



REVISTA
Casa da

ISSN 1516-7712

GEOGRAFIA
de Sobral

A GÊNESE DO COMPLEXO INDUSTRIAL E PORTUÁRIO DO PECÉM - CIPP NAS POLÍTICAS DE INDUSTRIALIZAÇÃO CEARENSE E A DINÂMICA NA PRODUÇÃO DO ESPAÇO METROPOLITANO¹

**The genesis of the industrial and port complex of PECÉM - CIPP in policy of cearense industrialization
and its role in the dynamics and production of the metropolitan space**

**La génesis del complejo industrial y portuario PECÉM - CIPP en las políticas de industrialización
cearense y la dinámica en la producción del espacio metropolitano**

Glauciana Alves Teles²
Zenilde Baima Amora³

RESUMO

Com o aprofundamento das relações capitalistas e sua apreensão, sobretudo na esfera da circulação, as áreas portuárias merecem destaque em virtude da dinâmica que assumem na economia mundial. São nessas áreas onde se realiza a integração da economia mundo por meio das trocas que se estabelece entre portos. Nos países de industrialização recente, os portos tem ganhado cada vez mais expressão associados às áreas industriais próximas que abrigam plantas industriais dependentes do porto, a exemplo das siderurgias e petroquímicas. Essa relação, entretanto, já é bastante antiga em países europeus cujo processo de industrialização teve seu marco no século XVII. No Brasil, a expressão “complexo industrial e portuário” ganhou destaque somente no século XX, quando as áreas portuárias passam a ter relações com as indústrias de base assentada em suas proximidades, mantendo com esta uma relação de dependência. No Ceará, o Complexo Industrial e Portuário do Pecém vem ganhando destaque no contexto recente de industrialização deste Estado com a implantação e funcionamento de indústrias que estão na dependência do porto, a exemplo da Companhia Siderúrgica do Pecém – CSP e as termelétricas do grupo Eneva. Desse modo indaga-se: qual o papel do CIPP no processo de industrialização recente e produção do espaço no Ceará e do Brasil? Que novos elementos o CIPP insere aos conteúdos da produção do espaço cearense e metropolitano? O objetivo geral desse artigo foi estabelecer um breve histórico sobre a gênese do CIPP no contexto recente das políticas públicas e investimentos privados relacionados à atividade industrial e seus os desdobramentos na produção do espaço cearense e metropolitano.

¹ Esse artigo integra as reflexões que compõem a Tese de Doutorado intitulada: Mobilidade, Trabalho e Interações sócioespaciais: o Complexo Industrial e Portuário do Pecém no contexto da Região Metropolitana de Fortaleza, de nossa autoria e sob a orientação da Prof^a Dr^a Zenilde Baima Amora defendida em 01/12/2015 no Programa de Pós Graduação em Geografia da Universidade Estadual do Ceará.

² Doutora em Geografia pelo programa de Pós Graduação em Geografia da Universidade Estadual do Ceará – PROPGEO/UECE, professora Substituta do curso de Geografia da Universidade Estadual do Ceará e pesquisadora do Laboratório de Estudos Urbanos e da Cidade – LEURC/UECE. Integra o grupo de pesquisa Metropolização, Mobilidade e Redes: perspectivas sobre a produção do espaço. Email: glauciana@hotmail.com

³ Doutora em Geographie et Aménagement du Territoire na Université de Toulouse II - Le Mirail. Professora do Programa de Pós Graduação em Geografia – PROPGEO da Universidade Estadual do Ceará. Coordenadora do Laboratório de Estudos Urbanos e da Cidade – LEURC/UECE. Email: zenildeamora@yahoo.com.br



Palavras-chave: Metropolização. Industrialização Cearense. Complexo Industrial e Portuário do Pecém – CIPP. Região Metropolitana de Fortaleza. Produção do Espaço.

ABSTRACT

With the deepening of capitalist relations and its apprehension, especially in the sphere of circulation, the port areas should be highlighted in virtue of the dynamics that take on the world economy. It is in these areas allowing the integration of the world economy through trade established between ports. In countries with newly industrializing, the ports have gained more and more expression associated to industrial areas that house industrial plants dependent of port, like the steel mills and petrochemical. In Brazil, the term " industrial and port complex " has gained prominence only in the twentieth century, when the port areas come to have relations with the base industries seated in its vicinity, keeping with it a relationship of dependency. In Ceará, the Industrial and Port Complex of Pecém has been gaining prominence in the recent context of industrialization in this state with the implementation and operation of industries that neighbor the port, such as the Steel Mill Company of Pecém - CSP and thermoelectric of the Eneva group. This way, we ask what is the role of the CIPP in the recent process of industrialization and production in this space in Ceará and Brazil? What new elements CIPP inserts the contents of the production of cearense and metropolitan spaces? The overall objective of this study was to establish a brief history about the genesis of CIPP in the recent context of public policies and private investment related to industrial activity and its developments in the production of Ceará and metropolitan spaces. The implementation of CIPP with the purpose to insert Ceará in the globalized world market, the functioning of an aggregate industrial complex to a modern port progressively stands out in the national and international scene. Therefore, CIPP marks a new moment of industrialization in Ceará in which the international capital, the new technological apparatus used by industries, the formation of a labor market with new specializations and mobility of the workforce, are its most remarkable features.

Keywords: Metropolization. Industrial and Port Complex of Pecém- CIPP. Ceará Industrialization. Metropolitan Region of Fortaleza. Production of the Space.

RESUMEN

Con el estudio de las relaciones capitalistas y su aprehensión, sobretudo en la esfera de la circulación, las zonas portuarias deben destacarse debido a la dinámica que tienen en la economía mundial. Son en esas zonas dónde ocurre la integración de la economía mundo por medio de los cambios que se establece entre los puertos. En los países en vías de industrialización, los puertos han ganado cada vez más expresión asociados a las zonas industriales cercanas que abrigan plantas industriales dependientes del puerto, como las fábricas de siderurgias y petroquímica. Esa relación, entre tanto, es más antigua en los países europeos cuyo proceso de industrialización tuvo su destaque en siglo XVII. En Brasil, el término " complejo industrial y portuario" ha ganado importancia sólo en el siglo XX, cuando las zonas portuarias ahora tienen relaciones con las industrias de bases instalados en sus cercanías, manteniendo con estas una relación de dependencia. En Ceará, el Complejo Industrial y Portuario de Pecém ha ganado importancia en el contexto reciente de este Estado con la implantación y el funcionamiento de las industrias que están en la dependencia del puerto, como la Compañía Siderúrgica do Pecém - CSP y las termoeléctricas del grupo Eneva. De esta forma, nos preguntamos: ¿cuál es la función de CIPP en el reciente proceso de industrialización y producción del espacio en Ceará y Brasil? ¿Qué nuevos elementos el CIPP insiere a los contenidos de la producción del espacio cearense y metropolitano? El objetivo general de este estudio fue establecer una breve historia de la génesis de CIPP en el reciente contexto de las políticas públicas e inversiones privadas relacionadas a la actividad industrial y sus desarrollos en la producción del espacio cearense y metropolitano.

Palabras-clave: Metropolización. Complejo Industrial y Portuario de Pecém. Industrialización Cearense. Región Metropolitana de Fortaleza. Producción del Espacio.

INTRODUÇÃO

O artigo objetiva discutir a gênese do Complexo Industrial e Portuário do Pecém – CIPP, contextualizando-o nas políticas recentes de industrialização do Estado do Ceará, sem perder de vista o processo de industrialização brasileiro. Contextualiza também as transformações recentes na organização e

produção do espaço na porção Oeste da Região Metropolitana de Fortaleza, desencadeadas pelas políticas públicas federais e estaduais implantadas desde os anos 1960, do século XX, que não mediram esforços para a implantação do complexo industrial e portuário no Ceará.

