



**UNIVERSIDADE ESTADUAL DO CEARÁ
CENTRO DE ESTUDOS SOCIAIS APLICADOS
MESTRADO PROFISSIONAL EM GESTÃO DE NEGÓCIOS TURÍSTICOS**

JOSÉ DE SOUSA PINHEIRO

**O COMPLEXO PORTUÁRIO DO PECÉM NA PRODUÇÃO INDUSTRIAL E NO
TURISMO DE NEGÓCIOS DO CEARÁ**

FORTALEZA – CEARÁ

2018

JOSÉ DE SOUSA PINHEIRO

O COMPLEXO PORTUÁRIO DO PECÉM NA PRODUÇÃO INDUSTRIAL E
NO TURISMO DE NEGÓCIOS DO CEARÁ

Dissertação apresentada ao Curso de Mestrado Profissional em Gestão de Negócios Turísticos do Centro de Estudos Sociais Aplicados da Universidade Estadual do Ceará, como requisito parcial à obtenção do título de mestre em Gestão de Negócios Turísticos. Área de Concentração: Gestão de Negócios Turísticos.

Orientação: Prof.^a Dr.^a Luzia Neide M. T. Coriolano.

FORTALEZA – CEARÁ

2018

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação

Universidade Estadual do Ceará

Sistema de Bibliotecas

Pinheiro, José de Sousa.

O complexo portuário do Pecém na produção industrial e no turismo de negócios do Ceará [recurso eletrônico] / José de Sousa Pinheiro. - 2018.

1 CD-ROM: il.; 4 ¼ pol.

CD-ROM contendo o arquivo no formato PDF do trabalho acadêmico com 111 folhas, acondicionado em caixa de DVD Slim (19 x 14 cm x 7 mm).

Dissertação (mestrado profissional) - Universidade Estadual do Ceará, Centro de Estudos Sociais Aplicados, Mestrado Profissional em Gestão de Negócios Turísticos, Fortaleza, 2018.

Área de concentração: Gestão de Negócios Turísticos.
Orientação: Prof.ª Dra. Luzia Neide Menezes Teixeira Coriolano.

1. Porto do Pecém. 2. Viabilidade. 3. Desenvolvimento. I. Título.

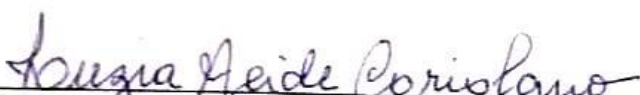
JOSÉ DE SOUSA PINHEIRO

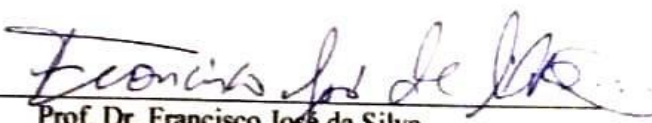
O COMPLEXO PORTUÁRIO DO PECÉM NA PRODUÇÃO INDUSTRIAL E
NO TURISMO DE NEGÓCIOS DO CEARÁ

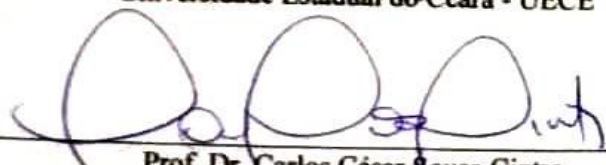
Dissertação apresentada ao Curso de Mestrado Profissional em Gestão de Negócios Turísticos do Centro de Estudos Sociais Aplicados da Universidade Estadual do Ceará, como requisito parcial à obtenção do título de Mestre em Gestão de Negócios Turísticos. Área de Concentração: Gestão de Negócios Turísticos.

Aprovada em: 26 de abril de 2018.

BANCA EXAMINADORA


Prof.^a Dra. Lúzia Neide Menezes T. Coriolano (Orientadora)
Universidade Estadual do Ceará - UECE


Prof. Dr. Francisco José da Silva
Universidade Estadual do Ceará - UECE


Prof. Dr. Carlos César Sousa Cintra
Universidade Federal do Ceará - UFC

À minha esposa, Reijane Pinheiro, por
sua paciência e dedicação.

AGRADECIMENTOS

Grato a todos que me ajudaram: ao Sindicato dos Fazendários do Estado do Ceará (SINTAF), pelo Convênio celebrado com o curso de Pós-Graduação em Gestão de Negócios Turísticos da Universidade Estadual do Ceará (UECE).

Em especial à orientadora, Profa. Dra. Luzia Neide Coriolano, pela dedicação ao trabalho de orientação e pelos ensinamentos. Obrigado pela solidariedade, amizade e confiança. Respeito e admiração.

Aos professores da banca examinadora que aceitaram o convite para momento importante para mim, certamente, para minha orientadora.

Aos meus filhos, Pedro Henrique Camurça Pinheiro e Paulo Henrique Camurça Pinheiro, pelo entendimento e compreensão.

À esposa, Reijane Ribeiro Camurça Pinheiro, por não me deixar desistir dos sonhos.

À SEFAZ pelo fornecimento dos dados.

RESUMO

A industrialização cearense compreende aspectos econômico, político e espacial, estabelecidos pelo acompanhamento do crescimento econômico, referente a momento histórico o qual faz o Ceará sofrido e o integra à política de desenvolvimento. O marco referencial de mudança acontece a partir dos anos de 1990, à sujeição a políticas públicas arrojadas ante necessidade de investimentos que redirecionam o desenvolvimento, de forma a romper com o ciclo vicioso, com o surgimento de novo momento político-governamental virtuoso. No modelo centralizador de governo com a promulgação de políticas de Ceará industrializado e moderno, insere-se o Porto do Pecém-CE, na Região Metropolitana de Fortaleza e torna a dinâmica, econômica e espacialmente, com reflexos de envergadura nacional, com a movimentação de mais um porto. Com isso, demonstra-se que o processo econômico supera os limites territoriais, com segmentação de cidades-referências do empreendimento: São Gonçalo do Amarante e Caucaia, além da relevância do turismo de negócio. Esta pesquisa fez-se pelo estudo crítico, em que se encontraram determinações, contradições e conflitos relacionados ao objeto, Porto de Pecém. O trabalho se desenvolve dentro de relação entre o turismo, como fenômeno estudado, com reflexões sobre a evolução da atividade da construção do Porto do Pecém e efeitos socioeconômicos.

Palavras-chave: Porto do Pecém. Viabilidade. Desenvolvimento.

ABSTRACT

The industrialization of Ceará includes economic, political and spatial aspects, established by the accompaniment of economic growth, referring to a historical moment that makes Ceará suffer and integrates it into development policy. The referential frame of change happens from the 1990s onwards, subjecting to bold public policies in the face of the need for investments that redirect development, in order to break the vicious cycle, with the emergence of a new virtuous political-governmental moment. In the centralizing model of government with the promulgation of policies of industrialized and modern Ceará, the Port of Pecém-CE, in the Metropolitan Region of Fortaleza, is made dynamic and economically and spatially, with reflexes of national scope, with the movement of another port. With this, it is demonstrated that the economic process exceeds the territorial limits, with segmentation of city-references of the enterprise: São Gonçalo do Amarante and Caucaia, besides the relevance of business tourism. This research was done by the critical study, in which determinations, contradictions and conflicts related to the object, Porto de Pecém were found. The work develops within a relationship between tourism, as a phenomenon studied, with reflections on the evolution of the construction activity of the Port of Pecém and socioeconomic effects.

Keywords: Port of Pecém. Viability. Development.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Posição geográfica do Ceará em escala global.....	26
Figura 2 – Região Metropolitana de Fortaleza – RMF.....	28
Figura 3 – Plano Nacional do Turismo	32
Figura 4 – Níveis hierárquicos do Turismo nacional	34
Figura 6 – Construção da Ponte Metálica	42
Figura 7 – Outra visão da Ponte Metálica.....	43
Figura 8 – Construção do Porto do Mucuripe.....	44
Figura 9 – Faces da construção do Porto do Mucuripe.....	44
Figura 10 – Ponta do Pecém – Instalação do Canteiro de obras (1996)	45
Figura 11 – Ampliação do quebra-mar	45
Figura 12 – Porto do Pecém	48
Figura 13 – Evolução do crescimento dos Estados no Nordeste – ano 2013....	59
Figura 14 – Distribuição dos gastos: lazer e negócios	72
Figura 14 – Evolução da Região do Pecém.....	76
Figura 15 – Companhia Siderúrgica do Pecém	77
Figura 16 – Limite entre São Gonçalo do Amarante e Caucaia.....	87

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 – Gastos de turistas estrangeiros no Brasil	71
Gráfico 2 – Evolução do PIB entre 2010-2016.....	79
Gráfico 3 – Crescimento do ICMS na economia do Ceará 2008-2017	83
Gráfico 4 – ICMS São Gonçalo do Amarante	85
Gráfico 5 – ICMS Caucaia	86
Gráfico 6 – Crescimento da Indústria no Estado do Ceará	88
Gráfico 7 – Evolução comparativa entre os municípios envolvidos no crescimento industrial do Ceará.....	89

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 – Indicadores territoriais segundo regiões de planejamento	27
Tabela 2 – Fluxo de turistas / 2003-2014	38
Tabela 3 – Perfil econômico do Ceará – ano de 2015	60
Tabela 4 – Principais municípios cearenses exportadores – 2016-2017	63
Tabela 5 – Movimentação de frutas (2009-2014).....	64
Tabela 6 – Quantidade de empresas instaladas em São Gonçalo do Amarante no período de 2008 a 2017	78
Tabela 7 – Evolução do município de Caucaia e São Gonçalo do Amarante no período entre 2008 a 2017	79

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ADA	Área de Despacho Aduaneiro
ADECE	Agência de Desenvolvimento do Estado do Ceará S/A
ANTAq	Agência Nacional de Transporte Aquaviário
ANVISA	Agência Nacional de Vigilância Sanitária
APEX	Agência Brasileira de Promoções de Exportações e Investimentos
BB	Banco do Brasil
BNB	Banco do Nordeste
BID	Banco Interamericano de Desenvolvimento
BNDES	Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social
CAGECE	Companhia de Água e Esgoto do Ceará
CEARÁPORTOS	Companhia de Integração Portuária do Ceará
CEASA	Centrais de Abastecimento
CEC	Centro de Eventos do Ceará
CEDIN	Conselho Estadual de Desenvolvimento Industrial
CEGÁS	Companhia de Gás do Ceará
CEREST	Centro de Referência em Saúde do Trabalhador
CFN	Companhia Ferroviária do Nordeste
CHESF	Companhia Hidroelétrica do Rio São Francisco
CIPP	Complexo Industrial do Porto do Pecém
CPP	Complexo Portuário do Pecém
CNI	Confederação Nacional da Indústria
CNT	Conselho Nacional do Turismo
CODEVASF	Companhia de Desenvolvimento do Vale do São Francisco
CSP	Companhia Siderúrgica do Pecém
DNOCS	Departamento Nacional de Obras Contra as Secas
EMATERCE	Empresa de Assistência Técnica e Extensão Rural do Ceará
EMBRATUR	Instituto Brasileiro de Turismo
EMCETUR	Empresa Cearense de Turismo
END	Estratégia Nacional de Defesa
ETICE	Empresa de Tecnologia da Informação do Ceará
FDI	Fundo de Desenvolvimento Industrial
FIPE	Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas

GEIDA	Grupo Executivo de Irrigação e Desenvolvimento Agrário
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
IDACE	Instituto de Desenvolvimento Agrário
IOCS	Inspetoria de Obras Contra as Secas
IPECE	Instituto de Pesquisa e Estratégia Econômica do Ceará
ICMS	Imposto sobre operações relativas à circulação de mercadorias e sobre prestações de serviços de transporte interestadual, intermunicipal e de comunicação
IPI	Imposto sobre Produtos Industrializados
MTE	Ministério do Trabalho e Emprego
MTUR	Ministério do Turismo
OMT	Organização Mundial do Turismo
OIT	Organização Internacional do Trabalho
ONU	Organização das Nações Unidas
PAC	Programa de Aceleração do Crescimento
PEM	Plano Estratégico da Marinha
PIC	Política Industrial do Ceará
PNGC	Plano Nacional de Gerenciamento Costeiro
PRODETUR	Programa de Desenvolvimento do Turismo
PRONATEC	Programa Nacional de Acesso ao Ensino Técnico e Emprego
RMF	Região Metropolitana de Fortaleza
SAGET	Sistema Automático de Gerenciamento dos Prestadores de Serviços Turísticos
SDE	Secretaria do Desenvolvimento Econômico
SEPLAG	Secretaria do Planejamento e Gestão do Ceará
SRH	Secretaria de Recursos Hídricos
SUDENE	Superintendência para o Desenvolvimento do Nordeste
TMUT	Terminal de Múltiplas utilidades do Porto do Pecém
ZF	Zona Franca
ZPE	Zona de Processamento de Exportação

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO.....	14
2	A DIALÉTICA COMO OPÇÃO METODOLÓGICA	19
2.1	EPISTEMOLOGIA RELACIONADA AO TURISMO E AO COMPLEXO DO PORTO DO PECÉM.....	21
2.2	PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS	23
3	CEARÁ PELO PARADIGMA MODERNO, INDUSTRIAL E TURÍSTICO	25
3.1	O NOVO PARADIGMA DE DESENVOLVIMENTO E MODERNIZAÇÃO DO ESTADO	28
3.2	A METRÓPOLE FORTALEZA POLARIZADORA DE PRODUTOS E SERVIÇOS TURÍSTICOS.....	35
3.3	TURISMO LITORÂNEO NO ESTÍMULO AO CRESCIMENTO DOS SETORES DA ECONOMIA	37
4	COMPLEXO INDUSTRIAL E PORTUÁRIO DO PECÉM E SEGMENTAÇÃO ECONÔMICA.....	42
4.1	DINÂMICA DO COMPLEXO INDUSTRIAL E PORTUÁRIO DO PECÉM-CE E AS COLABORADORAS	51
4.2	COMPLEXO INDUSTRIAL E PORTUÁRIO DO PECÉM NO DESENVOLVIMENTO DO ESTADO	63
4.3	PORTO DO PECÉM E OS REBATIMENTOS INDUSTRIAIS E TURÍSTICOS NOS MUNICÍPIOS.....	69
4.4	COMPANHIA SIDERÚRGICA DO PECÉM NA INDUSTRIALIZAÇÃO DO CEARÁ	76
4.5	MUDANÇAS EFETIVAS DO CEARÁ A PARTIR DO COMPLEXO PORTUÁRIO DO PECÉM	82
5	CONCLUSÃO.....	91
	REFERÊNCIAS	93
	ANEXO	99
	ANEXO A – LEI Nº 1161/2013.....	100

1 INTRODUÇÃO

O Complexo Industrial e Portuário do Pecém (CIPP), na produção industrial e no turismo de negócio, é o tema da dissertação, objeto de estudo, no município de São Gonçalo do Amarante, no Estado do Ceará. Analisam-se o Complexo e relevância do incremento da industrialização, na região, e impacto da economia, em correlação com turismo de negócio. O empreendimento demanda força de trabalho qualificada por parte de empresas instaladas e em fase de implantação, de profissionais de origem nacional, assim como de estrangeiros, especialmente da Coreia do Sul, em virtude de parceria da Companhia Siderúrgica do Pecém (CSP) com empresas nacionais e coreanas.

As atividades demandam serviços turísticos em consequência de vindas de profissionais do setor, em alguns casos, com familiares que fazem não apenas o turismo de “sol e praia”, historicamente vinculado às praias de São Gonçalo do Amarante e Caucaia, mas também o turismo de negócio.

Desde 1990, o Estado implementa políticas públicas de desenvolvimento socioeconômico, cada vez mais impactantes, com intenção de elevar o Estado a melhores níveis sociais e econômicos: no período em que se instaura o “governo das mudanças”. Elas mudam os rumos do processo de desenvolvimento, passando de estrutura administrativo-governamental arcaica, agrícola e emperrada, ao padrão moderno, industrial e turístico. A partir de então, implementa-se nova visão de política pública vinculada ao modelo econômico neoliberal, quando o Estado passa a ser gestado como empresa moderna, combatendo o clientelismo e o assistencialismo promovidos pelos empresários com base em estudos de investigação de limites e alcance territoriais, para investimento em políticas e proposição de mudanças capazes de avanços da economia.

A moralização do Estado justifica-se pela transparência da gestão pública, com mudanças significativas, com base na ciência e tecnologia, com crescimento do índice de desenvolvimento humano, melhoria de condições de vida, além de reordenamentos territoriais. Iniciativas de capacitação de trabalhadores e geração de emprego são ações sistemáticas: estimuladas pelas mudanças atraem investimentos privados, com entrada de divisas e de novos empreendimentos impulsionando a dinâmica da economia.

Políticas públicas ligadas diretamente às novas diretrizes governamentais reestruturadas vinculam-se às secretarias responsáveis pelas áreas de industrialização, contidas em planos governamentais subsequentes, como políticas de ações prioritárias para o desenvolvimento.

A proposta de crescimento, a partir de 1990, remete a políticas públicas desenvolvimentistas arrojadas, considerando elementos, principalmente condições ambientais do território (*inputs*), como semiaridez, carência de água e de tecnologias, ante a necessidade de investimentos capazes de redirecionamento do desenvolvimento, de forma a romper com o ciclo vicioso e, a partir de então, instalar novo momento político-governamental virtuoso. Ocorre, assim, quebra do modelo centralizador de políticas e reformas, instaurando modelo democrático de participação do setor privado na gestão pública, melhor distribuição de recursos (associada à transferência de *budget* do Governo central para os Estados e Municípios) e criação de fundos próprios de diversos setores, e mecanismo de captação de recursos financeiros do exterior, para proporcionar políticas de desenvolvimento.

Mudança constitucional redefine o papel dos estados brasileiros, principalmente nordestinos, apresentando-os como espaço de crescimento, desde que conjugados com políticas inovadoras, mudando o perfil da política até então conhecida. O Ceará implementa mudanças políticas, cria espaços de desenvolvimento econômico, social e político (DANTAS, 2002), consolida nova proposta, reestruturada e remodeladora, alocando valores que contribuíram para alcance de metas definidas que modificam axiologicamente referências do Estado, visto como “espaço luminoso” que, na expressão de Milton Santos (2006), significa lugar economicamente ativo, direcionado a ações eficientes e eficazes, capazes de modificação do “espaço opaco” ou estagnado.

Nesse cenário, dá-se prioridade a políticas de industrialização que valorizem os recursos, fazendo crescer a autoestima dos cearenses e melhorando a imagem do Estado. No contexto do capitalismo global, países centrais desenvolvidos transferem fábricas para países periféricos, e o Ceará entra no ritmo da industrialização tardia, dependente, mas necessária. Na esteira do processo de mudança econômica e implementação industrial, está a alocação do Complexo Portuário do Pecém (CPP), no município de São Gonçalo do Amarante, litoral oeste, para alavancar exportações em diversos setores. Nesse diapasão, com estrutura de

terminal multiuso, apoiado pelos trens, energia eólica, entre investimentos, promove fortes impactos em setores econômicos, movimenta a economia e contribui para o desenvolvimento do Estado.

As mudanças estruturais têm atraído empreendimentos e investimentos em atividades industriais e turísticas que dinamizam a economia, no direcionamento do desenvolvimento socioeconômico. A implementação de indústrias e de políticas de turismo passam a atividades prioritárias, no contexto de crescimento do Ceará. O paradigma serve de base ao governo que promove o crescimento econômico pelo viés empresarial, o que, conseqüentemente, define novas atividades incluindo turismo, para favorecimento da economia local, aproveitando as condições geográficas como fator de viabilidade, pela tropicalidade do clima que favorece o turismo de sol e praia, integrado a segmentos.

Assim, Fortaleza e região metropolitana são impactadas com novos empreendimentos que fortalecem o crescimento econômico do Estado, principalmente pela captação de profissionais especializados, no trabalho do aeroporto internacional Pinto Martins, no Porto do Pecém, obras que contribuem para crescimento e operacionalização da atividade industrial.

Regiões metropolitanas, apesar de previstas na Constituição desde 1967, institucionalizadas em 1973, muitas vezes esquecidas nos espaços de desigualdade social, somente a partir de 1990 é que começam a ser reconhecidas nacionalmente, em relação ao espaço intraurbano estabelecido com as metrópoles, associando estruturas produtivas e infraestrutura urbana (VILAÇA, 1998). Nesse momento, redefinem-se novos estudos que redirecionam atividades importantes para o crescimento do espaço regional.

A Região Metropolitana de Fortaleza (RMF), composta por 19 Municípios¹, representa mais de 40% (quarenta por cento) da população do Estado, e, em alguns municípios, ocorre o fenômeno da conurbação², com usos produtivos do território e permanente reestruturação; assim como implementação de formas de moradia (VILAÇA, 1998). Nessa dimensão, o quadro metropolitano concentra, no litoral oeste, principalmente zona portuária, novo setor industrial que passa por

¹ Aquiraz, Cascavel, Caucaia, Chorozinho, Eusébio, Fortaleza, Guaiuba, Horizonte, Itaitinga, Maracanaú, Maranguape, Pacajus, Pacatuba, Pindoretama e São Gonçalo do Amarante, São Luís do Curu, Paraipaba, Paracuru e Trairi.

² Tanto nas faixas litorâneas com o crescimento do setor imobiliário, como a oeste com camadas mais populares, com disparidades socioeconômicas.

reorganização, migração de atividades para espaços periféricos da metrópole, com integração socioespacial.

O crescimento da RMF compreende períodos. O primeiro, com a industrialização em fins dos anos de 1970, com a criação do Distrito Industrial de Maracanaú; o segundo, em 1990, com o crescimento do Estado e melhoria de rodovias, ao ocorrer expansão do setor em eixos, e pequenos distritos passam a desenvolver, ao longo de rodovias estaduais e federais (como exemplo, municípios de Horizonte, Pacajus, Pacatuba, Eusébio, Maranguape e Caucaia), vinculando-os à política de atração de indústrias; e o terceiro período ocorre com a criação de complexo industrial portuário, entre os municípios de Caucaia e São Gonçalo do Amarante, pelos projetos governamentais de desenvolvimento. Assim, a metrópole Fortaleza, que polariza produtos e serviços turísticos, exige inclusão de espaços e segmentos que complementem o turismo de sol e praia, como o turismo de negócio beneficiando-se das oportunidades econômicas criadas, via Porto do Pecém e, dessa forma, as atividades portuárias melhoraram a economia e aceleraram o crescimento do sistema de transporte, organizando logisticamente o uso de tecnologias da informação, para atender às exigências do mercado nacional e internacional, além de atrair empresas multinacionais.

As unidades de produção do Complexo Portuário do Pecém, em especial, siderurgia e petroquímica, elevam a classificação do terminal para o quarto melhor do Nordeste brasileiro, em exportação e primeiro na de frutas do País. Os rebatimentos da dinâmica de produção repercutem no turismo, porque fez crescer a rede hoteleira, de restaurantes, prestação de serviço, ou seja, dá dinâmica à cadeia produtiva, embora realizado com dificuldades, mas com determinação.

A realidade justifica a escolha do objeto de investigação, o Complexo Portuário do Pecém (CPP), pela relevância da obra e contribuição à produção industrial e com o turismo de negócio, relacionado ao Porto. As articulações revelam nova concepção política do Estado, na busca de propostas que alavanquem produção, negócios, serviços e empregos, dinamizem territórios, para romper com o atraso e pobreza, adjetivos associados.

Dessa forma, reorganização dos espaços e redirecionamento econômico produtivo exigem mudanças estruturais do território, de modo que o Complexo Portuário do Pecém gere dinâmica associada à reorganização de espaços produtivos e a dinâmicas comerciais. A relevância do estudo reside na oportunidade

de investigação do significado e capacidade de Complexo entender o que representa para o crescimento estadual, regional e nacional, colocando o Ceará na curva crescente da economia nacional. O empreendimento, além de promover transformação da economia, põe o Estado na rota do comércio nacional e internacional, o que provoca rebatimentos na economia.

O objeto da investigação exige que se conheça melhor a realidade do Complexo Industrial e Portuário do Pecém, políticas investidas pelo governo para inserir o Ceará no paradigma moderno, industrial e turístico. Assim, analisa-se o objeto do ponto de vista científico-técnico-operacional, com capacidade de promover o desenvolvimento socioeconômico, pela construção do Porto do Pecém, na RMF, com altas tecnologias, novas gestões e estratégias empresariais, sociais e ambientais, com intuito de responder a questionamentos de contribuições do Complexo ao desenvolvimento socioeconômico. Identificam-se as razões que levaram à construção do Complexo Portuário e à articulação com a siderurgia, termelétrica e turismo, além de sua ligação com o turismo de negócios advindos do Complexo Industrial e Portuário do Pecém.

Assim, define-se como objetivo central da dissertação a análise do Complexo na produção industrial e articulação com o turismo de negócios, além da contribuição ao desenvolvimento socioeconômico. Os objetivos específicos remetem à análise dos resultados alcançados efetivamente e constituirão achados da pesquisa, de conhecimento da estrutura física do CPP; identificação de impactos socioeconômicos, decorrentes das atividades portuárias e industriais; explicação das atividades econômicas e a relevância para o Ceará e sua articulação com as atividades turísticas.

A dissertação está estruturada em quatro partes. Na primeira, proposta da dissertação, assim como metodologia pautada no método dialético para dar conta aos conflitos e contradições. Na segunda, apresenta-se o Ceará e a Metrópole Fortaleza como polarizadores de produtos e serviços turísticos, tendo como suporte o litoral privilegiado pelo sol e praia. Na terceira parte, o foco da pesquisa é o Complexo Industrial e Portuário do Pecém e as transformações decorrentes. Na última, conclusões.

2 A DIALÉTICA COMO OPÇÃO METODOLÓGICA

Parte-se do princípio de que identificar a problematização é produzir metodologicamente o objeto da investigação para se chegar à compreensão do problema, pela busca de respostas a questionamentos levantados inicialmente. Nesse processo, descritas as etapas e possíveis procedimentos metodológicos utilizados na condução do estudo.

Entre os métodos de bases lógicas para investigações científicas, optou-se pelo método dialético, fundamentado na proposta de Hegel, no sentido de que as contradições ultrapassam umas às outras, e dão origem a novas contradições que clamam por soluções. Admite-se que, pela análise, os fatos reais não estão considerados fora do contexto social, político e econômico (LAKATOS; MARCONI, 1993), por levar-se em consideração o contexto, sobretudo o político-econômico.

A pesquisa científica mostra respostas a questionamentos e, com base em métodos científicos (ANDRADE, 2006), dessa forma, o pesquisador sistematiza os procedimentos dando lógica ao caminho percorrido. O método agrega elementos que vão do estudo teórico a processo de coleta e mensuração dos dados. Lakatos e Marconi (1993) mostram abordagens que podem ser dedutivas, indutiva, quantitativa e qualitativa.

A pesquisa, feita pelo estudo crítico, busca determinações, contradições e conflitos relacionados ao objeto, Porto do Pecém. Os elementos são importantes, pois fazem parte do caminho da metodologia crítica. A respeito de pesquisa, Alves-Mazzotti e Gewandsznajder (2001, p.139) afirmam: “procura-se investigar o que ocorre nos grupos e instituições relacionando as ações humanas com a cultura e estruturas sociais e políticas [...]” compreendendo “como as redes de poder são produzidas, mediadas e transformadas”, ou seja, não se compreende estudo de forma isolada: inserem-se conflitos ideológicos, políticos ou econômicos da sociedade, que fazem parte do campo de estudo de contradições, riqueza e pobreza, igualdade e desigualdade. Vê-se como o turismo surge no contexto de desigualdades, assim como o desenvolvimento do Estado. Na sociedade de semelhantes se recebem turistas, constroem-se empreendimentos, viola-se a natureza, melhoram-se aspectos econômicos, retiram-se pessoas de seus territórios, dando lugar a novos investimentos.

Nesse contexto, busca-se a compreensão dialógica do desenvolvimento econômico via indústria, agronegócio e turismo. Com base na ciência crítica, no dizer de Andrade (2003 *apud* LENCIONE, 2003, p. 13), “O movimento denominado Geografia Crítica é uma tomada de posição diante da influência exercida, nas décadas de sessenta e setenta, na geografia brasileira, pela corrente neopositivista”. Exatamente, observa-se, nos estudos da geografia, a situação política, evolução que enseja o crescimento econômico e novas diretrizes implementadas. Nesse entendimento, Gomes (2003, p. 287) afirma que “a partir dos anos setenta, a preocupação com o viés político começa a se inscrever mais profundamente no campo de pesquisas” científicas da geografia, “após um relativo domínio da economia”.

E é assim que se compreende o objeto estudado, visto como atividade que se insere na realidade, observado o tempo, mas também com determinações internas e que passam a mudar o espaço, trabalho, oportunidades e desigualdades, passando por subjetividades e interesses, pois não se pode fazer pesquisa em ciências sociais pela neutralidade, mas com forte influência ideológica identificada pelo pesquisador. O conhecimento não é acabado, nem é neutro. Denker (1998) afirma que o conhecimento vincula-se às teorias dentro de um contexto sócio-político-econômico, perfeitamente cabível na dissertação.

O pesquisador envolve-se com o problema investigado e estuda o assunto sob diferentes enfoques. A escolha do problema envolve a definição de aspectos, para a produção do pesquisador, sob ordens, conceitos e teorias, e, assim, a pesquisa vai ganhando embasamento (LAVILLE; DIONE, 1999).

A decisão de pesquisar o Complexo Industrial e Portuário do Pecém está relacionada às inquietações do pesquisador, em observar a intensificação das atividades industriais e do turismo no Ceará, do apoio (inclusive fomento) dado à atividade, por meio de políticas governamentais e efeitos sobre os cofres públicos, em razão da movimentação da economia, e para isso, foram feitos questionamentos relacionados ao turismo e à construção do Complexo, e ao retorno das atividades.

Pesquisa é uma atividade prática, teórica, provisória e inacabada, como diz Minayo (2008, p. 47), “É atividade de aproximação sucessiva da realidade que nunca se esgota, fazendo combinação particular entre teoria e dados, pensamento e ação”, de forma que o pesquisador a define, no processo de investigação, em interpretações e resultados colhidos, subjetividade que passa pela adoção da

metodologia escolhida, com emprego de procedimentos que justifiquem a investigação, para ciências naturais e humanas.

As barreiras da pesquisa levam o pesquisador à superação (LAVILLE; DIONE, 1999), não na compreensão de que se está vivenciando a teoria certa como se fosse o próprio dono da verdade, mas, pelo menos, na aproximação da certeza e da verdade como pesquisador, passível, inclusive, de críticas e capaz de relativizar o entendimento (JAPIASSU, 1983). É a postura crítica que se desenvolve na pesquisa, encontrando determinações e contradições, e a considerar objetividade e subjetividade. Porém o que importa é a aproximação do conhecimento científico com a realidade e 'possível' certeza, pois teorias e definições não são consideradas absolutas e sim relativas, se o fossem não estariam no campo da ciência e sim, da dogmática, pois ciências sociais estão presentes na dissertação.

2.1 EPISTEMOLOGIA RELACIONADA AO TURISMO E AO COMPLEXO DO PORTO DO PECÉM

O trabalho desenvolve-se pela relação entre turismo, como fenômeno estudado, com todas as reflexões sobre a evolução da atividade com a construção do Porto do Pecém, e, por último, efeitos socioeconômicos com sua implantação. Apresentam-se reflexões conceituais e metodológicas do estudo para explicação da evolução do planejamento público do turismo, assim como implementação de políticas públicas. Ramírez explica o turismo afirmando:

A epistemologia do turismo implica romper com os fundamentos tradicionais das ciências sociais, analisando-o desde a ótica transdisciplinar, pois por ser fenômeno de múltiplas facetas, sua investigação implica reconhecer que seu objeto de estudo é o homem na sociedade, atuando como tal em diversos papéis (turista, anfitrião, prestador de serviço, empresário), levando em consideração também que por essa mesma circunstância, o turismo é extremamente susceptível e vulnerável a todas as mudanças que se dão na sociedade, ou melhor, dito, nas sociedades, já que se deve levar em conta as mudanças ocorridas nas sociedades emissoras, tanto como nas receptoras; sendo imperativo que se gere uma investigação séria e rigorosa que explique e compreenda tais contingências (RAMÍREZ, 2010, p. 56).

