

**REESTRUTURAÇÃO SOCIOESPACIAL DO CEARÁ:  
O PROJETO PORTUÁRIO DO PECÉM**



**FRANCISCA GONÇALVES BATISTA**



Universidade Estadual do Ceará - UECE  
Pró-Reitoria de Pós-Graduação e Pesquisa – PROPGPq  
Centro de Ciências e Tecnologia - CCT  
Mestrado Acadêmico em Geografia – MAG

Francisca Gonçalves Batista

REESTRUTURAÇÃO SOCIOESPACIAL DO CEARÁ:  
O PROJETO PORTUÁRIO DO PECÉM

Fortaleza - Ceará

2005

Universidade Estadual do Ceará - UECE

Francisca Gonçalves Batista

REESTRUTURAÇÃO SOCIOESPACIAL DO CEARÁ:  
O PROJETO PORTUÁRIO DO PECÉM

Dissertação apresentada ao Curso de Mestrado Acadêmico em Geografia, do Centro de Ciências e Tecnologia, da Universidade Estadual do Ceará, como requisito parcial para obtenção do grau de mestre em Geografia.

Orientador: Prof. Dr. Luiz Cruz Lima

Co-orientador: Prof. Dr. Frédéric Monié

Fortaleza - Ceará

2005

B333r BATISTA, Francisca Gonçalves

Reestruturação socioespacial do Ceará: o projeto  
portuário do Pecém / Francisca Gonçalves Batista.  
Fortaleza, 2005

229p.; il.

Orientador: Prof. Dr. Luiz Cruz Lima  
Dissertação (Mestrado Acadêmico em  
Geografia) - Universidade Estadual do Ceará,  
Centro de Ciências e Tecnologia.

1. Geografia Humana. 2. Territórios produtivos.  
3. Sistema portuário. 4. Globalização. I.  
Universidade Estadual do Ceará, Centro de Ciências  
e Tecnologia.

CDD: 572.90918131

Universidade Estadual do Ceará - UECE  
Mestrado Acadêmico em Geografia – MAG

**Título do Trabalho:** Reestruturação socioespacial do Ceará: o Projeto Portuário do Pecém.

**Área de concentração:** Análise Geoambiental e Ordenação do Território nas Regiões Semi-Áridas e Litorâneas.

**Linha de Pesquisa:** Sociedade, Espaço e Cultura.

**Mestranda:** Francisca Gonçalves Batista

*Aprovada em 08/06 2005*

*Nota obtida: 10*

Banca Examinadora

---

Prof. Dr. Luiz Cruz Lima (Orientador)

---

Prof. Dr. Frédéric Monié (Co-Orientador/UFRJ)

---

Prof. Dr. José Meneleu Neto (UECE)

Ao meu marido, Paulo Jáder dos Santos Barrocas, pelo apoio e compreensão, quando não pude estar presente em momentos importantes, por me ajudar a trilhar este caminho e a superar os obstáculos.

À minha família, pela compreensão e incompreensão, em especial à minha mãe, Francisca Gonçalves Batista, (minha primeira professora), pela dedicação, por ter me ensinado os primeiros passos para o caminho do saber e incentivando-me a não desistir dos meus objetivos.

## Agradecimentos

Sabe-se que o trabalho acadêmico é solitário, mas a sua concretude não se dá sem a ajuda de algumas pessoas. É com imensa satisfação que se chega ao momento de reconhecer o valor da assistência dada, em termos materiais e intelectuais por essas pessoas. Este trabalho é, portanto, fruto de inúmeras ajudas, e solidariedade daqueles que muito contribuíram para sua elaboração.

Assim, quero registrar meus sinceros agradecimentos: Ao Prof. Dr. Luiz Cruz Lima, meu orientador, pelo incentivo intelectual, o suporte crítico, dedicação e o elevado saber geográfico.

Aos professores, Dr. José Meneleu Neto – UECE, Dr. Frédéric Monié -- UFRJ, que muito contribuíram no exame de qualificação. Em especial, ao Prof. Frédéric, que mesmo de longe contribuiu com a co-orientação, à Profa. Dra. Luzia Neide Menezes Teixeira Coriolano – UECE, pelo valioso apoio e contribuição.

Ao professor Roterdan Damasceno ( Casa de Cultura Francesa) – UFC.

À Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior – CAPES por subsidiar o financiamento da pesquisa.

De forma muito especial, a uma grande amiga, Ângela Falcão, pela companhia no ócio acadêmico.

À presteza dos colegas, Aridenio Quintiliano, Francisco Kleiton e Maria Edivani Barbosa, Helissandra Botão, que nunca se negaram a colaborar com o suporte técnico.

Aos colegas geógrafos e pesquisadores do Núcleo de Estudos do Território e do Turismo – NETTUR.

Aos órgãos públicos: SEINFRA, CEARÁPORTOS, COMPANHIA DOCAS DO CEARÁ.

Ao Grupo de Trabalho Participativo – GTP, em especial, Maria do Socorro Costa.

Às empresas agropecuárias: Del Monte Fresh Produce Brasil e Itaueira, pela abertura em relação a algumas informações.

À esse Mestrado por ter me acolhido e contribuído para a realização deste trabalho, aos funcionários: Elesbão Florêncio Neto, Gerda de Paula, Francisca Juliana Braga e Maria Julia Ribeiro.

À minha turma de mestrado (Glauciana Teles, Glaudenia Peixoto, Veridiana e Érika Brito) que diante das inúmeras dificuldades sempre buscou apoiar-se um no outro.

Em especial, às amigas: Fabiana Abreu, Flávia Coelho, Cristiane Alencar, por compartilhar as alegrias, tristezas, frustrações e vitórias.

Aos colegas que conquistei no desenvolver desse trabalho: Francisco Kennedy dos Santos e Adriana Marques.

À Comunidade do Distrito do Pecém, pelas informações que muito contribuíram para complementar o trabalho.

## Resumo

Esse trabalho se insere no grande projeto de pesquisa sobre a nova configuração da geografia do Estado do Ceará, a partir dos anos de 1990. Dentre as grandes obras, optou-se pelo Complexo Industrial e Portuário do Pecém, em que se destaca o porto como objeto de estudo. Como o grande projeto de mudanças, volta-se à dinâmica do sistema produtivo, agronegócios e produção industrial, bem como a integração da economia cearense a grandes mercados mundiais, julga-se que o porto aliado às condições técnicas modernas, assume um papel importante neste novo cenário produtivo. Explicou-se no decorrer do trabalho a relevância do sistema portuário, na formação socioeconômica e política do Brasil, em especial nas regiões mais dinâmicas, bem como a importância desse porto para a formação econômica do Ceará. Ressalta-se ainda, a dinâmica produtiva do estado, em especial no setor agrícola, tendo os portos, Pecém e Mucuripe, como importantes meios para as exportações. Dados foram obtidos junto às secretarias de governo, as administradoras portuárias: Companhia Docas do Ceará – CDC, Companhia de Integração Portuária – CEARÁPORTOS, unidades agrícolas, Grupo de Trabalho Participativo – GTP, prefeituras de São Gonçalo do Amarante e Caucaia, onde foram realizadas entrevistas abertas e aplicação de questionários junto à população. A análise do trabalho se complementa, tendo como base teórica e metodológica a visão regulacionista do atual modelo de acumulação. O Estado do Ceará insere-se nesse quadro à medida que sua produção e consumo se adequam as novas modalidades do sistema capitalista atual.

## Résumé

Ce travail s'inscrit dans le grand projet de recherche sur la nouvelle configuration de la géographie dans l'État du Ceará, à partir des années 1990. Parmi les grands chantiers, nous avons choisi le "Complexo Industrial et Portuário do Pecém", dont le port est l'objet de notre étude. En tant que grand projet de changements, nous assistons au retour à la dynamique du système productif, de l'agro-industrie et à la production industrielle bien que à l'intégration de l'économie du Ceará aux grands marchés du monde. Le port du Pecém avec les conditions techniques modernes jouent un rôle important dans ce nouveau modèle productif. Nous avons expliqué au cours du travail l'importance du système de ports dans la formation socioéconomique et politique du Brésil, spécialement dans les régions plus dynamiques, mais aussi l'importance des ports pour la formation économique du Ceará. Nous remarquons encore la dynamique productive de l'état, surtout dans le secteur agricole, utilisant les ports de Pecém et Mucuripe comme d'importants outils pour les exportations. Des données ont été prélevées auprès des Secrariats de gouvernement et des entreprises d'administrations des ports: Companhia Docas do Ceará – CDC, Companhia de Integração Portuária – CEARÁPORTOS, des unités agricoles, Groupe de Travail Participatif – GTP, les mairies de São Gonçalo do Amarante et Caucaia, où des interviews ouvertes ont été réalisées et des questionnaires ont été appliqués auprès de la population. L'analyse du travail se complète, ayant comme fondement théorique et méthodologique la vision régulationniste du modèle actuel d'accumulation. L'État du Ceará s'inscrit dans ce contexte au fur et à mesure que sa production et consommation s'adaptent aux nouvelles modalités du système capitaliste actuel.

## SUMÁRIO

	Pág.
Lista de Siglas e Abreviaturas.....	10
Lista de Mapas, Figuras, Quadros, Gráficos, Tabelas e Fotos.....	12
INTRODUÇÃO.....	15
CAPÍTULO 1. A NOVA GEOGRAFIA ECONÔMICA MUNDIAL E A EMERGÊNCIA DE UM MEIO TÉCNICO-CIENTÍFICO-INFORMACIONAL .....	25
1.1 Transformações técnicas e organizacionais do mundo produtivo.....	26
1.2 Concentração/desconcentração do sistema produtivo mundial: emergência de novos territórios produtivos.....	37
1.3 O Brasil no período técnico-científico-informacional: heranças de um passado recente.....	56
1.4 Aspectos políticos, socioeconômicos marcantes nas transformações produtivas do Ceará.....	62
CAPÍTULO 2. A GEOGRAFIA PORTUÁRIA MUNDIAL: PORTOS, CIDADES E TERRITÓRIOS.....	65
2.1 Transporte marítimo e comércio internacional.....	69
2.2 A evolução das relações porto/cidade.....	83
2.3 A globalização e as novas bases territoriais: técnica redes.....	88
2.4 Evolução do sistema portuário brasileiro .....	112
CAPÍTULO 3. A INSERÇÃO DO CEARÁ NOS CIRCUITOS COMERCIAIS MUNDIAIS: A EVOLUÇÃO DO SISTEMA PORTUÁRIO.....	124
3.1 A formação histórica do território cearense.....	124

3.2 Geografia portuária cearense: Aracati, Camocim e Mucuripe	130
3.3 O Porto do Mucuripe	137
<b>CAPÍTULO 4. O PORTO DO PECÉM E A INSERÇÃO DO CEARÁ NOS FLUXOS DA GLOBALIZAÇÃO</b>	<b>148</b>
4.1 Geografia portuária cearense: as atuais transformações produtivas	153
4.2 O terminal Portuário do Pecém: caracterização geral	158
4.3 A hinterlândia agrícola do Pecém	187
4.4 Distrito do Pecém: de uma comunidade pesqueira a um Projeto Portuário	203
<b>CONSIDERAÇÕES FINAIS</b>	<b>218</b>
<b>REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS</b>	<b>222</b>
<b>ANEXO</b>	<b>234</b>

## Lista de Siglas e Abreviaturas

ABEPRA – Associação Brasileira das Empresas Operadoras de Regimes Aduaneiros

ANVISA – Agência Nacional de Vigilância Sanitária

ANP – Agência Nacional de Petróleo

BNDES – Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico e Social

BNB – Banco do Nordeste do Brasil

CAP – Conselho de Autoridade Portuária

CEARÁPORTOS – Companhia de Integração Portuária do Ceará

SECEX – Secretaria de Comércio Exterior

CDC – Companhia Docas do Ceará

CONPORTOS – Comissão Nacional de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis

COSEPS – Coordenação dos Serviços Portuários de Santos

CAD – Concreto de Alto Desempenho

CHESF – Companhia Hidroelétrica do São Francisco

COELCE – Companhia Energética do Ceará

COGERH – Companhia de Gestão dos Recursos Hídricos

CEGECE – Companhia de água e Esgoto do Ceará

CIVILHINDRO – Companhia Nacional de Construções Cíveis e Hidráulicas

CTO – Ceará Terminal Operator

CLT – Consolidação das Leis de Trabalho

CSC – Companhia Siderúrgica Cearense

DN – Jornal Diário do Nordeste de Fortaleza

DNPVN – Departamento Nacional de Portos e Vias Navegáveis

DHI – Dynish Hydraulic Institute

EIA – Estudo de Impacto Ambiental

EADIs – Estações Aduaneiras do Interior

IPT – Instituto de Pesquisa Tecnológica

IMO – Organização Marítima Internacional

ISPS Code – sigla em inglês do Código Internacional para Segurança de Navios e Instalações Portuárias

INPH – Instituto de Pesquisa Hidroviária  
IBAMA – Ministério do Meio-Ambiente  
LEA – Laboratório de Estudos Agrários  
LAGET – Laboratórios de Gestão do Território  
LABTeC – Laboratório, Território e Comunicação  
MDIC – Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior  
MVOP – Ministério da Viação e Obras Públicas  
MVA – Megavolt – Ampére  
MV – Megavolt  
MW – Megawatt  
NETTUR – Núcleo de Estudos do Território e do Turismo  
OGMO – Órgão Gestor de Mão-de-Obra  
OP – Jornal O Povo  
PDDU – Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano  
PORTOBRAS – Empresa de Portos do Brasil S.A.  
PRODETUR – Programa de Ação para o Desenvolvimento do Turismo  
PPT – Programa Prioritário Termelétricidade  
PPO – Pecém Port Operator  
RIMA – Relatório de Impacto Ambiental  
RMF – Região Metropolitana de Fortaleza  
REFFSA – Rede Ferroviária Federal S/A  
SEINFRA – Secretaria de Infra-estrutura  
TEU's – Unidade equivalente a um contêiner de 20 pés  
TON – Tonelada  
UECE – Universidade Estadual do Ceará  
UFRJ – Universidade Federal do Rio de Janeiro  
kV – QuiloVolt  
kW – QuiloWalt

Lista de Mapas, Figuras, Quadros, Gráficos, Tabelas e Fotos.

Pág.

**MAPAS**

Mapa 1 - Localização do Complexo Industrial e Portuário do Pecém – CE.....	18
Mapa 2 – Lay-Out Geral do Sistema de Adução do Porto do Pecém.....	161
Mapa 3 - Caminho das águas – Eixão .....	180

**FIGURAS**

Figura 1 - Principais portos do Nordeste - calados de 10 a 15 metros.....	55
Figura 2 – Principais vias de comunicação do século XVIII – Ceará.....	128
Figura 3 – Planta do Porto e Vila de Aracati.....	136
Figura 4 – Área de Influência Direta do CIPP.....	162
Figura 5 – Gasoduto Guamaré - RN – Fortaleza – CE.....	178
Figura 6 – Exportação de frutas por Estado de origem.....	189
Figura 7 – Hinterlândia Agrícola Cearense do Porto do Pecém.....	193

**QUADROS**

Quadro 1 – Periodização de alguns aspectos organizacionais do espaço cearense (séculos XVIII a XXI).....	146
--	-----

**GRÁFICOS**

Gráfico 1 – Evolução da movimentação de carga geral - Porto do Mucuripe (1994-2003).....	141
Gráfico 2 - Evolução da movimentação de contêineres (TEU's).....	142
Gráfico 3 - Evolução do número de empregados no Porto do Mucuripe (1995-2002).....	145

## TABELAS

Tabela 1 - Terminal Portuário do Pecém - Exportação de Frutas por Estado de origem – Janeiro/Dezembro de 2004.....	188
Tabela 2 - Principal ocupação da população da vila de Pecém.....	207
Tabela 3 - População total urbana e rural, residente por situação de domicílio do Município de São Gonçalo do Amarante - Senso 2000.....	209
Tabela 4 – Estado do Ceará - Demonstrativo da Arrecadação de ICMS do Município de São Gonçalo do Amarante – CE – 1997/2004.....	213
Tabela 5 – Estado do Ceará – Prefeitura Municipal de Caucaia – Informações financeiras – Repasse de ICMS – 1997/2004.....	214
Tabela 6 – Incremento populacional do município de São Gonçalo do Amarante 1991-1996-2000.....	215

## FOTOS

Foto 1 – Vista do primeiro Trapiche do Rio Jaguaribe localizado no município de Fortim - CE.....	133
Foto 2 - Antigo Porto dos Barcos - Aracati – CE.....	133
Foto 3 – Porto José Alves localizado no município de Aracati.....	134
Foto 4 – Cenário Portuário do Mucuripe – CE.....	140
Foto 5 – Estrada de acesso ao Porto do Pecém - CE - 422.....	156
Foto 6 – Fábrica de Pás de Aerogeradores.....	157
Foto 7 – Via Férrea de acesso ao Porto do Pecém.....	157
Foto 8 – Paisagem Portuária do Pecém.....	159
Foto 9 – Ponte de interligação dos <i>píers</i> ao continente.....	163
Foto 10 – Quebra-mar do tipo berma, em forma de "L".....	167
Foto 11 – Primeira operação comercial do Terminal Portuário do Pecém - Navio Cap San Lorenzo.....	185

Foto 12 – Guindaste descarregando contêiner de frutas do caminhão para embarcar – Porto do Pecém – CE.....	190
Foto 13 – Cuidados ao entrar no local de processamento do melão, Fazenda Itaueira – Itaiçaba – Ce.....	195
Foto 14 – Plantação de melão da Fazenda Itaueira – Itaiçaba – CE.....	196
Foto 15 – Processo de embalagem do melão da Fazenda Itaueira – Itaiçaba – CE.....	196
Fotos 16 – Processo de embalagem em Pallets do melão para exportação da Fazenda Itaueira – Itaiçaba – CE Pallets.....	197
Foto 17 – Melão em contêiner da Fazenda Itaueira para o Porto do Pecém.....	197
Foto 18 – Comércio do município de São Gonçalo do Amarante.....	212

## INTRODUÇÃO

A temática porto/cidade/território remete ao centro das transformações socioeconômicas e políticas que vêm ocorrendo no mundo globalizado, conforme a ordem atual imposta pelos grandes mercados produtores, consumidores e também financeiros.

O crescimento dos fluxos de mercadorias, ocasionado pela globalização econômica, põe em evidência a capacidade de infra-estrutura e organização das (plataformas portuárias) nos mais variados lugares do mundo. Para isso, as competências governamentais, nacional, estadual e local se articulam com o intuito de inserirem-se no patamar dessas novas economias, que exigem mudanças estruturais para a integração dos novos fluxos da economia mundial.

O ritmo acelerado pelo processo da globalização da economia do mundo, ao facilitar o acesso das mercadorias e serviços, passa a exigir adequadas condições de planejamento e desenvolvimento pelas competências governamentais. Assim, o Estado do Ceará, no Nordeste brasileiro, entra nesse cenário à medida que busca reestruturar suas bases econômicas e produtivas, ampliando a estrutura portuária para inserir-se no circuito competitivo dos fluxos, e atender o mercado mundial.

Inicia-se nos anos de 1990 uma nova fase política e econômica no Ceará, tendo como rebatimento a abertura econômica nacional, o que estimulava as diferentes regiões a reestruturar e redimensionar suas relações comerciais com o Brasil e o mundo. Essa abertura econômica era fruto da reorganização produtiva advinda do mundo depois da II Guerra Mundial. Assim, tende a desenvolver mecanismos capazes de inserir-se no comércio mundial. Sobre as tendências estabelecidas por cada região, ressalta ROSA (2001:64) que o interesse de maior destaque é:

“(...) intensificar a concorrência geradora de estímulos e interesses em desenvolver novas técnicas, novos produtos e novas formas de organização da produção, compatíveis com a evolução dos padrões internacionais, além de promover uma (re) divisão internacional do trabalho mais adequado às vantagens competitivas de cada país”.

Nessa perspectiva, o Estado do Ceará projeta-se para competir com outras regiões e com o mundo, à medida que as competências governamentais promovem novas formas de organização da produção, com a intenção de incentivar o desenvolvimento regional e de instâncias infranacionais em geral.

Essas transformações no Ceará emergiram a partir da década de 1990, quando o governo procura alternativas, com o intuito de reposicionar a economia do estado, destinando mais atenção aos projetos de políticas públicas, imbuídas de grandes obras que começaram a pontuar o território, sobretudo nas áreas propícias ao desenvolvimento de atividades industriais, agrícolas, turísticas etc.

Com esses objetivos, o governo “permitiu a formação de um projeto não só de ajustamento do setor público, mas com repercussões sobre o crescimento econômico e a dinâmica territorial, cuja base fundada não encontra respaldo nas tradições locais” (AMARAL FILHO, 2003:373).

Essas medidas inovadoras ou tomadas de decisões possibilitaram uma reestruturação do território<sup>1</sup> no sentido de agregar novos objetos e ao mesmo tempo um rompimento da cultura e dos costumes locais, pois se trata de projetos destinados a atender as redes das grandes empresas, nacionais e internacionais. Isso faz acreditar que essas obras são projetadas não para promover o desenvolvimento local, como o governo propaga, e sim para atender interesses outros.

Como o grande projeto de mudanças se volta a dinamizar o sistema produtivo e à integração do Ceará nos mercados mundiais, julga-se o Complexo

---

<sup>1</sup> Compreende-se que essa reestruturação acontece a partir do momento em que os objetos (indústrias, estradas, portos aeroportos, ferrovias, bem como as ordens políticas econômicas e sociais) são inseridos nos lugares.

Industrial e Portuário do Pecém – CIPP um importante caminho para esses dois objetivos.

O foco principal da pesquisa foi identificar como esse porto se insere na (re) estruturação do território, e como vem se processando o novo uso desse espaço. O porto favorece a atração de múltiplas atividades para o seu entorno, bem como para as áreas de fácil acesso ou para as suas hinterlândias, o que possibilitou identificar algumas áreas produtivas, agrícolas e industriais, que exercem uma forte influência na dinâmica do terminal portuário. Além de atrair, pela sua capacidade operacional, cargas de outras regiões do país, o que o coloca em posição de destaque entre os principais portos nacionais.

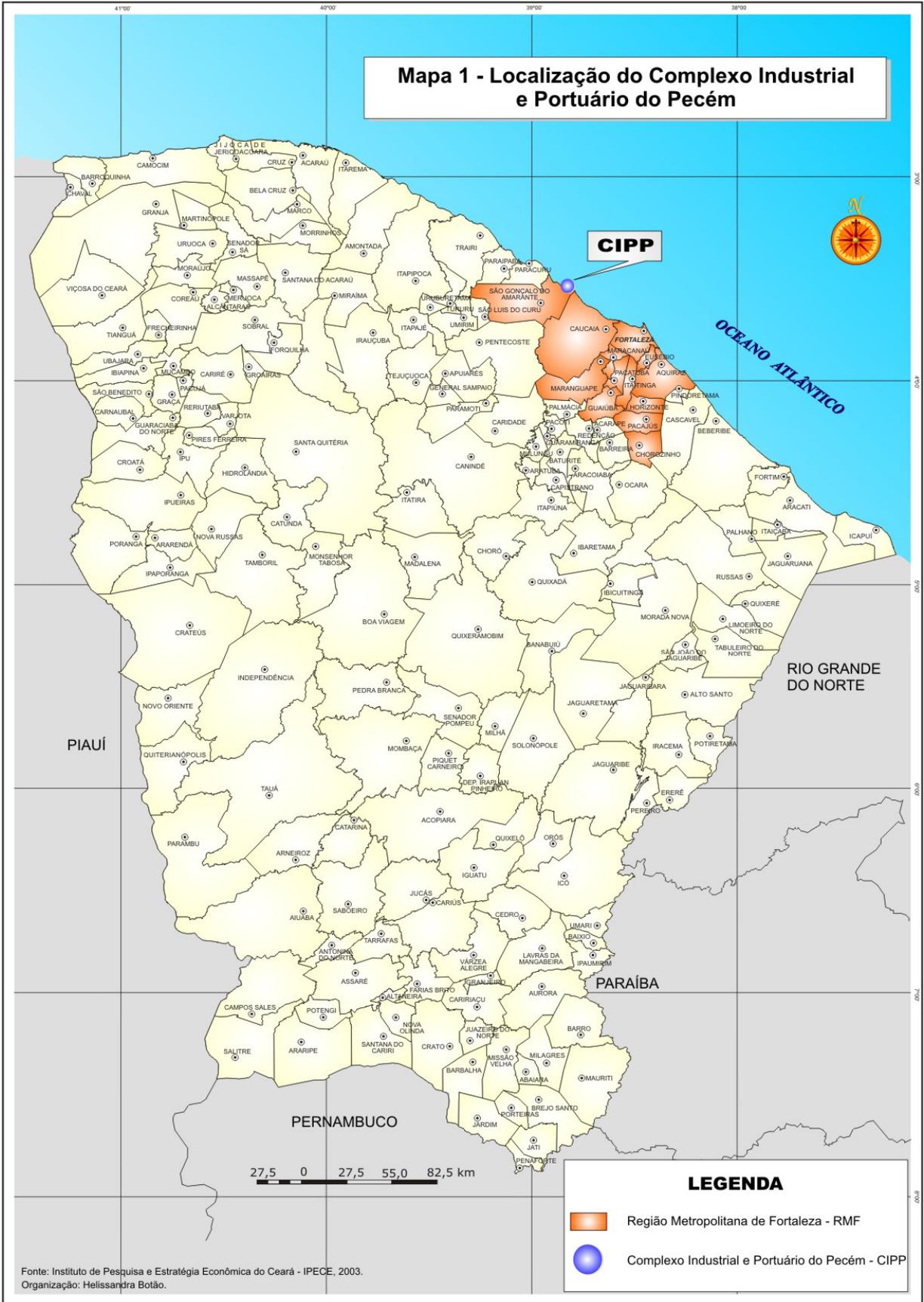
O Porto, ora em estudo, encontra-se situado no Distrito do Pecém, Município de São Gonçalo do Amarante, a cerca de 50 km a noroeste da principal cidade da Região Metropolitana de Fortaleza – RMF (Mapa 1).

Neste estudo, em específico, detalhou-se alguns temas que possibilitaram uma compreensão mais objetiva da obra e o seu papel na reestruturação do território cearense, além de analisar como as atividades têm se estruturado e se dinamizado no território, como propulsoras do novo porto.

Para isso, o Estado do Ceará tem investido no setor agroindustrial, visto que as frutas frescas vêm se destacando nas exportações, o que comprova o resultado da tecnologia que está sendo aplicada na agricultura. Outro destaque é a indústria que tem recebido do governo isenção fiscal, infra-estrutura e outros apoios, o que vem reconfigurando o território cearense. Com efeito, o Porto do Pecém se tornou uma importante opção para a qualificação do território produtivo<sup>2</sup> regional, uma vez que esse novo porto, dentro da sua formatação organizacional moderna amplia a dinâmica dos fluxos. Nesse contexto, pode-se dizer que o território produtivo se define a partir de um conjunto de medidas econômicas e políticas e gestão administrativas, tendo em vista as novas imposições do mercado mundial.

---

<sup>2</sup> Ver nota 14



No projeto infra-estruturante do governo, inclui-se, também, a ampliação do aeroporto, criação de novas estradas, rodovias, ferrovias, melhorias nos sistemas elétricos, projetando açudes com adutoras, sistema de gás vindo de Guamaré – RN, visando atender, sobretudo, as exigências de uma economia globalizada.

Para isso, torna-se importante o estudo mais detalhado dessas obras, em que se procurou identificar suas importâncias, bem como os impactos socioeconômicos. Ao tratar do Porto do Pecém, procurou-se compreender sua complexidade interna, e o conjunto de infra-estrutura criada em seu entorno. Assim, caracterizou-se a infra-estrutura operacional interna do porto (calado, *piér*, ponte de acesso, pois se trata de um porto do tipo *off shore*, ou seja, afastado da praia etc), bem como as obras complementares: abastecimento de água, sistema elétrico, gás natural etc.

Essas obras vêm sendo discutidas na Universidade Estadual do Ceará - UECE, através dos laboratórios Núcleo de Estudos do Território e do Turismo - NETTUR e Laboratório de Estudos Agrários – LEA<sup>3</sup>, que agregam pesquisadores, mestrandos e alunos de graduação.

Outra preocupação relevante nesse estudo foi compreender o porto frente ao processo de acumulação capitalista recente em que a globalização, através dos fluxos de mercadorias, de pessoas e idéias, penetra nos mais variados lugares, tendo os portos o papel importante nessa rede. Assim, buscou-se entender como o Porto do Pecém se estrutura frente à atual fase produtiva.

Procurou-se compreender o porto numa perspectiva histórica, buscando elementos que caracterizaram a produção do território cearense nos últimos séculos e qual a importância do porto nesse período. Assim, reporta-se aos antigos portos do Ceará que marcaram uma fase de destaque na economia do Estado.

---

<sup>3</sup> Esses dois laboratórios vêm pesquisando a reestruturação socioespacial e produtiva do Ceará, tendo várias publicações e realizado Eventos Científico (I e II Encontro Cearense de Turismo Municipal, I Seminário Internacional de Turismo Sustentável, I Seminário “Territórios em Reconstrução: Açude Público Castanhão”, II Seminário “Territórios em Reconstrução: O público e o privado como atores dos territórios produtivos”. Seminário: Paradigmas da Agricultura Cearense. I Ciclo de Palestras do Laboratório de Estudos Agrários) nos últimos anos, com o apoio do CNPq, CAPES e FUNCAP.

Os portos modernos são tidos como infra-estruturas capazes de atender a aceleração do processo produtivo, característica desta época. O porto, ora em estudo, está dotado do que há de mais moderno em tecnologia, o que permite o território tornar-se competitivo. “Os fluxos de mercadorias, em particular, são beneficiados pela modernização dos fixos, que facilitam o escoamento das mercadorias no território nacional”, é o que diz ARROYO (2003: 429). Pode-se dizer que os portos, aeroportos, as vias rodovias e ferroviárias são partes dessa nova complexidade produtiva, uma vez que complementam essa rede que se forma em alguns pontos do território.

Compreendendo a importância do terminal portuário na fase atual do sistema produtivo e de consumo reconhecendo-o como participante indispensável da construção da nova geografia econômica do Ceará, tornou-se O Porto do Pecém, objeto deste estudo.

Para realização deste trabalho, primeiramente, fez-se um levantamento do referencial teórico para subsidiar o tema, tendo como base alguns autores: ARAÚJO FILHO, 1969, 1974, WEIGEND, 1970, PENTEADO, 1973, VARGAS, 1994 e SILVA & COCCO, 1999, MONIÉ, 2003, 2001. Essa leitura deu uma compreensão da importância do estudo da geografia portuária brasileira e o papel que esses objetos desempenham na atual economia globalizada, bem como a modernização desse setor diante das estratégias governamentais, como forma de atender as exigências impostas pelo capital, tendo como base uma produção cada vez mais flexível. Vertentes outras do conhecimento – teoria do espaço, a reestruturação produtiva, teoria da globalização etc – contribuíram para melhor compreensão da realidade nova a ser tratada.

Diante disso, percebeu-se como os portos contribuem para os projetos de desenvolvimento regional, desde que não sejam tratados disjuntos da cidade, como os *hubs ports*, infra-estruturas capazes de atender o crescente fluxo de mercadorias ao receber os navios modernos, o que faz os governos primarem por esse tipo de porto, que exige grandes investimentos. No entanto, servem apenas como local de trocas a serviço “das multinacionais marítimas”, os armadores, bem como das multinacionais terrestres, as grandes firmas que formam a rede de fluxos mundiais.

Aparentemente, o porto em estudo se alocaria como exemplo de *hub port*. Há, no entanto, disciplinamento de gestão para ele se inserir na dinâmica urbana e regional.

Outro ponto de aprofundamento sobre o objeto de estudo foi recorrer-se aos órgãos governamentais, requisitando os documentos oficiais, com o intuito de compreender a dimensão e a complexidade da obra. Assim, destacam-se a Secretaria de Infra-estrutura – SEINFRA e a prefeitura de São Gonçalo do Amarante, em que se pode realizar algumas entrevistas abertas com administradores.

A leitura de trabalhos acadêmicos auxiliou o processo de discernimento das transformações socioespaciais em curso. Isso foi complementado por uma visão das estratégias políticas voltadas para a implementação de investimentos no Estado do Ceará nos últimos anos.

As visitas ao campo (Portos do Pecém e Mucuripe, Município de São Gonçalo do Amarante, Distrito do Pecém e áreas agrícolas), foram de suma importância para elaboração desse trabalho, em que foi possível fazer algumas entrevistas abertas, utilizando-se de gravadores e anotações. Destaca-se ainda, a aplicação de questionários, cerca de 110, (em anexo) junto à comunidade do Pecém, em que se pode colher depoimentos que serviram para confrontar com o corpo teórico. A escolha dos atores foi feita de forma aleatória, uma vez que o objetivo principal, era saber a opinião da população local, sobre as atuais transformações advindas com a implementação das novas atividades no lugar.

O trabalho de campo desenvolveu-se com o auxílio das seguintes técnicas: observações diretas, realização de entrevistas abertas com autoridades e com moradores do município de São Gonçalo do Amarante.

Foram realizadas visitas nas áreas agrícolas, na região do Baixo Jaguaribe, especialmente em duas importantes fazendas produtoras de melão: a multinacional Del Monte Fresh Produce Brasil, e a nacional Itaueira (em anexo), para melhor percepção do tratamento técnico e científico das frutas exportadas pelo porto de Pecém. Nessas unidades de produção agrícolas, foi visualizado os procedimentos para o transporte em massa de frutas frescas em terra, mas em obediência às exigências do transporte marítimo.

Como o estudo destina-se ao Complexo Industrial e Portuário do Pecém, visto que esse complexo ainda não está constituído, uma vez que as indústrias de base – siderúrgica e refinaria – encontram-se em fase de negociação entre os agentes estatais e privados, essa discussão está em constante evidência na imprensa. Nesse sentido, utilizou-se informações de jornais local e nacional, além de revistas.

Todo o material adquirido – dados, informações, depoimentos, documentos, fotografias – serviu para confrontar com a teoria e assim inserir-se no processo de aprendizagem do fenômeno estudado.

Diante do exposto, buscou-se fazer um estudo geográfico do espaço cearense, procurando apresentar a totalidade socioeconômica em diferentes momentos, a partir da sintonia entre os sistemas de objetos e os sistemas de ações. Dentro dessa compreensão, foram valorizados os componentes concretos do espaço – rodovias, açudes, ferrovias, gasoduto, rede elétrica etc – e as variadas tomadas de atitudes de governo, tanto a nível de marketing, como de criação de normas.

Assim, ressalta-se o papel do estado, como agente criador das forças impulsionadoras nas transformações do espaço socialmente produzido. Daí porque se buscou apresentar as técnicas que compõem esse espaço produzido em diferentes momentos, como exemplo, as primeiras formas portuárias, trapiches que serviram como importantes instrumentos para a formação socioeconômica do país, bem como do Estado do Ceará. No entanto, a partir do momento que o estado se

insere no mundo moderno, esses instrumentos vão se reestruturando em função de novas ações.

O trabalho estrutura-se em quatro capítulos e considerações finais que estão distribuídos da seguinte forma:

No primeiro capítulo procurou-se analisar as transformações produtivas a partir das forças impostas pelo sistema capitalista atual. Com base nisso, foram destacadas alguns conceitos norteadores: regime de acumulação fordista, pós-fordismo, a globalização como aprofundamento de dominação do mundo capitalista, centralização/descentralização do sistema produtivo mundial através das inovações tecnológicas e formação de novos territórios produtivos no atual período técnico-científico-informacional. Também foram apresentadas algumas estratégias aplicadas pelas forças das políticas públicas, para inserir os territórios produtivos no mundo globalizado.

Dedica-se um capítulo, à geografia portuária mundial: portos, cidades e territórios. Trata-se aí de uma abordagem histórica do sistema portuário, com ênfase em alguns estudos dos portos brasileiros, em que se procurou mostrar a importância dessas infra-estruturas para a formação econômica de algumas regiões produtivas. Enfatizam-se ainda, aspectos teóricos: porto, cidade e território.

No terceiro capítulo, trata-se da inserção do Ceará nos circuitos comerciais mundiais: a evolução do sistema portuário. Apresenta-se uma breve compreensão da história da produção cearense, em que tinha como suporte de comercialização dos produtos primários, os trapiches. Foi a partir dessas infra-estruturas simples e da produção agropastoril, que o Ceará abre suas portas para o comércio marítimo internacional. Nesse sentido, ressalta-se a importância desses primeiros portos e os principais produtos de exportação.

O quarto capítulo trata do Porto do Pecém e a inserção do Ceará nos fluxos da globalização. Nesse item, aprofunda-se as transformações produtivas do Estado, em que deixa de exportar somente produtos tropicais, a partir das mudanças políticas inovadoras, em que se amplia e moderniza a produção com a inserção de novas indústrias. Nessa perspectiva, apresenta-se um novo porto, apropriado, como vetor de desenvolvimento e integração regional pelas forças locais, necessário à inovação do comércio marítimo internacional.

Sabe-se que todo trabalho de natureza científica é incompleto, o que faz crer que esse seja uma contribuição para o aprofundamento de outros estudos, esperando que o mesmo traga uma reflexão para as ações concretas, em prol do desenvolvimento regional.

## CAPÍTULO 1. A NOVA GEOGRAFIA ECONÔMICA MUNDIAL E A EMERGÊNCIA DE UM MEIO TÉCNICO–CIENTÍFICO–INFORMACIONAL

O atual cenário socioeconômico, político e produtivo do mundo, resulta de diversos acontecimentos, comandados pelas forças do sistema capitalista em diferentes momentos da história. Sabe-se que o capitalismo é dinâmico, uma vez que esse se recria a cada fase produtiva da história humana. Assim, destaca-se os reflexos desses eventos<sup>4</sup> na atualidade. Nessa perspectiva, para que se possa entender as tendências atuais da economia mundial, é necessário definir a natureza das mudanças e das forças produtivas emergentes. Esses acontecimentos vão desde as primeiras relações comerciais, em que o capitalismo aparecia na sua forma primitiva, ou seja, ainda não apresentava a força dominadora do atual período. Grandes navegações iniciadas no século XV e as conseqüentes conquistas de novos mundos ilustram o início da expansão mundial do capitalismo, que se realizou, sobretudo, na base de intensificação das trocas comerciais. A partir daí, o capitalismo mercantil confirmou o dinamismo das praças portuárias, inseridas em redes de cidades onde os mercadores se posicionavam como agentes extremamente dinâmicos. Nos séculos seguintes, o ingresso na era industrial colocou entre parênteses a vitalidade das redes transnacionais de cidades, quando a fábrica e o território nacional se tornavam progressivamente os marcos de referência da organização produtiva.

---

<sup>4</sup> A palavra evento tem múltiplos sentidos, mas o que se quer destacar aqui são os eventos sociais, ou seja, aqueles que resultam da ação humana. Pode-se citar como exemplos: o surgimento dos meios de transportes, da eletricidade, da tecnologia etc. Esses eventos vão evoluindo de acordo com as necessidades sociais. SANTOS (1997a: 117) chama a atenção quando trata desse tema, destacando que “a história da humanidade parte de um mundo de coisas em conflito para um mundo de ações em conflito. No início, as ações se instalavam nos interstícios das forças naturais, enquanto hoje é o natural que ocupa tais interstícios. (...), hoje os eventos naturais se dão em lugares cada vez mais artificiais, que alteram o valor, a significação dos acontecimentos naturais. Os eventos históricos supõem a ação humana. De fato, eventos e ação são sinônimos”.

## 1.1. Transformações técnicas e organizacionais do mundo produtivo

À medida que o capitalismo se inseria em novos espaços, o que comprova o caráter da sua dinâmica, forçava a criação de novas forças produtivas e relações de produção, condição *sine qua non*, para aumentar a mais valia<sup>5</sup> e desenvolver novas formas de produção. Através da sofisticação da técnica, no decorrer dos séculos, chega-se à robotização, à informatização da organização produtiva e da especialização da força de trabalho, o que contribuiu para o aumento da composição orgânica do capital. O capitalismo rompeu fronteiras, através dos acordos políticos e formação de blocos econômicos, penetrando nos mais variados lugares do mundo. Desse modo, através de múltiplas ações, foram sendo construídas as bases para o capitalismo se configurar como sistema único.

Para IANNI (1995), “a história do capitalismo pode ser vista como a história da mundialização, da globalização<sup>6</sup> do mundo”, uma vez que seu poder dinâmico o fez atravessar séculos, alcançando dimensões globais. O autor nos lembra ainda, que “o caráter internacional, mundial, global ou planetário do capitalismo não é sempre o mesmo. Altera-se, conforme a época, o jogo das forças no mercado mundial” (p. 56). É, portanto, essas forças que nos interessam verificar, ou seja, as ações sociais e políticas que materializam essas mudanças e que engendram novos eventos nos espaços geográficos.

O horizonte histórico que marcou as diversas etapas políticas do sistema capitalista no mundo, pode ser lembrado a partir de alguns acontecimentos, marcados pelo jogo das forças dos mercados mundiais.

---

<sup>5</sup> Em “O Capital”, MARX (1986; 65) informa como ocorre o processo da mais – valia: “A produção da mais-valia não é outra coisa senão a produção de valor prolongada além de certo limite. A ação do trabalho só vai até o ponto em que o salário pago pelo capital é substituído por um valor equivalente em força de trabalho. No caso, verifica-se uma simples produção de valor. Quando ultrapassa esse limite, ou seja, quando o trabalho excede o valor do salário pago, acontece a produção da mais – valia. O capitalismo procura a todo instante uma forma para exceder esse valor pago pelo trabalho e com isso concretizar seu objetivo. O capitalismo escraviza e explora a força de trabalho”.

<sup>6</sup> Globalização e mundialização são termos usados pelos americanos e franceses respectivamente, mas que têm na essência as mesmas características, ou seja, a integração dos mercados mundiais através dos acordos econômicos e políticos e a inserção das inovações tecnológicas, destacando a informação.

A dominação da produção pelos países centrais, ou seja, pelos países capitalistas mais desenvolvidos, perdurou até meados do século XIX, em que se formavam vários centros de poder, os imperialismos que disputavam estabelecer uma hegemonia internacional. Pode-se dizer que nesse período predominava uma ordem multipolar articulada entre esses imperialismos: Londres, Paris, Berlim, Bruxelas, Tóquio.

A crise entre esses países, tendo a frente o desejo incessante de hegemonia, desencadeou as duas grandes guerras mundiais. O surgimento de uma primeira força geopolítica socialista, em plena vigência da primeira guerra mundial impulsionava o sistema capitalista a criar mecanismos de controle, estratégicos e comerciais, na busca da expansão do sistema. Após a segunda guerra mundial capitalismo e socialismo nascente convivem em permanente acordo e desacordos (guerra fria).

A formação dos dois blocos econômicos liderados pelos Estados Unidos e União Soviética, dominaram o mundo através da guerra fria com características distintas, estabelecendo-se um novo cenário econômico e político, ou seja, outra ordem mundial, bipolar, que perdurou até início dos anos de 1990<sup>7</sup>. A partir da dominação dessas duas superpotências, o mundo passou por momentos de intensos conflitos, o que marcava o período da “guerra fria”, cujos reflexos se fizeram sentir em todo mundo, através das formas políticas e econômicas. Nesse período, dois acontecimentos importantes na América Latina, preocupavam as duas potências: a subida de Fidel Castro ao poder em Cuba em 1959 e o golpe Militar no Brasil em 1964.

Com receio que o socialismo se expandisse na América Latina, os Estados Unidos, de forma estratégica, incentivaram e apoiaram a ditadura nos países latinos. Nesse contexto, pode-se ressaltar, os grandes investimentos públicos

---

<sup>7</sup> O cenário político internacional vem passando por transformações desde a fragmentação do mundo bipolar, do fracasso da economia da antiga União Soviética, bem como dos países seguidores, a queda do muro de Berlim, a reunificação da Alemanha, o desmembramento da União Soviética, as reformas de mercado e a introdução da economia de mercado na Europa oriental, marcando o fim da guerra fria, são acontecimentos que determinaram uma nova ordem mundial.

em infra-estrutura com recursos provenientes de empréstimos internacionais acompanhados da instalação de grandes empresas multinacionais.

Para evitar uma nova catástrofe mundial, bem como restabelecer a economia dos países envolvidos na guerra, foi estabelecida uma nova ordem econômica internacional através do Acordo firmado em Bretton Woods<sup>8</sup>, (BELLUZZO, 1995).

A partir desse Acordo foram reconstruídas as economias da Europa e do Japão, com as inovações tecnológicas avançadas, mais modernas do que as que estavam em uso no parque industrial dos Estados Unidos.

Na nova realidade em construção, BELLUZZO (1995) lembra que foi a partir dessa disponibilidade de empréstimos que se construiu muitos projetos de industrialização, tanto entre os países centrais capitalistas, bem como da periferia, ou seja, dos países menos ricos, inclusive o Brasil. Essas ações desencadearam um realinhamento das infra-estruturas favoráveis às bases produtivas e técnico - científicas, contribuindo para a hospedagem de muitas empresas tecnologicamente avançadas em diferentes países do mundo.

Com o processo desencadeado por essas medidas inovadoras, ampliam-se o desenvolvimento dos centros de pesquisas e a expansão dessas atividades nas empresas, difundindo-se a criação de novas forças produtivas. Esse quadro, favorável ao melhor desempenho do sistema capitalista, fez emergir um novo fator de localização para as unidades produtivas, especialmente industriais, isto é, próximo às universidades e instituto de pesquisas dentro de uma atmosfera de simbiose criadora de inovações.

As grandes multinacionais, no entanto, possuem seus próprios centros de pesquisas, o que as tornam mais competitivas no mercado. De acordo com SANTOS

---

<sup>8</sup> Trata-se de um acordo entre os países participantes da segunda guerra mundial e que precisavam de uma medida econômica para reconstituir-se financeiramente. Esse acordo aconteceu em Bretton Woods em 1944, nos Estados Unidos, sob a liderança desse país e da Grã – Bretanha, que juntos formavam o eixo econômico do pós-guerra. O objetivo era dar estabilidade financeira aos países arrasados pela guerra. Assim, foram criados o Banco Internacional e o Fundo Monetário Internacional – FMI, como reguladores da vida econômica e financeira do mundo. (BELLUZZO, 1995).

(1993), “depois da Segunda Guerra Mundial, não há empresa competitiva que não possua seu próprio centro de pesquisa”.

O que se aponta até aqui, não revela o fenômeno da globalização de forma precisa, porquanto esse novo período surge da internacionalização decorrente de múltiplas forças que se aglutinaram ao longo da segunda metade do século XX. É nessa compreensão que IANNI (1995) relaciona importantes fatos característicos da atual globalização:

(1), aplicação da energia nuclear em diferentes nações do mundo;

(2), a revolução da informática, entrando como componente básico nas forças produtivas, alastrando-se por todas as atividades do mundo moderno, o que leva alguns autores tratar como “complexo eletrônico”;

(3), o sistema financeiro, o primeiro a instalar o complexo eletrônico, tornou-se o grande fertilizador da ampliação do controle das redes e do capital mundial, favorecendo “movimentos maciços e rápidos de capital, especulação em inúmeros mercados e moedas”, no dizer de SAGASTI e ARÉVALO (1993). Nessa senda, surgem os dois grandes controladores das finanças internacionais: Banco Internacional de Recursos e Desenvolvimento (BIRD), ou o Banco Mundial e Fundo Monetário Internacional (FMI);

(4), Ampliação das relações econômicas mundiais, dada a fragmentação das unidades produtivas fordistas pelas inovações tecnológicas, criando uma nova divisão internacional do trabalho, com o deslocamento das plantas industriais especializadas em elaborar partes do produto final. Essas condições impuseram-se para a maior dinâmica entre corporações ou conglomerados multinacionais;

(5), a reprodução ampliada do capital. Vale ressaltar que essa reprodução é cada vez mais concentrada, ou seja, fica no poder de uma minoria, sobretudo centralizada, porém, criando uma forma de dominação, através do discurso técnico universalizado por uma língua só;

(6), Além do discurso técnico, o inglês passa a dominar os indivíduos, dos mais diferentes recantos do mundo, que se incluem no novo baile regido pela orquestra capitalista. É essa língua que serve de base às novas relações sociais, produtivas e culturais;

(7), À medida que as instituições financeiras ganharam força para difusão do capital no mundo, eles se sobrepuseram ao Estado. Além disso, novas relações de produção e relações sociais desconhecidas, vinham à tona com as inovações tecnológicas, desarticulando as normas reinantes do modo acumulação fordista e enfraquecendo o Estado Keynesiano. Funda-se aí a sétima característica da globalização, o neoliberalismo, segundo IANNI (1995).

Esta globalização, com a Terceira Revolução Industrial são os mais destacados eventos da modernidade do mundo atual. Não é difícil encontrar-se as imbricações entre ambas. Discutindo a última, COUTINHO (1992) aponta sete tendências da inovação nas principais economias capitalistas.

Antes da discussão dessas tendências é importante lembrar que a globalização tem passado por diferentes etapas, o que PETTIS (2001)<sup>9</sup> classifica como ondas de globalização, todas muito semelhantes à atual. O autor chama a atenção para o fato de que todas essas ondas correspondem aos vários estágios da revolução industrial. Nas fases que se seguem, várias tecnologias foram descobertas e disseminadas em parte “mais e menos desenvolvidas do mundo”. Pode-se constatar nos estágio seguintes, os principais aspectos da “globalização tecnológica”:

- Década 1820 a 1830, grandes projetos começaram a se desenvolver nos países centrais, o que possibilitaria a inserção de novos produtos em outros continentes: a construção das ferrovias inglesas, utilizando a energia a vapor, desenvolvem-se as ferramentas industriais, as primeiras ferrovias para transportes de passageiros, as primeiras empresas de iluminação e o surgimento do telegrafo.

---

<sup>9</sup> PETTIS, Michael. “O fim da globalização”, Jornal Valor, 11, 12 e 13 maio, 2001. Nesse artigo o autor discute as raízes desse fenômeno.

- Década de 1860 maior, disseminação de ferrovias em todo mundo, inovação na construção naval, crescimento do número de empresas na Europa.
  
- Década de 1880 a 1890, crescimento da produtividade da Europa e dos Estados Unidos, aperfeiçoa-se a produção de aço, desenvolve-se a química, surgimento da primeira usina elétrica (1882), o que disseminou a difusão da eletricidade, com isso aprimoram-se os setores de produção, em que começaram a surgir os produtos elétricos.
  
- Década de 1920, desenvolvem-se dois importantes meios de transportes: o automóvel e o avião, os novos aparelhos eletrônicos e o surgimento de novos insumos.
  
- Década de 1960, aprofundamentos da utilização comercial dos transportes marítimos e aéreos; desenvolve-se a aplicabilidade do transistor, disseminação das telecomunicações e dos softwares.
  
- Década 1980 a 1990, um súbito aprofundamento da memória dos computadores, o progresso na biotecnologia, bem como o desenvolvimento de novas tecnologias médicas e a utilização da internet em vários ramos do comércio. Essa é, portanto, uma visão parcial das revoluções tecnológicas globalizadas, em que podemos observar clara imbricação em cada fase.

Todas essas fases sucederam-se à medida que o capitalismo avançava, em busca de novos mercados produtores e consumidores. Assim, “invadiu todos os cantos do mundo; não só uma, mas várias vezes, sob diferentes formas” (IANNI, 1995: 59). Nesse sentido, PETTIS (2001) concorda com IANNI ao mencionar que o processo de globalização ocorreu diversas vezes nos últimos 200 anos, e a cada etapa se deu com a expansão do capitalismo que acompanhado de uma ideologia, penetrou e dominou diversas nações. O autor diz ainda, que esse processo não parou, ele continua avançando com características semelhantes, uma vez que a mobilidade do capitalismo continua em curso, é o que se pode observar conforme as tendências apresentadas por COUTINHO (1992):

(1) O peso crescente do complexo eletrônico: elevação da aplicação da eletrônica em diversos setores da indústria, superando o “antigo carro-chefe automotriz”, empregado no período fordista<sup>10</sup>. O rápido crescimento dos insumos eletrônicos, os quais forçaram o surgimento de grandes complexos eletrônicos – mecatrônicos, o que exigiu a proximidade da base técnica dos sistemas de bens de capital, principalmente das máquinas e equipamentos industriais.