Os complexos industriais e portuários como *locus* de ações integradas

Com o aprofundamento das relações capitalistas e sua apreensão, sobretudo na esfera da circulação, as áreas portuárias merecem destaque em virtude da dinâmica que assumem na economia mundial. Na interpretação do que seja um complexo industrial e portuário, o porto assume posição de destaque, uma vez que sua presença na área industrial e suas qualidades vão orientar os tipos de indústrias a serem construídas, a sua hinterlândia, bem como as relações multiescalares estabelecidas desde sua logística. O conceito de “complexo”, que adjetiva ou substancia o “industrial e portuário” formam uma expressão única. O dicionário Aurélio apresenta para a palavra complexo algumas definições: 1. Conjunto de coisas ligadas por um nexos comum; 2. Conjunto de instalações ou edifícios coordenados para facilitar o desempenho de uma atividade; 3. Que encerra várias coisas e ideias; 4. Que tem complemento. Essas definições remetem às ideias de nexos, relação entre várias coisas e complementariedade. Portanto, a relação entre porto e indústrias de um chamado complexo industrial e portuário representa a junção e a complementariedade numa área produtiva ampla que conforma num mesmo espaço, um feixe de relações econômicas, políticas e sociais com espaços distantes e próximos, criando os efeitos “para frente e para trás” defendidos pelos economistas em modelos de espaço racionalizados.

De acordo com os geógrafos Dunford e Yeung (2009), estudiosos das atividades portuárias e marítimas no Continente Europeu, os portos são considerados como “*focal points for economic activities and for associated industrial development*”⁴, sendo a combinação dessas atividades designadas de *Maritime Industrial Development - MIDAS*⁵. As MIDAS representam, assim, áreas onde as indústrias possuem relação de dependência com o porto próximo por utilizarem matérias-primas com características específicas que somente o transporte marítimo pode realizar e, ao mesmo tempo, sua produção em volume e quantidade é viabilizada pelo transporte via porto (DUNFORD E YEUNG, 2009, p. 2). Os portos, ainda segundo os autores, agregam várias atividades econômicas e podem ser congregados em vários grupos, dentre os quais se destacam três:

The first includes cargo and passenger handling and storage and distribution activities directly related to the port function, ship repair and a host of transport-related services located in port itself and in

⁴ Pontos focais para atividades econômicas e para o desenvolvimento industrial associado (Tradução nossa).

⁵ Áreas Marítimas de Desenvolvimento Industrial – MIDAS (Tradução nossa).

their city centres. A second group comprises a set of processing industries that transform imported material before their onward shipment/re-export taking advantage of the inter-modal, trans-shipment and break of bulk functions of ports. A third group of industries located in port-industrial complexes are those whose inputs comprise bulk commodities imported through the port. Examples include oil refineries and related chemical industries, iron and steel mills and sugar refineries⁶. (DUNFORD E YEUNG, 2009, p. 3).

O terceiro grupo de indústrias destacado pelos autores inclui aquelas que dão sentido à existência de um complexo industrial e portuário, por se relacionarem mais diretamente com o porto e as MIDAS, mas, também, outros elementos são importantes no seu funcionamento, como a “infraestrutura partilhada” e “a existência de clientes e fornecedores”. (P. 3). A respeito do primeiro elemento, as infraestruturas partilhadas são aquelas imprescindíveis no funcionamento do complexo, a exemplo da existência de água, energia, meios de transporte e comunicação, rodovias, ferrovias, dentre outros. A segunda refere-se à capacidade que o porto tem na atração e concentração de empresas ligadas às diversas atividades desenvolvidas na área do complexo que garantem a circulação e comercialização das mercadorias produzidas. Assinalam, ainda, os autores que os complexos industriais e portuários foram uma característica marcante dos países economicamente avançados e de industrialização rápida dos anos 1960 e 1970 e que mais tarde avançam em direção às economias dos países subdesenvolvidos (DUNFORD e YEUNG, 2009, p. 3).

No Brasil, a expressão “complexo industrial e portuário” ganhou sentido somente no século XX, quando as áreas portuárias passam a ter relações com as indústrias de base assentada em suas proximidades, mantendo com esta uma relação de dependência. Essa relação, entretanto, já é bastante antiga em países europeus cujo processo de industrialização se deu ainda no século XVII. Nesses países, as indústrias de base se desenvolveram em consonância com as áreas portuárias, desenvolvendo complexos indústrias e portuários em intercâmbio com a economia mundo, já bem antigas nesse Continente.

A ideia da construção de complexos industriais e portuários como espaços integrados data do início do período de consolidação da industrialização brasileira nos anos 1930, todavia esse tipo de relação entre porto e indústria já é bem antigo quando analisamos as economias mundiais europeias e estadunidenses. Os complexos industriais e portuários, geralmente, têm pontapé inicial com a construção de um porto dotado de infraestrutura moderna para atender os fluxos de grandes embarcações ou a reforma e ampliação daqueles portos que demonstram possibilidade de ampliação de área. Com isso a formação ou organização de cidades, distritos e localidades próximas é impactada por sua dinâmica, uma vez que o porto, por ser uma

⁶ O primeiro grupo envolve cargas, passageiros, manuseio, armazenamento e distribuição, bem como outras atividades que podem se desenvolver na área portuária, como a reparação naval e serviços de transporte portuário. Um segundo grupo compreende um conjunto de atividades relacionadas ao processamento industrial que transformam materiais importados antes de seu embarque para reexportação. Um terceiro grupo de indústrias localizadas em portos faz a relação direta entre porto e indústrias, sendo assim, assegurado o funcionamento do complexo portuário-industrial e compreendem as indústrias dependentes das matérias-primas importadas através do porto, a exemplo de refinarias de petróleo e indústrias químicas associadas, usinas siderúrgicas e refinarias de açúcar. (Tradução nossa)

grande estrutura, absorve força de trabalho em grandes proporções que passam a viver, ainda no período de sua construção, em suas proximidades. Essa força de trabalho articula várias escalas, já que as localidades próximas, muitas vezes, não possuem trabalhadores suficientes com a demanda gerada, sendo necessária a mobilização de áreas próximas e distantes.

Monié (2011) aponta que as primeiras cidades-porto brasileiras foram resultado da abertura dos fluxos de entrada de colonizadores e mercadorias vindos de Portugal, bem como de escravos originários da África e, ao mesmo tempo, serviram de portas de saída de produtos tropicais e agrícolas extraídos de terras brasileiras que tinham a Europa como destino. Assinala o autor que “as instalações portuárias eram instrumentos a serviço do capitalismo mercantil e da dominação colonial representativos da inserção dependente do Brasil nas redes de trocas da economia-mundo ocidental” e assinala, ainda, que os portos tiveram “o seu papel relevante no processo de formação do território brasileiro” (P. 300).

Foi na região Nordeste onde foram implantados os primeiros portos brasileiros impulsionados pela produção agrícola que ali se desenvolveu no período colonial, a exemplo da cana-de-açúcar. Ao mesmo tempo, ocorreu a entrada de produtos manufaturados procedentes da Europa para atender à demanda brasileira formada por colonos que aqui se estabeleceram. Os portos nordestinos tiveram papel fundamental como ponto de chegada da força de trabalho escrava procedente da África para trabalhar nas lavouras de cana-de-açúcar. Ainda de acordo com Monié (2011), “as cidades nordestinas que abrigavam os maiores equipamentos portuários se transformaram em centros político-administrativos, comerciais e de serviços” (P. 300). Mais tarde, ainda no período colonial brasileiro, o advento da produção cafeeira e da atividade mineradora na região Sudeste do País, demandou a construção de portos nessa região como resultado do aumento da demanda do café no mercado internacional. Com isso desenvolveu-se também uma importante rede ferroviária no Estado de São Paulo que se articulava ao porto de Santos, para atender ao escoamento da produção, consagrando-o como o mais importante porto do Sudeste. Com a emergência do Sudeste na economia brasileira, com suporte na produção cafeeira, ocorreu a transferência da capital do país de Salvador para o Rio de Janeiro, e, portanto, “o centro de gravidade econômica e política desloca-se para o Sudeste, assim como a hierarquia dos portos passou ser dominada por esta região” (MONIÉ, 2011, p. 300).