O turismo não pode ser visto apenas como atividade econômica ou atuação governamental. Estuda-se como fenômeno a ser observado ante os reflexos em setores, a revelar que a atividade é marcante no atual contexto. Repercute em áreas do conhecimento e se analisa sob diferentes enfoques, o que quer dizer que a

transdisciplinaridade do turismo faz parte do fenômeno, o que o faz complexo e possível de identificação e explicação em diferentes ciências³.

É a construção que se faz pela realidade humana, pois o homem viaja e busca compreender o que vivencia⁴: busca-se a si mesmo. O que reflete também, no pesquisador que traz o turismo para a ciência, com enfoque crítico, desde o pacote turístico, aquisição do artesanato, troca de experiências, produto disponível ao turista, investimento do setor público e privado e retorno socioeconômico. Assim, turismo é experiência constante e inacabada (MOESCH, 2012), e à medida que se escreve sobre ele, novos dilemas surgem e instigam o pesquisador a se debruçar sobre a temática. A escolha do tema envolve também região e governança, no caso, Estado do Ceará, na Região Nordeste do país, e, quanto à governança, busca-se captar o desenvolvimento do turismo pelo “Governo das Mudanças”, na análise da evolução econômica, política e social, em várias relações e escalas até a decisão da construção do Porto do Pecém e transformações.

A lógica da pesquisa se identifica também no constante movimento que revelam as relações sociais e econômicas essenciais ao Estado. O conhecimento não se separa da realidade, pois a perspectiva trabalhada tem conteúdos ideológicos e políticos que buscam os conflitos e as contradições da realidade. A escolha pelo turismo e políticas públicas aplicadas ao território cearense insere-se no contexto e faz parte do fluxo da história (LÖWY, 1985). Não esquece os fenômenos econômicos e sociais resultantes da ação humana, modificados, a cada momento, como pensamentos ideológicos e políticos, de forma que não há caráter absoluto, mas dialeticamente explicado, e nesse sentido, Löwy (1985, p. 15) explica: “significa a percepção da realidade social como um todo orgânico, estruturado, no qual não se pode entender um elemento, um aspecto, uma dimensão sem perder a relação com o conjunto”. Significa que o turismo liga-se a aspectos sociais, econômicos, políticos, envolve classes sociais. Na análise dialética, insere-se a

³ “Nenhuma disciplina em Ciências Humanas é, em si, pura. Num ponto ou noutro, aflora outra disciplina. Veja-se, por exemplo, o caso da Geografia” (MOESCH, 2012, p.11-12).

⁴ E no dizer de Amir Klink: “Um homem precisa viajar. Por sua conta, não por meio de histórias, imagens, livros ou TV. Precisa viajar por si, com seus olhos e pés, para entender o que é seu. Para um dia plantar as suas próprias árvores e dar-lhes valor. Conhecer o frio para desfrutar o calor. E o oposto. Sentir a distância e o desabrigo para estar bem sob o próprio teto. Um homem precisa viajar para lugares que não conhece para quebrar essa arrogância que nos faz ver o mundo como o imaginamos, e não simplesmente como é ou pode ser. Que nos faz professores e doutores do que não vimos, quando deveríamos ser alunos, e simplesmente ir ver”. Disponível em: <https://prontoescreviweb.wordpress.com/2017/12/17/sobre-viajar/>. Acesso em: 10 de fevereiro de 2018.

realidade no passado sofrido pelas secas, com relevância no Estado carente de desenvolvimento e cheio de problemas sociais, em especial, violência⁵. Contradição é importante e, no dizer de Lakatos e Marconi (1993, p.79), contém termos opostos: para tanto, é preciso que seja unidade, unidade e luta de contrários, o que não significa neutralidade e ausência de objetividade, senão que a ciência tem proposições teóricas e contestações. Nesse sentido, Haesbaert (2007, p.46) diz que:

Devemos reconhecer que vivemos hoje um entrecruzamento de proposições teóricas, e são muitos, por exemplo, os que contestam a leitura materialista como aquela que responde pelos fundamentos primeiros da organização social. Somos levados, mais uma vez, a buscar superar a dicotomia material/ideal, o território envolvendo ao mesmo tempo, a dimensão espacial concreta das relações sociais e o conjunto de representações sobre o espaço ou o “imaginário geográfico” que também move essas relações.

As mudanças repercutem na ciência e se apresentam atualizadas na teoria, e, na sociedade democrática, permitem ao pesquisador expor pontos de vista e paradigmas, com o intuito de promover conhecimento transformador, pois a pesquisa, por si só, capta o fenômeno estudado, dentro de recorte temporal e geográfico, na busca de compreender a totalidade. Estudo do turismo do Ceará como prática social, em várias dimensões, como elemento de composição da realidade do Porto do Pecém.

2.2 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

Os procedimentos em etapas mostram o estudo sobre o Ceará, no paradigma moderno, industrial e turístico, sem esquecer a relevância do aspecto histórico e as transformações; além de estudo específico sobre o Porto do Pecém; visitas foram realizadas *in loco*⁶ em busca de fontes de estudos, documentos e análise; comparação de resultados econômicos de estudos financeiros, na área econômica e turística, além da elaboração de relatórios para subsidiar a dissertação, pelos dados coletados em fontes governamentais.

⁵ Em recente reportagem, o Prefeito de Fortaleza juntamente com o governador reconhecem a gravidade da violência do momento e a repercussão no turismo e a questão deve ser discutida com todos os envolvidos no setor, na economia e com os entes governamentais. Disponível em: <https://www.opovo.com.br/jornal/economia/2018/02/a-imagem-do-turismo-de-fortaleza-em-jogo-diante-da-inseguranca.html>. Acesso em 13 de fevereiro de 2018

⁶ Para a definição do complexo portuário, CIPP, o pesquisador deverá ainda visitar várias comunidades situadas entre Caucaia e São Gonçalo do Amarante (Pecém), os espaços, o território, a identificação das mudanças estruturais no local e nas estradas de acesso.

Pelo método definido, compreende-se o objeto como realidade dinâmica e contraditória, em constante movimento, em “interligação necessária entre o plano da ideia e o [...] da realidade” (HEGEL, 2000, p. 73). Assim, verifica-se o alcance socioeconômico de apreensão do Complexo do Porto do Pecém e turismo de negócio. Segundo o método de Hegel⁷, há que se analisar o objeto, contextualizando-o, identificando transformações sociopolíticas que geram relações entre os sujeitos relacionados com o objeto. Na contradição do crescimento do Pecém e do Estado, depara-se com a postura governamental, na condução do processo de construção do porto que exige desapropriação e reassentamento de moradores da área, gerando problemas sociais, os quais também podem ser compreendidos com assimetrias de qualquer processo de evolução social.

A identificação de parâmetros econômicos do Estado relaciona-se ao crescimento arrecadatório. Por isso, a pesquisa utiliza dados oficiais fornecidos pela Secretaria da Fazenda (SEFAZ), pelos órgãos e entidades, IPECE, IBGE, EMBRATUR. O significado da análise dos dados possibilita interpretações⁸ que justificam e fundamentam o trabalho pesquisado e conclusões do pesquisador.

⁷ No que se refere aos indivíduos, cada um é filho do seu tempo; assim também para a filosofia que, no pensamento, pensa o seu tempo. Tão grande loucura é imaginar que uma filosofia ultrapassará o mundo contemporâneo como acreditar que um indivíduo saltará para fora do seu tempo, transporá Rhodus. Se uma teoria ultrapassar estes limites, se construir um mundo tal como entenda deva ser, este mundo existe decerto, mas apenas na opinião, que é um elemento inconsciente sempre pronto a adaptar-se a qualquer forma (HEGEL, 2000, p. 87).

⁸ É o chamado *opendata* em que o pesquisador pode trabalhar com dados oficiais e estabelecer propostas relacionadas a políticas públicas, projetos, teses e dissertações. Na *opendata* não se alteram os dados oficiais.

3 CEARÁ PELO PARADIGMA MODERNO, INDUSTRIAL E TURÍSTICO

O Ceará localiza-se na Região Nordeste do Brasil, faz divisa com os estados de Pernambuco, Rio Grande do Norte, Paraíba e Piauí, banhado pelo Oceano Atlântico, com 573 km de extensão da linha de costa, com litoral, terceiro maior do Nordeste (IPECE, 2015).

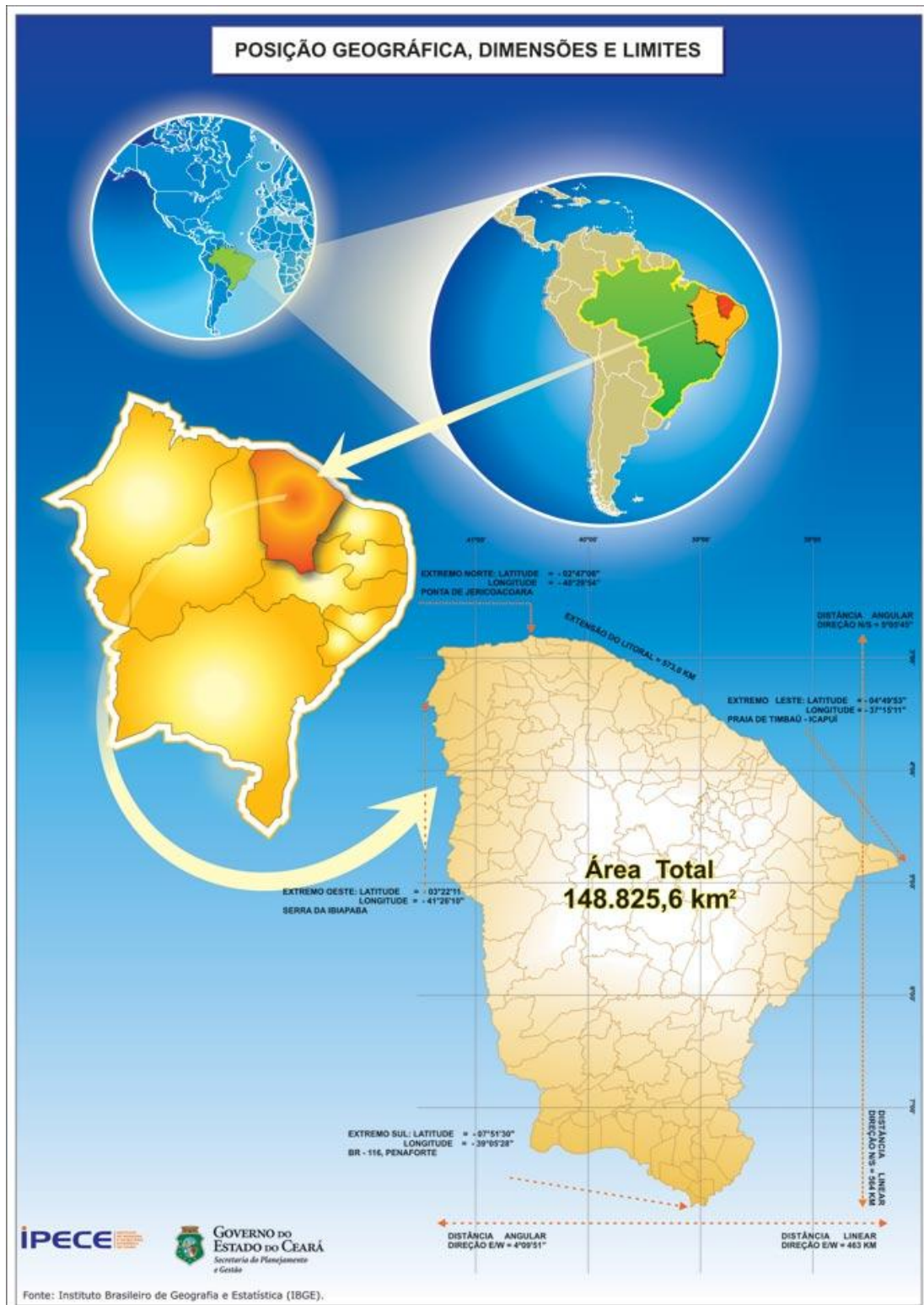
Com área total de 148.886,3 km², equivale a 9,58% da Região Nordeste⁹. De acordo com o último censo demográfico do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), possuía 8.452.381 habitantes em 2010, em 2017, com contingente populacional de 9.020.450 habitantes, segundo estimativa do Instituto, pela prospecção do crescimento da população, nos últimos anos, tendo como indicadores até o período de junho de 2017¹⁰.

Figura 1: Ceará no contexto da América do Sul, Brasil e Nordeste.

⁹ O Ceará possui aproximadamente 92% do território inserido no semiárido, enfrentando fenômeno cíclico das secas. Dispõe de um vasto litoral que vai de Camocim, com limite em Luís Correia/PI até Icapuí, sendo a última praia Tibau, limitando-se com Rio Grande do Norte. Dominam os geossistemas: planície litorânea, sertão, serras ou maciços residuais e planaltos ou chapadas e cuestas.

¹⁰ Disponível em: <<https://ww2.ibge.gov.br/estadosat/perfil.php?sigla=ce>>. Acesso em: 16 maio 2017.

Figura 1 – Posição geográfica do Ceará em escala global



Fonte: IPECE (2016).

O território cearense fragmenta-se em 184 municípios, em 14 regiões de planejamento, em destaque Região Metropolitana de Fortaleza e do Cariri,

constituída, respectivamente, de 19 e 9 municípios. A regionalização obedece a critérios socioeconômicos, ambientais e culturais (IPECE, 2016), e, de acordo com Medeiros *et al.* (2017), no Panorama Socioeconômico das Regiões de Planejamento do Estado do Ceará, elaborado pela Secretaria do Planejamento a qual inclui atividade de gestão (instituído pela SEPLAG) e de pesquisa pelo Instituto de Pesquisa e Estratégia Econômica do Ceará (IPECE), estabelece-se que:

Esta divisão regional é empregada atualmente no Plano Plurianual (PPA), onde constam todos os investimentos e ações continuadas do Estado. Desse modo, o enfoque territorial incorporado no planejamento almeja à descentralização das políticas e a integração da ação governamental nas regiões, estimulando a participação social e o fortalecimento das vocações regionais, tendo como objetivo a redução das desigualdades socioeconômicas entre as regiões (MEDEIROS *et al.*, 2017, p.9).

Significa que o Ceará adota modelo de desenvolvimento sob parâmetros estruturadores voltados ao crescimento social, incorporando os impactos de ações governamentais, sobre a vida da coletividade, pelo planejamento, a alcançar todas as regiões. Na estruturação pelos indicadores territoriais, de forma que se observa a Região Sul, Região do Cariri, com o maior número de municípios, em seguida, RMF, depois Sertão Central. Os dados do Instituto de Pesquisa e Estratégia Econômica do Ceará (IPECE) incluem o número de municípios e área geográfica alcançada (Tabela 1):

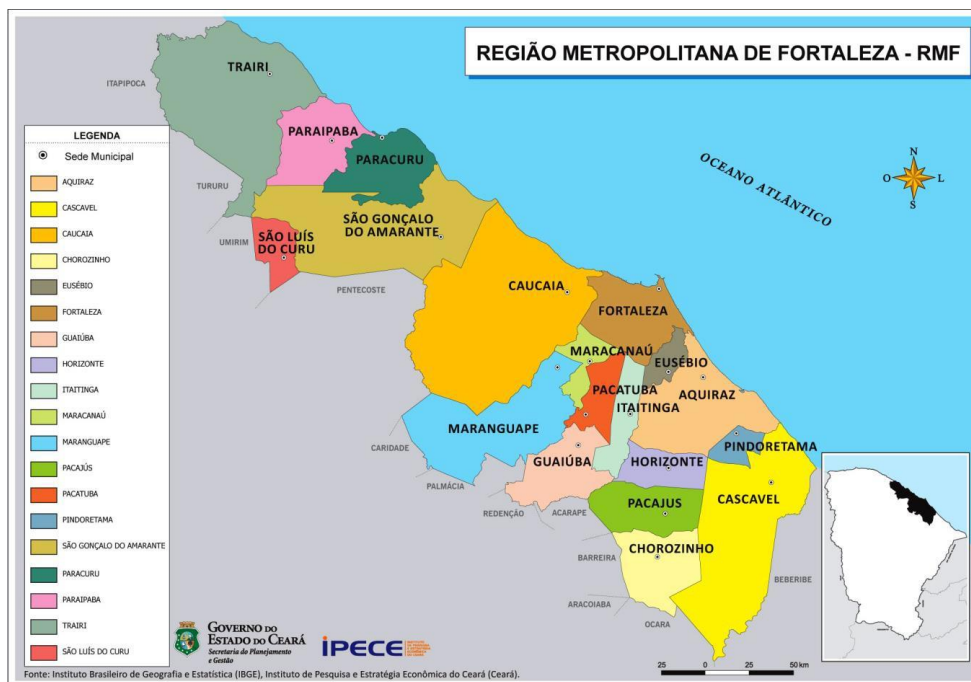
Tabela 1 – Indicadores territoriais segundo regiões de planejamento

Regiões de Planejamento	Municípios	Área (km²)
Cariri	29	17.390,30
Centro Sul	13	11.581,72
Grande Fortaleza	19	7.440,07
Litoral Leste	6	4.633,82
Litoral Norte	13	9.335,85
Litoral Oeste / Vale do Curu	12	8.889,99
Maciço de Baturité	13	3.707,26
Serra da Ibiapaba	9	5.697,30
Sertão Central	13	16.014,77
Sertão de Canindé	6	9.202,52
Sertão de Sobral	18	8.528,07
Sertão de Crateús	13	20.594,39
Sertão dos Inhamuns	5	10.863,48
Vale do Jaguaribe	15	15.006,77
Total	184	148.886,31

Fonte: IPECE (2017).

A região da Grande Fortaleza abriga 19 municípios da Região Metropolitana de Fortaleza (RMF), de forma que o Complexo Industrial e Portuário do Pecém localiza-se a 56 km, no município de São Gonçalo do Amarante. Figura 2: municípios da Região Metropolitana de Fortaleza.

Figura 2 – Região Metropolitana de Fortaleza – RMF



Fonte: IPECE (2016).

São Gonçalo do Amarante conta 48.265 habitantes segundo estimativa do IPECE (2017), e integra a Região Metropolitana de Fortaleza, com 3.818.380 habitantes estimados, em 2014, pelo Instituto de Pesquisa e Estratégia Econômica do Ceará.

3.1 O NOVO PARADIGMA DE DESENVOLVIMENTO E MODERNIZAÇÃO DO ESTADO

No final da década de 1980, o Ceará é gerido pelos empresários, em período da história denominado de “Governo das Mudanças”, e realmente mudam-se as políticas e todo o referencial administrativo vivenciado para proposta governamental diferenciada. Porém, a partir dos anos de 1990, o novo Ceará implementa a modernização territorial com estruturas adequadas ao atendimento com competitividade, em vários setores da economia. No entanto, pela retrospectiva

dos programas de planejamento, voltados ao turismo, vê-se o período de crescimento, mesmo compassado, tendo o primeiro momento de mudança, no final dos anos 1960, com o Decreto-lei nº 55, de 18 de novembro de 1966, que legitima políticas públicas para o setor do turismo, com a criação da Embratur e do Conselho Nacional de Turismo (CNTUR), estruturas institucionalizadas públicas do turismo nacional. Identifica-se que a inclusão legislativa ocorreu no âmbito do governo federal, com raros impactos sobre o Estado.

No final dos anos 1980, em razão da abertura política, diversas normas se editaram para consolidação e ampliação do turismo, no Brasil, além da criação do Sistema Nacional do Turismo composto pela Embratur, CNTUR e pelo Ministério da Indústria e Comércio. Na década de 1990, amplia-se a discussão sobre a participação do setor privado, principalmente na academia¹¹ e na sociedade quando se cria o Plano Nacional de Municipalização do Turismo, em virtude do modelo adotado pela Organização Mundial de Turismo (OMT), permitindo maior participação do setor privado na atividade até então controlada somente pelo setor público. A valorização do turismo, em nível governamental, estabelece-se pela criação do Ministério do Turismo e pela implementação da Política Nacional de Turismo reforçando a estrutura regionalizada da atividade (BENI, 2006), o que simetricamente alcança Estados e Municípios¹².

O Ceará necessitava de moderna concepção política para sair do atraso e, assim, insere-se na nova categoria de estado emergente e em crescimento, superando políticas tradicionais, arcaicas e inoperantes. As políticas públicas das mudanças quebram o paradigma conservador, e, na visão dialética, adota-se nova racionalidade e novas políticas públicas para, substancialmente, mudar a referência do Estado e interferir em melhorias da sociedade. Confirma-se, pois, a ideia de que toda política pública é “forma de intervenção nas relações sociais, [sendo] também, por mais concentrado que seja o processo decisório, condicionada por interesses ou expectativas sociais” (LAMOUNIER, *apud* MANTOVANELI JUNIOR, 2006, p. 54). O

¹¹ A primeira Faculdade de Turismo criada no Brasil foi a Faculdade do Morumbi, hoje Universidade Anhembimorumbi, em 1971. Desde então, muitas instituições começam a ser implantadas com cursos superiores de Turismo no Brasil, principalmente nas capitais dos Estados. Mas não havia muita discussão acadêmica de crescimento para o setor devido ao período da ditadura militar, apesar de ter sido um momento em que o país viveu denominado de ‘milagre econômico’, com um rápido crescimento da economia, face à abertura de investimentos estrangeiros e de baixa inflação. (HALLAL; MÜLLER, 2014).

¹² “Art. 180. A União, os Estados, o Distrito Federal e os Municípios promoverão e incentivarão o turismo como fator de desenvolvimento social e econômico”. (Constituição Federal).

turismo passa a elemento primordial para dar ao Ceará alavancada na economia. Assim, calha a citação de Benevides:

A perspectiva sincrônica refere-se ao espaço que cabe ao Nordeste brasileiro na atual (des)ordem internacional, inserido num movimento mais amplo, embora não totalmente consolidado, de redescobrimto e revalorização das várias áreas tropicais do globo. A generalização para a escala regional Nordeste prende-se ao fato de aí existir um modelo de turistificação, baseado em megaprojetos organizados e conduzidos pela iniciativa pública. As especificidades locais, por sua vez, estão assentadas sobre uma história de evolução urbana anterior a esta turistificação e sobre as particularidades microlocacionais de seus atrativos turísticos, relativos a recursos paisagísticos e cênicos (BENEVIDES, 1998, p. 47-48).

O conceito de desenvolvimento explica o Ceará na conotação socioeconômica, observado de forma dialética, com a participação do Estado e da sociedade, com diversificação de bases econômicas e sociais. Na inserção da nova economia, relaciona-se a economia com turismo. Afirma Benevides (1998) que, na digressão panorâmica do turismo, a tímida instalação da EMCETUR, em 1971, e as poucas ações políticas não dão importância à atividade de políticas públicas. Denotando que o turismo precisa de planejamento integrado e de longo prazo, emerge o litoral cearense como território potencialmente atrativo, representando saída para o entrave econômico do Estado.

A decisão política dos governos, em priorizar o turismo, foi a principal intervenção na mobilidade urbana. Instala-se o Ceará turístico totalmente diferenciado de períodos distintos, embora com problemas a serem enfrentados, ocupações desordenadas, saneamento básico precário, transporte urbano e novos problemas, violência e drogas, além de secas periódicas enfrentadas pela população e pelo governo (FERNANDES, 2014). Nacionalmente, o Nordeste recebe melhor tratamento pela aderência à economia flexível quando os serviços passam a ser carro-chefe da economia do País. Assim, emerge o turismo aproveitando o litoral como espaço atrativo com possibilidades de ser receptor de alta demanda proveniente de estados ou países de economias relevantes (SOARES, 1989).

O planejamento territorial voltado ao turismo associado aos recursos paisagísticos naturais, pelas ações públicas, ou mesmo, pelas novas políticas territoriais de valorização de espaços, muda o Ceará, criam-se novos elementos contributivos de mudança, como a construção de novo aeroporto, em padrões internacionais. Há razões que fundamentam as modificações urbanas e melhoria,

pois as cidades são modificadas pelos comportamentos globais, e, nesse sentido, observa-se que:

A cidade se transforma não apenas em razão de “processos globais” relativamente contínuos (tais como o crescimento da produção material no decorrer das épocas, com suas consequências nas trocas ou o desenvolvimento da racionalidade) como também em função de modificações profundas no modo de produção, nas relações de classe e de propriedade (LEFEBVRE, 2001, p. 53).

Ações de qualificação de espaços e de prestação de serviços são desenvolvidas, sobretudo pela implementação da infraestrutura territorial. A construção do Centro de Eventos do Ceará, do novo aeroporto, duplicação de estradas são modificações positivas realizadas pelo Estado, para o desenvolvimento, por isso o turismo como atividade econômica propõe “promover o desenvolvimento social requer que os empresários, o Estado e a sociedade organizada façam intervenções, acreditando no investimento à educação, portanto, investindo na capacitação de força de trabalho” (CORIOLANO; FERNANDES, 2014, p. 154-155).

O desenvolvimento ocorre atrelado aos recursos humanos, institucionais e culturais que, potencializados, produzem produtos e serviços competitivos capazes de promover o desenvolvimento¹³. Daí afirma Beni (2006, p. 44) que “o turismo inegavelmente está ligado ao crescimento econômico e a mudanças sociais”.

Fatores preponderantes que movimentam a atividade econômica ligada ao turismo são programas governamentais incentivados, alguns financiados pelo governo federal, Prodetur¹⁴, Certificação Cadastur, Programa de Regionalização do Turismo, Pronatec Turismo¹⁵, Turismo Responsável e campanhas promocionais¹⁶. O

¹³ Não se pode deixar de mencionar que isso tudo foi possível em razão de política de austeridade que alcançou o funcionamento da máquina administrativa estadual e seus servidores, ao longo de um período sem aumento salarial ou mesmo reajustes salariais, abertura de concursos públicos e uma reestruturação com a extinção de órgãos e entidades da Administração Pública Estadual.

¹⁴ O Programa de Desenvolvimento do Turismo - PRODETUR criado em 1995 com o objetivo principal de expandir a atividade turística de forma planejada e sistêmica, a partir de estratégias a fim de aumentar a participação do turismo na economia nacional. O programa permite a utilização de fomentos via instituições financeiras como BID, BNDES e CAF.

¹⁵ O Pronatec Turismo capacita profissionais técnicos para agentes do turismo e o Turismo Responsável propõe um turismo realizado segundo princípios da justiça social e econômica, com respeito ao meio ambiente e à cultura local, reconhecendo a comunidade receptora do turismo como protagonista do turismo para torná-lo sustentável. Explicando o turismo sustentável Souza (2012, p. 99) afirma que: “O turismo responsável é uma das muitas formas de alterar pequenas atitudes cotidianas, com o objetivo de contribuir para a sustentabilidade do planeta e integração das culturas do mundo, são mudanças de comportamento que visam garantir as gerações futuras E o acesso a todas as possibilidades que se tem hoje”.

¹⁶ Até 2002, o cadastro dos prestadores de serviços turísticos era de responsabilidade do Instituto Brasileiro de Turismo (EMBRATUR), com o Sistema Automático de Gerenciamento dos Prestadores

Programa de Regionalização do Turismo, vinculado à Política Nacional de Turismo, proposta pela Lei nº 11.771/2008, determina a regionalização do turismo de municípios, mostrando que a municipalidade beneficia-se do crescimento do turismo.

A proposta de estabelecimento do turismo regionalizado permite ganhos de lugares e regiões. Os programas têm como escopo recomendações da Organização Mundial de Turismo, adotadas pelo Ministério do Turismo, a partir de 2004, como política focada no desenvolvimento regional, dando apoio à estruturação dos destinos, à gestão e à promoção do turismo no País, assumindo a estrutura da Figura 3:

Figura 3 – Plano Nacional do Turismo



Fonte: Ministério do Turismo (2007).

Com o programa reformulado em 2013, definiram-se 8 (oito) eixos de atuação que orientam ações de apoio à gestão, estruturação e promoção do turismo, nas regiões e municípios, em gestão descentralizada na área do turismo. O primeiro é a gestão descentralizada do turismo, com objetivo de articular e responder às demandas do setor, fortalecer a participação social, integrando as políticas públicas, compreendendo e atuando de forma estratégica. O segundo é o planejamento e posicionamento de mercado do turismo, pelos dados e informações coletadas, para

de Serviços Turísticos (SAGET). A partir de 2003, passou a ser de responsabilidade do Ministério do Turismo (MTUR) no cadastro das atividades de turismo, e, em 2006, a formalização e a legalização dos prestadores de serviços turísticos passaram a ser obrigatórios com o CADASTUR, o sistema oficial que cadastra empreendimentos, equipamentos e profissionais do turismo no Brasil.

subsidiar o planejamento e desenvolvimento de produtos turísticos pelos elementos de identidade da oferta turística, observadas também as características da demanda (público-alvo).

O terceiro eixo é a infraestrutura turística, por meio de iniciativas variadas de cooperação, tecnologia e fomento, incorporação de valor agregado e ambiente favorável ao desenvolvimento do turismo.

No quarto, informação ao turismo de forma segura. O quinto é promoção e apoio à comercialização pelos profissionais e serviços qualificados. O sexto, qualificação profissional dos serviços e da produção associada. O sétimo, empreendedorismo, captação e promoção de investimento. E, por último, monitoramento.

A nova estrutura corresponde à implantação em todos os eixos governamentais (União, Estados e Municípios), alcançando os diversos níveis de governo (ministério, secretaria e demais órgãos e entidades a serem implantados pelos entes estatais). Além disso, propõe-se governança participativa e descentralizada, abrangendo, além do setor público, a prestação de serviços (terceiro setor) e a iniciativa privada¹⁷. O que se observa também é a valorização de organizações sociais, no setor, como instrumento de articulação social, além do auxílio na análise e monitoramento de políticas, em especial voltado ao turismo sustentável (Figura 4):

¹⁷ Inclui-se nesse momento o estímulo ao fomento para o setor privado para a promoção da competitividade do turismo e aumentar o volume de investimentos no setor, além de orientar e divulgar a atividade.

Figura 4 – Níveis hierárquicos do Turismo nacional



Fonte: Instituto Juazeiro (2013)¹⁸.

A estrutura regional do turismo define prioridades pelas coordenações em instâncias governamentais e melhora o poder na tomada de decisão, uma vez que se estabelecem prioridades para planejamento e execução de diretrizes a atender o desenvolvimento do turismo, na região e no território de abrangência. O programa também é reforçado pelo lema da sustentabilidade como estabelece a Organização Mundial do Turismo (OMT) mostrando que:

O desenvolvimento do turismo sustentável atende às necessidades dos turistas de hoje e das regiões receptoras, ao mesmo tempo em que protege e amplia as oportunidades para o futuro. É visto como um condutor ao gerenciamento de todos os recursos, de tal forma que as necessidades econômicas, sociais e estéticas possam ser satisfeitas sem desprezar a manutenção da integridade cultural, dos processos ecológicos essenciais, da diversidade biológica e dos sistemas que garantem a vida. (ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DE TURISMO, 2003, p. 24).

Sobre ampliação, realizam-se campanhas promocionais, e, segundo o Ministério do Turismo, são “campanhas publicitárias veiculadas, no exterior, voltadas para um público de renda média e alta, com o objetivo de atrair turistas estrangeiros para o País aproveitando a diversidade cultural e natural do Brasil” (BRASIL, 2015,

¹⁸ Disponível em: <<http://www.ijz.org.br/2013/03/>>.

online)¹⁹. Todos os fatores melhoraram o poder aquisitivo da população, o que traz rebatimento do desenvolvimento nacional, e possibilita maior chance a novos setores industriais e de serviço. Assim, explica Luchiari, foram construídas novas formas de sociabilidade que impulsionam o crescimento e afirma que:

Novas formas contemporâneas de espacialização social, por meio das quais estamos construindo novas formas de sociabilidade, mais híbridas e mais flexíveis. [...] estabelece-se uma relação entre antigas paisagens e velhos usos e novas formas e funções, impulsionando a relação do lugar com o mundo, que o atravessa com novos costumes, hábitos, maneiras de falar, mercadorias, modo de agir [...] Assim também, a identidade do lugar é constantemente recriada [...] (LUCHIARI, 1998, p. 17).