(2) Um novo paradigma da produção industrial: a automação integrada flexível: o processo de trabalho baseado na automação, ou seja, que se desenvolvia com a máquina não programável é substituído por uma mais flexível e mais rápida que se desenvolveu através do avanço dos processos digitais que ganharam impulso nos anos 80. A partir daí, a eletrônica substitui a mecânica o que vai implicar em um novo paradigma da produção:

(a) os processos de produção que já eram integrados receberam controladores programáveis – sensores, medidores digitais, o que intensificou a otimização da produção;

(b) maior intensificação da produção com o auxílio do computador;

(c) surgimento dos robôs programáveis na indústria, que substituíram as operações manuais fragmentada, o que caracterizava o processo de automação flexível fordista;

(d) a substituição dos processos de produções manufatureiros – artesanais, em que se produzia em larga escala por produção sob encomendas, uma vez que a forma flexível de automação permite que a produção seja programada, ou seja, o produtor só produz de acordo com o número de pedidos do mercado, o que difere do período em que se tinha a produção mecânica – artesanal. É, portanto, a partir da fusão da mecânica com a eletrônica que ocorre uma reestruturação no processo de produção da indústria.

---

<sup>10</sup> O período fordista ou fordismo corresponde a “uma estratégia mais abrangente da produção, que envolve extensa mecanização, com o uso de máquinas-ferramentas especializadas, linha de montagem e de esteira rolante e crescente divisão do trabalho” (CATTANI, 1997:91).

(3) Revolução nos processos de trabalho: os atuais processos de automação são projetados com características flexíveis, polivalentes, em que a fábrica deixa de ser somente um lugar de produção e transforma-se “num organismo complexo inteligente”, capaz de ajustar-se no momento em que surge uma nova tecnologia, pois um dos grandes desafios que a indústria enfrenta com o aprimoramento das tecnologias é atender as “demandas e preferências dos usuários, de incorporar com criatividade os avanços tecnológicos disponíveis e, ainda, de encontrar a forma mais adequada para economia de custos e eficiência na produção”. Esses novos processos tendem a causar diversos impactos nos processos de trabalho:

(a) a programação flexível em substituição à programação rígida exige a atuação direta da força de trabalho para ajustar os equipamentos;

(b) para realizar as novas tarefas, a mão-de-obra precisa ser qualificada, é necessário que o trabalhador tenha uma visão global do processo de trabalho, diferente da produção rígida, em que o trabalhador só precisava ter conhecimento da função que desenvolvia;

(c) no sistema flexível, muda-se a relação da administração e da força de trabalho, uma vez que é essencial uma sincronia entre patrão e empregado;

(d) a partir do surgimento de novas tecnologias, amplia-se a necessidade de mais qualificação e organização no processo de produção;

(e) finalmente, pode-se observar que esses novos processos de trabalho se afastam do processo taylorista<sup>11</sup> – fordista em que a repetição e a fragmentação são levadas ao extremo do limite físico para um que ainda está num processo transitório, mas que “interage de forma criativa com o sistema de automação flexível”.

---

<sup>11</sup> O taylorismo “caracteriza-se pela intensificação do trabalho através de sua racionalização científica (estudo dos tempos e movimentos na execução de uma tarefa), tendo como objeto eliminar os movimentos inúteis através da utilização de instrumentos de trabalho mais adaptados à tarefa”, (CATTANI, 1997:91).

(4) Transformação das estruturas e estratégias empresariais: diante das inovações tecnológicas operacionais, as indústrias são forçadas a procurar estratégias viáveis para atender um novo modelo de produção, em que a relação entre os atores, fornecedores, produtores, consumidores, as universidades e centros de pesquisas precisam estar cada vez mais conectados em rede, o que vai ser viabilizado através das telecomunicações. Para tanto, as redes informatizadas são estratégias utilizadas nos circuitos da produção, sobretudo pelas multinacionais que têm suas matrizes e filiais nos lugares mais variados, o que implica em produção e insumos em pontos distintos. Para tanto, esses grandes grupos, investem em algumas medidas que lhes dêem lucro: a eliminação de estoques, investimentos em pesquisa, a prática da produção feita de acordo com a solicitação dos clientes, ou *just – in – time*<sup>12</sup>. Formam-se verdadeiros sistemas de empresas em rede com capacidade de coordenar e gerenciar através de sistemas eletrônicos.

(5) As novas bases de competitividade: a partir dos anos 80 é que essa quinta tendência emerge com mais força, em que se tem um maior entrelaçamento entre as empresas privadas e as instituições públicas de pesquisas, pois é com essa relação, em que as empresas investem em P& D, condição essencial para a construção do conhecimento e inovação, o que favorece as bases de competitividade do trabalho fabril, em que se busca alcançar uma forma de produção que proporcione maior rendimento.

(6) A “globalização” como aprofundamento da internacionalização: com o advento dos meios de comunicação e informação, facilitou a interconexão dos mercados financeiros, o que tornou possível a fluidez dos intercâmbios entre os diversos mercados mundiais, o que possibilitou fazer transferência de verdadeiras fortunas, com um simples toque no computador. Vale ressaltar a formação dos oligopólios globais, em que a operação se faz através de redes telemáticas sofisticadas.

---

<sup>12</sup> Trata-se de uma “forma de administração da produção industrial e de seus materiais, segundo a qual a matéria-prima e os estoques intermediários necessários ao processo produtivo são suprimidos no tempo certo e na quantidade exata”(idem, p. 137).

(7) As “alianças tecnológicas” como nova forma de competição: trata-se de uma junção entre duas empresas concorrentes de origem nacional que se fundem para se manterem no mercado de forma mais competitiva, uma vez que os gastos com pesquisa e desenvolvimento vão ser compartilhados. Ademais, essa forma contribui para enfrentar a intensa concorrência entre os mercados mundiais, que não cessam nos investimentos relacionados às inovações tecnológicas, cuja aplicação se destine à produção de bens e serviços.

Esse é o cenário que vem se sedimentando ao longo dos últimos anos nos setores econômicos e produtivos. Como pode-se observar, as matrizes do atual sistema produtivo, em que se desenvolveram as técnicas relacionadas às forças de trabalhos não são recentes, intensificaram-se com a automação flexível fabril, em que o complexo eletrônico configura-se como ferramenta necessária para no aprimoramento das mudanças na estrutura das forças produtivas em âmbito regional, nacional e global.

É, portanto, nos anos 90 que a globalização toma um novo impulso, “acompanhados de uma aceleração crescente da difusão de inovações econômicas (técnicas, organizacionais, e financeiras) nas principais economias industriais capitalistas”, (COUTINHO, 1992:69), o que vai coroar um novo paradigma da produção, tendo como principal motor a grande firma transnacional.

Como percebe-se, existem muitas explicações para que se compreenda a globalização, pois cada teórico apresenta uma explicação que ao final parece chegar a uma mesma compreensão. Se a globalização está atrelada à expansão do capitalismo no mundo, então pode-se dizer que ela tem suas raízes no século XV, marco das grandes navegações. Assim, chama a atenção, o fato de o comércio com o mundo já existir a vários séculos, bem como a existência dos transportes e das comunicações. Com efeito, o capitalismo não é uma invenção dos anos de 1990.

A Terceira Revolução Industrial e Tecnológica traz em seu bojo um novo cenário organizacional e produtivo, marcando um novo período, o período técnico – científico – informacional, no dizer de Milton Santos. Com efeito, no mundo produtivo se estrutura um novo paradigma, em que as indústrias procuram se reestruturar,

implementando técnicas cada vez mais flexíveis de automação, característica do sistema pós-fordista.

Para SANTOS (1993), esses novos paradigmas da produção, em que se estabelecem novas divisões do trabalho, se configuram nos “países que estão na ponta do sistema produtivo mundial”, ou seja, aqueles que se dedicam às atividades novas e tendem a se expandir à medida que esses países disseminam suas indústrias em territórios internacionais, que na maioria das vezes ocorre quando buscam territórios com mão-de-obra qualificada e disponível. Merece ressaltar que as indústrias de maior índice de poluição são empurradas para países periféricos, degradando seu meio ambiente.

Face às novas forças de trabalho, estabelecem-se novas demandas de todos os cantos do mundo, o que vai exigir um sistema de transporte compatível com as exigências dos mercados consumidores e produtores, que possibilite maior eficiência nas importações e exportações. Com efeito, define-se um novo meio geográfico, carregado pelas novas estratégias articuladas entre os portos, ferrovias, estradas, telégrafos, frigoríficos e os navios frigoríficos, (SILVEIRA, 1999). Assim, o sistema portuário ganha inovações funcionais especializadas, o que vai se combinar com os novos processos produtivos. Contudo, presencia-se o surgimento de espaços tecnificados e interconectados por redes, o que induz a crer que o mundo se configura sem fronteiras para as grandes empresas, tendo em vista a abertura para inserção dos capitais e mercadorias em todos os lugares.

## 1.2. Concentração/desconcentração do sistema produtivo mundial: emergência de novos territórios produtivos

**“O mundo muda, nosso olhar toma novo rumo e estabelece nova tipologia”. BENKO (2002)**

Faz poucas décadas que regiões e complexos industriais deixaram de ser especializados em realizar todas as etapas da produção. A crise das grandes estruturas produtivas verticalmente integradas de tipo tayloristas fordistas perderam espaço para arranjos produtivos mais flexíveis que transformaram progressivamente o espaço econômico mundial num grande conjunto de pontos especializados na elaboração das partes do todo, esse sendo montado na base da agregação de partículas, a proximidade dos diversos mercados regionais.

Na atualidade, a interconexão desses pontos especializados propicia a formação de redes produtivas funcionando de maneira bastante fluida, possibilitando uma redução dos custos de produção das mercadorias maior agilidade frente as oscilações dos mercados dos mercados de consumo. Assim, os portos e aeroportos viabilizam a circulação de pessoas e de volumes gigantescos de mercadorias, inserem-se nesse novo cenário como meios estratégicos para viabilizar a junção dessas partes dispersas no mundo. Esse é o esquema geral do espaço global dos fluxos e de uma suposta mobilidade generalizada, que vem diluindo o que fora solidificado nos “trinta gloriosos<sup>13</sup>” que garantiram uma expansão inédita do capitalismo após a segunda guerra mundial.

Para compreender as transformações recentes do sistema produtivo e da circulação dos transportes na atualidade é necessário fazer uma reflexão de alguns acontecimentos da última metade do século XX que foram decisivos para a formação desse novo quadro da realidade mundial. Entende-se que os sistemas de

---

<sup>13</sup> Expressão que se refere aos trinta anos de rápido crescimento econômico, bem como as mudanças no estilo de vida dos continentes europeus após a Segunda Guerra Mundial.

transportes funcionam em conjunto, e são peças fundamentais que compõem o novo arranjo de circulação, exigência básica do novo paradigma da produção. Esse paradigma se estrutura a partir de uma base tecnológica mais eficiente e especializada, que ultrapassa a simples automação, uma vez que entra em cena um sistema mais avançado, a eletrônica que através dos microprocessadores passam a programar o sistema mecânico. Em relação a essa nova base, pode-se destacar a microeletrônica e a biotecnologia que vêm revolucionando os diversos campos da técnica e das ciências.

Com base em alguns aspectos teóricos (fordismo, pós-fordismo, fragmentação da produção, reestruturação sócio-espacial) embora de forma resumida, procurar-se-á evidenciar, como se dão a emergência de novos territórios produtivos<sup>14</sup> e a dinâmica dos fluxos (materiais e imateriais). Parece que é neste contexto que emergem novas configurações espaciais – atreladas às transformações técnicas, políticas, sociais e econômicas – nos países periféricos, em especial nas regiões que se mantiveram durante algumas décadas atrasadas, ou fornecedoras de matéria-prima e mão-de-obra, para as mais dinâmicas. Nesse caso situa-se a Região Nordeste.

Para esse entendimento, julga-se importante pensar uma breve periodização<sup>15</sup> da acumulação capitalista recente, baseada na rigidez da produção em grande escala para uma fase mais flexível<sup>16</sup>, visando a otimização dos lucros e a acumulação da mais-valia, através da diversificação da produção e da inserção das inovações tecnológicas, marcantes da atual fase produtiva.

---

<sup>14</sup> Entende-se que o território produtivo é um projeto em constante constituição por parte dos atores sociais e políticos e que gera novas oportunidades de serviços, criando novos setores econômicos. Os novos espaços agrícolas e indústrias no Ceará ilustram exemplos. No entanto, as ações que se destinam para a reformulação das potencialidades locais são todas impostas de cima para baixo, ou seja, não ocorre o que aconteceu, por exemplo, nas regiões da Terceira Itália em que houve uma participação da população local, uma vez que prevaleceu o aspecto cultural na organização local, através da confiança, da cooperação, da troca de experiências entre os poderes destitais.

<sup>15</sup> SANTOS (1997c: 82 83), nos chama a atenção para essa análise. De acordo com o autor, “essa noção de periodização é fundamental, porque permite definir e redefinir os conceitos e, ao mesmo tempo, autoriza a empirização do tempo e do espaço, em conjunto. (...) é através do significado particular específico, de cada segmento do tempo, que apreende-se o valor de cada coisa num dado momento”. A partir desse ponto pode-se indagar o que representa hoje um porto construído no século passado, tendo em vista todo o processo sócio – econômico e político e técnico que emerge a cada período.

<sup>16</sup> “Produção flexível, pós-fordismo e acumulação flexível constituem antes interpretações adaptadas ao período atual do que descrições dele” BENKO (2002: 34).

Chama-se de periodização, essa breve leitura dos acontecimentos mundiais, os conflitos geopolíticos do pós-guerra, a transição do modo de produção fordista e as inovações tecnológicas como impulsionadoras da produção flexível. Ressalta-se, ainda, o sistema de transportes e sua evolução, em que destaca-se os portos, como principal elo entre os transportes terrestres e marítimos. Para tanto, é preciso reportar à formação dessas infra-estruturas no passado para entender-se sua funcionalidade no presente.

A partir dessa análise verifica-se a dinâmica dos fluxos de bens e de pessoas nesse novo cenário mundial e o que representam as engenharias<sup>17</sup> de circulação no tempo-espaço<sup>18</sup> presente, haja vista que a cada período tem-se uma nova forma de produzir e comercializar que se modificam a partir das relações sociais e da implementação de novas técnicas.

Atualmente, levando em consideração as transformações resultantes das inovações tecnológicas, da divisão do trabalho e das exigências do mercado, percebe-se que a fluidez é muito mais intensa, visto que ampliou-se a fragmentação do sistema produtivo, o que proporcionou uma competição entre os territórios produtivos. Observa-se essa realidade, à medida que as lideranças governamentais procuram modernizar os sistemas produtivos de cada local, tornando-os competitivos. Um exemplo didático é percebido quando dois estados vizinhos, como Pernambuco e o Ceará, procuram modernizar o sistema portuário com o intuito de atrair o maior número de empresas e serviços.

É sabido que a retomada do desenvolvimento econômico mundial, a partir do final da última grande guerra, se baseou na reorganização da indústria com produção final para a grande massa de consumidores. Este esquema se

---

<sup>17</sup> Chama-se de engenharias de circulação, os instrumentos que possibilitam a movimentação dos fluxos, as estradas, os aeroportos, as ferrovias e os portos, como componentes de elevada importância para os fluxos atuais, destacando o porto como componente fundamental para o novo formato da produção desintegradora.

<sup>18</sup> A idéia de tempo-espaço é discutida por NICOLAS (2002:85). Para o autor, “as transformações atuais da economia e da tecnologia relativas à mundialização trazem consigo a produção de um novo modo de articulação entre o tempo e o espaço que se pode identificar como a simultaneidade tempo-espaço, isto é, a possibilidade de que em diferentes partes da superfície terrestre ocorram fenômenos interligados. Evidente que isso está intimamente relacionado com as inovações tecnológicas”.

estruturou com os norteamentos de Ford<sup>19</sup> e de Taylor<sup>20</sup>. Este definira o disciplinamento do trabalho e aquele a organização científica do trabalho. Marcou-se, assim, um período conhecido como fordista - taylorista o que sucedeu uma série de acontecimentos que marcaram três décadas da história da produção e do consumo. É, portanto, a partir dessa leitura que se entenda o quadro mais recente da produção.

Para HARVEY (1989), a fase fordista teve seu marco, durante o período de expansão do pós - Segunda Guerra (1945 – 1973), em que houve um maior controle do trabalho, da produção e da tecnologia desenvolvida, o que permitiu o crescimento da produtividade. O cenário em que se desenvolvia esta produção, era marcado por alguns aspectos: padronização das mercadorias produzidas em grandes quantidades para atender um consumo em massa. Para assegurar esse consumo, o Estado desempenhava um importante papel em que estabelecia alguns benefícios: previdência social apoio aos sindicatos como fim de equilibrar o poder de consumo dos trabalhadores. Vale ressaltar que as reivindicações dos sindicatos tinham que estar de acordo com interesses do equilíbrio produção – demanda.

A intervenção do Estado contribuiu para manter o controle do trabalho e, ao mesmo tempo, o poder de consumo dos trabalhadores, uma vez que o poder aquisitivo do operário era assegurado na verdade pelo conflito capital / trabalho. Durante décadas, muitos países criaram um sistema de apoio, através de regulamentos, garantindo condições de bem-estar social e pleno emprego, cujos efeitos se refletiam nas negociações coletivas, favorecendo uma relativa paz social (MÉNDEZ, 1997). As garantias estabelecidas pelo Estado proporcionavam que as classes consumidoras aumentassem seu poder de consumo, e com isso a produção não cessava.

A concentração da produção era marcada por um grande contingente de trabalhadores, em grandes fábricas adensadas – os centros industriais – em uma mesma região ou em grandes cidades. Esta concentração de trabalhadores contribuiu, no decorrer dos anos, para desencadear movimentos populares, às

---

<sup>19</sup> Industrial norte-americano – proprietário da fábrica Ford Motor Co., em Highland Park, Detroit.

<sup>20</sup> Engenheiro norte-americano (1856-1915), empregado da Bethlehem Steelwork.

vezes radicalizando-se contra o sistema capitalista, com destaque nas cidades maiores e metrópoles<sup>21</sup>.

Além dessa pressão social e política dos trabalhadores, outros reveses vieram à tona: o adensamento demográfico dos centros produtivos dificultava os fluxos com rebatimento nos custos dos bens, aumento da poluição, degradação da natureza, elevação de acidentes etc. Cada vez mais se intensificava a concentração da cadeia produtiva, originando uma forte polarização especialmente nos países industrializados<sup>22</sup>. Essa tendência concentradora intensificou o desenvolvimento econômico desigual no mundo. Ressalta MÉNDEZ (1997), que a dinâmica de acumulação fordista “gerou um crescimento econômico de forma muito seletiva em alguns países, resultando a formação de uma polarização espacial, tanto das atividades como das riquezas produzidas”. Com zonas de intensa industrialização, formavam-se territórios produtivos segregados, ou “ilhas”. Nessa perspectiva, acredita-se que foi assim que se formaram no Brasil as regiões mais dinâmicas, como o ABCD paulista.

À medida que os movimentos reivindicatórios contribuía para elevar os salários e as obrigações sociais (indenização de acidentes de trabalho, pagamento de horas extras, salários família, férias, previdência social etc.) num contexto de efervescência política e social, os estabelecimentos fabris se equiparam com as inovações tecnológicas como mecanismos de liberação de mão-de-obra. Isso foi nítido a partir dos anos 70, em que “os investimentos de inovação e o progresso técnico atingem sua fase de maturação” (BENKO 2002:27), culminando com o

---

<sup>21</sup> Assim, era nesses centros industriais que se davam as grandes manifestações. Posteriormente, as empresas foram deslocadas para regiões sem tradição industrial. No Brasil, pode-se tomar como exemplo as empresas que se deslocaram das Regiões Sul e Sudeste e se instalaram no Nordeste, sobretudo em lugares que oferecia mão-de-obra abundante. Foi o caso da empresa Gaúcha Grendene que se instalou em Sobral – Ceará. Além de essas empresas receberem diversos incentivos, como isenção de impostos, infra-estrutura etc. O outro atrativo é que elas se desagregam dos centros urbanos, evitando assim movimentos grevistas reivindicando melhores salários. À medida que elas se instalam em regiões com grande excedente de mão-de-obra, os trabalhadores não vão fazer greves, uma vez que precisam garantir seu emprego. Assim, o capital se apropria desses espaços e da força de trabalho, isentando-se dos movimentos de pressão.

<sup>22</sup> Enquanto na Europa e Estados Unidos passavam por forte crescimento econômico, mantinha-se uma produção em massa para atender um consumo em massa respaldado pelo estado do bem – estar social. Os países periféricos ou subdesenvolvidos, por sua vez, passavam por um processo de descolonização, enfrentando sérios problemas sociais – pobreza, desempregos, subemprego, dependência exterior e grave desigualdades externas. (MENDEZ, 1997).

processo de reestruturação da produção e a realocação das unidades produtivas. Isso conduziu a uma nova divisão espacial do trabalho.

Os excedentes da força de trabalho em decorrência do desenvolvimento das novas tecnologias<sup>23</sup>, acabaram contribuindo para o desemprego, visto que a mão-de-obra ia sendo substituída pela modernização tecnológica. Um exemplo dessas mudanças é perceptível ao observar um cais de porto, em que hoje a figura do estivador é pouco expressiva, uma vez que a modernização dos equipamentos, de carga e descarga (esteiras rolantes, guindastes eletrônicos), dispensa o trabalho manual, ao invés de 28 homens trabalhando, tem-se 7 ou 6 operacionalizando as máquinas. A partir do momento em que isso acontece, transformaram-se a divisão técnica do trabalho e o regime do mesmo, além de redirecionar-se o seu sistema de controle, em detrimento da força do sindicato, novas normas se estabelecem e reduz-se o número de trabalhadores. “O fato é que, muito cedo a evolução da tecnologia capitalista e sua aplicação na produção orientaram-se numa direção bem definida: “suprimir o papel humano do homem na produção, eliminar o mais possível os produtores do processo de produção” (CASTORIADIS,1987:321). O autor diz ainda que a empresa capitalista procura “assegurar a maior independência do processo de produção em relação aos trabalhadores; ela quer depender das máquinas, não dos homens”.

Dentre as inovações, uma intensificou o controle do trabalho e da produção e das informações: o sistema de microeletrônica. Ademais, isso contribuiria para desmembrar ou fragmentar sistema de máquinas, com viabilidade de alocar os diversos setores produtivos em diferentes lugares. Conforme

---

<sup>23</sup> Esse fato é concreto e vem ocorrendo no período atual até mesmo na maior economia do mundo, EUA, onde a tecnologia predomina nos mais variados setores produtivos. A rede eletrônica permite realizar os mais diversos negócios, como é o caso da empresa Wal-Mart, a maior empresa de varejo dos EUA. Todo o processo de compras da empresa é feito através de leilões eletrônicos em sua rede de comunicações. As operacionalizações entre os fornecedores são realizadas através de uma empresa de logística que, por sua vez, também tem que está bem equipada com alta tecnologia. “As grandes transformações tecnológicas acabaram chegando ao chamado nível macroeconômico. Os enormes ganhos de eficiência, com a ampliação dos mercados pela interligação eletrônica dos espaços nacionais de produção de bens e serviços, estão produzindo nos Estados Unidos efeitos dramáticos sobre o nível de emprego e salários (...)”. (BARROS, Luiz Carlos Mendonça. “A economia global em transformação”. Jornal Folha de São Paulo, São Paulo, 10 out. 2003. Caderno Dinheiro, p. B 2). Na atualidade, a produção se organiza cada vez mais em rede à medida que a rede eletrônica se tornou um meio rápido de informação, permitindo as empresas se conectarem. É, portanto, nesse contexto que BENKO e LIPIETZ (1994) falam que a rede “é uma forma de organização interempresas cuja governância foi definida para além do mercado”.

GOUSSOT (1998: 19) “um dos fatores que marcam essa fase comandada pelas inovações é o ciclo<sup>24</sup> de produção, em que o tempo entre a concepção e a realização do produto (*lead time*) é reduzido ao máximo graças a uma aceleração da informação”, auxiliada pelo computador. Para isso, as indústrias procuram ao máximo se alocarem próximos aos centros de pesquisas e de universidade, muitas vezes contribuindo para o desenvolvimento do conhecimento científico, mas para aproveitamento próprio. Outras desenvolvem seu próprio centro de pesquisa e assim garantem a aplicabilidade imediata das novas descobertas na produção. Pode-se citar como exemplo, a empresa agrícola, Del Monte (em anexo), uma multinacional localizada no município de Quixeré – Ce, distando a 230 Km do Porto do Pecém, cuja especialização é a produção de frutas: melão e abacaxi. Em cada país (Guatemala, Costa Rica), a empresa possui seu centro de pesquisa. Anualmente esses centros se reúnem para apresentar suas pesquisas e os resultados das descobertas, confirmando o que diz SANTOS (1993:27): “depois da II Guerra Mundial, não há empresa competitiva que não possua seu próprio centro de pesquisa e desenvolvimento”.

Vive-se o período da simultaneidade, resultante de mais uma inovação tecnológica, em que um produto pode ser comprado até mesmo antes de ser produzido. Para isso, o auxílio do computador é indispensável. Com isso, eliminam-se os grandes estoques e a produção em massa, produz-se de acordo com a demanda do mercado, o “*just-in-time*” (ver nota 12). Nesse sentido, a informação através da microeletrônica é um dado importante, pois à medida que se projeta uma quantidade de produtos é preciso que todo o sistema<sup>25</sup> seja conectado.

A fragmentação das grandes fábricas, contribuiria para o surgimento de pequenos núcleos de produção em recantos variados no mundo, mesmo em países subdesenvolvidos com capacidade técnica instalada, além de mão-de-obra barata como o Brasil, Argentina, México, Índia etc. Esse período de fragmentação

---

<sup>24</sup> Texto original: “le cycle de production (temps entre la conception et la réalisation du produit (*lead time*) est raccourci au maximum, grâce à une accélération de l’information” GOUSSOT (1998: 19).

<sup>25</sup> O sistema citado seria toda cadeia produtiva, ou seja, as várias etapas que as partes da produção passam para chegar a um ponto final. Para isso, os transportes são componentes importantes, sobretudo aqueles que permitem conduzir grandes volumes. Nesse caso pode-se citar os navios modernos munidos de tecnologia que permitem o produtor, saber onde se encontra a carga em qualquer lugar do oceano, ou seja, através da informação é possível monitorar a carga até que ela chegue ao porto receptor.

industrial é classificado por GOUSSOT (1998:24) como desindustrialização, em que todos os espaços passam por profundas transformações, tanto por receber como perder indústrias. Os espaços são obrigados a se reorganizarem para uma nova realidade produtiva e enfrentar fortes crises sociais, políticas e econômicas.

BENKO e LIPIETZ (1994:4) insistem no fato que atual fase de organização da produção “afeta as relações entre as empresas. À grande empresa integrada, sucede a rede de empresas especializadas, ligadas por relações de subcontratação ou de parceria (...)”. Para que essa produção chegue aos mercados de consumo é preciso que as empresas subcontratadas estejam de preferência “agrupadas em torno de um porto ou de um aeroporto”, o que facilitará o escoamento das mercadorias. Para isso, exige-se uma logística eficiente e muito bem planejada<sup>26</sup>.

No decorrer dos anos 70 e especialmente em 80, ocorreu o surgimento de uma nova revolução industrial sob o comando da ciência, em que a informática, a robótica e a telemática abriram um novo campo para a informação. Isto possibilitou a fragmentação das empresas em qualquer lugar do mundo, sendo comandadas via informática, com auxílio do computador e internet. Assim, o espaço do fazer se estende aos lugares mais distantes, conectando-se em rede.

A partir da década de 1970, essas plantas industriais começam a se disseminar nos países centrais e posteriormente nos países periféricos, o que caracterizou o chamado “fordismo periférico”, (LIPIETZ, 1988). Vale ressaltar que esse regime não se desenvolveu da mesma forma que aconteceu nos países centrais, uma vez que nos países periféricos não existia o apoio do sindicato e nem do estado, garantindo um consumo em massa, pois as classes sociais não estavam preparadas nem cultural, nem economicamente, para desenvolver o mesmo hábito

---

<sup>26</sup> Pode-se citar como exemplo, a empresa Wal-Mart mencionada anteriormente, que ao realizar uma compra de um lote de camisetas pólo, por exemplo, via internet, seus fornecedores em países distantes como Tailândia ou Bangladesh fazem seus lances eletrônicos e esperam o resultado. Ganhadores, eles produzem as encomendas em seus países e as enviam diretamente para cada uma das lojas da Wal-Mart, por meio de uma empresa especializada em logística. Como pode-se perceber, a produção se fragmenta no mundo, mas os efeitos dessa fragmentação se refletem em diversos campos: reorganização da produção, especialização da mão-de-obra, reestruturação do trabalho, diversificação da produção e reorganização dos territórios produtivos. Esse caso ilustra a logística da distribuição.

dos países centrais. De acordo com o autor, isso caracteriza o fordismo periférico. Outro fator marcante era o fato das tecnologias aplicadas na produção, e as técnicas de engenharia, permaneciam externas a esses países. Isso faz lembrar do processo de industrialização do Brasil que se desenvolvera, sobretudo com tecnologia importada.

LIPTIEZ apresenta, ainda, algumas razões que levaram a difusão do fordismo: a extensão da escala de produção e a necessidade de ampliar os mercados de consumo, o que era impedido pelas barreiras alfandegárias dos países que defendiam a substituição das importações. Outro fator importante era a necessidade de aumentar as taxas de lucro que estavam estagnadas pela rigidez do regime. Para sair dessa crise, buscava-se países ou regiões que permitissem produzir com baixos custos. No entanto, não era qualquer região ou país que dispunha de condições exigidas pelo fordismo. Era necessário “a existência de regimes políticos cujas classes dominantes dispusessem de uma mão-de-obra” livre “e estivessem dispostas a jogar com esse trunfo” (idem: p. 90). Essa mão-de-obra livre se referia ao exército de reserva, ou seja, aos desempregados. Esse caso é bem marcante no Brasil, sobretudo nas regiões na Região Nordeste em que o poder político conservador predominou por muitos anos.

Todo esse quadro de mudanças foi favorável ao novo regime de acumulação, que tinha como objetivo ampliar as fronteiras, e criar novos mercados produtores e consumidores. Nesse sentido, BENKO (1992:218) acrescenta que “a emergência de um regime de acumulação resulta de mudanças na organização das forças de produção/de novas trajetórias tecnológicas e da sua correspondência com a evolução das relações sociais (...)”<sup>27</sup>. Nessa perspectiva BENKO é de acordo com CASTORIADIS (1987) que compreende ser através das práticas sociais que emergem novas técnicas, as quais estão intrinsecamente relacionadas com as transformações sócio – políticas e organizacionais.

---

<sup>27</sup> Texto original: L'émergence d'un régime d'accumulation résulte de changements dans l'organisation des forces de production/de nouvelles trajectoires et de leur correspondance avec l'évolution des relations sociales (...).

A reorganização do trabalho fora imposta pelas inovações que passaram a dominar, intensamente, o processo de produção, cada vez mais sofisticado pela absorção das criações científicas. Isso tem um forte rebatimento na organização do espaço o que faz SANTOS (1993:27) relatar: “a nova onda de alta tecnologia, iniciada na década de 1970 e composta de novos materiais, da biotecnologia e da engenharia genética, da fusão nuclear, da supercondutividade, dos lasers, da tecnologia espacial, é ainda mais intensa”, lembra ainda o autor, que essas inovações estão “umbilicalmente ligada à evolução e à aplicação imediata do conhecimento científico”, o que contribui para o surgimento de novas atividades ou eliminação de algumas.

Para HARVEY (1989), os novos princípios de organização do trabalho, resultantes dos novos princípios locacionais, contribuíram radicalmente para as transformações do capitalismo do final do século XX, uma vez que se estabelecia um novo regime flexível de acumulação. Essa flexibilidade rompeu com a organização rígida do trabalho fordista que impedia diversificar a produção, e assim travava a acumulação desejada pelo capitalismo.

Outro fator importante foi à formação de um novo mapa econômico, que começava a se formar no globo, com a emergência de novos territórios produtivos, busca de novos mercados pelas firmas, exigindo uma abertura das fronteiras, uma vez que a produção ultrapassava a escala nacional, o que contribuiu para a crescente divisão territorial do trabalho. Nessa perspectiva, SANTOS (1997c), chama a atenção que “a cada novo momento histórico muda a divisão do trabalho”, isso porque a cada momento emergem outras formas de produção, mudando também as relações sociais.

Pode-se dizer que os novos territórios da produção são aqueles lugares que receberam parte da produção que se fragmentou, ou seja, das empresas que se dispersaram no mundo. Ao longo dos anos, esses novos territórios foram se reestruturando <sup>28</sup> à medida que se implementavam novas estradas, ferrovias,

---

<sup>28</sup> Na literatura de BENKO (2002), encontrar-se-á, o termo reestruturação referindo-se à passagem do modo de acumulação fordista/pós-fordista e os reflexos dessa mudança em diferentes aspectos: social, econômico, político e territorial em que surgem novos territórios produtivos.

portos, telecomunicações, fibra ótica, serviços bancários etc. Todas essas mudanças tinham uma finalidade: atender um mercado mais exigente que precisava receber mercadorias desconcentradas em várias partes do mundo. Assim, o “sistema produtivo se fratura, dando origem a um mosaico de territórios diferenciados (...)” BENKO (2002) Sobre essa realidade, o autor (2002:29) apresenta ainda vários esclarecimentos, enfocando alguns impactos provocados pelo novo regime de acumulação<sup>29</sup>:

“A passagem para o novo regime de acumulação acompanha-se de mudanças fundamentais multiformes nos modos de produção e de consumo, nas transações e nos mecanismos institucionais de regulação das relações sociais. Eles induzem uma reestruturação espacial da sociedade inteira, redefinição do conteúdo ideológico dos espaços, estabelecimento de nova divisão social e espacial do trabalho, criação de novos espaços de produção e de consumo etc”.

Após a crise dos anos 70, estabeleceu-se nova estratégia de expansão das firmas em resposta às exigências do capital, que procurava outro modelo de acumulação. Assim, iniciava um novo cenário a partir da: re-localização das plantas fabris; multilocalização da produção; terceirização, formação de redes produtivas que envolvem um número maior de atores sócio-econômicos e de escalas geográficas variadas<sup>30</sup>.

A redefinição da produção começa a exigir cada vez mais espaços, com mão-de-obra barata e infra-estrutura adequada para atender um mercado mais exigente. Esse novo espaço, onde encontra as atividades produtivas, se configura de forma mais especializada e organizada, sobretudo vinculada à informação (computadores, fax, telefone etc). Frente a essas modificações está um capitalismo

---

<sup>29</sup> Esse novo regime se confronta com os rigores do fordismo, pois se trata de uma abertura para novos mercados produtores e consumidores, em que os fluxos começam a penetrar nos locais mais distantes, caracterizando um período chamado de globalização. “Essa fluidez assume verdadeira significação no seio do movimento de transnacionalização do capital, tendência que implica o controle internacional capitalista dos locais de produção e das frações da classe operária geograficamente separada” (idem, p.23).

<sup>30</sup> Essas estratégias são apresentadas por MONIÉ ao analisar as transformações do mundo atual, fazendo menção ao período de produção fordista. De acordo com MONIÉ, com a crise do fordismo, “as firmas precisavam desenvolver novas estratégias para restabelecer suas margens de lucro que havia enfraquecido com fordismo”. Palestra apresentada pelo Professor Frédéric Monié (UFRJ) na Universidade Estadual do Ceará (28/09/2004).

que se sistematiza de forma mais exigente. HARVEY (1989:150 – 151), sintetiza assim essa mudanças:

“O mais interessante na atual situação é a maneira como o capitalismo está se tornando cada vez mais organizado através da dispersão, da mobilidade geográfica e das respostas flexíveis nos mercados de trabalho, nos processos de trabalho e nos mercados de consumo, tudo isso acompanhado por pesadas doses de inovações tecnológicas, de produto e institucional”.

É, então, importante ressaltar que a consolidação de novos quadros espaciais e institucionais de produção se deu, sobretudo, pela forte pressão do sistema capitalista que precisava se expandir, desprendendo-se de uma forma de produção rígida (período fordista) para arranjos mais flexíveis na relação com o consumo, na produção e na distribuição. (BENKO, 2002:30).

Uma das conseqüências resultantes da atual forma de organização flexível das indústrias é marcada pela modificação da “gama de seus produtos ou as funções de produção, dispensando os trabalhadores sem qualificação e contratando aqueles cujas competências lhes são necessárias” (BENKO, 2002:31), essa é uma marca da atual fase produtiva, em que a técnica e a ciência avançam a todo vapor, modificando a cada dia os processos de trabalho. Para SANTOS (1993:28): “Podemos falar, em conseqüência, de uma nova etapa histórica do desenvolvimento das forças produtivas, cuja natureza se caracteriza por uma Revolução Científico-Técnica (RCT)”, em que o conhecimento científico é o principal condutor dessa fase. O autor resalta alguns campos importantes que estão em constantes mudanças: a “energia nuclear, a aviação ultra-sonora, a petroquímica, a informática e a eletrônica”.

O que se presencia hoje é a formação cada vez mais forte dos grandes grupos, ou seja, de empresas que se fortalecem através de uma produção fragmentada e da terceirização como é o caso da Benetton e Nike. São exemplos de “empresas marcas<sup>31</sup>”, pois não se vê uma firma com um desses nomes, o que

---

<sup>31</sup> Observação feita pelo Prof. do Departamento de Geografia da UFRJ, Frédéric Monié, durante a palestra proferida no II Seminário Territórios em Reconstrução, realizado na Universidade Estadual do Ceará, no dia 29/09/2004.

se tem são terceirizadas que realizam a produção, mas o nome que vai é o da grande empresa.

Essas empresas terceirizadas precisam estar conectadas em rede com a matriz, ou seja, a empresa marca inexistente como estabelecimento fabril, porém a marca continua a exercer o mesmo controle da produção feita pelas firmas terceirizadas. Nesse sentido, concorda-se com BENKO e LIPIETZ (1994:249), quando ressaltam que a velha forma fordista não está morta<sup>32</sup>, uma vez que a grande empresa, com sua rede hierarquizada encontra-se repartida no espaço através das empresas subcontratadas. Assim, “à grande empresa integrada, sucede a rede de empresas especializadas, ligadas por relações de subcontratação ou de parceria (BENKO e LIPIETZ, 1994), ou seja, a grande empresa continua exercendo domínio na produção, uma vez que são os grupos hegemônicos que planejam toda a rede de produção global”.

Diante desse novo quadro global da economia, os territórios buscam alternativas para se inserirem no mercado mundial<sup>33</sup>. Para isso, adotam medidas inovadoras de produção, o que vai caracterizar novos usos e novos modos de controle do território, uma vez que “essas transformações dependem largamente de um quadro legislativo e normativo nacional” (BENKO e LIPIETZ, 1994). Essas normas são criadas para atender a dinâmica do capital, e são impostas pelos grandes grupos econômicos, tendo como mediador o Estado. É, portanto, ele, “através da sua estrutura burocrática, o mediador principal das atividades desses

---

<sup>32</sup> Isso é perceptível quando nos deparamos com regiões planejando a formação de distritos industriais e no seu entorno a instalação de um porto, como é o caso do Complexo Industrial e Portuário do Pecém no Ceará, em que os gestores estaduais e federais planejam instalar indústrias de base (refinaria e siderúrgica). A partir dessas indústrias é que se formaria o distrito. Sobre pólos industriais portuários, GOUSSOT (1998) nos informa que esses pólos surgiram depois dos anos 60, se constituíram a partir de indústrias de base que se instalavam próximo a zona portuária para diminuir os custos com o transporte. Trata-se de indústrias de alta tecnologia que começaram a se deslocar para a periferia das grandes metrópoles. Para isso, o Estado investe em infra-estruturas entre outros benefícios.

<sup>33</sup> O estado do Ceará, desde os anos de 1990, através de uma nova cultura política vem mudando o seu quadro produtivo ao serem implantados programas voltados para infra-estruturas (estradas, portos, aeroportos etc), incentivando a tração de indústrias de produção de bens de consumo, para o interior do estado, aproveitando mão-de-obra de baixo custo e elevando o volume de exportação. Por outro lado, o Estado promove uma política de atração de outros tipos de indústrias, mais ligadas ao aproveitamento dos bens gerados pelas indústrias de base – siderúrgica e refinaria – como é o caso do Complexo Industrial do Pecém.

atores” (CASTRO, 1996), já que ele cria leis, modificando as normatizações que regulamentam os usos do território pelos diferentes atores.

A flexibilização da produção no sentido de sua organização em redes flexíveis provoca uma intensificação dos fluxos materiais imateriais, em particular intra-firmas, que extrapolam a escala regional e nacional e ganham uma dimensão mais internacional. Para tanto, exigia-se uma adequação dos sistemas de circulação e das infra-estruturas de transportes e de comunicação. Assim, as “regiões se especializam, não mais precisando produzir tudo para sua subsistência, pois, com os meios rápidos e eficientes de transportes, podem buscar em qualquer outro ponto do país e mesmo do planeta, aquilo de que necessitam” (SANTOS, 1997c). Dessa forma, os territórios vão agregando modernos objetos técnicos, dinamizando os circuitos da produção e contribuindo para a transformação de estruturas produtivas, políticas e sociais dos territórios que se inserem nesse processo.

É nesse contexto que o Estado do Ceará passa a se inserir no mercado mundial, visto que passa a produzir não mais para o mercado interno ou nacional. Isso percebe-se, quando o Estado recebe uma empresa multinacional como a Del Monte, já citada, em que contribui com 100% da produção de frutas (melão, abacaxi e banana) exportadas no Ceará, destinando-se ao mercado internacional.<sup>34</sup> Assim, vê-se que a transformação da produção do Ceará vai mudando de escala, haja vista a melhoria do sistema de transportes e dos terminais portuários. É importante lembrar que a produção de melão não começou a se desenvolver a partir da vinda dessa empresa, já era praticada por pequenos produtores, mas não chegava a penetrar no mercado internacional, uma vez que se tratava de uma produção em pequenas quantidades, por falta de recursos tecnológicos agrícolas, sobretudo das condições dos produtores que não conseguiam exportar, pois o custo com transporte saia muito caro. Para manter-se

---

<sup>34</sup> Informação adquirida por um representante da empresa durante uma palestra no II Seminário Territórios em Reconstrução na Universidade Estadual do Ceará (30/09/2004).

no mercado externo, as grandes empresas obedecem a ditames rígidos das normas das distribuidoras, como o selo Eurogape<sup>35</sup>.

A partir da instalação da Del Monte e de outras, como a Itaueira (em anexo), também produtora de melão é que esse produto ganha mais expressividade no mercado internacional. Atualmente, a região em que se encontram as duas fazendas industriais<sup>36</sup>, através da implementação tecnológica aplicada, passou a cultivar um melão mais nobre com mais qualidade, o qual se destina a exportação. Um dos fatores que agilizou a inserção desse produto no mercado internacional foi a proximidade com o Porto do Pecém, uma vez que a dinâmica principal do Porto de Fortaleza era é a carga geral, granéis líquidos e sólidos. Isso não significa que o porto não exportasse frutas, isso acontecia, mas sem muita expressividade. Diferente do Porto do Pecém que tem como atividade principal, a exportação de frutas e derivados. Isso se deve a várias razões, entre elas, a infra-estrutura, apresentando condições de escoar o produto com maior agilidade. Sobre esse assunto falar-se-á um pouco mais quando estiver sendo tratado do Porto do Pecém de forma mais específica. Mais adiante destaca-se outras diferenças entre os dois portos de Fortaleza.

É importante fazer menção aos terminais portuários, pois é através dessas infra-estruturas que escoam grandes volumes de mercadorias dos territórios produtivos. De acordo com GEORGE (1970:309), “os transportes marítimos são, antes de tudo, transportes maciços capazes de escoar a longas distâncias e por taxas de frete relativamente baixas, enormes tonelagens de mercadorias”. São, portanto, esses terminais que possibilitam a circulação das partes da produção dispersas no mundo.

A partir da multilocalização da produção, ou da dispersão das empresas no mundo, onde o produto para chegar a um ponto final precisa agregar várias peças e que nem sempre se encontram na mesma região, o sistema de

---

<sup>35</sup> Trata-se de um selo criado pelos grandes mercados europeus com base em múltiplas exigências junto às fornecedoras de frutas, além de mais alta qualidade de produto.

<sup>36</sup> Faze-se essa comparação ao observar que há uma semelhança, uma vez que a produção passa por diversas etapas até chegar ao processo final, destinando ao porto. Outro fator importante é a aplicação da técnica, da ciência e da informação que a indústria também se utiliza.

transportes, seja aquaviário, rodoviário ou ferroviário, é fundamental para agregar ou distribuir os fluxos de mercadorias e pessoas. Para MÉNDEZ (1997), a revolução no sistema de transportes, seja marítimo ou ferroviário, aumentou exponencialmente o deslocamento das mercadorias e das pessoas, além de contribuir para a redução das distâncias/tempo.

A natureza dos fluxos sofreu alteração com a transição do fordismo, pois houve um elevação no volume de mercadorias, ou seja, não se tem mais uma produção em massa padronizada. Para sair da crise, as empresas diversificaram a produção em diferentes lugares, o que exigia uma reestruturação das infra-estruturas existentes e instalação de novas. Assim, os territórios produtivos são obrigados a reaparelhar suas técnicas de trabalho, criando sistemas de transportes adequados, abrindo rodovias e ferrovias, ampliando o sistema portuário etc, para poder inserir-se numa produção mundial. Nessa perspectiva, o Estado do Ceará abre suas portas ao mundo globalizado, uma vez que amplia sua infra-estrutura portuária, instalando um terminal moderno com suporte para receber os navios de grandes calados como os porta-contêineres<sup>37</sup> (Figura 1). (Ver os principais portos do Nordeste que apresentam calados de 10 a 15 metros).

Conforme a análise de MONIÉ (2001), “essas mudanças supõem a adoção de novos padrões de gestão, pelas grandes firmas, sobretudo o *just-in-time* que permite conceber, vender, produzir e distribuir os produtos em tempo real e em escala global”. “Define-se o produto a ser produzido para depois oferecê-lo ao mercado (...)” (CATTANI, 1997:138). Hoje, é possível comprar um carro, por exemplo, sem ainda ter sido produzido. Através de programas de computador, o cliente escolhe o modelo de sua preferência. Para isso as firmas precisam ter agilidade na fabricação, pois o tempo da entrega é um fator importante. No entanto, para atender essa nova lógica, a logística de transportes precisa acompanhar esse novo modelo de exigências. Ainda, seguindo as observações do autor, “essa evolução exige uma adaptabilidade da cadeia de transportes frente à rápida

---

<sup>37</sup> Trata-se de navios com grandes calados, que exigem portos adequados para recebê-los, e que possuem capacidade de agregar grandes volumes de contêineres que por sua vez armazenam grandes volumes de mercadorias. O Porto do Pecém tem capacidade para receber navios de até 15 metros de calado. É um dos poucos portos do país com essa capacidade. Como a tecnologia portuária está melhorando a cada dia, já se fala na construção dos navios super porta-contêineres que não virão para o Brasil, pois o país não tem portos com capacidade para recebê-los.

mudança qualitativa dos fluxos de bens, exigindo cada vez mais pontualidade, qualidade e segurança na circulação”.

Mas o Brasil enfrenta alguns problemas referentes à questão infra-estrutural, uma vez que o sistema de transportes não acompanha com a mesma rapidez a dinâmica do sistema produtivo. Para se ter uma idéia mais concreta, no ano de 2004, o país bateu o recorde de exportação, obtendo cerca de US\$64,3 bilhões pela venda dos produtos: soja, ferro, carnes, milho, açúcar, aviões, automóveis, calçados e vários outros produtos que tiveram o escoamento através dos principais 11 portos – Santos (SP), Rio Grande (RS), Salvador (BA), Aratu (BA), Sepetiba (RJ), São Francisco do Sul e Itajaí (SC), Vitória (ES), Rio de Janeiro (RJ), Itaqui (MA) e Paranaguá (PR), os quais enfrentam problemas sérios de infraestrutura, (falta de drenagem, problemas de acesso, congestionamentos de trens, além de aspectos gerenciais)<sup>38</sup>.

É o chamado “custo Brasil”,<sup>39</sup> que acaba sendo o maior gargalo da economia, que necessita se expandir, tendo em vista o interesse do país em integrar-se aos grandes mercados, uma vez que “o discurso do governo federal relativo à inserção competitiva do país na globalização, atualizaram a necessidade da adaptar a estrutura de circulação terrestre às novas demandas da economia nacional, macrorregional e global”. (MONIÉ, 2003:62). É com esse intuito que o governo destina mais atenção para as políticas públicas de desenvolvimento territorial (idem), em que os governos locais são chamados a reorganizarem sua política econômica frente a esse novo cenário nacional. É nesse novo contexto econômico que grandes projetos infra-estruturais de circulação, começam a serem implantados nas diferentes regiões do país a partir dos anos de 1990, em que se acentua a abertura econômica do Brasil para o exterior. Pode-se citar como exemplo, “o projeto de reestruturação do Porto de Sepetiba” – RJ, MONIÉ (idem: 71), o Porto de Suape – PE, SILVA (1992) e o Complexo Industrial e Portuário do Pecém.

---

<sup>38</sup> Notícia extraída do Boletim em Questão, disponível no Portal do Governo Brasileiro (<<http://www.brasil.gov.br>>). Acesso em: 09/10/2004.

<sup>39</sup> Refere-se a um conjunto de gargalos (institucionais e operacionais) que dificultam e encarecem a competição com os mercados internacionais. Pode-se destacar a deficiência das infra-estruturas: rodovias, ferrovias, portos etc.

Além da deficiência dos portos, pode-se lembrar ainda, as rodovias. De acordo com uma pesquisa realizada pela Confederação Nacional dos transportes (CNT)<sup>40</sup>, 74,7% das rodovias brasileiras estão deficientes, o que ocasiona um entrave para o crescimento econômico do país, uma vez que é preciso uma boa infra-estrutura para que os fluxos possam circular, tendo em vista que 60,5% das cargas e 96,6% dos passageiros são transportados pelas estradas. Essa realidade foi um dos pontos negativos apresentados pelas duas empresas agrícolas, Del Monte e Itaueira<sup>41</sup>, referindo-se à infra-estrutura por onde escoam a produção.

Figura 1 – Principais portos do Nordeste - calados de 10 a 15 metros



Fonte: <<http://www.transportes.gov.br>>. Acesso em: 01/02/2005  
Organização: Aridenio Quintiliano.

<sup>40</sup> Abandono: Caos nas estradas ameaça desenvolvimento do país. Notícia disponível no site: <<http://www.noolhar.com/opovo/brasil/407651.html>>. Acesso em: 07/10/2004.

<sup>41</sup> Visita realizada a unidade produtiva das fazendas no período de 12 a 14 de janeiro de 2005.

Esses exemplos nos demonstram o cenário das infra-estruturas (terrestre e marítima) na atualidade, e como isso tem ascendência na fluidez, quando tem-se um quadro cada vez mais exigente de circulação, em que a velocidade é decisiva no ajustamento tempo - espaço. Dessa forma, entende-se, portanto, que o “imperativo da velocidade e da qualidade impõe a partir daí múltiplos desafios organizacionais para os atores econômicos no que diz respeito à gestão do trabalho, aos arranjos logísticos ou ao modo de produção em si” (MONIÉ, 2003). Assim, pode-se dizer que esse novo cenário é uma resposta às necessidades de uma produção que se torna cada vez mais mundializada.

### 1.3. O Brasil no período técnico – científico – informacional: heranças de um passado recente

**“Ensaíar uma história territorial significa indagar, ao mesmo tempo, a localização e a natureza dos objetos e das ações que vêm construir, a cada momento, o espaço geográfico” (SILVEIRA, 1999).**

Assim compreendendo, é importante recordar as linhas mestras das bases econômicas e produtivas de um passado recente na história do Brasil, em que são engendradas novas forças produtivas e novas formas de capital nas diferentes regiões do país. Diretamente ou indiretamente, as fases produtivas internas se redefinem para acompanhar o novo modelo globalizante.