A produção cafeeira propiciou, no período colonial, a expansão de portos, bem como a emergência de novos. Nos séculos XIX e XX, ocorreram importantes eventos que marcaram a história portuária brasileira no âmbito das relações econômicas, com a intensificação das trocas internacionais. Assim, não podemos compreender a história portuária sem relacioná-la aos acontecimentos políticos e econômicos que ocorriam no restante do Mundo. Dentre esses eventos, Monié (2011) destaca, no século XIX, “a abertura dos portos às nações amigas”, que, a partir de então, marca “o fim de exclusivismo colonial e o ingresso no sistema liberal

de trocas internacionais”. O autor relata que, já no século XX, “a entrada da economia-mundo ocidental na era da *especialização produtiva* acelerou a unificação do sistema mundial”. Isso ocorreu como resultado dos avanços tecnológicos centrados, mormente em países de capitalismo avançados da Europa e os Estados Unidos, destacando a expansão da produção, circulação e consumo para o mercado dos países em desenvolvimento, sobretudo do Brasil.

Outro fato que assinala a história portuária brasileira refere-se ao progresso tecnológico registrado no transporte marítimo, que “permitia ampliar as áreas de mercado”. Aliado a isso, e como resultado da evolução do transporte marítimo, ressalta-se que houve considerável expansão e diversificação na pauta de importação e exportação da produção brasileira, mesmo que a base dessa pauta tenha sido ainda bastante relacionada aos produtos primários (P.300-301).

No âmbito desses importantes eventos que marcam a história portuária brasileira e que consolidaram o Brasil, ao longo de sua história econômica, como um país agrário-exportador, emergiu no século XX elementos que contribuem para o desenvolvimento da atividade industrial, conforme destacado no capítulo anterior. Com isso, houve, também, mudanças significativas, quando nos referimos à atividade portuária brasileira, especialmente no Sudeste, região onde a atividade industrial se consolidou com maior expressividade. Após os anos 1930 do século XX, a intensificação da atividade industrial e o aumento das exportações por ela gerado demandam a modernização do sistema portuário para atender as exigências da inserção do Brasil na economia mundo. Nesse contexto, conforme assinalam Gonçalves e Paula Nunes (2008) *apud* Monié (2011) “a industrialização de São Paulo consolidou a primazia de Santos, cuja hinterlândia imediata recebeu investimentos nos setores da petroquímica, da química e da siderurgia, configurando um complexo industrial-portuário regional” (P. 303-304).

As indústrias de base abriram possibilidades, nos governos desenvolvimentistas, de levar o país ao crescimento econômico, com base na atividade industrial, haja vista o fato de que elas desencadeariam a implantação de outras indústrias que se utilizariam da matéria-prima por elas produzidas. Assim, os complexos industriais e portuários são gestados como espaços que articulam a atividade industrial de grande volume e qualidades específicas, com a localização imediata de um porto para o recebimento de matérias-primas e escoamento da produção, a exemplo das indústrias petroquímica, química e siderúrgica. No Brasil, somente com o surgimento da indústria de base, iniciada nos anos 30 do século XX, é que podemos afirmar a existência de complexo industrial e portuário, ou seja, com a criação das indústrias de base que possuem dependência de matéria-prima importada via porto.

Assim, como no Mundo, os complexos industriais e portuários surgem no Brasil em relação profunda com as indústrias de base. É preciso apreender, todavia, as especificidades desse processo no País, visto

que as diferenciações regionais que marcaram a formação socioespacial brasileira, expressas, até os anos 1950, em um modelo agrário-exportador, baseado na exportação de produtos primários, tardaram a iminência da atividade industrial de base.

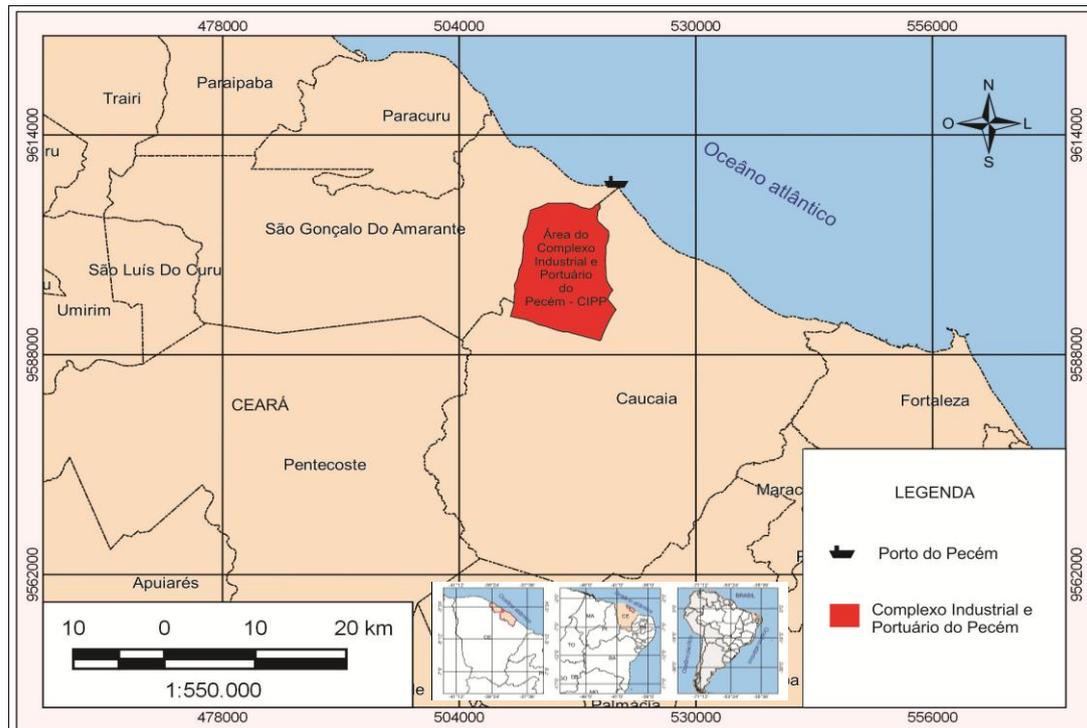
A gênese do complexo industrial e portuário do Pecém – CIPP no âmbito das políticas de industrialização do Ceará: novas dinâmicas embutidas em velhos discursos

No Ceará, a implantação do CIPP ocorreu em um período mais recente de expansão capitalista, marcado pela internacionalização das relações políticas e econômicas regionais nordestinas, no âmbito de uma industrialização subsidiada pelo Estado em parceria com capitais privados. O Ceará buscou inserir-se numa economia mundo com base na atração de gêneros industriais de base, a exemplo da siderúrgica que atrai um vultoso quantitativo de trabalhadores para sua construção e dinamiza o mercado de trabalho na contextura mundial para o seu funcionamento. Em meio à complexidade de relações estabelecidas, a materialização do projeto CIPP ocorre no âmbito de uma rede de relações políticas, econômicas e sociais permeada por conflitos e contradições entre os diversos agentes envolvidos em sua consolidação.

O Complexo Industrial e Portuário do Pecém é um projeto em curso e que busca inserir o Estado do Ceará na economia mundial, com a utilização de um porto moderno e focado, sobretudo, nos fluxos de derivados de petróleo, produtos siderúrgicos e outros de grande porte. Desse modo, podemos acentuar que o CIPP representa o marco de um novo período de industrialização que se iniciou no Ceará, haja vista que a indústria de base não existia até então em solo cearense. O CIPP, mesmo sendo um projeto em construção, já expressa indícios de que se vivencia um novo período no processo de industrialização no Ceará, em que a mobilidade do trabalho é uma de suas características.