Isso influencia as mudanças urbanas que se expressam de várias formas e contornos, e permite nova operacionalização da economia do país, o que ocorreu no Ceará.

3.2 A METRÓPOLE FORTALEZA POLARIZADORA DE PRODUTOS E SERVIÇOS TURÍSTICOS

O desenvolvimento do Ceará leva Fortaleza a se espriar pela ampliação de área de influência, incorporando municípios à Região Metropolitana. Possui a cidade 2.452.185 habitantes, segundo Censo Demográfico (IBGE, 2010). Estimativas do IBGE indicam 2.609.716, em 2016, ou seja, a população cresce em mais de 100 mil habitantes, o que torna Fortaleza 5ª capital mais populosa do Brasil (IBGE, 2014)²⁰. A cada governo, a cidade melhora a malha urbana, cresce a verticalização com avanço da expansão urbana e de concentração demográfica, como ocorre em centros nacionais, São Paulo e Rio de Janeiro.

Nesse contexto, analisa-se a metrópole Fortaleza, numa digressão histórica na polarização dos serviços, na busca do desenvolvimento econômico, e produção e prestação de serviços urbanos e turísticos. A metrópole agrega cidades que interagem com interdependência, com base na infraestrutura urbana e na divisão de tarefas (AMORA, 1999, p. 34). Trata-se de fenômeno contínuo que se junta ao crescimento e concentração, no mesmo espaço territorial, e, simultaneamente, ultrapassando os limites territoriais de fronteira. Fator da

¹⁹ Disponível em: <<http://www.turismo.gov.br/acesso-a-informacao/63-acoes-e-programas/5039-campanhas.html>>. Acesso em: 14 maio 2016.

²⁰ Disponível em: <<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/ce/fortaleza/panorama>>. Acesso em: 14 maio 2017.

metropolização é urbanização, bem como crescimento industrial, embora divergentes, são inseparáveis e, ciclicamente, ligados ao crescimento populacional. As mudanças iniciadas em meados dos anos 1990, a cada governo se intensificam enfrentando a crise política que abate o país com rigor nas políticas territoriais e econômicas. A reestruturação ocorre com capacitação de técnicos de secretarias e instituições vinculadas. Dão-se mudanças em estruturas industriais e de serviços, com financiamento, reforços de concessões de crédito e redimensionamento dos negócios.

Planos estruturais empenham-se na realização de convênios com instituições bancárias para fomentação de atividades econômicas. Ao tempo em que políticas urbanas direcionadas a Fortaleza revalorizam a capital tornando-a núcleo receptor do turismo de sol e praia. E Dantas (2002) acrescenta:

Políticas reforçaram o poder de atração de Fortaleza sobre o sertão, com o conseqüente fortalecimento do quadro de dominação da capital sobre os outros municípios. Fundamenta-se, a partir deste quadro de dominação, o desenvolvimento das novas práticas marítimas no Estado: os banhos de mar, os passeios na praia e o veraneio, práticas incorporadas a outras práticas preexistentes, associadas, principalmente, à pesca e ao porto. Percebe-se, portanto, a emergência de um tipo de maritimidade associada à demanda de grupo (a elite local) fortemente influenciado pelos costumes europeus e mantenedor de laços culturais com o sertão. Estes vínculos com a Europa, associados ao caráter interiorano da elite, promovem a consolidação de uma cidade litorânea interiorana (leia-se cidade litorânea com alma de sertão) que descobre o mar como fonte de lazer (DANTAS, 2002, p. 54).

Assim, o desenvolvimento do Ceará intensifica-se a partir dos anos 2000, com escopo de mudança comportamental da administração pública, com a finalidade de colocá-lo no mercado competitivo mundial, abrindo espaços para novos investimentos.

O agronegócio se relaciona com o avanço tecnológico e exige irrigação para melhoria da produtividade, e, no Nordeste volta-se principalmente à redução de incertezas climáticas e possibilitar diversidade de produção²¹, o que quer dizer que a

²¹ Historicamente, o Estado brasileiro, por causa da seca no Nordeste instituiu a Inspeção de Obras Contra as Secas – IOCS a qual se transformou no Departamento Nacional de Obras Contra as Secas – DNOCS, em 1948, foi criada a Companhia Hidroelétrica do Rio São Francisco – CHESF e a Comissão do Vale do São Francisco, que depois foi substituída pela Companhia de Desenvolvimento do Vale do São Francisco – CODEVASF, além da Superintendência para o Desenvolvimento do Nordeste – SUDENE, em 1959 (SILVA, 2006). Todas essas instituições eram responsáveis pela execução da política de irrigação delineada com a instituição do Grupo Executivo de Irrigação e Desenvolvimento Agrário – GEIDA, com o Programa Plurianual de Irrigação, além do Programa de Integração Nacional, que financiou a primeira fase do Programa Nacional de Irrigação, seguidos pelos dois Planos Nacionais de Desenvolvimento, em 1972 e 1979, e entre esses dois, o Programa de

irrigação pública dá suporte a projetos governamentais para alcance de metas estabelecidas pelo próprio governo para o desenvolvimento (BRASIL, 2008). As irrigações assumem viés governamental, em razão do custo operacional e da manutenção dos projetos de irrigação, sob pena de se não alcançar resultados e impactos.

3.3 TURISMO LITORÂNEO NO ESTÍMULO AO CRESCIMENTO DOS SETORES DA ECONOMIA

O Ceará possui 19 municípios limítrofes com o mar, o Plano Nacional de Gerenciamento Costeiro (PNGC) agrupa 33 municípios com atividades socioeconômicas relacionadas com o litoral. De acordo com Morais et. al. (2006, p. 134) “a porção marítima é equivalente à faixa de terras submersas até 22.2 km da linha de costa”. É o que explica Morais et. al. (2006, p. 134):

Segundo o PNGC a costa do Estado do Ceará está setorizada da seguinte forma: Setor Extremo Oeste (Amontada, Itarema, Acaraú, Cruz, Jijoca de Jericoacoara, Camocim, Barroquinha, Chaval e Granja), Setor Oeste (Paracuru, Paraipaba, Trairi, Itapipoca), Região Metropolitana de Fortaleza (Aquiraz, Fortaleza, Eusébio, Chorozinho, Pacajus, Horizonte, Itaitinga, Guaiúba, Pacatuba, Maracanaú, Maranguape, Caucaia, São Gonçalo do Amarante) e Setor Leste (Icapuí, Aracati, Itaçaba, Fortim, Beberibe, Cascavel, e Pindoretama).

O litoral²² é um dos principais atrativos ao turismo. Trata-se de espaço seletivo contemplado pelos investimentos públicos e da iniciativa privada, abriga infraestrutura e serviços. Planejamento se faz essencial, visto ser o litoral ambiente instável de alta vulnerabilidade. A 3 graus abaixo da linha do equador, recebe sol e luz o ano inteiro, logo, turismo de sol e mar é segmento de destaque no Ceará e Região Nordeste. A localização estratégica eleva o potencial do Estado, atraindo negócios,

Desenvolvimento do Nordeste - POLONORDESTE, em 1974. Mais recentemente foi criado o Programa de Irrigação do Nordeste – PROINE, em 1.986, e instituído o Programa de Apoio ao Desenvolvimento da Fruticultura Irrigada no Nordeste, em 1996 (BANCO MUNDIAL, 2004).

²² “As metrópoles e as regiões litorâneas são as áreas de excelência da convergência e atração de turistas, investimentos, concentração de trabalhadores e de mobilização de pessoas para usufruir do lazer. Para que o turismo aconteça são mobilizados trabalhadores e turistas, e nesse movimento redes de hotéis e resorts de cadeias nacionais e internacionais se deslocam para lugares de maior conveniência à acumulação de capital. As pessoas, por diversas motivações, procuram diferentes lugares que lhes proporcionem alegria, prazer e consumo. Ao se apreender a mobilidade dos turistas no cotidiano das grandes cidades e dos pequenos lugares turísticos, também se verificam deslocamentos diários de trabalhadores para os locais onde são prestados serviços de hospedagem e restauração. São relações complexas que produzem espacialidade nos territórios, mosaico de múltiplas estruturas e formas espaciais (FERNANDES, 2014, p. 86).

em razão de aspectos marcantes e da regularidade costeira. Dessa forma, o litoral é espaço disputado estando o turismo na área, dando dinâmica e convergindo atividades econômicas relacionadas ao turismo. Para seu crescimento²³, o Estado é um dos agentes mais importantes, com interferência, considerado agente de estruturação espacial, instrumento de controle financeiro e legitimador de políticas públicas (MENDES; QUINTILIANO; CORIOLANO, 2014, p. 62-63).

O Estado (governo) divulga o Ceará turístico para despertar interesse em investimento e possibilitar o aumento do fluxo de turistas. As imagens da natureza exuberante, sob horas de sol, sobre o Estado, privando-o de chuvas e nuvens, são a principal propaganda do atrativo, sempre com características positivas, em destaque, artesanato, culinária e cordialidade do povo.

Com implementação da modernidade, apresenta qualidade de serviços, incrementa o turismo, gerando receitas. A tendência é o aumento do fluxo de pessoas e do tempo de permanência dos turistas.

Critérios para indicadores do turismo (Tabela 2): chegada de turistas e receita bruta gerada (em dólar):

Tabela 2 – Fluxo de turistas / 2003-2014

Ano	Chegadas de turistas (mil)	Receita cambial turística (milhões de US\$)
2003	4.133	2.479
2004	4.794	3.222
2005	5.358	3.861
2006	5.017	4.316
2007	5.026	4.953
2008	5.050	5.785
2009	4.802	5.305
2010	5.161	5.702
2011	5.433	6.555
2012	5.677	6.645
2013	5.813	6.711
2014	6.430	6.843

Fonte: Departamento de Polícia Federal, Ministério do Turismo e Banco Central do Brasil. Nota: Dados atualizados em 1º de julho de 2015.

²³ “A decisão política dos governos de priorizar o turismo resulta em intervenções na mobilidade urbana. Instala-se um Ceará turístico totalmente diferenciado do Ceará das décadas de 1950 a 1970, embora antigos problemas persistam tanto na Metrópole quanto no sertão semiárido e no litoral, a exemplo das ocupações desordenadas, saneamento básico precário, transporte urbano e novos problemas estejam surgindo, como a violência e as drogas. No sertão, a questão da água persiste em razão das secas periódicas e da forma como a questão é administrada sendo um dos grandes problemas enfrentados pela população e pelos governos. As políticas públicas no Ceará privilegiam grandes projetos considerados estruturantes para o estado como o Porto do Pecém. No turismo, as políticas não são diferentes, o modelo de desenvolvimento é pautado na lógica da modernização espacial” (FERNANDES, 2014, p. 21).

Pelo quantitativo de turistas, nos anos de 2003 a 2008, houve crescimento turístico, e, por sua vez, aumento da receita cambial. Em 2009, diminuição da quantidade de turistas, voltando a crescer nos anos subsequentes. O declínio, em 2009, decorre da retração da economia, que começa com desemprego e paralisação do setor produtivo, tanto que, em fins de 2008, o governo federal realiza fortes intervenções na economia, com a desoneração do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI), para automóveis e outros produtos, aumentando o emprego setorial na produção, já saindo da recessão depois do segundo trimestre, com tudo isso, o mercado decresce, conseqüentemente, com reflexos no turismo desacelerando o setor.

Mesmo assim, o turismo se diversifica e alcança segmentos de negócio e evento. Em 2012, inaugura-se o Centro de Eventos do Ceará (CEC)²⁴, com investimento aproximadamente de R\$ 580 milhões. A estrutura viária melhora com construção de viadutos e túneis viabilizando acesso e circulação, dando à metrópole Fortaleza novo referencial, passando também pela chamada industrialização tardia. Os benefícios dinamizaram a capital cearense, contribuindo para o turismo de negócio e de lazer.

O fluxo de turistas evolui no espaço polarizado da Metrópole, com recebimento de nacionais e estrangeiros, com intuito de desfrutar de opções disponibilizadas no “novo Ceará”. O turismo vai além de deslocamento e de compra, implica trocas culturais, relações sociais, vivência de experiências em lugares visitados. O Ceará é conhecido como destino de sol e praia, turismo de negócio, eventos e de aventura, segmentos que tendem a crescer recebendo atenção do estado, com investimento que qualificam a metrópole Fortaleza, litoral para concorrência com grandes eventos nacionais e internacionais. O setor hoteleiro habilitado com instalações adequadas e serviços turísticos consolida Fortaleza destino turístico nacional mais procurado pelos brasileiros.

Há repercussão do turismo na economia, com movimento ascendente e com percentuais positivos²⁵, por isso, desde o governo das mudanças, altos

²⁴ Até a construção do Centro de Eventos do Ceará (CEC), Fortaleza contava apenas com o Centro de Convenções e alguns hotéis e universidades que sediavam eventos. Hoje há o suporte do CEC com toda infraestrutura para eventos nacionais e internacionais.

²⁵ Em 2013, o turismo representou cerca de 15,6% dos 70% do setor de serviços na economia do Ceará.

investimentos têm sido voltados ao turismo, em sucessivos governos, com repercussão na geração de emprego e renda (FERNANDES, 2014).

A iniciativa privada também investe em atividades turísticas, rede hoteleira, agência de viagem; meios de hospedagem (pousada, *resort*, *hostel*, etc.), empresa organizadora de eventos, transportadora turística, cooperativa de táxi, guia de turismo, restaurante, bar, café, barraca de praia, restaurante especializado, em que se encontra comida local à japonesa, italiana, chinesa e especialidades da cozinha brasileira e boxes de artesanato gerando emprego e renda. A operacionalização do turismo é praticamente privada, uma vez que a mobilização do setor articulado com o setor público promove o desenvolvimento em diferentes atividades, e segue o eixo convencional²⁶ voltado ao mercado e lucro, e adquire importância diante de paisagens urbanas da Metrópole Fortaleza.

Tem crescido o setor turismo esportivo, pois surf, *windsurf*, *kitesurf*, asa delta, parapente são propícios diante ventos, mar e sol, além de disponibilizar locais de apoio ao segmento.

A Constituição Federal de 1988 considera turismo “fator de desenvolvimento social e econômico”²⁷, a ser promovido pela União, Estados, Distrito Federal e Municípios, de integração do movimento em escala global e local. Por isso é relevante o turismo nos impactos sociais, ambientais, econômicos e políticos. O Ceará, sob a perspectiva do turismo, exige pensar as consequências da atividade, dada a importância, com significativo efeito no crescimento do Brasil. Assim, a base política é formada entre Estado e sociedade voltada à competitividade dos destinos e regiões turísticas, objetivo a ser alcançado. Por isso, nesta dissertação, antes da análise de aspectos do Porto do Pecém, deve-se desenvolver estudo do cenário sobre o turismo e o que levou o Estado a investir na infraestrutura, em equipamento e serviço para dar suporte ao próprio Porto do Pecém e sua integração, por meio da regionalização do turismo.

No entanto, atividade e gerenciamento do turismo também geram efeitos negativos, saída de comunidade da região do Pecém, privatização de espaços litorâneos, impactos irreversíveis à sociedade e ao próprio espaço geográfico, afetando populações no ambiente físico e alterando-lhe o modo de vida, em seu

²⁶ E o eixo alternativo é desenvolvido por comunidades e voltado para a defesa do meio ambiente e ao combate à pobreza.

²⁷ Art. 180.

entorno, a proporcionar ocupação desordenada, pelo comportamento sociocultural, etc. Dá-se, assim, crescimento econômico, com fruição de emprego formal e informal, beneficiando muitos. As contradições da atividade turística mostram concentração de riqueza para alguns e, ao mesmo tempo, escassez de recursos para outros, em destino receptor. O turismo influencia atividades socioeconômicas, tanto que a ineficiência da gestão apresenta problemas.

Apesar de esforços de qualificação dos serviços turísticos, na alocação de infraestrutura urbana e turística, o Ceará apresenta-se deficiente em relação às políticas de segurança pública, com agravamento, nos últimos anos, o que tem comprometido fluxos turísticos, com impactos negativos. A situação é enfrentada, sob pena de comprometimento do setor pela perda da atratividade, pois não se faz turismo sem segurança.

4 COMPLEXO INDUSTRIAL E PORTUÁRIO DO PECÉM E SEGMENTAÇÃO ECONÔMICA

Porto do Pecém é empreendimento histórico justificado pela construção destinada a alavancar a economia. A trajetória portuária precisa ser mencionada. Em 1613, a baía de Camocim utilizou-se como ponto de parada e apoio a embarcações portuguesas. Em 1740, construíram-se estruturas de apoio para recebimento de embarcações em Aracati, e, como ponto de apoio militar, se destaca como produtor de carne e couro. Era Arraial de São José dos Barcos do Porto dos Barcos do Jaguaribe. Em 1805, é construído um trapiche²⁸, no sítio Prainha, em Fortaleza. Trapiches foram construídos mais tarde, um deles pelo inglês Henry Ellery, trapiche do Ellery, na mesma área, provavelmente, no ano de 1844 (CEARÁ PORTOS)²⁹.

No final do Século XIX, em 1893, o engenheiro inglês John Hawkshaw apresenta projeto para o porto de Fortaleza, nas proximidades, e, em 1902, a ponte metálica começa a ser construída com estrutura de ferro e piso de madeira, em 18 de dezembro, inaugurada a 26 de maio de 1906 e em 1910. É construído o Pavilhão Atlântico, para servir de local de espera para embarcações. Figura 5: construção da Ponte Metálica.

Figura 5 – Construção da Ponte Metálica



Fonte: Fortaleza em Fotos e Fatos.

²⁸ De acordo com o dicionário Aulete Digital o termo trapiche designa “armazém em que são guardadas mercadorias importadas ou destinadas à exportação”. Disponível em: <<http://www.aulete.com.br/trapiche>>. Acesso em: 03 abr. 2018.

²⁹ Disponível em: <<http://wp.cearaportos.ce.gov.br/museu/historia-portuaria.html>>.

Figura 6 – Outra visão da Ponte Metálica



Fonte: Fortaleza em Fotos e Fatos.

Em 1923, realizaram-se estudos sobre o porto, aprovado pelo Decreto nº 14.555, com o projeto de Lucas Bicalho, Inspetor Federal de Portos, Rios e Canais. As obras portuárias foram contratadas com a sociedade inglesa *Norton Griffiths & Company Limited*, pelo que veio a se chamar Ponte dos Ingleses, pelo engenheiro J. H. Kirwood. No entanto, as obras foram suspensas por falta de orçamento, e acabam se desgastando, devido ao tempo e às marés, com comprometimento da estrutura metálica, reconstruída em 1929, pelo engenheiro Francisco Saboia de Albuquerque, reinaugurada no dia 24 de fevereiro de 1929, com o nome de Viaduto Moreira da Rocha³⁰.

Em 1930, Hor Meyll apresenta projeto de construção do Porto do Ceará, na enseada do Mucuripe. Mas somente, em 1938, Getúlio Vargas, com o Decreto-Lei nº 544, de 7 de julho de 1938, decide a localização do novo porto de Fortaleza e definindo a enseada do Mucuripe como o novo local. Figuras 7 e 8: construção do Porto do Mucuripe.

³⁰ Disponível em: <<http://www.ceara.pro.br/fortaleza/Peculiar/dsc-pontemetalica1.htm>>.

Figura 7 – Construção do Porto do Mucuripe



Fonte: Fortaleza Nobre.

Figura 8 – Faces da construção do Porto do Mucuripe



Fonte: Fortaleza em Fotos e Fatos.

O Porto do Camocim começa a ser construído em 1959, na época do então Ministro Ernani do Amaral Peixoto, inaugurado, sem conclusão, em 1961, e o acesso dos navios se dava por meio de barcaças que levavam cargas e passageiros de forma precária.

Em 1995, foi contratado o projeto básico do Complexo Industrial e Portuário do Pecém, e projetos básicos de engenharia. Iniciadas as obras em maio

de 1996 e, em agosto de 2000, concluídas, em 2002, chegam os produtos eólicos produzidos no CIPP³¹. Figura 9: Ponta do Pecém.

Figura 9 – Ponta do Pecém – Instalação do Canteiro de obras (1996)



Fonte: Portos e navios.

Estruturas ferroviárias começam a ser implantadas em setembro de 2003, com a construção do Terminal de Múltiplas Utilidades do Porto do Pecém, obra terminada em agosto de 2010. Figura 10: ampliação do quebra-mar.

Figura 10 – Ampliação do quebra-mar



Fonte: Portos e navios.

Em 2011, inaugura-se o Terminal de Múltiplas Utilidades do Porto do Pecém (TMUT), com dois novos berços de atracação e realização da 1ª Operação

³¹ Isso porque a empresa fica no próprio Complexo Portuário do Pecém.

Comercial com o Navio São Lourenço, com blocos de granito e chegada de minérios de ferro e, em 2016, movimentação de placas de aço da CSP, com destino à Itália e à Turquia. Toda a estrutura serve para movimentação dos produtos que contribuem com a melhoria da economia, viabilizados por políticas estratégicas.

As políticas de turismo implementadas têm a pretensão de ampliar relações e identidades com estruturação de produtos competitivos, com aporte de planejamento e gestão da atividade turística, bem como fortalecimento de regiões priorizadas, como é o caso do entorno do Porto do Pecém, área que se desenvolve com o Porto, indústrias e turismo, na perspectiva da geração de oportunidades de emprego e negócio. A alocação da infraestrutura é a principal ação das políticas de turismo, tendo em vista o crescimento para geração de novas sociabilidades, mudança de costumes e ampliação de negócios, tencionando o desenvolvimento socioeconômico. Na perspectiva de crescimento e implantação de infraestrutura, de movimentação da economia, a construção do novo complexo portuário atende a transformação macroeconômica do Estado. Nesse diapasão, calha o pensamento de Deusdará (2013, p. 11) ao dizer que:

O Porto e o Complexo Industrial podem ser indutores de desenvolvimento de uma região. Um Complexo Industrial e Portuário induz e multiplica a implantação de indústrias de transformação, criando valor agregado e intensificando o tráfego marítimo e terrestre e isso, retroalimenta o complexo induzindo e acelerando o desenvolvimento regional, gerando benefícios socioeconômicos para o Estado, região e país.

A estrutura estabelece grande movimentação, na área e no setor econômico, estimula a implantação da indústria, agrega valores à economia local e acelera o desenvolvimento do Ceará e Nordeste. Nesse contexto, o turismo acompanha a movimentação econômica associando-se às demais atividades. São claras as alusões ao turismo na explicação de Coriolano (2014):

O turismo é considerado pelos governos um produto de exportação, umas das principais mercadorias do comércio exterior. O interesse é na geração de divisas, quanto aos problemas procura-se administrar ou se omite, até negando sua existência. É certo que o capitalismo produz riqueza, mas também gera pobreza e destrói forças produtivas (o espaço, o trabalho), com a diferença de que produz consequências sobre os demais setores econômicos, na indústria, na agricultura, nas comunicações e na urbanização, por exemplo. As atividades humanas agridem os ambientes em diferentes graus. Aquelas mais gananciosas (dos megaempreendimentos) geram relativamente danos maiores, sobretudo por concentrar mais a riqueza e, conseqüentemente, por uma desigualdade maior entre ricos e pobres, devendo ser controladas (CORIOLANO, 2014, p. 22).

Daí a preocupação com o desenvolvimento sustentável, pois, como diz a autora, a riqueza, dialeticamente gera pobreza, o processo gera consequências positivas, mas também negativas e há que ponderar os impactos para minimizá-los. Na conjuntura econômica, o turismo se faz necessário para dinamização da economia e promoção do desenvolvimento econômico, social e ambiental, mesmo considerando que impactos são gerados e administrados, mas a produção de bens e serviços (turísticos e não turísticos) leva o estado a sair da estagnação. Fatores econômicos e turísticos estão umbilicalmente ligados de forma ampla, alcançando setores da economia: primário, secundário e atividades terciárias, por isso,

Atrativos turísticos são os elementos naturais, históricos, culturais, manifestações, usos tradicionais e populares, realizações técnicas e científicas contemporâneas, eventos e acontecimentos programados, que motivam o deslocamento de grupos humanos para conhecê-los. (CORIOLANO; FERNANDES, 2014, p. 149).

Nesse sentido, o turismo, atividade econômica, promove o desenvolvimento socioeconômico, acrescenta valores ao patrimônio natural e cultural, e políticas públicas fomentam projetos de relevância, como é o caso do Porto do Pecém. Dessa forma, o Ceará apresenta-se com modelo de desenvolvimento pautado na lógica da modernização espacial, o que o faz relacionar com mudanças da economia mundial, por haver reordenamento econômico do capital e turismo mundial, com a dinâmica do capital e particularidades históricas, contextualizadas, no desenvolvimento do turismo, no Estado, no Brasil e no mundo (FERNANDES, 2014). O Porto do Pecém (Figura 11) tem relação direta com o crescimento econômico do Ceará, o que se deve ao retorno de investimentos, e por ser o porto ativo na produção econômica, em constante processo de modernização e ampliação³².

³² Essas alterações são monitoradas ambientalmente através do sistema Gestão Ambiental – SGA constante.

Figura 11 – Porto do Pecém



Fonte: Revista O Petróleo.

A economia do Ceará, movimentada pelo Porto do Pecém, gera Produto Interno Bruto (PIB) de aproximadamente R\$ 126,05 bilhões em 2014, dado disponibilizado pelo Instituto de Pesquisa e Estratégia Econômica do Ceará em 2017³³. Entre as cidades de mais movimentação do PIB: São Gonçalo do Amarante, com PIB de R\$ 32,39 mil per capita (ANUÁRIO DO CEARÁ, 2018). O destaque é resultado de fortes atrativos turísticos, com mais de 2 milhões de visitantes por ano, o que, segundo dados do Estado, incide no setor de serviços que responde por 75,64% da riqueza gerada. Enquanto o setor da Indústria gera 19,16% da riqueza, e a Agropecuária, 5,20%³⁴ (LEMOS, 2010, p. 05; ANUÁRIO DO CEARÁ, 2018).

O Porto de Pecém é administrado pela Companhia de Integração Portuária do Ceará – CEARÁPORTOS – sociedade de economia mista³⁵, criada pelo

³³ Em 2017, segundo informou a Cearáportos: “Os resultados do Porto do Pecém para o mês de julho deste ano seguem a tendência dos meses anteriores com resultados positivos. A movimentação acumulada de 2017 (8.872.548 toneladas) foi 75% acima do mesmo período de 2016 (5.067.531 t)”. Disponível em: <<http://www.cearaportos.ce.gov.br/index.php/informacoes/listanoticias/786-porto-do-pecem-mantem-crescimento-e-exportacoes-sobem-243>>. Acesso em: 18 abr. 2018.

³⁴ A economia advinda da agricultura no Ceará ainda é muito fraca comparando com outros Estados brasileiros. Mesmo assim, produz abacate, algodão arbóreo, banana, café, castanha de caju, cocoda-baía, figo, goiaba, laranja, limão, mamão, manga, maracujá, pimenta-do-reino, sisal, tangerina, urucum, uva. Mantém também lavouras temporárias: abacaxi, algodão herbáceo, alho, amendoim, arroz, batata-doce, cana-de-açúcar, fava, feijão, fumo, mamona, mandioca, melancia, melão, milho, soja, sorgo, tomate.

³⁵ E, de economia mista, obrigatoriamente adota a natureza de S/A aberta e tem como objetivo, segundo seu Estatuto: “O objetivo da Sociedade consiste na construção, reforma, ampliação,

Estado (Lei n.º 12.536/95, de 22 de dezembro de 1995), vinculada à Secretaria da Infraestrutura. O Terminal Portuário do Pecém realiza 8 operações de grande eficiência, possibilita acesso rodoviário e ferroviário, capazes de operação de atividades portuárias e industriais integradas, e construção de porto “*Off-Shore*”³⁶, e de quebra-mar do tipo berma (*rubble mound breakwater*) em forma de “L”, com 1.768m. Cria baía artificial de águas paradas, onde se situam *piers* de atracação. O quebra-mar tem forma trapezoidal, com parte central de argila e pedras fragmentadas, de tamanho variado e laterais inclinadas com pedras de grandes dimensões, com o objetivo de absorver a energia das ondas. O porto também conta com ponte de ligamento, de acesso ao quebra-mar de 62,15 m X 7,20m. O modelo segue padrão ambiental para retenção do mínimo de sedimentos, e segue dentro do mar com profundidade de 18 metros, o que garante segurança na navegação em mar aberto, sem necessidade de canal, permitindo também movimentação de navio cargueiro de maior porte, sem nenhum risco.

A estrutura portuária³⁷ corresponde à expansão da economia que repercute globalmente, por se tratar de movimento de exportação e importação³⁸, interagindo com novo processo de crescimento global. É visível a reestruturação econômica, com objetivos de inserção na lógica da dinâmica da economia. Significa dizer que o dinamismo econômico se manifesta pela modernização, com a construção de novos sistemas de engenharia de infraestrutura associada a transporte, comunicações, saneamento básico, recursos hídricos; pelo desenvolvimento de novas fontes de

melhoria, arrendamento e exploração de instalações portuárias e daquelas destinadas ao apoio e suporte de transporte intermodal, localizada no Estado do Ceará, bem como a prestação de serviços correlatos, observada a legislação pertinente, os critérios econômicos de viabilização dos investimentos e a estratégia de desenvolvimento econômico e social do Estado”.

³⁶ Esse modelo localiza o porto dentro da marítima do país, porém não tem componentes de proteção enraizados na própria costa, sendo usada uma ponte vazada de acesso para que os sedimentos passem – a fim de evitar assoreamento.

³⁷ Porém, de forma mais específica até 2010 havia uma ligeira predominância de estocagem em container, mas a partir de então a participação dos desembarques veio crescendo sistematicamente, como aliás ocorre na maioria dos Portos brasileiros em decorrência da perda de competitividade dos produtos brasileiros no mercado internacional.

³⁸ “O volume do produto importado pelo Terminal Portuário do Pecém apresentou um grande crescimento entre os anos de 2005 e 2013, passando de 137 mil toneladas para cerca de 900 mil toneladas desembarcadas. A expectativa é que essa movimentação permaneça em ascensão no terminal, atingindo cerca de 1,2 milhão de toneladas importadas no último ano projetado, representando uma taxa média de crescimento de 1,7% ao ano. A China é o principal parceiro comercial do setor, sendo responsável por cerca de 54% da carga desembarcada no terminal em 2013. Ademais, a Rússia, Turquia e Argentina, respectivamente, complementam a pauta de importação portuária como países de origem da carga”. Disponível em: <<http://www.transportes.gov.br/images/planos-mestres-versao-completa/pm36.pdf>>. Acesso em: 19 abr. 2018.

energia; pela expansão de comércio e serviços especializados; pelo crescimento das atividades turísticas, especialmente ligadas ao litoral.

Pelo porto, escoam parte importante da produção de frutas não só do Ceará, mas também de Estados vizinhos; com nova estação de passageiros e de cargas, no aeroporto, duas vezes maior do que a antiga, em capacidade de movimentação, o que permite a criação de novas conexões com aeroportos de países. Há gasoduto de 385 km, de Gamaré, no Rio Grande do Norte até o Pecém, passando por Fortaleza. Há instalação de linha especial de abastecimento de energia, conhecida como Linhão-Banabuiú-Fortaleza, que beneficia 39 municípios. A construção do porto gera melhoria de estradas de rodagem, com a construção de novas CEs; projetos de saneamento básico. Grandes obras, como o Castanhão, e transposição de bacias universalizam o acesso à água potável, construções de adutoras, barragens, açudes, canais de irrigação, perímetros irrigados, entre obras de menor porte, criam condições para que novos investidores aloquem-se, no Pecém, ou em municípios.

