102-88392001000100007)

88392001000100007 Acesso em: 25 dez. 2017.

SILVA, José Borzacchiello da. Características gerais da Região Metropolitana de Fortaleza (RMF). *In*: COSTA, Maria Clélia Lustosa; DANTAS, Eustógio Wanderley Correia (org.).

**Vulnerabilidade Socioambiental na Região Metropolitana de Fortaleza**. Fortaleza: Edições UFC, 2009.

TELES, Glauciana Alves. **Dinâmicas metropolitanas contemporâneas**: Caucaia na Região Metropolitana de Fortaleza. Tese (Doutorado em Geografia) – Universidade Estadual do Ceará, 2005.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara de. **Congestionamento no trânsito e financiamento da mobilidade – avaliação dos estudos no Brasil e das perspectivas metodológicas**. São Paulo, ANTP, 2014.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara de. CARVALHO, Carlos Henrique Ribeiro de; PEREIRA, Rafael Henrique Moraes. **Transporte e mobilidade urbana**. Brasília, CEPAL/IPEA, 2011.