O CIPP localiza-se na porção oeste da RMF, em partes dos Municípios de Caucaia e São Gonçalo do Amarante (Figura 01). Tem uma área de 13.337,00 ha, dos quais 7.101,63 ha (53,25%) pertencem ao Município de Caucaia e 6.235,37 ha (46,75%) ao de São Gonçalo do Amarante. A sua distância até Fortaleza é de 60 km, tendo como acessos à Capital duas importantes rodovias: a CE-085 e a BR-222, que se destacam pelo fato de a primeira fazer a ligação com Fortaleza e sua região metropolitana e a segunda por ser uma rodovia federal que liga o Ceará à região Norte do País.

Figura 01. Localização do Complexo Industrial e Portuário do Pecém nos municípios de Caucaia e São Gonçalo do Amarante.



Fonte: Autores, 2015.

A ideia de construir um complexo industrial e portuário no Ceará, remonta aos anos 1960, quando, em sua primeira gestão, Virgílio Távora (1963-1966) introduz ideias modernizantes que tinham o ideário de superar o atraso econômico em que se achava o Ceará, naquele momento. O projeto nacional, marcado intensamente pelo desenvolvimentismo, defendia a ideia de que a industrialização era a solução para superar o subdesenvolvimento no País. Assim, o Governo Estadual introduziu a ideia de construir indústrias de base, como ocorria no Sudeste, para dinamizar a economia ainda pautada na exportação de produtos primários.

No segundo mandato de Virgílio Távora (1979-1982), o projeto de modernizar o Ceará, por meio da atividade industrial, foi retomado, quando se buscou maior apoio do Governo Federal para a consecução do que já havia sido pensado em seu primeiro governo. Ao longo dos anos 1970, mais precisamente nos últimos anos, caracterizados por forte centralização política no Governo Federal, começou no Brasil uma abertura gradual aos capitais internacionais. O Ceará, acompanhando a dinâmica política nacional, lançou o II Plano de Metas Governamentais – PLAMEG, seguindo ainda um planejamento setorizado, como o que foi desenvolvido em âmbito nacional ⁷. No Plano de Governo, publicado no final dos anos 1970, ficou evidente a

⁷ De acordo com Bandeira e Silva Neta (2008) “foi condição objetiva para a concretização do PLAMEG, a existência de um corpo técnico no Ceará”. E, assinalam ainda que “a criação do BNB, em 1952, da UFC, em 1954, e da SUDENE, em 1959, permitiram a

intenção de se implantar novas indústrias no Ceará como concretização do sonho de modernização com base na atividade industrial. Carvalho (2002) assinala que para alcançar essa meta, Távora “lutou pela implantação de condições infraestruturais como a inclusão do Estado no programa de eletrificação da CHESF e a defesa dos incentivos fiscais para a instalação de um parque industrial moderno” (P. 19).

O PLAMEG foi considerado uma das primeiras experiências de aplicação de um plano governamental em um estado nordestino e achava-se em consonância com o plano de metas do Governo Federal e, como já salientado, sua base de ação era setorial. Convém destacar o fato de que com a retomada do primeiro plano e execução do segundo privilegiou-se a implantação de infraestrutura carente no Estado do Ceará e imprescindível à realização da política de industrialização calcada nos investimentos privados.

Nos anos 1970, a forte crise econômica, que se estendeu ao longo de toda a década e que se aprofundou nos anos 1980, abalou também as metas impostas pelo Governo cearense, sob a liderança de Virgílio Távora. Por tal razão, grandes projetos que necessitavam de apoio do Governo Federal, não foram encaminhados, como foi o caso daqueles que haviam sido idealizados por Távora, que, pautados na modernização do Ceará, tinham como base a atividade industrial. Mesmo com grande mobilização e tentativas de apoio do Governo Federal, o sonho do então Governador, contudo, não foi concretizado até o final de sua gestão, haja vista as grandes dificuldades financeiras, técnicas e sociais em materializar o projeto preconizado (CARVALHO, 2002).

Mais tarde, com a chegada de Tasso Jereissati ao Governo do Ceará, em 1986, as ideias de Virgílio Távora foram retomadas. Tasso governou o Ceará em três mandatos (1987-1990; 1995-1998 e 1999-2002). No seu primeiro mandato, realizou um ajuste fiscal e ampla reforma na máquina administrativa no Estado do Ceará, baseado em cortes de gastos públicos (ALMEIDA E SILVA, 2000). Isso abriu caminho para a implantação de uma política industrial, considerada por ele como um dos vetores de desenvolvimento do Ceará. Em seu Plano de Governo, publicado em 1986, apresenta projetos de implantação de uma refinaria de petróleo, de uma Unidade de Laminadores Planos, de uma unidade de beneficiamento de urânio (projeto Itataia), de beneficiamento de gás natural e a criação de uma Zona de Processamento de Exportação – ZPE (CEARÁ, 1986).

Logo após a primeira gestão de Tasso Jereissati, Ciro Gomes foi eleito governador do Ceará (1991-1994), coadunando-se com a mesma perspectiva política e partidária de seu antecessor. Ciro deu continuidade, no âmbito das políticas industriais, aos projetos implementados nos anos anteriores por Tasso.

formação de quadros especializados para formular diagnósticos, elaborar e conduzir planos e dirigir as instituições responsáveis pelos planos estaduais”. (P. 6).

Em seu projeto de governo, publicado em 1991, assinala, como um dos objetivos retomar as negociações para a implantação de projetos de “alto poder germinativo”, tais como o projeto Itatiaia, a siderúrgica do Nordeste (SIDNOR), uma refinaria de petróleo e a Zona de Processamento de Exportação – ZPE (CEARÁ, 1990).

Em seu segundo mandato, Tasso Jereissati instituiu o Plano de Desenvolvimento Sustentável do Estado do Ceará (1995-1998), que integrava, no âmbito federal, os programas “Brasil em Ação”⁸ e “Avança Brasil”⁹. Nesse plano, as metas sobre a construção de um complexo siderúrgico e petroquímico integrado a um porto moderno aparecem de modo mais claro, pois desenvolver o Ceará com base no incentivo à atividade industrial foi um dos pilares do desenvolvimento sustentável que deu nome ao plano de governo de Tasso. No programa *Brasil em Ação*, foram preconizadas também ações voltadas à problemática dos portos com a modernização dos portos de Santos (SP) e Sepetiba (RJ), além da adequação do Porto de Rio Grande (RS). Nesse contexto, se instituiu no porto do Pecém, no Ceará, como também, o porto de Suape, em Pernambuco, esses dois com a ideia de se instituir complexos industriais e portuários.

As discussões sobre o CIPP, retomadas no segundo mandato de Tasso, conduzem a uma série de ações para sua viabilização. A primeira ação instituída foi a criação de um grupo de trabalho denominado de Grupo de Trabalho Interinstitucional 5 - GTI 5, que “integrava várias secretarias e conselhos por afinidade de ações que garantiriam que as ações do governo chegassem à sociedade já devidamente integrada”. (CEARÁ, 1995). No âmbito das discussões do GTI-5 e como demanda entre as secretarias que o compuseram, foi criado outro grupo de trabalho mais específico chamado Grupo Interno de Acompanhamento do Projeto de Construção do CIPP. Uma das providências tomadas por este grupo foi baixar um decreto estadual¹⁰, que declarou de utilidade pública, para fins de desapropriação, a área inicial para a construção do CIPP. Desse

⁸ O “Brasil em Ação” foi um programa de investimentos elaborado pelo Ministério do Planejamento no primeiro mandato do presidente Fernando Henrique Cardoso (1995-1998) e teve como objetivo a realização de investimentos nas áreas de energia, transporte (rodovias, ferrovias, hidrovias), portos, telecomunicações, turismo, agricultura, saneamento e trabalho. (Para mais informações, consultar MOTTA, J.R.S.T. *Medidas adotadas pelo Governo FHC para o Desenvolvimento Econômico*, Consultoria legislativa, Câmara dos Deputados, 2000).