Os portos do Brasil³⁹ têm regulamentação jurídica, classificados em categorias, a depender da localização (marítimo, fluvial, lacustre), por bens públicos construídos e aparelhados para atender a necessidades de navegação, de

³⁹ Na atuação do Estado brasileiro de fiscalizar a atividade marítima, diversos órgãos e entidades realizam a atividade, levando em consideração o embasamento legal existente, como sói acontecer no Estado Democrático de Direito. Ao mesmo tempo, essa atuação se apresenta frágil pela quantidade de trabalhadores no setor, como também pela carência de regulamentação da atividade. Por isso, diversas questões são enfrentadas pelo poder de polícia brasileiro na fiscalização das atividades de embarcações na contemporaneidade. A atuação da fiscalização brasileira tem enfrentado nas embarcações de conveniência, internamente, tem se deparado com as regras protetivas de natureza constitucional, no que se referem aos direitos trabalhistas previstos no texto constitucional e, externamente, a aplicação das convenções internacionais que o Brasil é signatário. Mesmo assim, com os rigores legais e administrativos, estes últimos pelos órgãos fiscalizatórios, há um grande percentual de embarcações de bandeira de conveniência, principalmente em razão da extensa faixa litorânea brasileira, em especial aquelas embarcações que atracam nos portos brasileiros. A fiscalização é realizada pela Coordenação Nacional de Inspeção do Trabalho Portuário e Aquaviário e o processamento da fiscalização trabalhista é realizada pela Coordenadoria Nacional do Trabalho Portuário e Aquaviário - Conatpa, órgão vinculado ao Ministério Público do Trabalho. A Conatpa possui dois representantes em cada sede do MPT nas capitais brasileiras. A fiscalização também conta com o apoio da Marinha do Brasil e da Agência Nacional de Transportes Aquaviários – Antaq. Além das fiscalizações, são recebidas denúncias de irregularidades das embarcações de conveniência, e a principal notificação são irregularidades trabalhistas. Outros problemas vêm sendo enfrentados, como a fragilidade do quantitativo de pessoal no controle e fiscalização de embarcações, principalmente no que se referem aos direitos trabalhistas, fiscalizações sanitárias, guarda costeira, dentre outras questões. É claro que a modificação da sistemática legal e estrutural dos portos brasileiros tem sido caracterizada por um avanço no atual contexto, na tentativa de proporcionar maiores estruturas, controles e fiscalizações da atividade. Mesmo assim, alguns impasses têm insistido, o que não inibe a atuação brasileira no atual momento. Uma questão de grande relevância com os direitos trabalhistas que tem sido identificada é o excessivo tempo laboral, não como o único, mas, o de maior incidência quando das fiscalizações e denúncias.

movimentação de passageiros ou movimentação e armazenagem de mercadorias, cujo tráfego e operações estejam sob jurisdição de autoridade portuária⁴⁰. Diz-se área organizada, com instalações e infraestrutura de acesso, com instalação portuária, com terminal de uso privativo, estação de transbordo de cargas, ou simplesmente instalação portuária pública de pequeno porte.

Os portos, no Brasil, são trinta e sete, administrados pelas Companhias Docas: Pará, Ceará, Rio Grande do Norte, Bahia, Espírito Santo, Rio de Janeiro e São Paulo, (Lei nº 8.630/93 revogada pela Lei nº 12.815/13) ou delegados às administrações nos termos da Lei nº 12.815/2013. São organizados com instalação de turismo, para embarque e desembarque de passageiros, tripulantes, bagagens e insumos para embarcação⁴¹.

A navegação de cabotagem tem sido utilizada exclusivamente em vias marítimas (Lei nº 10.893/04) e as de longo curso podem ser realizadas pela via fluvial, lacustre ou marítima (FONSECA, 2015).

4.1 DINÂMICA DO COMPLEXO INDUSTRIAL E PORTUÁRIO DO PECÉM-CE E AS COLABORADORAS

O Complexo abriga atividades diversas, tendo como infraestrutura e equipamentos previstos: porto, gasoduto, energia convencional e possibilidades de utilização de formas alternativas, ferrovia, correia transportadora e malha rodoviária em constante ampliação. Daqui para frente, usa-se o nome completo apenas para designar as atividades do porto. A Área de Despacho Aduaneiro (ADA), porta de entrada da Zona de Processamento de Exportação (ZPE), fica a 6 km do Porto do Pecém. O complexo é planejado para abrigo de atividades industriais diversas, siderurgia, refinaria, usina termelétrica, por exemplo. Trata-se de porto marítimo, com estrutura de porto organizado que possibilita o funcionamento de indústria de transformação que, por sua vez, suscita a necessidade de comercialização e de serviços, em diferentes níveis, desde produção, distribuição, estocagem (carga unitizada), com conjunto integrado de atividades específicas. É administrado pela CearáPortos, considerado um dos mais importantes do país, destacando-se

⁴⁰ Disponível em: <<http://www.portosdobrasil.gov.br/assuntos-1/sistema-portuario-nacional>>. Acesso em: 03 mar. 2016.

⁴¹ Disponível em: <<http://www.portosdobrasil.gov.br/assuntos-1/sistema-portuario-nacional>>. Acesso em: 03 mar. 2016.

nacionalmente, na liderança das exportações por manter crescimento constante desde a instalação. Estudos sobre políticas industriais de inovação e desenvolvimento mostram como ocorre a promoção do desenvolvimento portuário para exportação e como são tomadas as decisões dos Estados:

As políticas de promoção do desenvolvimento em geral e as políticas industriais e de promoção do comércio exterior, em particular, desenvolvidos pelo Estado perseguem certos objetivos que estão materializados nas políticas. Assim, a política econômica, envolve a ação do Estado sobre variáveis econômicas. Políticas macroeconômicas, fiscais ou monetárias afetam o nível absoluto de preços, a carga tributária, a taxa básica de juros, taxa de câmbio, emprego, nível de atividades da economia, volume de investimentos e assim por diante. Economistas liberais ou intervencionistas podem divergir quanto aos objetivos da política macroeconômica, mas, em geral, concordam que ela deve estar ao encargo do Estado. Por outro lado, políticas que afetam agentes e/ou setores específicos e que, por isso mesmo, são denominadas de microeconômicas ou setoriais, tendem a serem mais polêmicas (APEX BRASIL, 2012, p. 7).

A implementação tem repercutido na vida de trabalhadores, em razão da modificação de cidades que abrigam o Complexo, de forma a passar a ser elemento de interferência no entorno, transformar lugares e mudar o poder aquisitivo da população, movimentar fluxos comerciais e industriais, proporcionando movimentação do fisco estadual e municipal. Significa que o Porto, por si só, operacionaliza atividades de grande magnitude, associado a atividades portuárias e industriais, visto ser Porto Industrial, com dois *piers* marítimos, conceituado como Porto “*off shore*”, o qual amplia a capacidade de oportunidades econômicas, com movimentação de mercadoria e importação de *clinkers*. Opera no modelo da nova legislação e na categoria de terminal privativo, de uso misto, movimentando carga própria e de terceiros. A realidade remete à totalidade das transformações decorrentes, desde o desenvolvimento urbano, loteamento, pavimentação para melhoria do acesso às cidades e movimentação imobiliária da área e entorno, dado o crescimento de investimentos do setor. Crescimento que impacta positivamente cidades em desenvolvimento, mas acarreta poluição e criminalidade e problemas sociais. No entanto, impactos negativos, associados à natureza e trabalhadores, são identificados sistematicamente e corrigidos no tempo, em virtude de efeitos socioeconômicos do empreendimento.

Desde a instalação, apresenta ganhos econômicos e sociais da área envolvida, para o Estado e conseqüentemente para o Brasil, em que se mostra a viabilidade econômica do Complexo e o crescimento da área. Quadro 1: empresas

instaladas ou em instalação, nos municípios de São Gonçalo do Amarante e Caucaia, no período de 2011-2014 (atualizado até 13/05/2015), com 28.

Quadro 1 – Empresas no entorno do Porto do Pecém

(continua)

Ordem	Status	Município	Nome Da Empresa
1	Operando	Caucaia	Companhia Industrial de Cimento Apodi
2	Operando	Caucaia	Termoceará Ltda (Petrobrás)
3	Operando	Caucaia	Wobben Windpower Ind. e Com. Ltda
4	Operando	São Gonçalo do Amarante	Pecém Industrial S/A (Jotadois)
5	Operando	São Gonçalo do Amarante	Tortuga Cia Zootecnica Agrária
6	Operando	Caucaia	Votorantim Cimentos N/Ne S/A
7	Operando	Caucaia	Hydrostec Tubos e Equipamento Ltda
8	Operando	Caucaia	Cia. Sulamericana de Cerâmica S/A. (Eternit/Corona)
9	Operando	Caucaia	Aeris Energia S/A
10	Operando	Caucaia	Siderúrgica Latinoamericana - Silat (Añon Laminadora)
11	Operando	Caucaia	Terminal Retroportuário de Container – Trc
12	Operando	Caucaia	Posto Rota do Porto Ltda.
13	Operando	Caucaia	Daniel Transportes Ltda.
14	Operando	Caucaia	Cearapi Apicultura e Produtos Orgânicos
15	Operando	São Gonçalo Do Amarante	Porto Pecém Geração e Energia S/A
16	Em implantação	São Gonçalo Do Amarante	CSP - Companhia Siderúrgica eo Pecém

Quadro 1 – Empresas no entorno do Porto do Pecém

(conclusão)

17	Em implantação	Caucaia	A Bom Cearense
18	Operando	São Gonçalo Do Amarante	Ourofértil Nordeste Ltda
19	Protocolo	Caucaia	Expansão Comércio e Produtos Químicos Ltda
20	Em implantação	São Gonçalo Do Amarante	Termaco
21	Em implantação	São Gonçalo Do Amarante	Emy Log Serviços Auxiliares Transporte Aéreo Ltda.
22	Em implantação	São Gonçalo Do Amarante	Fornecedora Máquinas e Equipamentos Ltda.
23	Em implantação	São Gonçalo Do Amarante	Vale Pecém S/A
24	Em implantação	São Gonçalo Do Amarante	White Martins Pecém Gases Industriais Ltda
25	Em implantação	Caucaia	Tb Transportes Ltda
26	Em implantação	Caucaia	Maré Cimento Ltda
27	Em implantação	São Gonçalo Do Amarante	Bahiana Distribuidora de Gás Ltda
28	Em implantação	São Gonçalo Do Amarante	Metaneide Ltda

Fonte: AECIPP (2016).

Em estudo sobre o Complexo, Araújo, Freitas e Albuquerque (2009, p. 3) mostram que:

Do ponto de vista econômico, o Complexo Industrial Portuário possibilita o escoamento da produção, amplia os mercados e diversifica a pauta de exportações, conseqüentemente contribuindo para aumentar a participação do estado no PIB brasileiro. Os impactos positivos na economia local estão relacionados com a geração de emprego e renda bem como o aumento do comércio e infraestrutura necessária para atrair outros investimentos tais

como uma usina siderúrgica, refinaria, termelétricas, etc. Enquanto os benefícios econômicos do CIPP são mensurados e amplamente difundidos, pouco se conhece sobre os custos externos e impactos socioambientais resultantes desta intervenção na costa cearense. Dada à dimensão do CIPP, espera-se que as variáveis ambientais sofram mudanças, uma vez que as áreas litorâneas caracterizam-se por serem ambientes instáveis e de alta vulnerabilidade. Da mesma forma, mudanças na estrutura e relações sociais bem como o surgimento de problemas advindos do crescimento urbano são possíveis de ocorrer na região. Segundo depoimentos de residentes, as mudanças ambientais e sociais potenciais e suas consequências não ficaram esclarecidas para a população local durante o período de implantação do empreendimento. Deve-se ressaltar que as principais formas de poluição nas áreas portuárias estão associadas ao embarque, desembarque, transporte e manuseio de produtos derivados de petróleo ou produtos químicos que, por imprudência, imperícia ou acidente podem ser lançados no meio ambiente. Portanto, os impactos negativos causados pela poluição podem atingir as atividades de pesca artesanal costeira resultando na diminuição das capturas e redução da diversidade de espécies marinhas, afetando diretamente as comunidades nativas que subsistem da exploração dessa atividade.

O entorno tem ganhos reais com o empreendimento, mesmo assim, tem causado problemas ambientais, em razão da poluição da área, com impactos negativos nos trabalhos. Não apenas na perspectiva ambiental, ocorrem problemas de crescimento da violência, tráfico de drogas. O pensamento de Coriolano esclarece:

As atividades humanas agredem os ambientes em diferentes graus. Aquelas mais gananciosas (dos megaempreendimentos) geram relativamente danos maiores, sobretudo por concentrar mais a riqueza e, conseqüentemente, por uma desigualdade maior entre ricos e pobres, tornando-se insustentáveis socialmente, pois tem metas a serem cumpridas (CORIOLANO, 2014, p. 22).

A associação de efeitos positivos e negativos faz o desenvolvimento, com impactos positivo e negativo. A magnitude dos impactos sociais e ambientais é avaliada e quase todos mitigados. Porém, devido ao impacto do empreendimento, na dinâmica social, econômica, ambiental, cultural, de implantação e entorno, houve reuniões de moradores, líderes comunitários, empresários e gestores de São Gonçalo do Amarante e Caucaia.

O tratamento de efluentes (doméstico e industrial) da siderurgia, termelétrica e complexo fica sob responsabilidade da Companhia de Água e Esgoto do Ceará (CAGECE). Em relação ao consumo de água, a Secretaria de Recursos Hídricos (SRH) concede outorga do direito de uso da água à CSP, em torno de 47,304 milhões de m³ por ano, com vazão de 1.500 litros por segundo, no período de 10 anos. As medidas para evitar contaminação são de impermeabilização do solo, em locais de armazenamento de matéria prima e recolhimento de efluentes. O

Relatório de Impacto Ambiental aponta que aproximadamente 97% dos resíduos gerados pela Companhia Siderúrgica do Pecém são reciclados, reaproveitados ou vendidos. O restante destina-se ao Aterro Sanitário Metropolitano Oeste de Caucaia, na BR-020.

A dinâmica industrial compreende aspectos econômicos, políticos e geoespaciais, isto é, sujeitos sociais, desde Estado, empresários, trabalhadores, usuários e sociedade. A atividade alocada, no tempo histórico, que ora se delinea como no 'pós-Tasso', com a reestruturação territorial e governamental, passa pelas ações modernizadoras tornando a economia dinâmica, capaz de fazer-se nacional. O governo com estruturação da Administração Pública, com drásticas mudanças, gera saldo aos cofres e muda a gestão dos serviços públicos. Mesmo sendo industrialização tardia, parte do período coincide com o crescimento de pequenas e médias empresas, com movimentação do capital industrial rompendo o lento crescimento econômico⁴², com prioridade para indústrias.

O reordenamento do território, investimento na produção e industrialização servem de estímulo a mudanças na economia. As alterações contam com a contribuição de fomentos públicos e participação de agentes financeiros (Banco do Brasil - BB, Banco do Nordeste - BNB e Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social - BNDES), além da atuação da Superintendência de Desenvolvimento do Nordeste (SUDENE), instrumentos auxiliares de transformação industrial. O crescimento resulta da associação de esforços e de investimentos da nova fase. Implementa-se infraestrutura e desenvolvem-se projetos concretos que modificam a economia e revelam avanço.

O Fundo de Desenvolvimento Industrial (FDI) e Agência de Desenvolvimento do Estado do Ceará (ADECE) proporcionam fomentos ao desenvolvimento, com programas e constantes investimentos por meio de ações e programas para instalação da Política Industrial do Ceará (PIC) e incentivo à implantação, ampliação, diversificação, recuperação e modernização de estabelecimentos industriais, com ações voltadas a investimentos industriais, uma vez que o governo, em contrapartida, disponibiliza infraestrutura básica para a implantação do projeto, além de se responsabilizar pelo treinamento e capacitação da força de trabalho. Apoio e incentivo ao desenvolvimento industrial ocorrem com:

⁴² Até então o Estado do Ceará vivia numa linha muito grande de pobreza econômico-industrial.

- Estímulo à interiorização da implantação de atividades produtivas;
- Fortalecimento da rede de instituições voltadas ao desenvolvimento socioeconômico e absorção e disseminação de novas tecnologias;
- Atração e fortalecimento de empresas de base tecnológica, e
- Geração e incremento de cadeias produtivas⁴³.

Com a criação do Fundo de Desenvolvimento Industrial do Ceará, pela Lei nº 10.367, de 07 de dezembro de 1979, somente, nos anos 2000, é que realmente o Ceará cresce atrelado à política de atração de investimentos, na concessão de incentivos fiscais do ICMS, gerado pela atividade industrial. O fundo conta com a participação da Secretaria do Desenvolvimento Econômico (SDE), da Agência de Desenvolvimento do Estado do Ceará (ADECE) e do Conselho Estadual de Desenvolvimento Industrial (CEDIN), e de Secretarias de Governo.

A infraestrutura possibilita que empresas do Sul e do Sudeste aloquem-se no Ceará. No entanto, também serve de alavancada ao aeroporto Pinto Martins e Porto do Pecém, como instrumentos de acesso e movimentação da economia, capazes de superar limite territorial da indústria e produção.

A industrialização tem forte relação com o Governo das Mudanças, pela capacidade de modificar a base socioeconômica de municípios, na organização socioespacial. Nesse sentido, diz-se que “o rápido crescimento industrial traz à cidade mudanças significativas, tanto no que se refere ao modo de vida da população, quanto ao processo espacial. A atividade industrial assume papel de comando na organização espacial” (CARLOS, 1992, p. 38). O processo de industrialização passa por importantes fases: início no final do século XIX, até os anos de 1950; nos anos de 1960 até meados da década de 1980, e, em terceira fase, até hoje. Em síntese, cabe o ensinamento de Silva (2005, p. 111), no sentido de que:

O processo de industrialização, por sua vez, modificou as estruturas internas do Ceará, no que se refere à sua realidade espacial. A partir dos anos 80, o processo de fragmentação metropolitana, associado a uma descentralização e desconcentração da indústria, resultou na escolha de cidades menores, para receber novos investimentos. O grande atrativo repousava nos incentivos fiscais, fundado o pressuposto do maior distanciamento da capital, *locus* preferencial dos investimentos. Já os empresários vislumbravam na política de interiorização da indústria, algumas vantagens, traduzidas em um maior distanciamento da luta sindical, redução dos custos de produção e, logicamente, maior lucratividade.

⁴³ Disponível em: <<http://www.adece.ce.gov.br/index.php/incentivo-fdi/incentivos>>. Acesso em: 19 dez. 2016.

Nesse diapasão, a importância do governo para o desenvolvimento, na área econômica, identifica-se sob aspectos essenciais para interiorização da indústria, com rebatimentos socioespaciais, mesmo com baixos níveis de qualificação da força de trabalho, por ser estado não desenvolvido para produção de bens, máquinas, equipamentos e instalações. Para crescimento industrial, é fundamental a participação governamental, na base de fomento econômico, de agentes financeiros, Banco do Brasil, BNDES e Banco do Nordeste, face a programas sociais governamentais contributivos da geração de emprego e de resultado viáveis.

A partir dos anos 2004/2005, a indústria apresenta destaque no cenário econômico, com o crescimento de indicadores socioeconômicos e de geração de emprego⁴⁴. O cenário é relevante e contribui para melhoria significativa da economia, reflete a importância industrial do cenário econômico, principalmente para crescimento do ICMS⁴⁵.

Não há referência a emprego nos portos, dos quais há evolução estabelecida, na atividade marítima no último século, diferentemente da realidade da navegação marítima de outrora, desde as grandes navegações. Na época, havia o mínimo de segurança e de material de trabalho, até mesmo porque as navegações eram vistas com o único propósito de descoberta de terras. Nem se podia falar de proteção ao trabalhador ou à indicação legal de direitos de proteção à categoria. Estabelece-se, com o tempo, evolução tecnomecânica e grandes mudanças da globalização, em que atividades marítimas são tuteladas, não só sob a égide da existência do tipo de embarcação, mas pelo interesse mundial pela atividade que proporciona valorização de órgãos e entidades de proteção do trabalho.

Nesse parâmetro, estados, com intuito de proteger a bandeira, também se mostram interessados em estabelecer *standards* mínimos que garantam a segurança da atividade. A Organização Internacional do Trabalho (OIT), criada em 1919, com o Tratado de Versalhes, funda diretrizes embasadas na Justiça Social e aponta problemas, com relação às condições de trabalho marítimos atribuindo a situação à conveniência das bandeiras. Em 1982, a Organização das Nações Unidas estabelece a Convenção ONU sobre Direto Marítimo impondo aos Estados a

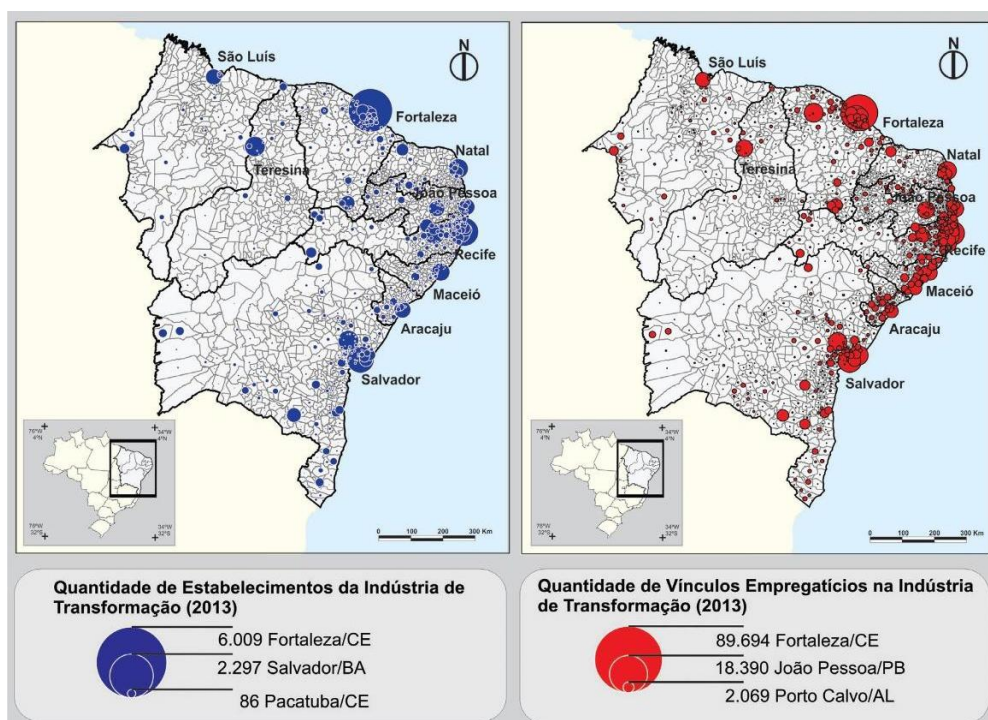
⁴⁴ Esse período foi muito importante na contribuição para a economia e a consequente do Estado, pois modificou o perfil da economia cearense.

⁴⁵ O que não reflete na atual circunstância de declínio econômico no país.

responsabilidade de fiscalizar a própria bandeira e exercer o controle administrativo, técnico e social. Além de se responsabilizar pela higiene e saúde da tripulação.

Pela Convenção, o controle sobre a tripulação aumenta, possibilitando maior fiscalização e proteção dos direitos trabalhistas dos operadores e trabalhadores marítimos, evitando problemas com embarcações e bandeiras de conveniência, que viola garantias de trabalhadores do setor e impede oferta de condições mínimas de trabalho, salário, segurança a aquaviários. As embarcações têm crescido nos países, principalmente, na Ásia. O Estado brasileiro, preocupado com as embarcações, tem realizado árduo trabalho, na área, com a ajuda do Ministério do Trabalho e Emprego (MTE) e da Coordenação Nacional de Inspeção do Trabalho Portuário e Aquaviário. Figura 12: evolução dos estabelecimentos de indústria de transformação, no Nordeste em 2013.

Figura 12 – Evolução do crescimento dos Estados no Nordeste – ano 2013



Fonte: RAIS/MTE.

O Ceará em comparação com Estados do Nordeste, analisados em relação à quantidade de estabelecimentos industriais que transformam a região, ante a geração de emprego na indústria, no ano de 2013 supera os citados. Verifica-se que a referência à cidade de Fortaleza compreende também a RMF.

Porém a realidade, em 2015, é bem maior em participação de setores industriais: 31,7% da construção; 12,0% para serviços de indústria de utilidade

pública⁴⁶, 10,6% da indústria de couros e calçados, 8,6% do setor de alimentos e 5,9%, setor de vestuário. Toda a produção corresponde a 74,2% da Indústria cearense⁴⁷. Perfil industrial que mostra Ceará inovador e diferenciado da economia agrícola, antes desenvolvida⁴⁸.

Relacionando-se a dados nacionais e da região Nordeste, o Ceará apresenta-os relevantes (Tabela 3).

Tabela 3 – Perfil econômico do Ceará – ano de 2015

ÁREAS	CEARÁ	NORDESTE	BRASIL
Construção	31,7%	41,2%	26,1%
Serviços industriais de utilidade pública	12,0%	11,2%	8,0%
Couro e calçados	10,6%	2,9%	1,0%
Alimentação	8,6%	7,4%	9,6%
Vestuário	5,9%	1,8%	1,6%
Derivados do Petróleo e biocombustível	4,8%	6,3%	6,2%
Minerais não metálico	3,2%	3,1%	2,5%
Bebida	3,0%	3,0%	2,0%
Têxteis	2,5%	1,2%	1,0%
Metalurgia	1,8%	2,5%	3,4%
Máquina e materiais elétricos	1,8%	0,7%	1,6%
Química	1,6%	4,8%	4,4%
Produtos de Metal	1,1%	1,1%	2,3%
Celulose e papel	0,9%	1,9%	1,9%
Móveis	0,7%	0,6%	0,9%
Máquinas e equipamentos	0,5%	0,3%	3,0%

Fonte: Portal da Indústria⁴⁹ (2016).

Indústrias, em 2015, eram 1.415, correspondendo ao total de 3,47% de empresas registradas no Brasil. Do total (1.415), 68,9% são microempresas com até 9 empregados⁵⁰ (10,1% do emprego industrial); 24,1% de pequenas empresas, com 10 a 49 empregados (22,1% do emprego industrial); 5,9% de médias empresas, com

⁴⁶ Água, energia e telefonia.

⁴⁷ Disponível em: <<http://www.portaldaindustria.com.br/cni/estatisticas/>>. Acesso em: 26 dez. 2016.

⁴⁸ Apesar de um momento de retração na economia nacional.

⁴⁹ Disponível em: <<http://perfilestados.portaldaindustria.com.br/estado/ce>>. Acesso em: 26 dez. 2017.

⁵⁰ Esse percentual só demonstra que mesmo insignificante numa comparação nacional, corresponde a um alto crescimento no setor local e com referência à região nordeste.

50 a 249 empregados (25,6% de emprego industrial), e 1,2% de grandes empresas, com 250 ou mais empregados (42,1% do emprego industrial⁵¹).

Reflete, no PIB nacional, parcela de 2,2% e 14,3% do Nordeste⁵² e, conseqüentemente, no mercado de exportação, com 744,8 milhões de dólares, com impositação de bens industrializados, no Ceará, e participação nas exportações em 0,8%, com crescimento de 3,7% (entre 2005 e 2015). Entretanto, pela análise dos dados econômicos do Estado brasileiro, houve decréscimo de -16,7%, com o que se conclui que o crescimento do Estado difere da economia nacional.

A atividade industrial, em 2015, gera arrecadação de 1,9 bilhão de reais correspondendo a quase 20% do ICMS do Ceará. Os dados possibilitam a necessária implantação de suporte portuário, rodoviário e aéreo, como forma de complementação do setor de exportações. O boletim portuário da ANTAQ (2012) aponta a utilização marítima como tráfego importante na movimentação econômica do país:

A via marítima é o principal meio utilizado para o transporte de mercadorias do comércio exterior brasileiro. Em 2011, a tonelagem exportada por via marítima representou 96% do total, enquanto que a importada alcançou 89%, maior índice em cinco anos. Ao se analisar o fluxo comercial por valor (US\$ FOB), percebe-se que essa participação vem se ampliando nos últimos anos, atingido 84% do montante exportado e 76% do importado, ou seja, o melhor patamar desde 2007 (ANTAQ, 2012, p. 2).

O relatório apresenta o principal destino de exportações brasileiras, em 2011: países do Índico e do Extremo Oriente, com 292,7 milhões de toneladas, quase 60% do peso das exportações brasileiras via marítima; Europa Ocidental e Setentrional; seguido do Mediterrâneo/Mar Negro e Oriente Médio. À Costa Leste dos EUA e Canadá transportaram-se 24,3 milhões de toneladas. Demais destinos representam 8,9% do peso das exportações brasileiras, via marítima. A identificação ocorre, principalmente, em razão da diversidade tropical e subtropical do país, com oferta de produtos, além de proporcionar alta heterogeneidade de espécies marítimas, formando estoques de pescadores diferenciados, na maior parte do litoral. Produtos agropecuários, pescadores e manufaturados movimentam a economia das embarcações, o que não é diferente para o Ceará, em pleno desenvolvimento.

⁵¹ Esses parâmetros estão definidos na Lei Complementar nº 123/2006 que regulamenta as micro e pequenas empresas.

⁵² Dados disponíveis em: <<http://perfil estados.portal da industria.com.br/estado/ce>>. Acesso em: 26 dez. 2016.

Dados do Observatório da Complexidade Econômica, em 2016⁵³, o Brasil exportou US\$ 182 bilhões, tornando-se o 21º maior exportador do mundo. Nos últimos cinco anos, as exportações do Brasil decrescem a taxa anual de -2,708%, \$ 261 bilhões em 2011 para \$ 182 bilhões em 2016. As exportações são lideradas pela Soja, 10,4%, seguido pelo minério de ferro, 7,19%. Principais destinos de exportação: China (\$35,1 bilhões), Estados Unidos (\$23,3 bilhões), Argentina (\$13,4 bilhões), Holanda (\$10,3 bilhões) e Alemanha (\$4,86 bilhões). Em 2016, o Brasil importou US\$ 135 bilhões, resultando em um saldo comercial positivo de US\$ 46,4 Bilhões. O PIB foi de US \$ 1,8 trilhões. Principais origens são Estados Unidos (\$30,1 bilhões), China (\$22 bilhões), Alemanha (\$10 bilhões), Argentina (\$9 bilhões) e França (\$4,78 bilhões). Em 2017, as exportações somaram o valor de US\$ 217,3 bilhões e as importações o total de US\$ 150,7 bilhões, crescimento de 17,5% das exportações e 9,6% das importações, comparados com 2016 (IPECE, 2018).

O Ceará, em 2017, exporta US\$ 2,10 bilhões, crescimento de 62,5%, em relação a 2016. Destaque para exportação de produtos metalúrgicos, US\$ 1,07 bilhão, 51% do total. Destaque à atuação da Companhia Siderúrgica do Pecém (CSP). As importações, US\$ 2,24 bilhões caem 36,7% com relação a 2016, pela redução das importações, em 2016, máquinas e equipamentos para instalação da Companhia Siderúrgica do Pecém (IPECE, 2018).

São Gonçalo do Amarante foi o que mais exportou, 52,2% do total exportado pelo Ceará, em 2017. Sobral, o segundo e Fortaleza, o terceiro lugar (Tabela 4).

⁵³ Disponível em: <<https://atlas.media.mit.edu/pt/profile/country/bra/>>.