Enquanto o mundo absorvia o processo político – econômico produtivo e organizacional da II Guerra Mundial, o Brasil se consolidava como produtor de matérias –primas, ou produtos *in natura*, destacando o café, o açúcar e o algodão, a

borracha<sup>42</sup> o que rendeu ao país os frutos das primeiras indústrias, em especial nas Regiões Sul e Sudeste, que se desenvolveram com a exportação do café.

A dinâmica da cafeicultura agregou imigrantes europeus detentores de elevados valores políticos e culturais capazes de forjar relações sociais de produção capitalista, como o assalariamento. Essas condições socio – econômicas contribuíram para a formação de uma classe consumidora na região, ou seja, formavam-se os agentes econômicos do capitalismo, a burguesia. Os quadros social e econômico – produtivos contribuíram para tecnificar os territórios, criando bases para novos patamares da criação de riquezas. Enquanto no Nordeste, especialmente os latifundiários ou detentores do poder, “coronéis”, que se beneficiavam da exploração do trabalho dos menos favorecidos, que eram a maioria, em troca de favores e apadrinhamento. Além da geração de um forte clientelismo político, gerou-se no Nordeste um mercado de consumo muito limitado e concentrado nas áreas urbanas.

O Nordeste, com esse quadro socio – econômico e político, se mantinha com relação pré-capitalista, reduzindo o fluxo de dinheiro e aumentando fortemente a concentração da renda. Ademais, o Estado não dispunha de recursos para equipar o território, o que limitara a capacidade de futuros investimentos produtivos.

Enquanto a primeira se integrava ao modelo mundial, a região Nordeste se confinara nos seus limites territoriais, afeiçoando-se às contingências da potencialidade de suas múltiplas sub-regiões, com relações pré – capitalistas e economia agroexportadora e de subsistência.

Estímulos provenientes do governo federal, viabilizaram equipar centros urbanos que atraíam investimentos, emergindo pólos de capacidade da força-de-trabalho. Com a criação da SUDENE, nos anos 60, surgem ambientes mais tecnificados, capazes de edificar um novo panorama técnico-científico, não mais conjugados ao nível do tradicional.

---

<sup>42</sup> É importante lembrar que as áreas em que se desenvolviam essas produções apresentavam-se como as mais ricas e mais povoadas. Assim, destacava-se a Zona da Mata (açúcar), o litoral do Maranhão (algodão), Vale do Paraíba – SP (café), parte da Amazônia (borracha). Esse era o cenário econômico do Brasil no final do século XIX e começo do século XX.

Com o fim da Segunda Guerra, o mundo começa uma nova história capitalista, tendo como base moderna a “Revolução Científico-Técnica”, que começa a penetrar naqueles países que já haviam preparado suas bases produtivas, como foi o caso do Brasil. Com as novas forças produtivas redefine-se o modo de acumulação capitalista, pouco a pouco apagando o fordismo reinante no quadro da produção e do consumo. Inicia-se o processo de desintegração das linhas de produção, favorecendo a expansão das grandes empresas, nos espaços nacionais do Terceiro Mundo. Para acomodar esses novos objetos, os países receptores como o Brasil, entraram na ciranda dos empréstimos. Vale ressaltar que enquanto os países centrais se destacavam na Terceira Revolução Industrial ou Revolução Científico – Técnica, o Brasil continuava no atraso tecnológico. “Era o momento de lançar a semente da dominação do mundo pelas firmas multinacionais (...)”. (SANTOS e SILVEIRA, 2002:47). Com efeito, o Brasil entra nesse processo, ampliando suas indústrias, porém ficando endividado, pois o país não dispunha de tecnologia adequada para implementar uma indústria moderna. Começava uma fase de maior dependência econômica, em que procurava substituir suas importações, voltando-se para o mercado interno, porém agregando um conjunto de indústrias com tecnologia externa. Vale ressaltar que essa tecnologia era superada, pois já havia sido utilizada nos países centrais.

O governo de Juscelino Kubitschek (1956-1961) representa um importante marco para a inserção do Brasil no capital internacional, uma vez que bancou-se a indústria automobilística, o que ia provocar uma reorganização produtiva do país, pois a partir daí começaram a penetrar as indústrias de base, as metalúrgicas e siderúrgicas, de construção naval, de construção civil etc.

Quando o período nacional desenvolvimentista, sobretudo no governo de Juscelino Kubitschek, é superado por várias razões, entre elas a necessidade de buscar novos mercados consumidores e ampliar as fronteiras econômicas, bem como tentar sair da crise, gerada pelo endividamento, no qual levou o país a entrar numa profunda recessão, o Brasil tenta se recuperar do atraso econômico. Para isso, o Governo Federal procura alternativas para descentralizar as atividades produtivas, como a industrial, e incentivar o desenvolvimento das demais regiões. Foi nessa perspectiva que surgiu o Plano de Metas no Governo de Juscelino

Kubitschek, que deu origem a criação de vários órgãos regionais, entre os quais a SUDENE (1959)<sup>43</sup>.

Enquanto a indústria comandava a economia do Sudeste, “o velho setor primário – exportador implantado no Nordeste dava mostras de sua incapacidade para continuar impulsionando o desenvolvimento econômico regional”, ARAÚJO (1997:8). Para sair da crise, uma das estratégias era estimular o desenvolvimento industrial na região, apoiada na estratégia do planejamento regional.

A missão da SUDENE era promover o desenvolvimento industrial da Região Nordeste, mas não é possível esquecer que se tratava de uma região economicamente atrasada em relação ao sudeste e que enfrentava sérios problemas sociais, entre eles as secas que castigava a região. Foi nessa lógica que se projetara o Departamento Nacional de Obras contra as Secas – DNOCS, que nasceu sob a sigla de Inspeção Federal de Obras Contra as Secas – IFOCS (1906). Nascido para atender a demanda da grande população nordestina, rapidamente o DNOCS “foi capturado pela oligarquia regional” OLIVEIRA (1981), ou seja, acabou beneficiando uma pequena minoria, como ressalta BURSZTYN (1985:70-71):

“Em tese, esta agência, que drenava 1% do orçamento federal e 5% das rendas dos Estados do Nordeste, deveria ter um papel, limitado à construção de barragens para beneficiar prioritariamente a pecuária (grandes e médios proprietários) e, só marginalmente, os pequenos agricultores. Aliás, as barragens e açudes construídos eram na maioria das vezes privados”.

Nesse sentido, a política de intervenção do estado, no combate às mazelas sociais, fortaleceu o poder dos “donos da terra”. Interessava também para o estado manter essa política, pois assim garantia a fidelidade do poder local.

Ao invés de promover o desenvolvimento da região através de uma política voltada para as potencialidades locais, atendendo as necessidades do mercado nordestino, o que prevaleceu foram interesses dos grandes latifundiários que mantinham controle do poder político local e regional.

---

<sup>43</sup> A estratégia inicial de ação da SUDENE foi fundamentada no Relatório do Grupo de Trabalho para o Desenvolvimento do Nordeste – GTDN, sob a direção de Celso Furtado no final dos anos 50.

Nesse período, o grande projeto nacional era a industrialização do país, período em que se deu a entrada das multinacionais, em busca de territórios favoráveis ricos em matéria-prima e mão-de-obra e, sobretudo novos mercados.

Nessa perspectiva, a SUDENE procurava se vincular à modernidade nacional, ou seja, integrando-se às tendências que dominavam o processo mais geral da industrialização do país (ARAÚJO, 1993).

A partir dos anos de 1960, amparada por incentivos fiscais – Fundo de Investimentos no Nordeste – Finor, as indústrias começam a pontuar a Região Nordeste, tendo também investimentos das grandes empresas estatais, como a Petrobrás e a Vale do Rio Doce. Assim, desenvolveu-se na Bahia o Pólo Petroquímico de Camaçari. Além da implementação de uma nova produção agrícola que passava a ocupar áreas em que se desenvolviam a agricultura tradicional, feijão, milho, mandioca etc. Nesse período iniciava-se a instalação dos pólos de irrigação, aproveitando as potencialidades naturais do Rio São Francisco e do Vale do Rio Açu – RN. Era a fase de inserção da agricultura moderna, (melão, soja, abacaxi, etc), destinando-se à exportação. Acredita-se que era nesse sentido, que OLIVEIRA (1981) se referia ao “arquipélago” de economias regionais que se integraram ao mercado nacional com a quebra das barreiras alfandegárias entre os estados. Com isso, reforçou-se “o estímulo à expansão e modernização da agricultura no país” (ARAÚJO, 1993) com aumento da produtividade.

Para viabilizar a consolidação do mercado interno foi criada infra-estrutura de transporte e comunicação que interligara as regiões: rodovia, ferrovias, aparelhamento dos portos, permitindo a inserção de todas as regiões na produção capitalista. Para SANTOS e SILVEIRA (2002) rompia-se um tempo “natural” em que surgia um novo “mosaico”, marcado pelas novas técnicas, como necessárias ao novo tempo. Esse foi, portanto, o momento em que o território brasileiro começou a se mecanizar.

Os grandes projetos, implantados no país pelos governos militares após 1964, objetivavam o desenvolvimento industrial nacional, porém associados ao capitalismo internacional, exigindo importantes infra-estruturas. Para tanto, o sistema

técnico de maior destaque foi o sistema portuário, uma vez que era o meio de circulação com maior capacidade de volume, sobretudo, “entre o Brasil e o velho mundo”.

A inserção dos sistemas técnicos no Brasil se deu de forma concentrada é o que nos informam SANTOS e SILVEIRA (2002:42) ao se referirem às regiões concentradas, ou seja, aquelas que concentraram o maior número de indústrias e de tecnologias. Nesse contexto, destaca-se São Paulo, que “se tornou uma grande metrópole industrial, onde estavam presentes todos os tipos de fabricação”. Foi, portanto, a partir daí que se desenvolveu em Campinas – SP, um grande centro tecnológico de pesquisas. Posteriormente, com a ampliação dos sistemas técnicos nas demais regiões do país, através da expansão industrial, esses centros tecnológicos desenvolvem-se em outros lugares, como é o caso de Campina Grande – PB, Ilhéus – BA, Limoeiro do Norte – CE.

Não resta dúvida que a SUDENE contribuiu para a região Nordeste mudar suas bases econômicas tradicionais com o objetivo de se inserir no mercado capitalista, bem como na divisão regional do trabalho, quando passa a fazer parte do mercado produtivo do Centro – Sul, ou seja, quando recebe as indústrias advindas dessa região. Ao analisar essa relação desenvolvimentista das regiões do centro sul e do Nordeste, ARAÚJO (1997:9) lembra que

“Quando se compara o desempenho das atividades econômicas do Nordeste com a média nacional, verifica-se que a dinâmica regional tendeu a acompanhar as oscilações cíclicas da produção total do país. Embora as taxas se diferenciem, as tendências são semelhantes”.

Embora as estruturas econômicas e produtivas da região Nordeste e nacional não tenham se dado de forma homogênea é importante lembrar como essas regiões produtivas se inseriram no mercado internacional, bem como se engendrou no mundo capitalista.

#### 1.4. Aspectos políticos e socioeconômicos marcantes nas transformações produtivas do Ceará

**“O Nordeste reviveu, forjou-se para a luta moderna e o Ceará foi a tenda em que se caldeou a nova têmpera. Com a facilidade dos transportes e das comunicações, os produtos se valorizaram e outros vieram integrar o parque de sua exportação” (GIRÃO, 1971).**

O período produtivo citado anteriormente foi o marco para a formação de uma classe social dominante que se manteve no poder até meados dos anos de 1980. É importante mencionar que a aliança política que se formou era muito forte entre os “coronéis” (PARENTE, 2004), os quais mantiveram um quadro econômico baseado na agroexportação. GONDIM (2004:410) referencia essa fase conservadora, destacando algumas características marcantes na época:

“O coronelismo tem como uma das suas principais características a formação de uma rede de relações pessoais e diretas entre pessoas que ocupam posições assimétricas, em termos políticos e econômicos. Tais relações são baseadas na troca de bens e serviços de natureza distinta: o patrão ou chefe político fornece terra, moradia, crédito, emprego, cuidados médicos e proteção, os clientes, em contra partida fornecem mão-de-obra, serviços e votos”.

Era, portanto, esse o quadro político que comandava a estrutura econômica do Ceará, o que perdurou por longas datas. Foi um período de dominação e submissão das camadas menos favorecida que além de sofrerem com os problemas de ordens naturais, como as secas, ainda ficavam a mercê do poder dos donos da terra. Essa fase contribuiu para forjar mais fortemente a política conservadora do Estado do Ceará.

O marco político que norteou as mudanças infra-estruturais econômica do Estado apresenta-se com os três últimos “coronéis” (1962 – 1983) Virgílio Távora,

Adauto Bezerra e César Cals<sup>44</sup>, que se revezaram no poder durante os regimes militares.

Sobre a sucessão desses governos, LIMA (2000) relata os seus planos para a regionalização do Ceará. Foi no governo de Virgílio Távora (1963-1966), “em meados dos anos 60, que o espaço cearense toma um caráter de vetor de expressão para o desenvolvimento local”. Foi criado o Plano de Metas Governamentais – PLAMEG, cujo objetivo maior era promover o desenvolvimento e inserir o Ceará no circuito do capitalismo. Nesse momento projetava-se uma nova etapa econômica para o Ceará, visto que a produção ganhava novas infra-estruturas. “Mudar o perfil econômico do Ceará, assentado em uma agricultura vulnerável às secas, para uma economia predominante industrial, era o sonho obstinado de Virgílio” CARVALHO (2002). Nesse intuito algumas mudanças importantes que serviram de base para o desenvolvimento do Estado foram implantadas: “Inclusão do Estado no programa de eletrificação da CHESF e a defesa de incentivos fiscais para instalação de um programa industrial moderno (...)”.

Voltando-se aos planos e projetos dos governos de Virgílio Távora (1963 – 66 e 1979-83), encontram-se idéias de um programa industrial moderno para o Ceará. Posteriormente, essas idéias são retomadas por uma força política mais jovem, a dos “jovens empresários” nas duas últimas décadas. A ascensão desses empresários no poder político representou um momento de ruptura do poder político que perdurava por muitos anos. Dentre esses empresários que faziam parte de um grupo de liderança jovem do Centro de Indústria do Ceará – CIC, destaca-se Tasso Jereissati, que governou de 1987 – 1990, elegendo um sucessor, Ciro Gomes – 1990 – 1994, retornando ao poder em 1995 – 1998. “É desse processo que nasce uma nova dimensão político-administrativa, em que o espaço é visto como um vetor de desenvolvimento” (LIMA, 2000).

No primeiro mandato, Jereissati fez uma série de mudanças nas secretarias de Estado, sobretudo, extinguindo cargos de base política ligada aos “coronéis”. No segundo período 1995-1998, Jereissati retoma seu projeto de

---

<sup>44</sup> PARENTE, ARRUDA, (2002), GONDIM, (1998, 2004), CARVALHO, (2002).

mudanças, priorizando projetos destinados à implantação de infra-estruturais<sup>45</sup>. De acordo com o discurso oficial, esses projetos, como aponta BONFIM (2002), “ajudariam a definir os rumos e perspectivas do Ceará no século XXI, portanto incorporando uma idéia de planejamento estratégico de longo prazo”, voltando-se basicamente aos seguintes setores: economia rural, interiorização do desenvolvimento industrial, Complexo Industrial e Portuário com a construção de um porto, uma siderúrgica junto a instalação de um pólo metal-mecânico, uma refinaria, base para um pólo petroquímico.

Esse era, portanto, o cenário projetado para o Ceará nos anos 90, em que o território começa a se inserir no caminho do capital internacional, uma vez que se abriam espaços para agregar grandes indústrias. Assim, começam a se conjugar os sistemas de objetos e os sistemas de ações construindo e reconstruindo novas técnicas de trabalho e abrindo possibilidades para um novo caminho da base produtiva. De acordo com LIMA (1999:84) “essa nova instrumentalização do espaço se resalta como um importante vetor para a recriação de uma outra geografia que se instala com os símbolos da modernidade atual”.

É, portanto, nesse novo período produtivo, em que se estabelece um novo uso do território, o que confirma a abordagem teórica de SANTOS e SILVEIRA (2002:20) quando indicam a necessidade de fazer uma periodização, “pois os usos são diferentes nos diversos momentos históricos”. Como referiu-se anteriormente, no final do terceiro capítulo sintetizar-se-á a periodização da realidade do Ceará.

Essas mudanças são constantes, uma vez que as relações sociais promovem as mesmas, partindo do principio de que “o território usado são objetos e ações, sinônimo de espaço humano, espaço habitado”, SANTOS (2002:16). Assim, procurar-se-á mostrar como têm se processado as ações no território cearense através desse contexto histórico evolutivo.

---

<sup>45</sup> Esses projetos de infra-estruturas vinham sendo discutidos de forma nacional nos anos de 1990, uma vez que o país passava por um ambiente econômico de mudanças advindas das transformações mundiais. Assim, buscava-se promover uma “política de abertura comercial, priorização à integração competitiva, reformas profundas na ação do estado e implementação de programas de estabilização”, ARAÚJO, (1997). Nessa perspectiva, o Nordeste segue o país, em que pode-se tomar como exemplo o Estado do Ceará.

## CAPÍTULO 2. A GEOGRAFIA PORTUÁRIA MUNDIAL: PORTOS, CIDADES E TERRITÓRIOS

**“Os portos como sistemas, como centros ou pólos de atração, como áreas que podem explicar a importância de certas regiões e mesmo a existência dinâmica de concentrações urbanas, têm uma história e constituem capítulos de geografia e de sociologia que estão na ordem do dia para os estudos universitários ou não” (Ferreira Reis. In: Penteado, 1973).**

Nos últimos anos, os geógrafos vêm se preocupando com a questão portuária, por se tratar de um objeto complexo, que provoca notáveis fenômenos espaciais: dinâmica da ocupação do solo, o intercâmbio de mercadorias entre os territórios produtivos, o surgimento de áreas especializadas e de apoio logístico, a concentração e expansão de inovações etc. Esse fenômeno evolui de acordo com cada período histórico, trazendo implicações econômicas e sócio – espaciais, em especial, para as cidades portuárias e para a sua hinterlândia<sup>46</sup>.

As infra-estruturas portuárias variam em cada momento, em função das condições técnicas e produtivas que se estabelecem, de acordo com os sistemas de objetos e os sistemas de ações que se conjugam em diferentes momentos. Nessa perspectiva, procurou-se ler essa história em ARAÚJO FILHO, 1969, 1974, WEIGEND, 1970, PENTEADO, 1973, VARGAS, 1994 e SILVA & COCCO, 1999, que dar uma compreensão da importância e da evolução desses objetos ao longo da história. Para isso, procurou-se trabalhar com a idéia de periodização (SANTOS, 1997 a) que deu norteamento de uma perspectiva metodológica.

---

<sup>46</sup> Na concepção de WEIGEND, trata-se de um espaço organizado e desenvolvido, que é ligado a um porto por meio de vias de transporte, e que recebe ou embarca mercadorias através desse porto “(1970:8).

No intuito de aprofundar o estudo atinente ao sistema portuário, julgou-se importante conhecer idéias referentes a essa temática. Para tanto, a pesquisa bibliográfica proporcionou esse encontro, em que foi possível entender o que são essas infra-estruturas e o que elas representam em cada fase produtiva.

Ao ser realizada uma revisão da literatura, deparou-se com um leque de informações que vêm sendo levantadas por diversos autores em períodos distintos. WEIGEND (1970) referencia alguns elementos básicos na geografia portuária – porto, transporte, carga, hinterlândia, área ultramarina e espaços marítimos –, como “mais um passo na formulação de princípios gerais mais definitivos na geografia dos portos” (p. 3). No entanto, estudar-se somente esses aspectos, o aprendizado ganha um caráter técnico, pois um porto não é só um elemento técnico. Assim, o autor chama a atenção para o fato de que o porto não deve ser estudado de forma isolada, é preciso compreender o conjunto de elementos que complementam a dinâmica desse objeto. Os elementos fundamentais para essa análise estão relacionados ao processo produtivo, ordem político, sócio econômica. Essa questão é histórica, pois:

“Antes da construção de ferrovias e estradas de rodagem adequadas, o transporte terrestre era lento e difícil, de modo que um porto de mar, localizado o mais interiormente possível era, ao mesmo tempo, uma capital regional que, não somente provia o transporte marítimo terrestre, mas, possivelmente, exercia também funções políticas, econômicas e sociais” (WEIGEND, 1970:4).

Procurou-se referenciar essa abordagem à medida que se entendeu o porto como um elemento intrinsecamente ligado a todo o processo de transição da produção desde o período pós-guerra a fase atual.

GEORGE (1970) aborda a questão portuária ao tratar dos transportes marítimos. Para ele, a reestruturação dos portos vai acontecer a partir do crescimento do volume das mercadorias. Nessa perspectiva, o autor compreende o porto como “o local de trânsito entre a navegação marítima e os transportes continentais” (p. 316). Ressalta, ainda, três series de condições importantes para a vitalidade de um porto: as condições políticas, as condições naturais e as condições de aparelhamento ou condições técnicas. Nessa perspectiva, DERRUAU, em 1973,

insere em suas preocupações, continuo processo das mudanças tecnológicas, correlacionadas com a dinâmica das atividades econômicas.

Mais recentemente, CONESA (1997) mostra a preocupação dos geógrafos ao procurar entender o porto e suas diversas implicações, em especial na cidade portuária. Agenda esse autor o tema urbano, onde, é a cidade o lócus básico de serviços e atividades necessárias à dinâmica dos espaços portuários.

No Brasil, os estudos dos portos estiveram ligados ao desenvolvimento econômico do país, sobretudo nas regiões mais produtivas. Por exemplo, a região sudeste, que teve o Porto de Santos como um grande intermediador nas exportações do café, tornando-se o “porto do café” em 1854, período de grande expansão da cultura cafeeira.

Esse momento do café é estudado por ARÁUJO FILHO (1969), ao fazer uma análise do porto que detinha a maior movimentação no país na exportação do produto - Porto de Santos. Nesse trabalho, o autor demonstra uma preocupação, em relação a metodologia para tratar a temática. Assim, ele começa fazendo um levantamento do assunto, procurando um caminho a seguir. Então segue as idéias de Pierre George, dizendo que “o geógrafo deve prosseguir os estudos do historiador, aplicando métodos que lhe são próprios” (ARÁUJO FILHO, 1969: 02). Nesse sentido, na história estariam as explicações para entender o presente, ou seja, compreender o momento atual do seu objeto de estudo.

Dado o período de desenvolvimento do estudo do Porto de Santos, ARÁUJO FILHO (1969), lembra que “a bibliografia geográfica especializada é sensivelmente pobre”. Isso leva o autor a estudar posteriormente o Porto de Vitória (1974), que também tinha o café como principal produto de exportação, não só “de grande parte do território do Estado como de uma área de Minas Gerais, no vale do Rio Doce” (p.10).

O Porto de Vitória é abordado nos seguintes aspectos: o auge do café, bem como do seu declínio no mercado o que deu lugar ao outros produtos, principalmente de origem mineral, “tendo a frente o minério de ferro” (p. 10), produto que impulsionou grandes transformações no porto, como lembra o autor, “Os minérios, particularmente o de ferro, criaram uma longínqua retroárea, uma nova força de expansão para o velho porto, ligando-se ao mesmo por uma das melhores ferrovias do país, a Vitória a Minas (...)” (p. 10).

Outro autor que também se dedicou à geografia portuária, foi PENTEADO (1973), estudando o Sistema Portuário de Belém. O mesmo mostra, como esse porto vai se transformando, para atender os produtos que se desenvolviam na Amazônia, bem como sua importância para a população de Belém que vivia ligada ao porto. Outro fato que vai caracterizar a dinâmica do referido porto é o ciclo da borracha. Com essa nova perspectiva, o governo amplia as instalações portuárias, a fim de comercializar esse novo produto que abria “novas perspectivas para o comércio de Belém” (p. 60).

A questão portuária leva a entender e explicar “momentos históricos e projeções políticas, econômicas, sociais e culturais” (FERREIRA REIS, 1973), o que em tempos pretéritos era explicado através dos estudos das cidades. De acordo com FERREIRA REIS (1973), atualmente, através do estudo dos portos, pode-se entender a correlação dessas variáveis.

Tomando-se como referência esses autores, percebe-se como se desenvolvem as histórias portuárias de determinadas regiões. Em todas elas, o porto está sempre atrelado com a atividade produtiva. À medida que essa atividade se desenvolve, os portos tendem a se especializar, a fim de absorver os fluxos e ao mesmo tempo possibilitar a inserção de fixos nos lugares. Para esse entendimento, precisa-se analisar como se deram a sucessão desses objetos ao longo da história.

## 2.1. Transporte marítimo e comércio internacional

Em face das transformações que vêm ocorrendo no quadro da organização produtiva<sup>47</sup> desde o pós – segunda guerra, em que há uma descentralização da produção no mundo, em consequência uma maior dinâmica no comércio internacional, os transportes marítimos adquirem um destaque importante, uma vez que congregam fluxos (“de peças, componentes e semimanufaturados que circulam até as unidades de montagem final”), (MONIÉ, 2004) de todas as escalas geográficas. Os portos, nesse contexto, desempenham um papel significativo, pois conseguem receber um diversificado volume de mercadorias e transportá-las para o mundo.

A razão de se estudar um porto na atualidade se traduz por diversos motivos: um deles é compreender as interfaces que esses objetos proporcionam em diferentes escalas, local, regional, nacional e global, uma vez que o porto “não é um fato que apresenta em si toda sua qualidade” (ARAÚJO FILHO, 1974: 16), é preciso entendê-lo num contexto maior que sua hinterlândia, ou seja, verificar como o porto se insere no contexto produtivo, e de que forma contribui para o desenvolvimento regional.

Esse fato geográfico é trabalhado por ARAÚJO FILHO (1974:16), ao destacar a hinterlândia portuária, como um fator intrinsecamente ligado à dinâmica do porto. Em outras palavras, o autor informa que:

“Sendo a Hinterlândia o móvel dinâmico de um porto, este acaba sendo um instrumento de compreensão da situação regional, principalmente quando a ele se associa um fenômeno urbano de certa qualidade organizadora (...)”.

---

<sup>47</sup> Para MONIÉ (2004), “o processo de reestruturação produtiva em curso se traduz, então, por um fenômeno de dispersão geográfica das atividades de produção material e pela consequente emergência de novos espaços industriais em escala nacional (“ilhas de modernidade” no Nordeste do Brasil, fronteira do México com os Estados Unidos etc) ou internacional (Tigres asiáticos, China, Indonésia, Viet – Nam, Tunísia etc)”.

No entanto, o porto não pode ser considerado por si só, pois ele ultrapassa a noção de elemento técnico, sendo também o produto de interações locais, regionais, nacionais e internacionais que se estruturam de forma diferenciada no tempo e no espaço e, sobretudo, questionam a possibilidade da relação entre o objeto técnico e a cidade de participar de estratégias de desenvolvimento do território urbano ou regional. Por isso, uma corrente de pesquisadores enfatiza, há alguns anos, a necessidade de pensar o simples estudo das relações do porto com suas *hinterlândias* marítima e terrestre para pensar de que maneira uma plataforma portuária pode contribuir ao desenvolvimento sócio-econômico no âmbito de um novo contexto produtivo (COCCO e SILVA, 1999, MONIÉ e SILVA, 2003).

As chamadas cidades portuárias, que encontram hoje essencialmente na Europa do Norte (Antuérpia, Hamburgo, Barcelona etc) e na Ásia (Hong Kong) ilustram as possibilidades abertas pela globalização às aglomerações capazes de mobilizar suas competências territoriais, em particular seus serviços de apoio a produção e logísticos, para agregar valor aos fluxos do comércio internacional nos pontos de conexão dos vetores regionais e intercontinentais de circulação.

É, portanto, nessa perspectiva que o estudo dos portos tem atraído a atenção dos pesquisadores, especialmente da geografia e da economia. É o que informam STARR e SLACK (1999:199), ao mostrarem o impacto da atividade portuária na economia. Assim, “as contribuições diretas do porto sobre o desenvolvimento econômico, têm sido um desafio para um grande número de economistas, cujas análises partiram de numerosos estudos sobre o impacto da atividade portuária na economia”, lembrando ainda que “em várias partes do mundo, o desenvolvimento do porto tem sido um elemento essencial e estratégico para o desenvolvimento econômico” (p.195). Daí a importância de se compreender o porto no contexto do mundo atual, ou seja, qual a razão dessas infra-estruturas na atual fase produtiva em que a produção encontra-se difusa no mundo.

Para GILBERTONI (1999: 2-3), os portos são tidos como agentes econômicos em dois sentidos: “Eles geram o fluxo de produtos, e a presença destes nos mercados (...)”. Nessa perspectiva pode-se pensar o porto como porta de entrada e saída (STARR e SLACK, 1999). Como pensar o porto diante dessa situação? Se reportando ao período da formação econômica do Brasil, o porto era a principal porta de saída das riquezas, já para os países europeus, sobretudo para a Metrópole, os portos eram a principal porta de entrada de mercadorias. Isso vem perpassando ao longo dos séculos. Por isso, precisa-se pensar o porto levando em consideração as fases de acumulação recente.

A nova forma de acumulação capitalista, com o maior controle do trabalho e o aumento da mais-valia, vem exigindo uma maior organização nos fluxos de mercadorias. Em decorrência, os portos estão se reestruturando, com o intuito de se tornarem um equipamento de tráfego rápido para atender o crescente fluxo, e encaminhar aos mais diversos mercados produtores e consumidores. É o que diz BAUDOUIN (1999: 30), em outras palavras:

“Essa aceleração da produtividade da divisão internacional do trabalho é favorável aos portos, pois o transporte demultiplica-se. A intensificação fenomenal da circulação das mercadorias favorece-lhes diretamente, pois ela não se limita aos bens necessários a este ou aquele mercado nacional, mas concerne, doravante, a múltiplas frações dos processos de produção deslocalizados pelo mundo afora”.

Nessa percepção, o autor se reporta ao período pós – fordista em que a produção descentraliza-se da grande fábrica, passando a ocupar novos espaços geográficos. Com efeito, presencia-se uma fragmentação da produção, ocupando os mais variados lugares do mundo, bem identificado por SANTOS (1997c) como circuitos espaciais da produção. Essa produção é resultante de um novo paradigma, baseado na evolução técnico-científica que vem se espacializando no decorrer dos tempos.

O estado do Ceará se firma, rapidamente como um palco privilegiado para políticas públicas que usam a tecnificação de seu território, no intuito de diversificar e modernizar sua economia para se inserir de forma mais competitiva no mercado

mundial. Com isso, presencia-se uma competição entre os territórios, acelerada pela globalização, como relata MONIÉ (2003: 57): “a globalização reativa a competição entre os territórios para a captação de fluxos de bens, capitais e informação que circulam em volumes cada vez maiores no espaço econômico mundial”. Esse fenômeno da atualidade força as competências territoriais a buscar investimentos para ativar os setores produtivos e integrar-se ao mundo globalizado.

A competição que cerca a vida no capitalismo impõe que se aproveite a possibilidade de menor custo de produção de cada lugar. Como nenhum lugar é dotado de todas as condições a esse mister, o sistema produtivo, fragmenta a linha de produção pelo mundo, criando redes, intercâmbios com fluxos cada vez mais velozes. O porto é um dos importantes “nós” dessa rede, o que lhe exige aperfeiçoamento qualitativo e quantitativo, ou seja, capacidade de fluidez e de extensão.

Essa competição vai se acirrando conforme a capacidade técnica que cada porto possui. As inovações tecnológicas destinadas ao setor portuário vêm destacando alguns portos nesse novo circuito competitivo, tornando os portos tradicionais obsoletos, ou pelo menos procuram se modernizar frente a essa nova dinâmica. Nesse sentido, os portos tendem a se reestruturar, adquirindo infra-estruturas diversas para acompanhar essa tendência inovante. Como exemplo, cita-se o antigo Porto de Fortaleza que vem modernizando sua infra-estrutura operacional, uma vez que precisa competir com o Porto do Pecém, cuja infra-estrutura apresenta o que há de mais moderno em tecnologia portuária, como se vê mais à frente.

A partir de 1975, grandes mudanças foram implementadas na tecnologia portuária. A utilização do contêiner<sup>48</sup> foi uma delas. Este equipamento facilitou o armazenamento das mercadorias no navio, ao invés de sacos e tonéis, o que causava atraso no embarque e desembarque, uma vez que essas antigas

---

<sup>48</sup> “É um recipiente construído de material resistente, destinado a propiciar o transporte de mercadorias com segurança, inviolabilidade e rapidez, dotado de dispositivo de segurança aduaneira e deve atender às condições técnicas e de segurança previstas pela legislação nacional e pelas convenções internacionais ratificadas pelo Brasil”. Esta é a definição dada pelo Artigo 4º do Decreto nº 80.145 de agosto de 1997. (site: <http://www.novomilenio.inf.br/porto/contei03.htm>, acessado em 09/07/2004).

embalagens ficavam soltas nos pátios, organizadas somente quando o navio aportava.

Os primeiros contêineres foram desenvolvidos pelo exército americano no ano de 1950, denominados inicialmente de Conex ou Container Express Service, nas medidas 6X6X8 pés. Posteriormente, foi sendo aperfeiçoado e ganhando as dimensões compatíveis com os transportes – caminhões, navios etc.

Essa nova modalização de embalagem tornou-se universal na navegação, facilitando o escoamento dos diversos fluxos entre os continentes. Para o responsável científico do projeto<sup>49</sup> “a *conteurisation* é às vezes (...) um símbolo de uniformização do sistema-mundo pela rápida difusão dos seus padrões e dos seus modos de organização logística<sup>50</sup>”.

Para tornar possível a difusão desses equipamentos, surgem os navios de grande porte, os porta – contêineres. Para receber esses navios, os portos precisam se reestruturar<sup>51</sup>, dispendo de tecnologia compatível com esses transportes, uma vez que os armadores vão preferir os portos que oferecem essas condições. Isso muitas vezes torna os portos tradicionais obsoletos, frente a essa modernização. É o que se pode observar no exemplo de COCCO, et al, (2001: 50), ao se referir às exigências dos armadores: “Isso determina uma situação de clara subornização dos portos às diretrizes dos maiores armadores de contêineres do mundo, como a Sea-Land Services Inc. e a Maersk Inc. Estes procuram portos adequados às novas exigências”. Para exemplificar essa realidade mundial, existem mais de 116 navios com mais de 8 mil TEU’S<sup>52</sup> para serem construídos, porém eles não virão ao Brasil por falta de infra-estrutura<sup>53</sup>.

---

<sup>49</sup> La conteneurisation dans le fuseau méridien atlantique: logiques d’enclaves ou logiques de développement territorial?

<sup>50</sup> Texto original: “la *conteurisation* est à la fois (...) un symbole de l’uniformisation du système-monde par la rapide diffusion de ses standards et de ses modes d’organisation logistique” (JACQUES, Guillaume, 2003).

<sup>51</sup> Para realizar a operação de contêineres, os portos precisam de equipamentos específicos, guindastes elétricos, empilhadeiras mecânicas etc.

<sup>52</sup> “Unidade equivalente a um contêiner de 20 pés utilizado para contabilizar a capacidade dos navios e dos terminais portuários especializados” (SEASSARO, 1999).

<sup>53</sup> Informação adquirida na palestra, “logística portuária na exportação”, proferida por um representante da empresa Maersk, Dr. André Stein. (durante a semana em que se realizou o FRUTAL em Fortaleza, 14/09/2004).

Com a inserção dos contêineres no mercado, os portos e as empresas navais foram forçados a inovar seus equipamentos de infra-estrutura, “uma vez que a crescente containerização das mercadorias e o aprimoramento das técnicas de movimentação dos mesmos, alimentam a transformação das empresas de navegação” (COCCO, et al, 2001: 49-50).

Os contêineres são construídos em função das mercadorias que deverão transportar, existem mais de 20 tipos de contêineres. Um exemplo é o refrigerado, transportando frutas frescas, flores etc. Esse contêiner possui um gerador que mantém a mercadoria constantemente em baixa temperatura. Com esse tipo de inovação, o mercado fica cada vez mais exigente e a qualidade passa a ser prioridade.

Em decorrência da mudança do perfil das cargas, o contêiner passou a ser uma exigência dos exportadores. Esse equipamento, porém, não tem acompanhado o crescente fluxo das exportações. Este é o caso do Brasil que aumentou a produção para exportação, mas não dispõe de contêiner suficiente para movimentar as mercadorias. Além da falta de contêineres, o reduzido número de navios nacionais não contribui nesse sentido. Com apenas 2% dos armadores nacionais, o Brasil é obrigado a pagar frete de navios para ter seus produtos exportados. Atualmente, o país conta com 120 navios, tendo que alugar mais 180 estrangeiros, mesmo assim não suprem a necessidade (Revista Veja, nº 37, 07 de julho de 2004).

Isso gera um prejuízo para o país, uma vez que as mercadorias ficam encalhadas no cais à espera de navios e contêineres. Isso mostra que as importações não têm crescido no mesmo ritmo que as exportações, pois saem mais contêineres do que entram. Nesse sentido, não é viável que o contêiner volte vazio, pois isso implica prejuízo para as empresas. Atualmente o déficit é de 60% dessas caixas, fazendo as mercadorias esperarem até dois meses para ser embarcadas. A geração do contêiner elevou a produtividade de cargas e descargas, reduzindo o tempo de estadia, ou seja, evitando que o navio permaneça muito tempo no porto.

Por outro lado, o surgimento do contêiner provocou desemprego nos terminais, uma vez que a mão-de-obra foi substituída pela mecanização, ou seja, “novos equipamentos – contêineres, guindastes especializados, armazéns, cais, berços etc” (ARROYO: 430). Nesse sentido, a autora acrescenta como o uso do contêiner interferiu para a redução do trabalho manual nos portos.

“(…) a introdução do contêiner permitiu a implementação de operação mecanizada e repetitiva, em vez dos procedimentos diferenciados que ocorriam anteriormente (movimentação de sacos, fardos, caixas, tambores, etc.), a necessidade de mão-de-obra reduziu-se em ritmo constante, já que certas operações requerem participação mínima de trabalho manual (em alguns casos a utilização de trabalhadores por turno passou de catorze a quatro homens, com a substituição de estivadores e pessoal de terra por uma pequena equipe)”.

Isso demonstra como a técnica se apropria dos espaços produtivos, provocando mudanças nas relações de trabalho e na regulação do uso do território. Enquanto desaparecem ocupações em certos setores, outras emergem, nem sempre compensando a mesma proporção do desemprego. Junto a essas mudanças técnicas, “diferentes processos de ordem política foram acontecendo ao longo da década de 1990, produzindo alterações na regulação do território” (ARROYO, 2003: 430).

Nessa perspectiva, DEECKE e LAPPLE (1999: 110), demonstram como as inovações técnicas eliminam determinadas práticas e transformam o cotidiano das pessoas, impondo novos costumes.

“Devido à containerização, e a integração associada das cadeias de transportes, a produtividade do trabalho no porto não só tem crescido significativamente, como também algumas atividades tradicionais foram eliminadas ou repassadas para os armadores ou para localizações de recipientes. As mudanças funcionais que estão acontecendo devido à containerização das cargas caminham juntas, evidentemente, a erosão de determinadas funções tradicionais dos portos”.

Com efeito, as inovações técnicas ao mesmo tempo em que facilitam no auxílio de determinadas tarefas, elas são excludentes, como bem tratam os autores acima.

Os territórios que se inserem nesse processo passam por transformações significativas em seus diversos setores – econômico, político e social, a fim de atender as exigências estabelecidas pelo mercado mundial. Dessa forma, os territórios vão agregando modernos objetos técnicos, dinamizando a produção. Para BAUDOUIN (2003:26), essas transformações têm algumas implicações:

“Colocam em cena atores oriundos do mundo industrial e da mundialização, cujos objetivos e estratégias são divergentes e freqüentemente antagônicos. Esse fenômeno nos convida a analisar os lugares do antigo e do novo paradigma, onde esses atores coexistem e se enfrentam”.

É, portanto, baseado nessa abordagem que se fundamenta o trabalho, uma vez que nele apresenta-se como os sistemas de ações e os sistemas de objetos foram se modificando ao longo dos anos no território cearense e em decorrência como se estrutura o novo paradigma da produção.

Outro fator marcante foi a desconcentração da produção fordista a partir dos anos 1970 que levou a grande indústria a fragmentar-se, ou seja, procurando instalar-se em lugares estratégicos. Junto a isso, “o trabalho organizado teve de assumir novos papéis e funções relativos ao desempenho nos mercados de trabalho e nos processos de produção” (HARVEY, 1992: 125), caracterizando o modo de produção flexível. Os portos estão associados a este processo à medida que possibilitam a circulação da mesma. Nesse sentido, SILVA e COCCO (1999: 12) concordam com HARVEY, referindo-se aos portos em geral e em particular aos portos brasileiros, ao afirmarem que,

Os portos “(...) devem conectar, entre si e com os mercados, bases produtivas que não se caracterizam mais pelas grandes concentrações industriais (chamadas de “fordistas”), mas por sistemas produtivos organizados em redes (as indústrias flexíveis, definidas também como “pós-fordistas”).”

Essas mudanças começam a ocorrer à medida que as inovações, organizacionais e tecnológicas, foram inseridas nos diferentes ambientes sociais e produtivos e na própria natureza, dando nova feição ao espaço geográfico, afeiçoando-o como meio técnico-científico informacional. Essas novas condições, proporcionam maiores resultados, capazes de atender as exigências do mercado,

que se torna cada vez mais seletivo à medida que os meios de produção se renovam a cada dia. Isso leva a compreender, a forte interação entre o território produtivo e o sistema portuário. Com efeito, presencia-se uma nova redefinição do território, uma vez que emergem novas formas, assumindo determinadas funções, frente às exigências impostas pelos processos impulsionados pela estrutura do mercado global, signo da atual época.

A acumulação intensiva do capital na atualidade é marcada por uma dispersão cada vez mais forte da produção, à medida que se presencia “(...) mais peças separadas, partes fracionadas de mercadorias sempre mais numerosas, que circulam para serem agrupadas de diversas maneiras, em diversos locais, em função de mercados diversos” (BAUDOUIN, 1999: 30). Essa dispersão da produção é um fator marcante da evolução técnica que, através das redes espalhadas no mundo globalizado, permite uma maior comunicação, seja através da técnica informacional – fax, telex, internet e satélites –, ou dos sistemas de transportes – rodovias, ferrovias etc. Em “A Natureza do Espaço” SANTOS (1997:221) ratifica essa observação:

“O alargamento dos contextos possibilitado pela eficácia das redes torna também possível aquilo que Marx previa quanto ao uso do território: a diminuição da arena da produção e o alargamento de sua área. Os progressos técnicos e científicos permitem produzir muito mais utilizando uma porção menor de espaço, graças aos enormes ganhos de produtividade. Esses mesmos progressos, que incluem as telecomunicações, permitem um intercâmbio ainda mais eficaz sobre áreas mais vastas”.

Os portos estão inseridos nesse novo cenário produtivo, à medida que, através dos transportes marítimos, permitem interligar os mais variados lugares quando possibilitam a circulação dessas peças, fazendo-as chegar ao centro de produção final. É importante entender o porto como uma conexão entre o lugar-como *locus* de uma parte da produção – e o mundo. COLLIN (1999: 39) revela essa realidade ao afirmar que, “os portos são os lugares centrais dessa conexão com a troca internacional, permitindo que cada país introduza, não apenas mercadorias, mas, igualmente e, sobretudo, as mais-valias resultantes da passagem das mesmas por essa conexão”. No entanto, “um porto não é um ponto final ou inicial apenas no

que se refere ao trânsito de mercadorias, ele é um ponto em uma rede e é assim que tem de ser compreendido” (CRUZ, 2004).

Com essa funcionalidade, os portos assumem um caráter de infraestrutura com uma extensão universal. É nessa dimensão que o porto serve como o objeto que possibilita a realidade do mundo da produção atual. Como bem explica SANTOS (1997b: 65): “nas condições da economia atual, é praticamente inexistente um lugar em que toda a produção local seja localmente consumida ou, vice-versa, em que todo o consumo local é provido por uma produção local”.

Pode-se apresentar um exemplo mais concreto referente ao que diz o autor, tratando-se de uma indústria siderúrgica que está sendo projetada para aportar no Estado do Ceará. (esse assunto será detalhado mais adiante). Os investidores são os grupos DANIELLI – Italiano, DONGKUK – Coreano e a Vale do Rio Doce – Brasileira. O principal participante é a DONGKUK – uma das maiores produtoras de placa de aço do mundo, para onde será destinada a produção de 1 milhão de placas de aço que será exportada pelo Complexo Industrial – Portuário do Pecém – CIPP, que apresenta toda infra-estrutura, possibilitando o atendimento da referida empresa (OP, 27/03/2004).

A nova ordem mundial vinculada à modernização<sup>54</sup>, acelerada pelo sistema capitalista vigente, força os territórios a se inserirem num processo dinâmico de produção. Isso se faz através da implantação de equipamentos e de infraestrutura, agregando às inovações tecnológicas, características do atual período da produção, tornando os territórios competitivos, com a inovação das formas de trabalho e maior fluidez de mercadorias.

O processo de estruturação produtiva vem se intensificando, sobretudo no segundo pós-guerra, em que a ampliação da produção, com o auxílio das inovações tecnológicas vem agregando novos espaços a fim de atender a dinâmica do sistema

---

<sup>54</sup>SOJA (1993: 37) chama atenção ao referir-se à modernização como “um processo contínuo de reestruturação societária, periodicamente acelerado para produzir uma recomposição significativa do espaço-tempo-ser em suas formas concretas, uma mudança da natureza e da experiência da modernidade que decorre, primordialmente, da dinâmica histórica e geográfica dos modos de produção”.

capitalista. Nesse sentido, estabelece-se um modelo adequado à intensificação do controle do trabalho e do aumento da mais-valia. Dessa forma, foram criadas algumas facilidades a fim de organizar a produção.

Dentre essas facilidades, pode-se citar o surgimento das agências especializadas em realizar o contrato dos transportes. Antes, o cliente era quem fazia todo o deslocamento das mercadorias, ou seja, procuravam as empresas exportadoras para embarcar seus produtos. Atualmente, o empresário não precisa ficar procurando mercados para vender seus produtos, uma vez que as agências se encarregam de organizar a logística, viabilizando todo o processo alfandegado. Esse tipo de organização distributiva se faz com portos secos, outro tipo de inovações favorável aos portos.

A quantidade de recintos alfandegados, ou Portos Secos tem aumentado à medida que o volume de produtos destinados à exportação vem se intensificando. Com efeito, as Estações Aduaneiras do Interior (EADIs), ou “Portos Secos” como são conhecidas, merecem ser lembrados, uma vez que atuam como um entreposto de transito de mercadorias, tanto para importação como para exportação, entre as empresas e os portos navegáveis.

Esse mecanismo é um depósito alfandegado localizado na zona secundária (fora do porto organizado), geralmente no interior. A EADI armazena a mercadoria do importador pelo período que este desejar, em regime de suspensão de impostos, podendo fazer a racionalização fracionada. Ou seja, quem investe em Porto Seco, visa movimentar carga de importação (SILVA, 2004). As EADIs são lugares com a função de realizar todo o desembarque de mercadorias importadas e daquelas que seguem para exportação.

O porto seco é instalado, preferencialmente, adjacente às regiões produtoras e consumidoras, como observa ARROYO (2003: 435). “Os portos secos estão localizados em pontos estratégicos, geralmente próximos de grandes centros produtores ou dos portos e aeroportos”. Como exemplos, tem-se a EADI Curitiba, localizada próxima as empresas Siemens e a Volvo e a EADI Nova Iguaçu – RJ,

encontra-se a cinquenta quilômetros do Porto de Sepetiba e a quinze quilômetros do aeroporto Internacional Antônio Carlos Jobim, conforme nos indica a autora.

De acordo com uma pesquisa que está sendo desenvolvida sobre a distribuição das EADIs no território brasileiro<sup>55</sup>, consta em dados atualizados pela Associação Brasileira das Empresas Operadoras de Regimes Aduaneiros – ABEPRA, que se encontram em funcionamento no território brasileiro 63 Estações Aduaneiras do Interior. Conforme a pesquisa, a distribuição dessas estações no território nacional se dá de forma desigual, concentrando-se nos estados do sul sudeste e o Distrito Federal. Essas áreas concentram um total de 55 EADIs, correspondendo 87% dos recintos em atividades no Brasil. O estado de São Paulo concentra 28 EADIs. Além de São Paulo, os portos secos também estão espalhados em Manaus, Belém, Recife, Salvador, Cuiabá, Corumbá – MS e Anápolis – GO.

No porto seco são também realizados todos os serviços aduaneiros a cargo da Secretária da Receita Federal, inclusive os de processamento de despacho aduaneiro de importação e de exportação (conferência e desembaraço aduaneiros), permitindo, assim, a interiorização desses serviços no país.

Essas novas “reengenharias” vão surgindo nos territórios à medida que a produção exige que se crie mecanismo capaz de fazer circular os fluxos produzidos. Nesse sentido, ARROYO (2003) remete a uma preocupação quanto ao uso do território apropriado pelo capital.

“O exemplo das EADIs talvez nos autorize a pensar o território como norma. São as novas virtualidades atribuídas a esses lugares que promovem a chegada de novos agentes, condicionados por sua vez a agir de uma forma predeterminada”.

As novas modalidades aduaneiras são criadas conforme as modalidades de serviços, destinados à importação e exportação – portos, aeroportos e tudo aquilo que interessa fiscalizar.

---

<sup>55</sup> Ver o trabalho de Lucas Ferreira Rosa Penha e Ricardo A. Castillo (IG – Unicamp) “Interiorização das Aduaneiras e competitividade territorial no Brasil: Tipologia e topologia das Estações Aduaneiras do Interior, publicado nos Anais (CD ROM) do VI Congresso Brasileiro de Geógrafos, Goiânia, 2004.

Os entrepostos aduaneiros não são formas recentes, datam da década de 1970, posteriormente foram transformados em EADIs. Esses mecanismos atendiam principalmente aos interesses de empresas com grande movimentação de carga. Os principais usuários eram as *trading companies*, que tinham benefícios fiscais na utilização do sistema.

Esse fato só se reverteu a partir dos anos 90, com a abertura das economias, possibilitando os pequenos e médios exportadores procurarem os portos secos para consolidar cargas e reduzir seus custos de exportação, uma vez que para os pequenos produtores não era viável utilizar os serviços dos grandes portos, pois com o pouco volume de carga, bancar os custos de um caminhão ou de um contêiner incompleto tornava-se muito caro. Confirmando essa idéia, PENHA (1994) compreende que as EADIs denunciam o processo econômico brasileiro de abertura dos mercados, típico da fase contemporânea do capitalismo mundial.

As EADIs se constituem como mecanismos facilitadores para a movimentação dos fluxos, pois a região produtiva que apresenta um porto seco, a produção vai circular com mais facilidade, evitando burocracias na hora do embarque via porto marítimo, uma vez que essas mercadorias passando pelo porto seco, quando chegarem para o embarque estarão livres de fiscalização.

Para isso, o porto seco também precisa está bem equipado, possuir infraestrutura compatível com as exigências da circulação atual. Uma EADI tanto possui ligação com a região local bem como outras regiões. Um exemplo é a Estação Intermodal do porto seco Coslada em Madri<sup>56</sup>. Trata-se de um porto seco que concentra empresas de serviços logísticos nacionais e internacionais que se ligam com os principais portos espanhóis: Algeciras, Barcelona, Valencia e Bilbao. É uma plataforma logística de primeiro nível no contexto europeu dentro da rede transeuropeia de transportes combinados.

Essa EADI se configura como uma peça intermodal em uma área logística com excelentes condições econômicas, geográficas, de instalações e infra-estrutura,

---

<sup>56</sup> Informação extraída do site: [www.apba.com/futuro/coslada.htm](http://www.apba.com/futuro/coslada.htm). (acessado em 26/10/2004).

o que permite o Coslada ser um ponto estratégico entre destinos terrestres espanhóis e estrangeiros.