⁹ O “Avança Brasil” foi um programa criado nos anos 2000 e se caracterizou por ser um instrumento governamental que definiu a estratégia de desenvolvimento para o período do segundo mandato de FHC. As diretrizes estratégicas pautaram-se em i) consolidar a estabilidade econômica com crescimento sustentado; ii) promover o desenvolvimento sustentável voltado para a geração de empregos e de oportunidades de renda; iii) combater a pobreza e promover a cidadania e a inclusão social; e iv) consolidar a democracia e a defesa dos direitos humanos. Com base nessas diretrizes foram criados objetivos e metas setoriais que deveriam ser alcançados ao longo do quadriênio. (Para mais informações consultar MOTTA, J.R.S.T. *Medidas adotadas pelo Governo FHC para o Desenvolvimento Econômico*, Consultoria legislativa, Câmara dos Deputados, 2000).

¹⁰ Decreto nº 24.032 publicado em 06/03/1996 no Diário Oficial do Estado do Ceará.

modo, a área inicial destinada à sua construção foi considerada de utilidade pública procedendo-se às desapropriações para sua implantação gradual, o que ensejou uma série de conflitos de terras e com as comunidades locais.

Como forma de consolidação das ações governamentais de implantação do CIPP, procedeu-se à articulação de outros setores da sociedade com a criação em 1997, do Grupo de Trabalho Participativo - GTP¹¹. Esse grupo existente até hoje é formado com representantes de secretarias estaduais, das prefeituras e das câmaras dos Municípios de Caucaia e São Gonçalo do Amarante, da Assembleia Legislativa do Ceará e das comunidades diretamente impactadas pelo CIPP (PACTO PELO PECÉM, 2012). Foram também envolvidos gestores dos municípios que sedariam o grande projeto industrial e portuário, considerando que a área seria notadamente dinamizada.

Nos dois últimos mandatos de Tasso Jereissati, conforme analisa Pereira Junior (2012), o Ceará contou com apoio financeiro do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social – BNDS, porém muitas dificuldades foram enfrentadas ao longo desses dois mandatos, mesmo que nesses anos, tenha havido uma sintonia partidária entre o Governo Estadual e o Governo Federal, ambos no caso, do Partido da Social Democracia Brasileira – PSDB (PEREIRA JUNIOR, 2012). Uma das dificuldades apontada pelo autor refere-se aos atrasos nas obras que, para ele, não só evidenciavam demora, mas também adiava cada vez mais, o sonho de implantação da indústria de base no Ceará. Nesse sentido, a implantação da indústria de base em solo cearense, sem o apoio do Estado, ainda não seria possível, haja vista que seu papel na preparação do espaço (sistemas técnicos e regulação) foi uma condição fundamental, até hoje no País (PEREIRA JUNIOR, 2012).

A etapa inicial da implantação do CIPP foi concretizada no governo de Tasso Jereissati com o término da construção do porto do Pecém, no entanto, a infraestrutura necessária ao funcionamento do complexo industrial e portuário só se consolidou, nos anos seguintes. A conclusão do porto dá o pontapé inicial ao projeto, gestado ainda na década de 1960. O porto tornou-se, pois, elemento fundamental no funcionamento do complexo industrial e portuário, por ser a porta de entrada de matérias-primas em grande volume, quantidade e características específicas, bem como a saída de produtos transformados e que só podem ser viabilizados pelo transporte marítimo.

O governo seguinte, de Lucio Alcântara, iniciado em 2003, deu continuidade ao conjunto de políticas públicas constituídas no Governo de Tasso Jereissati e criou o Programa de Desenvolvimento do Complexo Industrial e Portuário do Pecém e da Economia do Ceará – PRODECIPEC cujas metas eram:

¹¹ Decreto nº 24.496, publicado em 16/06/1997 no Diário Oficial do Estado do Ceará.

I - instalação, ampliação ou modernização de estabelecimento industrial de grande porte de: a) refino de petróleo e seus derivados; b) siderurgia; c) geração de energia termoeletrica ou de gás natural; d) produção de biodiesel; e, II - os de instalação, ampliação ou modernização de qualquer empreendimento econômico de grande porte, que importe na atração de grande volume de investimentos ou na geração de grande número de empregos, assim reconhecidos por Resolução do Conselho Estadual de Desenvolvimento Industrial do Ceará - CEDIN. (CEARA, DECRETO Nº 27.196, de 29 de setembro de 2003).

Essas metas foram discutidas no âmbito do Grupo de Trabalho Participativo GTP¹², que tinha como objetivo, conforme destacamos, acompanhar, apoiar e monitorar as ações do Complexo Industrial e Portuário do Pecém – CIPP e suas inter-relações, visando à promoção de atividades industriais integradas e de outras ações a elas correlatas (CEARA, 2012).

No ano de 2007, Cid Gomes foi eleito governador do Ceará e deu continuidade ao projeto de implantação do CIPP. As articulações políticas entre o Governo Estadual e o Governo Federal facilitaram a consecução do projeto de implantação do CIPP no Ceará. A indústria de base foi posta no cerne das políticas macroeconômicas de cunho desenvolvimentista adotadas, nesse momento, pelo governo federal (PEREIRA JUNIOR, 2012). Em seu primeiro mandato (2007-2010), Cid Gomes e seu secretariado instituíram o Plano Plurianual Regionalizado (2008-2010), que preconizava a atração de indústrias para a área que compreende o Complexo Industrial e Portuário do Pecém, consubstanciado em metas, e previa uma série de intervenções, conforme explicitado a seguir:

Área de Atuação: Logística de Transportes Comunicação e Energia. Implantação do terminal intermodal de cargas do Pecém; Implantação do terminal de múltiplo uso do Pecém; Implantação de correia transportadora do Pecém; Implantação do terminal de gás natural do Pecém.

Área de Atuação: Desenvolvimento Econômico. Gestão do fundo de desenvolvimento industrial; Atração de 160 empresas; Capacitação 9.430 pessoas para indústria, comércio, serviços, mineração e inovação tecnológica; Implantação da Agência de Desenvolvimento. (PLANO PLURIANUAL REGIONALIZADO DO CEARÁ, 2008-2010).

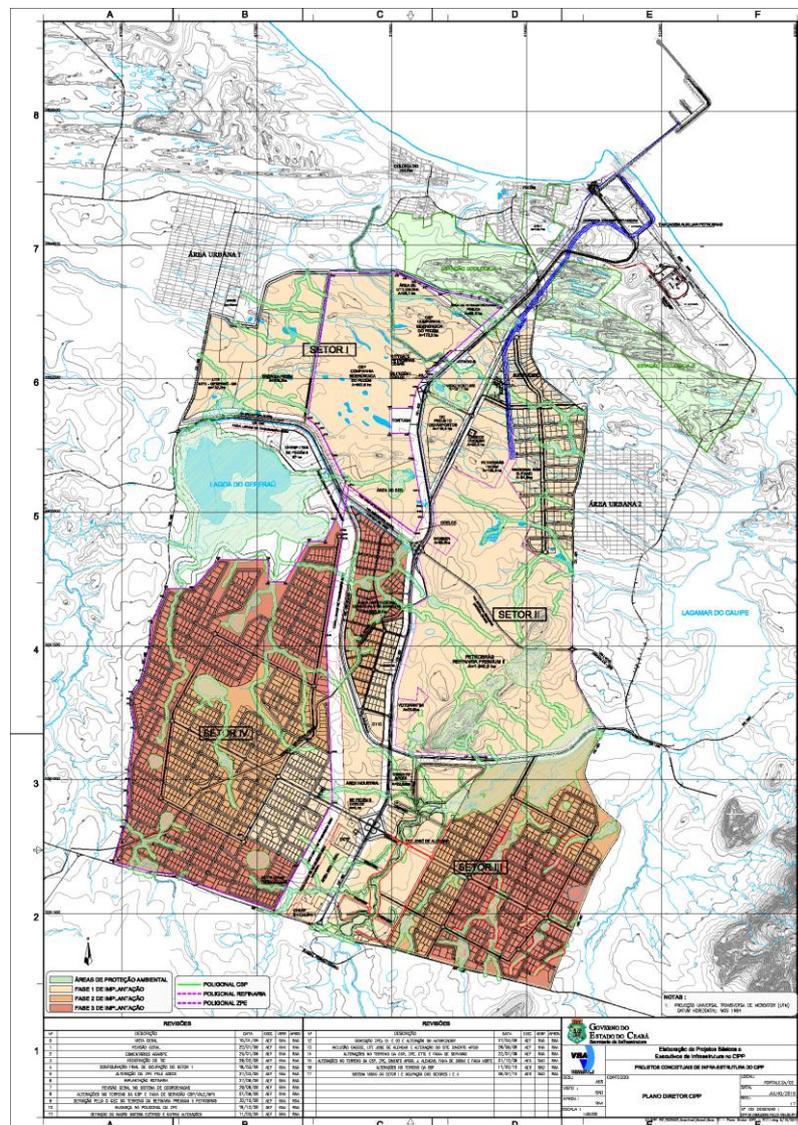
Ainda em 2007, a área do CIPP foi alterada com base em um novo decreto estadual¹³. O resultado foi que a área do empreendimento foi ampliada. Atualmente mede 13.337,00 ha, dos quais 7.101,63 ha (53,25%) pertencem ao Município de Caucaia e 6.235,37 ha (46,75%) ao de São Gonçalo do Amarante. Dessa área total, 2.340,00 ha são Áreas de Preservação Permanente – APPs, 440.00 há são áreas livres,