Tabela 4 – Principais municípios cearenses exportadores – 2016-2017

Municípios	2016		2017		Var.(%)
	US\$ FOB	Part.(%)	US\$ FOB	Part.(%)	
São Gonçalo do Amarante	238.256.271	18,02	1.102.684.221	52,17	362,81
Sobral	152.822.114	11,56	177.753.536	8,41	16,31
Fortaleza	164.542.087	12,45	159.468.532	7,54	-3,08
Maracanaú	91.565.240	6,93	107.119.832	5,07	16,99
Cascavel	116.897.347	8,84	87.511.313	4,14	-25,14
Icapuí	97.085.020	7,34	75.169.984	3,56	-22,57
Uburetame	79.480.880	6,01	61.493.974	2,91	-22,63
Itapipoca	45.003.677	3,40	51.723.501	2,45	14,93
Caucaia	88.034.088	6,66	46.228.462	2,19	-47,49
Eusébio	46.255.234	3,50	32.427.110	1,53	-29,9
Demais municípios	201.997.139	15,28	212.113.679	10,04	5,01
Total	1.321.939.097	100,00	2.113.694.144	100,00	59,89

Fonte: Ipece (2018).

Em 2017, o Ceará apresentou melhor crescimento⁵⁴, entre os estados, em investimento, com 11,10%, da Bahia, com crescimento de 11%, para o que contribui eficiência arrecadatória e controle de despesas, além de investimento.

4.2 COMPLEXO INDUSTRIAL E PORTUÁRIO DO PECÉM NO DESENVOLVIMENTO DO ESTADO

A instalação do Complexo Industrial e Portuário do Pecém teve o objetivo de atender às demandas empresariais, fortalecer e dar sustentabilidade ao crescimento do parque industrial do Ceará e do Nordeste, assim como suporte às indústrias de base voltadas às atividades de siderurgia, refino de petróleo, petroquímica e de geração de energia elétrica, possibilitando atividades industriais integradas⁵⁵. A infraestrutura, com terminal portuário moderno, resulta em operações eficientes, tarifas competitivas, acesso rodoviário e ferroviário, livres, no distrito do Pecém, município de São Gonçalo do Amarante, aproximadamente 60 km de Fortaleza.

O acesso ao Terminal e à área industrial é pela BR-222, com 20,5 km de extensão, e cruzamento em nível com a BR-222, pela rótula, em desnível com a CE-

⁵⁴ Disponível em: <<https://www.opovo.com.br/jornal/economia/2017/04/ceara-tem-a-melhor-situacao-fiscal-do-pais.html>>. Acesso em: 20 abr. 2018.

⁵⁵ Disponível em: <<http://www2.cearaportos.ce.gov.br/historico.asp>>. Acesso em: 28 set. 2017.

085, por meio de viaduto em concreto, com 54,4m de comprimento, e com a CE-421, pelo viaduto com 40m de extensão. Interliga o Terminal ao Intermodal do Pecém, às áreas industriais e linha principal Tronco Norte da Companhia Ferroviária do Nordeste (CFN), com 22,5 km de extensão. A estrutura propicia condições de desenvolvimento econômico, com justiça social e proteção ao meio ambiente, sendo valores permanentes manutenção de condições adequadas de equilíbrio do ecossistema e de preservação dos recursos naturais não-renováveis e garantia da qualidade de vida das populações, especialmente quanto à racionalidade da ocupação espacial e utilização dos recursos naturais da região.

Neste ano em curso, o Complexo Portuário do Pecém comemora 16 anos de atividade, um dos mais importantes do país, com destaque nacional, pela liderança de exportações de frutas e calçados. Os números consolidados da exportação, em 2014, mostram a manutenção do ritmo de crescimento dos últimos anos, de forma que a movimentação de mercadorias atinge 3,36 milhões de toneladas, nesse ano, com 989,66 mil toneladas de exportações e 2,37 milhões, importações. Em 2015, o Porto do Pecém responde por 47% das exportações de frutas do Brasil.

Também é referência nacional em exportações de calçados. Cerca de 30% de todas as exportações brasileiras de calçados são feitas via Porto do Pecém, o que corresponde a mais de 12,6 mil toneladas. O porto cearense é acompanhado de perto pelo do Rio Grande, no Rio Grande do Sul, com 12,3 toneladas de calçados para o exterior.

Tabela 5 – Movimentação de frutas (2009-2014)

Ano	Toneladas
2009	2.165.237
2010	3.527.965
2011	3.766.571
2012	4.392.050
2013	6.327.288
2014	8.274.471

Fonte: <<http://www.adece.ce.gov.br/index.php/porto-do-pecem>>.

O Porto do Pecém, em São Gonçalo do Amarante, teve aumento de 100% das movimentações, no primeiro trimestre de 2017, e no mesmo período de 2016. O maior impacto foi dos produtos importados e exportados, da Companhia Siderúrgica do Pecém (CSP). Movimentaram-se 4,176 milhões de toneladas no trimestre. O montante foi impactado pelo crescimento de exportações, de 259.355 t, em 2016, para 1.024.428 no período. As importações passaram de 1.830.386 t a 3.152.475 t toneladas.

Entre cargas em destaque, o primeiro lugar é de granel sólido (61% da movimentação, com 2.561.801 t), seguido da carga geral solta (21% e 883.219 t), carga em contêiner (14% e 570.957 t), e de granel líquido (4% e 160.926 t).

O Porto ocupa posição de liderança, no Brasil, para embarque de frutas ao exterior, e conta com nova rota para portos da Antuérpia (Holanda). A estimativa do trajeto é de dez dias e, segundo Cearáportos, o pico das operações representa movimentação de 1.300 contêineres embarcados, semanalmente.

O Complexo tem posição geográfica estratégica, sendo Pecém terminal com menor tempo de trânsito, entre Brasil e principais parceiros comerciais. O Pecém fica a seis dias de viagem dos Estados Unidos (Terminal de Filadélfia), principal destino das exportações, com valor de US\$ 421,2 milhões, em 2017⁵⁶, a cinco dias de Cabo Verde (Terminal de Praia) e a sete dias da Europa (Terminal de Algeciras).

A Companhia Siderúrgica integra o Complexo Industrial e Portuário do Pecém, em área de 571 hectares, na Zona de Processamento de Exportação (ZPE). Trata-se de empreendimento comercial binacional formado pela Vale (50% de participação), uma das maiores mineradoras do mundo em minério de ferro, e pelas sul-coreanas Dongkuk (30%), maior compradora de placas de aço, e Posco (20%), maior siderúrgica da Coreia do Sul e 4ª do mundo. Trata-se da primeira usina integrada da Região Nordeste, com investimentos na ordem de US\$ 5,4 bilhões.

Do ponto de vista de recursos naturais, a usina ocupa terreno de 297 hectares, com consumo de água equivalente a município de 90 mil pessoas (recurso crítico do semiárido) e utiliza 180 MW de potência (mais de 14% de toda a potência fornecida aos estados do Ceará e Pernambuco) (RIGOTTO, 2007).

⁵⁶ Disponível em: <http://www.ipece.ce.gov.br/informe/ipece_informe_123_15_Janeiro_2018.pdf>. Acesso em: 23 abr. 2018.

Em 2007, movimentos sociais, juntamente com acadêmicos, organizaram, em articulação com o Ministério Público Federal, movimento de resistência à instalação da siderúrgica em Pecém (DUTRA, 2007 *apud* MILANEZ; PORTO, 2008, p. 13), por falta de conhecimento de informações.

Sua localização estratégica no município de São Gonçalo do Amarante aproveita infraestrutura instalada: facilidade de acesso marítimo, malha ferroviária e rodoviária, disponibilidade de energia elétrica, abastecimento de água e sistema de descarte de efluentes.

Conforme a Agência de Desenvolvimento do Estado do Ceará S.A. (ADECE), a CSP preocupa-se com a sustentabilidade da produção industrial e investe aproximadamente 25% de receitas em equipamentos modernos, de alta eficiência, para controle e monitoramento de emissões atmosféricas, descarte de efluentes e gerenciamento de resíduos. Mais de R\$ 1 bilhão investido em equipamentos e processos de controle ambiental, em todas as plantas da usina, e R\$ 3 milhões anuais destinados ao monitoramento ambiental (O POVO, 2017). Quadro 2: cronograma de implantação e impactos do Complexo Portuário do Pecém.

Quadro 2 – Cronograma de implantação e impactos da CSP

Cronograma	
2010	Licença ambiental
2010-2011	Preparação do terreno e terraplenagem
2012-2013	Obras civis
2013-2014	Equipamentos e montagem
2015	Pré-operação
2016	Operação
Números	
Investimento estimado	US\$ 5,4 bilhões
Capacidade de produção	3 milhões de toneladas de aço/ano
Empregos na construção	23 mil diretos e indiretos
Empregos na Operação	4 mil diretos e 10 mil indiretos
Produto Interno Bruto	Aumento em 12% bilhões no PIB Cearense

Fonte: <<http://www.adece.ce.gov.br/index.php/siderurgica>>.

A produção de placas de aço, iniciada em junho de 2016, com capacidade de 3 milhões de toneladas/ano. A produção de produtos laminados para indústrias naval, de óleo e gás, automotiva e construção civil. Mais de um milhão de toneladas

de placas de aço foram exportadas pela Companhia para mais de 13 países, marca atingida em fevereiro de 2017, aumentando o fluxo de produtos do Porto do Pecém, do Ceará, do Nordeste e do Brasil, entre as maiores empresas exportadoras do País. Em fevereiro de 2017, o Ceará vendeu, para o exterior, 116,8% a mais que no mesmo período de 2016. O setor responde pela metade das exportações cearenses (O POVO, 2017).

De acordo com o sítio virtual, <<http://www.cspecem.com/>>, a Companhia Siderúrgica do Pecém conta com aproximadamente 70% de cearenses do quadro funcional. Na fase de construção da usina, foram gerados cerca de 23 mil empregos, diretos e indiretos, e na operação, aproximadamente 14 mil. Afirma Cavalcante (2017)⁵⁷ que:

Com investimento total de mais de R\$ 15 bilhões, em quase um ano de funcionamento, a companhia é responsável hoje pela geração de mais de 5,5 mil empregos diretos e 12 mil indiretos e pela movimentação de mais de R\$ 540 milhões por ano em compras locais.

É objetivo da Companhia impulsionar o crescimento econômico, pela competitividade do Ceará, no Brasil e no exterior. É que o impacto de instalação é aumento da arrecadação de impostos e tributos contribuindo para ampliação e melhoria do serviço público. A produção vai aumentar em mais de 10% o PIB, e, em mais da metade, o industrial (CAVALCANTE, 2017). De acordo com a autora,

A previsão é de que o empreendimento cause impacto de 2.900% no PIB de São Gonçalo do Amarante. Já visíveis são os efeitos culturais, principalmente no Cumbuco, onde se alojaram mais de 300 coreanos. Estabelecimentos, principalmente restaurantes, tiveram suas placas modificadas do português para o coreano (CAVALCANTE, 2017, *on line*)⁵⁸.

A chegada de razoável massa de trabalhadores sul-coreanos faz o Ceará estado com maior número de autorizações de trabalho estrangeiro concedidas, figurando no *ranking* de líderes Rio de Janeiro, seguido de São Paulo e Minas Gerais. À medida que as obras da CSP se intensificam, a tendência é o crescimento do número de trabalhadores coreanos. Dados divulgados pela coordenação de imigração do Ministério do Trabalho e Emprego (MTE) mostram que, desde 2012, a Coreia do Sul é o país que mais envia cidadãos ao trabalho, com superação da

⁵⁷ Disponível em: <<https://www.opovo.com.br/jornal/economia/2017/04/uma-mini-coreia-no-ceara.html>>. Acesso em: 18 nov. 2017.

⁵⁸ Disponível em: <<https://www.opovo.com.br/jornal/economia/2017/04/companhia-siderurgica-do-pecem-e-inaugurada.html>>. Acesso em: 18 nov. 2017.

Itália, Espanha e Portugal, países que historicamente lideram o *ranking*. Fato diretamente ligado às obras da CSP. De acordo com Sousa (2014)

Antes de 2012, a Coreia do Sul sequer figurava entre as 10 nações que mais enviavam trabalhadores ao Ceará. Já em 2012, foram 297 sul-coreanos que tiveram autorização concedida, número que saltou para 667 no ano passado. Nos seis primeiros meses deste ano, conforme o último levantamento divulgado do MTE, foram 397, cerca de 60% da quantidade registrada em todo o ano de 2013.

O número de sul-coreanos, no primeiro semestre de 2014, representou 65% de estrangeiros autorizados ao trabalho, 608. Itália aparece com 60 trabalhadores, seguida de Portugal, com 53, e Espanha, com 32. De acordo com a assessoria de imprensa da Posco, responsável pelas obras da CSP, 828 sul-coreanos atuaram na construção do empreendimento, do total de 9.683 trabalhadores. Em entrevista (O POVO, 2014), a assessoria de imprensa da Posco informa que:

[...] os coreanos ocupam cargos de gerência e/ou são engenheiros e técnicos que possuem experiência e tecnologia para construir uma usina siderúrgica integrada, tecnologia a qual o Brasil ainda não domina plenamente, destaca a assessoria da Posco, acrescentando que não há previsão sobre a contratação de outros coreanos.

Os coreanos chegam à Companhia Siderúrgica para ocupar altos cargos. Segundo dados do Ministério do Trabalho e Emprego, de 608 estrangeiros autorizados, 388 são especialistas, com vínculo empregatício, e 108, investidores pessoa física; 73 sem vínculo empregatício, estão em área de assistência técnica, cooperação e transferência de tecnologia. Há 22 administradores, diretores, gerentes e executivos com poderes de gestão e, concomitantes, 13 estrangeiros na condição de artista ou desportista, sem vínculo empregatício, e quatro em outras situações. O Ceará foi o terceiro, no último semestre, com o maior número de autorizações de trabalho permanente, 132. Para trabalho temporário com contrato de até dois anos, o Estado também fica em terceiro no *ranking*, com 388 casos (SOUSA, 2014).

Hoje, a mão de obra coreana é bastante reduzida, principalmente pela utilização de trabalhadores brasileiros no setor de produção das empresas e em decorrência da conclusão das obras de implantação da Companhia Siderúrgica do Pecém.

4.3 PORTO DO PECÉM E OS REBATIMENTOS INDUSTRIAIS E TURÍSTICOS NOS MUNICÍPIOS

Indicativos histórico-sociais mostram crescimento de municípios do entorno, pelo desempenho competitivo, principalmente no envolvimento das cidades de São Gonçalo do Amarante e Caucaia, protagonistas do desenvolvimento socioeconômico, o que permite avanços associados ao turismo de negócio, comprovado pelo levantamento de dados, em nível governamental⁵⁹, principalmente pelo aumento arrecadatório do ICMS⁶⁰ do setor. O aparato industrial tem crescido e funciona, o que se revela diante de entendimento privado condizente com o planejamento público, pelas políticas desenvolvimentistas da economia e do turismo.

Tem-se que políticas públicas desenvolvidas são instrumentos transformadores da realidade socioeconômica. Os indicadores mensurados e monitorados geram informações valiosas de planejamento e gestão participativa por parte de gestores públicos e privados. Assim, se se analisar os indicadores, de forma específica, nos dois maiores municípios que movimentam a economia, mostram que a atividade industrial incide no turismo de negócio. Assim como indicadores destacam-se fatores que fortalecem o setor industrial, apresentando o Ceará competitivo para o turismo. Fatores que fortalecem o desenvolvimento, voltados à infraestrutura e serviços, mesmo apontando carência de infraestrutura ou de melhoria a fim de que os indicadores sejam considerados competitivos.

Considera-se que a pesquisa, sobre o desenvolvimento do Porto, o turismo mostra-se em avanço e consolidação. Os indicadores analisados fazem a diferença. Planejamento e gestão, pela CearáPortos requer esforços constantes de pesquisa e monitoramento para o correto direcionamento de ações e investimentos capazes de atender as expectativas dos setores públicos e privados, com melhorias de condições de vida da comunidade. Como diz Belloni (2000, p. 44):

Assim, por estar voltada para a sociedade e envolver recursos sociais, toda política pública deve ser sistematicamente avaliada do ponto de vista de sua relevância e adequação às necessidades sociais, além de abordar os aspectos de eficiência, eficácia e efetividade das ações empreendidas.

Os resultados esclarecem que questões de competitividade, referem-se a planejamento, ações e investimentos dos poderes público e privado, e contribuem

⁵⁹ Secretaria da Fazenda do Estado do Ceará – SEFAZ.

⁶⁰ Imposto de competência do Estado.

para melhoria da competitividade de áreas turísticas, em relação à melhoria da qualidade de vida de residentes e acolhimento a turista. Turismo é atividade que cresce a cada ano, no Estado, sendo uma das políticas mais relevantes para a economia, pela entrada de divisas, o que exige maior atenção do Governo, pela alocação de recursos públicos e constantes avaliações. Nesse contexto, se desenvolve a pesquisa, com a temática do turismo em atividade no Porto do Pecém.

O turismo participa do crescimento econômico e, analisado sob o desenvolvimento da região, verifica-se que ações transformaram a realidade socioespacial, como destino indutor, pela política estadual que atende a critérios de eficiência, eficácia e efetividade social, em comunidades receptoras e do entorno⁶¹. A avaliação da realidade remete a políticas públicas que, segundo Belloni (2000), são primárias, pois não há metodologia específica para se avaliar, com dados quantitativos, indicadores de eficiência, eficácia e efetividade. Reconhece-se a relevância do turismo, por ser atividade crescente⁶², com repercussão social, diante da expansão econômica do país, em alguns períodos⁶³.

Segundo a EMBRATUR, entre 2011 e 2013, houve aumento de gasto de turistas estrangeiros, no Brasil⁶⁴, momentos da economia nacional ascendente, com investimentos governamentais, proporcionando investimentos no setor do turismo e possibilidade de investimento no território nacional (Gráfico 1).

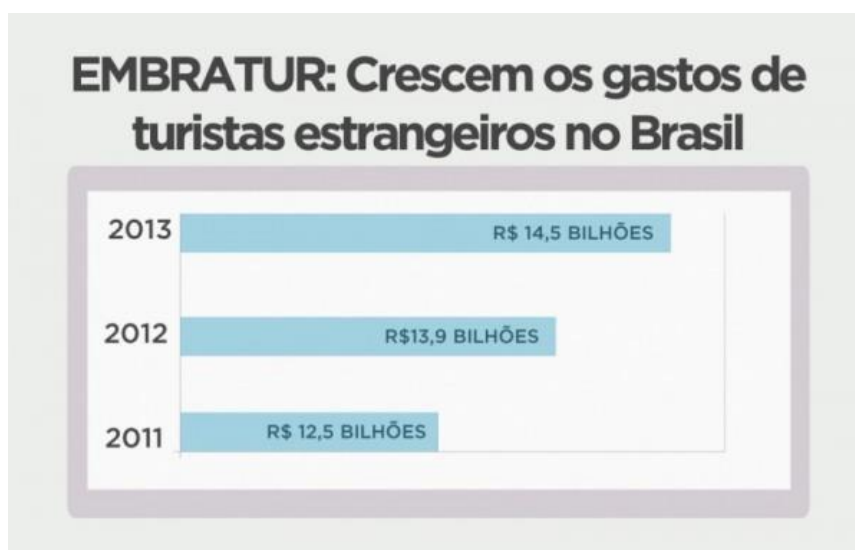
⁶¹ A referência a entorno é por causa da existência de vários municípios que fazem parte desse crescimento em virtude do Porto do Pecém.

⁶² Não só no Ceará ou no Brasil, mas por ser uma atividade crescente em todo o mundo e considerado também como uma parcela da economia mundial, com resultados positivos para o setor privado e o setor público, sendo considerada a terceira atividade econômica do mundo, ficando depois das indústrias bélicas e do petróleo (RODRIGUES, 2006).

⁶³ Há períodos de retração na economia nacional, com a queda do PIB e a diminuição da economia mundial.

⁶⁴ Apesar de o brasileiro gastar muito mais no estrangeiro.

Gráfico 1 – Gastos de turistas estrangeiros no Brasil



Fonte: Embratur (2014).

Em 2015, o Ministério do Turismo, por meio de estudos anuais⁶⁵, divulga o perfil do viajante estrangeiro, em visita ao Brasil, no ano de 2014⁶⁶, com crescimento da hospedagem alternativa⁶⁷ em 47,3%, enquanto que 9,5% ficam em hotéis, flats e *resorts*, e, entre destinos de preferência do público estrangeiro, Rio de Janeiro, com 45,2%, São Paulo com 14,4% e Florianópolis com 14,6%⁶⁸. No entanto, Brasília é onde os estrangeiros mais gastam (BRASIL, 2015).

⁶⁵ A pesquisa foi feita em parceria com a Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas (FIPE) e ouviu 44.080 entrevistados, mais de 10 mil turistas apenas durante a Copa do Mundo, em 15 aeroportos brasileiros e 10 fronteiras terrestres, que representam mais de 90% do fluxo terrestre internacional (BRASIL, 2015).

⁶⁶ O fluxo de estrangeiros também foi grande nesse ano por causa da Copa do Mundo e de outros jogos internacionais ocorridos no Brasil.

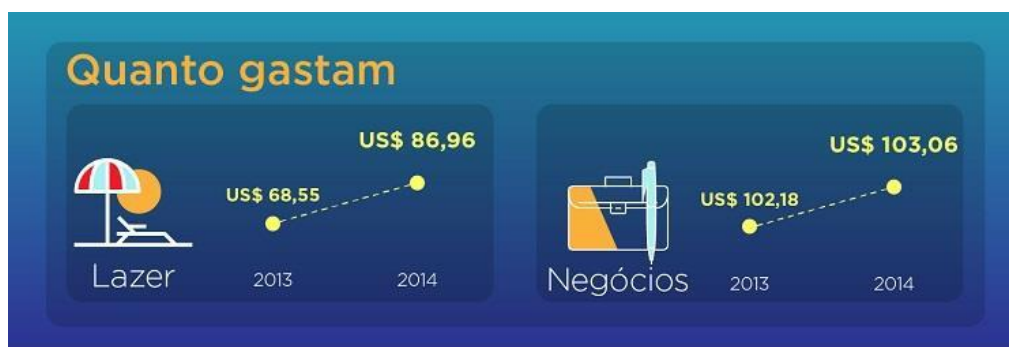
⁶⁷ Casa alugada ou casa de temporada, casa de amigos, parentes e *camping*.

⁶⁸ Em dezembro de 2017 foi divulgado pela Agência Brasil que: “Dados do Banco Central, divulgados nesta quinta-feira (21), pelo Ministério do Turismo, revelam que o gasto de turistas estrangeiros no Brasil no mês de novembro teve aumento de 2,62% em relação ao mesmo mês de 2016. Esse ano, a receita cambial do turismo em novembro foi de US\$ 485 milhões. Em novembro de 2016, visitantes estrangeiros gastaram US\$ 472 milhões nos destinos brasileiros.

Esse é o segundo mês do segundo semestre de 2017 em que houve aumento da receita cambial em relação a 2016. No mês de outubro também houve crescimento, de 6,69%. Ainda assim, o Ministério do Turismo informa que o gasto dos turistas internacionais acumulado de janeiro a novembro em 2017, de US\$ 5,31 bilhões, é inferior a receita do mesmo período do ano passado, que foi de US\$ 5,57 bilhões. A despesa de brasileiros no exterior aumentou de forma mais significativa. Em novembro de 2017 os brasileiros gastaram US\$ 1,59 bilhão no exterior, contra US\$ 1,2 bilhão em novembro de 2016. Atualmente o Brasil tem um deficit de US\$ 12 bilhões da balança comercial do turismo, que calcula o que os brasileiros gastam fora do país e o que os estrangeiros gastam no Brasil”. Disponível em: <<http://agenciabrasil.ebc.com.br/economia/noticia/2017-12/gastos-de-estrangeiros-no-brasil-aumentam>>. Acesso em: 19 abr. 2018.

Turismo de férias e de sol e praia é maior devido à quantidade de recursos naturais⁶⁹, mas também se destaca o turismo de eventos, nacional e internacional e de negócio, Copa do Mundo, Rock in Rio, Jogos Olímpicos e investimento. O Ministério do Turismo divulga a distribuição de gastos no turismo de sol e praia e de negócio, também com ascensão do crescimento, entre os anos de 2013 e 2014 (Figura 13):

Figura 13 – Distribuição dos gastos: lazer e negócios



Fonte: EMBRATUR (2015)

O turismo de negócio tem ascensão devido à Copa do Mundo, em 2014, a movimentar a conjuntura econômica do turismo de negócio nacional e internacional, o que não seria diferente para o Ceará⁷⁰, com aumento de emprego permanente e temporário. No entanto, o aumento decorre de evento provisório, de importância para o Estado, e movimenta a economia.

Em 2015, o Ceará teve grande movimentação de turistas, no aeroporto de Fortaleza⁷¹, como também em terminais de passageiros marítimos do Estado (Porto do Mucuripe e Porto do Pecém⁷²), com aumento de 30%, referente ao mesmo período⁷³ do ano anterior (2014), segundo dados da SETUR. Foram considerados aspectos de elevação do número de passageiros em voos regulares⁷⁴ e 23,4%,

⁶⁹ “El turista, en las formas más recientes y lujosas de turismo, exige tanto su comodidad física como su tranquilidad psicológica, aun cuando tiene el espíritu de un viajero al que también le gustaría definirse como aventurero. Es un consumidor de exotismo, de arena, de mar, de sol y de paisajes (por no hablar de otros eventuales tipos de consumo) pero, aunque se encuentre en otro lugar, siempre seguirá estando en su país, ya que todo le conduce a ello: sus compañeros, los comentarios que intercambian, la comodidad que se le ofrece, la naturaleza estereotipada de las cadenas hoteleras, las películas que graba para ver más tarde, a la vuelta, y la brevedad de su estancia o de su travesía de barco” (AUGÉ, 2007, p.63-64).

⁷⁰ Estado sede da Copa do Mundo.

⁷¹ Disponível em: <<http://g1.globo.com/ceara/noticia/2015/05/fluxo-de-turistas-estrangeiros-no-ce-cresce-30-no-primeiro-trimestre.html>>. Acesso em: 18 fev. 2018.

⁷² O terminal de passageiros do Porto do Pecém ainda não foi construído e será na Praia Mansa.

⁷³ Meses de janeiro, fevereiro e março.

⁷⁴ Fortaleza atualmente conta com voos diretos para Argentina, Alemanha, Colômbia, Cabo Verde,

representando 88,1% da movimentação aérea normal, além de 11,9% dos voos charters. Os estrangeiros vêm, em voos diretos a Fortaleza ou pelos portões, São Paulo, Rio de Janeiro, Salvador, Recife e Natal. Terminais de passageiros marítimos dos portos (Mucuripe e Pecém) tiveram um crescimento de 103,5%, incluindo os cruzeiros marítimos que chegaram à capital.

Em 2017, segundo a Setur, turista internacional, em permanência média de 7 dias, gasta aproximadamente R\$ 3.023,58, com 71,64% utilizados na rede hoteleira formal (hotéis, *resort*, *flat*, pousada e albergue) e restante em casa de parentes e amigos ou em aluguel por temporada. A maior parte dos turistas (73,8%) tem curso superior, entre 26 a 50 anos (67,8%). Quase a metade (42,4%) visita o Ceará pela primeira vez e grande parte (70,1%) a passeio⁷⁵. A razão de turistas retornarem ao Ceará é o grau de satisfação, sendo indicado como turismo preferido do Nordeste. Os dados geraram expectativas ao governo e setor empresarial⁷⁶, com efeitos positivos e negativos, com avaliação política capaz de identificar ações eficientes e eficazes, com relação à população (BELLONI, 2000, p. 14). Cabem as palavras de Belloni (2000, p. 44) estabelecer que:

Assim, por estar voltada para a sociedade e envolver recursos sociais, toda política pública deve ser sistematicamente avaliada do ponto de vista de sua relevância e adequação às necessidades sociais, além de abordar os aspectos de eficiência, eficácia e efetividade das ações empreendidas.

Não se pode deixar de avaliar os efeitos negativos do crescimento econômico, de forma a não transformar a realidade social, e, como o que se analisa é turismo de negócio, o Ceará também cresceu na área, com políticas de investimento do Estado, precisamente diante de ações que se referem a processo de transformação do entorno. Ressalta-se que ideia e transformação ocorrem na região, principalmente transformação socioespacial, na vida das pessoas da região. O Porto é contemplado com interesse do Poder Público, mas do setor privado, com movimentação econômica e consequente instalação de indústrias e empresas de serviços, aumentando significativamente o setor empresarial. No dizer de Coriolano (2006, p. 105): “faz-se necessário entender a política de turismo como parte da

Estados Unidos, Itália e Portugal, França, Panamá, Holanda, Guiana Francesa.

⁷⁵ Todos esses dados referem-se ao ano de 2015.

⁷⁶ Mas, há também efeitos negativos gerados pelo crescimento do turismo, como o turismo imobiliário que acaba por ensejar especulação imobiliária e comprometendo a atividade de pescadores e artesãos.

globalidade, neoliberal e, portanto seria ingenuidade esperar outra política daqueles que agem de acordo com os princípios do mercado”.

Turismo, sob ótica econômico-empresarial, é instrumento de reprodução do capital, atende diretamente interesses de empreendedores e, conseqüentemente, causa impactos negativos. Sabe-se que impacta a vida de comunidades do entorno, e, mesmo com envolvimento da comunidade, o Estado mantém postura aberta e participativa. Os efeitos negativos, também gerados pelo turismo, em relações com políticas públicas sociais, dentro de processo sistemático de evolução, dimensões e avaliações preponderam, de forma positiva, desenvolvimento.

Sobre crescimento do turismo de negócio, o Ceará, no ano de 2015, foi o terceiro que mais recebeu trabalhadores estrangeiros, de janeiro a março, com 460 autorizações de trabalho⁷⁷. A maioria dos pedidos é de sul-coreanos, para trabalho na Companhia Siderúrgica do Pecém⁷⁸ e a maioria dos trabalhadores têm ensino superior completo⁷⁹. A “onda coreana”, segundo o Ministério do Turismo e Polícia Federal, levou o Brasil a receber 190.898 turistas sul-coreanos, no período de 2013 a 2016, e, segundo o Ministério do Trabalho e Emprego (MTE), em 2015, foram 1.936 autorizações de trabalho, 1.477 para o Ceará, ou seja, 76% de autorizações.

Os sul-coreanos⁸⁰, no contexto de trabalho de turismo, proporcionam crescimento, o que se comprova, pela relação de crescimento econômico e turismo de negócio que caminham concomitantemente.

Os estrangeiros trabalham na Companhia Siderúrgica, com a produção de placas de aço para a indústria naval, de óleo e gás, indústria automotiva e de uso, na construção civil, mão de obra com *know-how*, no processo de instalação, e,

⁷⁷ Disponível em: <<http://diariodonordeste.verdesmares.com.br/cadernos/negocios/ceara-e-o-3-em-vistos-de-trabalho-para-estrangeiros-1.1349936>>. Acessos em: 18 de fevereiro de 2018.

⁷⁸ Considerada a maior compradora mundial de placas de aço e as empresas sul-coreanas Dongkuk e Posco são consideradas a 4ª maior siderúrgica do mundo. Juntas, elas possuem 50% da CSP, a outra metade é de responsabilidade da empresa nacional. A usina, que iniciou a produção de placas de aço em junho do ano passado, tem como foco a geração de placas de aço para a indústria naval, de óleo e gás, automotiva e construção civil. Porque é uma *joint-venture* que possui duas empresas sócias daquele país, Dongkuk e Posco.

⁷⁹ O recebimento desses sul-coreanos ficou conhecido no Ceará como a “onda coreana” e com reflexos culturais na região do Porto do Pecém, a vinda de comerciantes para a venda de produtos, como alimentos, vestimentas, escolas, músicas e livros.

⁸⁰ Em 10 de julho de 2017 Felipe Lima publicou o seguinte texto:” O neologismo que pode ser entendido com “onda coreana” já faz parte do cotidiano do Ceará. Muito além da expansão da cultura pop que começou nos anos 90 na China com a chegada das produções televisivas, a sua presença da Coreia do Sul no Estado vem ficando cada vez mais forte. Seja por meio da cultura pop, educação, economia ou esporte, a influência sul-coreana é realidade no dia a dia do povo cearense”. In OPOVO. Disponível em: <<https://www.opovo.com.br/jornal/economia/2017/04/companhia-siderurgica-do-pecem-e-inaugurada.html>>. Acesso em: 18 nov. 2017.

em 2017⁸¹, contava apenas com 43 profissionais sul-coreanos, nos quadros diretos, com 98% de brasileiros. A empresa cresceu nos últimos anos, entre 2016 e 2017 (Quadro 3).