Na atualidade essas formas são estratégias importantes, visto o grau de exigência dos mercados produtores e consumidores, ou seja, a produção é realizada dentro de um padrão exigida pelos consumidores, mas para que ela chegue até o destino final é preciso agilidade e eficiência nos meios de circulação: portos, aeroportos, ferrovias, rodovias etc. Isso deve ao fato das empresas encontrar-se difusas no mundo e suas organizações produtivas estarem cada vez mais inseridas num sistema de fluxos que exige fácil proximidade com os corredores de transporte.

## 2.2. A evolução das relações porto/cidade

A relação cidade e porto na história do Brasil têm uma estreita relação com o mar, levando em consideração o período colonial em que o porto era a principal porta de entrada dos colonizadores e a principal porta de saída das riquezas, é o que diz RIBEIRO citado por SILVA e COCCO (1999). Assim pode-se dizer que esse foi a primeira fase que caracterizou essa relação. Sobre essa fase, DANTAS (2003:207) apresenta um estudo, em que destaca a importância da cidade primaz junto ao porto, sendo imprescindível para o contato com a Europa através das trocas de bens materiais e imateriais. Nesse primeiro momento o que se exportava eram produtos primários (café, açúcar, algodão etc) sem valor agregado. Nesse período, algumas cidades portuárias eram dependentes politicamente de outras, como era o caso da capitania do Ceará, que se desenvolveu economicamente através da sua relação portuária, destacando o Porto dos Barcos em Aracati, principal meio de escoamento de bens.

Outro momento importante dessa relação é quando as cidades se emancipam politicamente que passam a ter mais autonomia economicamente e a

relação com o porto ganha mais destaque, uma vez que passam a se interligar diretamente com os mercados externos.

A segunda fase marca o momento em que se estabelecem projetos nacionais voltados para o chamado “desenvolvimentismo”, em que são criados os corredores de exportação, atrelados ao período industrial. Sobre esse período agenda SILVA e COCCO (1999: 10):

“Os portos foram como que” extraídos “dos respectivos tecidos urbanos para tornarem-se infra-estruturas” terminais” de corredores de exportação planejados e gerenciados no nível federal. Quase que para marcar a ruptura com a era colonial, os portos deram as costas às cidades”.

Por um lado, a cidade redesenha sua relação cultural (de balneabilidade) com o mar, mas acaba perdendo a relação de serviços com o porto. Caso perceptível observa-se o fato de como as cidades se estruturavam em função do porto, concentrando grandes armazéns, ferrovias cortando a cidade. É impossível esquecer também as zonas de comércio que se formavam em seu entorno. Com o afastamento da cidade, “o porto transformou-se em um anexo específico dentro de uma organização cada vez mais funcional do espaço nacional” SILVA e COCCO (op. Cit.). Essas rugosidades<sup>57</sup> marcam o cenário da cidade de Fortaleza, pois a presença de alguns armazéns registra essa fase histórica, embora tenham adquirido outra função. O centro comercial se estruturava em função do porto. Ainda temos em Fortaleza o centro comercial, situado na Rua Conde Deu, onde se encontram grandes armazéns de mercadorias, localizando-se nas proximidades do Porto do Mucuripe.

A terceira é a atual fase, em que a dinâmica dos fluxos insere os territórios produtivos no comércio mundial. Nesse sentido, SILVA e COCCO (1999:12) chamam a atenção quanto ao desempenho do sistema portuário em que “deve ser analisado do ponto de vista de seu papel natural de articulador dos fluxos nacionais com a circulação mundial de mercadorias”, fato que é marcante a partir da

---

<sup>57</sup> Estruturas que precederam a atual fase portuária de Fortaleza, por exemplo, os velhos armazéns.

transição do fordismo. Para BAUDOUIN (1999: 33), a cidade pós-industrial torna-se um locus estratégico de múltiplas funções econômicas. Acrescenta, ainda:

”O processo de produção está hoje no coração mesmo da cidade, que tende a concentrar uma multiplicidade de funções, para cima e para baixo. O instrumento portuário é a ocasião de uma relação concreta de empresas especializadas em finanças, comércio, seguros, transportes e tecnologias de comunicação com a mercadoria”.

Esse processo produtivo é integrado através da logística, ou seja, uma atividade moderna que se desenvolveu com desconcentração da produção fordista, em que a produção se difundiu no mundo. Nesse sentido, “a logística deve ser entendida como o conjunto de atividades que orientam, em correlação com um fluxo de informações preciso, a movimentação de mercadorias dentro de uma rede produtiva completa” (CORÓ, 2003:105).

Em decorrência das novas estratégias produtivas e da intensidade dos fluxos, as cidades portuárias desempenham um papel importante, pois deixam de ser simples local de troca dos fluxos, uma vez que “desenvolvem novas competências e um papel econômico central” (BAUDOUIN, 1999), visto que é nas cidades onde se encontram as formas de operacionalidades, ou seja, o comércio e os serviços. O autor nos referencia, ainda:

“Hoje em dia, o porto – e o tratamento das mercadorias que ele permite – penetra cada vez mais profundamente não apenas na cidade, mas em toda economia regional. Isso exige das cidades marítimas verdadeiras estratégias para mobilizar seus diversos recursos humanos e espaciais”. (p.27).

Nessa perspectiva, as cidades procuram alternativas para realizar os serviços (bancos, comércio, agências de serviços etc) dos fluxos que passam pelo porto. Com isso, percebe-se uma estreita relação cidade/porto. Diferente do que acontece quando os portos são afastados das cidades.

Diante do exposto, poderia-se perguntar como fica a relação cidade – porto e sociedade quando presenciamos um afastamento dos portos dos centros

urbanos, como é o caso dos *hub port*<sup>58</sup>. Trata-se de “um nó fechado de redes técnicas que obedece a uma lógica de atração de fluxos num ponto central e que favorece a funcionalidade técnica do *transit*, mais que a criação de valor agregado logístico num território local” (ROO, 1999:102). Assim, como poderia-se pensar a cidade como pólo logístico<sup>59</sup>, em que a mercadoria seria transportada a partir de um valor agregado, se essas infra-estruturas se caracterizam como “simples lugar de trânsito das mercadorias de uma modalidade de transporte para outra” (MONIÉ, 2003:74).

Mas poderia-se indagar: seria interessante para os grandes grupos empresariais que as cidades portuárias se configurassem em pólos logísticos, uma vez que produção não saísse *in natura* e sim processada? No caso do Ceará que exporta frutas *in natura* através do Porto do Pecém, por que será que os governantes não pensam numa forma de processar as frutas e exportá-las com um maior valor agregado e assim, gerar maior número de empregos. Não se pode esquecer que essas frutas, mesmo *in natura*, apresentam um valor agregado se levar em consideração a tecnologia que é aplicada na agricultura, mas é um valor que só beneficia os grandes empresários.

Acredita-se que esse terceiro momento tem importância pontual para este trabalho, uma vez que se procura verificar como se articula a relação porto e produção na atual mundialização dos fluxos, da técnica e da ciência, que são suportes dessa rede que entrelaça pontos específicos. Esses arranjos caracterizam o uso do território, ou seja, sua dinâmica em diferentes momentos. Sobre essa abordagem, SANTOS e SILVEIRA (2002:102) nos acrescentam:

---

<sup>58</sup> Nesse caso as cidades são vistas como obstáculos para a crescente dinâmica dos fluxos, o que induz a instalação dos “hubs em lugares distantes”, ou seja, afastados da cidade. Nesse caso pode-se pensar no Porto de Pecém como exemplo, o que fica claro analisando o discurso do governo, quando propaga que o Porto do Mucuripe já está sufocado pela cidade, não oferecendo condição para agregar empresas de grande porte. Daí a necessidade de construir um porto longe do centro urbano. Pode-se constatar esse afastamento dos hubs e cidades nas visitas a campo, em que se constata nos depoimentos da população que o porto é um objeto estranho ao lugar, pois eles não se sentem numa cidade portuária, uma vez que nem um serviço logístico é feito na vila, tendo em vista a falta de infra-estrutura adequada (bancos, agências de transportes terrestres etc). Nessa perspectiva, MONIÉ (2004) ressalta que esse tipo de instalação portuária se configura como um “enclave” desterritorializado cujo potencial técnico não é colocado a serviço do desenvolvimento do território onde se localiza”.

<sup>59</sup> Discussão apresentada pelo Prof, Frédéric Monié (UFRJ) durante a apresentação do II Seminário Territórios em Reconstrução, realizado na Universidade Estadual do Ceará – UECE, durante os dias 29/09/2004 a 01/10/2004.

“O uso do território é marcado, de um lado, por uma maior fluidez, com menos fricções e rugosidades e, de outro, pela fixidez, dada por objetos maciços e grandes e também pelos microobjetos da eletrônica e da informática, cujas localizações devem ser adequadas e precisas”.

Esse meio técnico – científico – informacional não se estende a todos os lugares. No Estado do Ceará, isso é perceptível à medida que se verifica uma concentração dessas inovações em algumas regiões, como é o caso das regiões que se inserem no processo de modernização como Limoeiro do Norte. Para LIMA (2000:264), “a percepção dessas mudanças nos traz um prenúncio de uma época em que o Ceará se insere na onda que se insufla, a partir dos centros de decisão do capital (...)”. Assim, tendo em vista essa maior fluidez, o que renova o uso do território a cada momento, pode-se concluir que o Ceará insere-se num processo de reestruturação que ainda está longe de acabar.

### 2.3. A globalização e as novas bases territoriais: técnica e redes

Para entender o atual sistema de objetos e ações ora em evidencia neste estudo, julga-se necessário analisar sua formação, de acordo com o tempo, pois “sua definição varia com as épocas, isto é, com a natureza dos objetos e a natureza das ações presentes em cada momento histórico”, como nos ensina SANTOS (1997a 267). Nesse sentido, analisa-se como o território cearense vem se reestruturando.

Para isso, estabeleceu-se um recorte temporal, final do século XX e início do XXI, em que deter-se-á com mais atenção, por se tratar de um período de transformações políticas e econômicas, pois foi a partir daí que foram implantadas políticas públicas voltadas para os setores produtivos: agricultura, em que se pode destacar o Projeto Caminhos de Israel, cujo objetivo foi desenvolver a agricultura irrigada através de modelos organizacionais, priorizando a produção de frutas,

hortaliças, flores, pecuária intensiva e outros produtos hortigranjeiros de alta densidade econômica; para a indústria foi criado um projeto para instalação de um Pólo Industrial moderno, com a intenção de atrair o setor siderúrgico e petroquímico; Desenvolvimento do turismo, criando o PRODETUR/CE, cujo objetivo era melhorar os serviços básicos das regiões com forte atração turística. Quanto a infra-estrutura, ressalta-se a implantação de estradas, ferrovias, a instalação do Aeroporto Internacional Pinto Martins e o Projeto do Complexo Industrial e Portuário do Pecém – CIPP<sup>60</sup>. Bastam alguns dos mais destacados projetos para identificar-se como os sistemas de ações e de objetos vêm interferindo na reestruturação do Ceará nos últimos anos.

Como essas ações acontecem no território vivido, ou seja, no território dinâmico, precisa-se compreender as forças que atuam sobre esse subespaço. Para isso é preciso entender o território não como um espaço inerte, mas como um espaço dinâmico, em constante transformação, ou seja, o “território usado e praticado” como nos apontam SANTOS e SILVEIRA (2001: 21): “O uso do território pode ser definido pela implantação de infra-estruturas, para as quais estamos igualmente utilizando a denominação sistema de engenharia, mas também pelo dinamismo da economia e da sociedade”. E como viu-se nos exemplos acima, o território cearense insere-se nesse contexto, porém nos instiga saber quais são os atores que vêm se beneficiando do uso desse território, para quem são criadas essas infra-estruturas e a quem está beneficiando esse dinamismo da economia.

Por outro lado, os autores acima, acrescentam que “o território, em si mesmo, não constitui uma categoria (...), a categoria de análise é o território utilizado”. Ora, “território usado” pressupõe temporalidade, em que se agregam componentes internos (valores, sentimentos etc) e externos, como as técnicas que se agregam em redes. “Já que a técnica é também social, pode-se lembrar que sistemas de objetos e sistemas de ações em conjunto constituem sistemas técnicos, cuja sucessão nos dá a história do espaço geográfico” (SANTOS, 1997 a: 267) É, portanto, a partir dessa reflexão que se procurou analisar o território cearense, tendo

---

<sup>60</sup> Informações extraídas dos Programas Estratégicos do Governo do Estado do Ceará, 2001.

como fundo suas transformações sócio, política e econômica de acordo com a sucessão dos sistemas de objetos e sistemas de ações.

Para isso é importante compreender o território numa perspectiva histórica, porquanto o sistema de objetos e de ações, de que se tratou acima, sofrem constantes mudanças, pois os objetos e ações de uma época se transformam com a evolução das técnicas. Se tomar como exemplo o sistema portuário do Ceará do século XVIII e o atual, percebe-se profundas transformações, bem como do sistema produtivo, agrícola e industrial que se tornaram mais dinâmicos com o auxílio da ciência e da tecnologia. Assim, o território produtivo atual tem outra feição de que o de outrora. Na agricultura com o uso de insumos e fertilizantes são produzidos frutas e hortaliças para o mercado externo, produtos que foram substituindo a cera de carnaúba, o algodão, o café, ou seja, a produção atual é mais especializada e selecionada, uma vez que o mercado tornou-se mais exigente. Nessa perspectiva, SANTOS (2002:15) referencia que “é o uso do território, e não o território em si mesmo, que faz dele objeto da análise social”.

As transformações desses espaços se dão através das ações sociais, como afirma HAESBAERT (1997: 41), “através das práticas sociais e da técnica, o espaço natural se transforma e é dominado (...)”. A partir das práticas sociais é que se percebe quais são os atores sociais envolvidos nesse processo, ou seja, por quem esse território é produzido, para quê, onde e como. Assim, HAESBAERT é de acordo com CASTORIADIS (1987:309) para quem a técnica é o resultado da organização das relações sociais. Sobre a articulação entre técnica e relações sociais, este autor nos agenda que

“De todas as” técnicas “, a mais importante é a própria organização social, o mais poderoso aparelho já criado pelo homem é a rede das relações sociais. É claro, é preciso reconhecer que essa rede é a instituição, e a instituição é muito mais e outra coisa do que a técnica; mas contém indissociavelmente a “técnica”social – a “racionalização” das relações entre homens tal como é constituída pela sociedade considerada – e é impossível sem ela”.

Entende-se que essas relações sociais se formam de acordo com o suceder das épocas, bem como os interesses que vão surgindo entre cada grupo social. Esses grupos são os detentores das ações numa dada temporalidade.

Essa análise nos induz a compreender os novos usos do território, através das técnicas e como estas, formam as redes que conectam o espaço cearense com o mundo. Assim, território, técnica e rede são conceitos importantes, entendidos em suas relações e dinâmicas, no quadro das temporalidades.

O que se pretende esboçar aqui não é uma técnica para fazer uma determinada tarefa, como por exemplo, uma técnica de fazer um bolo ou qualquer outra atividade. É entender como a técnica e a vida social se imbricam através das relações de produção. Para tanto, CASTORIADIS (1987), SANTOS (1997 a,b,c) e ELLUL (1968) foram de grande importância para essa compreensão.

As técnicas são partes explicativas do espaço, porquanto, elas marcam a vida social num determinado período e lugar. Sabendo que a sociedade se forja no decorrer da história, tem-se que levar em consideração os diferentes momentos da estrutura espacial. Essa compreensão resulta das reflexões de SANTOS (1997b: 61), quando afirma:

As “(...) técnicas não têm a mesma idade e desse modo se pode falar do anacronismo de algumas e do modernismo de outras, como, naturalmente, de situações intermediárias. Essas técnicas se efetivam em relações concretas, relações materiais ou não, que as presidem, o que nos conduz sem dificuldade à noção de modo de produção e de relações de produção”.

Pode-se observar a temporalidade das técnicas, através das formas de trabalho que se efetivam nos lugares em determinados períodos. No entanto, “o tempo do lugar, o conjunto de temporalidades próprias a cada ponto do espaço, não é dado por uma técnica, tomada isoladamente, mas pelo conjunto de técnicas existentes naquele ponto do espaço” (1997b: 62).

Nesse sentido, o sistema de transportes portuários dos tempos pretéritos era condição essencial para o transporte das mercadorias de um território a outros.

Para tanto, o porto não funcionava de forma isolada, um conjunto de técnicas tornava possível a sua existência, estradas de rodagem, carros-de-boi, tonéis para armazenar as mercadorias etc. Essas técnicas, durante muito tempo, fizeram parte da história econômica das sociedades, sobretudo determinada por um contexto preciso.

No contexto atual, com as mudanças tecnológicas, os portos deixam de ser simples instrumentos receptor de mercadorias, como informa BAUDOUIN (2003:26):

“Os portos, outrora simples instrumentos funcionais de um modo particular de transporte, transformaram-se hoje em organismos capazes de assumir todas as relações com a mundialização. Eles tendem a tornar-se multimodais, ligando estações ferroviárias, aeroportos, plataformas rodoviárias e portos fluviais ou marítimos, e tencionam, sobretudo coordenar os bens em trânsito com os fluxos imateriais”.

Acredita-se que essas superestruturas, dotadas de técnicas inovantes, assumem um papel de destaque no reordenamento das demais funções envolvidas no processo de modernização. Nisso se norteia a necessidade de entender os objetos técnicos a partir de seu uso e suas intencionalidades. Daí porque considerando o porto como um objeto técnico não se explica por ele mesmo, mas a partir de seu papel junto aos demais objetos e às ações sociais.

A técnica não se explica isoladamente, para que ela tenha materialidade é preciso entendê-la numa totalidade, ou seja, como ela se insere no mundo. Dessa maneira, “o fato técnico não pode de modo algum ser reduzido ao objeto. O objeto não é nada como objeto técnico fora do conjunto técnico a que pertence” (LEROI-GOURHAN apud CASTORIADIS, 1987:313).

Nesse sentido, SANTOS (1997b:64) concorda com CASTORIADIS, ao mencionar o cuidado que se deve ter, quando se trata desse tema.

“O estudo das técnicas ultrapassa, desse modo, largamente, o dado puramente técnico e exige uma incursão bem mais profunda na área das próprias relações sociais. São estas, finalmente, que explicam como, em diferentes lugares, técnicas, ou conjunto de técnicas semelhantes, atribuem resultados diferentes aos seus portadores, segundo combinações que extrapolam o processo direto da produção e permitem pensar num verdadeiro processo político da produção”.

À medida que se entra nesse processo histórico, percebe-se que o uso do território se diferencia, uma vez que as classes sociais também mudaram. No período atual, vive-se um processo mais dinâmico de uso do território, à medida que vão se aperfeiçoando as formas de trabalho, com novo tipo de trabalho e dos meios de produção.

Por sua vez, quando o território vai recebendo essas inovações, depara-se com uma redefinição do espaço, caracterizando uma nova configuração<sup>61</sup> na sua paisagem, ou seja, pela inserção de outras formas de trabalho ou a remodelação das existentes.

Os sistemas de objetos são criados conforme as exigências de cada período, o que garante afirmar que, os objetos da atualidade não têm as mesmas características do século passado. Por exemplo, os sistemas portuários contemporâneos se diferenciam dos que existiam anteriormente, tendo em vista que a técnica, a informação e a ciência se renovam constantemente, forçando os sistemas de objetos acompanharem essa evolução.

Essas inovações proporcionam o surgimento de novos objetos nos mais diferentes lugares, fazendo SANTOS (1997b: 90) observar que “o espaço é hoje um sistema de objetos cada vez mais artificiais, povoados por sistemas de ações igualmente imbuídos de artificialidade, e cada vez mais tendentes a fins estranhos, ao lugar e a seus habitantes”.

---

<sup>61</sup> SANTOS (1997c: 75), define configuração territorial como “o território e mais o conjunto de objetos existentes sobre ele; objetos naturais ou objetos artificiais que a definem”.

Além de serem objetos artificiais, os portos são “nós”, que conectam as redes materiais (mercadorias, pessoas) e imateriais (informação) entre os territórios. Cada “nó” está conectado a diversas redes simultaneamente, através de pontos diferenciados. “Alguns portos, por seu tamanho e por sua capacidade de operação e, naturalmente, por sua localização estratégica assumem papel de nós dessa rede, o que, naturalmente, não diminui a importância dos portos menores, sem os quais a rede não teria sentido de existir” (CRUZ, 2004:5). Assim, compreender-se-á como essas redes se formaram no Estado do Ceará e como elas se especializaram através do desenvolvimento das forças produtivas e das relações sociais, inserindo o estado na divisão internacional do trabalho. Portanto, a formação dessas “redes técnicas” no espaço cearense é uma etapa importante no presente estudo.

De acordo com CORRÊA (1999), há uma historicidade dessas redes que revela o desenvolvimento das forças produtivas e das relações sociais, expressas na divisão do trabalho “e nas necessidades e possibilidades de articulação entre os diferentes nós de cada rede geográfica”.

As redes surgem de acordo com a complexidade das ordens do sistema capitalista mundial e evolução das técnicas, criando novas formas de produção, estabelecendo novas relações sociais entre os territórios produtivos. Essas redes se projetaram ao longo da história em todo espaço geográfico, sobretudo comandado pela força do sistema capitalista, o que contribui para modificar as feições dos lugares que agregam inovações. Isso é confirmado por DIAS (2003: 142), quando nos diz:

“Todas estas inovações, fundamentais na história do capitalismo mundial, se inscreveram e modificaram os espaços nacionais, doravante sulcados por linhas e redes técnicas que permitiram maior velocidade na circulação de bens, de pessoas e de informações”.

Segundo SANTOS (1997b), na atualidade essas redes se desenvolvem mais especializadas e sofisticadas, dado o aprimoramento da técnica, da ciência e da informação, ou seja, do “momento histórico no qual a construção ou reconstrução do espaço se dará com um crescente conteúdo de ciência e de técnica”, o meio técnico-científico-informacional. Nas considerações desse mesmo autor, esse

conteúdo faz parte da modernidade e se reflete em mudanças significativas no espaço atual:

“Isso traz em conseqüência, mudanças importantes, de um lado na composição técnica do território e, de outro lado, na composição orgânica do território, graças à cibernética, às biotecnologias, às novas químicas, à informática e à eletrônica” (SANTOS, 1997b: 139 – 140).

Através dessas inovações é que se agregam novos valores e novas formas de trabalho nos lugares, conectado com outros, estabelecendo novas “redes geográficas”. Pode-se afirmar que essas redes geográficas desenvolvem-se subordinadas às técnicas que ao se difundirem pelos territórios, criam ramificações e “nós”, capazes de conectarem-se à outras redes, aproximando os produtores dos consumidores.

Como o mundo é pontilhado de portos, as redes são condição indispensável para o funcionamento desses objetos. Assim, é oportuno lembrar o que afirma RAFFESTIN (1993): “a rede é por definição móvel, no quadro espaço-temporal”. Esse autor agenda ainda: “Ela depende dos atores que geram e controlam os pontos da rede, ou melhor, da posição relativa que cada um deles ocupa em relação aos fluxos que circulam ou que são comunicados na rede ou nas redes” (p. 207).

Como as redes estão em permanente mudança, visto que são móveis, os “nós” geográficos”, o que nomear-se-á de portos, precisam se adequar ao crescente fluxo da produção escoada através desses terminais.

Nessa perspectiva, no Estado do Ceará, esse processo é um fato concreto, que vem passando por transformações desde a sua formação até o período atual. Ao longo da constituição do território, as redes foram se constituindo conforme as exigências e o poder político e econômico da época.

No século XVII, a rede predominante no Siará Grande era formada pela expansão da pecuária, o que permitiu povoar o sertão nordestino, cuja produção – couro, carne – de – sol, era comercializada nas capitâncias vizinhas através dos

portos (trapiches), sobretudo o Porto das Barcas em Aracati, além de ser exportada para a Metrópole via Porto do Recife e de Salvador. Esse fato é lembrado por LIMA (2004) ao descrever a primeira rede geográfica do Ceará:

“No processo de ocupação do espaço cearense, criou-se, a partir do século XVII, uma rede geográfica de elevada importância para compreendermos o presente. Trata-se da preliminar intenção de domínio territorial, partindo de dois focos principais: Salvador e Olinda, com a expansão da pecuária, propulsora da formação de núcleos produtivos (currais, fazendas) e de adensamento demográfico, de onde provieram cidades, intensificaram-se os fluxos, se estabeleceram determinados tipos de relações sociais e se forjaram pontos de comando de ordens, quer como poder político ou poder econômico”.

Ao longo dos séculos essas redes foram mudando, adquirindo novas formas mais diversificadas, o que possibilitou ampliar suas escalas. Na atualidade, a produção está mais especializada, o que exige um porto mais moderno que atenda as diversas escalas.

Isso nos faz lembrar de outra importante rede que se formou no Ceará no final do século XVIII, propiciada pela produção do algodão, que tinha os Estados Unidos como primeiro mercado consumidor, o que exigiu a construção de outro porto, pois o de Aracati já se encontrava incompatível com a dinâmica produtiva e comercial do novo produto. Em 1777, teve-se a primeira tentativa de exportação do produto, fato que marcou a inserção da capitania na divisão internacional do trabalho (GIRÃO 1995).

É importante lembrar que essas redes “são portadoras de ordem”, ou seja, para que elas funcionem são criadas normas que variam de acordo com a funcionalidade dessas redes. De acordo com SANTOS (1997a), as normas tanto podem ser internas quanto externas. As internas são aquelas estabelecidas pelos setores públicos regionais e/ou locais. Mas essas ordens internas na maioria das vezes são estabelecidas para obedecer as ordens externas, ou ordens mundiais. Nesse sentido, pode-se dizer que “o espaço, por seu conteúdo técnico, é regulado, mas um regulador regulado” (SANTOS op.cit.).

René Passet (1979:277) citado por SANTOS (1997a: 184) define norma como “a quantidade de sujeição estabelecida num sistema (...)”, ou seja, todos os componentes de determinado sistema se submetem às determinações provindas de um poder.

Entende-se que conforme vão se adequando os componentes de um sistema, as ordens mundiais tendem a determinar sua regulação. Com efeito, os lugares ficam sujeitos a um poder externo. É o caso da Lei de Segurança Portuária (ISPS Code, sigla em inglês do Código Internacional para a Segurança de Navios e Instalações Portuárias), exigida pelos Estados Unidos, a fim de garantir a segurança do país, em função do atentado terrorista de setembro de 2001.

Como se percebe, essa é uma Lei mundial, a qual todos os portos estão submetidos. Assim, acatando a assertiva de SANTOS (1997a), “essas novas necessidades de regulação e controle estrito mesmo à distância constituem uma diferença entre as complementaridades do passado e as atuais”.

Para a internalização dessas normas dos comandos hegemônicos, isto é, a aceitação das regras impostas do exterior, tornou-se fundamental a regulação interna definido pelo Estado. Este é o ator primordial na desregulação e regulação para o funcionamento dos mecanismos da produção moderna. Daí o destaque que assume o Estado na reorganização do sistema portuário. Com efeito, o Estado é um ator importante “na gestão das atividades produtivas e das infra-estruturas” (GALVÃO, et al., 2001).

Nessa perspectiva, o Estado torna-se um ator fundamental, à medida que cria possibilidades para atender tais inovações, exigidas nas novas formas de trabalho. Com efeito, o estado assume um papel de mediador entre as firmas e o processo de uso do território, uma vez que as empresas precisam recorrer ao estado para defender seus interesses: terrenos com boas condições para se instalarem, isenção de impostos, infra-estrutura etc. Isso confirma o que diz RAFFESTIN (1980: 152): “de fato, o estado está sempre organizando o território nacional por intermédio de novos recortes, de novas implantações e de novas ligações”.

SANTOS (2002) mostra bem o papel do estado na nova dinâmica sócio espacial, apresentando – nos três razões:

“**a)** ele torna-se o maior responsável pela penetração das inovações e pela criação de condições de sucesso dos investimentos porque , como instrumento de homogeneização do espaço e do equipamento de infra-estrutura, ele torna-se o responsável maior pela penetração das inovações e pelo sucesso dos capitais investidos, sobretudo os grandes capitais; **b)** por seus próprios investimentos o estado participa de uma divisão de atividades que atribui aos grandes capitais os benefícios maiores e os riscos menores. Trata-se de uma divisão de atividades em escala internacional e que assegura a continuidade e a reprodução da divisão desigual das riquezas; **c)** finalmente, e para poder prosseguir com essas funções, o estado tem que assumir, cada dia de maneira mais clara, seu papel mistificador, como propagador ou mesmo criador de uma ideologia de modernização, de paz social e de falsas esperanças que ele está bem longe de transferir para os fatos” (p. 222 -223).

Percebe-se, no caso cearense, o estado acata a força das grandes redes, buscando projetos de investimentos, na tentativa de promover desenvolvimento e geração de emprego e renda.

Ao tratar dos grandes investimentos, PIQUET (1993:27) desfaz essa imagem mistificadora, pois os grandes investimentos estão inteiramente ligados aos interesses exteriores: “Os grandes projetos são geralmente apontados como enclaves, uma vez que não nascem de um processo endógeno de crescimento regional e têm suas principais encomendas e vendas realizadas extra-regional”. Portanto, a autora reforça o que diz Santos especialmente no item **(a)**.

No Estado do Ceará, desde a década de 1990, vêm sendo implantados grandes projetos – açudes, portos, pólos de irrigação (agropólos) –, intermediados pelo estado, uma vez que ele disponibiliza toda infra-estrutura, oferecendo terrenos, isenção fiscal, ou seja, o estado prepara o território para receber esses objetos.

Quando o estado propaga a inserção de uma grande obra, como a instalação de uma siderúrgica, que está sendo aguardada pela população, com a promessa de geração de empregos, não é divulgado que se trata de uma empresa dotada de tecnologias modernas e sofisticadas que não vai requerer tanta mão-de-

obra, e a que ela vai absorver, precisa ser qualificada, o que não se coaduna com o discurso oficial, posto que o nível de formação das pessoas do lugar não corresponde ao exigido pelas novas atividades. Assim, o estado cria falsas esperanças, camuflando o seu verdadeiro interesse, que é atender as exigências do capital mundial. Percebe-se, que “o estado exerce, pois um papel de intermediário entre as forças externas e os espaços chamados a repercutir localmente essas forças externas” (SANTOS 2002:228).

O referido autor nos relaciona três modalidades principais de ações do estado:

“**1)** Primeiramente ele intervém através da satisfação das necessidades locais cuja resposta é dada segundo níveis diferentes de qualidade e quantidade, isto é, com um volume ou uma expressão que nem sempre corresponde à escala local; **2)** a ação do estado pode referir-se à satisfação de necessidades de tipo regional, mas cuja resposta é dada em um ponto preciso desse espaço; **3)** enfim, existem necessidades nacionais cuja satisfação interfere na organização do espaço local, tais como as estradas, os impostos, as isenções fiscais, a política aduaneira ou a política comercial, os protecionismos etc”.

Detalhando melhor as modalidades expostas. Esses três pontos se inter-relacionam quando deles serve-se para explicar a realidade em estudo. Tomando o caso da siderúrgica a ser instalada em Pecém, o Estado tenta mostrar que pretende gerar emprego e renda. Sabe-se, no entanto, que com a instalação dessas grandes empresas, os benefícios não correspondem à escala local, nem nacional, mas de outros países.

Esses objetos se inserem em pontos específicos, ou seja, em áreas estratégicas, cuja infra-estrutura beneficia seu funcionamento para exportação. Assim, vão se formando os pontos precisos, ou pontos luminosos para o capital hegemônico, sem vantagens permanentes para o entorno.

Para atrair essas empresas, o estado investe em infra-estrutura: estradas; rodovias, ferrovias, sistema elétrico, ampliação das telecomunicações etc. Essas modificações vão interferir na reorganização do território, muitas vezes com graves prejuízos para as coletividades. Quando o mesmo se apropria da área em que

instala o Complexo Portuário, desapropria dos moradores<sup>62</sup>, que tinham o lugar como um local de trabalho e de sobrevivência, onde plantavam e pescavam. São remanejados, deixando para trás sua história e sua identidade, bem como a harmonia de convivência com os vizinhos. Com a instalação do porto, os pescadores passam a ter restrições quanto ao uso do mar<sup>63</sup>, uma vez que o novo objeto impõe limites ao uso das riquezas maríneas. Essa quebra é feita através de um poder imposto. A partir do momento que esse espaço é apropriado por ações impostas e passa a ser produtivo, emerge uma relação mais forte de poder e de disputa.

É patente que esse pedaço do espaço, se inclui em um novo tempo, uma nova modernidade reinante, definida por uma globalização perversa. Nesse período, a tônica é a efemeridade dos eventos. Isso também engloba os territórios. Não é sem motivo que SOUZA (1995) compreende que “os territórios podem ser construídos e desconstruídos de acordo com cada período histórico a cada modernidade”.

As questões territoriais tornam -se relevantes à medida que a dinâmica da globalização força os diferentes lugares a se inserirem no circuito mundial de produção. Dessa maneira, os lugares são forçados a acompanhar os processos de modernizações que se aplicam aos diferentes setores produtivos – agrícola, industrial etc.

Na busca do desenvolvimento local e regional, os governos têm interferido na dinâmica do território à medida que passam a destinar projetos, através de políticas públicas, referentes a obras de engenharia, a fim de inserir o território no mercado mundial.

---

<sup>62</sup> Sobre este assunto ver ARAÚJO (2002).

<sup>63</sup> Com essa modernidade excludente, poucos moradores locais conseguem se profissionalizar e ser absorvido como mão-de-obra. Assim, se orgulha o Presidente da Companhia de Integração Portuária – CEARÁPORTOS, José Roberto Correia Serra, que “o melhor operador do Pecém, era um pescador”, ressalta, ainda que hoje ele não pesca só um peixe, “ele levanta um contêiner cheio”, porém vale lembrar que antes, o peixe era dele, no entanto, com a nova profissão, ele precisa pagar pelo pescado. (informação colhida em visita ao Porto do Pecém, 01/10/2004).

Não resta dúvida que a melhor qualificação dos espaços produtivos e a potencialidade portuária se equilibram para colaborar no processo de desenvolvimento. Essa é uma das preocupações de SILVA e COCCO (1999:17) quando tratam da amplitude dessas relações:

“(...) os portos, especificamente, devem assumir rapidamente uma nova função, que é a de organizar e gerenciar fluxos contínuos de bens para a produção e o consumo, a partir de redes de empresas que se estendem de maneira difusa e flexível pelos territórios”.

Acredita-se que essa deve ser a atual função portuária, tendo em vista as novas exigências das empresas, exigindo maior qualidade e eficiência na produção, mediante a rapidez dos sistemas técnicos vigentes. Entende-se assim que o surgimento dessas redes de empresas quer de serviços, quer de produção e comercialização, representa um importante passo para formatar um cenário de desenvolvimento local e regional.

Nesse sentido, o porto tem uma participação fundamental na reorganização do território por possibilitar que outros objetos se agreguem, permitindo o seu funcionamento. Para que o porto alcance essa nova função, é preciso que o território disponha de determinados elementos, como, empresas, modernização agrícola, melhoria nos serviços, bancos, telecomunicações e inovações tecnológicas capazes de atender a demanda do porto. Para isso, é fundamental uma implementação de políticas públicas voltada para o setor produtivo destinado ao porto.

Outras questões importantes na perspectiva territorial são as normatizações criadas para atender as novas exigências do capital e a reestruturação portuária frente à modernização dos transportes marítimos. Quando uma obra é projetada para um determinado lugar, ou durante seu próprio funcionamento são criadas leis e normas para que esta seja implantada ou permaneça em atividade.

Essas leis e normas são criadas pelo poder público, através das ações estaduais e federais. Isso mostra o estado como um agente entre a empresa e o

território, à medida que esse importante ator cria possibilidades, institucionalizando leis que definem novas formas de trabalho no espaço. Nesse caso, há de se configurar requisitos normativos que protejam aqueles que realmente dinamizam a produção e a riqueza: os trabalhadores.

Como viu-se antes, o porto é um dos nós das redes de comunicação e comércio, o que exige regulações específicas que induzem múltiplas transformações no uso do território e na vida real.

As leis que regulamentam o uso do espaço geográfico sejam pelo estado ou empresas privadas, se estabelecem conforme as ações praticadas pelos atores sociais, correlacionando-se com os acordos, as relações de poder, enfim com decisões políticas dos envolvidos. Quem trabalha o território, não deve duvidar que as leis, os regulamentos enfim, as normas de seu uso são definidas por decisões políticas, lembradas por SANTOS (1997a: 183): “as normas de ordem técnica são também políticas”.

As normatizações ou leis que regulamentam o uso do território são criadas, na maioria das vezes, de acordo com os interesses de uma minoria – as grandes redes que se estabelecem nos territórios – conforme as exigências dos mercados produtivos. É o que SANTOS (1997a: 185), chama a atenção em outras palavras:

“Através de ações normandas e de objetos técnicos, a regulação da economia e a regulação do território vão agora impor-se com ainda mais força, uma vez que um processo produtivo tecnicamente fragmentado e geograficamente espalhado exige uma permanente reunificação, para ser eficaz”.

Isso implica dizer que as normas são criadas e recriadas conforme vão se sucedendo os períodos históricos, e uso do território pelos sistemas técnicos – portos, aeroportos, rodovias, ferrovias, indústrias etc. Assim, “o território termina por ser a grande mediação entre o mundo e a sociedade nacional e local, já que, em sua funcionalização, o” mundo” necessita da mediação dos lugares, segundo as virtualidades destes para usos específicos”(SANTOS, 1997 a : 271). Isso faz lembrar como as normas são impostas no território. Em virtude das exigências imposta pelos

grandes mercados consumidores, as normas fazem parte dos territórios produtivos. Essa mediação se dá através das firmas, dos portos, uma vez que esses objetos precisam estar inseridos na ordem do mundo para que possam inserir-se no mercado. Ao visitar-se uma empresa de agronegócios percebe-se um controle rígido na produção, primando a qualidade, norma imposta pelo selo Eurogape, (ver nota 33, capítulo 1) o qual qualifica a empresa a entrar nos mercados europeus. Como os portos são partes dessa rede produtiva, também precisam obedecer ao comando do mundo globalizado.

Ainda preocupados com a periodização do processo de acumulação capitalista, não se pode deixar de incluir as fases por que tem passado os portos, estendendo a análise para aquém do capitalismo moderno, na tentativa de melhor analisar a evolução recente dessa importante infra-estrutura. A abordagem temporal põe o Brasil em evidência.

Pode-se dizer que se trata de infra-estruturas seculares, que estiveram ligadas a todo processo de mudanças produtivas ao longo da história. Ao longo dos anos, essas infra-estruturas se mantêm como portas de entrada e saída de riquezas dos territórios produtivos, ou elos de submissão, como questiona o antropólogo Darcy Ribeiro ao mencionar o papel das cidades portuárias na formação do Brasil. Para Ribeiro, os portos constituíram um elo de submissão à Europa, uma vez que constituíram uma base para a estrutura global, ou seja, foi através dos portos que foram se dando as relações de trocas entre os mercados e assim, foram se firmando as relações comerciais entre os continentes. Era através dos portos que se mantinha a relação de dominação comercial da Colônia com a Metrópole, (SILVA e COCCO 1999). Essa preocupação leva a verificar uma breve retrospectiva da navegação marítima.

De acordo com os escritos do geógrafo GEORGE (1970:309), “os maiores veleiros dos séculos XVI a XVIII apresentavam uma capacidade de 400 a 1.000 tonéis, podendo assegurar o escoamento de cerca de 1.000 toneladas. Sua rapidez era muito variável, de acordo com o regime dos ventos de cada região climática”. O autor diz ainda que no “início do século XIX, os mais rápidos veleiros levavam uma centena de dias para ligar a Inglaterra à Austrália, 45 para ir de Lisboa ao Rio de

Janeiro, 20 para atravessar o Atlântico Norte. Esse quadro foi evoluindo de acordo com as mudanças das trocas e os novos meios de produção”, que ficaram mais ágeis e rápidos, graças a evolução da tecnologia marítima e dos transportes.

Ainda seguindo as observações do autor citado, percebe-se que a Revolução Industrial, representou um importante marco na história da navegação marítima, sobretudo pelas novas formas de produção: a máquina a vapor, o motor diesel, a partir do século XX, mobilizando novas fontes de energia, combustíveis sólidos e líquidos, e pela aplicação de novas técnicas da metalúrgica pesada à construção naval.

Outro fator preponderante foi “o aumento das tonelagens, o crescimento da capacidade média de transporte por navio, a aceleração das rotações nas embarcações, o abastecimento das construções navais em chapas metálicas e em máquinas por uma metalúrgica em desenvolvimento (...)”. Essa mudança da tonelagem implicou ainda no aprimoramento das embalagens, ou seja, na forma de armazenar as mercadorias nos navios. A partir daí os tonéis foram cedendo lugar aos contêineres. Com efeito, a introdução da mecanização<sup>64</sup>, em especial a containerização permitiu incrementar a velocidade do transbordo, encurtar o tempo de permanência dos navios no cais e, portanto, melhorar a produtividade do porto. É isso que se destaca na atual fase da modernização produtiva.

Diante da abordagem exposta, procura-se resgatar um pouco da história portuária brasileira para melhor compreensão deste estudo. Nessa perspectiva, partiu-se da premissa de que o território portuário se estrutura a partir de normas ou leis que regulam o uso do território em diferentes momentos. A cada sucessão do uso do território, mudam-se as normas.

Uma dessas foi a Lei nº 1746 de 13 de outubro de 1869, criada pelo governo do Império, com o objetivo de melhorar a infra-estrutura portuária brasileira. A referida lei permitia a inserção da iniciativa privada quanto à construção dos

---

<sup>64</sup> Informação extraída do texto, Ciudad y puerto, mutacion y recomposicion: disociacion ciudad/puert y desorganizacion de la interfa. Disponível no site: [www.urbanisme.equipement.gouv.fr/cdu/accueil/bibliographies/villport/notes2.htm](http://www.urbanisme.equipement.gouv.fr/cdu/accueil/bibliographies/villport/notes2.htm) (acesso em 27/10/2004).

portos, uma vez que os trapiches tinham se tornados ultrapassados, pois não atendiam mais ao grande volume de exportações que começavam a se expandir no país.

Após a instituição da Lei nº 1746, foram feitas várias concessões, mas nem uma com sucesso, o que forçou o governo a criar outros instrumentos jurídicos que garantissem os investimentos em obras portuárias. Em 16 de outubro de 1886, foi instituída “a Lei nº 3314, a fim de atrair a iniciativa privada, mesmo que estrangeira, (...) também legalizando, para o financiamento das obras e a operação dos portos construídos, impostos e taxas sobre importação e exportação” (VARGAS, 1994: 70).

No final do século XIX e início do século XX, começaram as concessões para construção e exploração de portos no Brasil. Em 1912, o Governo Federal, por intermédio do então Ministério da Viação e Obras Públicas – MVOP, criou a Inspeção Federal de Portos, Rios e Canais e a Inspeção Federal de Navegação para regular os setores portuários e de navegação, que funcionaram independentes até a promulgação do Decreto 23.607 de agosto de 1932, quando foi criado o Departamento de Portos e Navegação, unindo essas atividades sob uma única administração (Anuário Estatístico Portuário, 2000).

O período de 1869 a 1934 foi marcado pela descentralização e controle privado dos portos, o que implicava numa atração de investimentos privados para o setor. Com base na Lei nº 3314, os Portos de Manaus, Belém, Recife, Rio de Janeiro e Rio Grande e o Porto de Santos foram construídos e explorados por empresas privadas, estrangeiras. O sistema de controle privado se estendeu por um período de 65 anos.

Com o passar dos anos, novas leis iam surgindo, estabelecendo novas determinações. É o caso da Lei Orçamentária nº 957 de 30 de dezembro de 1902 que possibilitara a realização das obras estudadas, conforme VARGAS (1994a) informa. Essa mesma Lei determinava também que cada porto tinha uma administração que seria constituída por órgãos autárquicos federais ou estaduais ou por empresas privadas concessionárias.

Cabia a cada administração a elaboração de projetos e a contratação de empresas para realizar as obras. Foi, portanto, a partir dessas leis que os estados começaram a abrir concessão para firmas de construção. Nesse âmbito legal, o Rio de Janeiro foi o “primeiro estado que solicitou concessão para construção e administração de portos, que desde 1913 almejava a construção do Porto de Niterói” (VARGAS, 1994a).

Para sanar a precariedade dos portos no Brasil, foi criado o Decreto Lei nº 8311 em 1945, que estabelecia uma taxa de emergência sobre o movimento comercial de todos os portos, destinada à aquisição de equipamentos portuários e obras de ampliação. De acordo com esse mesmo autor, os portos mais bem sucedidos foram os que mais se beneficiaram com essa lei: Porto do Rio e o de Santos. Com isso, percebeu-se a concentração dessas obras na Região Sudeste, não só pela produção cafeeira e mineradora, como também pela agregação do saber técnico no Instituto de Pesquisa Tecnológico – IPT e outros centros de pesquisas.

Como se pode observar, as leis vão sendo instituídas de conformidade com as grandes mudanças, especialmente com a inserção de novas técnicas que lhe afeiçoam outras configurações. É inegável que as normas também têm rebatimento sobre as metamorfoses dos territórios, pois à medida que o território dá condição para que se desenvolvam as novas técnicas produtivas, as normas vêm atreladas a essas condições. As transformações que o setor portuário vem passando são exemplos concretos dessas metamorfoses espaciais.

A força produtiva da Região Sudeste, especialmente com o café, fez com que essa região se destacasse como a primeira do país a construir seu “porto organizado<sup>65</sup>”. Esse fato só ocorreu após a proclamação da República, “descentralizando os poderes político-administrativos, dando assim mais força às antigas Províncias, então, transformadas em Estados da Federação” (ARAÚJO

---

<sup>65</sup> É aquele “construído e aparelhado para atender às necessidades da navegação e da movimentação e armazenagem de mercadorias, concedido ou explorado pela União, cujo tráfego e operação portuária estejam sob a jurisdição de uma autoridade portuária”. Ver o artigo que trata da Lei de modernização dos portos. GILBERTO, Carla Adriana C. In: *Âmbito Jurídico*, mar/1999. Disponível em: <<http://www.ambitojuridico.com.br>>. Acesso em 06/07/2004.

FILHO, 1974). Com efeito, os Estados foram ganhando mais autonomias administrativas, sendo forçados a ampliar suas infra-estruturas de circulação – portos, estradas e ferrovias.

Esses objetos são formas<sup>66</sup> criadas de acordo com cada época, conforme as necessidades que vão surgindo, impondo-lhes funções a serviço da estrutura reinante. No Brasil, essas épocas foram marcadas por ciclos: pau-brasil, açúcar, ouro, café etc. Em cada um deles, o país esteve voltado para o exterior, o que exigiu uma organização dos portos, sobretudo nos lugares produtivos. Daí falar-se em porto do café, porto da soja etc, identificados pelos sistemas técnicos a eles inerentes, conforme o período de dinâmica de cada produto e dos veículos de transportes como os navios.

As formas assumem determinadas funções de acordo com as épocas que se sucedem, porém não se pode ignorar seu passado. De acordo com SANTOS (1985: 51), “as formas são governadas pelo presente, e conquanto se costuma ignorar seu passado, este continua a ser parte integrante das formas”. O que faz entender que as formas vão ganhando novos contornos à medida que as funções se sucedem.

Até a primeira década do século XX, o Porto de Santos assumia a função de propulsor do trabalho de estivadores, de um determinado tipo de transporte (as carroças), o que seria desarticulado com as inovações tecnológicas introduzidas no porto (guindastes, esteiras, contêineres etc). Nessa nova realidade, a forma assume outra função, dada à adaptação às inovações integradas pelo sistema.

Na presente modernidade, com a globalização, o porto conduz funções variadas: porto de convergência e de distribuição da riqueza regional, instrumento de atração de riqueza, fator locacional de atividades produtivas, ponto da cadeia mundial de fluxos variados, desde produtos materiais a riscos nas áreas de crimes.

---

<sup>66</sup> Santos (1985: 50) desenvolve esse assunto ao tratar das categorias de análise do espaço: estrutura, processo função e forma. A “forma é o aspecto visível de uma coisa. Refere-se, ademais, ao arranjo ordenado de objetos, a um padrão. Tomada isoladamente, temos uma mera descrição de fenômenos ou de um de seus aspectos num dado instante do tempo”.

Assim, a função portuária tem se submetido a novas regulações internacionais, obedecendo às determinações dos países hegemônicos.

Hoje, os portos continuam sendo portas de entrada e saída de diferentes produtos, em que o Brasil procura competir com diversos mercados. É o que confirmam STARR e SLACK (1999: 195) ao estudarem a importância dos portos: “Em várias partes do mundo, o desenvolvimento do porto tem sido um elemento essencial e estratégico para o desenvolvimento econômico”.

Ao referir-se a esse tema, SILVA e COCCO (1999: 10) informam que “ao longo do último século e, sobretudo, das últimas décadas, a afirmação de um projeto de desenvolvimento nacional determinou a necessidade de interligar o território nacional em suas dimensões continentais”.

Assim, através do sistema portuário, o Brasil se aproximou de outros continentes, mantendo relações comerciais, dinamizando sua economia. Seguindo essa análise, esses estudiosos ressaltam que “o desempenho do sistema portuário deve ser analisado do ponto de vista de seu papel natural de articulação dos fluxos nacionais com a circulação mundial de mercadorias”. Em outras palavras, GILBERTONI (1999: 2) acrescenta que:

“É importante compreender que não se pode analisar porto de forma isolada, mas sim como um elo da cadeia de transportes (...), o que precisamos analisar quando se fala em porto, então, é a cadeia logística dos meios transportes, onde o porto aparece como elo fundamental nas trocas comerciais, seja no âmbito interno seja no âmbito internacional”.

Com a melhoria dos portos, somava-se a melhoria das vias rodoferroviárias. É o que se pode perceber na reflexão de ARAÚJO FILHO (1974: 110), sobre as transformações estruturais do país em períodos pretéritos.

“Particularmente no que diz respeito às vias de comunicação, iremos perceber uma verdadeira revolução com o término do período ferroviário e a predominância do rodoviário, mesmo em condições precárias de implantação para a grande maioria das áreas do país”.

Essas infra-estruturas eram exigências dos portos, uma vez que precisava receber as mercadorias com mais rapidez. Assim, as tropas de muares e os sonolentos carros de bois foram sendo substituídos por trens e caminhões e as estradas e caminhos que serviam de comunicação entre os portos e os territórios produtivos, ou seja, as hinterlândias. Nesse sentido, GILBERTONI (1999: 2) ressalta a importância do surgimento do sistema portuário e suas vias de conexão.

“Os portos surgiram e se desenvolveram para serem as interfaces entre os deslocamentos aquaviários e terrestres, de pessoas e produtos. Da mesma forma que eles, também os equipamentos, os processos e as organizações necessários àqueles deslocamentos (...)”.

Essa observação é importante para que se compreenda como funciona um porto, não se devendo tratar desse objeto de forma isolada. Nesse contexto, percebe-se que ao longo da história portuária, as transformações no território vêm ocorrendo em função dos portos, desde a chegada da Família Real no Brasil, em 1808 e posteriormente com a abertura dos portos as “Nações Amigas”, ou seja, aos mercados exteriores.

Dado o fim da segunda Guerra Mundial, o mundo começou a passar por diversas transformações, nos fluxos de mercadorias e pessoas, tendo em vista que a natureza dos transportes começava a ganhar novos padrões técnicos. Nesse sentido, aumentava-se também o volume de exportação, principalmente de produtos primários.

O Brasil amplia sua capacidade industrial, elevando o fluxo dos negócios internacionais, adicionando-se grande volume de exportação de ferro e grãos e na importação de trigo, o que vem exigir a reestruturação dos portos brasileiros. Além do café, outros produtos tiveram os seus destaques no mercado internacional, como o açúcar, que chegara em 1968, a mil toneladas por navio.