¹² Decreto nº 27.069 publicado em 28/05/2003 no Diário Oficial do Estado do Ceará.

¹³ Decreto nº 28.883 publicado em 18/09/2007 no Diário Oficial do Estado do Ceará.

referentes à faixa *non aedificandi* (área entre APPs e borda da lagoa do Gereraú) e 109,00 ha referentes ao Jardim Botânico de São Gonçalo do Amarante (Figura 02).

Figura 02. Plano Diretor do Complexo Industrial e Portuário do Pecém - 2008



Fonte: Secretaria de Planejamento e Gestão – Governo do Estado do Ceará (2008)

Cid Gomes, em seu primeiro mandato (2007-2010), programou ações no sentido de atrair indústrias de base para o CIPP, ou seja, a implantação de uma siderúrgica e uma refinaria da Petrobrás. A concretização do projeto da siderúrgica se deu por meio da parceria do capital privado brasileiro, ou seja, da Vale com o capital privado coreano, das empresas Dongkuk e Posco. Em 2010, teve início a implantação da Companhia Siderúrgica do Pecém – CSP, como resultado dessas parcerias e do empenho do Estado no

sentido da dotação de infraestrutura necessária à sua implantação. O projeto da refinaria, no entanto, não foi concretizado. Ainda em 2010, teve início também a construção de três grandes termelétricas a carvão pelo grupo Eneva (antiga MPX), que inicia seu funcionamento em 2013. Como contrapartida, para a construção dessas referidas indústrias, o Governo assumiu um conjunto de medidas que envolveram desde incentivos fiscais de longo prazo e implantação de infraestrutura (rodovias, ramal ferroviário, transposição de água, entre outros) a projetos de ampliação do porto do Pecém que vinha funcionando, desde 2002. O término da construção e início do funcionamento da CSP foi previsto para 2014, porém, esse prazo não foi cumprido, com nova previsão de início de funcionamento para o ano de 2016. Destacamos, sobretudo, o fato de que a CSP localiza-se na Zona de Processamento de Exportação – ZPE cujo tratamento fiscal e tributário é realizado em moldes diferenciados haja vista ser uma área em que 80% da mercadoria produzida é exportada para o exterior, o que lhes garante que a comercialização seja de fato realizada.

A parceria entre o Governo Estadual, Federal e o capital privado foi decisiva na materialização do projeto do CIPP. O empenho da gestão estadual se deu por meio da articulação política com o Governo Federal, das parcerias firmadas com o capital privado e da contrapartida assumida (infraestrutura, incentivos fiscais e ampliação do porto do Pecém, dentre outras). Essa conjunção de fatores foi decisiva para que o projeto gestado nos anos 1960 fosse de fato concretizado.

Ainda no âmbito das ações empreendidas pelo Governo Estadual para materializar a implantação do CIPP e relacionadas à atração de investimentos para o Ceará, foi criado, no ano de 2007, o Conselho de Desenvolvimento do Ceará – CEDE¹⁴, como órgão do Governo do Estado de natureza deliberativa. O CEDE, foi criado no intuito de “orientar ações, formular diretrizes estratégicas, operacionais e a definição de prioridades da Política de Desenvolvimento Econômico do Estado do Ceará”¹⁵. Uma dessas estratégias desta instituição é orientar quanto à implantação de empresas que procuram oportunidades de localização próximas ao porto do Pecém na área do CIPP, cabendo a esse órgão decidir e definir as normas e regras a serem estabelecidas. A este colegiado estão vinculadas a Agência de Desenvolvimento do Estado do Ceará

¹⁴ O Conselho Estadual de Desenvolvimento Econômico (CEDE), criado pela Lei nº 13.875, de 07 de fevereiro de 2007, e estruturado de acordo com o Decreto nº 28.643, de 08 de fevereiro de 2007, constitui órgão da Administração Direta Estadual, regendo-se pelo Regulamento de acordo com o Decreto nº 28.886 de 24 de setembro de 2007, publicado do DOE de 26 de setembro de 2007.

¹⁵ Informações obtidas na página oficial do CEDE, no link: <http://www.cede.ce.gov.br>

S.A – ADECE¹⁶, a Companhia de Desenvolvimento Econômico do Ceará - CODECE e a Empresa Administradora da Zona de Processamento de Exportação de Pecém - EMAZP¹⁷ (CEDE, 2012).

A ADECE é outro órgão criado pelo Estado como protagonista da condução de investimentos, figurando com o intento de executar as ações deliberadas pelo CEDE. Além disso, funciona como uma espécie de agência de atração de investimentos para o Estado, realizando e divulgando estudos sobre as diversas áreas que o Estado indica para possíveis investimentos.

Em entrevista realizada, em 2014¹⁸, com o presidente da ADECE, ele assinalou que “cuida fundamentalmente da atração de investimentos para o Ceará” e isso faz com que com essa agência incorpore toda a estruturação de incentivos fiscais e o desenvolvimento industrial do Estado, sendo essa uma de suas faces. A outra face é cuidar de toda infraestrutura para a instalação das empresas. Completa, ainda, exprimindo que o órgão possui um conselho próprio e que é dentro das reuniões desse colegiado que as empresas que queiram se instalar no CIPP a procuram e a submetem o seu projeto. Quando o projeto chega, a ADECE oferece o terreno para compra. O local da empresa é orientado por meio do uso de um plano diretor que estabelece onde a empresa deve se instalar.

A ADECE desempenha, assim, o papel de empresa que funciona para o Estado assumindo a incumbência de angariar investimentos com base em um amplo *marketing*. Usa como estratégia o desenvolvimento por meio de incentivos fiscais, buscando parcerias entre o Poder Público e até mesmo empresas privadas que querem investir seu capital no Ceará. Quando a intenção de instalação de uma empresa chega à ADECE, é avaliada a viabilidade de sua instalação de acordo com uma série de critérios, e se aprovada é repassada ao CEDE para concluir a aprovação e o local sugerido para instalação da indústria, bem como os incentivos fiscais ou contrapartida a serem concedidos.

Ainda no contexto de ações para o CIPP, no ano de 2011, foi instituído o Modelo de Gestão¹⁹ cujo conteúdo refere-se à administração exclusiva para a área industrial e portuária. Este modelo resultou de uma demanda gerada por empresários de indústrias já implantadas e em implantação²⁰. Os empresários sugeriram ao CEDE que fosse formada uma coordenação institucionalizada do CIPP e expuseram essa ideia, numa reunião realizada na Assembleia Legislativa do Ceará, por ocasião de uma das reuniões que resultou

¹⁶ No Governo de Cid Gomes, a ADECE é criada sob a Lei nº 13.960, de 04/09/2007.