Quadro 3 – Produção da CSP

Período	Fase
Maio/junho 2016	Início da produção dos primeiros itens e da operação de processos de produção de aço
Julho/agosto 2016	Expedição da 1ª placa de aço para o Porto e dos embarques iniciais de placas para a exportação
Setembro/outubro 2017	Recebimento de certificação internacional e início da produção aço ultrabaixo carbono
Novembro/dezembro 2017	Marca de 1 milhão de toneladas de ferro-gusa e início da fabricação de placas inéditas no país
Janeiro/fevereiro de 2017	Exportação de 306,7 mil toneladas de placas e marco de 1 milhão de toneladas exportadas

Fonte: Diário do Nordeste (2017)⁸².

A atividade gera reestruturação produtiva e de mundialização, ante as condições políticas adotadas, mesmo neoliberais que orientam o turismo de negócio como condutoras com finalidade de inserção para tornar-se efetiva na atividade econômica em todas as propostas desenhadas pelo Estado. Nesse sentido, entende-se que:

As políticas neoliberais comportam algumas orientações/condições que se combinam, tendo em vista a inserção de um país na dinâmica do capitalismo contemporâneo, marcada pela busca de rentabilidade do capital por meio da reestruturação produtiva e da mundialização: atratividade, adaptação, flexibilização e competitividade (BEHRING, 2003, p. 58).

Ações políticas desenvolvem mecanismos de atração e consolidação de investimentos, com papel importante em relação à configuração espacial do Estado que promove industrialização, com modificações de condições de trabalho e turismo de negócio.

⁸¹ Essa diminuição se deve também ao vencimento temporal dos vistos concedidos.

⁸² Disponível em: <<http://diariodonordeste.verdesmares.com.br/cadernos/negocios/190-estrangeiros-autorizados-a-trabalhar-no-ceara-7-do-pais-1.1857724>>. Acesso em: 19 fev. 2018.

4.4 COMPANHIA SIDERÚRGICA DO PECÉM NA INDUSTRIALIZAÇÃO DO CEARÁ

A Companhia Siderúrgica do Pecém⁸³ se constitui sob forma de *joint venture*, com investimento da ordem de US\$ 5,4 bilhões, considerada primeira Zona de Processamento de Exportação brasileira, mas com ampla competitividade ao produto nacional, uma das mais modernas do Brasil e do mundo. Inicia produção de placas de aço, em junho de 2016, produtos de alta qualidade para a indústria naval, de óleo & gás, automotiva e construção civil. Em quadro comparativo, tem-se:

Figura 14 – Evolução da Região do Pecém

O que se previa em 2002		O que de fato há em 2017		
Refinaria e siderúrgica como empreendimentos-âncora		Atividade da Companhia Siderúrgica do Pecém (CSP)		
Operações com granéis sólidos (minério de ferro e carvão para abastecer a siderúrgica) e líquidos (óleos e derivados da refinaria)		Operações com granéis sólido, líquido e gasoso		
		Exportação de frutas		
		Implantação da Zona de Processamento de Exportação (ZPE)		
		Movimentação de cargas gerais		

Números do Porto do Pecém				
Ano	Exportação	Importação	Movimentação de contêineres	Atracção de navios
2002	157.608 toneladas	229.382 toneladas	30.020	167
2016	2 milhões de toneladas	9 milhões de toneladas	2,1 milhões	482

Comparativo entre os portos do Nordeste				
Porto	Exportação	Importações	Movimentação de contêineres	Atracção de navios
Pecém (CE)	2 milhões toneladas	9 milhões de toneladas	2,1 milhões	482
Suape (PE)	1,9 milhão de toneladas	8,98 milhões de toneladas	4,7 milhões	Não informado
Salvador (BA)	2,2 milhões toneladas	2,3 milhões	3,5 milhões	619

Fonte: Cearáportos (2017).

A capacidade de produção é de 3 milhões de toneladas de placas de aço/ano na primeira fase do projeto. Além disso, a empresa utiliza tecnologia limpa e de ponta em todos os aspectos ambiental, social e econômico e mantém proposta de compromisso de dar oportunidade ao maior número possível de profissionais, no Ceará⁸⁴. Figura 15: de cima, estrutura da Companhia Siderúrgica do Pecém.

⁸³ É a primeira usina integrada no Nordeste e a trigésima instalada no Brasil. Constituída por consórcio de empresas binacionais formada pela brasileira Vale (50% de participação), e pelas sul-coreanas Dongkuk (30%), e Posco (20%).

⁸⁴ O que se observou com a redução dos sul-s trabalhando na CSP e no CIPP.

Figura 15 – Companhia Siderúrgica do Pecém



Fonte: Sebrae.

A proposta é atender demandas industriais e empresariais, e desenvolver o parque industrial do Ceará e do Nordeste. Considerada importante decisão política sobre industrialização, possibilita ligação entre Nordeste e Estado brasileiro, bem como de investimentos para o interior do Estado, com municípios envolvidos, para que possam descentralizar e desconcentrar as atividades na RMF, pela proximidade da capital. Nesse contexto, há migração de grupos industriais, com visibilidade nacional, em outros ramos (têxtil e calçadista) abrindo e/ou transferindo fábricas para o território do Ceará (ARAÚJO, 2007).

A Tabela 6 mostra a quantidade de empresas formadas pelos setores, indústria, agropecuária, transporte, comunicação, comércio varejista, comércio atacadista, energia elétrica, combustível, construção civil, alojamento, organismo internacional e entidade governamental, nos principais municípios do Complexo: São Gonçalo do Amarante e Caucaia. A Companhia Siderúrgica do Pecém funciona (produção de aço) a partir de 2016. A partir de 2012, a principal atividade era o comércio varejista para suprimento, principalmente de trabalhadores da região e estrangeiros. Os setores de menos crescimento foram os de serviços de comunicação, de combustíveis e setorização de entidades estatais e não governamentais.

Tabela 6 – Quantidade de empresas instaladas em São Gonçalo do Amarante no período de 2008 a 2017

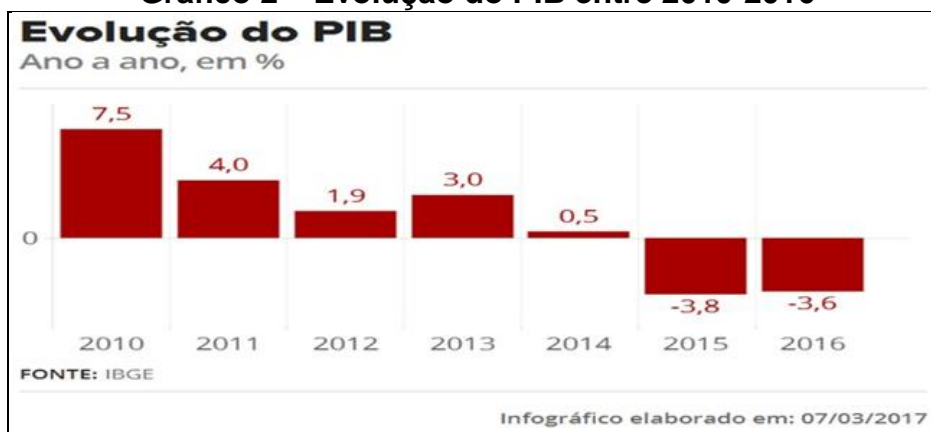
QUANTIDADE DE EMPRESAS INSTALADAS EM SÃO GONÇALO DO AMARANTE NO PERÍODO DE 2008 A 2017				
SEGMENTO	2008	2011	2014	2017
INDUSTRIA	23	50	90	154
PRODUTOR AGROPECUARIO	15	19	23	25
SERVICOS DE TRANSPORTE	9	24	39	80
SERVICOS DE COMUNICACAO	1	2	2	4
OUTROS SEGMENTOS	3	13	19	37
COMERCIO ATACADISTA	0	4	8	17
COMERCIO VAREJISTA	222	384	642	1.019
ENERGIA ELETRICA	2	9	9	10
COMBUSTIVEL	1	1	1	1
CONSTRUCAO CIVIL	5	11	27	35
SERVICOS DE ALIMENTACAO E ALOJAMENTO	35	84	159	313
ADMINISTRACAO PUBLICA E ORG.INTERNAIONAIS	3	3	3	3
TOTAL	319	604	1.022	1.698
NOTA: VARIAÇÃO ENTRE 2008 E 2017 = 432,29%				

Fonte: SEFAZ-CE.

O levantamento da quantidade de entidades por município, apenas nos últimos 10 (dez) anos, mostra aumento gradativo de todos os setores, mesmo com retração da economia nacional, entre 2015 e 2016. A crise é a pior recessão da história do País (IBGE, 2016), em 3,8% em 2015, e 3,6% em 2016 do PIB nacional⁸⁵.

O PIB crescia em percentuais, mas, no biênio 2015-2016, acumula perda de 7,4% e, em contradição, a economia cresce em todos os setores, sem retração de nenhuma atividade, com redução de -6,6% da agropecuária, -3,8%, indústria e -2,7% em serviços. No último caso, desde 1996, não ocorria redução do terceiro setor (Gráfico 2).

⁸⁵ Essa sequência, de dois anos seguidos de baixa, só foi verificada no Brasil nos anos de 1930 e 1931, quando os recuos foram de 2,1% e 3,3%, respectivamente.

Gráfico 2 – Evolução do PIB entre 2010-2016

Fonte: IBGE (2017).

A comparação é relevante à pesquisa, mostra o contraste com a economia nacional, ante as ações “modernizadoras” do Estado que geram impactos importantes à dinamização da economia, contrariando fatores do Estado brasileiro. O momento oferece condições necessárias à comprovação da modificação do perfil da economia com o Complexo Industrial e Portuário do Pecém.

A comparação, entre PIB nacional e a arrecadação dos municípios (Caucaia e São Gonçalo do Amarante), no período de 2010-2016, mostra a relação ao imposto Estadual, ICMS, e a riqueza dos municípios supera o referencial nacional (Tabela 7).

Tabela 7 – Evolução do município de Caucaia e São Gonçalo do Amarante no período entre 2008 a 2017

ARRECADÇÃO DE ICMS DOS MUNICÍPIOS DE CAUCAIA E SÃO G. DO AMARANTE NO PERÍODO DE 2008 A 2017 (Valores Nominais)				
MÊS	2008	2011	2014	2017
JAN	18.330.885,59	25.323.428,35	37.944.575,13	45.886.532,78
FEV	17.796.558,71	22.165.481,19	55.889.295,48	38.897.853,45
MAR	16.041.229,15	23.320.455,61	48.374.859,77	45.108.401,18
ABR	16.156.865,64	24.458.970,23	45.654.166,11	43.120.692,94
MAI	19.557.705,23	23.333.783,78	41.313.087,04	45.734.536,72
JUN	17.891.655,20	28.225.116,15	54.919.574,60	51.786.718,77
JUL	18.893.658,57	23.446.616,54	51.020.933,44	44.753.176,89
AGO	21.197.749,10	26.538.374,01	53.211.103,03	42.966.096,80
SET	18.659.877,36	27.750.418,32	58.030.041,06	56.388.543,68
OUT	20.985.267,48	28.480.286,14	56.769.598,68	51.513.233,49
NOV	19.804.918,87	26.843.009,78	51.929.617,78	50.547.474,77
DEZ	17.875.436,03	28.387.965,55	54.805.585,10	50.441.897,93
TOTAL	223.191.806,93	308.273.905,65	609.862.437,22	567.145.159,40
NOTA: VARIAÇÃO ENTRE 2008 E 2017 = 154,11%				

Fonte: SEFAZ-CE.

A Tabela leva a se considerar que o crescimento do Estado decorre da atividade dos municípios, mostrando o novo Ceará como sujeito de expansão, assumindo-se como novo Estado. Cabem as palavras de Elias e Sampaio (2002, p. 11) acerca da nova postura do Ceará:

O Estado do Ceará assume novo papel na divisão social e territorial do trabalho no Brasil e deve ser considerado como uma fração do espaço total do planeta, cada vez mais aberto às influências exógenas e aos novos signos contemporâneos. Como objeto e sujeito da economia globalizada, é um espaço que pouco possui de autônomo, pois não existe por si mesmo, de forma independente do resto do mundo, com o qual interage permanentemente no processo de acumulação de capital. No entanto, nos últimos quinze anos, é visível sua reestruturação econômica com objetivos claros de inserir-se no circuito da produção e consumos globalizados.

A industrialização tem a considerar-se pelo referencial espacial da indústria, nos anos de 1990, na evolução do sistema produtivo mundial, com “as mudanças geográficas dos espaços de produção que coincidem com mutações maiores da organização da produção, que são por sua vez provocadas pelas exigências do novo regime de acumulação.” (BENKO, 1999, p. 30). Assim, a indústria do Ceará mantém a produção voltada ao mercado externo, com singularidades decorrentes de peculiaridades da história, estruturação e de relações estabelecidas com aspectos que conferem novo referencial à parcela do espaço do novo Ceará.

Como o mercado de produção do setor industrial do Ceará é externo, o principal instrumento de implementação para regulamentação da área foi estabelecer a Zona de Processamento de Exportação, como área de livre comércio com o exterior, por meio do porto, e indústrias do entorno. A estruturação alcança objetivos como de atração de investimento estrangeiro, busca do desenvolvimento da região e do Estado, geração de emprego e renda, contribuição ao PIB e promoção do desenvolvimento econômico e social. Por isso Andrade (2016, p. 45) diz que:

No Estado do Ceará, a política de comércio exterior, passa por uma redefinição de programas, busca do fortalecimento dos setores como: metal mecânico, fruticultura irrigada, têxtil e de calçados. Dessa forma, o Estado do Ceará busca fortalecer os pilares do PNE (Plano Nacional de Exportações), diversificando a pauta de exportações e ampliando a estrutura e alterações nos regimentos da Zona de Processamento das Exportações (ZPE). Entre os principais benefícios do regime da ZPE estão a suspensão de tributos sobre bens e serviços nas compras no mercado interno (IPI, COFINS e PIS/PASEP) e de tributos na importação (IPI, COFINS – Importação, PIS/PASEP – Importação e AFRMM), além de incentivos fiscais em matérias-primas e em maquinários e equipamentos. Por outro lado, o grande fluxo de comércio entre os países e o

estabelecimento de acordos internacionais para o aumento das exportações, fez surgir a figura dos incentivos, dentre eles os subsídios como um auxílio, concedido pelos Estados, para setores produtivos específicos, com o objetivo de torná-los mais competitivos. A concessão destes subsídios é motivo de conflitos dentro do Órgão de Solução de Controvérsias, da OMC (Organização Mundial do Comércio). Diante disso faz-se necessário um aprofundamento sobre a regulamentação dos subsídios no Brasil e no âmbito da OMC; se existe efetividade na aplicação das normas e as punições são, de fato, cumpridas pelos Estados-membros; e ainda, se tais normas são adotadas pela ZPE do Pecém, no Ceará.

As Zonas de Processamento de Exportação, no Brasil, são alocadas segundo direcionamento da Organização Mundial do Comércio (OMC), com incentivos fiscais, cambiais e administrativos, diferentes das denominadas Zona Franca (ZF)⁸⁶, uma vez que aquelas se alocam, em distritos industriais, com incentivos governamentais, e as empresas operam com suspensão de impostos, aplicando liberdade cambial, com procedimentos administrativos de exportação simplificados. Com a condição de que sejam destinados, pelo menos, 80% da produção para exportação e o restante para mercado interno, sendo que, na parcela destinada ao mercado interno, não se dão isenções fiscais, assim, a postura coloca internamente a empresa em concorrência e, ao mesmo tempo, atrai a indústria estrangeira para se instalar na localidade e aumentar o valor das exportações.

Para criação de Zona de Processamento de Exportação, forma-se comitê que regulamenta⁸⁷ a concessão de subsídios e estabelecem-se medidas compensatórias, de acordo com a contribuição financeira ou sustentação de renda/preço pelo governo/entidade pública (no território do país) que confira benefício, e aos chamados subsídios específicos, voltados para certa(s) empresa(s), atividade(s) ou região(ões) (ANDRADE, 2016, p. 53). No Ceará, a ZPE do Pecém acarreta benefícios, suspensão de tributos sobre bens e serviços em compras no mercado interno (IPI, COFINS e PIS/PASEP) e de tributos na importação (IPI, COFINS – Importação, PIS/PASEP – Importação e AFRMM), além de incentivos fiscais em matérias-primas e em maquinários e equipamentos. Os incentivos administrativos estão na dispensa de licença ou de autorização de órgãos federais, facilitando a implantação, com exceção de controles sanitários, de interesse da segurança nacional e de proteção ao meio ambiente, além de agilidade em

⁸⁶ Nas ZFs, a produção pode se destinar integralmente para o mercado interno.

⁸⁷ A regulamentação pode ser unilateral, com apenas aplicação de medidas compensatórias, ou multilateral com a regulamentação de subsídios específicos e de mecanismos de solução de controvérsias.

operações aduaneiras. O prazo de vigência de incentivos previstos à empresa ZPE do Pecém é de até 20 anos, prorrogável por igual período (BRASIL, 2015).

Zona de Processamento de Exportação do Pecém e Companhia Siderúrgica têm impactos no desenvolvimento, com indicadores de relevância do PIB: até 12% do PIB do Estado e de 48% do industrial (BRASIL, 2015), com geração de emprego, movimentação do comércio de exportação, fortalecimento das relações comerciais nacionais e internacionais, principalmente de exportação de produtos.

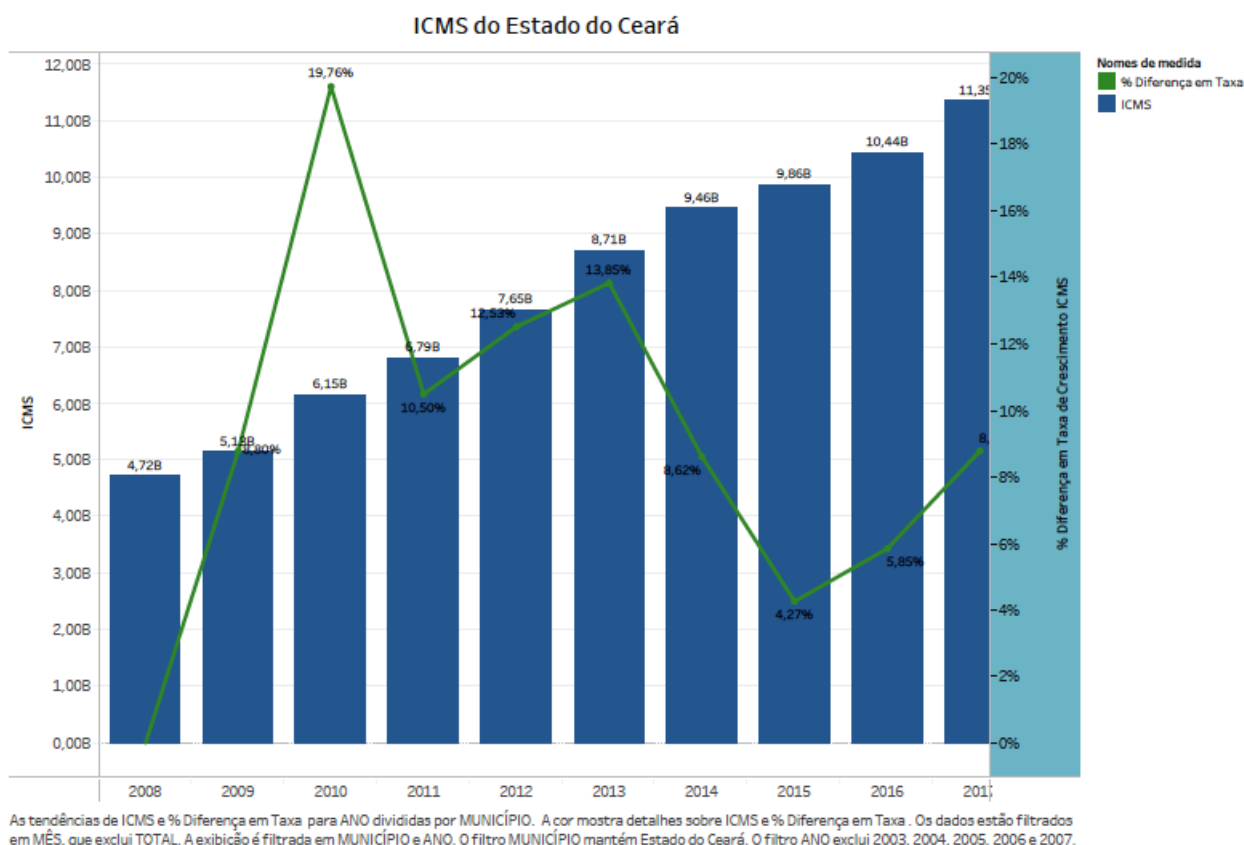
O diagnóstico comprova o desenvolvimento gerado, desde a implantação, superando o setor de exportação calçadista, juntamente com o de couro, pele e castanha de caju (MENDONÇA, 2013), com aumento de empreendimentos na movimentação financeira agregando valores aos produtos primários e contribuindo para a produção de alta tecnologia, em exportações. Destaca-se geração de emprego e renda como relevante indicador econômico e social considerando a região importante centro industrial e de negócio.

4.5 MUDANÇAS EFETIVAS DO CEARÁ A PARTIR DO COMPLEXO PORTUÁRIO DO PECÉM

O Complexo Industrial e Portuário do Pecém adapta-se para otimização do processo de exportação, de acordo com a produção, em especial, da atividade nas principais cidades.

O lugar, pela reestruturação produtiva dos sistemas organizacionais da indústria, desenvolve a economia, avança na produção, direcionada à exportação, o que possibilita estrategicamente o desenvolvimento das cidades de São Gonçalo do Amarante e Caucaia. Numericamente o Ceará cresce progressivamente (Gráfico 3):

Gráfico 3 – Crescimento do ICMS na economia do Ceará 2008-2017



Fonte: SEFAZ-CE⁸⁸.

Em análise comparativa com a economia nacional, o setor da indústria decresce a partir de 2015 (pela recessão na economia nacional), mas o Ceará, inversamente à economia nacional, cresce em quase 10%, na produção, influenciada pelo setor industrial. Também não se pode deixar de mencionar setores de serviços os quais impulsionam a economia. Em 2016 e 2017, o fator contributivo do crescimento é o avanço tecnológico, melhorando e ampliando a produção, para atender as demandas da acumulação ampliada e da competitividade, em razão da destinação dos produtos industrializados para exportação.

As mudanças tecnológicas trazem transformações na indústria convencional para o estratégico tecnológico avançado⁸⁹, além da ampliação da força

⁸⁸ O gráfico foi gerado a partir de dados oficiais arrecadatários da SEFAZ-CE.

⁸⁹ Esse crescimento também reflete na reestruturação administrativa do Estado, que alcançam municípios da RMF. Nesse sentido: “os inúmeros órgãos e secretarias públicas ligados ao desenvolvimento econômico e à infraestrutura, que, além de traçarem, com certo detalhe, alguns planos de governo; disponibilizaram informações sintéticas sobre as transformações em curso no estado, indicando também informantes privilegiados para a realização de entrevistas mais prolongadas. Destacamos, desse conjunto, a CEARÁPORTOS; a Companhia de Gás do Ceará (CEGÁS), a Empresa de Tecnologia da Informação do Ceará (ETICE), o Centro de Referência em

de trabalho, sobretudo da qualificação de nova indústria⁹⁰. Pereira Júnior (2012, p. 24) afirma:

A entrada de indústrias externas, em especial as que recrutam maior quantidade de trabalhadores nas linhas de produção, simbolizou o novo processo de industrialização do estado, que, com sua política industrial de atração indiscriminada de empreendimentos, ficou muito mais vulnerável aos ditames de uma acumulação capitalista marcada pela presença de agentes exógenos no controle das decisões econômicas.

Nesse parâmetro de transformação do setor industrial, pela contribuição de políticas públicas desenvolvimentistas, definem-se valores da sociedade que mudam com a reestruturação e intensificando da nova funcionalidade do Estado, no atendimento às necessidades da produção, circulação e consumo de riquezas. Além de redefinir funções, na nova dinâmica da indústria, a reestruturação produtiva de padrões de organização de trabalho, na indústria em novo paradigma econômico (PEREIRA JÚNIOR, 2012).

O sistema de gestão de produção industrial evolui tecnologicamente, e supera o setor industrial ultrapassado. A renovação resulta de processo inovador e possibilita novas conexões, entre diferentes domínios do processo produtivo, diante de ampliação da competitividade nacional e internacional. Principais cidades com industrialização: São Gonçalo do Amarante e Caucaia, referência na identificação do crescimento econômico e compreensão analítica. Lipietz (1988, p. 11) diz que a análise teórica de uma região “não pode ser limitada à evidenciação das relações ‘sincrônicas’ que a inserem na estrutura inter-regional”. [...], necessita “também procurar na ‘diacronia’, na história da região, aquilo que a torna disponível para desempenhar a função”. Diante da afirmação, a efetivação da economia se dá

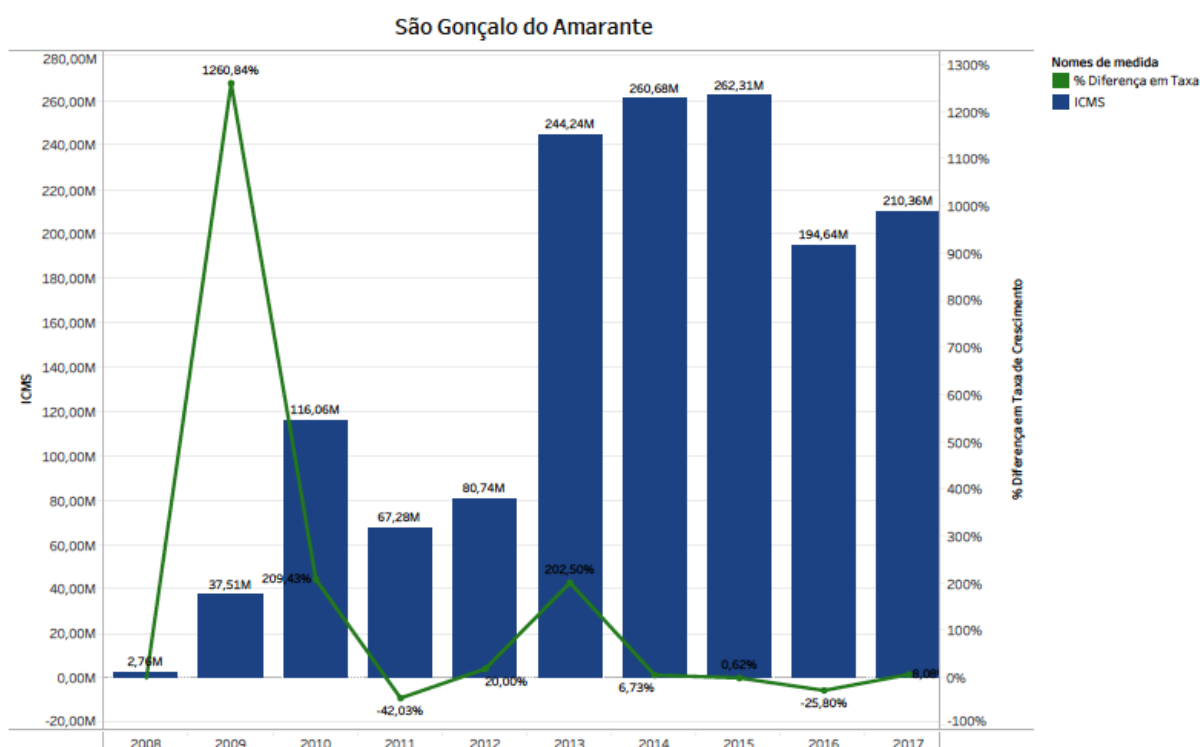
Saúde do Trabalhador (CEREST), as secretarias de desenvolvimento econômico e planejamento urbano dos municípios de Maracanaú, Sobral, Horizonte, Pacajus e Maranguape, entre outros” (PEREIRA JUNIOR, 2012, p. 35).

⁹⁰ O Ceará é o terceiro Estado da Federação a receber estrangeiros para trabalhar (com visto de estrangeiro no ano de 2015. Foram concedidas 1.119 autorizações para pessoas do exterior, das quais 1.007 foram temporárias e 112 permanentes. Isso se deveu a construção da Companhia Siderúrgica do Pecém. E, “Em todo o País, foram 18.213 autorizações de trabalho para cidadãos estrangeiros nos seis primeiros meses de 2015. Os estados do Rio de Janeiro, São Paulo e Ceará responderam pela maior parte das autorizações, somando 14.771 pedidos aprovados (81% do total). As concessões c cearenses cresceram 84,3% na comparação com o número de autorizações liberadas em igual período do ano passado, segundo o estudo. O relatório do MTE apresenta dados sobre as autorizações temporárias e permanentes, concedidas a trabalhadores estrangeiros, por meio de solicitação feita por empresas. De acordo com o ministério, o perfil dos trabalhadores estrangeiros que vieram ao Brasil neste ano, com relação à escolaridade, manteve-se estável. Cerca de 10,4 mil têm ensino superior completo. Outros 6,4 mil completaram o ensino médio. Do total, 921 possuem mestrado. A maior parte dos trabalhadores têm entre 20 e 49 anos. Disponível em: <<http://diariodonordeste.verdesmares.com.br/cadernos/negocios/ce-e-o-3-em-vistos-para-trabalhador-estrangeiro-1.1365236>>. Acesso em: 02 mar. 2018.

mediante oportunidades do programa industrial estatal, pelos agentes políticos, econômicos e sociais que se articulam com a proposta de economia de mercado globalizado e competitividade com instrumentos político-econômicos e sociais de transformação e de reestruturação da economia. Isso remete ao antigo Ceará pobre, que enfrenta seca, e reescreve a trajetória socioespacial, com superação de crises cíclicas, em contexto organizacional, em que se definem rumos. Transformações e renovação colocam-se na redefinição de políticas econômicas.

A partir de então, ocorrem mudanças nas principais cidades que contribuíram para a mudança. Gráficos 4 e 5 mostram a evolução, ano a ano, de 2008 a 2017, nas principais cidades, em comparação ao elemento arrecadatório pela SEFAZ. Não se identifica o tipo de indústria, senão indicativos arrecadatórios, e se verifica que São Gonçalo do Amarante supera, na comparação, a cidade de Caucaia.