Essa nova fase dos portos foi se desenvolvendo a partir de estudos feitos pelo Departamento Nacional de Portos e Vias Navegáveis – DNPVN. Uma das decisões desses estudos foi melhorar os serviços portuários de Santos (SP) em 1964, o que ocasionou a criação de uma Comissão Especial para a Coordenação

dos Serviços Portuários de Santos – COSEPS, cuja finalidade era “eliminar os freqüentes congestionamentos no porto; aumentar sua produtividade; reduzir o custo operacional; e objetivar o barateamento do frete marítimo” (VARGAS, 1994: 78).

A partir desse momento, foram se implantando portos especializados: de minérios e manganês, no Amapá; minérios de ferro, no Espírito Santos, o Porto de Tubarão; um terminal especializado em açúcar, no Recife: um terminal salineiro, no Rio grande do Norte etc, além dos terminais petroleiros da Petrobrás nos Estados da Bahia, Rio Grande do Sul, Santa Catarina.

A realização dessas mudanças foi acontecendo mediante legislações. Como exemplo, tem-se a criação da Lei nº 6.222, de 10 de setembro de 1975, que extinguiu o Departamento Nacional de Portos e Vias Navegáveis – DNPVN, em consequência era criada a Empresa de Portos do Brasil S. A. – PORTOBRAS, empresa pública de direito privado, também com autonomia administrativa e financeira, na administração indireta, para melhor continuar enfrentando o desafio de administrar o Sistema Portuário Brasileiro, através de uma empresa controladora (Anuário Estatístico Portuário, 2000).

Mas o grande impulso para as transformações da infra-estrutura portuária aconteceu com a Lei Nº 8.630 de 1993, que propunha promover as mudanças necessárias dos mesmos a fim de alcançar os parâmetros mínimos internacionais de sua movimentação, mas fundamentalmente, de maneira específica (GILBERTONI, 1999). Com essas determinações, garantia as regiões portuárias assegurar a localidade dos seus portos, de forma que iam ganhar um novo cenário.

O Porto em estudo está instituído por essa nova Lei, pois se trata de um Terminal Portuário de Uso Privativo Misto<sup>67</sup>. Esse tipo de porto pode ser explorado por pessoas jurídicas de direito público ou privado dentro ou fora da área do porto organizado, utilizado na movimentação e/ou armazenagem de mercadorias, destinadas ou provenientes de transporte aquaviário. Neste caso, poder-se-á

---

<sup>67</sup> Terminal de uso privativo não significa privado. Esse tipo de modalidade permite que o terminal tenha autonomia para movimentar cargas próprias e de terceiros. A propriedade do terminal fica nas mãos do Estado.

proceder a exploração de terminal de uso privativo exclusivo, para movimentação de carga própria, ou ainda, misto, para movimentação de carga própria e de terceiros.

No Terminal do Pecém, caracteriza-se como carga própria, àquelas que têm origem ou destino de empreendimentos localizados no Ceará e integram os programas de desenvolvimento econômico do Governo Estadual, onde se inserem os incentivos fiscais.

As instalações de uso privativo misto do Pecém estão, portanto, fora da área de influência do Porto organizado de Fortaleza, ficando, entretanto, sujeitas à fiscalização das autoridades aduaneira, sanitária, de saúde e política marítima.

## 2.4. Evolução do sistema portuário brasileiro

Inicialmente, o Brasil mantinha uma relação de dependência com a metrópole. Considerando o porto como porta de contato com o mundo, na época da dependência, a porta de saída era mais larga e mais escancarada. Com a chegada da Corte ao Brasil, começara a criação de instituições de ensino superior e das academias naval e militar, responsáveis pelos cursos de engenharia, o que permitiu a construção de obras públicas, estradas de ferro, rodovias, portos etc.

Não resta dúvida que, apesar das sucessivas dependências do Brasil a certos países, os portos muito exprimem a convivência entre espaços distantes. Para tanto, a senha de acesso é representada especialmente, pelos produtos daqui e de lá.

Embora não existisse cais adequado para atracação direta dos navios, os trapiches, ou seja, pequenos ancoradouros de madeiras, recebiam os barcos que traziam as mercadorias ou pessoas dos navios. Nessas condições, ancoravam a

uma certa distância, pois o local em que se instalavam os trapiches não apresentavam profundidades suficientes para que os navios pudessem atracar. Esse era o cenário portuário anterior a 1880.

As formas simples de ancoradouros pontuaram o litoral, bem como as margens de grandes rios brasileiros durante todo o período colonial, servindo como elo entre o Brasil e o exterior, através da circulação dos produtos tropicais e a movimentação de pessoas. Nesse sentido, FERREIRA REIS (1973) se reporta à finalidade dos trapiches no período colonial:

“Serviam no vai e vem do embarque e desembarque de passageiros e mercadorias que chegavam do interior ou de fora, do estrangeiro, e, por fim, serviam na comercialização intensa por que a região se afirmava, projetando-se, e ao Brasil, nos mercados internacionais das matérias tropicais”.

Esses objetos simples, com suas formas primitivas foram de extrema importância na história portuária brasileira. Sua infra-estrutura correspondia às necessidades da época e identificava as condições técnicas do momento histórico, como detalha PENTEADO (1973: 164):

“Muitas outras firmas movimentavam a exportação de carga, em geral, ou seja, gêneros alimentícios, querosene, tecidos utensílios domésticos, instrumentos agrícolas etc. E seus trapiches possuem concorrida animação, com o vai –e – vem dos compradores e carregadores”.

Comumente, para movimentar os trapiches, as mercadorias eram transportadas por mulas, carros de boi, carroças, enquanto o processo de embarque e desembarque era manual. Essa situação também é lembrada por PENTEADO (1973), mostrando que a falta de equipamentos fazia com que a carga fosse descarregada manualmente com o emprego de pequenos carrinhos ou de paneiros (cestos), prolongando as horas de trabalho, dificultando a operação, o que implicava na demora das embarcações.

Foi, portanto, através dos trapiches, das formas mais humildes, que os portos se desenvolveram, como portas de entrada e saída de mercadorias e pessoas, no território brasileiro, possibilitando a conexão do país com os mercados

estrangeiros. Com o mercado consumidor muito reduzido, o país teve nesse sistema de transporte um importante veículo de difusão de nossos produtos entre as regiões brasileiras (cabotagem) e o mundo.

Essas formas primitivas de cais foram evoluindo de acordo com as exigências produtivas de cada época, transformando-se posteriormente em portos. Como exemplo, cita-se o cais da Sagração – São Luis do Maranhão, datando de 1841, o cais Nogueira – Recife – PE, 1875, o cais do Varadouro – Cabedelo – PB, construído em 1862 e o Porto do Mucuripe – Fortaleza –CE, de 1951.

Atualmente, existem portos modernos que apresentam píers especializados para cada tipo de produtos – petróleo, granéis sólidos, contêineres etc. Em décadas passadas, os trapiches também tinham suas especificações que eram apropriados por algumas empresas privadas, alguns deles com dimensões mais amplas.

O Porto de Belém – 1616 –, também foi se reorganizando a partir dos trapiches, por onde escoavam os produtos da Amazônia, principalmente, o cacau para Lisboa. Os trapiches se multiplicaram na região, servindo as Companhias de navegação que começavam a operar com a borracha, sobretudo na metade do século XIX. É o que afirma PENTEADO (1973:61), em seu estudo sobre o “Sistema Portuário de Belém”.

“Os trapiches do Porto de Belém iriam ainda substituir por muitos anos; só os das grandes Companhias de navegação é que cederam lugar às obras do atual cais da cidade, pois os pequenos desembarcadores ainda permaneceram bem vivos a marcar a paisagem das margens do Guamá e da baía de Guajará”.

Conforme iam se dando o crescimento das exportações dos produtos primários e a modernização dos navios, os portos precisavam se adequar à dinâmica dessa nova realidade. Para concretizar esse fato, começaram a se desenvolver vários projetos para melhorar o sistema portuário brasileiro.

De acordo com o VARGAS (1994a), os projetos destinados à reestruturação dos portos brasileiros começaram a se desenvolver a partir de 1850. Foi nessa época que as primeiras linhas regulares de navegação se inseriram no país, ligando este à Europa, principal mercado para os produtos brasileiros. Daí a necessidade de portos adequados para receber os navios europeus, uma vez que na Europa havia instituições especializadas em tecnologia hidráulica, o que permitia a ampliação das inovações em transportes marítimos. Não é por acaso que os europeus contribuíram fortemente com o desenvolvimento da capacidade técnica em construção portuária no Brasil.

O primeiro projeto para a melhoria do setor portuário no Brasil data de 1852, destinando-se ao Porto do Rio de Janeiro, chefiada pelo Engenheiro Francisco Soares de Almeida. A falta de conhecimento dos engenheiros e a ausência de tecnologia impossibilitavam o desenvolvimento dos projetos. Muitas vezes saiam do papel, mas as tentativas eram mal sucedidas, como foi o caso “da construção de um porto para São Luis do Maranhão, projetado por André Rebouças em 1868” (VARGAS, 1994a: 68).

O material aplicado na construção dos novos cais vinha da Europa, como foi o caso da construção da Doca da Alfândega do Rio de Janeiro em 1866. Essa obra foi a primeira a substituir a cal hidráulica por cimento *portland*. Ainda que as experiências em tecnologias portuárias tenham vindo da Europa, os engenheiros brasileiros não conseguiam êxito na aplicação dos conhecimentos adquiridos nas escolas européias:

“Entre 1869 e 1880 a situação melhora, mas só é resolvida em parte, no caso do Porto do Rio de Janeiro, quando surge o Engenheiro André Rebouças, apoiado no que aprendera nas escolas Militar e Central e em viagens de estudo à Europa” (idem,70).

Esse período de aprimoramento da técnica portuária, representa um importante marco para o desenvolvimento do conhecimento nacional em tecnologia portuária, sobretudo com a criação da Escola Politécnica em 1874, onde era aplicada a disciplina “Navegação Interior, Portos de Mar e Faros”. A partir desse momento, “as técnicas e tecnologias concernentes aos melhoramentos e à

construção de portos estavam no conjunto de ensinamentos sobre obra hidráulicas”, (VARGAS, 1994b: 70). Compreende-se esses eventos como marco de um novo período na história portuária brasileira.

Com essa evolução do conhecimento, aplicado à reestruturação dos portos, os trapiches começavam a se tornar obsoletos, pois “havia cumprido a sua missão. Estavam, já no início do século XX, ultrapassados” (FERREIRA REIS, 1973).

Um fato marcante no processo evolutivo do espaço portuário construído foi à instalação do “primeiro cais brasileiro a permitir a atracação de navios transoceânicos” (VARGAS, op.cit.:71), no Porto de Santos em 1890. É interessante ressaltar que nesse período começavam a crescer as exportações do café, e o Porto de Santos necessitava adequar suas instalações para receber essa mercadoria, tendo em vista que era o local preferencial para o escoamento desse produto. Em 1909, o porto tinha capacidade de “exportar a maior safra de café produzida no país, 13.130.728 sacas”.

Isso implica dizer, que os portos começaram a se reestruturar em função do crescimento da produção para exportação, sobretudo do café na Região Sudeste. Nesse sentido, as regiões produtivas iam implementando melhorias em seus portos, conforme exigia o mercado, ou seja, de acordo com o aumento do fluxo de mercadorias. Como exemplos, cita-se a Região Norte, com a produção da borracha, Sul com o café, Nordeste com a produção do açúcar e do algodão. Posteriormente vieram outros produtos que exigiram a modernização portuária.

Mas isso não era o único fator decisivo para que os portos se modernizassem. Entende-se que a tecnologia empregada nas embarcações age como indutor das mudanças das instalações portuárias. À medida que a frota de navios passava da condição de barcos a vapor para navios de maior porte, se fazia obrigatória melhorar a infra-estrutura nos portos, onde pudessem atracar com segurança e levarem o máximo de mercadorias que pudessem. Enfim, o porto é parte de um sistema. Nisso se expressa a compreensão da parte do todo: à medida que um componente de um sistema se modifica, todo o conjunto é obrigado a se

realinhar, quebrando-se assim o passado e se afirmando o moderno. Esse moderno se insere no cotidiano das pessoas, rompendo culturas e tradições seculares. Nesse sentido, HARVEY (1992: 22) acredita que a modernidade passa por processos contínuos de transformações firmados pelas descobertas que também estão em constantes avanços. Para este autor,

“A modernidade, por conseguinte, não apenas envolve uma implacável ruptura com todas e quaisquer condições históricas precedentes, como é caracterizada por um interminável processo de rupturas e fragmentações internas inerentes”.

Com a formação e especialização dos engenheiros, os estudos relacionados à construção de portos começavam a se ampliar. Com efeito, “em 1919 foi organizada a primeira empresa nacional especializada em construção portuária e fundações a ar comprimido, a Companhia Nacional de Construções Cíveis e Hidráulicas (Civilhindo)” (VARGAS, 1994a: 74). Isso foi importante, pois possibilitou que os portos fossem construídos com empresas nacionais e não só internacionais, valorizando o conhecimento nacional. A Escola Politécnica e o Instituto de Pesquisas Tecnológicas – IPT foram importantes na formação dos grupos de pesquisas em tecnologia portuária no Brasil.

Como se viu, a evolução da história portuária brasileira está atrelada com o avanço da tecnologia, sobretudo do conhecimento, da informação e da ciência, além da produção exportável que comandava as bases econômicas do país no decorrer dos séculos passados e no atual. É importante mencionar que essa técnica advinda, sobretudo dos Estados Unidos, tinha por trás, interesses comerciais, que era expandir sua produção para países que apresentava poder de consumo. O interesse para que os países periféricos se desenvolvessem, era também visando o fortalecimento das classes sociais que iriam demandar mais consumo. Outro interesse era receber matéria-prima dos países que produziam em abundância, como no Brasil (minério de ferro, borracha, café, algodão, etc). É nesse sentido, que Darcy Ribeiro, se refere ao papel negativo dos portos na formação do Brasil, como já foi citado.

Conforme PRADO JUNIOR (1998), esse marco histórico tem sua origem no período imperial que deixou para a República registros de um importante aparelhamento técnico: as estradas de ferro (1852), a navegação a vapor marítima e fluvial que conectava as regiões litorâneas e interiores.

A navegação a vapor fluvial se estendia para outros rios de menor porte, Itapicuru (Maranhão), Parnaíba (limite do Maranhão e do Piauí), Paraguaçu (Bahia), Itajaí (Santa Catarina), Guaíba e Pardo (Rio Grande do Sul) (idem). Foi, portanto, através desses rios que a navegação se desenvolveu no interior do território brasileiro, utilizando essa técnica que foi se aperfeiçoando, como foi visto anteriormente.

A navegação e a instalação de portos desenvolviam-se nas regiões de acordo com a produção que se estabelecia. No Ceará, as margens do Rio Jaguaribe, mais especificamente em Aracati, no século XVIII, desenvolveu-se o Porto dos Barcos<sup>68</sup>, em função das oficinas de carne-de-sol, ou charqueadas, principal produto econômico da época.

Outro produto que teve uma expressividade marcante na economia brasileira, sobretudo na República Velha, final do século XIX início do século XX, foi o café que teve o escoamento para o exterior através dos portos, principalmente os Portos de Santos e Vitória. Esse fato privilegiou a Região Sudeste na construção de portos na época do auge desse produto.

Com o passar dos anos, esses portos modestos foram sendo substituídos por estruturas mais firmes, para acompanhar novas épocas, dada a agregação de novos conhecimentos impulsionada pelas exigências dos sistemas técnicos dos transportes (marítimos e terrestres) e da produção das hinterlândias. Nesse sentido, RIMMER (1972:70), informa que:

“A maioria dos portos primitivos já desapareceram há muito tempo, destruído pelo crescimento dos portos importantes ou, senão, subsistem como relíquias de portos, com visitas ocasionais de navios costeiros para lembrar-lhes seus dias de glória”.

---

<sup>68</sup>Sobre este assunto ver BARBOSA (2004).

Os espaços que já tiveram seus dias de glória não desaparecem completamente, eles representam um potencial susceptível de novas valorizações, de uma recomposição em função dos componentes, dos custos, das inovações técnicas e do contexto socioeconômico. As atividades portuárias são deslocalizadas em sua maioria e os espaços são recuperados e transformados para albergar novas funções que servem de prolongamento dos centros das cidades. Esses lugares classificados como *waterfront*<sup>69</sup>, não perdem seu valor imobiliário, aproveitando a implantação a bordo da água, se constituem novos espaços comerciais, desenvolvendo atividades turísticas.

É importante observar que o surgimento dos portos em questão está atrelado à fase da grande indústria, ou seja, da produção em massa. Daí ainda hoje existir uma infra-estrutura portuária defasada, portos que não estão preparados para receber os navios modernos, uma vez que na atualidade os fluxos estão mais seletivos, pois não se trabalha mais com a grande fábrica, em que havia uma produção em massa, o que demandava portos adequados a essa produção. Aconteceu que o cenário produtivo mudou e alguns portos continuam com a infra-estrutura que não atende o nível atual da produção, como é o caso do Brasil, em que apresenta uma infra-estrutura portuária ainda muito precária.

Como estamos nos reportando ao período de produção fordista, é importante lembrar que os portos desempenharam um papel importante nesse período, mesmo obedecendo às regras rígidas da produção, como segue nas observações de SILVA e COCCO (1999:16): “(...) os portos mantinham um perfil altamente setorizado, ou seja, segmentado e direcionado à movimentação de tipos de tipos específicos de carga, sem se mostrarem muito flexíveis às variações da natureza do produto, às modificações da tecnologia dos transportes ou às alternativas do mercado”. Mas essas infra-estruturas localizavam-se junto às indústrias, o que facilitava o escoamento da produção, ainda de acordo com os autores, “o porto da era fordista caracterizava-se por ser uma *prótese* das linhas de montagem fabril” (op. cit).

---

<sup>69</sup> Ciudad y puerto, mutacion y recomposicion: la recomposicion de los espacios portuarios abandonados. Disponível em: <<http://www.urbanisme.equipement.gouv.fr/cdu/accueil/bibliographies/villport/notees3.htm>>. Acesso em 27/10/2004.

A natureza das mercadorias já era valorizada, ou seja, o produto saía da fábrica pronto para o consumo, o que exigiam portos cada vez mais extensos, ou seja, portos com capacidade de receber mercadorias de forma acabada, o que difere dos portos atuais, que precisam estar equipados para receberem partes da produção, bem como insumos que se deslocam em várias direções do mundo.

O novo paradigma da produção, tendo como fundo uma estrutura fabril mais flexível e uma produção mais difusa, os sistemas logísticos de transportes e os portos passam por transformações profundas, o que vai implicar na organização de novas estratégias logísticas portuárias. No entanto, esses novos modelos apresentam características diferenciadas, é o que informam SILVA e COCCO (1999: 18 -19): “no primeiro modelo, o porto é visto como um elo logístico desterritorializador, inserido em uma cadeia logística setorizada”. Trata-se dos portos conhecidos como *hub port*. Esse tipo de porto não mantém nem um vínculo (de identidade e cultural) com o local, uma vez que “serve principalmente aos interesses comerciais de grandes firmas localizadas na sua hinterlândia ou de grandes armadores que o subordinam dentro de um sistema logístico global”.

Diante do exposto, acredita-se que o Porto do Pecém, insere-se nessa estratégica, por se tratar de um porto planejado para atender aos interesses dos grandes grupos internacionais, uma vez que a prioridade era atender a produção siderúrgica e petroquímica de empresas multinacionais. Para isso, o porto foi estruturado estrategicamente com todo equipamento exigido por esse tipo de atividade. No entanto, com a inviabilidade dessas atividades por questões políticas, atualmente, o porto vem operando com cargas contêinerizadas, sobressaindo-se como um dos maiores exportadores de frutas<sup>70</sup> do país. Nesse sentido, a dinâmica operacional do porto, fica subordinada à atividade industrial, pois “o porto passa a depender inteiramente do desempenho econômico dos complexos industriais das grandes firmas ou das estratégias globalizadas das grandes companhias de navegação” (SILVA e COCCO 1999: 18 -19), ou seja, dos armadores que têm como preocupação principal o transporte das mercadorias ente os modais.

---

<sup>70</sup> De acordo o Presidente da Cearáportos (Sr. José Roberto Correia Serra,), empresa que administra o porto, não é novidade que os portos venham a se transformam em *hub port* diante das exigências dos armadores que são cada vez mais intensas, uma vez que são os armadores os maiores atores vinculados a atividade portuária. (Entrevista realizada no dia 01/10/2004).

Como ainda não se viabilizou a implantação das indústrias de base próximo ao Porto de Pecém ele se adapta para atender outras demandas. É através dele que a Empresa Agrícola Del Monte Fresch Produce Brasil, escoia 100% da produção de frutas frescas para os mercados europeus. Para essa atividade, o porto investe na infra-estrutura para receber contêineres refrigerados, equipamento em que são transportas as frutas.

Nessa perspectiva, o porto é um elo logístico desterritorializador, uma vez que ele se torna um objeto estranho à comunidade local, ou seja, ao se instalar um objeto dessa natureza numa comunidade de pescadores, que tinham como fonte de renda a pesca artesanal e o mar como sua ferramenta de trabalho, com a inserção de uma infra-estrutura de um *hub port* há uma quebra dessa relação de trabalho. A comunidade local vê se instalando em seu território, um objeto no qual eles não terão acesso nem para visitas, uma vez que impera uma burocracia, exigências impostas pelos grandes mercados consumidores que os portos precisam cumprir. Assim, “o isolamento do porto, como estratégia de valorização das infra-estruturas de circulação, dificulta a sua assimilação como parte do cotidiano da comunidade local” (SILVA e COCCO, 1999:21). Se as novas estratégias portuárias se direcionam com essa finalidade – *hub port*, então como pensar um modelo de porto voltado para o desenvolvimento local? As governanças, municipais, estaduais e federais não estariam se contradizendo ao propagarem geração de emprego e renda com a instalação de uma infra-estrutura desse porte?

Esse cenário surge em decorrência de uma circulação mais exigente, pois a produção encontra-se descentralizada do grande chão fabril, passando a predominar uma produção que se realiza cada vez mais em rede. O sistema de transporte, sobretudo o marítimo que apresenta maior capacidade de volumes precisa se estruturar conforme a demanda dos novos fluxos. É, portanto, nesse sentido que SILVA e COCCO (1999: 12) chamam a atenção quanto ao novo quadro produtivo e a adaptação do sistema portuário diante dessa nova realidade:

“Os portos de um modo geral e os portos brasileiros, em particular, devem conectar, entre si e com os mercados, bases produtivas que não se caracterizam mais pelas grandes concentrações industriais (chamadas de” fordistas “), mas por sistemas produtivos organizados em redes (as indústrias flexíveis, defendidas como” pós-fordistas “)”.

A falta de uma infra-estrutura portuária adequada ao crescente fluxo de mercadorias que circula no mundo é uma questão que vem sendo levantada, sobretudo na América do Sul, em que seus principais portos estão defasados em relação a América do Norte. Como exemplo, pode-se citar o Porto de Paranaguá – PR, principal exportador de soja do país, que enfrenta congestionamento da produção na época da safra por falta de silos para armazenar o produto. O atraso na liberação das mercadorias demanda custos, um navio parado no porto custa em média 50,000 dólares por dia, além do custo social com as frotas de caminhão sem movimento.

No porto citado, o tempo de espera é em torno de vinte dias, enquanto nos portos europeus se trabalha com horas. Diante disso, percebe-se que o país corre um sério risco de ter sua produção enalhada por falta de infra-estrutura capaz de realizar as exportações de acordo com as condições exigidas pelos mercados consumidores. Vale ressaltar que mais de 90% das exportações brasileiras são escoadas através dos portos, o que se torna motivo de preocupação para os exportadores, uma vez que investe em tecnologia, mão-de-obra qualificada para que seus produtos sejam aceitos pelos mercados externos. Ocorre, com frequência, a mercadoria ficar enalhada no porto, encarecendo no consumo final. Isso implica desvantagem para o Brasil, uma vez que não consegue competir com os países que dispõem de uma infra-estrutura portuária eficiente. Segundo CRUZ (2004), os portos brasileiros não conseguiram acompanhar as mudanças ocorridas no setor nas últimas décadas, o que implica inúmeros problemas, tornando o país desfavorável no contexto internacional do transporte marítimo.

## CAPÍTULO 3. A INSERÇÃO DO CEARÁ NOS CIRCUITOS COMERCIAIS MUNDIAIS: A EVOLUÇÃO DO SISTEMA PORTUÁRIO

As terras tropicais sempre apresentaram, na história do capitalismo mundial, condições naturais favoráveis a produção de riquezas para os grandes mercados internacionais. Grande parte da América Latina oferece esse deleite para as empresas e mercados.

O Nordeste brasileiro se afeiçoou à exploração agropecuária, dado seu clima ensolarado e a pujança de seus solos próximos aos recursos hídricos. Isso é favorável por condições de insolação, o que possibilita maior dinâmica de produção agrícola, agregando-se o moderno conhecimento técnico-científico, contribuindo para a região apresentar elevada produtividade no setor agropecuário: são os agropolos com alta tecnologia inseridos nos fluxos internacionais.

### 3.1. A formação histórica do território cearense

O objetivo desta parte do trabalho é apresentar uma breve compreensão histórica da produção cearense, ou seja, os primeiros passos na tentativa de inserir-se nos grandes mercados. Para isso, se faz necessário compreender a formação e ocupação desse território, bem como o contexto político econômico e social.

Voltando-se à história cearense, tratada por diversos autores, entre eles GIRÃO (1985, 1971), SOUZA (2004), FARIAS (2004), percebe-se que a segunda<sup>71</sup> ocupação desse espaço esteve ligada a expulsão dos franceses em 1560 que

---

<sup>71</sup> É importante lembrar que quando os colonizadores aqui aportaram as terras já eram ocupadas pelos indígenas que foram desterritorializados em função de novas ordens. Nesse sentido, entende-se que a primeira ocupação foi feita pelos “donos das terras”, os índios.

tentavam ocupar os territórios vizinhos como o Maranhão. De acordo com as observações de DANTAS (2003), ao fazer uma análise histórica do sistema de cidades em terra semiárida, o Ceará representava um locus estratégico de defesa territorial, ou seja, um espaço capaz de impedir uma provável expansão do domínio francês no Brasil.

Mas a ocupação e formação desse território produtivo<sup>72</sup> se deram de fato com a penetração do gado sertão adentro, como afirma GIRÃO (1971: 95):

“O expansionismo povoador, cujos centros eram Pernambuco e Bahia, derramavam-se por todo o Nordeste, procurando novos campos para os gados, e não tardou a alcançar o território cearense, uns no rio Jaguaribe seus afluentes acima e outros chegando à margem direita, saídos das regiões do São Francisco, até se misturarem formando uma só gente – a dos fazendeiros, localizados em terras que lhes iam sendo dadas em sesmarias”.

Foi, portanto, com a chegada desses colonos que tangiam o gado, impedidos de ocuparem as áreas de cana-de-açúcar, que se iniciava uma das fases importantes para a economia do Ceará, pois foi a partir da cultura pastoril que o território cearense começa a se formar como mercado produtor (carne, couro, película), destinando-se a princípio à própria localidade.

Como se pode observar na descrição acima, esse momento começa às margens dos rios, ou pelo litoral, mas vai ser no sertão que se estabelecem as primeiras formações de povoamento, através dos “bandeirantes”, ou seja, dos tangedores do gado.

Posteriormente, o sertão vai ser uma hinterlândia significativa para o litoral, através dos produtos que abasteciam a zona litorânea, mandioca, farinha, carne, couro etc. Foi, no entanto, com as charqueadas que se estabeleceram as primeiras relações do sertão com o litoral. Assim, “a atividade pastoril modifica esse quadro a partir do último quartel do século XVII e, com intensidade, no começo do

---

<sup>72</sup> Não significa dizer que antes o território não era produtivo, pois os indígenas mantinham suas formas de produção aplicando suas técnicas rudimentares e a produção era para satisfazer as necessidades internas, criando apenas valor-de-uso. Com o domínio dos europeus, os interesses eram outros, a criação do gado não era para atender somente a capitania, mas para abastecer a Colônia, Metrópole e outros mercados, portanto, criando valor-de-troca.

século seguinte, quando se verifica a conquista definitiva dos sertões, o que se fez a partir do próprio litoral” (FARIAS, 2004).

Um dado importante é que foi através do gado e da sua comercialização que o espaço cearense começa a se organizar tanto do ponto de vista econômico, bem como sócio - político e infra-estrutural, tendo em vista que para se desenvolver o comércio da carne, e outros produtos, era preciso que se estabeleça infra-estrutura técnica (formam-se os primeiros caminhos, ou estradas interligando os principais povoados e posteriormente as capitânicas, sobretudo, Pernambuco e Bahia, de onde se originava o gado). Pode-se chamar essas formas de interligar esses lugares de vias de comunicação.

As vias tiveram um importante papel na vida econômica cearense, ao destacar o surgimento dos primeiros portos (infra-estruturas simples, mas que eram capazes de atender a demanda da época), que muito auxiliavam no deslocamento das mercadorias. Essas pequenas formas de ponto para embarcações muito representaram para a formação de algumas cidades, como Aracati, Acaraú e Camocim, que tinham suas localizações geográficas privilegiadas por rios, o Rio Jaguaribe, Rio Acaraú e o Rio Coreaú ou Camucim respectivamente. Com o surgimento desses trapiches, intensifica-se a relação do litoral com o sertão, tendo em vista a crescente demanda por produtos regionais, tanto pelas capitânicas vizinhas, bem como pela Metrópole.

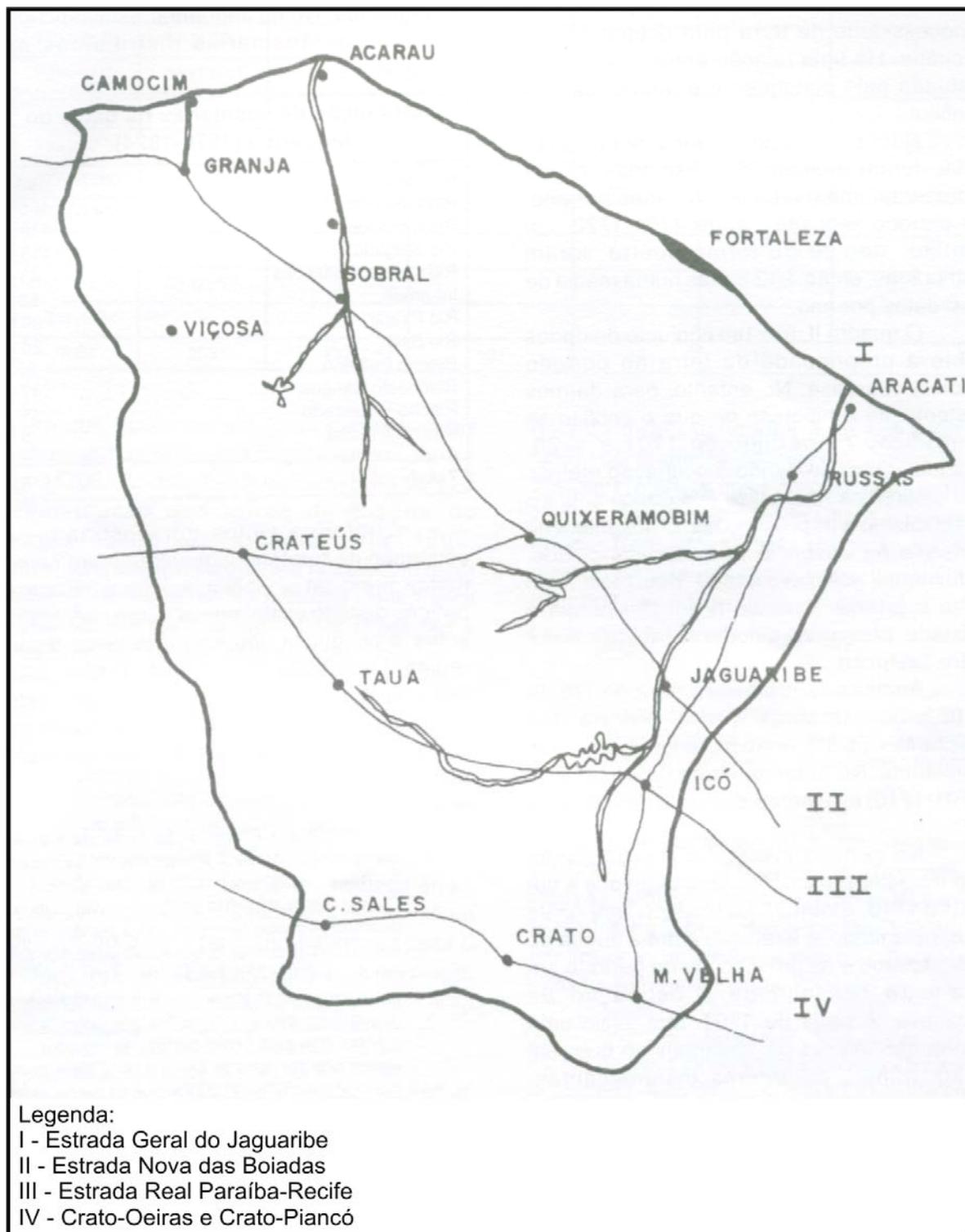
De acordo com GIRÃO (1995:39), “a mais importante destas vias de comunicação foi à estrada geral do Rio Jaguaribe”, que percorria o trecho do rio, passando por outras localidades que utilizavam o porto. A autora lembra, ainda, tratar-se da via de comunicação por onde entraram os gêneros de primeira necessidade de que se abastecia o interior da capitania, durante os primeiros períodos administrativos. Essas vias estão representadas na (Figura 2), que mostra uma breve descrição dessas infra-estruturas no século XVIII, bem como retrata como se efetivava as negociações da hinterlândia com a Fortaleza, GIRÃO (1971).

A historiografia sobre a ocupação e formação do território cearense mostra indícios de que esses objetos muito representaram na economia do Estado, o que leva a entender, a evolução do Sistema Portuário no Ceará. Para tanto, percebe-se em algumas leituras, que os portos do século XVIII estiveram estritamente ligados à indústria pastoril (GIRÃO, 1985), ou seja, a criação de bois, cujo couro é elemento importante como matéria-prima para diversos objetos. O próprio historiador VARNHAGEN (1956: 71) faz menção a esse período áureo na história ao descrever o território cearense, destacando sua riqueza. Assim, esse autor nos presenteia com suas observações:

“O Ceará patenteara todo a sua muita riqueza latente, e o muito que valiam as suas terras, cortadas de serras frescas, o seu belo clima, as suas já abundantes manadas de gado, e a produção da carnaúba, árvore da qual tudo se aproveita, tronco, folhas e cera (...).”

O cenário em que se desenvolvia a base econômica do Estado do Ceará no século XVIII tinha como destaque a indústria agropastoril. O ciclo agropecuário se desenvolve com a cultura do algodão, o qual foi importante para a implantação das primeiras indústrias têxteis. O algodão foi o grande marco para a inserção do Ceará nos mercados internacionais. A procura por esse produto pelo mercado externo se deu a partir do momento da independência da América do Norte, que deixou a Europa desprovida do produto. O Ceará apresentava condições climáticas propícias para a produção.

Figura 2 - Principais vias de comunicação do século XVIII – Ceará



Fonte: PINHEIRO, 1999. p.13 apud BARBOSA (2004).

A princípio, o produto saía do Brasil através dos portos do Maranhão e do Recife. Outro produto que merece ser lembrado foi o café que passou a concorrer com o algodão, entre os anos de 1860-61 a 1864-65, (GIRÃO 1985). O principal produtor era a Serra de Maranguape, posteriormente adentrou a Serra de Baturité, que se transformou no mais forte produtor. De acordo com o autor acima citado, merece ser ressaltado que apesar da forte produção, não se formou uma aristocracia do café como no Rio de Janeiro e São Paulo.

A cera de carnaúba também fez parte desse quadro. Foi introduzida no mercado internacional para estudos químicos. Não demorou muito tempo para se descobrir o valor comercial do produto, destacando-se a fabricação de velas e de ceras. Inicialmente, exportava-se pelo trapiche de Aracati para Pernambuco, uma vez que a maior concentração da palmeira se dava em toda a ribeira do Rio Jaguaribe, onde se localizava o então porto. Nos anos de 1856 – 57 embarcaram-se pelo porto de Aracati, 538.568 Kg de cera. Logo foi criada uma lei de proteção a carnaúba, Lei nº 543, de 20 de outubro de 1851, (GIRÃO, 1985:170), proibindo a derrubada da árvore.

A forte comercialização da cera no século passado não esgotou a palmeira, pois volta a ser destaque entre os principais produtos exportados no Estado do Ceará. No primeiro trimestre do ano de 2005, a cera de carnaúba participou com 2% do valor total das exportações, US\$ 221 milhões<sup>73</sup>. Com as novas descobertas da ciência, outras utilidades vão sendo implementadas ou melhoradas para utilizar a cera. Ainda lembrando esse período áureo da economia cearense através dos produtos tropicais, destaca-se a produção de maniçoba, que era fonte de borracha, a oiticica, em que se extrai óleo para fins industriais, a mamona etc. Esses produtos formaram o ciclo produtivo do Ceará num período em que a agricultura não era criada em laboratórios, como se faz hoje, com o advento do meio técnico científico – informacional, em que o meio natural é recriado a cada dia.

---

<sup>73</sup> Made in Ceará em alta. O Povo. Fortaleza, 20 abr. 2005. Coluna Vertical p. 18.

Nesse período, como se percebe, começavam a se desenvolver no Estado do Ceará os primeiros ciclos produtivos, o que ia favorecer o surgimento dos primeiros portos, para atender o comércio com a metrópole e as capitanias, como Pernambuco, que recebiam “o algodão, o sal e bastante carne seca, chamada de sertão”<sup>74</sup>.

### 3.2. Geografia portuária cearense: Aracati, Camocim e Mucuripe

A carne do boi era levada para algumas capitanias através dos portos que começaram a funcionar com a “pequena cabotagem”<sup>75</sup>, ou seja, a circulação da carne para capitanias próximas. Posteriormente, desenvolveram-se, junto ao porto, as salgadeiras para o preparo da carne. Logo foi se agregando ao porto a fábrica, conhecida também como charqueadas ou oficinas que representavam o carro chefe do comércio da capitania, ou seja, “a exportação da chamada carne do Ceará” (GIRÃO 1985:138).

As charqueadas tiveram grande relevância para o Ceará, como lembra GIRÃO (idem: 138): “na evolução econômica cearense bem se poderá afirmar que o tempo de duração dessa indústria formou um ciclo próprio, de alta relevância, o ciclo das oficinas, que passou mais tarde ao Rio Grande do Norte e ao Piauí”, onde as oficinas começaram a se instalar, procurando a embocadura dos rios – Jaguaribe (Porto dos Barcos em Aracati), Acaraú (Porto dos Barcos de Acaraú) e Coreaú (Porto conhecido como Barra do Camucim) (CE), Açu e Mossoró (RN), Parnaíba (PI). Foi na embocadura desses rios que começaram a se desenvolver as oficinas, dando início as primeiras atividades portuárias no território cearense.

---

<sup>74</sup> A literatura de VARNHAGEN (1956:71) nos informa que “a carne do Ceará, ainda hoje se diz nos Estados do Nordeste (embora a importação daquele produto esteja ali de muitos anos inteiramente extinta) para designar o charque trazido do Rio Grande do Sul e Republica Platina (...), além do nome carne do sertão, diz-se também carne de sol e carne de vento”.

<sup>75</sup> Relaciona-se a navegação dentro do próprio país.

Voltando-se ao atual Porto do Pecém, o mesmo é visto como um resultado histórico da realidade do território cearense, portanto um objeto geográfico conectado no espaço – tempo às diferentes fases da produção econômica do Ceará. Ele transparece como o resultado do processo de desenvolvimento ao longo dos três últimos séculos.

Nessa perspectiva, procura-se conhecer como vem se dando a construção dos equipamentos portuários, ou seja, procurando verificar fases de sua existência. Na concepção de espaço temporal, falar de um ancoradouro na atualidade requer conhecer o processo que o originou ou o explica. Assim, reportando aos séculos XVIII e XIX, quando se tinha as charqueadas como produto principal da economia do Ceará. Com essa produção se desenvolveram os primeiros portos do Ceará.

Fora do itinerário da produção açucareira do nordeste, falar de sistema portuário significa remeter-se a ancoradouros simples, os trapiches. Estes atendiam a embarcações de tamanho médio em séculos passados, para transbordo de produtos locais e importados via portos mais equipados, como o de São Luiz, Recife e Salvador. No caso do Estado do Ceará, destacou-se o trapiche de Aracati, tradicional na exportação de carne do sol.

O Porto de Aracati, considerado o de maior destaque até a metade do século XIX, esteve ligado a esse movimento produtivo da época por várias razões: uma delas era que em torno do porto encontravam-se elementos que propiciavam a desenvolvimento das oficinas: “ventos constantes para a secagem, e as facilidades dos embarques saindo o produto, sem maior despesa, das fábricas de beneficiamento para as embarcações – sumacas e barcos de vários tipos” (GIRÃO, 1985:138). Assim, Aracati mesmo antes de ser elevada à categoria de vila, tornou-se o “pulmão da economia cearense” (GIRÃO, 1995:104) durante o período colonial, pois era através do seu porto que se escoava a grande maioria dos produtos, como relata a autora:

“Pelo Porto da vila de Santa Cruz do Aracati era transportada através da imensa bacia do Jaguaribe, que consistia quase unicamente em couro salgado e espichado e algumas pelicas das que trabalhavam em todo o sertão cearense” (p.39).

Primeiramente em Fortim, então parte das terras do município de Aracati, onde os navegantes encontravam profundidade para atracar os barcos de maior porte, destacando-se o primeiro Trapiche naquele município (Foto 1). A expressividade maior era, no entanto do Porto dos Barcos (Foto 2) ao lado da cidade de Aracati, uma vez que era de lá que se dava todo o processamento de abate do gado e secagem da carne. Este trapiche tinha limitação por estar localizado às margens do Rio Jaguaribe, e apesar do constante assoreamento, o que não ocorria em Fortim, mais próximo do mar, ou seja, localizava-se próximo à foz do rio. Nesse porto, mantinha uma distância muito menor para levar as mercadorias até os navios que ficavam ancorados ao largo, uma vez que os portos não ofereciam condições para atracarem barcos de longa distância. Tratava-se de portos muito modestos, os trapiches, ou pontes de madeira, uma infra-estrutura sem equipamento técnico que fizesse o abastecimento do navio.

Hoje, o que resta de um passado de abundância, são as marcas, ou rugosidades de um tempo promissor, em que a vida econômica se desenvolveu. Em Fortim, encontram-se registros do que fora o porto através de pequenas pontes de madeira, onde ainda ancoram pequenas embarcações de pescadores.

Em Aracati, o porto foi mudando de lugar conforme ia se dando o assoreamento do rio. Atualmente, o trapiche está mais afastado da cidade, uma das razões, conforme relata José Correia Calixto<sup>76</sup> “foi o fato da poluição provocada pela charqueadas, em que o mau cheiro e as moscas acabaram causando desconforto para a população”. A figura abaixo nos mostra a localização do antigo porto e do povoado que se formou em seu entorno.

---

<sup>76</sup> Funcionário do Museu de Aracati.



Foto 1 - Vista do primeiro Trapiche do Rio Jaguaribe localizado no município de Fortim - CE.  
Fonte: Luiz Cruz Lima, 2005.



Foto 2 - Antigo Porto dos Barcos - Aracati – CE.  
Fonte: Luiz Cruz Lima, 2005.

O que existe não é um porto de fato, são pequenos ancoradouros onde atracam velhos barcos que já tiveram uma vida útil ativa e alguns barcos de pesca de pequeno porte. Atualmente, o pequeno ancoradouro é conhecido como Porto José Alves (Foto 3).

A hinterlândia desses portos estava muito ligado ao sertão, de onde provinha o gado para o abate. O porto veio como necessidade, como meio de uma expansão do território produtivo, tanto ontem como hoje. É a expressão do gado que dá significado ao ancoradouro, enquanto hoje é a dinâmica da indústria e da agricultura científica que exige a presença do cais como símbolo da modernidade. De acordo com LIMA (2000:261), “a presença de formas espaciais derivadas do passado reforça o espaço como uma estrutura social, impondo-se como forte condição para a reestruturação produtiva em dado momento histórico”.

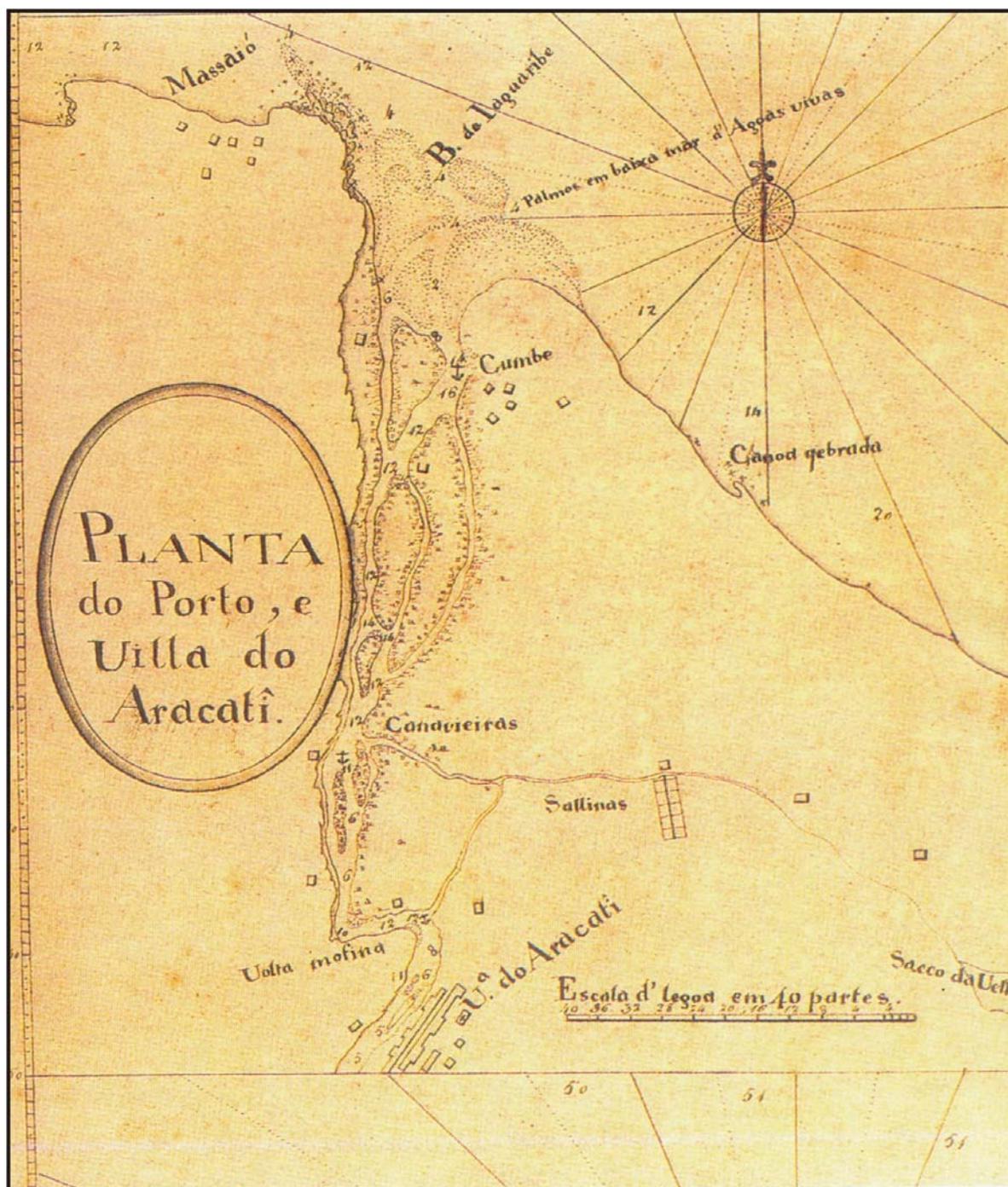


Foto 3 - Porto José Alves localizado no município de Aracati.  
Fonte: Luiz Cruz Lima, 2005.

Aracati, antiga São José do Porto dos Barcos, expandiu-se a partir do comércio realizado através do porto, sua condição de porta de entrada e saída de mercadorias, principalmente carne-de-sol, muito contribuiu para tornar Aracati o centro mais movimentado da capitania do Ceará no século XVIII. Na figura abaixo observa-se o início da formação do centro urbano no entorno do porto. Nesse contexto, pode-se dizer que a dinâmica econômica da antiga vila tinha uma estreita dependência do porto.

A partir do momento em que a economia cearense começa a assumir maiores proporções no modelo exportador, tendo à frente produtos primários, o que se intensificou no pós-guerra, tornou-se essencial a existência de um porto mais organizado, com maior acessibilidade e segurança. Nesse sentido, foi construído o Porto do Mucuripe na década de 1930.

Figura 3 - Planta do Porto e Vila de Aracati



Fonte: Mapoteca do Itamarati, 1813, p.351 apud REIS FILHO, Nestor Goulart, 2000.

### 3.3. O Porto do Mucuripe

Como “a relação de quase todas as grandes cidades brasileiras com o mar está intimamente ligada ao papel histórico de seus portos” (SILVA e COCCO, 1999:9), a capital do Ceará – Fortaleza –, também se insere nesse contexto, apresentando dois portos marítimos com capacidade de atender as diversas atividades produtivas que vêm se desenvolvendo no território, agrícola, industrial etc.

Ao tratar da questão portuária de Fortaleza, ESPINDOLA (1978:9), informa que a “grande aspiração de todas as cidades fluviais ou marítimas é possuir seu porto e cais. Muito representam no desenvolvimento comercial, industrial e turístico”. O Estado do Ceará entra nesse cenário à medida que seus portos apresentam esse desempenho.

A ponte Metálica foi também outro fato de destaque na história marítima de Fortaleza. Essa ponte era conhecida como “Viaduto Moreira da Rocha” por influência política da época, uma vez que o então presidente do Ceará chamava-se Moreira da Rocha. O autor acima citado (ibid:9) descreve alguns aspectos da ponte: apresentava uma “estrutura de ferro e piso de madeira, sua construção teve início a 18 de dezembro de 1902, sendo inaugurada a 26 de maio de 1906”.

A ponte não oferecia segurança, o que resultou em diversas tragédias. Como a descrita, envolvendo figuras de destaque da política local:

“A 8 de abril de 1930, pessoas amigas e correligionárias do Dr. MANOEL Moreira da Rocha, Presidente do Partido Democrata e pai do ex-prefeito de Fortaleza Acrísio Moreira da Rocha, foram ao seu embarque. Viajava com destino ao Rio de Janeiro, para o exercício do seu mandato de deputado federal. Foi posto numa caixa de madeira. O guindaste alçou-a. Em seguida, colocou-a na lancha que estava próxima à ponte metálica. Exatamente na ocasião do embarque, parte da ponte desmoronou-se. Não suportou o peso das pessoas, cerca de 500, que compareciam ao embarque daquele falecido deputado” (ESPINDOLA, 1978: 09–10).

Tratava-se de uma ponte sem recursos técnicos, era uma forma de ancoradouro, mas que não permitia os navios atracarem devido a falta de infraestrutura. “Os navios que chegavam permaneciam ao largo. Para alcançá-los, usavam-se lanchas e botes, que percorriam distância de quase uma hora”.

Um exemplo desse período da história portuário no Ceará é narrado pelo inglês KOSTER (2003), quando aporta no território cearense, seguindo um percurso pelo Nordeste do Brasil no século XIX. Ao se reportar a uma cena de descarregamento de farinha, o autor lembra a dificuldade para realizar os serviços que muitas vezes acabava em prejuízo para o dono da carga, uma vez que os barcos não conseguiam ancorar próximo a terra. Assim, os sacos eram retirados na cabeça dos trabalhadores, com danos para o produto.

As embarcações – canoas, sumacas<sup>77</sup> –, eram rudimentares, mas atendiam a necessidade da sociedade. Assim, “o porto só poderia ter importância quando não existia outro obstáculo além da pouca profundidade d’água” (idem: 169).

Conforme as observações de KOSTER (2003), para que houvesse um desenvolvimento do comércio do Ceará, o porto seria a solução. É o que ele afirma em outras palavras:

“A dificuldade de transportes, terrestres, particularmente nessa região, e falta de um porto, as terríveis secas, afastam algumas ousadas esperanças no desenvolvimento da sua prosperidade. O comércio do Ceará é limitado e, provavelmente, não tomará grandes impulsos” (pág. 174 -175).