¹⁷ Mais recentemente o Poder Executivo estadual autorizou a constituição a Empresa Administradora da ZPE de Pecém S.A. - EMAZP, na forma de Sociedade de Economia Mista, que tem o Governo do Estado como seu maior acionista.

¹⁸ Entrevista realizada e autorizada em 07/03/2014, com o então presidente da ADECE.

¹⁹ Lei nº 15.083, de 21/12/2011, publicada em 29/12/2011 no Diário Oficial do Estado do Ceará.

²⁰ Informações obtidas no jornal *O Povo* publicado em 24/12/2011.

no documento Pacto pelo Pecém (2011). Os empresários argumentaram, ainda, que os Municípios de Caucaia e São Gonçalo do Amarante deveriam ter um papel mais ativo na governança do CIPP, haja vista que o inevitável crescimento populacional e a formação de núcleos urbanos próximos àquele deveriam ensejar inúmeros problemas a esses municípios, dentro os quais os referentes ao meio ambiente.

No âmbito da gestão estadual, foram criados a Unidade Gestora e o Conselho Gestor para o CIPP. Conforme noticiado no jornal *O Povo* em 24/12/2011, a Unidade Gestora foi instituída visando a desenvolver ações nos Municípios de Caucaia e São Gonçalo do Amarante, sendo uma dessas ações a formulação do Plano Diretor integrado para os dois municípios, coordenado pela Secretaria das Cidades do Ceará. Já o Conselho Gestor é composto de representantes de várias secretarias estaduais, do Conselho de Desenvolvimento Econômico - CEDE, da Procuradoria Geral – PG, do Conselho de Gestão e Políticas de Meio Ambiente – CONPAM e representantes das Prefeituras de Caucaia e São Gonçalo do Amarante²¹. Este colegiado envolve, também, o presidente da Unidade Gestora.

Após o período da gestão de Cid Gomes, por dois mandatos consecutivos (2007-2014), Camilo Santana foi eleito governador do Ceará para o período de 2015 a 2018. Seu plano de governo, apresentado em dezembro de 2014, na Assembleia Legislativa, expressa uma série de ações prioritárias para o CIPP, além de incluir também ações para a manutenção daquilo que já foi materializado e que causaram problemas sociais locais. No documento intitulado *os 7 Cearás – propostas para um plano de governo*, na apresentação da sessão 4 intitulado Infraestrutura e Complexo Industrial e Portuário são enfatizadas as seguintes metas:

Garantir que o binômio Água e Energia - propulsores do crescimento sustentável - estejam disponibilizados em quantidade suficiente para permitir a atração de investimentos. São exemplos, o Cinturão das Águas, a Transposição do São Francisco, o Eixão das águas, a Termoelétrica MPX, o Terminal de Regasificação, a Usina Solar de Tauá e os diversos parques eólicos. Com um ambiente de negócios favorável aos investimentos privados e públicos, o Estado do Ceará conseguiu viabilizar a Zona de Processamento de Exportações, a Siderúrgica e, pouco a pouco, a Refinaria. Isto em virtude da expansão do Porto do Pecém e da Transnordestina (CEARÁ, 2015, p. 73-74).

Isso mostra que a implantação da indústria de base no Ceará no contexto de uma industrialização planejada continua a ser uma meta prioritária na gestão pública cearense e que garantir as infraestruturas para dar continuidade ao projeto desenvolvimentista no Ceará passa a ser a marca identitária do processo recente de industrialização do Estado.

No plano de governo de Camilo Santana a indústria continua sendo um eixo estruturante do crescimento econômico do Ceará e destaca o CIPP como um projeto de grande envergadura no Nordeste e

²¹ Informações obtidas no jornal *O Povo* publicado em 24/12/2011.

no País. No que se refere às ações prioritárias para o Plano Plurianual (2015-2016), referidas aos CIPP, destacam-se as seguintes metas:

Duplicar a BR-222; Construir o Arco Metropolitano; Elaboração de Plano Diretor de Transporte e Mobilidade da RMF; Finalizar as obras das CEs 085, 060, 251 e o Anel Viário; Garantir os investimentos – públicos e privados – na geração de energia limpa e renovável; Elaborar a agenda 21 local (Municípios e CIPP); Garantir a conclusão da implantação do Eixão das Águas, através da instalação dos sifões e do conjunto de bombas na Estação Elevatória do Açude Castanhão SRH – COGERH; Completar a integração do Canal do Trabalhador com o Açude Pacajus e o Eixão das Águas; Implantar o projeto de reuso de águas da CAGECE; Realizar estudo de aproveitamento da água do aquífero nas dunas; Elaborar estudo de ampliação da oferta hídrica, através da dessalinização de água do mar; elaboração e implementação de um programa de Educação Ambiental voltado para o CIPP; Fortalecimento do empreendedorismo local e do adensamento de cadeias produtivas em torno do CIPP; Apoio à pesquisa, a inovação e ao desenvolvimento tecnológico sobre problemas e oportunidades relacionadas com a expansão do CIPP; Constituir um grupo multi-institucional regular para realizar um diagnóstico das demandas do CIPP; Implementar o plano de capacitação com foco nas demandas atuais e futuras do CIPP; Elaboração e execução do plano de qualificação de fornecedores; Definição dos limites do Território Estratégico do CIPP, a partir de um novo Território Estratégico, de um macrozoneamento territorial, indicando um novo limite territorial, com a inclusão de municípios que irão compor o referido território, para fins de planejamento e implantação de políticas de interesse comum; Levantamento de indicadores dos planos diretores dos municípios envolvidos no Território Estratégico do CIPP; Criação de um modelo de governança à realidade do CIPP, com garantia de participação da sociedade. (CEARÁ, 2015).

Muitas dessas metas já estão em execução, a exemplo da construção do Arco Metropolitano, que facilitará, quando pronto, a ligação da BR-116 ao CIPP por meio do transporte rodoviário. Outras metas já foram concluídas, como o grande projeto Eixão das Águas, cuja etapa V, a mais importante para o CIPP, entrou em funcionamento em setembro de 2014, objetivando garantir água constante para as termelétricas e para a siderúrgica, quando estiver pronta.

Do ponto de vista das propostas de cunho mais social, o Plano Plurianual de Camilo diferencia-se dos outros, pois preconiza ações para enfrentamento de problemas gerados com o impacto que a implantação das indústrias e do porto provocou na vida das comunidades atingidas diretamente, a exemplo dos residentes, do Distrito de Pecém e de comunidades que moram na área do CIPP. No sentido de amenizar problemas verificados nos distritos e localidades próximas as CIPP, bem como nas cidades, as metas traçadas relacionam-se a uma realidade em movimento, conforme destacamos a seguir:

Desenvolvimento de um plano de preservação da cultura local e promoção de atividades de esporte e lazer, prioritariamente no CIPP; Criação de um modelo de governança à realidade do CIPP, com garantia de participação da sociedade; Implantação do aeroporto internacional de cargas e passageiros para o CIPP; Desenvolvimento de plano habitacional direcionado ao CIPP; Alça de retorno do viaduto da CE-085 com a CE-155; Expandir a cobertura de saneamento básico no CIPP; Concluir a Ferrovia Transnordestina; Modernizar, energizar a linha oeste (Fortaleza /Caucaia) do metrô; Construir VLT Caucaia /Pecém. (CEARÁ, 2015).

As metas do Plano de Governo de Camilo Santana expõem, de forma clara, a intensificação dos investimentos para o CIPP, nos próximos anos. As metas implicam também novas ações mais relacionadas

com a urbanização desencadeada na porção oeste da Região Metropolitana de Fortaleza, ao contemplar ações vinculadas à habitação, plano diretor, transporte e mobilidade, saneamento básico, ambiente e trabalho. Estas ações estão associadas às condições e às demandas decorrentes da necessidade de intervenções em face aos impactos provocados com a implantação e funcionamento do CIPP.