Gráfico 4 – ICMS São Gonçalo do Amarante

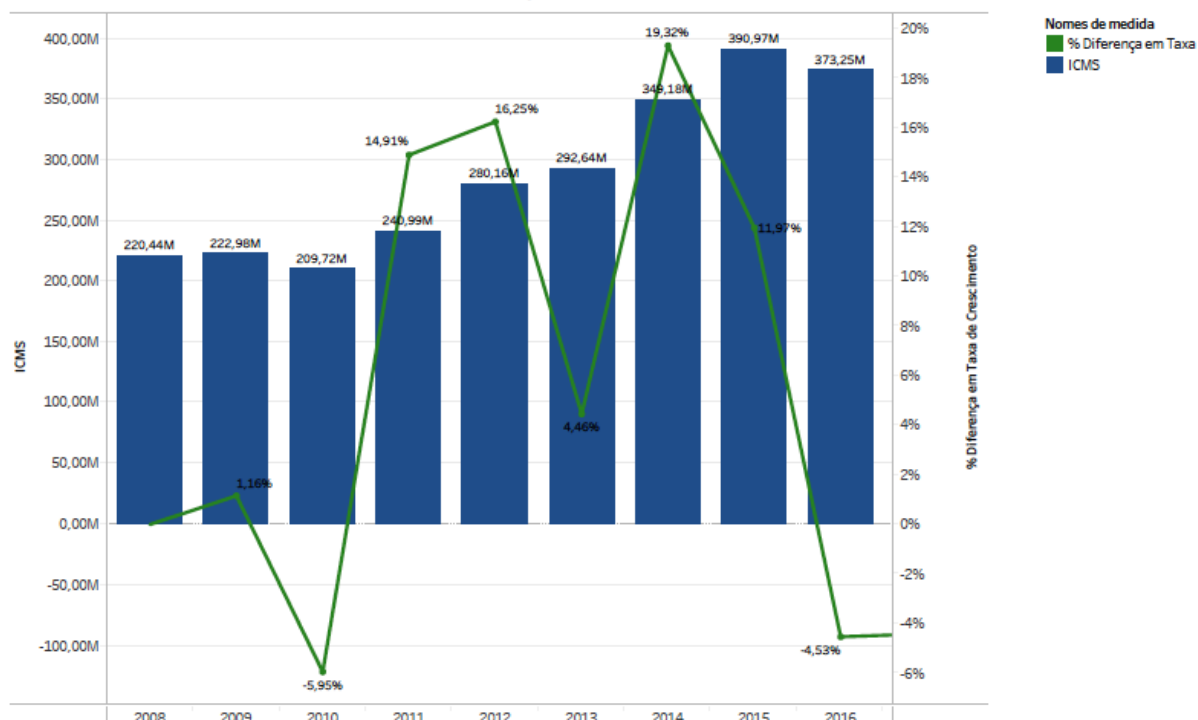


As tendências de ICMS e % Diferença em Taxa para ANO divididas por MUNICÍPIO. A cor mostra detalhes sobre ICMS e % Diferença em Taxa. Para o painel Soma de ICMS: As marcas são rotuladas por ICMS. Os dados estão filtrados em MÊS, que exclui TOTAL. A exibição é filtrada em MUNICÍPIO e ANO. O filtro MUNICÍPIO mantém São Gonçalo. O filtro ANO exclui 2003, 2004, 2005, 2006 e 2007.

Fonte: SEFAZ-CE.

Gráfico 5 – ICMS Caucaia

ICMS do Município de Caucaia

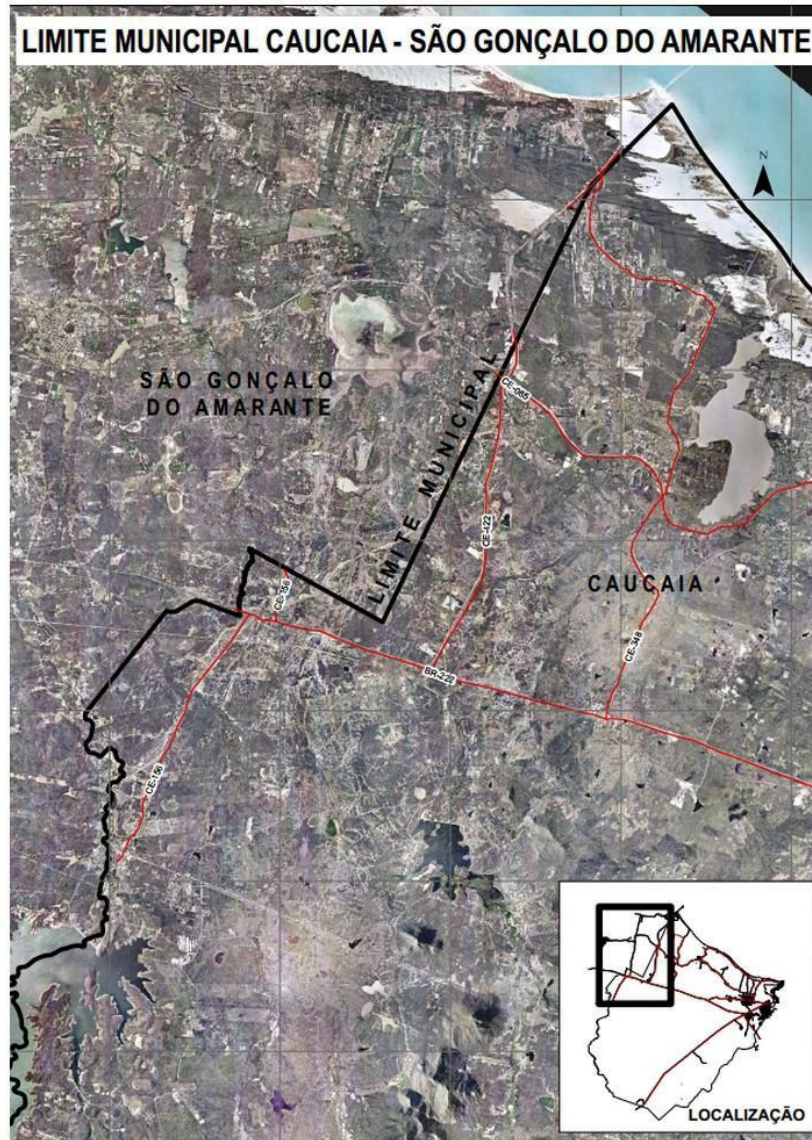


As tendências de ICMS e % Diferença em Taxa para ANO divididas por MUNICÍPIO. A cor mostra detalhes sobre ICMS e % Diferença em Taxa. Os dados estão filtrados em MÊS, que exclui TOTAL. A exibição é filtrada em MUNICÍPIO e ANO. O filtro MUNICÍPIO mantém Caucaia. O filtro ANO exclui 2003, 2004, 2005, 2006 e 2007.

Fonte: SEFAZ-CE.

Diferenças, entre os municípios, devem-se também à discussão jurídica de delimitação territorial das cidades, e à proximidade ao Complexo Industrial e Portuário do Pecém e à Companhia Siderúrgica. O litígio, resolvido posteriormente, possibilita o setor empresarial escolher a fixação de empresas, em uma e outra cidade. Dessa forma os municípios aprovam leis delimitando a extensão territorial, permitindo que empresários escolham onde estabelecer indústrias. Figura 16: limites entre São Gonçalo do Amarante e Caucaia.

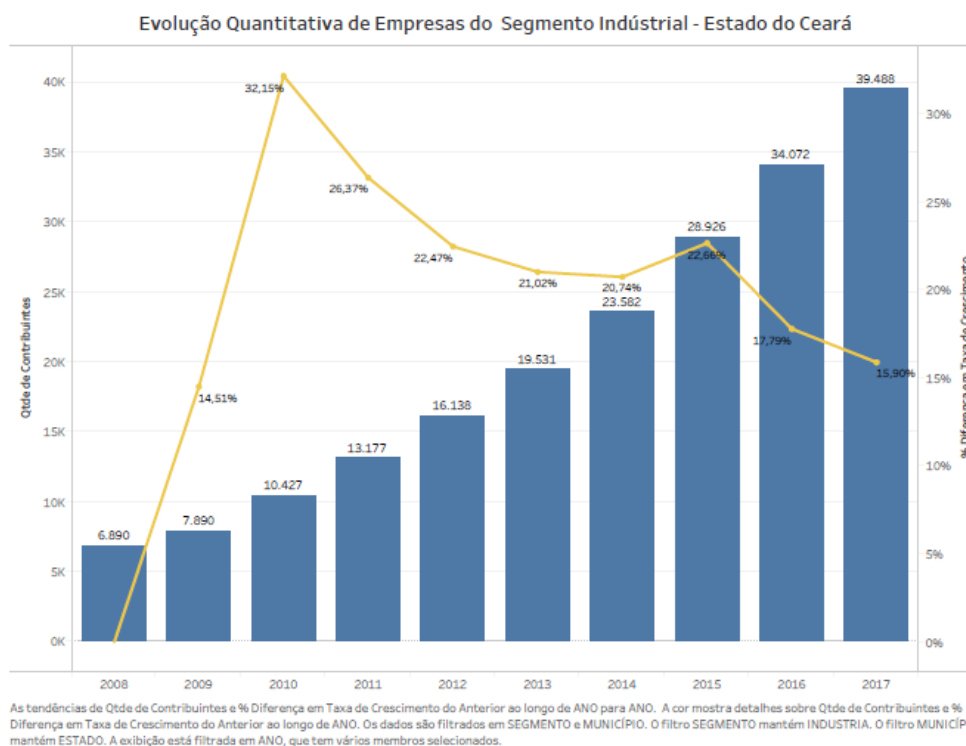
Figura 16 – Limite entre São Gonçalo do Amarante e Caucaia



Fonte: Sefin-Caucaia (2018).

A comparação de crescimento arrecadatório entre os municípios é latente com a análise da arrecadação do Estado, com a taxa de crescimento da economia. Gráfico 6: crescimento da indústria do Estado do Ceará.

Gráfico 6 – Crescimento da Indústria no Estado do Ceará



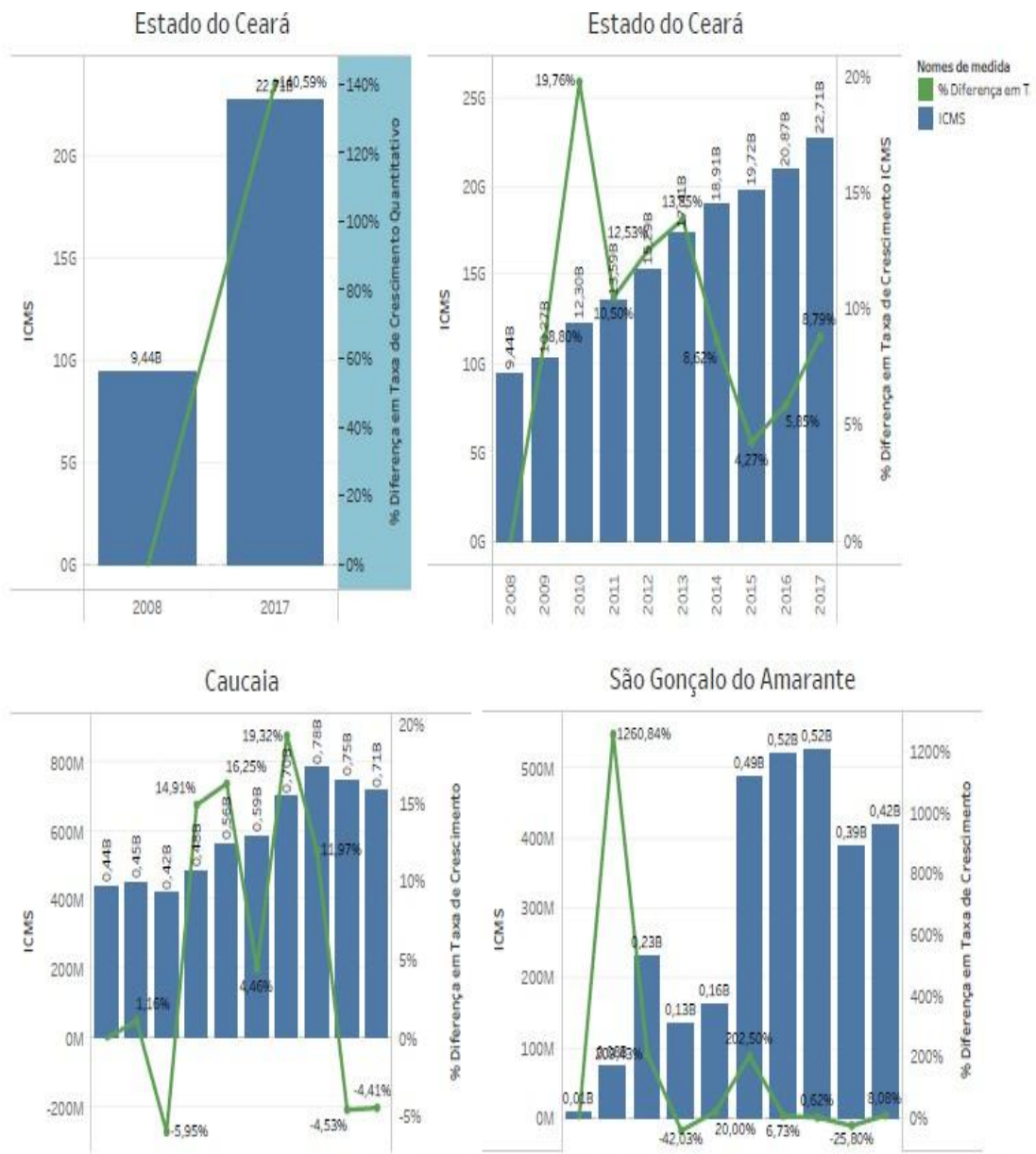
Fonte: SEFAZ-CE.

O crescimento arrecadatório do ICMS, do setor industrial, ao longo de 10 anos, chega a quase 20%, desde 2008, ultrapassado o principal obstáculo econômico da recessão do país⁹¹. A melhoria decorre da produção em razão de indústrias da Região Metropolitana de Fortaleza. No entanto, na instalação do Complexo, ou seja, de 2008 a 2015, o crescimento é mais de 10%, que se identifica com a proposta do governo federal, em estabelecer a aceleração do crescimento econômico nacional (Programa de Aceleração do Crescimento – PAC⁹²). A linha ascendente tem o contributivo do programa, em especial, na arrecadação do ICMS. Na análise do período de 2015 a 2017, sem PAC, com diminuição do PIB nacional, a arrecadação sobre a indústria teve crescimento, o que se define como aumento eficiente do setor da produção industrial, e relacionado com os principais municípios.

⁹¹ Percebe-se que por diversas vezes esse mesmo referencial é mencionado. No entanto, é necessário para se demonstrar a abordagem no trabalho.

⁹² Esse programa foi muito importante pra o país durante uma crise financeira mundial entre 2008 e 2009, mantendo a estabilidade na economia e principalmente do setor da empregabilidade, garantindo o consumo, o que gera necessariamente a arrecadação do ICMS, mantendo ativa a economia e aliviando os efeitos da crise sobre as empresas nacionais. Já no ano de 2011, o programa assume sua segunda fase alcançando Estados e Municípios proporcionando a execução de obras e estruturação nas cidades brasileiras com empreendimentos consolidados

Gráfico 7 – Evolução comparativa entre os municípios envolvidos no crescimento industrial do Ceará



Fonte: SEFAZ-CE.

Na comparação entre tabelas, na primeira, o crescimento da arrecadação de ICMS, entre 2008 e 2017, e em comparação com a segunda, crescimento ano a ano. Na parte inferior, menciona-se o crescimento dos municípios de Caucaia e São Gonçalo do Amarante. Caucaia sempre com sua participação na indústria, na atividade de lazer e turismo, pelas praias e lagoas. Além disso, considera-se segunda morada, em casa de veraneio, o que não acontece com São Gonçalo do Amarante, que, mesmo instalado há quase 150 anos, não se tem como cidade

polarizada da economia, até a construção do Complexo, o qual muda o cenário e “diminui” a capacidade econômica de Caucaia.

A diminuição é refratária, pois quantitativamente cresce a partir de 2013, compartilhando o desenvolvimento com São Gonçalo do Amarante, em 2008, como economia irrisória frente aos anos de evolução, aumentando significativamente em 2010 e decrescendo em 2011 e 2012, com ápice em 2015, o que leva a crer que o funcionamento do complexo gerou movimentação econômica e consequente arrecadação positiva: que, em 2016, cai um pouco, considerada positiva, em 2017.

O cenário (Gráfico 7) é provado pela junção do crescimento econômico dos municípios, principalmente porque se define novo limite territorial (em 2013) e efeitos econômicos, sociais e arrecadatários de cada município.

5 CONCLUSÃO

O Ceará tem crescido em políticas públicas e atividades de negócio, com repercussão na economia e com crescimento do turismo. O desenvolvimento econômico, desde o “Governo das Mudanças”, com a reorganização dos territórios e redirecionamento econômico produtivo, proporciona mudanças, em nível governamental, de políticas públicas, pela dinâmica associada à reorganização de espaços produtivos. O turismo chega a patamar alto, com repercussão econômica, incluindo o Ceará no contexto de transformações socioterritoriais e na economia nacional e global, em curva crescente.

Com a transformação econômica e participação do turismo, nacional e internacional, aproveitam-se possibilidades dos territórios de exploração econômica, na relação turismo-economia-território que estrutura o Complexo Industrial, na Região Metropolitana de Fortaleza, o que representa crescimento regional e nacional, e coloca o Ceará em evidência, frente à economia nacional. E assim, megaempreendimentos, como Porto do Pecém, promovem e transformam a economia, colocam o Estado na rota do comércio nacional e internacional, com rebatimentos na economia.

A implementação do Complexo Industrial e Portuário do Pecém repercute na vida de trabalhadores, em razão da transformação das cidades circundantes tendo o Porto elemento de interferência na mudança de lugares, do poder aquisitivo da população, movimentação de fluxos comerciais e industriais, na arrecadação. O Porto, por si só, operacionaliza atividades de grande magnitude e, associado a atividades portuárias e industriais, maximiza resultados econômico-financeiros.

O *boom* do desenvolvimento das cidades de São Gonçalo do Amarante e Caucaia tem gerado benefícios aos municípios, Estado e ao País, quebra a sazonalidade da economia, atrai novo público, de negócio, por exemplo, o que proporciona fluxos de pessoas ao turismo de negócio, de sol e praia. O impulso dado à economia, pela arrecadação do ICMS, é surpreendente, pelas receitas e resultados. O turismo de negócio ganha visibilidade, pela identificação do crescimento econômico, de forma a ser tratado como consequência da proposta governamental.

Dados coletados, em especial, da Secretaria da Fazenda (SEFAZ) não refletem receita direta do turismo, mas do crescimento da economia industrial.

Faltam estratégias de avaliação do turismo de negócio e evento que, além de promover desenvolvimento, coloca o Ceará em posição de destaque na economia, e oportuniza a análise de evolução e andamento do turismo de negócio, pelos benefícios e resultados significativos, de forma que a economia e o turismo crescem ao lado da economia industrial.

Nesse momento, o Ceará alavanca a economia e muda o perfil que prioriza a indústria e turismo de negócio e eventos recebendo atenção. As políticas públicas dos últimos anos reforçam positivamente a nova imagem do Estado, quebra paradigma do velho Ceará que ultrapassa práticas arcaicas para comportar-se como estado moderno, industrial e turístico. Mesmo com a dificuldade de encontrar dados, relacionados diretamente ao turismo de negócios, vinculado ao Complexo, encontramos elementos que ratificam a afirmativa de redução do turismo de lazer, especificamente na região litorânea de Caucaia e São Gonçalo do Amarante, provocado por uma série de problemas apresentados com a implementação dos equipamentos industriais e portuários, mas que por outro lado, o significativo número de estrangeiros e brasileiros, que deslocam-se para o Ceará, em virtude de negócios, seja para realização de trabalhos eventuais ou por um tempo maior, tornam-se ocupantes de hotéis, pousadas ou casas de veraneio, especialmente na praia do Cumbuco, em Caucaia. Esse fluxo de trabalhadores especializados e outros visitantes ligados aos negócios do Complexo, eleva a demanda por serviços, tanto no entorno do empreendimento portuário, quanto nos demais destinos turísticos do Estado, considerando a oportunidade, acabam por realizar turismo de lazer, que, originalmente, está ligado ao negócio motivador da viagem, mas que se torna um “visitante de negócios”, fazendo turismo de lazer, em boa parte dos destinos turísticos do Ceará.

Apesar do grande contraponto que é insegurança pública, entre os elementos analisados de infraestrutura do turismo, é a segurança o que se interliga de forma contrária a parâmetros desenvolvimentistas, já que a criminalidade se tornou grande problema social e tem sido combatida de forma sutil, mesmo com investimentos governamentais. Talvez o crescimento econômico seja intangível ante a violência e criminalidade em que agoniza o Estado, uma vez que o histórico de violência é assustador e a economia fica comprometida, em especial, o segmento do turismo, tendo em vista a repercussão na economia cearense, que já alcança relevante patamar econômico no Produto Interno Bruto – PIB Ceará.

REFERÊNCIAS

- AGÊNCIA BRASILEIRA DE PROMOÇÃO DE EXPORTAÇÕES E INVESTIMENTOS. **Políticas industriais, de inovação e de promoção do comércio exterior: a experiência internacional recente**. Brasília: ApexBrasil, 2012. Disponível em: <<http://www.apexbrasil.com.br/Content/imagens/a42a97c4-87e2-409f-b271-fd79a1d81566.pdf>>. Acesso em: 26 dez. 2016.
- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUÁVIÁRIO. **Panorama da navegação marítima de apoio**. Brasília: Antaq, 2012. Disponível em: <<http://portal.antaq.gov.br/wp-content/uploads/2017/03/Panorama-Aquavi%C3%A1rio-2012-pdf>>. Acesso em: 26 dez. 2016.
- ALVES-MAZZOTTI, A. J.; GEWANDSZNAJDER, F. **O método nas ciências naturais e sociais: pesquisa quantitativa e qualitativa**. São Paulo: Pioneira Thomson Learning, 2001.
- AMORA, Z. B. O espaço urbano cearense: breves considerações. In: AMORA, Z. B. (Org.). **O Ceará: enfoques geográficos**. Fortaleza: FUNECE, 1999. p.17-30.
- ANDRADE, M. M. **Introdução à metodologia do trabalho científico**. São Paulo: Atlas, 2006.
- ANDRADE, R. L. Zona de processamento de exportação do Pecém/Ceará e a regulamentação sobre subsídios. **Revista Espaço Acadêmico**, Maringá, PR, n.181, p.41-58, jun. 2016. Disponível em: <<http://www.periodicos.uem.br/ojs/index.php/EspacoAcademico/article/view/29966/16768>>. Acesso em: 14 nov. 2017.
- ANUÁRIO DO CEARÁ 2017-2018. **Produto interno bruto do Ceará (2014)**. Disponível em: <<http://www.anuarioceara.com.br/pib-ceara/>>. Acesso em: 24 mar. 2018.
- ARAÚJO, N. G. A industrialização no Ceará: breves considerações. **Boletim Goiano de Geografia**, Goiânia, v.27, n.2, p. 97-114, jan./jun. 2007. Disponível em: <<https://www.revistas.ufg.br/bgg/article/viewFile/2659/2753>>. Acesso em: 24 dez. 2017.
- ARAÚJO, R. C. P.; FREITAS, K. S.; ALBUQUERQUE, R. L. **Impactos sócioeconômicos do Complexo Industrial e Portuário do Pecém (CIPP) sobre os pescadores artesanais, São Gonçalo do Amarante- CE**. In: CONGRESSO DA SOCIEDADE BRASILEIRA DE ECONOMIA, ADMINISTRAÇÃO E SOCIOLOGIA RURAL, 47., 2009, Porto Alegre. **Anais...** Porto Alegre: SOBER, 2009. p.1-17. Disponível em: <<http://www.sober.org.br/palestra/13/260.pdf>>. Acesso em: 28 fev. 2016.
- ASSOCIAÇÃO DAS EMPRESAS DO COMPLEXO INDUSTRIAL E PORTUÁRIO DO PECÉM. **Relatório de gestão 2016**. Fortaleza: Flex Editora e Gráfica, 2016.
- BANCO MUNDIAL. **Impactos e externalidades sociais da irrigação no semiárido brasileiro**. Brasília, 2004.
- BEHRING, E. R. **Brasil em contra-reforma: desestruturação do Estado e perda de direitos**. São Paulo: Cortez, 2003.

BELLONI, I. Universidade e o compromisso da avaliação institucional na reconstrução do espaço social. **Avaliação**, Campinas, SP, v.1, n. 2, p.6-14, dez. 2000.

BENEVIDES, I. P. **Turismo e PRODETUR**: dimensões e olhares em parcerias. Fortaleza: EUFC, 1998.

BENI, M. C. **Política e planejamento de turismo no Brasil**. São Paulo: Aleph, 2006.

BENKO, G. **Economia, espaço e globalização**. São Paulo: [s. n.], 1999.

BRASIL. Casa Civil. **Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004**. Dispõe sobre o Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante - AFRMM e o Fundo da Marinha Mercante - FMM, e dá outras providências. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2004-2006/2004/lei/l10.893.htm>. Acesso em: 14 fev. 2017.

_____. Casa Civil. **Lei nº 12.815, de 05 de junho de 2013**. Dispõe sobre a exploração direta e indireta pela União de portos e instalações portuárias e sobre as atividades desempenhadas pelos operadores portuários. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2013/Lei/L12815.htm#art76>. Acesso em: 05 mar. 2016.

BRASIL. Constituição (1988). **Constituição da República Federativa do Brasil**: promulgada em 5 de outubro de 1988. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicaocompilado.htm>. Acesso em: 20 jan. 2018.

BRASIL. Ministério da Integração Nacional. **A irrigação no Brasil**: situação e diretrizes. Brasília: MIN, 2008.

BRASIL. Ministério do Turismo. **Campanhas**. Brasília: MTur, 2015. Disponível em: <<http://www.turismo.gov.br/aceso-a-informacao/63-aco-es-e-programas/5039-%20campanhas.html>>. Acesso em: 14 jul. 2017.

CARLOS, A. F. A. **A cidade**. São Paulo: Contexto, 1992.

CAVALCANTE, I. Uma “mini-Coreia” no Ceará. **O Povo**, Fortaleza, 05 abr. 2017. Economia. Disponível em: <<https://www.opovo.com.br/jornal/economia/2017/04/uma-mini-coreia-no-ceara.html>>. Acesso em: 17 nov. 2017.

CEARÁ. Governo do Estado. **Lei nº 10.367, de 07 de dezembro de 1979**. Cria o Fundo de Desenvolvimento Industrial do Ceará - FDI, e dá outras providências. Disponível em: <<http://www.adece.ce.gov.br/leis-e-decretos-fdi/LEI%2010.367%20DE%2007-12-79.pdf>>. Acesso em: 14 fev. 2017.

CENTO e noventa estrangeiros autorizados a trabalhar no Ceará, 7º do País. **Diário do Nordeste**, Fortaleza, 29 nov. 2017. Negócios. Disponível em: <<http://diariodonordeste.verdesmares.com.br/cadernos/negocios/190-estrangeiros-autorizados-a-trabalhar-no-ceara-7-do-pais-1.1857724>>. Acesso em: 14 mar. 2018.

CORIOLOANO, L. N. M. T. **O turismo nos discursos, nas políticas e no combate à pobreza**. São Paulo: Annablume, 2006.

_____. O turismo comunitário no contexto da globalização. In: CORIOLANO, L. N. M. T.; VASCONCELOS, F. P. (Orgs.). **Turismo, território e conflitos imobiliários**. Fortaleza: EdUECE, 2014. p.11-25.

CORIOLANO, L. N. M. T.; FERNANDES, L. M. M. Políticas de turismo: ações e contradições da realidade cearense In: CORIOLANO, L. N. M. T.; VASCONCELOS, F. P. (Orgs.). **O Turismo e a relação sociedade-natureza: realidades, conflitos e resistências**. Fortaleza: EdUECE, 2014. p.141-168.

DANTAS, E. W. C. Construção da imagem turística de Fortaleza/Ceará. **Mercator - Revista de Geografia da UFC**, Fortaleza, ano 01, n.1, p. 53-59, jan./jun. 2002. Disponível em: <<http://www.mercator.ufc.br/mercator/article/view/195>>. Acesso em: 14 maio 2017.

DENKER, A. F. M. **Métodos e técnicas da pesquisa em turismo**. São Paulo: Futura, 1998.

DEUSDARÁ, C. E. C. **A implantação do Complexo Industrial e Portuário do Pecém e seus reflexos sobre o desenvolvimento local do município de São Gonçalo do Amarante**. 2013. 51 f. Dissertação (Mestrado em Economia) – Programa de Pós-Graduação em Economia, Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, 2013. Disponível em: <http://www.repositorio.ufc.br/bitstream/riufc/6391/1/2013_dissert_cecdeusdara.pdf>. Acesso em: 14 nov. 2017.

ELIAS, D.; SAMPAIO, J. L. F. **Modernização excludente**. Fortaleza: Edições Demócrito Rocha, 2002.

FERNANDES, L. M. M. **O Ceará turístico: política de regionalização e governança nos destinos indutores**. 2014. 360 f. Tese (Doutorado em Geografia) – Centro de Ciências e Tecnologia, Universidade Estadual do Ceará, Fortaleza, 2014. Disponível em: <http://www.uece.br/mag/dmdocuments/laura_mary_marques_fernandes.pdf>. Acesso em: 13 fev. 2018.

FONSECA, R. O. A navegação de cabotagem de carga no Brasil. **Mercator**, Fortaleza, v. 14, n. 1, p. 21-46, jan./abr. 2015.

GOMES, P. C. C. **Geografia e modernidade**. 4. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2003.

HAESBAERT, R. Território e multiterritorialidade: um debate. **Geographia**, Niterói, v. 9, n. 17, 19-46, 2007.

HALLAL, D.; MÜLLER, D. A Embratur e os cursos superiores de Turismo no Brasil (1970-1976). **Revista Rosa dos Ventos**, Caxias do Sul, v.6, n.2, p.164-179, abr./jun. 2014. Disponível em: <http://www.ucs.br/etc/revistas/index.php/rosadosventos/article/view/2528/pdf_259>. Acesso em: 14 jan. 2018.

HEGEL, G. W. F. **Princípios da filosofia do direito**. São Paulo: Martins Fontes, 2000.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Censo 2010**. Brasília: IBGE, 2010. Disponível em: <<https://censo2010.ibge.gov.br/>>. Acesso em: 09 dez. 2016.

INSTITUTO DE PESQUISA E ESTRATÉGIA ECONÔMICA DO CEARÁ. **Ceará em números 2015**. Fortaleza: IPECE, 2015. Disponível em: <http://www2.ipece.ce.gov.br/publicacoes/ceara_em_numeros/2015/territorial/01_Caracteristicas_Geograficas.pdf>. Acesso em: 09 dez. 2016.

_____. Ceará tem grande destaque na balança comercial em fevereiro de 2017. **Enfoque Econômico**, Fortaleza, n.146, p.1-8, fev. 2017. Disponível em: <http://www.ipece.ce.gov.br/enfoque/EnfoqueEconomicoN146_22_03_2017.pdf>. Acesso em: 14 mar. 2018.

_____. **Ceará em mapas 2016**. Fortaleza: IPECE, 2016. Disponível em: <<http://www2.ipece.ce.gov.br/atlas/capitulo1/11/111x.htm>>. Acesso em: 14 mar. 2017.

_____. Desempenho do comércio exterior do Ceará em 2017. **Ipece Informe**, Fortaleza, n.123, p.1-17, jan. 2018. Disponível em: <http://www.ipece.ce.gov.br/informe/ipece_informe_123_15_Janeiro_2018.pdf>. Acesso em: 14 mar. 2018.

INSTITUTO JUAZEIRO. **Programa de Regionalização do Turismo – PRT**. 30 mar. 2013. Disponível em: <<http://www.ijz.org.br/2013/03/programa-de-regionalizacao-do-turismo.html>>. Acesso em: 14 dez. 2017.

JAPIASSU, H. **Questões epistemológicas**. Rio de Janeiro: Francisco Alves, 1983.

LAKATOS, E. M.; MARCONI, M. A. **Fundamentos de metodologia científica**. São Paulo: Atlas, 1993.

LAVILLE, C.; DIONNE, J. **A construção do saber: manual de metodologia da pesquisa em ciências humanas**. Tradução de Heloísa Monteiro e Francisco Settineri. Porto Alegre: Artmed; Belo Horizonte: UFMG, 1999.

LEFEBVRE, H. **O direito à cidade**. Tradução de Rubens Eduardo Frias. São Paulo: Centauro, 2001.

LEMOS, C. I. N. **Terminal Portuário do Pecém – CE**. Piracicaba, SP: ESALQ, 2010. Disponível em: <<http://esalqlog.esalq.usp.br/upload/kceditor/files/2015/05/Terminal-Portuario-do-Pec%E2%94%9C%C2%AE-%C3%94%C3%87%C3%B4-CE-LEMOS-C.-I.-N..pdf>>. Acesso em: 03 mar. 2018.