É, portanto, com essa aspiração de desenvolvimento comercial e econômico que o Porto do Mucuripe se projetou. Historicamente, teve sua construção autorizada oficialmente em 1937, sendo inaugurado em 1951(ESPINDOLA, 1978). Consolidou-se com o desenvolvimento do estado, chegando a se configurar como um grande importador de trigo no Brasil.

---

<sup>77</sup> Embarcação com dois motores.

Diante das novas exigências impostas pelos mercados produtores e consumidores, os portos tendem a se reestruturar a fim de atender essa dinâmica. O Porto do Mucuripe entra nesse cenário à medida que aumenta o calado, de 10m de profundidade para 11, 5m, em março de 2005, quando ficou concluída a primeira etapa do projeto que tem como meta modernizar e aprofundar o calado do porto para 13 metros, o que favorecerá receber navios com capacidade de maior volume de cargas. A nova medida possibilita atracar navios de 45 mil toneladas (3.800 TEUs), enquanto antes só permitia navios com até 30 mil toneladas (2.400 TEUs)<sup>78</sup>.

O porto possui sete berços – atracadouros para navios –, enquanto o Porto do Pecém só tem quatro, mas com profundidade de 16 m, permitindo receber grandes cargueiros.

As instalações do Mucuripe encontram-se numa área de 35.072m<sup>2</sup>, mas seu entorno foi totalmente ocupado por residências, o que impede uma futura expansão da sua retroárea (Foto 4).



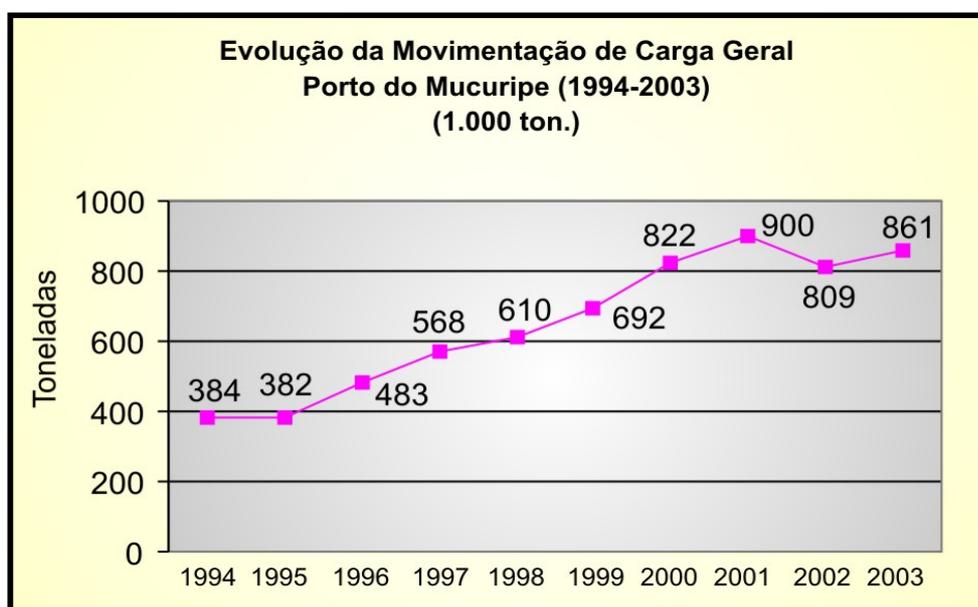
Foto 4 - Cenário Portuário do Mucuripe – CE  
Fonte: Jurandir Picanço Junior – Cearáportos, 2004.

<sup>78</sup> Informação disponível no site: <<http://www.noolhar.com/opovo/economia/374966.html>>. Acesso em: 19/06/2004.

Localizam-se na retroárea do porto três moinhos de trigo, Moinho Dias Branco, Moinho Fortaleza e o Moinho Cearense, (ver a página 144) silos com capacidade para 38.350 toneladas, nove distribuidoras de combustíveis com tancagem total de 215.000 m<sup>3</sup>, o parque de triagem da Companhia Ferroviária do Nordeste – CFN, além de uma fábrica de margarina e gordura vegetal hidrogenada.

O porto do Mucuripe destaca-se por ser o segundo maior importador de trigo do país, perdendo apenas para o Porto de Santos. É o segundo maior exportador de alimentos para os EUA, logo após o Porto de Santos, à frente dos Portos de Vitória e Pecém (DN, 27/11/2003). Representa, portanto, um importante pilar para a economia do Estado. Essa dinâmica está representada no Gráfico 1, em que se destaca a evolução da movimentação de carga geral na última década.

Gráfico 1

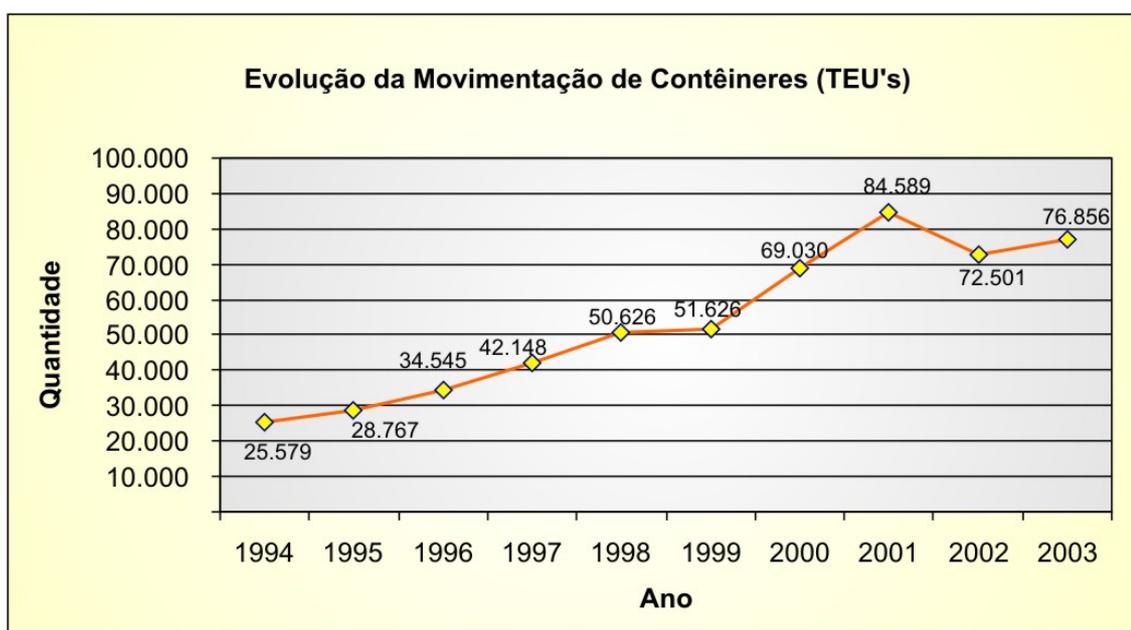


Fonte: Companhia Docas do Ceará - CDC, 2005.

De acordo com a empresa Docas do Ceará (jan, 2005), a evolução referente a carga geral se deve a implementação de melhorias técnicas organizacionais que foram implantadas no porto a partir de 1995, o que contribuiu para reduzir os custos dos serviços, atraindo mais cargas. Nesse sentido, merece

ressaltar, ainda, a movimentação de contêineres, que também apresenta importante crescimento nos últimos anos, conforme o gráfico abaixo. Embora esses dados apresentem uma elevação na movimentação de cargas no porto nos últimos dez anos, as autoridades governamentais acreditam que o Porto do Mucuripe não suficiente para atender o novo perfil econômico do Estado, tendo em vista a crescente demanda industrial, sobretudo as futuras indústrias de base, a siderúrgica, por exemplo.

Gráfico 2



Fonte: Companhia Docas do Ceará - CDC, 2005.

Informa, ainda, a Companhia, que a movimentação de contêineres registrada no ano de 2003, 76.856 TEU's, colocou o Mucuripe em 2º lugar em relação aos outros portos no Nordeste<sup>79</sup>.

No que se refere à tancagem<sup>80</sup> vale ressaltar o perigo que representa para a população vizinha, em que se concentram 315 milhões de litros de gasolina, querosene, gás de cozinha e outros derivados de petróleo, separados da população

<sup>79</sup> INFORPORTO. Informativo da Companhia Docas do Ceará. Ano 1, nº 9, jan. 2004.

<sup>80</sup> Informação disponível no site: <<http://www.noolhar.com/opovo/economia/402780.html>>. Acesso em: 21/09/2004.

apenas por um muro. Desde o ano de 1998 discute-se a possibilidade de transferência para uma área mais afastada da população. No entorno da tancagem residem 11.788 pessoas, por onde passam diariamente 100 caminhões transportando líquidos inflamáveis.

Essa tancagem deve ser transferidas para uma área reservada nas proximidades do Porto do Pecém. Após várias discussões entre Governo, empresas e a população, foi estabelecido que até 31 de dezembro de 2005 seria efetivada a transferência. É importante ressaltar que os graneis líquidos têm destaque na movimentação de cargas do Mucuripe. Para exemplificar, em 2003, as 9 empresas de combustíveis participaram com 36,93%<sup>81</sup> da receita total da Companhia Docas do Ceará.

Com a transferência das empresas, a Prefeitura de Fortaleza perde com os impostos, pois as atividades das distribuidoras de combustíveis classificado pela prefeitura como “transporte intramunicipal”, em que incide 5% do Imposto Sobre Serviços – ISS, passando para o município de São Gonçalo do Amarante, a atividade passaria a ser “transporte interestadual”, que tem isenção de ISS em Fortaleza.

Na época em que o porto foi idealizado, um dos pontos principais era que sua localização se desse onde não houvesse comprometimento com a cidade e com a população. No período em que se deu sua instalação em 1951, a cidade estava muito longe do porto, mas não foram tomadas medidas preventivas para que não houvesse ocupação em seu entorno, mas essa ocupação foi inevitável, uma vez que se trata de uma área de valorização fundiária, por ter o litoral como principal cenário atrativo.

Como um porto apresenta a forte influencia de atrair ocupação de diversas naturezas para sua proximidade, pela capacidade de geração de empregos, a região do Mucuripe não foi exceção. Hoje, o porto encontra-se impossibilitado de expandir seu pátio e armazéns. Isso não significa que o porto

---

<sup>81</sup> Disponível no site: <<http://www.noolhar.com/opovo/economia/403062.html>>. Acesso em: 22/09/2004.

precisa expandir-se para funcionar melhor, mas para as pretensões do governo dos anos 90, o Mucuripe não possuía capacidade de infra-estrutura adequada para atender o novo quadro industrial.

Com o advento da Lei nº 8.360/93<sup>82</sup>, que busca a efetiva modernização dos portos brasileiros, importantes modificações foram realizadas na estrutura organizacional e operacional do Mucuripe. Com a instalação do Órgão Gestor de Mão-de-Obra – OGMO, o Porto de Fortaleza foi o primeiro do país a promover a escalação de mão-de-obra avulsa de forma consensual, através de regras estabelecidas em Convenção Coletiva de Trabalho firmada entre os Sindicatos dos Operadores e dos Trabalhadores, com a intervenção do OGMO.

Outro destaque foi a parceria com a iniciativa privada, o que permitiu obter maior eficiência operacional do porto, ampliação da movimentação de cargas e mobilização de recursos para novos investimentos. Nesse sentido, ressalta-se a implantação da empresa Terminais de Grãos de Fortaleza Ltda (TERGRAN), empreendimento criado por consórcio entre os três moinhos de trigo, (citado na página 140). Com efeito, houve uma elevação na capacidade de armazenagem do porto para 230 mil toneladas, a segunda maior do país. De acordo com a empresa Docas (jan, 2005), os ganhos obtidos com o processo de desestatização da operação portuária permitiram a redução da tarifa portuária em quase 22%, em termos reais, entre 1995 e 2002.

No campo da gestão e administração, foram modernizados os sistemas de planejamento, informação e controle, implantando o novo modelo de gestão organizacional, em que todos os setores da empresa foram informatizados, passando a comunicar-se em rede, ampliando a integração e a eficiência administrativa.

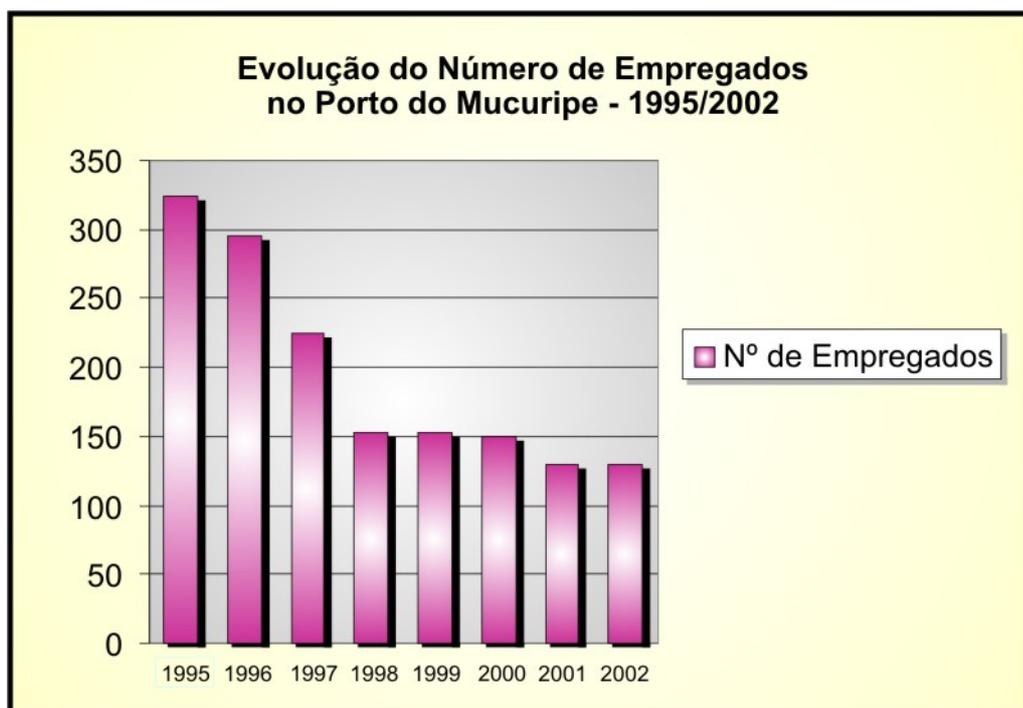
A partir da implementação de novas técnicas operacionais, bem como a transferência das operações portuária para iniciativa privada e a adequação da Companhia Docas do Ceará – CDC às novas funções de Autoridade Portuária e

---

<sup>82</sup> Informações retiradas de material cedido pela empresa Docas do Ceará. (Balanço das Realizações – Companhia Docas do Ceará - 1995/2002).

Gestora do Patrimônio Público implicaram na redução da força de trabalho da empresa. Com a implantação do Programa de Demissão Voluntária, o quadro de servidores da Companhia foi reduzido de 328, em 1995, para 129 empregados, em 2002, como expressa o Gráfico 3.

Gráfico 3



Fonte: Companhia Docas do Ceará – CDC, Balanço das realizações de 1994 /2003, 2005.

De acordo com a Companhia, como resultados dessas medidas, a partir de 2001, quase todos os serviços do porto passaram a ser prestados por empresas privadas, à exceção do armazenamento de mercadorias. Além disso, os custos da mão-de-obra reduziram-se, a produtividade dos trabalhadores elevou-se significativamente e o valor da tarifa portuária diminuiu, fator de competitividade requerido pelo sistema.

Quadro 1 - Periodização de alguns aspectos organizacionais do espaço cearense (séculos XVIII a XXI)

Datação	Características							Suporte Portuário	Fontes
	Exportação	Importação	Situação	Mercado	Infra-estrutura	Estrutura social	Ordem Política		
Final do século XVIII	Carne-seca / couro, pelúculas.	Tecidos ferramentas, ferragens etc.	Formação de povoados, cujo núcleo principal eram as fazendas de onde partia o gado que percorrendo o sertão, formavam-se novos povoados.	Pernambuco, Bahia, Minas Gerais, entre outras Capitânicas e para a Metrópole, Portugal. Relação com o mercado externo intermediado por Pernambuco	Transporte: Carros de boi, Sumacas nos transportes marítimos, Caminhos do gado (veredas),  Habitação: Fazendas, cabanas de taipas.	Território da Coroa Portuguesa. Latifúndio, grandes fazendas.	Capitães Mores Poder político local: Fazendeiros.	Trapiches, porto com infra-estrutura simples. Exemplo, Porto dos Barcos em Aracati e o Porto de Acaraú.	GIRÃO, Raimundo (1985), SOUZA, Simone (1995, 2004), FARIAS, José Ailton de (2004). ALCÂNTARA (1961). In: Revista do Instituto do Ceará (1961).
Final do século XVIII e século XIX	Carne – seca, Algodão, Café, cera de carnaúba, maniçoba, caju, mamona, crustáceo (lagosta), sal.	Artigos de luxo. Exemplo, porcelanas, perfumes etc.	Consolidação das Vilas. Destaca-se a Vila de Santa Cruz do Aracati, o que mais tarde transforma-se em centro comercial das charqueadas. Ressalta-se outros centros, como: Içá, Sobral e Crato.	Exterior: (Europa e Estados Unidos), Londres. Interno: Pernambuco, Belém.	Transporte: Trem, carros, Abertura de rodovias e ferrovias, (ex: via férrea Baturité – Fortaleza).	Emancipação do Ceará de Pernambuco, formação da elite cearense.	Governador nomeado pela Coroa. 1º Governador Bernardo Manuel de Vasconcelos.	Portos de Jaguaribe (Aracati), Mucuripe, Acaraú, ou Itapajé e Camocim, Porto de Fortaleza, Chaval, Camocim.	GIRÃO, Raimundo (1985), SOUZA, Simone (1995, 2004), FARIAS, José Ailton de (2004), ALCÂNTARA (1961). In: Revista do Instituto do Ceará (1961). PENTEADO, Antonio Rocha (1973).

Quadro 1 - Periodização de alguns aspectos organizacionais do espaço cearense (séculos XVIII a XXI) (continuação)

Datação	Características							Suporte Portuário	Fontes
	Exportação	Importação	Situação	Mercado	Infra-estrutura	Estrutura social	Ordem Política		
Final do século XIX e início do século XXI	Produtos primários (agricultura agro-exportadora), crustáceos (lagostas e moluscos), peixes, frutos comestíveis, peles e couros, têxteis, calçados, metalizados, vestiários e utensílios etc.	Produtos industrializados. Destaque: o trigo e petróleo.	Nesse período o Ceará já se encontrava independente de Pernambuco. Fortaleza consagra-se como capital do Ceará, posteriormente é elevada a categoria de metrópole.	Interno: (para as demais regiões do país), através da cabotagem, sobretudo do transporte terrestre. Exterior: Europa, EUA.	Aperfeiçoamentos das estradas (asfaltadas e sinalizadas) abertura das CE, novos transportes terrestres (caminhões, os transportadores de contêineres),	Consolidação da elite cearense, destacando algumas famílias.	Época dos coronéis <sup>82</sup> , destacando uma política tradicional e conservadora. Ascensão de um grupo político jovem e industrial.	Porto dos Barcos (Aracati), Porto do Mucuripe. Com a transformação da produção, projeta-se um novo porto: o Pecém.	ROSA, Antonio Lisboa Teles da, ALVES, Francisco Ferreira (2001), PARENTE, Josenio, ARRUDA, José Maria (Org.) (2002)

<sup>82</sup> Denominação do grupo político conservador que se manteve no poder no Estado do Ceará, sobretudo no período de 1974 a 1979.

## CAPÍTULO 4. O PORTO DE PECÉM E A INSERÇÃO DO CEARÁ NOS FLUXOS DA GLOBALIZAÇÃO

Os espaços da produção tendem a se modernizar, pois à medida que as inovações tecnológicas aparecem, os que não se inserirem no processo serão excluídos do mercado global, ou seja, sem condição técnica adequada para produzir de acordo com as novas exigências estabelecidas pelo mercado. Esse novo cenário se forma à medida que se criam novos territórios produtivos e especializados, fazendo crescer o fluxo, o que exige novos espaços de circulação.

O Estado do Ceará vem se destacando, a partir da última década do século XX, ao implementar inovações técnicas nos setores produtivos, contribuindo para a eclosão de uma economia mais competitiva no mercado interno e externo. Com efeito, (AMARAL FILHO 2003: 367), informa que:

“Dentre as economias estaduais brasileiras, a do Ceará vem se destacando nos últimos anos pela reforma do Estado, ajuste das contas públicas, incremento nos investimentos público e privado e mudança do regime de crescimento acompanhada por variações positivas persistentes do PIB - Produto Interno Bruto -, em especial nas áreas urbanas e nos setores industrial e de serviços”.

Essas modificações começaram a ocorrer a partir do momento em que o governo começa a centrar as atenções para a modernização dos setores produtivos, como, indústria, agricultura, turismo etc. Conforme esse mesmo autor (idem),

“Tal desempenho foi influenciado, de um lado, por fatores históricos e, por outro e mais diretamente, pela ruptura política provocada pelas novas elites locais, sob a liderança dos” jovens empresários “do centro industrial do Ceará (CIC), vis-à-vis da” oligarquia dos coronéis”<sup>83</sup>, que deu lugar a um processo de ajustes nas contas do setor público estadual e permitiu a emergência de novas formas de intervenção pública local. A atuação estadual deu lugar a três gerações de políticas públicas: primeira, políticas de ajustes macroeconômicos; segunda, políticas estruturantes e, terceira, políticas de melhoria da qualidade do desenvolvimento” (p. 367).

Foram criados projetos de infra-estruturas, com reflexo na dinâmica territorial, visando “dotar o Estado do Ceará de um núcleo de irradiação do desenvolvimento”<sup>84</sup>. Dentre essas obras, destacam-se: a ampliação do aeroporto Pinto Martins, transformando-se num aeroporto internacional para que pudesse atender a nova dinâmica turística do Estado; a construção de açudes, realçando-se o Castanhão, o maior do Estado do Ceará, visando garantir recursos hídricos para o território cearense, bem como desenvolver projetos de irrigação, voltados para a especialização da agricultura e o Porto do Pecém, um terminal moderno, atendendo os novos padrões dos transportes marítimos.

Outro setor que também se insere nesse quadro de reestruturação é a indústria, pois foram criados programas de incentivos fiscais, visando atrair uma maior diversidade de indústrias modernas para o estado. Mais de trezentas unidades produtivas de bens de consumo se alocaram no Ceará na última década.

Com a inserção dessas novas indústrias, previa-se um aumento no volume de produção. Para atender a nova dinâmica de exportação, era preciso que o estado dispusesse de um porto capaz de atender as exigências dos grandes mercados no que se refere aos novos transportes marítimos, ou seja, navios com grandes calados.

---

<sup>83</sup> Ao referir-se a essa expressão, Amaral Filho (2003:367) esclarece que se trata de um “vocábulo político local e simboliza o poder político pré-1987. Além disso, tem duplo sentido: de um lado, diz que os três grandes chefes políticos que governaram antes de 1987 (Virgílio Távora, Adauto Bezerra e César Cals) eram coronéis do exército nacional e, de outro, associa esses políticos aos antigos chefes (coronéis) políticos do interior do Estado que, ligados às grandes propriedades rurais, controlavam os ‘currais eleitorais”.

<sup>84</sup> Ceará, Governador 1999-2002 (Tasso Jereissati) Mensagem à Assembléia Legislativa. Fortaleza: SEPLAN, 2000.

O Porto do Mucuripe não atendia essa demanda, uma vez que seu calado encontrava-se na batimetria de 10m, até 2005, enquanto os navios atuais precisam de calado superior a 10m. Como se encontra localizado numa área urbana e não tem mais possibilidade de expansão, torna-se inviável transformá-lo num porto moderno com infra-estrutura capaz de atender a nova geração de navios porta-contêineres refrigerados. Outro fato é que o governo pretendia agregar ao porto um complexo industrial e para isso, precisava-se de um terminal com área disponível.

A partir dessas observações, as lideranças políticas que pretendiam implementar essas inovações tecnológicas no estado, constataram que a instalação de um novo porto seria uma forma de atender essa pretensão. Foi, portanto, nesse contexto que o Porto do Pecém surgiu no cenário cearense.

Começa uma nova história portuária no território cearense, visando atender uma economia promissora para o Estado do Ceará, conforme o planejamento dos governos reinantes no Ceará, a partir da segunda metade dos anos 80, como relata AMARAL FILHO (2003:377) as principais políticas públicas desses governos:

“A política de gestão dos recursos hídricos, que além de se preocupar com a estocagem de um maior volume de água, traz em seu cardápio a preocupação da distribuição e da gestão dos recursos hídricos;

A política da agricultura irrigada, baseada na divisão do Estado em pólos agrícolas irrigados, cuja produção privilegia produtos com maior valor agregado e alto valor comercial;

A nova política industrial, que introduz uma racionalidade industrial e espacial à concessão de incentivos financeiros, além de incluir um vetor dedicado ao apoio e à indução ao desenvolvimento industrial. Este vetor engloba quatro segmentos: sistema estadual de inovação; empresas de base tecnológica; micro e pequenas empresas e cadeias produtivas construídas;

Política e reorganização espacial, cuja preocupação central é a criação de uma rede de cidades médias no interior do Estado “.

Esse sistema de inovações foi um indutor da reorganização do espaço cearense, uma vez que foi criado um conjunto de infra-estrutura que pudesse

viabilizar o desenvolvimento dos projetos estruturantes<sup>85</sup> que pretendiam inserir a economia cearense no mercado mundial. Com efeito, AMARAL FILHO (op. Cit. P. 367), complementa “(...) o Ceará tem sido reconhecido como laboratório para inúmeras experiências em diversos campos das políticas públicas”. Isso é perceptível quando se observa uma difusão de pontos dispersos no território cearense, seja no litoral como é o caso dos portos, no sertão, onde destacam-se os açudes e os projetos de irrigação e nas serras úmidas com aplicação de tecnologia no cultivo de flores.

Para viabilizar a conexão desse novo quadro produtivo com o exterior, o planejamento público direcionou o projeto do Complexo Industrial Portuário do Pecém – CIPP, de real importância para a nova geografia do Ceará. Pode-se dizer que é uma geografia que acata o novo modelo imposto pela globalização.

#### 4.1. Geografia portuária cearense: as atuais transformações produtivas

*Pari passu* ao surgimento de espaços inovantes no Ceará, ampliam-se as estradas, a atração de novos investimentos produtivos e infra-estruturas. Diante desse novo quadro, um porto moderno é projetado, o Terminal Portuário do Pecém.

É importante ressaltar o fato de o Porto de Pecém ser um moderno equipamento técnico, conforme a descrição seguinte, mas que foi projetado no modelo dos portos fordistas, ou seja, com a finalidade de atender grandes indústrias, sobretudo, indústrias de base, siderúrgica e refinaria. Para tanto, são realizados grandes investimentos em infra-estruturas: energia, abastecimento de água etc, o que caracteriza também os projetos destinados para os *hubs ports*. De acordo com SILVA e COCCO (1999:18), esses portos destinam-se: “Principalmente aos interesses comerciais de grandes firmas localizadas na sua hinterlândia ou de

---

<sup>85</sup> Ver AMARAL FILHO(2003).

grandes armadores que o subordinam dentro sistema de um logístico global”. Complementando o que diz os autores, MONIÉ (2004) ressalta que esses mega-projetos são freqüentemente priorizados pelas autoridades nacionais e locais, “partindo da premissa que dentro do espaço global dos fluxos a concorrência acirrada entre as metrópoles para a captação desses fluxos supõe investimentos de grande porte em infra-estruturas logísticas”. Nesse contexto, pode-se dizer que o Pecém se insere nessa lógica.

O desejo político de se construir um Distrito Industrial, agregado a uma zona portuária, como viabilizador de atração de empresas para o desenvolvimento do Estado do Ceará, se alocava nos planos de governo de Virgílio Távora (1963/1966), que retoma um projeto idealizado na Assembléia Legislativa, por iniciativa do então deputado Mariano Martins do extinto PSD, em 1955. Iniciativas importantes nesse sentido foram concretizadas por esse líder político, como a expansão da rede hidrelétrica de Paulo Afonso até Fortaleza. Como político ligado também aos grupos industriais, por certo, seu projeto fora absorvido pelos novos governantes dos anos 90.

Pode-se citar como exemplo de um porto industrial, o Terminal de Suape-PE, projetado em 1968<sup>86</sup>, cujo objetivo era instalar um pólo de fertilizantes; pólo de minerais não metálicos; pólo petroquímico; pólo sucroquímico; pólo metal-mecânico e um pólo de indústrias elétricas, eletrônicas e de comunicação. Nesse sentido, percebe-se semelhanças entre os projetos de Pecém e Suape. De acordo com SILVA (1992), a função do Porto de Suape, era, sobretudo, atender uma refinaria de petróleo, uma indústria laminadora de aços planos e uma indústria de ferro-esponja, as quais teriam o papel de indústrias matrizes, atraindo outras plantas para o local.

Esse velho modelo se repete no Estado do Ceará no final do século XX, com a instalação do Complexo Industrial e Portuário do Pecém-CIPP, em que se constata mais a frente uma semelhança com o que fora projetado em Suape.

---

<sup>86</sup> Estudo desenvolvido por SILVA (1992).

Está prevista a implantação de um Complexo Industrial nas proximidades da área portuária. Embora, haja algumas unidades fabris, espera-se que se amplie o parque industrial com a implantação de indústrias de base.

Uma das grandes indústrias esperada é a Usina Siderúrgica do Ceará, com uma área reservada de 300 ha. Na primeira fase, a empresa produzirá bobinas de aço e na segunda, chapas de aço para atender inclusive o mercado interno. O investimento é de US\$ 754 milhões, contando com a participação dos seguintes investidores; um consórcio formado pelas empresas Companhia Vale do Rio Doce, a italiana Danielli e a sulcoreana Dongkuk.

As negociações para a instalação da refinaria vêm se prolongando desde 1995. Nesse ano o valor estimado era de US\$ 800 milhões. Em 1997, foi assinado o primeiro protocolo de intenção com o Grupo Vicunha, a Companhia Vale do Rio Doce e a Companhia Siderúrgica Nacional. Em 1998, o impedimento para começar a instalação da usina foi a demora na licitação para a compra de equipamentos. Desde então, o projeto para a instalação do empreendimento vem enfrentando sucessivos problemas de financiamento e acordo entre os parceiros.

A outra indústria é a refinaria, cuja área reservada é de 500 ha, distante aproximadamente 6 km do Terminal portuário do Pecém. Em sua primeira fase terá capacidade de 110.000 barris/dia de processamento de óleo cru, devendo produzir GLP, querosene, óleo diesel, gasolina, óleos combustíveis, dentre outros produtos. Na Segunda etapa, a capacidade seria elevada para 200.000 barris/dia, cerca de 11.607.568 toneladas anuais e uma produção excedente de derivados, projetada até 2007, da ordem de 20.832.539 toneladas por ano. Essa é, portanto, a projeção para a indústria se caso for implantada.

A luta das lideranças políticas pela instalação de uma refinaria petroquímica no Estado do Ceará, já dura pelo menos cinco décadas. A primeira iniciativa data de 1955, como foi citado anteriormente. No período em que Virgílio Távora estava no governo do Estado (1965), ocorreram os primeiros estudos para viabilizar a instalação da refinaria. Inicialmente, o estudo apontou como lugar

estratégico o Porto do Mucuripe<sup>87</sup>. A luta ganhou força no início da década de 1970, em que o então ministro das Minas e Energia, Shiegeaki Ueki, confirmara que a Petrobrás iniciara estudos para a instalação de uma refinaria no Nordeste, em que os locais favoritos eram Fortaleza e Recife, o que desencadeou briga política entre esses dois estados.

Em 1998, ano de eleições, a refinaria vira motivo de campanha política, na ocasião, o então candidato a reeleição, Governador Tasso Jereissati, anuncia que a refinaria será no Ceará, em parceria com a empresa alemã Thyssen. Ao lembrar esse período, líder político, José Nobre Guimarães<sup>88</sup>, ressalta:

“Em ato solene na sede da Federação das Indústrias do Estado do Ceará – FIEC, o então governador Tasso Jereissati anunciava, com pompas, a implantação da Renor, a Refinaria do Nordeste; outro fato, é que dia 18 de fevereiro de 1999, Tasso, reeleito governador, encaminhou mensagem governamental à Assembléia (p. 93), dizendo que o principal investimento a ser feito no Estado, já com acordo formalizado e assinado com o governo federal, Fernando Henrique Cardoso, através da Agência Nacional de Petróleo e o grupo alemão Thyssen Rheinstahl” (OP, 25/02/2005).

Como se percebe tudo não passou de discurso político, uma vez que ainda não foi confirmado qual estado será beneficiado com a refinaria. Enquanto isso, as lideranças políticas dos diversos partidos, continuam em defesa da instalação da indústria no Estado do Ceará.

No entanto, a infra-estrutura para receber o Complexo Industrial, está posta, e já conta com algumas indústrias funcionando, como a fábrica Wobben Windipower de pás de aerogeradores que exporta pelo Terminal Portuário. Verifica-se a seguir os fixos vinculados ao Complexo Industrial e Portuário do Pecém – CIPP (Fotos 5 a 7).

---

<sup>87</sup> Ao completar cinco décadas de luta em prol da instalação de uma refinaria no Estado do Ceará, a imprensa dedica a tenção ao assunto. (Dossiê Refinaria. O Povo, Fortaleza, 27 fev. 2005. Caderno Política, p. 21).

<sup>88</sup> O PT e a refinaria. O Povo. Fortaleza, 25 fev. 2005. Coluna Vertical, p. 2.



Foto 5 - Estrada de acesso ao Porto do Pecém - CE - 422.  
Foto: Aridenio Quintiliano, 2003.



Foto 6 – Fábrica de Pás de Aerogeradores.  
Foto: Aridenio Quintiliano, 2003.



Foto 7 – Via Férrea de acesso ao Porto do Pecém.  
Foto: Aridenio Quintiliano, 2003.

#### 4.2. O Terminal Portuário de Pecém: caracterização geral

A área onde se encontra o Porto do Pecém, foi escolhida a partir de estudos do litoral cearense, para definir um local adequado que possibilitasse receber as instalações de um terminal do tipo “*off shore*”, ou seja, afastado da praia, sendo considerado mais moderno à navegação marítima na atualidade. Para isso, os técnicos percorreram as praias de Paracuru, Fortim, Camocim e Pecém. O acidente geográfico denominado “Ponta do Pecém”, no litoral oeste do Ceará, foi o local escolhido para obras do novo porto, a partir de algumas vantagens (Foto 8). Uma delas foi o fato de as profundidades de 16 metros estarem próximas a linha de costa. A importância de o porto localizar-se numa área que apresenta estas características, é que dispensa a manutenção constante de escavação para aprofundamento, como é o caso do Porto do Mucuripe que apresentava um calado (área em que os navios atracam) inferior a do Porto do Pecém, atingindo 10 m de

profundidade, o que exigiu um aprofundamento para 13 m, a um custo de R\$23 milhões, cuja obra foi dividida em duas etapas. Na primeira, foi concluído 11,5 m, o restante, 1,5 ficou para a segunda, o que possibilitará competir com outros portos da Região, sobretudo receber navios modernos.

O determinismo fisiográfico é uma das mais importantes nuances que apontam o estado do Ceará, como um ponto estratégico de desenvolvimento de áreas portuárias de grande porte, haja vista sua posição privilegiada em relação às distâncias para os Estados Unidos, Canadá, Argentina, Europa e África. Neste contexto, entende-se que a localização geográfica é um fator importante, tendo em vista que o tempo é um determinante a ser considerado, pois quanto menos tempo o transporte gastar para alcançar o destino das mercadorias, isso faz com que os empresários dêem preferência ao porto que oferece essas condições (Estudo de Impacto Ambiental – EIA, 1995).



Foto 8 - Paisagem Portuária do Pecém.  
Fonte: Eduardo Ney Cardoso - SEINFRA, 2004.

O Terminal Portuário do Pecém, encontra-se em posição estratégica, possibilitando a conquista de novos mercados, pois está a poucos dias da Europa e Estados Unidos. Esta vantagem permite que o Terminal seja inserido em diversas

rotas internacionais. Uma delas possibilita que os navios perfaçam em 06 (seis) dias do terminal cearense até Filadélfia, nos Estados Unidos.

Atualmente já estão operando novas linhas, conectando o território cearense aos portos mais importantes da Europa e Oriente Médio. Em abril de 2005, nova rota comercial com o maior navio do mundo para o transporte de produtos refrigerados, Monte Rosa de Bandeira Alemã, inaugurou nova linha comercial da empresa Hamburg Sud do Brasil para a Europa. O referido navio apresenta 12,5 metros de calado, comporta 5.580 contêineres, destes, 1.300 refrigerados (OP, 11/05/2005, página 2). O Porto do Pecém é a última escala que o navio atraca antes de seguir para os portos europeus.

A partir de estudos, observou-se que as condições do retroporto poderiam propiciar a construção de um pólo industrial, complementando o complexo portuário. Para isso, está previsto a implantação de grandes indústrias, cuja área encontra-se reservada, contando com uma faixa de 20 km de comprimento por cerca de 10 km de largura, localizando-se na CE 422 – via construída pelo Estado para ser a via de tráfego pesado do Complexo Industrial e Portuário –, interligando a BR 222 com fácil acesso ao porto (Mapa 2) apresenta a infra-estrutura estratégica, em que se destacam: área reservada às indústrias, pólo metal mecânico e petroquímico, estação ecológica, açude sítios Novos, expansão urbana, rodovias, ferrovias.

Desde 2004, o Governo do Estado está patrocinando um estudo socio-ambiental (Avaliação Ambiental Estratégica – AAE), de toda área prevista a receber a influencia das atividades a serem desenvolvidas pelo CIPP, estendendo-se da Região Metropolitana de Fortaleza – RMF, abrange o município de Paracuru e outras regiões do Estado: Trairi, Sobral, Pentecoste e Canindé (Figura 4)<sup>89</sup>.

Encontram-se ao longo da extensão da CE 422, placas sinalizando áreas reservadas, informando que os terrenos estão reservados para siderúrgica, refinaria,

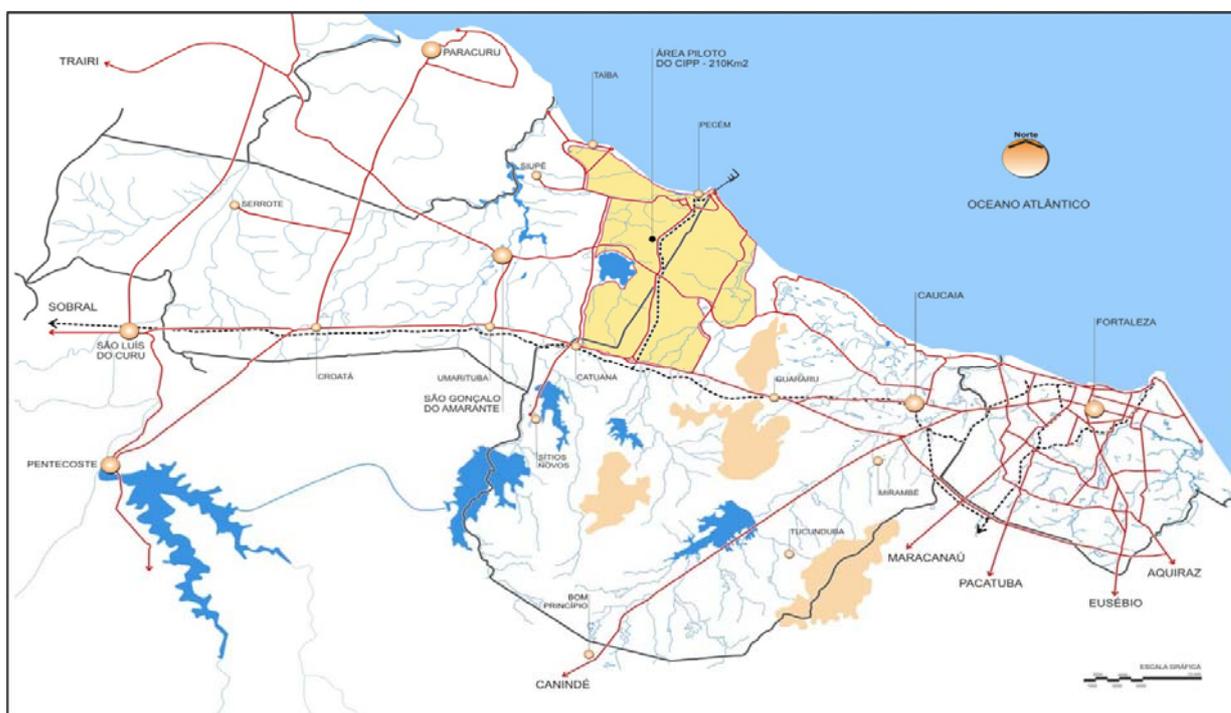
---

<sup>89</sup> De acordo com o engenheiro Airton Ibiapina, integrante do projeto da AAE, é preciso que se faça um estudo completo para caracterizar a área de influencia para o referido estudo, uma vez que existem algumas bacias hidrográficas que precisam ser inseridas no projeto. Ibiapina ressalta, ainda, que a área delimitada tem 1630 Km<sup>2</sup>. (Informação coletada durante o II Seminário Territórios em Reconstrução na UECE, entre os dias 29 a 30 de setembro de 2004).

terminal da Petrobrás etc. No referido distrito industrial já se encontra algumas indústrias em funcionamento – as termoelétricas, Termoceará – MPX, e a Endesa –. Está instalado, também, o terminal que recebe gás que vem de Guamaré – RN –, para ser distribuído ao Complexo Industrial e Portuário do Pecém.



Figura 4 – Área de Influência Direta do CIPP



Fonte: Avaliação Ambiental Estratégica – AAE.  
Secretaria de Infra-Estrutura – SEINFRA, 2004.

O terminal portuário é composto por 2 *piers*, um quebra-mar em forma de “L”, os pátios de estocagem, 2 armazéns, prédios administrativos e de apoio, pátio de contêiner, entre outros. Acessos marítimos a um terminal tipo *off shore* dá-se de forma direta sem contato com o continente. Nesse sentido, as instalações para atracação de navios se localizam a certa distância da costa, interligadas com a praia por uma ponte.

#### a) Ponte de Acesso

A ponte de acesso tem um comprimento de 1800 m, até o *pier* 1. Entre o *pier* 1 e o 2 conta-se com mais 319,5 m de ponte, totalizando 2.119,5 m. Possui uma seção transversal com as seguintes características: pista dupla em rolamento com 3,6 m de largura cada, totalizando 7,2 m; apoio lateral com 6,0m de largura para

suportar uma galeria, em estrutura metálica, para correias transportadoras; acesso de pedestres com 1,5 m de largura; e suporte para dutovias com 5 m de largura. Essa ponte destina-se à circulação das mercadorias ao serem desembarcadas dos navios para o retroporto (Foto 9).



Foto 9 - Ponte de interligação dos *píers* ao continente.  
Fonte: Cearáportos, 2004.

Embora a ponte de ligação do terminal com a costa, seja vazada (sobre pilares), e a mesma se encontrar localizada fora da zona ativa do litoral, em termos de movimento de sedimentos, o terminal provocará um impacto considerável no clima de ondas local. É de se esperar uma resposta significativa do litoral com um processo de sedimentação na zona de "sombra" - ou seja, área aonde as ondas chegam na praia de forma mais lenta, não causando erosão -, do terminal, bem como uma alteração significativa da linha de costa nas vizinhanças (erosão e assoreamento) (EIA – 1996).

Ao referir-se ao impacto ambiental, VASCONCELOS (1999: 24), considera ser um fator gerado em decorrência das ações humanas de forma desordenada. Para o autor, o resultado dessas ações acentua-se através das seguintes características:

“Alteração das características do sistema ambiental, sejam estas físicas, químicas, biológicas, sociais ou econômicas, causadas pelas ações de um determinado empreendimento, ações estas que afetam direta ou indiretamente um ou mais dos parâmetros que compõem o meio físico, biológico, social ou econômico”.

Nesse sentido, pode-se dizer que a resposta da natureza a esse empreendimento será inevitável, não só no local da estrutura, mas nas praias adjacentes. Assim, VASCONCELOS (idem: 29) nos alerta quanto à preocupação da construção de um porto. De acordo com o autor,

“A preocupação que a construção de um porto traz é quanto às alterações hidrodinâmicas que ele pode causar ao ambiente litorâneo, que podem desencadear processos erosivos ou acumulativos de sedimentos que modificam profundamente a morfologia das praias adjacentes”.

VASCONCELOS (op.cit.: 29) lembra ainda que antes do porto, a praia do Pecém já vinha passando por transformações advindas da ocupação desordenada das dunas o que gerou a retenção de sedimentos. Com efeito,

“O balanço sedimentar foi alterado com uma diminuição do aporte sedimentar a praia localizada à oeste da ponta do Pecém. A diminuição da quantidade de sedimentos associados a ação continua da corrente de deriva litorânea provocou o processo de erosão da faixa praial. Esse processo erosivo se encontra em andamento há mais de 10 anos, sendo responsável pela diminuição da zona de praia do Pecém”.

Observa-se que a área já vem passando por transformações ocasionadas pelas ações humanas, o que se acentuará futuramente com a instalação do Complexo Industrial e Portuário do Pecém. Nesse sentido, pode-se dizer que a natureza está a todo instante sofrendo intervenção das ações sociais.

## b) *Píers*<sup>90</sup> de Atracação

Infra-estrutura responsável pela movimentação de embarque e desembarque de mercadorias. O primeiro foi construído, sobretudo, para movimentar produtos siderúrgicos, que ainda não começaram a circular pelo porto, uma vez que a siderúrgica ainda não foi instalada. Enquanto isso, esse se destina a outros produtos, como cargas containerizadas e paletizadas – principal atividade desenvolvida no porto atualmente –, com uma plataforma de 45 m de largura por 350 m de comprimento na batimetria de 15 m. Com essa capacidade, nessa parte do porto opera-se simultaneamente descarregamento de navio de um lado e recarregamento do outro.

Para realizar a movimentação de cargas no píer 1 (berço 2 externo) existe um guindaste de múltiplo uso, utilizado na movimentação marítima de carga solta e contêineres. Trata-se de um guindaste de pórtico, com capacidade de movimentação de 15 ciclos/hora, nas operações com contêineres e de 20 ciclos/hora, nas operações com carga solta. A capacidade de içamento de carga varia de 45t, para um comprimento de lança de 35 m e, de 35t, para um comprimento de lança máxima de 52 m.

Localiza-se também no píer 01 (no berçário interno), o descarregador de navio, cuja previsão era movimentar granéis sólidos; minério de ferro para a usina siderúrgica, podendo operar com outras cargas.

A movimentação de navios chega a ser de 30 a 35 por mês. No entanto, espera-se que aumente com a intensificação da hortifruticultura, principal produto exportado pelo porto, de 35 para 50 navios, utilizando-se o píer 1<sup>91</sup>.

O píer 02, com 336,56 m de extensão e plataforma de 45 m x 32 m, instalada numa batimetria de 15 m, opera com a movimentação de granéis líquidos,

---

<sup>90</sup> Trata-se de uma extensão lateral da ponte, onde atracam os navios. Cada um dos lados denomina-se berço. Em cada píer existem dois berços; um interno e outro externo, lugar de atracação das embarcações.

<sup>91</sup> Informação cedida pela Cearáportos, março de 2003.

atendendo ao embarque e desembarque de navios com derivados de petróleo (gasolina, diesel, querosene de aviação, óleo combustível, G.L.P etc.), de álcool anidro e hidratado e o óleo bruto. Esses produtos serão importados pela futura refinaria, com previsão de instalação indefinida. Existe ainda, uma plataforma da Petrobrás, reservado para o transbordo de petróleo, ou seja, de um navio para outro. Posteriormente, com a instalação da refinaria, esse píer destinar-se-á ao abastecimento de navios com o refino diretamente da indústria, pois a estrutura já está montada, esperando a operacionalização.

Os dois *píers* foram estruturados para funcionar com os produtos das respectivas indústrias, siderúrgica e refinaria, que estavam previstas para serem instaladas logo após a construção do porto. Como isso não foi possível, o porto não podia ficar parado, procurando uma atividade para sobreviver. A movimentação de cargas containerizadas foi um grande negócio, o que vem destacando o Porto do Pecém.

Em face da construção da siderúrgica, cuja instalação é prevista nos próximos três anos, já está em negociação com o BNDES o terceiro *píer* no que tem um orçamento de R\$ 300 milhões (OP. 11/05/2005, página 2).

### c) Quebra-mar de Proteção

Outro elemento considerado essencial para o perfeito funcionamento de um porto “off shore” é o quebra-mar. Assim, foi construído um do tipo *berma*<sup>92</sup> –, em forma de “L”, perfazendo um comprimento total de 1700 m, onde foram aplicados cerca de 2,2 milhões de m<sup>3</sup> de enrocamento<sup>93</sup>. Sua finalidade foi criar uma bacia de evolução e uma baía artificial de águas paradas, onde se situam os *píers* de atracação (Foto 11).

---

<sup>92</sup> De acordo com Kenitiro Sugucio, trata-se de uma “porção praticamente horizontal da praia (beach) ou pós-praia (backshore) formada pela sedimentação por ação de ondas(...): sinônimo: terreno de maré.” Dicionário de geologia sedimentar e áreas afins. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, p. 93, 1998.

<sup>93</sup> Conforme o Dicionário Aurélio da Língua Portuguesa, significa maciço de pedras para proteger aterros ou estruturas contra a erosão.



Foto 10 - Quebra-mar do tipo berma, em forma de "L".  
Fonte: Cearáportos, abril, 2004.

Esse tipo de quebra-mar possui, em geral, uma forma trapezoidal com uma parte central construída de argila e pedras fragmentadas, de tamanhos variados e nas laterais inclinadas, pedras de grandes dimensões, com o objetivo de absorver a energia das ondas.

Para garantir a qualidade e durabilidade das estruturas marítimas portuárias, fez-se a utilização de Concreto de Alto Desempenho – CAD. Além da utilização desse material moderno, outras tecnologias foram aplicadas, como por exemplo, na realização dos estudos hidráulicos e sedimentológicos que contou com a parceria do Instituto de Pesquisa Hidroviária – INPH do Rio de Janeiro, o Dynish Hydraulic Institute – DHI da Dinamarca e a Universidade Federal do Ceará – UFC.

A tecnologia aplicada aos estudos de impacto costeiro, foi desenvolvida pelo DHI, trata-se de um conjunto de modelos numéricos avançados para simulação do transporte de sedimentos em regiões costeiras, sob ação combinada de ondas e correntes. Esses modelos foram integrados em um sistema chamado LITPACK, que

cobre todos os aspectos importantes dos processos litorâneos, sedimentação e evolução na linha de costa (EIA, 1996).

#### d) Pátio de Armazenagem

O porto possui um amplo pátio de armazenagem, com área reservada de 380.000 m<sup>2</sup>. A finalidade do pátio é armazenar contêineres, bobinas e chapas para a futura Usina Siderúrgica. O pátio conta, ainda, com uma área especial com instalações de tomadas, contando atualmente com 264, permitindo armazenar contêineres refrigerados. Pretende-se ampliar este número para 600, o que exigirá da Cearáportos R\$ 4,4 milhões (DN, 07/01/2004).

Fazem parte da estrutura 02 (dois) armazéns, construídos para atender a movimentação de cargas soltas que precisam ficar abrigadas, bem como para serem utilizados nas operações de carregamento e descarregamento de contêineres. O armazém 01 conta com uma área coberta de 6.250 m<sup>2</sup> e o 2, com 10.000 m<sup>2</sup>.

#### e) Administração do Porto

Encontra-se também instalado junto ao porto, o prédio da administração, cuja responsabilidade é da Companhia de Integração Portuária do Ceará – Cearáportos. O prédio foi construído em três pavimentos com área total em torno de 1300 m<sup>2</sup>.