Desde as primeiras ideias modernizadoras de Virgílio Távora, passando pelas três gestões de Tasso Jereissati, e com maior efeito nos governos de Cid Gomes, e mais recentemente, no governo atual de Camilo Santana, já se passaram mais de 40 anos da concepção do projeto inicial e 14 anos de inauguração do Porto do Pecém (2016). Embora o complexo ainda não esteja em funcionamento, já são visíveis as transformações econômicas, sociais e culturais que vem se dando na porção oeste da Região Metropolitana de Fortaleza, sobretudo nos municípios de Caucaia e São Gonçalo onde o CIPP está situado. Os municípios que recentemente integram a RMF, justificados pela influência econômica e social do CIPP, também conhecem transformações socioespaciais que merecem investigação, dada a natureza e complexidade do processo de metropolização os novos conteúdos espaciais e territoriais inseridos nestes municípios.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A implantação do CIPP com o objetivo de inserir o Ceará no mercado mundial, globalizado, no funcionamento de um complexo industrial agregado a um porto moderno, progressivamente, se destaca no panorama nacional e internacional. O CIPP resulta de ações políticas de sucessivos governos que propiciaram a chegada do capital privado internacional nessa nova etapa de acumulação capitalista no Ceará. O Estado foi e continua sendo um agente fundamental nos acordos nacionais e internacionais para a concretização de seu projeto maior de industrialização cearense consubstanciado, na industrialização planejada, pautado em indústrias de base.

O CIPP marca um novo momento de industrialização do Ceará no qual o capital internacional, o novo aparato tecnológico utilizado pelas indústrias, a formação de um mercado de trabalho com novas especializações e a mobilidade de força de trabalho, são suas características mais marcantes. Apreende-se no exposto uma continuidade no âmbito governamental, ou seja, nos sucessivos governos estaduais que priorizaram em seus planos de governo propostas de ações e de ajustes necessários à consecução do CIPP.

Mesmo que o CIPP ainda seja considerado um projeto em andamento já imprime uma dinâmica peculiar no espaço metropolitano, haja vista que a força de trabalho atraída no processo de construção e funcionamento das indústrias imprimiu novos conteúdos ao processo de urbanização ampliada de Fortaleza, ao desencadear uma série de metamorfoses no plano local. Essas metamorfoses estão relacionadas ao novo dinamismo da economia urbana relacionadas aos fluxos cotidianos de trabalhadores que acarretaram a

demanda por serviços essenciais à sua sobrevivência (hospedagem e alimentação) e por desencadear uma série de atividades ligadas ao comércio e serviços.

A mobilidade de capitais e de força de trabalho no CIPP, fez com que o eixo de expansão metropolitana Oeste vivencie uma nova dinâmica com base na atividade produtiva, tendo como suporte as indústrias e o porto, haja vista que até então a dinamização desse espaço dava-se, sobretudo, pela atividade turística. Desse modo, o comércio e os serviços antes relacionados ao lazer e ao turismo, voltam-se, também, ao atendimento das necessidades dos trabalhadores temporários que passam a residir nessa porção metropolitana.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ABU-EL-HAJ, Jawdat. Classe, poder e administração pública no Ceará. In: PARENTE, Josênio. ARRUDA, José Maria. **A era Jereissati: modernidade e mito**. Fortaleza: Edições Demócrito Rocha, 2002.
- ALMEIDA, Manoel Bosco de. SILVA, Almir Bittencourt da. Ceará. In: AMARAL FILHO, Jair do. **Federalismo fiscal e transformações recentes no Ceará**. Fortaleza: Edições INESP, 2000.
- AMARAL FILHO, Jair do. (org.) **Federalismo Fiscal e transformações recentes no Ceará**. Fortaleza: INESP, 2000.
- AMORA, Zenilde Baima. Aspectos históricos da industrialização do Ceará. In: SOUZA, Simone de (coordenadora). **História do Ceará**. 2º ed. Fortaleza: Fundação Demócrito Rocha, 1994.
- AMORA, Zenilde Baima. Indústria e espaço no Ceará. In: SILVA, José Borzachiello da; CAVALCANTE, Tércia Correia; DANTAS, Eustógio Wanderley Correia (organizadores). **Ceará: um novo olhar geográfico**. Fortaleza: Fundação Demócrito Rocha, 2005.
- ARAÚJO, Tania Bacelar **Ensaio sobre o desenvolvimento do Nordeste brasileiro: heranças e urgências**. Rio de Janeiro: Revan: Fase, 2000.
- BANDEIRA, Robson Torres e SILVA NETA, Maria Enésia. **Virgílio X Tasso: o mudancismo no Ceará**. Artigo apresentado no IV Encontro do Ceará em debate, 2008.
- CARLOS. Ana Fanni Alessandri. Da Organização à Produção do Espaço no Movimento do Pensamento Geográfico in CARLOS, Ana Fanni; SOUZA, Marcelo Lopes; SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão (organizadores). **A produção do espaço urbano: agentes, processos, escalas e desafios**. São Paulo: Contexto, 2011.
- CARVALHO, Rejane Vasconcelos Accioly de. Virgílio, Adauto e César Cals: a política como arte da chefia. In: PARENTE, Josênio. ARRUDA, José Maria. **A era Jereissati: modernidade e mito**. Fortaleza: Edições Demócrito Rocha, 2002.
- CEARÁ. **Decreto nº 27.196, de 29 de setembro de 2003** que aprova o regulamento do Programa de Desenvolvimento do Complexo Industrial e Portuário do Pecém e da Economia do Ceará. Fortaleza, 29 de setembro de 2003.
- CEARÁ. Governador do (Virgílio Távora). **II Plano de metas governamentais - PLAMEG**, 1979-83. Fortaleza, 1979.
- CEARÁ. Governo do Estado do. **Plano Plurianual. 1992-1995**. Fortaleza: 1991.

CEARÁ. **Plano de desenvolvimento sustentável 1995/1998**. Fortaleza, 1995.

CEARÁ. **Plano Plurianual Regionalizado de 2008-2010**. Fortaleza: SEPLAN, 2008.

CEARÁ. **Plano Plurianual. 2003-2006**. Fortaleza: SEPLAN, 2003.

CEARAPORTOS. **Informações sobre movimentação portuária**, 2011, 2012 e 2013.

CENÁRIO ATUAL DO COMPLEXO INDUSTRIAL E PORTUÁRIO DO PECÉM. Instituto de Pesquisas para o Desenvolvimento do Estado do Ceará – INESP 2013.

COLLIN, Michèle. Mobilizações produtivas na cidade portuária in MONIÉ, Frederic e SILVA, Gerardo. **A mobilização produtiva dos territórios**. Rio de Janeiro: DP&A, 2003.

DUNFORD, Michael e YEUNG, Godfrey (2009). Regional Development: Port-industrial Complexes in KITCHIN, Rob and THRIFT, Nigel (eds.) **International Encyclopedia of Human Geography**. Amsterdam: Elsevier. Volume 8, 2009, p. 285-294.

FERREIRA, Aurélio B. de Holanda. **Novo Dicionário da Língua Portuguesa**. 2. ed. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1986. 1838 p.

HARVEY, David. **A produção capitalista do espaço**. São Paulo: Annablume, 2005.

MONIÉ, Frédéric. Globalização, modernização do sistema portuário e relações cidade-porto no Brasil in SILVEIRA, Marcio R. (org). **Circulação, transporte e logística**. 1 ed. São Paulo: Outras Expressões, 2011.

PACTO PELO PECÉM. Assembléia Legislativa do Ceará, 2012.

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

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

TELES. Glauciana Alves. **Dinâmicas Metropolitanas Contemporâneas: Caucaia na Região Metropolitana de Fortaleza**. Dissertação de Mestrado. Programa de Pós Graduação em Geografia - PROPGEO. Universidade Estadual do Ceará, 2005.

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