LENCIONI, S. **Região e Geografia**. São Paulo: USP, 2003.

LIPIETZ, A. **Miragens e milagres: problemas da industrialização no terceiro mundo**. São Paulo: Nobel, 1988.

LÖWY, M. **Ideologias e ciência social: elementos para uma análise marxista**. São Paulo: Cortez, 1985.

LUCHIARI, M. T. D. P. Urbanização turística: um novo nexos entre o lugar e o mundo. In: LIMA, L. C. (Org.). **Da cidade ao campo: a diversidade do saber-fazer turístico**. Fortaleza: UECE, 1998. p.15-29.

MANTOVANELI JUNIOR, O. **Políticas públicas no século XXI: a perspectiva da gestão multicêntrica**. Blumenau: Edifurb, 2006.

MEDEIROS, C. N.; SOUSA, F. J.; LIMA, K. A.; LIMA, J. R. **Panorama socioeconômico das regiões de planejamento do estado do Ceará**. Fortaleza: IPECE, 2017. Disponível em: <http://www.ipece.ce.gov.br/publicacoes/Livro_Panorama_Regioes_Planejamento_Ceara_2017.pdf>. Acesso em: 20 jan. 2018.

MENDES, E.; QUINTILIANO, A.; CORIOLANO, L. N. M. T. A formação socioeconômica do litoral cearense. In: CORIOLANO, L. N. et al. (Orgs.). **O Turismo e a relação sociedade-natureza: realidades, conflitos e resistências**. Fortaleza: EdUece, 2014. p.57-71.

MENDONÇA, D. **Exportações cearenses crescem 66,14% em 10 anos**. 26 abr. 2013. Disponível em: <<https://blogdocrato.blogspot.com.br/2013/04/exportacoes-cearenses-crescem-6614-em.html>>. Acesso em: 23 jul. 2016.

MILANEZ, B.; PORTO, M. F. S. A ferro e fogo: impactos da siderurgia para o ambiente e a sociedade após a reestruturação dos anos 1990. In: ENCONTRO NACIONAL DA ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE PÓS-GRADUAÇÃO E PESQUISA EM AMBIENTE E SOCIEDADE, 4., 2008, Brasília. **Anais...** Brasília: ANPPAS, 2008. p. 1-20. Disponível em: <<http://anppas.org.br/encontro4/cd/ARQUIVOS/GT6-61-8-20080509163054.pdf>>. Acesso em: 14 jan. 2018.

MINAYO, M. C. S. **O desafio do conhecimento: pesquisa qualitativa em saúde**. 11. ed. São Paulo: Hucitec, 2008.

MOESCH, M. A origem do conhecimento, o lugar da experiência e da razão na gênese do conhecimento do turismo. In: CONGRESSO LATINO-AMERICANO DE INVESTIGAÇÃO TURÍSTICA, 5., 2012, Brasília. **Anais...** Brasília: CLAIT, 2012. p.1-20.

MORAIS, J. O. *et al.* Ceará. In: MUEHE, D. (Org.). **Erosão e progradação do litoral brasileiro**. Brasília: MMA, 2006. p.131-154. Disponível em: <http://www.mma.gov.br/estruturas/sqa_sigercom/_publicacao/78_publicacao12122008085953.pdf>. Acesso em: 10 mar. 2017.

OBSERVATÓRIO DA COMPLEXIDADE ECONÔMICA. **Brasil 2016**. Disponível em: <<https://atlas.media.mit.edu/pt/profile/country/bra/>>. Acesso em: 23 jan. 2018.

ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DO TURISMO. **Guia de desenvolvimento do turismo sustentável**. Porto Alegre: Bookman, 2003.

PEREIRA JUNIOR, E. **Território e economia política: uma abordagem a partir do novo processo de industrialização no Ceará**. São Paulo: Cultura Acadêmica, 2012.

RAMÍREZ, C. U. Reflexiones sobre epistemología del turismo. In: NECHAR, M. C.; PANOSSO NETTO, A. (Orgs.). **Epistemología del turismo: estudios críticos**. Mexico: Trillas, 2010.

RIGOTTO, R. M. **Siderúrgica no Pecém/CE: quem ganha com isto?** 2007. Disponível em: <http://www.riosvivos.org.br/canal.php?canal=34&mat_id=10682> . Acesso em: 04 abr. 2017.

SANTOS, M. **A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção**. 4. ed. 2. reimpr. São Paulo: USP, 2006.

SILVA, J. B. A região metropolitana de Fortaleza. In: SILVA, J. B. S. *et al.* (Orgs.). **Ceará: um novo olhar geográfico**. Fortaleza: Edições Demócrito Rocha, 2005.

SILVA, R. M. A. **Entre o combate à seca e a convivência com o semiárido: transições paradigmáticas e sustentabilidade do desenvolvimento**. 2006. 298 f. Tese (Doutorado em Desenvolvimento Sustentável) – Centro de Desenvolvimento Sustentável, Universidade de Brasília, Brasília, 2006. Disponível em: <<http://repositorio.unb.br/handle/10482/2309>>. Acesso em: 14 fev. 2018.

SOARES, M. A. Nordeste: uma política pós-industrial de desenvolvimento regional. In: ENCONTRO ANUAL DA ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE PÓS-GRADUAÇÃO E PESQUISA EM ADMINISTRAÇÃO, 12., 1989, Belo Horizonte. **Anais...** Belo Horizonte: ANPAD, 1989. p.1-17.

SOUSA, S. Sul-coreanos: 1,3 mil autorizados a trabalhar no CE. **Diário do Nordeste**, Fortaleza, 17 out. 2014. Negócios. Disponível em: <<http://diariodonordeste.verdesmares.com.br/cadernos/negocios/sul-coreanos-1-3-mil-autorizados-a-trabalhar-no-ce-1.1127397>>. Acesso em: 14 fev. 2018.

VARELA, A. Ceará tem a melhor situação fiscal do país. **O Povo**, Fortaleza, 07 abr. 2017. Economia. Disponível em: <<https://www.opovo.com.br/jornal/economia/2017/04/ceara-tem-a-melhor-situacao-fiscal-do-pais.html>>. Acesso em: 14 mar. 2018.

VASCONCELOS, D. A. L. Turistificação do espaço e exclusão social: a revitalização do bairro de Jaraguá. **Turismo em Análise**, São Paulo, v.16, n.1, p. 47-64, maio 2005.

VILAÇA, F. **Espaço intra-urbano no Brasil**. São Paulo: Studio Nobel, 1998.

ANEXO

ANEXO A – Lei nº 1161/2013



ESTADO DO CEARÁ
GOVERNO MUNICIPAL DE SÃO GONÇALO DO AMARANTE

LEI Nº 1161/2013

DE 25 DE ABRIL DE 2013.

Estabelece novos limites de Zona Urbana no município de São Gonçalo do Amarante e dá outras providências.

Faço saber que a **CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO GONÇALO DO AMARANTE aprovou** e o **PREFEITO MUNICIPAL DE SÃO GONÇALO DO AMARANTE**, no uso de suas atribuições legais, contidas na Lei Orgânica do Município, **sanciona** a seguinte Lei:

Art. 1º - Fica alterada, a Zona Urbana no município de São Gonçalo do Amarante, podendo, portanto, nela ser edificado, salvo em áreas de relevante interesse ambiental, institucional e social, observados os parâmetros específicos estabelecidos na Lei de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo.

Parágrafo primeiro – Revoga-se a Lei 1.059/2011 de 21 de fevereiro de 2011 e todas às disposições em contrário.

Parágrafo segundo – A Zona Urbana da cidade de ‘**São Gonçalo do Amarante**’ tem início no ponto P01, situado no eixo da Rodovia CE-423 a 200m na direção Sul/Norte da Av. José Soares de Oliveira, com os seguintes limites:

Ao Sul: do ponto P02 situado no eixo do Rio São Gonçalo, mantendo um paralelismo de 200m ao Sul da Av. José Soares de Oliveira, passa pelo ponto P01 até o ponto P12 situado no travessão da Fazenda Raimundo Onça;

Ao Poente: Inicia-se no ponto P02 segue no leito do Rio São Gonçalo até o ponto P03 situado no prolongamento da Rua Umarituba, daí segue por uma linha paralela a 500m ao sul da Rodovia CE-085 até o ponto P04 situado a 1.080m, segue por uma linha perpendicular a Rodovia CE-085, passando no km50 até o ponto P05 situado a 100m ao Norte do eixo da Rodovia CE-085, segue em linha reta mantendo um paralelismo de 100m da rodovia até o eixo do Rio São Gonçalo no ponto P06, deste segue pelo leito do rio até o ponto P07, situado na localidade de Pau Branco;



ESTADO DO CEARÁ
GOVERNO MUNICIPAL DE SÃO GONÇALO DO AMARANTE

Ao Norte: inicia-se no ponto P07 e em um segmento de reta paralela a linha do equador passando pelo centro da Barragem do Catolé até o ponto P08 situado a 2.440m;

Ao nascente; em vários segmentos de retas iniciadas no ponto P08, segue pelo leito do Rio Anil até o ponto P09 situado a 600m ao Sul do eixo da Rodovia CE-085, segue em linha reta pelo travessão norte da propriedade do Espólio de Tereza Martins Pessoa até a cabeceira direita do Açude da Liberdade onde está o ponto P10, deste segue em linha reta até o ponto P11 situado no travessão da Fazenda Raimundo Onça, 200m ao Sul da Av. José Soares de Oliveira.

Parágrafo terceiro – A Zona Urbana do **distrito de 'Siupé'** tem início no ponto P01 situado na bifurcação da Rodovia CE-348 com a Estrada Municipal SG-005 que dá acesso a São Gonçalo, com os seguintes limites:

Ao Sul: inicia-se no ponto P13 em uma linha de reta perpendicular a rodovia passando pelo ponto P01 até o ponto P02 localizado a 300m ao Sul do eixo da rodovia, mantendo-se o paralelismo de 300m com a rodovia até o ponto P03 situado a 200m ao Sul da Rua Engenheiro Geraldo Júnior, deste segue mantendo o paralelismo de 200m ao Sul da estrada das Flexeiras até o ponto P04 situado na bifurcação da Estrada do Córrego Velho SG-140, em linha perpendicular a estrada e a 400m encontra-se o ponto P05;

Ao Poente: do ponto P05 segue mantendo o paralelismo de 200m ao poente da estrada das Flexeiras até um córrego sem denominação no prolongamento da Rua Engenheiro Geraldo Júnior onde está o ponto P06, segue pelo leito do córrego e a 320m ao poente encontra-se o ponto P07, segue mantendo um paralelismo de 300m ao poente da Rua Sem Denominação Oficial 021, até o ponto P08 situado no leito do Córrego do Carrapicho;

Ao Norte: do ponto P08 situado no leito do Córrego do Carrapicho, 750m ao poente da Estrada das Queimadas – SG-005, segue pelo leito do Córrego do Carrapicho e a 200m antes da Estrada da Tabuba encontra-se o ponto P09, segue mantendo um paralelismo de 200m da referida estrada até o ponto P10, situado 200m após o final do calçamento do bairro Forquilha;

Ao Nascente: do ponto P10 em linha perpendicular a Estrada da Tabuba e a 300m do eixo da referida estrada encontra se o



ESTADO DO CEARÁ
GOVERNO MUNICIPAL DE SÃO GONÇALO DO AMARANTE

ponto P11; segue mantendo-se um paralelismo de 300m da Estrada da Tabuba até o ponto P12 situado a 250m ao norte da Rodovia CE-348, segue mantendo-se o paralelismo de 250m da rodovia até o ponto P13 situado na bifurcação da rodovia com a Estrada Municipal SG-005 que dá acesso a São Gonçalo.

Parágrafo quarto – A Zona Urbana do **distrito de 'Taíba'**, tem início no ponto P01 situado na Praia do Morro do Chapéu a 1.000m ao nascente da Rua Sem Denominação Oficial Nº 101 com a Preamar. Com os seguintes limites:

Ao Nascente: em uma linha reta perpendicular a linha da Preamar, a 1.000m encontra-se o ponto P02;

Ao Sul: do ponto P02 em direção ao Poente sempre mantendo o paralelismo de 1.000m da linha da Preamar, segue até o ponto P03 situado 200m antes da Rodovia CE-156, segue margeando a rodovia, mantendo o paralelismo de 200m até o ponto P04 situado na chamada curva do Barão, 200m ao nascente da Rodovia CE-156, segue mantendo sempre o paralelismo de 200m da rodovia, até o ponto P05, situado a 320m da Igreja Assembleia de Deus do bairro de Maceió da Taíba, cruza a Rodovia CE-156 por uma perpendicular e a 230m do eixo da rodovia encontra-se o ponto P06 no limite interdistrital de Taíba e Siupé;

Ao Poente: do ponto P06 segue pelo limite interdistrital, sempre a 230m do eixo da Rodovia CE-156 até a primeira curva direita depois do Posto de Combustível, sentido Taíba, numa linha reta passa direto até encontrar o ponto P07 com a Preamar no limite interdistrital Taíba e Siupé.

Ao Norte: do ponto P07 ao ponto P01, mantendo sempre um paralelismo com a Preamar.

Parágrafo quinto – A Zona Urbana do **distrito de 'Pecém'** tem início no ponto P01 situado a 200m ao Poente da Rua São João no bairro Colônia com a Preamar, com os seguintes limites:



ESTADO DO CEARÁ
GOVERNO MUNICIPAL DE SÃO GONÇALO DO AMARANTE

Ao Poente: do ponto P01 segue mantendo um paralelismo de 200m da Rua São João até o ponto P02 situado no leito do Riacho das Guaribas, deste segue para o ponto P03 situado na margem direita da Rua Carmelita Ferreira Prata a 100m ao Sul da Rodovia CE-348 Pecém/Parada.

Ao Sul: inicia-se no ponto P03, segue coincidindo sempre com o limite da Estação Ecológica do Pecém I até o ponto P04, situado a margem direita da Rodovia CE-348 sentido Fortaleza e a 400m ao Sul da Lagoa de Estabilização da Cagece.

Ao Nascente: inicia-se no ponto P04, deste segue mantendo um paralelismo de 100m ao Norte da Correia Transportadora do Porto do Pecém até o ponto P05 situado no cruzamento com a avenida que dá acesso ao Porto do Pecém, deste segue mantendo um paralelismo de 250m da Rodovia CE-422 até a Preamar, no ponto P06.

Ao Norte: do ponto P06 ao ponto P01, mantendo sempre um paralelismo com a Preamar.

Parágrafo sexto – A Zona Urbana do **Distrito de 'Umarituba'** tem início no ponto P01 situado na ponte da Rodovia BR-222 sobre o Rio São Gonçalo, com os seguintes limites:

Ao Poente: inicia-se no ponto P07 situado no leito do Rio São Gonçalo, a 200m ao Norte da ponte na BR-222, passa pelo ponto P1 segue pelo leito do Rio São Gonçalo em direção ao Sul, passa pela ponte da via férrea sobre o Rio São Gonçalo, 100m depois se encontra o ponto P02;

Ao Sul: do ponto P02 segue mantendo um paralelismo de 100m da via férrea até o ponto P03, situado a 150m ao nascente da estrada municipal SG-360 que dá acesso a localidade de Livramento;

Ao Nascente: do ponto P03 segue em direção Norte mantendo um paralelismo de 300m da Rodovia CE-423 até o ponto P04, situado a 1.370m da Rodovia BR-222;

Ao Norte: do ponto P04 em um segmento de reta perpendicular a Rodovia CE-423 a 600m encontra-se o ponto P05, segue mantendo um paralelismo de 300m da rodovia até o ponto P06 situado a 300m ao Norte da Rodovia BR-222 segue mantendo um paralelismo de 300m ao Norte da Rodovia BR-222, até o ponto P07, situado no leito do Rio São Gonçalo.



ESTADO DO CEARÁ
GOVERNO MUNICIPAL DE SÃO GONÇALO DO AMARANTE

Parágrafo sétimo – A Zona Urbana do **distrito de 'Croatá'** tem início no ponto P01 situado a 300m ao norte da Rodovia BR-222 por 300m ao nascente da Rua Princesa Isabel, com os seguintes limites:

Ao Nascente: do ponto P01 em direção ao Sul em linha reta perpendicular a Rodovia BR-222 até o ponto P02 situado no cruzamento com a linha de alta tensão da Chesf - Fortaleza/Sobral;

Ao Sul: do ponto P02 segue coincidindo com a linha de alta tensão da Chesf até o ponto P03, situado no cruzamento desta com o travessão que separa as terras de Frederico Augusto Cavalcante Pinheiro e Construtil, deste segue em direção ao Sul, pelo eixo do referido travessão até o limite intermunicipal S.G.Amarante/Pentecoste, onde encontra-se o ponto P04, deste segue em direção ao poente, coincidindo com o limite intermunicipal até a estrada municipal SG-175 que dá acesso a localidade de Pacovas, onde está o ponto P05;

Ao Poente: do ponto P05 segue em direção ao Norte pelo eixo da estrada municipal SG-175 até a primeira curva de 90º onde está situado o ponto P06, deste segue em direção ao poente, até a segunda curva de 90º, onde está situado o ponto P07, deste segue em direção ao norte numa reta perpendicular a linha do Equador, cruza a Rodovia CE-341 Coroatá/Pentecoste e depois cruza a Rodovia BR-222 e a 300m ao norte está o ponto P08, distando 880m no sentido poente/nascente para a estrada municipal SG-372 que dá acesso a localidade de Cachoeira;

Ao Norte: do ponto P08 segue em linha reta até o ponto P09, situado a 200m ao norte do Alto Alegre por 300m ao poete da Rodovia CE-341 Croatá/Paracuru em linha reta perpendicular a rodovia a 600m encontra-se o ponto P10, segue em direção ao Sul, mantendo o paralelismo de 300m da Rodovia CE-341 até o ponto P11, 300m ao Norte da Rodovia BR-222, segue em direção Nascente, mantendo o paralelismo da Rodovia BR-222 até o ponto P01.

Parágrafo oitavo – A Zona Urbana do **Distrito de 'Serrote'** tem início no ponto P01 situado a 300m ao Norte da Rua Sem Denominação Oficial 03 com 250m ao Nascente da Rodovia CE-162, no bairro Rio Novo, com os seguintes limites:



ESTADO DO CEARÁ
GOVERNO MUNICIPAL DE SÃO GONÇALO DO AMARANTE

Ao Nascente: do ponto P01 segue em direção ao Sul mantendo um paralelismo de 250m ao nascente da Rodovia CE-162 até o ponto P02, situado a 80m da Escola de Ensino Fundamental Ester Pontes Barroso;

Ao Sul: do ponto P02 em direção ao Poente a 500m encontra-se o ponto P03;

Ao Poente: do ponto P03 segue em direção ao Norte, mantendo o paralelismo de 250m da Rodovia CE-162 até o ponto P04, situado a 300m ao Norte do prolongamento da Rua Sem Denominação Oficial 03;

Ao Norte: do ponto P03 ao ponto P01.

Parágrafo nono - A Zona Urbana da **Vila de 'CÁGADO'** tem início no ponto 01, situado no mata burro da estrada municipal SG-301 - Cágado / Córrego do Mato na confrontação da cerca da Fazenda Santa Eliza (Indústria Ypioca), com os seguintes limites:

Ao Norte: inicia-se no ponto P05, situado a 850m ao poente do ponto P01 e a 190m ao Norte da Rua João Leonel, segue em direção ao Nascente, passa pelo ponto P01 segue pela referida cerca até o leito do Rio Curu onde está o ponto P02;

Ao Nascente: do ponto P02 sobe pelo leito do Rio Curu até seu cruzamento com a cerca que divide as terras de Aragão e Zé Pinto, onde está o ponto P03;

Ao Sul: do ponto P03 segue pela referida cerca, cruza estrada municipal SG-301 - Cágado / São Luis do Curu, segue pelo rumo que divide as terras da Fazenda Mocó e fazenda de Zé Pinto até o prolongamento da estrada Cágado / Caiçara ou Rua C, onde está o ponto P04.

Ao Poente: do ponto P04 segue em direção Norte, cruza a Estrada do Caiçara segue em frente, contorna a Lagoa do Caiçara, até a cerca da Fazenda Santa Eliza (Indústria Ypioca) onde está o ponto P05.

Parágrafo dez - A Zona Urbana da **Vila de 'Barra Mar'** tem início no ponto P01 situado na foz do Rio São Gonçalo.



ESTADO DO CEARÁ
GOVERNO MUNICIPAL DE SÃO GONÇALO DO AMARANTE

Ao Norte: inicia-se no ponto P01 segue margeando a Preamar até o limite Interdistrital Siupé/Taíba onde se encontra o ponto P02;

Ao Nascente: do ponto P02 segue pelo referido limite até o ponto P03, situado a 320m da Igreja Assembleia de Deus do bairro de Maceió da Taíba;

Ao Norte: do Ponto P03 segue em direção sudoeste a 200m encontra-se o ponto P04;

Ao Poente: do Ponto P04, segue em direção noroeste mantendo o paralelismo de 200m até o ponto P05, situado no prolongamento da Rua P do Loteamento Nova Taíba; deste segue mantendo um paralelismo de 1.000m com a Preamar até o Rio São Gonçalo onde está o ponto P06; segue descendo o Rio São Gonçalo até sua foz no ponto inicial P01.

Parágrafo onze – A Zona Urbana da **Vila de 'Tabuba'** tem início no ponto P01 situado a 200m ao Norte da estrada Tabuba/Siupé SG-405 e a 1.000m ao Poente da Escola Daniel Carvalho Correia, com os seguintes limites:

Ao Norte: do ponto P01 segue em direção ao Nascente até o ponto P02 situado a 200m ao Poente da Rodovia CE-156, deste segue em direção ao Norte, mantendo o paralelismo de 200m da rodovia e a 470m ao Norte encontra-se o ponto P03, deste a 150m ao nascente sobre o limite Interdistrital Siupé/Taíba, encontra-se o ponto P04;

Ao Nascente: do ponto P04 ao P05 a 400m da Rodovia CE-348 segue pelo limite Interdistrital Siupé/Taíba;

Ao Sul: do ponto P05 a 150m ao Poente encontra-se o ponto P06, deste segue em direção ao Norte mantendo um paralelismo de 150m até o ponto P07, segue em direção ao Poente e a 1.000m da Escola Daniel Carvalho Correia encontra-se o ponto P08;

Ao Poente: do ponto P08 ao ponto inicial P01.

Parágrafo doze – A Zona Urbana da **vila de 'Guaribas'** tem início no ponto P01 localizado no entroncamento da Rodovia CE-



ESTADO DO CEARÁ
GOVERNO MUNICIPAL DE SÃO GONÇALO DO AMARANTE

estrada do Pecém até o ponto P07, situado no leito do Riacho das Guaribas;

Ao Norte: do ponto P07 sobe no Riacho das Guaribas até o limite Interdistrital Pecém/Taíba onde está o ponto P08; deste segue pelo limite Interdistrital até a curva da Parada, às margens da CE-348 que dá acesso ao Siupé onde está o ponto P09; segue margeando a rodovia até o ponto inicial P01.

Parágrafo quatorze – A Zona Urbana da **vila de 'Caraúbas'** tem início no ponto P01 localizado na ponte do Riacho das Guaribas sobre a Rua Nem Procópio: com os seguintes limites:

Ao Sul: do ponto P01 ao ponto P02 situado no limite Interdistrital Pecém/Taíba;

Ao Poente: do ponto P02 segue pelo limite interdistrital até o ponto P03, situado a 100m depois da Av. Geraldo Mariano onde está o ponto P03;

Ao Norte: do ponto P03 segue em direção Nascente mantendo um paralelismo de 100m da Av. Geraldo Mariano depois Av. Francisco Erdinando Monteiro até o ponto P04, situado a 350m da Praça das Caraúbas;

Ao Nascente: do ponto P04 segue em direção ao Sul até o Riacho das Guaribas onde está o Ponto P05, deste sobe no riacho até o ponto inicial P01.

Parágrafo quinze – A Zona Urbana da **vila de 'Paul'** tem início no ponto P01, situado no limite da Zona Urbana de Parada e Caraúbas; com os seguintes limites:

Ao Norte: do ponto P01 ao Ponto P02 Riacho das Guaribas;

Ao Nascente: do ponto P02 ao P03, limita-se com a Zona Urbana do distrito de Pecém;

Ao Sul: do ponto P03 ao P04, mantém um paralelismo de 200m ao Sul da Rodovia CE-348 Parada/Pecém;

Ao Poente: do ponto P04 ao ponto P01, limita-se com a Zona Urbana da vila de Parada.



ESTADO DO CEARÁ
GOVERNO MUNICIPAL DE SÃO GONÇALO DO AMARANTE

348 Parada/Siupé com a Rodovia CE-156 entrada da Taíba, com os seguinte limites:

Ao Poente: do ponto P01 segue em direção ao Norte até o ponto P02, situado às margens da Rodovia CE-156 que dá acesso a Taíba, 780m depois da entrada da Tabuba;

Ao Norte: do ponto P02, segue em direção ao Nascente até o ponto P03, situado a 400m ao nascente da rodovia, deste segue mantendo um paralelismo de 400m da rodovia até o ponto P04 situado a 1.100m do ponto anterior; segue mantendo um paralelismo de 100m ao Norte da Av. Geraldo Mariano até o ponto P05 situado no limite interdistrital entre Taíba e Pecém;

Ao Nascente: do ponto P05 segue o limite interdistrital até o ponto P06 situado na curva na localidade de Parada, na margem da CE-348 que dá acesso ao Siupé;

Ao Sul: do ponto P06 segue margeando a rodovia até o ponto inicial P01.

Parágrafo treze – A Zona Urbana da **vila de 'Parada'** tem início no ponto P01 localizado no entroncamento da Rodovia CE-348 Parada/Siupé com a Rodovia CE-156 entrada da Taíba, com os seguinte limites:

Ao Poente: do ponto P01 segue em direção Sul obedecendo ao prolongamento da Rodovia CE-156 até o ponto P02 na cerca da empresa BR-Fish próximo ao Loteamento Chácaras Horto do Pecém;

Ao Sul: do ponto P02 segue em direção Nascente sempre seguindo a cerca até o ponto P03, na margem da Rodovia CE-156 Parada/Acende Candeia com Rua 33 do Loteamento Pecém Tropical; do ponto P03 segue pelo eixo da Rua 33 até o ponto P04, situado na esquina da Rua 33 com Rua 06 do mesmo loteamento;

Ao Nascente: do ponto P04 segue pelo eixo da Rua 06 até a Rua 25 onde está o ponto P05; segue pela Rua 25 contornando o Jardim Botânico de São Gonçalo até o ponto P06, situado a 460m ao nascente da Av. do Sol, onde está o ponto P06; deste segue em direção ao Norte mantendo o paralelismo de 460m com a Av. do Sol, cruza a



ESTADO DO CEARÁ
GOVERNO MUNICIPAL DE SÃO GONÇALO DO AMARANTE

estrada do Pecém até o ponto P07, situado no leito do Riacho das Guaribas;

Ao Norte: do ponto P07 sobe no Riacho das Guaribas até o limite Interdistrital Pecém/Taíba onde está o ponto P08; deste segue pelo limite Interdistrital até a curva da Parada, às margens da CE-348 que dá acesso ao Siupé onde está o ponto P09; segue margeando a rodovia até o ponto inicial P01.

Parágrafo quatorze – A Zona Urbana da **vila de 'Caraúbas'** tem início no ponto P01 localizado na ponte do Riacho das Guaribas sobre a Rua Nem Procópio: com os seguintes limites:

Ao Sul: do ponto P01 ao ponto P02 situado no limite Interdistrital Pecém/Taíba;

Ao Poente: do ponto P02 segue pelo limite interdistrital até o ponto P03, situado a 100m depois da Av. Geraldo Mariano onde está o ponto P03;

Ao Norte: do ponto P03 segue em direção Nascente mantendo um paralelismo de 100m da Av. Geraldo Mariano depois Av. Francisco Erdinando Monteiro até o ponto P04, situado a 350m da Praça das Caraúbas;

Ao Nascente: do ponto P04 segue em direção ao Sul até o Riacho das Guaribas onde está o Ponto P05, deste sobe no riacho até o ponto inicial P01.

Parágrafo quinze – A Zona Urbana da **vila de 'Paul'** tem início no ponto P01, situado no limite da Zona Urbana de Parada e Caraúbas; com os seguintes limites:

Ao Norte: do ponto P01 ao Ponto P02 Riacho das Guaribas;

Ao Nascente: do ponto P02 ao P03, limita-se com a Zona Urbana do distrito de Pecém;

Ao Sul: do ponto P03 ao P04, mantém um paralelismo de 200m ao Sul da Rodovia CE-348 Parada/Pecém;

Ao Poente: do ponto P04 ao ponto P01, limita-se com a Zona Urbana da vila de Parada.



ESTADO DO CEARÁ
GOVERNO MUNICIPAL DE SÃO GONÇALO DO AMARANTE

ao Norte, mantendo o paralelismo de 150m da estrada, no mesmo prolongamento do ponto P04 encontra-se o ponto P07; segue em direção ao Poente e a 400m está o ponto P08;

Ao Poente: do ponto P08 segue em direção ao Norte e a 600m no limite intermunicipal, encontra-se o ponto P09, deste segue ao ponto inicial P01.

Parágrafo dezoito - A Zona Urbana da **vila de 'Várzea Redonda'** tem início no ponto P01, situado na confluência da Rodovia CE-162 com o limite intermunicipal S.G.Amarante/Paraipaba, com os seguintes limites:

Ao Norte: do ponto P01 segue em direção ao Nascente, coincidindo com o limite intermunicipal até o ponto P02, situado 725m;

Ao Nascente: do ponto P02, segue por uma reta mantendo um paralelismo de 200m da Rua Raimundo Braga Nascimento, e a 265m ao Sul da Rua Pinto Magalhães, está o ponto P03;

Ao Sul: do Ponto P03 mantendo-se um paralelismo de 265m com a Rua Raimundo Braga Nascimento e a 300m da Rodovia CE-162 encontra-se o ponto P04; deste segue mantendo um paralelismo de 300m com a rodovia CE-162 até o ponto P05, situado A 135m da Rua Sem Denominação Oficial 051;

Ao Poente: atravessa a rodovia por linha perpendicular e a 200m depois se encontra o ponto P06; deste segue mantendo um paralelismo de 200m da rodovia até o limite intermunicipal onde está o ponto P07; segue em direção ao Nascente até o ponto inicial P01.

Parágrafo dezenove - A Zona Urbana da **vila do 'Bolso'** começa no ponto P01, situado na confluência da Rodovia CE-085 com o limite intermunicipal entre S.G.Amarante/Caucaia, com os seguintes limites:

Ao Nascente: do ponto P01 segue em direção ao Sul pelo limite intermunicipal e a 1.000m encontra-se o ponto P02;



ESTADO DO CEARÁ
GOVERNO MUNICIPAL DE SÃO GONÇALO DO AMARANTE

Ao Sul: do ponto P02 segue mantendo um paralelismo de 1.000m com a CE-085 até o limite da área industrial do CIPP, onde está o ponto P03;

Ao Poente: segue em direção ao Norte sempre pelo limite do CIPP, cruza a CE-085 e a 560m depois está o ponto P04;

Ao Norte: do ponto P04 segue em direção ao Nascente pelo limite do CIPP e a 545m encontra-se o ponto P05, segue em direção ao Sul, sempre pelo limite do CIPP e a 322m encontra-se o ponto P06, segue em direção ao Nascente sempre no limite do CIPP até o limite intermunicipal entre S.G.Amarante/Caucaia está o ponto P07, segue em direção ao Sul até o ponto inicial P01.

Art. 2º - Faz parte integrante desta Lei, a Planta Oficial com as devidas alterações de Zona Urbana, contendo a Organização Territorial e o Mapa Urbano Básico.

Art. 3º - Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

PAÇO DA PREFEITURA MUNICIPAL DE SÃO GONÇALO DO AMARANTE, aos 25 dias do mês abril de 2013.

FRANCISCO CLÁUDIO PINTO PINHO
PREFEITO MUNICIPAL