A portaria principal ocupa uma área de 134.13 m, sendo a área coberta total em estrutura espacial de alumínio é de 1.284,3 m<sup>2</sup>. A entrada de veículos, bem como a saída do terminal somente é possível através da portaria, que possui três faixas de rolamento para veículos de cada lado do prédio (lado direito para entrada e lado esquerdo para saída). Nenhum outro acesso está disponível exceto através da

via férrea, que se localiza junto aos armazéns 01 e 02, bem como da ponte de acesso aos *piers*.

A Cearáportos atua no processo de fiscalização, administração e vigilância do porto, ressaltando que as empresas que operam dentro do porto são todas terceirizadas. Dessa maneira, os equipamentos (máquinas) pertencem às operadoras. Trata-se de uma empresa de capital misto, ou seja, tem a participação de empresas privadas e do setor público estadual. Essa empresa foi criada em 22 de dezembro de 1995, sob a lei 12.536, tendo como objetivo, a construção, reforma, melhoria, o arrendamento e a exploração de instalações portuárias e daquelas destinadas ao apoio e suporte de transporte intermodal.

O Estado detêm 51% das ações. Assim, o controle da empresa não sai das mãos do Estado, mantendo-se por um período de 25 anos. Espera-se que a empresa tenha “ao longo de 20 anos, um fluxo entre 60 e 100 milhões de dólares”. Acredita-se que no período de quatro anos, a Cearáportos não dependa mais dos recursos do governo para realizar suas operações. Ressalte-se para que isso possa acontecer é preciso que os projetos destinados à área portuária estejam em pleno funcionamento. (Francisco de Queiroz Maia Júnior – então secretário estadual de infra-estrutura -, entrevista publicada na Revista Fale, 12/2001).

Os diferentes níveis de controle – federal, estadual e municipal - são regulações de ordem interna e externa, todos vinculados às normas das empresas expressas no território. Quanto mais baixo o nível – estadual ou municipal ou das empresas locais, mais se aproximam do território da produção que recebe ordens das empresas hegemônicas.

#### f) Órgãos administrativos

Um porto que apresenta os órgãos alfandegários em seu entorno oferece mais segurança e agilidade nos despacho das mercadorias para embarque e desembarque, uma vez que a atual fluidez exige essa condição, pois “o interesse

das grandes empresas é economizar tempo, aumentando a velocidade da circulação” (SANTOS, 1997a:).

Mas para atender o desejo dessas empresas são criadas normas, o que para MAURICE GODELIER, citado por SANTOS (1997a) são normas criadas intencionalmente. E a intenção dessas normas muitas vezes ultrapassa a escala local. Sobre as normas impostas pelas empresas mundiais, (SANTOS idem, 269) chama a atenção:

“Se o mundo, hoje, torna-se ativo, sobretudo por via das empresas gigantes, essas empresas globais produzem privatisticamente suas normas particulares, cuja vigência é, geralmente e sob muitos aspectos, indiferente ao contexto em que vêm instalar-se”.

A determinação dessas normas põe em questão o uso do território, que é forçado a “ser a grande mediação entre o mundo e a sociedade nacional e local” (SANTOS, 1997a).

Esses órgãos são exemplos de normas impostas pelas grandes empresas, haja vista que para que mercadorias entre ou saia de um país, seja por via marítima ou aérea é preciso que passe por fiscalização alfandegária.

Os Órgãos Federais e Estaduais que atuam junto ao Porto do Pecém são os seguintes:

- Ministério da Saúde – Vigilância Sanitária.
- Secretaria da Receita Federal;
- Ministério da Agricultura;
- Ministério da Justiça – Polícia Federal;
- Ministério do Meio-Ambiente – IBAMA;
- Secretaria da Fazenda;
- Secretaria da Agricultura.

Esses órgãos próximos ao porto são importantes para a liberação das mercadorias, tanto para o embarque como para o desembarque, mas não se pode esquecer que a burocracia na maioria das vezes acaba dificultando a fluidez, por isso é que os portos secos (ver página 49) estão se tornando mais atrativos para os exportadores, pois quando a mercadoria chega no porto marítimo não precisa mais passar pelo processo de alfândega. Esse processo faz parte das normalizações de transportes marítimos. Disso, provém a normatização dos territórios, onde o destino das mercadorias está sujeito à administração aduaneira, ou seja, nem um produto ou pessoas circula pelos portos sem passar pelas devidas fiscalizações.

Um dos motivos para esses órgãos dificultarem o processo de liberação das mercadorias pode ser percebido pelo prazo estipulado para entrega do produto no porto. O produtor tem um prazo de 12 horas para que a mercadoria chegue ao porto e seja fiscalizada. Isso deve acontecer antes do navio atracar, o que acontece muitas vezes é que a mercadoria chega ao porto no fim de semana e só vai ser fiscalizada na segunda-feira, o que acaba atrasando o embarque. Outro fator que implica no atraso relaciona-se às condições precárias das rodovias, sobretudo das federais.

O terminal portuário apresenta uma infra-estrutura adequada para receber navios de grande porte, o que demonstra uma das condições técnicas para se inserir no sistema, apresentando instalações técnicas compatíveis com os navios de última geração, tanto ao que se refere aos navios graneleiros, quanto aos navios de carga geral, bem como os que portam contêineres, uma modalidade recente em transporte marítimo.

O tempo de espera é reduzido nos *piers*, pois para que o contêiner permaneça em terra aguardando a embarcação, é cobrada uma taxa em torno de U\$ 3,50 ao dia, pagamento feito pela empresa que está exportando. No Porto do Pecém, para movimentar um contêiner de 20 ou 40 pés cheios, o cliente paga aproximadamente U\$ 60<sup>94</sup>. Essa taxa varia de acordo com cada porto. Essas

---

<sup>94</sup> Informação captada durante conversa com Dr. Eduardo Ney Cardoso – SEINFRA, 29/12/2003.

determinações financeiras se integram na obrigação de aproximar os territórios, na compreensão de espaço-tempo.

Como na modernidade atual, a velocidade é condição essencial para realizar determinadas atividades, o porto tem que atender essa lógica, procurando operacionalizar suas atividades com o menor tempo possível, pois se o navio reduz sua estadia no porto, isso vai refletir no custo das mercadorias. Se o porto não atende com rapidez o navio que chega, esse navio paga uma multa de 30 mil dólares – quase 90 mil reais diária por atraso no embarque. (BOM DIA BR SAIL, 27 de abril de 2004). Assim, para que isso não acarrete aumento no custo das mercadorias é interessante que o navio não demore no porto.

O cenário do Terminal Portuário pode ser resumido com os seguintes aspectos:

- Berço da atracação em águas profundas, permitindo operar com navios de calados profundos;
- Modernos equipamentos de carga e descarga, possibilitando minimizar a estadia dos navios no porto;
- Vastas áreas em terra para o armazenamento de cargas em trânsito no porto e áreas próximas para a implantação de indústria;
- Acessos livres de confinamentos urbanos;
- Administração eficiente das operações portuárias permitindo praticar uma política tarifária atrativa, competitiva com a dos portos modernos do mundo.

Para a construção dessa obra, incluindo a infra-estrutura retroportuária, energia, água, comunicação, rodovias e ferrovias, foram investidos US\$ 1,32 bilhão. Nesse montante não se inclui, por exemplo, a barragem do Castanhão (R\$ 400 milhões) e o Eixo da Integração (R\$ 800 milhões), que foram implementados também com o intuito de dar suporte ao CIPP<sup>95</sup>.

---

<sup>95</sup> Informação retirada do discurso do ex-governador Tasso Jereissati ao defender a infra-estrutura que foi projetada para receber a refinaria no Distrito de Pecém – Ce. (O Povo, Fortaleza, 25 fev, 2005. Caderno Economia. p. 30)..

O porto do Pecém está equipado com toda infra-estrutura necessária para receber as duas grandes indústrias previstas no projeto de construção do Complexo: a siderúrgica e a refinaria, ambas em processo de negociação.

A partir da construção do porto, o cenário na região do Pecém, muda de feição, uma nova configuração territorial<sup>96</sup> começa a se formar. Isso é percebido com as modificações decorrentes das infra-estruturas de diversas formas que vêm dar suporte ao porto e ao conjunto de indústrias destinadas para o seu entorno.

Antes, o Estado do Ceará possuía restrições para receber embarcações com calado superior a 10 metros, fato revertido com a inserção do novo porto, permitindo que navios com demanda de até 15,5 metros de profundidade aportem em seus píers. Com essa característica, o Porto do Pecém, passa a competir com os demais portos modernos do Nordeste, como o Porto de Suape (PE) e Itaqui (MA).

No ano de 2004, atracaram no Pecém 259 embarcações, sendo 224 navios do tipo porta-contêiner, 20 navios de carga geral e 15 de granel líquido. De acordo com a Cearáportos<sup>97</sup>, 73% dos navios que atracaram no Pecém foram de grande porte, com calado superior a 10 metros. Esses representaram 81% de toda a movimentação de carga do período.

Para que o porto responda a esse fluxo de contêiner é preciso, por sua vez, que o território produtivo melhore suas condições de trabalho, investindo nos setores de serviços, melhorando a infra-estrutura rododiferroviária, organização do sistema de transportes etc, uma vez que “(...) os navios porta-contêineres, evidentemente, não saem do porto enquanto houver espaço disponível (...)” (BAUDOUIN, 2003: 31), o que ocasionaria prejuízos para os armadores.

Os dados estatísticos do Porto só começaram a ser contabilizados pelo Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio – MDIC em 2003, antes eram

---

<sup>96</sup> De acordo com Milton Santos (1997c:75), “é o território e mais o conjunto de objetos existentes sobre ele; objetos naturais ou objetos artificiais que o definem”.

<sup>97</sup> Informativo Cearáportos – estatística – dezembro de 2004. Disponível no site: <<http://www.cearaportos.ce.gov.br>>. Acesso em 10/02/2005.

inclusos nos dados do Porto do Mucuripe<sup>98</sup>. Em face disso, tornou-se impossível fazer-se uma evolução das movimentações de cargas do Pecém e dos demais portos do Nordeste. A desatualização das estatísticas portuárias impediu elaborar um comparativo analítico da dinâmica portuária, destacando o Porto de Pecém.

Os produtos mais movimentados no sentido exportação, no ano de 2004 foram<sup>99</sup>: produtos siderúrgico acabados (vergalhão, tarugo, cantoneira, etc). Em seguida as frutas “*in natura*”, com destaque para a banana (54.229 ton); o melão (47.928 ton) e a manga (43.401 ton). Além da castanha de caju (33.432 ton), sendo um dos principais itens de exportação do Estado. O principal destino dessas mercadorias são os mercados da Europa e dos EUA. Quanto às importações, destacam-se os produtos siderúrgicos acabados, bobinas de aço (101.085 ton); as chapas de aço e fios máquina (21.544 ton) e o algodão (30.544 ton). Evidencia o fato de o Ceará não ter hoje o algodão, como destaque em sua agricultura, o que não deixa de ser um exportador de matéria-prima.

Para atender essa dinâmica da produção voltada para o exterior, o Porto do Pecém acompanha a absorção de inovações tecnológicas no mundo dos transportes marítimos, com o intuito de manter competitivas e comparativas fator de atração dos investidores nas diversas áreas da produção em massa. Um dos fatores que é decisivo na oferta de vantagens competitivas é a inovação tecnológica. Enquanto as vantagens comparativas sobressaem a partir do momento que o Pecém oferece redução nas taxas para movimentação de mercadorias, em relação aos demais portos da região.

Outro ponto a ser observado é a redução do tempo que o Pecém oferece, uma vez que dispõe de todos os serviços alfandegários junto ao porto, embora não seja um fator que viabilize a rapidez da liberação das mercadorias, em virtude de algumas burocracias, os modernos equipamentos de carga e descarga guindastes elétricos, esteira, rebocadores, contribuem para reduzir a estadia dos navios.

---

<sup>98</sup> Não configuram estatísticas relacionadas a movimentação do Pecém no ano de 2002, em virtude do pouco tempo de funcionamento, uma vez que a inauguração oficial se deu em março desse período, o que não foi possível contabilizar estatísticas de um ano.

<sup>99</sup> Informativo Cearáportos. Dez/2004-jan/2005. Ano V nº 22. Impresso.

O Terminal Portuário tem mais de 380 mil metros quadrados de área construída e utilizados e já sinaliza a necessidade de expansão, para atender á demanda crescente de movimentação de carga. É o que divulga o presidente da Cearáportos, José Roberto Correia Serra. (DN, 07/01/2004).

Uma significativa expressão do desempenho no Porto do Pecém e a presença dos maiores armadores do mercado de transporte marítimo (Hambug Sud, Columbus Line, Crowley, Libra, Aliança, MSC Shipping, CSAV, Evergreen, Lykline, Y/ccl, CCAV, MYR, Montemar, CMA/CGM, VCR, APL, P 7 O Nedloyd e Maersk Sealand) além dos prestadores de serviços portuários: Pecém Port Operator – PPO, TERMACO, Ceará Terminal Operator – CTO, além da Intermarítima Terminais Ltda, Daniel Transportes, Kelly e Wilport.

Como percebe-se, para que o porto consiga atrair essas empresas, é preciso que disponha de infra-estrutura qualificada, uma logística planejada para atender com rapidez e eficiência os mercados.

Os portos tendem a se reorganizar conforme as exigências desses mercados, sobretudo para atender as empresas que atuam junto a eles, que exigem especialidades nos serviços para manter a qualidade dos produtos que estão sendo transportados. Os portos que estiverem dentro dos padrões exigidos, com suas tecnologias adequadas para receber navios modernos, com calados profundos, tendem a crescer e a ampliar a infra-estrutura (área de estocagem, pátios para contêineres refrigerados, armazéns etc). Isso confirma o que vem acontecendo no porto do Pecém.

Para mostrar a capacidade que o porto possui em receber navios de grande porte, podemos citar como exemplo, o Laust Maersk e o San Lorenzo. Acredita-se que o calado desses navios, esteja entre 10 a 16 m, o que é permitido nesse terminal.

Laust Maersk, trata-se do maior navio de cargas já aportado no Brasil, de bandeira dinamarquesa, possuindo 42,5 metros de largura, 265 metros de comprimento e capacidade para transportar 3,7 mil TEUs (medida equivalente a um

contêiner de 20 pés). Esse navio é do armador Maersk – líder mundial em transporte de contêiner.

O outro – San Lorenzo – é um dos maiores transatlânticos comerciais do mundo de nacionalidade liberiana, com capacidade para carregar em sua estrutura 39.900 toneladas de carga – primeiro navio a realizar operação comercial no Porto do Pecém. Isso demonstra que o porto encontra-se aparelhado de acordo com as normas dos portos internacionais, uma vez que os navios citados passam por essas rotas, ou seja, pelos principais portos modernos, nacionais e internacionais (Foto 12).



Foto 11 - Primeira operação comercial do Terminal Portuário do Pecém - Navio Cap San Lorenzo.

Fonte: Site:<[http:// www.cearaportos.ce.gov.br](http://www.cearaportos.ce.gov.br)>, abril 2004.

O Terminal Portuário do Pecém, diferente do Porto do Mucuripe – “porto organizado”, denominação dada aos portos públicos -, e de outros portos da Região Nordeste, como o Porto de Suape – PE, opera sob a modalidade de um terminal privativo misto (referenciado no Capítulo 2), o que possibilita trabalhar com regras mais flexíveis.

Uma das diferenças entre esses tipos de gestão é a contratação de mão-de-obra. No porto público, existe um órgão gestor, que determina a quantidade de pessoas a ser contratada, bem como o valor a ser pago pelos serviços. Como o Porto do Pecém não trabalha sob essas condições, a contratação da mão-de-obra é mais flexível, haja vista que um porto que utiliza tecnologia moderna em suas operações, a mão-de-obra é reduzida.

Esse tipo de gestão portuária se coaduna com a nova fase do regime de acumulação, pois a redução dos custos do transporte contribuí para elevar a mais – valia da produção final.

Enquanto nos portos públicos o terno (grupo de homens responsáveis pelo trabalho de carga e descarga de uma embarcação) é composto por um número que varia entre 17 a 24 pessoas, no Pecém o terno compõe-se apenas de 08 (oito) empregados. Isso significa aumento na produtividade, baixando os custos. (Revista FALE, 12/2001). A redução de empregados não se resume só aos estivadores, enquanto a administração de Pecém conta com 33 funcionários, no Porto de Suape, para efeito de comparação, conta com cerca de 140.

Com essa redução de funcionários, o Pecém não onera suas tarifas de serviços, dessa forma, pode atrair mais negócios. É importante ressaltar que os trabalhadores são registrados pela Consolidação das Leis de Trabalho – CLT, não sendo, portanto, funcionários públicos, uma vez que a execução dos serviços portuários, neste tipo de modalidade, é realizada através de prestadores de serviços credenciados, com utilização de mão – de – obra própria e contratos individuais de trabalho.

Ao trabalhar dentro dessa modalidade, o porto fica menos susceptível à abordagem de sindicatos, bem como à paralisação das atividades em virtude de greves, diferentemente, os “portos organizados”, são paralisadas com mais frequência pelas identidades sindicais. Sendo um Terminal Privativo Misto, não tem a presença de sindicatos, Órgão Gestor de Mão-de-Obra, Conselho de Autoridade Portuária – CAP, Operador Portuário e Regulamento de Exploração e tarifas.

### g) Sistema elétrico

Com a difusão da modernidade, algumas modificações tornaram-se indispensáveis na vida das pessoas. O sistema elétrico é um exemplo dessas inovações que tem se expandido, sobretudo no atual período técnico-científico-informacional. Trata-se de uma rede de extrema importância para a dinâmica do território produtivo, é através da eletricidade que o mundo funciona.

No Estado do Ceará, o momento importante voltado para esse setor, foi no governo de Virgílio Távora (1963/1966)<sup>100</sup>, quando se destinou atenção para o abastecimento de energia elétrica, visando o desenvolvimento econômico do Estado. Na época era fundamental para erguer a base produtiva industrial. (ver página 154).

A energia elétrica foi uma das medidas essenciais a ser alterada, tendo em vista a grande demanda pelo Porto e pelo Complexo Industrial. Diante dessa necessidade foi instalado um conjunto de unidades que abastece o CIPP. Esse processo deu-se através da CHESF/COELCE, que dispõe de uma linha de alta tensão de 69 kV com 19,50 km de extensão e as subestações de Pecém, 40 MVA/69 kV. Na região, a CHESF construirá ainda uma subestação de 200 MVA/230 kV.

O CIPP recebeu também o primeiro empreendimento de grande porte no Nordeste do Brasil, para geração própria de energia elétrica: a Termoelétrica Endesa que utiliza como combustível o gás natural, com potência nominal de 310 MW, com capacidade de fornecer energia para uma cidade com 1,2 milhão de habitantes, incluindo consumo de energia industrial e residencial. A energia gerada pela Endesa é incorporada à rede básica da sub-região nordeste e corresponde a 30% do consumo do Ceará.

---

<sup>100</sup> A política de Industrialização no Estado do Ceará, Segundo os Planos de Governo (1963/1998). Projeto de iniciação científica desenvolvido pela aluna Rosilene Fontes Nogueira em 1998, sob a orientação do Prof. Dr. Luiz Cruz Lima.

O empreendimento abrange uma área de 28,7 hectares, beneficiada pelo Governo do estado, com infra-estrutura, contando também com parceria da Companhia de Gestão dos Recursos Hídricos – COGERH e CAGECE, para o fornecimento de serviços.

Trata-se da primeira térmica a gás natural do Estado, é a única termelétrica totalmente privada, sem a participação da Petrobrás como acionista. Esse empreendimento está orçado em US\$ 250 milhões, sendo de propriedade da Endesa, 51% e de sua filial chilena, Enersis, 49% (DN, 09/04/2003).

A outra térmica é a Termoceará MXP, que agora pertence à empresa Petrobrás, que tem capacidade de gerar até 220 MW. Juntamente com a Endesa, as térmicas integram o Programa Prioritário Termelétrica – PPT.

#### h) Gás natural

A utilização do gás natural se intensificou com a construção do Complexo Industrial e Portuário do Pecém, que demandava maior quantidade do produto para abastecer as indústrias, sobretudo nos municípios de São Gonçalo do Amarante e Caucaia. Com isso, a plataforma de Paracuru, que era a única responsável para distribuição de gás no Ceará, torna-se insuficiente diante das novas necessidades que chegam juntas com o novo porto. Para suprir essa necessidade, foi criado o Gasoduto Nordeste que vem dos campos de Ubarana / Guamaré – RN – Pecém – CE, com extensão total de 383 km e vazão de 1.602 milhões m<sup>3</sup>/dia. No entanto, com a ampliação das atividades que demandam esse insumo, já se encontra em processo de ampliar esse volume para 12 milhões de m<sup>3</sup>/dia, até o final de 2006. Para isso, a bacia de Guamaré, será complementada pelas bacias do Sudeste através da interligação das redes de gasoduto do Nordeste com o Sudeste<sup>101</sup>.

---

<sup>101</sup> O Povo, Fortaleza, 22 abr. 2005. Coluna Vertical.

A instalação do gasoduto era um dos pré-requisitos para viabilizar a implantação da Siderúrgica do Ceará. Em recente entendimentos entre Petrobrás, o Governo do Estado e o Consorcio, ficou definida o abastecimento de 1,8 milhões de m<sup>3</sup>/dia de gás, quando a indústria estiver em funcionamento. Suas obras são previstas iniciarem no segundo semestre de 2005. Para viabilizar a infra-estrutura elétrica e o gasoduto, os investimentos totalizam U\$S 968 milhões<sup>102</sup>.

O posicionamento do Rio Grande do Norte, em relação ao abastecimento de gás para o Ceará gerou um descontentamento nos empresários do Estado fornecedor. Para os empresários, a demanda que o Ceará necessita é muito grande o que poderia acabar com as reservas de gás e prejudicar o consumo local. (OP, 07/08/1996).

O gasoduto permitiu a interligação direta do Rio Grande do Norte, com o Porto do Pecém. Com isso, percebe-se que o porto é um forte indutor, capaz de aproximar os territórios, seja de forma direta e/ou indireta.

Isso representa a força que o porto tem de mobilizar os territórios, gerando uma guerra dos lugares. À medida que o porto entra em funcionamento e a intensidade das suas atividades começa a se ampliar, ele vai exigir mais qualidade e eficiência das infra-estruturas, e com isso ele torna-se competitivo com outros territórios.

---

<sup>102</sup> Informação adquirida no depoimento do Senador Tasso Jereissati quando ressaltava a luta dos políticos cearenses em defesa da implantação da refinaria no Estado (A infra-estrutura para a refinaria. I O Povo, Fortaleza, 25 fev. 2005. Caderno Economia, p.30).

**Figura 5 – Gasoduto Guamaré - RN – Fortaleza – CE**



Fonte: Jornal O Povo, 09 /08/1997.  
Organização: Aridenio Quintiliano, 2004.

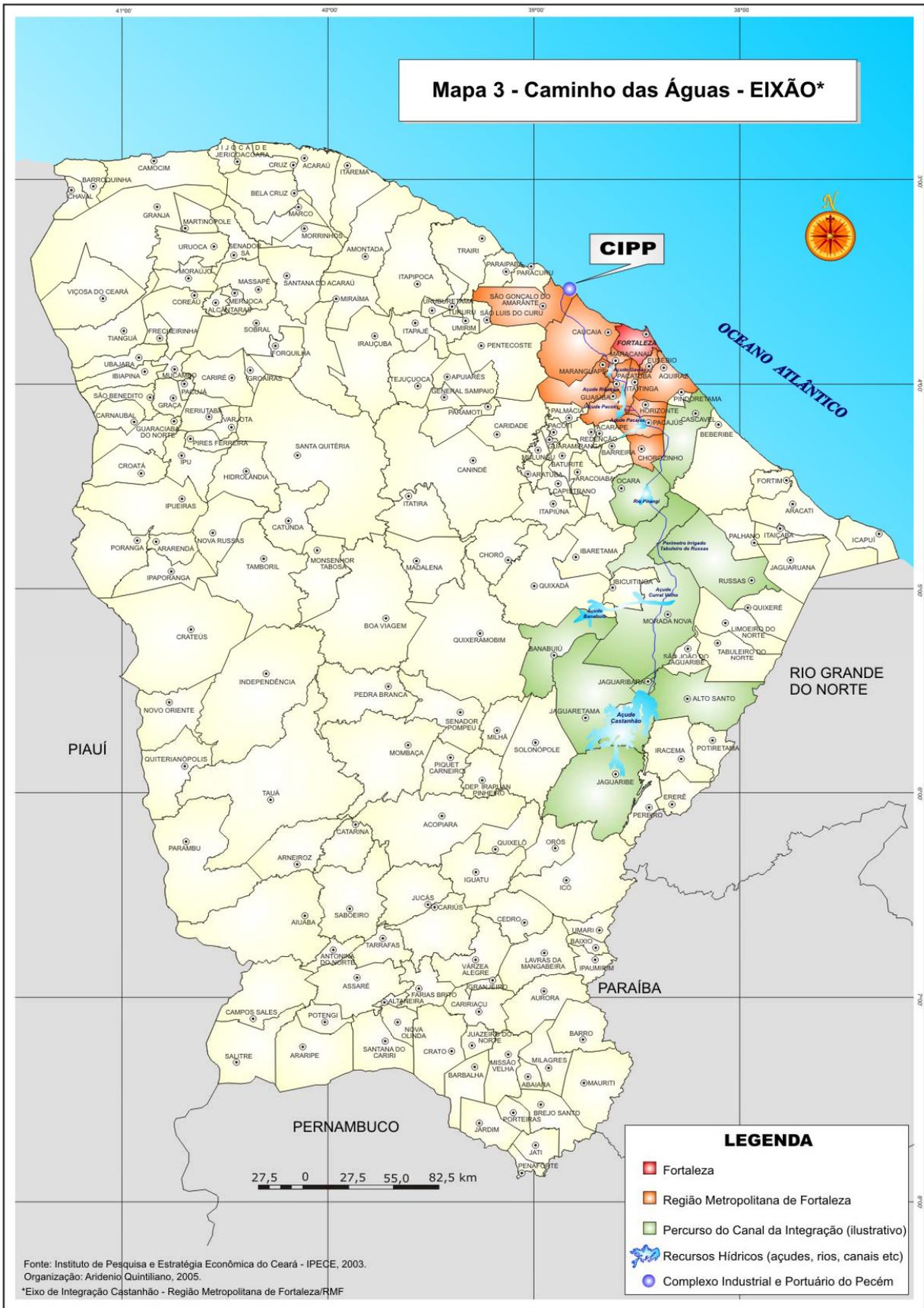
#### i) Abastecimento de água

Para o suprimento d'água, inicialmente foi construído um sistema adutor, ou seja, um canal que conduz água ao Pecém, partindo do açude Sítios Novos. O sistema é composto de um canal adutor (23,5 km de extensão, capacidade máxima de condução de 2,00 m<sup>3</sup>/Seg), estação de bombeamento principal com 4 conjuntos de moto-bombas, adutora principal de recalque (3.350 m de extensão), reservatório de compensação (volume de reserva é de 50.320 m<sup>3</sup>) à adutora complementar de distribuição (3.047 m de extensão).

Como obra complementar foi construído o açude Cauhipe, contribuindo em conjunto com o açude Sítios Novos, localizados no município de Caucaia, para o suprimento das demandas de água do CIPP (ver Mapa 2). Merece destacar também a interligação com o Sistema Metropolitano de Fortaleza através do “Eixão”, Castanhão/Região Metropolitana de Fortaleza – RMF, com cerca de 255 km de extensão. Esse sistema, o qual encontra-se em fase de conclusão vai garantir abastecimento ao CIPP (Mapa 3).

A apresentação desses dados mostra como o território cearense vai se (re) estruturando em função do Complexo Industrial e Portuário, através de sistema elétrico, rodo – ferrovias, sistema de abastecimento d’água, infovias, gasoduto.

A partir da inserção desses objetos, começa a se formar um novo cenário na região. Sabe-se que a existência de um objeto, cria uma nova dinâmica no espaço, induzindo a presença de outros necessários ao funcionamento dos demais. Esse é o processo da reestruturação sócio-espacial polarizado pelo elemento central de nosso estudo, o Porto de Pecém.



O caminho das águas dá uma idéia de caminho do capital, uma vez que ele sai do açude Castanhão, passando pelo Perímetro Irrigado do Tabuleiro de Russas, onde se formam projetos de irrigação, destinados à fruticultura para exportação, chegando ao Porto do Pecém, que completa o círculo do capital produtivo. O caminho das águas beneficia tanto desenvolvimento da produção, bem como o local em que vai se processar o caminho da riqueza para o mundo, o porto.

Pela dimensão da obra, pressupõe-se que irá atrair empresas de agronegócios, uma vez que os produtos tropicais vêm destacando a economia do Ceará no mercado internacional, através da agricultura irrigada, além do criatório de peixes (tilápia). Na primeira venda deste último produto para a Holanda, foram exportadas 500 toneladas, através do Porto do Pecém<sup>103</sup>.

Isso se confirma ao observar-se o discurso do então governo do Estado, Tasso Jereissati:

“A perspectiva de instalação da refinaria levou o governo a consolidar o projeto Caminho das águas – um sistema concebido mediante a interligação de bacias, com o fim de garantir o fornecimento de águas para qualquer projeto de desenvolvimento que se instale no Estado” (OP, 25/02/2005).

Nessa perspectiva, pode-se indagar em que consiste esse projeto de desenvolvimento e para quem? Como fica claro no depoimento, esse projetos se destinam aos grandes grupos industriais. Para a realização das várias etapas do canal existe um orçamento estipulado em torno de R\$ 800 milhões.

---

<sup>103</sup> LEAL, Jocélio. Uma amostra do potencial do Ceará. O Povo, Fortaleza, 12 mar. 2005. Coluna Vertical, p. 26.

### 4.3. A hinterlândia agrícola do Pecém

**“No imaginário nacional o Ceará é terra difícil de regar, de condenada plantação. É seara sem fruto, onde sempre cabe perguntar se arar vale a pena, se haverá produção. Terra de versos, cantorias e aboios, mas nunca pensada como espaço diverso, plural em sua geografia, em sua história, em sua memória (...)”.**

**Albuquerque Júnior, 2004.**

Será visto no decorrer desse item, que esse imaginário foi superado, que arar vale a pena, e que fruto dá. Hoje, pode-se pensar no Ceará como espaço diverso, de variada produção. Sua geografia mudou, mais a sua história segue permeada de lembranças de um passado sofrido pelas secas, a fome, os êxodos e o abuso do poder dos coronéis.

O crescimento da produção da fruticultura no Nordeste, em especial no Ceará, vem aumentando nos últimos anos, em decorrência da ampliação dos agropólos, áreas de irrigações, que dispõem de tecnologias eficientes, permitindo uma maior produtividade. Essa atividade representa o maior volume de mercadorias de circulação no Porto do Pecém, o que retrata um avanço junto à economia do Estado. Essa dinâmica fez com que o porto ocupasse a primeira colocação do País na exportação de frutas frescas e derivados, contribuindo com US\$ 103,6 milhões para a economia do Ceará (Informativo, Cearáportos, jan/fev-2004).

Os Estados exportadores de frutas pelo Porto de Pecém são: Rio Grande do Norte, Pernambuco, Paraíba e Bahia (Tabela 1 e Figura 6). A fruticultura é o grande destaque na movimentação do porto. Somente do Ceará é escoada 90% da produção. O Estado do Ceará é atualmente um grande exportador de melões, perdendo a primeira posição para o Rio Grande do Norte. Os dois estados são responsáveis por 95% da exportação de todo melão brasileiro. No Ceará, a região

do Baixo Jaguaribe é o principal produtor, em que se destaca a empresa agrícola Del Monte Fresch Produce Brazil, de que se trata abaixo.

Tabela 1 - Terminal Portuário do Pecém - Exportação de Frutas por Estado de origem Janeiro/Dezembro de 2004

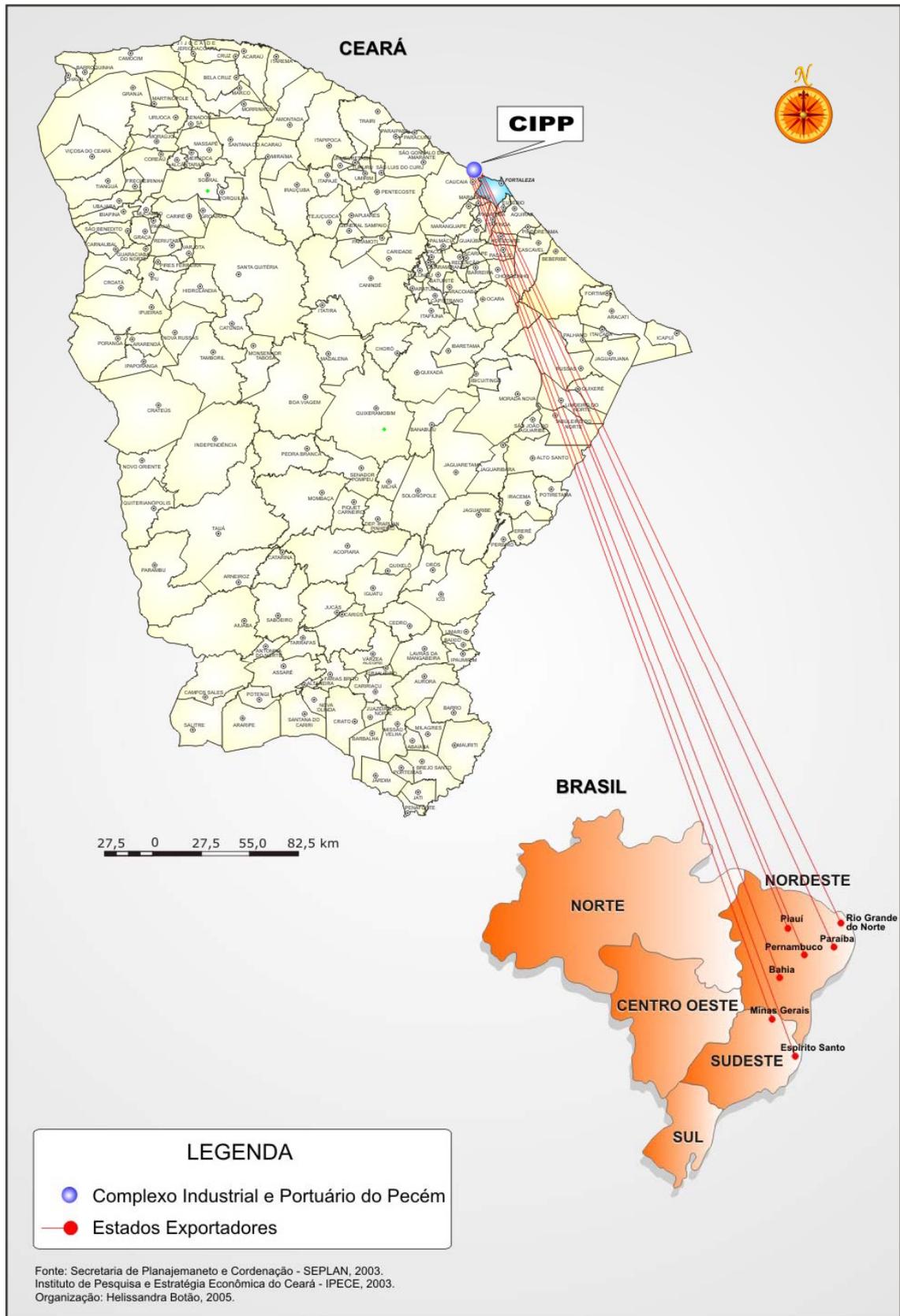
Descrição	US\$	TON	Participação %	
			US\$	TON
Ceará	117.567.117	86.022	55,36	39,86
Rio Grande do Norte	48.985.377	77.644	23,07	35,98
Bahia	19.025.123	24.600	8,96	11,40
Pernambuco	15.418.275	22.633	7,26	10,49
Piauí	10.282.625	3.369	4,84	1,56
Paraíba	789.673	1.185	0,37	0,55
Minas Gerais	270.186	334	0,13	0,15
Espírito Santo	14.717	19	0,01	0,01
<b>Total Geral</b>	<b>212.353.093</b>	<b>215.806</b>	<b>100,00</b>	<b>100,00</b>

Fonte: Secex/ Cearáportos, janeiro/dezembro de 2004.

Um diferencial importante que leva os produtores a escolherem o Porto do Pecém para exportar é a garantia de que a carga chegará ao destino em boas condições para consumo, conforme exigências dos grandes mercados consumidores. Para isso, o Terminal disponibiliza 528 tomadas frigoríficas para contêineres, cujas cargas precisam de refrigeração, no caso das frutas e dos pescados<sup>104</sup>.

<sup>104</sup> Informativo Cearáportos. Set-out/2004. Ano IV nº 20. Impresso.

Figura 6 – Exportação de frutas por Estado de origem



No que se refere aos demais estados citados, um dos entraves, são os portos que não oferecem calados suficientes para receber os porta-contêineres modernos. Com isso, os armadores procuram o Pecém, por oferecer as condições técnicas compatíveis com os maiores navios que seguem rota pelo Brasil.



Foto 12 – Guindaste descarregando contêiner de frutas do caminhão para embarcar – Porto do Pecém – CE.  
Fonte: Jornal O Povo, 2004.

Para se chegar a este resultado, foi preciso que houvesse investimentos nos setores produtivos, ou seja, da mecanização da agricultura, implementação de sementes germinadas em laboratórios, uso de adubos, implementação de sistema de irrigação etc, assim criando-se um meio técnico-científico-informacional na região em apreço. O resultado desses investimentos é que o Ceará já produz melancia e mamão sem sementes<sup>105</sup>, além de outras qualidades. Vale ressaltar que esse tipo de produto não chega à mesa da população local, uma vez que se destinam as exportações.

---

<sup>105</sup> Informação publicada quando acontecia a 11ª edição da Semana Internacional da Fruticultura, Floricultura e Agroindústria – Frutal, realizado em Fortaleza, entre os dias 11 a 17 de setembro de 2004. (O Povo. Fortaleza, 23 agos. 2004. Caderno Economia).

Em 1999, o Ceará apresentava 18 mil hectares (ha) cultivados, passando para 26,7 mil há em 2003. De acordo com Francisco Zuza, Coordenador de Irrigação da Secretaria de Agricultura – SEAGRI, espera-se que em 2010 essas áreas cheguem a 50,8 mil ha<sup>106</sup>. Com efeito, o Estado destacou-se no ano de 2004 em primeiro lugar nas exportações de frutas, como mostra a tabela abaixo ao apresentar a movimentação de frutas no Porto do Pecém por estado de origem.

Enquanto o estado vizinho, Rio Grande do Norte, onde se encontra um dos grandes pólos de irrigação no Vale do Rio Açu, em que se destaca a produção de bananas, tendo a frente a empresa Del Monte Fresh Produce Brasil, exportou 77.644 toneladas de frutas, o Ceará sobressai-se com 86,022 toneladas. Em menor escala vêm os demais estados.

Delimitar a projeção da dinâmica produtiva das empresas no espaço revela a importância de um porto que a elas serve. Para ultrapassar o cais e se expor ao mundo, a mercadoria há de se qualificar conforme a ordem do mundo que a absorve. Essa exigência se expressa pelos territórios produtivos. Daí a necessidade de melhor conhecer os interstícios da produção.

Para reforçar a importância de um terminal portuário para o melhor desempenho das atividades produtivas locais, lembra-se os interesses externos que (conduzido pelo desenvolvimento da indústria têxtil inglesa e norte-americana e pela Guerra da Secessão) incluíram a cultura algodoeira no Ceará. A grande produção a ser escoada, exigia local seguro e apto à embarcação da fibra, em fardos. Na primeira metade do século XX, surgem os portos de Fortaleza: Ponte dos Ingleses e o Mucuripe. Este atendeu satisfatoriamente até a década de 1980. Com a nova dinâmica introduzida com as ações governamentais, na perspectiva de tomar parte dos negócios internacionais, condições portuárias adequadas à modernidade faziam-se prementes. A realidade implementada, via governo, criaria novas unidades produtivas, condizentes com as inovações técnico-científicas: indústria de bens de consumo e grandes plantações de frutas tropicais, especialmente voltadas para o mercado externo.

---

<sup>106</sup> Informação adquirida no Simpósio Internacional de Frutas que aconteceu durante o Frutal, (16/09/2004).

É importante esclarecer que essas empresas não se instalaram no Estado por causa do porto, embora elas tenham se expandido para o mundo depois da instalação do terminal.<sup>107</sup> O porto é só um componente de infra-estruturas que possibilitou a expansão da empresa em termos de exportação, por viabilizar o contato com um maior número de mercados.

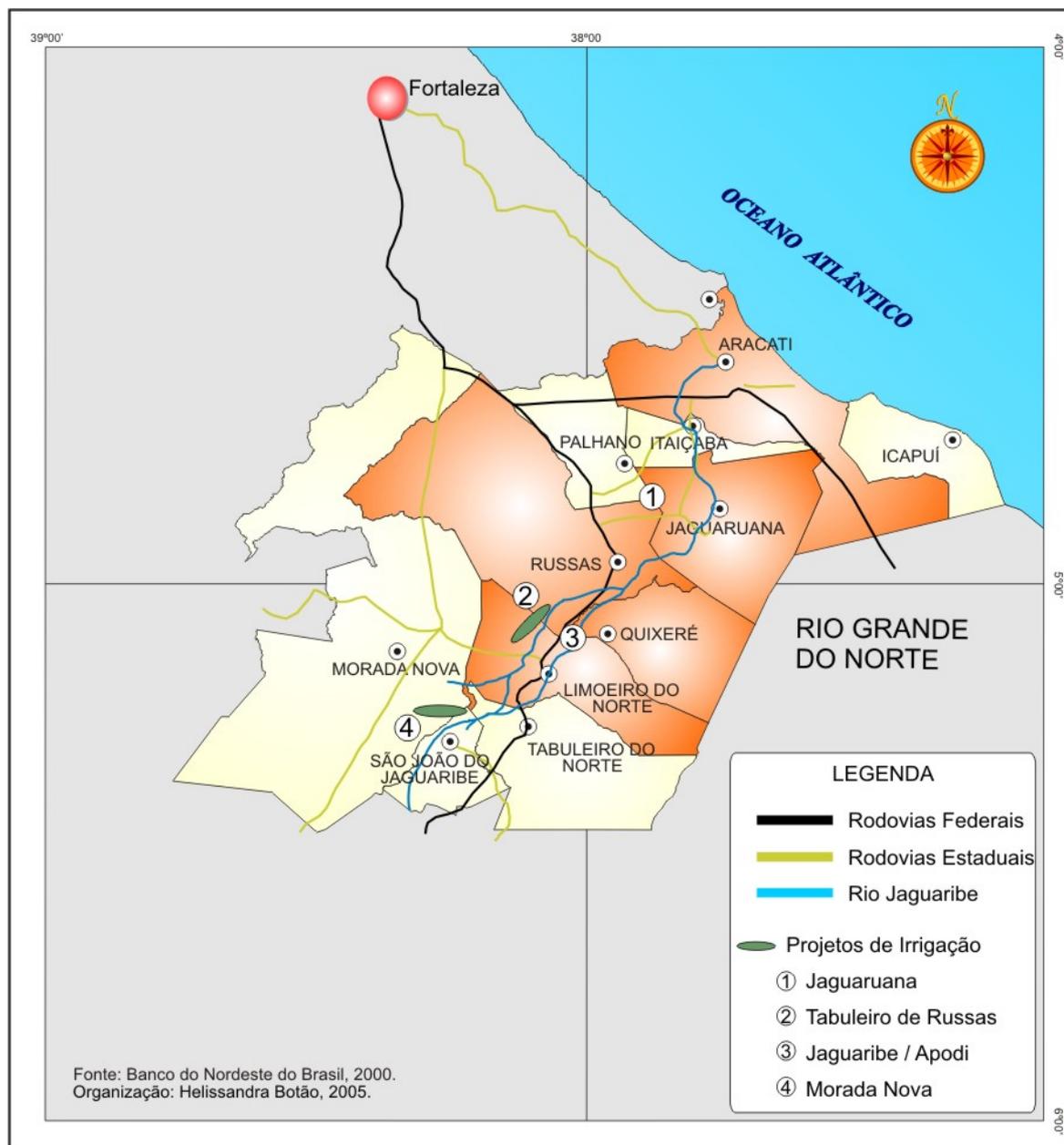
Como o Porto do Mucuripe, não atendia as exigências de exportação de frutas, com utilização de containerização refrigerada, pois se especializara em produtos sólidos e granel e com o uso de “pallets”. Instala-se em meados dos anos 90, o Porto do Pecém. Merece ressaltar que, atualmente, o Porto do Mucuripe, já disponibiliza dessa infra-estrutura, mas opera com menor quantidade de frutas e derivados. Em relação à hinterlândia do Porto do Pecém no Ceará<sup>108</sup>, destaca-se a Região do Baixo Jaguaribe com a produção de melão e abacaxi (Figura 7). Tomou-se como amostra, duas das principais empresas de agronegócios internacionais: a Itaueira e a Del Monte Fresch Produce Brazil (Anexo). A hinterlândia da fruticultura cearense está representada na Figura 7.

---

<sup>107</sup> Na empresa Itaueira essa informação foi dada por seu gerente, engenheiro agrônomo, Dr. João Brasil, (12\01\2005).

<sup>108</sup> Não é só do Ceará de onde provêm as frutas que escoam pelo porto, destaca-se também o Estado de Pernambuco, através da produção de Petrolina, Rio Grande do Norte com o vale do Rio Açu, onde se encontra umas das unidades da Empresa Del Monte com a produção de banana (ver figura 7).

Figura 7 – Hinterlândia Agrícola Cearense do Porto do Pecém



#### 4.4. Distrito de Pecém: de uma comunidade pesqueira a um Projeto Portuário

**“Gente como você podem ver  
A vida que o pobre tem  
Vive da agricultura do seu trabalho  
O seu sustento de onde vem,  
Até vem uma autoridade  
E sem nem uma piedade  
Toma tudo o que ele tem.**

**Forçado a deixar sua terras  
Para indústria ser construída  
Muitos choram águas nos olhos  
Com muito desgosto da vida  
Ao recordar sua estância  
Do seu tempo de criança  
Na hora da despedida.”**

**Poesia escrita por Paulo César Santos de  
Souza, 1999<sup>109</sup>.**

Essa poesia retrata a angústia dos moradores que foram desapropriados para dar lugar às indústrias que fazem parte do Complexo Industrial. Aqui está a expressão do uso do território, no qual as metamorfoses ocorrem de acordo com interesses diversos.

Trata-se de uma comunidade pesqueira que tinha o mar como uma das principais fontes de renda, no qual encontravam o seu sustento. Não significa dizer que a pesca foi proibida no Pecém, mas com a instalação do porto, foram impostas restrições para a mesma, uma vez que os navios oferecem perigo para as jangadas.

A vila foi elevada a distrito de São Gonçalo do Amarante em 1963, sob a lei nº 6.512. Encontrava-se no Pecém o cenário perfeito para o descanso e o lazer, tendo como beleza cênica os coqueiros, dunas e vegetação típica de tabuleiro. Esse era o maior atrativo para aqueles que procuravam um lugar calmo em que pudessem

---

<sup>109</sup> Morador da Comunidade do Bolso, uma das comunidades que foi desapropriada para a instalação do Complexo Industrial e Portuário do Pecém. Atualmente, esses espaços desapropriados continuam desocupados, com placas sinalizando a vinda das futuras indústrias.

descançar. A relação sociedade – natureza acontecia como um meio de sobrevivência, uma vez que o mar e a agricultura, eram os únicos meios de trabalho do local.

Não demorou muito para que esse lugarejo tranqüilo fosse descoberto pela especulação imobiliária, começando a se inserir as residências de veraneio. A ocupação se desenvolveu principalmente nas dunas e na entrada da vila, com segundas residências de veraneio, como pousadas e restaurantes que também foram se alocando a partir da chegada daqueles que apostavam no comércio, voltado aos visitantes e à população local. Através da BR – 116, e de uma pequena rodovia estadual, se realizava um modesto fluxo de veranistas de Fortaleza. Projetada com recursos do Programa de Ação para o Desenvolvimento do Turismo - PRODETUR, a rodovia CE - 085 ou Estruturante que contribuiria para intensificar a entrada de turistas em Pecém.

A atividade turística teve pouca duração, pois com a instalação do porto, Pecém deixou de ser atração. De acordo com a comunidade<sup>110</sup>, as pousadas que ainda se mantêm foram alugadas para os trabalhadores ligados à obra portuária. Além disso, algumas foram vendidas para os estrangeiros, especialmente suíços que começaram a inserir-se no distrito no começo do século XXI. Os moradores acreditam que esses estrangeiros estão procurando a região de São Gonçalo, sobretudo no distrito de Pecém, com o interesse em montar algum negócio. Os moradores ressaltam ainda, que esses estrangeiros estão contribuindo para a prostituição na vila, uma vez que as meninas se aproximam deles com o intuito de conseguir algum dinheiro, ou ainda, uma oportunidade para ir para o exterior. Constatou-se esse fato nas visitas de campo ao observar-se os tipos de clientes que se acostavam nos bares no final de tarde.

O número de pousadas aumentou com o anúncio da instalação do porto, segundo a Sra. Vitória de Carvalho, moradora de Pecém. Com o reflexo da instalação dessa grande obra, o lugarejo atraiu elevado contingente populacional em busca de trabalho. Chegou-se a ocupar por volta de duas mil pessoas, além da

---

<sup>110</sup> Informação adquirida em conversa informal com a comunidade durante visitas realizadas no decorrer do trabalho.

capacidade habitacional da vila. No momento, criou-se a idéia de prosperidade, o que duraria poucos anos. Vale ressaltar que em torno de 40% dessa mão-de-obra era local, do Pecém e de áreas vizinhas<sup>111</sup>. Após a fase da construção, os trabalhadores foram embora, sobretudo os engenheiros e técnicos. Com o esvaziamento, o que se percebe são as pousadas fechadas a espera de um feriado ou um dia festivo (Semana Santa, Carnaval).

As casas de veraneio foram vendidas, outras ainda estão com anúncio de venda, pois não se encontra mais a tranqüilidade de 10 anos atrás, como nos informou a população local. A comunidade sofre as conseqüências da modernidade à partir de novos costumes inseridos.

À medida que o governo planeja um empreendimento dessa magnitude, sabendo dos fortes impactos sociais e ambientais, ele também cria um meio de controle social, desde que a população local participe das decisões e reivindicações. Nesse intuito, foi criado em 1997 o Grupo de Trabalho Participativo – GTP instalado no Pecém. O GTP era uma espécie de porta voz dos anseios da comunidade junto ao governo. As reuniões aconteciam na própria sede com a participação das Secretarias do Governo, Cearáportos, Associação do Pecém, GTP, Igreja, pesquisadores, prefeitura e a comunidade. Sabe-se que a comunidade não tem poder de decisão diante de uma situação dessas, ela é apenas convidada a participar. Segundo Ana Maria Matos Araújo<sup>112</sup>, o “GTP apoiou, tentou fazer o contato, mas a população local não foi ouvida. Pequenos grupos obtiveram melhor resultado com o GTP, enquanto outras, que resistiram e lutaram não obtiveram a mesma resposta” (palestra realizada dia 30/09/2004). Esse fato foi percebido no momento em que se realizava a aplicação de questionários na comunidade: de 116 pessoas entrevistadas, somente 14 nos informou que o GTP representa um meio de informação. Isso confirma o que ARAÚJO destaca no item anterior.

---

<sup>111</sup> Informação cedida por Maria do Socorro Costa, durante sua participação no II Seminário Territórios em Reconstrução, realizado na Universidade Estadual do Ceará – UECE (30/09/2004).

<sup>112</sup> Defendeu a dissertação de mestrado em 2002, cujo tema é: “Mobilização da população no espaço metropolitano: o caso do Pecém”.

Recentemente foi inaugurado um balcão do SEBRAE, setembro de 2004, junto ao GTP para atender as pessoas que pretendem montar algum tipo de negócio. A finalidade do balcão do SEBRAE é também promover cursos de curta duração, com o objetivo de preparar a comunidade para as novas atividades. Observa-se um descontentamento da população, pois os cursos ofertados têm curta duração, não preparam as pessoas para o mercado, uma vez que se resumem em uma semana, não qualificando para exercer uma profissão. Essas reclamações são feitas pela própria comunidade que participava desses cursos.

Para os moradores, os cursos que o GTP oferta, só preparam para o trabalho pesado. Com isso, as oportunidades para um cargo mais qualificado não atende o perfil de instrução da comunidade, fazendo com que os atores locais percam a oportunidade de trabalho para os que vêm de fora. De acordo com depoimentos dos comerciantes, se a renda das pessoas que trabalham em um cargo mais elevado fosse dos moradores da comunidade, o comércio tenderia a crescer.

O contato com a comunidade foi muito importante para adquirir essas informações. Para isso, realizou-se entrevistas abertas e aplicação de questionários. Foram aplicados 116 questionários no distrito de Pecém. O objetivo, foi constatar a opinião dos moradores sobre as novas atividades que estão se inserindo no território do Pecém. A aplicação do questionário formal foi realizada na vila de Pecém, durante o dia 18 de fevereiro de 2005. Priorizou-se, inicialmente um mutirão, onde residem as famílias que moravam em áreas de risco, nas margens do mangue. Essas pessoas receberam do governo o terreno e material (tijolos, telha, madeira) para construir suas casas em mutirão. Posteriormente, foi-se para o centro (orla marítima da vila).

Conforme os dados obtidos na entrevista, constatou-se que a população economicamente ativa (PEA) é formada basicamente por pescadores e trabalhadores avulsos. O número de empregados no porto, natural da vila do Pecém é pequeno em relação aos que vivem do mar. Enquanto estes somam 9%, os trabalhadores portuários somam 4% do total entrevistado, como se observa na tabela.

Tabela 2 - Principal ocupação da população da vila de Pecém

Ocupação	Nº Absoluto	Percentual
Vive do mar	11	9%
Trabalho avulso	19	15%
Funcionário Público	3	2%
Trabalha em atividade do porto	5	4%
Desempregado	22	18%
Dona-de-casa	34	28%
Comerciante	7	6%
Estudante	6	5%
Aposentado	7	6%
Outro	9	7%

Fonte: Pesquisa Direta – fevereiro de 2005.

Percebe-se que as pessoas apresentam sentimentos de frustração e de esperanças, pois o porto não foi o “salvador da pátria” como eles esperavam em relação à oferta de empregos. A população está desacreditada com as obras do governo que propaga empregos. Fato observado quando respondiam: “não acreditamos na vinda das indústrias”, referindo-se à refinaria e siderúrgica, que estão sendo esperadas desde a conclusão das obras do porto. Espera-se que essas empresas ofereçam mais empregos de que o porto.

De acordo com os entrevistados, a notícia da instalação de um porto, na vila, em 1995, causou uma forte expectativa de melhorias para a comunidade, sobretudo em relação à geração de emprego. No entanto, os moradores reclamam que as ofertas de emprego se restringiram ao período da construção, em que ofertavam –se oportunidades para os cargos de pedreiros e auxiliar. Após o término da obra, as pessoas que permaneceram trabalhando tinham qualificação, e provinham de outros lugares. Isso comprova o que observamos na tabela acima, a pouca mão-de-obra local, nas atividades do porto.

O que essa população não sabe é que as indústrias oferecem pouca mão-de-obra, uma vez que a tecnologia moderna substitui o trabalho manual, pois para o capital, o que interessa é a redução do tempo de trabalho e maior produtividade. Ademais, essas indústrias exigem mão-de-obra qualificada e

especializada, o que implica em exclusão dos trabalhadores locais, por não apresentarem esses pré-requisitos. Essas observações ilustram o que trata PIQUET (1993) ao referir-se aos “efeitos locais dos grandes projetos de investimento” no Brasil.

A comunidade não cala, mostra seu desejo de mudança, através de movimentos realizados pela Pastoral do Pecém. Em setembro de 2004, foi realizado o movimento, em sua 6ª versão, o Grito dos Excluídos em que as comunidades, juntamente com a igreja, se unem a favor de um desejo comum: igualdade social para todos.

A vila sai do anonimato com a instalação do porto, passa a ser notícia nacional e até internacional, através da dinâmica do terminal e a sua relação com o mundo.

Inserem-se no quadro de influencia do CIPP os distritos de Croatá, Pecém, Serrote, Siupé, Taiba e Umarituaba do município de São Gonçalo do Amarante. Pode-se constatar várias disparidades de infra-estrutura entre esses distritos. Pecém e Taiba, no litoral, dispõem de melhor infra-estrutura por localizar-se numa área de maior circulação de pessoas. O primeiro destaca-se, também, por apresentar o maior número de habitantes em relação aos demais distritos, conforme a tabela abaixo.

Tabela 3 - População total urbana e rural, residente por situação de domicílio do Município de São Gonçalo do Amarante - Senso 2000

Municípios	População			
	Total	Urbana	Rural	Total (%)
<b>São Gonçalo do Amarante (Município)</b>	35.608	22.077	13.531	100,00
<b>Croatá</b>	5.638	4.643	995	15,83
<b>Pecém</b>	7.460	2.765	4.695	20,95
<b>São Gonçalo do Amarante (Sede)</b>	7.535	6.380	1.155	21,16
<b>Serrote</b>	6.880	2.216	4.664	19,32
<b>Siupé</b>	2.942	2.234	708	8,26
<b>Taíba</b>	3.911	2.775	1.136	10,98
<b>Umarituba</b>	1.242	1.064	178	3,49

Fonte: Censo Demográfico – IBGE, 2000.

No distrito sede encontram-se 21,16% da população municipal, enquanto em Pecém concentram 20,95%. Além disto, dos 7460 habitantes de Pecém, 64,2% vivem no meio rural.

O município de São Gonçalo do Amarante, com 782 km<sup>2</sup>, pertence à microrregião do Baixo Curu, limitando-se ao Norte com o município de Paracuru e o Oceano Atlântico; ao Sul com Pentencoste; a Leste com Caucaia e a Oeste com os municípios de Trairi e São Luiz do Curu.

As terras onde hoje se localiza o município de São Gonçalo do Amarante foram habitadas por índios há 400 anos, especialmente os Anacés e Guanacés. O povoamento começou em 1682, quando surgiram os primeiros núcleos de Parazinho, Trairi, Siupé e São Gonçalo.

O local era privilegiado por ser cortado por rios e lagoas, em que os nativos praticavam a agricultura, a caça e a pesca. A povoação de São Gonçalo era composta por simples fazendas e sítios e modestos arruados de casas de taipa.

As primeiras manifestações eclesiásticas surgiram com o apóio de Manuel Martins de Oliveira, conhecido por “Neco Martins” e do capitão Procópio de Alcântara, em 1891, quando foi construída capela em homenagem a São Gonçalo, padroeiro do município.

De acordo com VERAS (2001) no campo da educação, teve-se como pioneira, Filomena Martins, mulher de Neco Martins, que instalou as primeiras escolas e núcleos de assistência comunitária, abrangendo várias localidades do município.

O município não tinha expressividade econômica, uma vez que a população mantinha-se com atividades de subsistência - agricultura e pesca -, o que refletia na estagnação do comércio. As poucas quitandas e mercearias não chegavam a ser consideradas como supermercados. A única loja de móveis, que se localizava em frente à praça Domingos Brasileiro, em janeiro de 1999, parecia está fechada há muito tempo. A foto abaixo “TAMOS FORA”, sinaliza a paralisação do comércio nesse período.

Depois da construção do porto, vários serviços foram instalados no município sede: postos de gasolina, hotéis, pousadas, supermercados, salões de beleza, lojas de roupas e perfumaria. De acordo com depoimento dos moradores, ao se referir à tranquilidade e à escassez do comércio, revelam que “ainda é possível passear tranqüilamente pelo meio das ruas. Trânsito agitado é coisa de ficção científica – ou de um futuro muito próximo”. Tinha razão o morador, pois o cenário mudou, foram implementados novos serviços e atividades, em que já se conta com uma indústria de confecções de origem portuguesa e áreas reservadas para futuras indústrias. Antes das instalações das novas atividades no município, a principal fonte de renda era a agricultura (castanha e cana-de-açúcar) e cerâmica.



Foto 18 - Comércio do município de São Gonçalo do Amarante.

Fonte: Jornal O Povo, 1999.

Pode-se perceber as transformações econômicas do município através da arrecadação de Imposto sob Circulação de Mercadoria e Serviço – ICMS, conforme a tabela abaixo. De 1997 para 1998 houve um decréscimo de – 4,22 %, alterando-se entre os anos de 1999 a 2002. A elevação desse imposto se deve ao fato de terem se modernizado as bases econômicas do município, instalação do Porto de Pecém, a alocação das indústrias, além do agronegócio com destaque para criatório de avestruz, escargot, destinando-se a exportação.

Tabela 4 – Estado do Ceará - Demonstrativo da Arrecadação de ICMS do Município de São Gonçalo do Amarante – CE – 1997/2004

<b>Exercício</b>	<b>ICMS</b>	<b>Variação % de ICMS</b>
1997	773.661,63	-
1998	742.344,16	-4,22
1999	811.190,24	8,49
2000	967.272,95	16,14
2001	1.184.354,03	18,33
2002	1.489.851,93	20,51
2003	1.419.630,18	-4,95
2004	1.595.396,58	11,02

Fonte: Balanços Consolidados (Anexo II) dos exercícios de 1997 até 2004 – Prefeitura de São Gonçalo do Amarante – março de 2005.

Como o Complexo Industrial se estende ao município de Caucaia, é importante apresentar também o repasse de ICMS desse município, tendo em vista que se encontram em funcionamento as indústrias termoelétricas, a Fábrica de Pás de Aerogeradores, a empresa de construção JOTADOIS. Vale ressaltar que não se trata das únicas unidades fabris do município, mas foram instaladas após a construção do porto. Para efeito de comparação da arrecadação de ICMS entre os dois município no período de 1997 a 2004, segue abaixo a tabela do município de Caucaia.

Tabela 5 – Estado do Ceará – Prefeitura Municipal de Caucaia  
 Informações Financeiras – Repasse de ICMS – 1997/2004

Ano	ICMS	Varição % do ICMS
1997	5.589.142,21	-
1998	5.742.267,29	2,67
1999	6.277.135,67	8,52
2000	7.140.572,96	12,09
2001	9.382.046,32	23,89
2002	10.380.850,07	9,62
2003	10.638.178,98	2,42
2004	11.895.367,38	10,57

Fonte: <<http://www.sefaz.ce.gov.br>>/Prefeitura Municipal de Caucaia, abril de 2005.

Como indicadores das transformações da vida dos dois municípios mais envolvidos com a movimentação do CIPP – Caucaia e São Gonçalo do Amarante –, toma-se a evolução da arrecadação do ICMS de 1997 a 2004. Somente em São Gonçalo do Amarante nota-se uma maior variação nos anos posteriores ao funcionamento do porto, embora em 2003 tenha havido uma redução. Este fato revela maior reflexo no município que hospeda o Complexo Industrial Portuário.

No que se refere a evolução demográfica intercensitária (1991–2000), houve um aumento significativo, passando de 29.286 para 35.608 habitantes, o que faz crer que esse aumento esteja relacionado com o projeto de instalação do Complexo Industrial – Portuário na região, uma vez que houve deslocamento populacional em busca de emprego nas obras portuárias.

Tabela 6 - Incremento populacional do município de São Gonçalo do Amarante  
1991-1996-2000

Sexo	Situação do domicílio	População Residente			Incremento Populacional (%)	
		1991	1996	2000	91/96	96/2000
<b>Total</b>	Total	29.286	32.687	35.608	11,61	8,94
	Urbana	17.999	20.094	22.077	11,64	9,87
	Rural	11.287	12.593	13.531	11,57	7,45
<b>Homens</b>	Total	15.107	17.018	18.354	12,65	7,85
	Urbana	9.076	10.228	11.179	12,69	9,30
	Rural	6.031	6.790	7.175	12,58	5,67
<b>Mulheres</b>	Total	14.179	15.669	17.154	10,51	9,48
	Urbana	8.923	9.866	10.898	10,57	10,46
	Rural	5.256	5.803	6.356	10,41	9,53

Fonte: IBGE, / Censo Demográfico, 91 – 2000 e contagem populacional, 1996.

Em virtude da grandiosidade e complexidade, do projeto, o governo esperava que se deslocassem 30 mil pessoas para o município, pois se dizia que a obra ofertava mais de dois mil empregos diretos e indiretos.

O porto não alterou o cotidiano dos habitantes desse município, pois muitos ainda continuam trabalhando com agricultura de subsistência, criação de animais de grande e pequeno porte. Para vários moradores entrevistados, as oportunidades de emprego são poucas depois do porto construído, uma vez que as pessoas precisam ter um nível de instrução qualificado.

O distrito do Pecém é o que apresenta maior mudança com a construção do porto, por ser o receptor direto. Assim, novos equipamentos foram implementados: ampliação de telefones públicos, rede de saneamento, estação de tratamento d'água, um posto da UNIMED, ampliação do mercado público. Quanto ao comércio, percebe-se um aumento nos estabelecimentos alimentícios. De 15 a 18 restaurantes, aumentou para 70 na época da construção do porto, com o final da obra esse número caiu para 40 a 45.<sup>113</sup>

<sup>113</sup> Informação cedida pelo então Secretário de Desenvolvimento Econômico de São Gonçalo do Amarante (Raimundo Vieira Neto) em 08/11/2004

Outro serviço novo foi a instalação de uma agência bancária – (Banco do Estado do Ceará – BEC). Porém, a população reclama que é uma agência que só atende os aposentados, em virtude da precariedade da infra-estrutura, uma vez que só dispõe de um caixa eletrônico. Além das obras citadas, a população lembra que foram instaladas após porto: balcão de reciclagem, ginásio de esportes, praças, reforma de prédios públicos, a construção da CE 422, as indústrias, Termoelétrica e Termoceará.

Em 1999, ora sede do município de São Gonçalo do Amarante, iniciaram as atividades de um Centro Vocacional Tecnológico – CVT, dentro da política de formação técnica desenvolvida pelo governo estadual. Esse tipo de centro prepara pessoas de nível médio operacional para as atividades de maior demanda nos municípios do entorno.

Os Centros Vocacionais Tecnológicos – CVT, além de oferecerem treinamentos e cursos básicos de capacitação / qualificação profissional e práticas laboratoriais em física, química, biologia, matemática e informática, fazem extensão e prestam assistência tecnológica, principalmente aos micros e pequenos empresários.

A importância desse centro está em poder qualificar a população para inserir-se no mercado de trabalho, uma vez que a distância da capital - Fortaleza -, impossibilitava a população fazer cursos desse nível. Apesar da importância ação governamental, ainda é reduzida sua influência no distrito de Pecém, o que valida a observação dos moradores de que prepara a população local em sua maioria, para funções de trabalho precário.

O CVT está aparelhado de tecnologia moderna, como computadores, videoconferência etc. Com isso, percebe-se como a modernidade se insere nos mais longínquos lugares e como, impondo determinadas exigências, faz romper com os costumes e tradições. Nesse contexto, nota-se a introdução do Meio técnico científico-informacional em cada canto do território cearense. Essa realidade apresenta-se diante das inovações que começam a estabelecer-se no espaço geográfico. As telecomunicações e o computador são exemplos, sendo introduzidos

no município pelo CVT. Isso dá condição à população para despertar-se para o “novo”, ou seja, as pessoas começam a perceber que a realidade fora dos seus lugares é diferente.

Diante do exposto, acredita-se que houve uma transformação socioeconômica na região. Pode-se citar o caso da mobilidade populacional. Com a obra do açude Sítios Novos, para abastecimento do CIPP, foram deslocadas 55 famílias que atualmente residem numa agrovila, e que tiveram direitos a 5ha de terras para plantar e criar animais. Um dos moradores, senhor Miguel Damiano (03/02/2004), informou que as pessoas vivem por conta própria, sobrevivem da terra que receberam. Assim, observa-se como o território vem sendo “usado e praticado”, tendo a frente o poder do capital, através do agir político e de atores econômicos.

Apesar da decepção que a população apresenta em relação à instalação do porto, pelo fato de não ter gerado o número de empregos desejado, os moradores de Pecém ainda acreditam que o município pode melhorar, uma vez que ainda faltam as empresas. Nesse sentido, destacam a siderúrgica por ser a que está mais próxima a vir para o CIPP.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

De acordo com o que foi apresentado, vê-se como o projeto neoliberal se estrutura nas economias regionais e nacionais à medida que favorece a expansão dos interesses das grandes empresas nos mais diferentes recantos do mundo. Ainda mais, difunde-se novo esquema de relações de produção. O Estado produtor de espaço – criador de meios favoráveis aos grandes negócios – e planejador – definidor de projetos e condições novas para o capital internacional – se firma cada vez mais junto ao capital externo, uma vez que se alia às normas que possibilitam valorizar a maior flexibilidade de fluxo de bens, de pessoas entre os países. Assim, percebe-se que o público e o privado são dois importantes atores nas transformações sócio – espaciais.

Nessa perspectiva, os grandes projetos estruturantes – portos, aeroportos, ferrovias etc –, são elaborados para facilitar os fluxos das empresas, desmistificando o discurso oficial, em que se propaga o desenvolvimento regional e local.

O estudo do porto do Pecém nos revela essa realidade, à medida que se configura numa estrutura moderna, com equipamentos tecnológicos de última geração, com pouca utilização de mão-de-obra local, atendendo com presteza a velocidade dos fluxos. Ademais, trata-se de um porto afastado da cidade, em que o equipamento torna-se um objeto fora da vida social. Para a população, o porto é um objeto isolado à vila, uma vez que não se tem acesso e oportunidade de trabalho.

Verifica-se que os portos projetados desde a era desenvolvimentista atendem mais o interesse do grande capital, configurando-se como um agente desterritorializador, pois além de influenciar a expulsão da população local, penetra no litoral descaracterizando o ambiente natural e cultural, provocando forte impacto socioeconômico.

O planejamento político e econômico dos países periféricos é pensado como formas estratégicas para o desenvolvimento, mas sabe-se que o pano de fundo é o interesse dos grandes grupos capitalistas, que buscam a todo instante ampliar os lucros, através da redução de custos e elevar a capacidade de domínio sobre os países subdesenvolvidos.

O governo dos empresários, nos anos 90 no Estado do Ceará, se baseia no projeto de planejamento duas décadas antes, do governo de Virgílio Távora, que pretendia implantar no Ceará um pólo industrial. Nota-se, ainda, mesmo com a consolidação desse projeto, o Ceará se posiciona com uma política industrial defasada em relação às ações públicas mais modernas do país. O que ora se assisti, remete, com as devidas proporções, ao grande movimento nacionalista de 1930, com Getúlio Vargas ao implementar infra-estruturas para o desenvolvimento industrial. Essas condições nacionais favoreceram, posteriormente, os planos de Juscelino Kubitschek nos anos 50-60. Depois de mais de meio século, o Ceará retoma o velho bonde da história.

As ações políticas a partir da segunda metade dos anos 80, se orientavam a instalar condições favoráveis ao bom desempenho dos setores produtivos modernos que demandavam infra-estruturas adequadas.

Com a equipe de técnicos capacitados, o governo iniciou o grande canteiro de obras nos anos 90, porquanto na primeira administração se voltou à adequação do controle da máquina pública e a elaboração de projetos e capacitação de recursos nacionais e internacionais. Ressalte-se que a administração estadual contava com o apoio do governo federal.

A reorganização espacial decorrente das inúmeras obras infra-estruturais implantadas, se fez, tendo em vista a capacitar novos territórios e produzir industrial e agricolamente, nos moldes da demanda dos grandes mercados. Daí vêm o Açude Castanhão, o aeroporto internacional Pinto Martins, o Porto do Pecém etc. Tudo isso, pautado dentro dos interesses dos grupos políticos e econômicos com base em estudos precisos.

A população de baixa renda teve que se adequar a novas determinações: ora com a quebra de seus valores culturais, ora com deslocamento demográfico, ora com a perda de suas tradicionais fontes de renda.

A busca de recursos assistenciais para os momentos de secas, não passava mais a ser parte do calendário dos interesses políticos. A ordem era valorizar as potencialidades naturais, recriando-as e transformando-as em fontes produtivas. O turismo e o agronegócio criam a valorização do sol. Enquanto antes, o sol um algoz, passou a ser a virtuosidade do Estado, para o turismo e para a produção de frutas tropicais. Vale ressaltar também a água como forma de valorização da natureza através da açudagem, transferência de bacias internamente.

Com essa lógica de administrar, o governo dos empresários constrói, com seus técnicos e com a mídia, um novo imaginário do Ceará: o signo do Estado planejado. No governo de Tasso Jereissati, o Ceará foi a única unidade da federação a fazer um planejamento governamental, a partir de sua equipe técnica.

A viabilização do grande projeto de mudanças contou com um conjunto de parceiros: a igreja, alguns sindicatos, intelectuais progressistas, muitos ligados a vida acadêmica, Federação das Indústrias do Ceará – FIEC etc. Houve a convergência de todos os atores autodenominados de progressistas.

O Porto de Pecém é um exemplo de como as ações governamentais de grandes impactos foram realizadas, sem uma preparação antecipada da população atingida e ausência de melhorias urbanas dos centros populacionais envolvidos.

Os investimentos estatais estão voltados mais para interesses dos capitais na instalação de materialidades no território, do que na formação educacional e técnica do homem do local.

Nas medidas de governo, com elevada influencia na reestruturação sócio espacial, o caso do CIPP revela-se como exemplo de desvalorização da palavra do homem da terra e elevado apreço às determinações dos projetos técnicos e das pretensas viabilidades econômicas.

Constatou-se, portanto, que nas últimas décadas, grandes mudanças em função do aprimoramento dos meios de produção, com a inserção das inovações tecnológicas, vêm forçando os territórios produtivos a tecnificar suas bases produtivas.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALBUQUERQUE JÚNIOR, Durval Muniz de. Por searas diversas, os diversos cearás. In: SOUZA, Simone de; et al. **Uma nova história do Ceará**. 3 ed. Fortaleza: Edições Demócrito Rocha, 2004. p. 7-13.

ALCÂNTARA, José Denizio Macêdo de. Roteiro econômico da geografia cearense. **Revista do Instituto do Ceará**, Fortaleza, ano 75, tomo 75, p. 172 – 185, 1961.

AMARAL FILHO, Jair do. Ajustes estruturais, novas formas de intervenção pública e novo regime de crescimento econômico no Ceará. In: GONÇALVES, Maria Flora; BRANDÃO, Carlos Antônio; GALVÃO, Antonio Carlos Filgueira (Org.). **Regiões e cidades, cidades nas regiões: o desafio urbano-regional**. São Paulo: UNESP: - ANPUR, 2003. p. 368-385.

ARAÚJO, Ana Maria Matos. **Mobilização da população no espaço metropolitano de Fortaleza: o caso do Pecém**. 2002. 208 f. Dissertação (Mestrado) – Programa de Pós-Graduação em Geografia, Universidade Estadual do Ceará, Fortaleza, 2002.

ARAÚJO FILHO, José Ribeiro. **O porto de Vitória**. São Paulo: IGEOG, 1974. 300 p. (Série teses e monografias, nº 09).

\_\_\_\_\_. **Santos, o porto do café**. Rio de Janeiro: Fundação IBGE, 1969. 200 p. (Biblioteca geográfica brasileira. Série a).

ARAUJO, Tânia Bacelar de. A experiência de planejamento regional no Brasil. In: LAVINAS, Lena; CARLEIAL, Liana Maria da Frota; NABUCO, Maria Regina (Org.). **Reestruturação do espaço urbano e regional no Brasil**. 2. ed. São Paulo: Annablume, 1993. p. 87-95.

ARAUJO, Tânia Bacelar de. Heranças de diferenciação e futuro de fragmentação. In: **Estudos avançados**, 11, 29, 1997. p. 7-33.

ARROYO, Mônica. Território brasileiro e mercado externo: uma leitura dessa relação na virada do século XX. In: SOUZA, Maria Adélia de et al. (Org.). **Território brasileiro: usos e abusos**. São Paulo: Edições Territorial, 2003. p. 428-457.

BARBOSA, Maria Edivani Silva. **Aracati (CE) no período colonial: espaço e memória**. 2004. 200 p. Dissertação (Mestrado) – Programa de Pós-Graduação em Geografia, Universidade Estadual do Ceará, Fortaleza, 2004.

BAUDOUIN, Thierry. A cidade portuária na mundialização. In: SILVA, Gerardo; COCOO, Giuseppe. (Org.). **Cidades e portos: os espaços da globalização**. Rio de Janeiro: DP&A, 1999. p. 27-38.

BELLUZO, Luiz Gonzaga de Mello. O declínio de Bretton Woods e a emergência dos mercados “globalizantes”. **Revista Economia e Sociedade** da Unicamp, n. 4, p. 11-20, jun. 1995.

BENKO, Georges. **Economia, espaço e globalização: na aurora do século XXI**. 3 ed. São Paulo: Hucitec, 2002. 266 p.

BENKO, Georges; LIPIETZ, Alain. O novo debate regional. In: (Org.). **As regiões ganhadoras – distritos e redes: os novos paradigmas da geografia econômica**. Oeiras: Celta, 1994. p 3-15.

BERMA. In: SUGUCIO, Kenitiro. **Dicionário de geologia sedimentar e áreas afins**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1998. p. 93.

BONFIM, Washington Luís de Sousa. De Távora a Jereissati: duas décadas de política no Ceará. In: PARENTE, Josênio at al. (Org.). **A era Jereissati: modernidade e mito**. Fortaleza: Edições Demócrito Rocha, 2002. p. 35-61.

BURSZTYN, Marcel. **O poder dos donos: planejamento e clientelismo no Nordeste**. 2 ed. Rio de Janeiro: Vozes, 1985. 177 p.

CARVALHO, Rejane Vasconcelos Accioly. Virgílio, Adauto e César Cals: a política como arte da chefia. In: PARENTE, Josênio at al. (Org.). **A era Jereissati: modernidade e mito**. Fortaleza: Edições Demócrito Rocha, 2002. p. 9-34.

CASTORIADIS, Cornelius. **As encruzilhadas do labirinto**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1987. 418 p.

CATTANI, Antonio David. **Trabalho e tecnologia: dicionário crítico**. Porto Alegre: Vozes, 1997. 292 p.

CAVALCANTE, Ana Cristina. Mucuripe é o segundo maior exportador de alimentos para o EUA. **Diário do Nordeste**, Fortaleza, 27 nov. 2003. Negócios, p. 3.

CEARÁ (Estado). Governador (1999 -2002: Tasso Jereissati). **Mensagem à Assembléia Legislativa**. Fortaleza: SEPLAN, 2000. 172 p.

\_\_\_\_\_. Programas Estratégicos – relatório de acompanhamento. Fortaleza: SEPLAN, 2001. 139 p.

COLLIN, Michele. A evolução do estatuto dos portos na Europa. In: SILVA, Gerardo; COCOO, Giuseppe (Org.). **Cidades e portos: os espaços da globalização**. Rio de Janeiro: DP&A, 1999. p. 39-62.

CONESA, Cristófol Tobal. Nuevas perspectivas em la geografia portuária: las relaciones puerto – ciudad (online). **Revista Biográfica y Ciencias Sociales**, Barcelona, n. 24. abr 1997. Disponível no site: <[http:// www.ub.es/geocrit/3w-24.htm](http://www.ub.es/geocrit/3w-24.htm)>. Acesso em: 23 nov. 1999.

CORÓ, Giancarlo. Logística economia global e desafios para o made in Italy. In: MONIÉ, Frédéric; SILVA, Gerardo. (Org.). **A mobilização produtiva dos territórios: instituições e logística do desenvolvimento local**. Rio de Janeiro: DP&A, 2003. p. 99-142.

CORRÊA, Roberto Lobato. Redes Geográficas – cinco pontos para discussão. In: VASCONCELOS, Pedro de Almeida; SILVA, Sylvio Bandeira de Mello. **Novos estudos de geografia urbana brasileira**. Salvador: UFBA/Mestrado em Geografia, 1999. 200 p.

COUTINHO, Luciano. A terceira revolução industrial e tecnológica: as grandes tendências de mudança. **Revista Economia e Sociedade** da Unicamp, Campinas, n. 1, p. 69-87, ago. 1992.

CRUZ, Rita de Cássia Ariza da. **Os portos no mundo de hoje – breve análise geográfica**. 2004, (Trabalho inédito).

DANTAS, Eustógio Wanderley Correia. **Mar à vista: estudo da maritimidade em Fortaleza**. Fortaleza Museu do Ceará / Secretária de Cultura e Desporto do Ceará, 2002. 111 p.

\_\_\_\_\_. Sistemas de cidades em terra semi-árida. In: ALMEIDA, Maria Geralda; RATTS, Alecsandro J. P. (Org.). **Geografia: leituras culturais**. Goiânia: Alternativa, 2003, p. 206-235.

DEECKE, Helmut; LAPPLE, Dieter. Os portos marítimos alemães no período da reestruturação. In: SILVA, Geraldo; COCCO, Giuseppe (Org.). **Cidades e portos: os espaços da globalização**. Rio de Janeiro: Editora DP&A, 1999. p. 109–132.

DERRUAU, Max. **Geografia humana**. 2 ed. Lisboa: Editora Presença, 1973. (v. 2).

DIAS, Leila Christina. Redes: emergência e organização. In: CASTRO, Iná Elias de; GOMES, Paulo César da Costa; CORRÊA, Roberto Lobato.(Org). **Geografia: conceitos e temas**. 5 ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2003. p. 141-162.

DUARTE, Aluizio Capdeville. O conceito de totalidade aplicado à identificação de uma região. **Revista brasileira de geografia**, Rio de Janeiro, ano 1, n. 1, p. 99–106, 1988.

EISENSTAD Neto, S. N. **Modernização: Protesto e mudança**. Tradução José Gurjão Neto. Rio de Janeiro: Editora Zahar, 1966. p. 6–35.

ELLUL, Jacques. **A técnica e o desafio do século**. Tradução Roland Corbisieer,. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1968. 445 p.

ESPINDOLA, Itamar. **O porto de Fortaleza**. Fortaleza, 1978. 60 p.

ENROCAMENTO. In: FERREIRA, Aurélio Buarque de Holanda. **Novo Aurélio século XXI**. O dicionário da língua portuguesa. 3. ed. Rio de Janeiro: Nova fronteira, 1999. p. 2.127.

FAHEINA, Rita Célia. Energia: Ceará potencial eólico. **O povo**. Fortaleza, 07 jun. 2004. Disponível em: <<http://www.noolhar.com.br>>. Acesso em: 07 jun. 2004.

FARIAS, José Airton de. **História da sociedade cearense**. Fortaleza: Edições Livro Técnico, 2004. 488 p.

FORTE, Luciberto. Porto do Pecém busca a liderança no nordeste. **Diário do Nordeste**, Fortaleza, 7 jan. 2004. Caderno Negócios.

FRANÇA, Inácio. Frutas são disputadas pelos portos do nordeste. **Sociedade Rural Brasileira**. Set. 2003. Disponível em: < [http:// www.srb.org.br/index.php](http://www.srb.org.br/index.php)>. Acesso em: 19 set 2003.

GALVÃO, Alexandre P. et al. O Rio de Janeiro e a chamada inserção competitiva do Brasil na globalização. In: COCCO, Guiseppe (Org.). **A cidade estratégica: novas e velhas práticas no planejamento do Rio de Janeiro: a importância do Porto de Sepetiba**. Rio de Janeiro: DP&A, 2001. 139 p.

GEORGE, Pierre. **Geografia econômica**. 5. ed. Rio de Janeiro: Editora Fundo de Cultura, 1970.

GILBERTINONI, Carla Adriana C. A lei de modernização dos portos. **Âmbito Jurídico**, mar.1999. Disponível em:<<http://www.ambitojuridico.com.br/da0016.htm>>. Acesso em: 06 jun. 2004.

GIRÃO, Raimundo. **Evolução histórica cearense**. Fortaleza: BNB: ETENE, 1985. 446 p.

\_\_\_\_\_. **Pequena história do Ceará**. 3. ed. Fortaleza: Editora UFC, 1971. 335 p.

GIRÃO, Valdelice Carneiro. Da conquista à implantação dos primeiros núcleos urbanos na Capitania do Siará grande. In: SOUZA, Simone de (Coord). **História do Ceará**. 2 ed.. Fortaleza: Edições Demócrito Rocha, 1995. p. 25-44.

GOMES, Josimeire de Araújo. **Análise da sustentabilidade socioambiental no contexto da implantação do Porto do Pecém**. 2001. 190 f. Dissertação (Mestrado) Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento e Meio Ambiente, Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, 2001.

\_\_\_\_\_. **O Pecém era assim... memória e reconstrução do passado**. 1999 106 f. Monografia (Curso de Pós-Graduação em saúde, trabalho e meio ambiente para o desenvolvimento sustentável). Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, 1999.

GONDIM, Linda Maria de Pontes. **Clientelismo e modernidade nas políticas públicas – os “governos das mudanças” no Ceará (1987 – 1994)**. Rio Grande do Sul: Editora Unijuí. 1998. 79 p.

\_\_\_\_\_. Os “governos das mudanças (1987-1994). In: SOUZA, Simone de et al. (Org.). **Uma nova história do Ceará**. 3ª Edição. Fortaleza: Edições Demócrito Rocha, 2004. p. 409-424.

GOUSSOT, Michel. **A indústria no mundo**. Paris: Armand Colin, 1998. 95 p.

GOVERNO DO ESTADO DO CEARÁ. Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano de Horizonte – PDDU, 1999.

HAESBAERT, Rogério. **Des-territorialização e identidade**: a rede “gaúcha” no Nordeste. Rio de Janeiro: ADUFF, 1997. 293 p.

HARVEY, David. **Condição pós-moderna**: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural. Tradução. SOBRASL, Adail Ubirajara; GONÇALVES, Maria Stela. São Paulo: Loyola, 1989. 349p.

HISTÓRIA do contêiner. O contêiner (1). Disponível em: <<http://www.novomilenio.inf.br/porto/conteio1.htm>>. Acesso em: 09 jun. 2004.

IANNI, Octavio. **A sociedade global**. 3.ed. Rio de Janeiro: Civilização brasileira, 1995.

INFORMATIVO CEARÁPORTOS, fev. 2003. Disponível em: <<http://www.cearaportos.ce.gov.br/>>.

INFORMATIVO CEARÁPORTOS. Fortaleza: CEARÁPORTOS, 2001. (Mensal).

INFORPORTO. Informativo da Companhia Docas do Ceará. Fortaleza: Companhia Docas do Ceará, 2004. (Mensal).

JACQUES, Guillaume. **La conteneurisation dans le fuseau méridien atlantique**: logiques d’enclaves ou logiques de développement territorial? Nantes – Centre National de la Recherche Scientifique, Juillet 2003, (Projeto em andamento).

KIEFER, Rogério. Assim não há espetáculo: como a infra-estrutura está se transformando em um obstáculo ao crescimento das empresas no Brasil. **Revista Amanhã**, mai. 2004. Disponível em: <[http://www.terra.com.br/edições/198/capa\\_print.asp](http://www.terra.com.br/edições/198/capa_print.asp)>. Acesso em: 29 maio 2004.

KOSTER, Henry. **Viagens ao Nordeste do Brasil**. Tradução Luis da Câmara Cascudo. 12. ed. São Paulo: ABC Editora, 2003. 306 p.

LEAL Jocélio. Pecém Versus Suape: argumentos cearenses. **O Povo**, Fortaleza, 18 ago. 2004. Caderno economia (Coluna vertical), p. 27.

LIMA, Luiz Cruz. Os ditames da modernidade: os cibernantropos de chapéu-de-couro. In: AMORA, Zenilde Baima (Org.). **O Ceará: enfoques geográficos**. Fortaleza: FUNECE, 1999. p. 73-113.

\_\_\_\_\_. **Redes de Integração do território cearense: dos caminhos da pecuária às estradas virtuais**. 2004 (Trabalho inédito).

\_\_\_\_\_. Regionalização do Estado do Ceará. In: LIMA, Luiz Cruz, SOUZA, Marcos José Nogueira de. MORAIS Jader Onofre de. In: **Compartimentação territorial e gestão regional do Ceará**. Fortaleza: FUNECE, 2000. p. 186-268.

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

MELO, Jamildo; BELFORT, Ângela Fernanda. O Brasil a ver navios: modernização dos portos. Há mais de uma década estão à deriva. **Comércio de Comunicação**, 04 set. 2003. Disponível em: < [http://www. Jc.uol.com.Br/jornal/noticias/ler](http://www.Jc.uol.com.Br/jornal/noticias/ler)>. Acesso em: 04 set. 2003.

MÉNDEZ, Ricardo. **Geografía económica. La lógica espacial del capitalismo global**. Barcelona: Ariel Geografia, 1997.

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES. Anuário Estatístico Portuário, 2000. Disponível em:<<http://www.transportes.gov.br/stat/dpportos/estatistica/anuario2000/apresentacao.htm>>. Acesso em: 06 jul. 2004.

MONIÉ, Frédéric. **Cidades, portos e políticas públicas**. 2004 (Trabalho inédito).

\_\_\_\_\_. Economia das interações e desenvolvimento dos territórios. In: ENCONTRO NACIONAL DA ANPEGE, 5. , 2003. **Anais...** Florianópolis: ANPEGE, 2003.1 CD-ROM.

\_\_\_\_\_. Logística de transporte, modernização portuária e inserção competitiva do Rio de Janeiro na economia global. **Revista Território**, Rio de Janeiro, ano VI, n. 10, p. 9-31, jan./jun. 2001.

\_\_\_\_\_. Planejamento territorial, modernização portuária e logística: o impasse das políticas públicas no Brasil e no Rio de Janeiro. In: MONIÉ, Frédéric; SILVA, Gerardo (Org.). **A mobilização produtiva dos territórios: instituições e logística de desenvolvimento**. Rio de Janeiro: DP&A, 2003. p. 57– 80.

MONTEIRO, Manoella. Financiamento: Siderúrgica vem para o Ceará. **O Povo**, Fortaleza, 27 mar. 2004. Disponível em: <[http:// www.noolhar.com.br](http://www.noolhar.com.br) >. Acesso em: 27 mar 2004.

\_\_\_\_\_. Sindicatos questionam uso do Pecém. **O Povo**, Fortaleza, 08 abr. 2004. Caderno Economia.

OLIVEIRA, Francisco de. **Elegia para uma re(li)gião**: SUDENE, Nordeste, planejamento e conflitos de classe. 3. ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1981. 137 p.

O gargalo do mar. **Revista Veja**. São Paulo: ano 37, n. 27. jul. 2004.

PARENTE Francisco Josênio C. O Ceará dos “coronéis” (1945 a 1986). In: SOUZA, Simone de. (Org.) et al. **Uma nova história do Ceará**. 3. ed. Fortaleza: Edições Demócrito Rocha, 2004. p. 381-408.

PARENTE, Josênio, et al. **A era Jereissati**: modernidade e mito. Fortaleza: Edições Demócrito Rocha, 2002. 172 p.

PENHA, Lucas Ferreira Rosa, CASTILLO, Ricardo Abid. Interiorização das aduaneiras e competitividade territorial no Brasil: Tipologia e topologia das Estações Aduaneiras do Interior. In: CONGRESSO BRASILEIRO DE GEÓGRAFOS, 6. ,2004, Goiânia. **Anais...** Goiânia: ed. da UFG, 2004. 1 CD– ROM.

PENTEADO Antonio Rocha. **O sistema Portuário de Belém**. Belém: 1973, 260p.(Coleção Amazônica. Série José Veríssimo).

PIQUET, Rosélia Périssé da Silva. **Reestruturação do espaço regional e urbano no Brasil**: o poder do Estado e dos grandes investimentos. Rio de Janeiro: UFRJ / IPPUR, 1993. 77 p.

PORTO do Pecém: plano diretor com infra-estrutura. **Revista Fale!**, Fortaleza, ano 1, n. p. 26, dez.2001.

PORTOS inseguros não poderão operar. **O Povo**, Fortaleza, 26 jun. 2004. Disponível em: <http://www.noolhar.com.br>>. Acesso em: 26 jun. 2004.

PRADO JÚNIOR, Caio. **História econômica do Brasil**. 45. ed. São Paulo: Brasiliense, 1998. 364 p.

RAFFESTIN, Claude. **Por uma geografia do poder**. São Paulo: Ática, 1993. 269 p.  
RECEITA FEDERAL. Portos secos. Disponível em:  
<<http://www.receita.fazenda.gov.br/aduana/eadi.htm-17k>>. Acesso em: 09 jun. 2004.

REDE GLOBO: Porto de Paranaguá. 2004. Disponível em: <<http://redeglobo3.globo.com/bomdiabrasil>>. Acesso em 27 abr. 2004.

REFINARIA: Saudi Aramco retoma negociação com o Brasil. **Diário do Nordeste**, Fortaleza, 06 mai 2003.

REIS, Arthur Cezar Ferreira. Prefácio. In: PENTEADO, Antonio Rocha. **O sistema Portuário de Belém**. [ Belém: s.n.], 1973. 260 p. (Coleção Amazônica. Série José Veríssimo).

REIS Filho, Nestor Goulart. **Imagens de vilas e cidades do Brasil colonial**. São Paulo: Editora da USP, 2000.

RIMMER, Peter J. A mudança de status dos portos marítimos da Nova Zelândia, 1853 – 1960. **Boletim Geográfico**, Rio de Janeiro, jul./ago., 1972. p. 64-78

RIBEIRO, Pedro Paulo. Pecém e Mucuripe: Segurança dos portos do Ceará é aprovada. **O Povo**, Fortaleza, 16 dez. 2003.

ROO, Priscilla de. Marselha-Fos: reestruturação portuária e planejamento metropolitano. In: SILVA, Geraldo; COCCO, Giuseppe (Org.). **Cidades e portos: os espaços da globalização**. Rio de Janeiro: Editora DP&A, 1999. p. 81-107.

ROSA, Antônio Lisboa Teles da. ; ALVES, Francisco Ferreira. **Efeitos da globalização sobre a economia cearense**. Fortaleza: Edições IPLANCE, 2001. 213 p.

SAGASTI, Francisco R. ; ARÉVALO, Gregório. A América Latina na nova ordem global fracionada. In: VELLOSO, João Paulo dos Reis; MARTINS, Luciano et al. (coord.). **A nova ordem mundial em questão**. Rio de Janeiro: Editora José Olympio, 1993. p. 228-248.

SANTOS, Milton. **Espaço e Método**. São Paulo: Nobel, 1985. 88 p.

\_\_\_\_\_. **A natureza do Espaço: técnica e tempo razão e emoção**. 2. ed. São Paulo: Hucitec, 1997<sup>a</sup>. 308 p.

\_\_\_\_\_. **Técnica Espaço Tempo:** Globalização e meio técnico-científico informacional. 3. ed. São Paulo: Hucitec. 1997b.190 p.

\_\_\_\_\_. **Metamorfose do Espaço Habitado.** 4. ed. São Paulo: Hucitec, 1997c. 124 p.

\_\_\_\_\_. **Por uma geografia Nova:** da crítica da geografia a uma geografia crítica. São Paulo: Edusp, 2002. 285 p. (Coleção Milton Santos. 2).

\_\_\_\_\_. O retorno do território. In: SANTOS, Milton; SOUZA, Maria Adélia A. de; SILVEIRA, Maria Laura (Org.). **Território:** globalização e fragmentação. São Paulo: Hucitec, 2002. p. 15-20.

SANTOS, Milton; SILVEIRA, Maria Laura. **O Brasil:** território e sociedade no início do século XXI. 2. ed. Rio de Janeiro: Record, 2001.473 p.

SANTOS, Theotonio. **Economia mundial, integração regional e desenvolvimento sustentável.** As novas tendências da economia mundial e a integração latino-americana. São Paulo: Vozes, 1993.

SCALIOTTI, Oswaldo. Terminal portuário do Pecém: movimentação de cargas cresce 79, 7% em 2003. **O Povo**, Fortaleza, 07 jan 2004. Economia, p. 21.

SEASSARO, Loredana. O sistema portuário italiano: privatização, operadores transnacionais e recomposição da relação porto-cidade. In: SILVA, Gerardo; COCCO, Giuseppe (Org.). **Cidades e Portos:** os espaços da globalização. Rio de Janeiro: DP&A, 1999. p. 133-170.

SILVA, Carlos Alberto da. O complexo industrial e portuário de Suape enquanto instrumento de política territorial. **Caderno de Estudos sociais.** Recife, v. 8, n. 2, jul./dez. 1992. p. 165-184.

SILVA, Geraldo; COCCO, Giuseppe. Introdução. In: (Org.). **Cidades e portos:** os espaços da globalização. Rio de Janeiro, 1999. p 9-26.

SILVA, Marcelo. Projeto Porto Seco. Disponível em: <[http://www.marcelosilva.com.br/projeto\\_porto\\_seco.htm-39k](http://www.marcelosilva.com.br/projeto_porto_seco.htm-39k)>. Acesso em: 09 jun. 2004.

SILVEIRA, Maria Laura. **Um país, uma região:** fim de século e modernidades na Argentina. São Paulo: Fapesp, 1999.

SOJA, Edward W. **Geografia pós-moderna:** a reafirmação do espaço na teoria social. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1993. 324 p.

SOUZA, Marcelo José Lopes de. O território: sobre espaço e poder, autonomia e desenvolvimento. In: CASTRO, Iná Elias; GOMES, Paulo César da Costa; CORRÊA, Roberto Lobato (Orgs.). **Geografia:** conceitos e temas. 5. ed. Rio de Janeiro: Bertran Brasil, 1995. p. 77–113.

SOUZA, Simone de (Coord.). **História do Ceará.** Fortaleza: Fundação Demócrito Rocha, 1995. 416 p.

SOUZA, Simone de (Org.) et al. **Uma nova história do Ceará.** 3. ed. Ver. e atual. Fortaleza: Edições Demócrito Rocha, 2004. 448 p.

STAR, John T. ; SLACK, Brian. Porto como porta de entrada: discutindo a concepção tradicional. In: SILVA, Gerardo; COCOO, Giuseppe. (Org.). **Cidades e Portos:** os espaços da globalização. Rio de Janeiro: DP&A, 1999. p.196–216.

TREVISAN, Cláudia. Trem e porto atrem investimentos da China. **Folha on-line,** São Paulo, 24 mai 2004. Disponível em: < <http://www.folha.com.br>>. Acesso em: 24 mai 2004.

VARGAS, Milton. Construção de portos. In: MOTOYAMA, Shozo. **Tecnologia e industrialização no Brasil:** uma perspectiva histórica. São Paulo: UNESP, 1994a. p. 67–84.

\_\_\_\_\_. **História da técnica e da tecnologia no Brasil.** São Paulo: Unesp, 1994b.

VASCONCELOS, Fábio Perdigão. Complexo Industrial Portuário do Pecém e seus impactos adversos ao ambiente. **Revista da Sociedade Cearense de Geografia e História,** Fortaleza, p. 23-34, 1999.

VARNHAGEN, Francisco Adolfo de. **História geral do Brasil:** Antes da sua separação e independência de Portugal. 5. ed. São Paulo: Edições Melhoramentos, 1956. p. 67-75.

VELLOSO, João Paulo dos Reis; MARTINS, Luciano et al. **A nova ordem mundial em questão**. Rio de Janeiro: José Olympio, 1993. 433 p.

VERAS, Monteiro Norah Maria. **Os efeitos da política de desenvolvimento no litoral cearense e as estratégias para a sustentabilidade**: o caso do Pecém – São Gonçalo do Amarante. 2001. 222 f. Dissertação (Mestrado) Programa de Pós-Graduação em Gestão e Modernização Pública, Universidade Internacional de Lisboa / Universidade Estadual Vale do Acaraú, Fortaleza, 2001.

WEIGEND, Guido G. Alguns elementos no estudo da geografia dos portos. **Boletim Geográfico do IBGE**, Rio de Janeiro, ano 29, n. 219, 1970. p. 03–13.

# ANEXO

## Itaueira

A Itaueira, empresa nacional, uma produtora de melões. Instalou-se na região em 1999, mais precisamente no município de Itaiçaba, distando a 160 Km do Porto do Pecém. A escolha do local tinha como razão a produção de caju, objetivo primeiro da empresa, mas sabendo que o melão era outra fruta com bom desenvolvimento e promissora no mercado, a empresa começou a voltar-se para esse fim, mas não deixou de lado o caju que continua sendo produzido em Russas. Outro produto de interesse da Itaueira é o abacaxi, cultivado na Paraíba. Assim, a empresa vai produzindo de acordo com a variedade de solos e clima, procurando a produção que se adeque a cada um deles.

Na fase experimental, a empresa contava com 7 ha de terras plantadas, cuja produção se destinava ao mercado interno. Atualmente, são 250 há, produzindo para os mercados nacional e externo. O volume para exportação é em torno de 65%, o produto que não se classifica como primeira categoria é comercializado através da permuta com adubo orgânico. Fazendo isso, essa mercadoria vai para o mercado local, Ceasa. O que justifica essa troca é o fato da empresa não vender para o mercado local, uma vez que o custo é muito alto e o pequeno atravessador não tem como pagar, pois o investimento feito na produção demanda tecnologia de alto custo.

A empresa atende as exigências estabelecidas pelos grandes mercados, uma vez que conseguiu o selo Eurogape, para que seus produtos entrem nos mercados europeus. O padrão de exigências é muito específico. Para atender a todos essas exigências, a citada empresa precisa está imbuída de todo aparato tecnológico e científico. Para isso, a mesma conta com o laboratório do CENTEC, localizado em Limoeiro do Norte, e com a parceria da Empresa Brasileira de Pesquisa Agropecuária, EMBRAPA. A foto abaixo expressa os cuidados ao entrar no local onde é selecionada a fruta para exportação (Foto 14).



Foto 13 - Cuidados ao entrar no local de processamento do melão, Fazenda Itaueira – Itaiçaba – Ce.  
Fonte: Luiz Cruz Lima, 2005.

Para desempenhar uma produção de alto nível, exige uma aplicabilidade tecnológica muito sofisticada, o que onera o produto final. É por isso, que não é interessante para a empresa vender um produto classificado de primeira categoria para o mercado local, uma vez que vai sair por um custo muito alto, pois tem um valor agregado, tendo em vista a tecnologia aplicada desde a semente à embalagem final, onde se observa o processo da produção, “da porteira ao porto” (Fotos 15 a 18).



Foto 14 – Plantação de melão da Fazenda Itaeira – Itaiçaba – CE.  
Fonte: Luiz Cruz Lima, 2005.



Foto 15 – Processo de embalagem do melão da Fazenda Itaeira – Itaiçaba – CE.  
Fonte: Luiz Cruz Lima, 2005.



Foto 16 – Processo de embalagem em Pallets do melão para exportação da Fazenda Itaueira – Itaíçaba – CE Pallets.

Fonte: Luiz Cruz Lima, 2005.



Foto 17 – Melão em contêiner da Fazenda Itaueira para o Porto do Pecém.

Fonte: Luiz Cruz Lima, 2005.

A mão-de-obra operacional é preparada pelo Centro Vocacional de Treinamento - CVT unidade localizada em Itaiçaba. Os trabalhadores param sua produção comumente nos meses de chuva. Nessa sazonalidade, os trabalhadores são dispensados, mas recebem todos os direitos trabalhistas e são recontratados ao recomeçar uma nova jornada de trabalho, início do ano maio ou junho. Atualmente são registrados 200 funcionários, todos da região.

Para o transporte até o porto, a empresa tem logística bem organizada, uma vez que a fruta não pode esperar muito tempo para seguir seu destino. Para isso, tudo é feito com muito controle, uma vez que o navio também não espera que a mercadoria chegue no porto. Ao atracar, o produto já tem que está pronto para o embarque. Isso também demanda tempo, pois existe todo um processo de fiscalização a ser cumprido que muitas vezes trava a liberação, o que vai inviabilizar o tempo previsto pelos armadores<sup>114</sup>.

A logística precisa ser bem articulada com o transporte terrestre, de que depende todo processo de circulação do produto. A empresa produtora tem um contrato com uma empresa de transportes e esta precisa ter caminhões disponíveis a qualquer hora. O caminhão é quem vai ao porto pegar o contêiner e levar até a produção. Isso requer todo um controle rígido, tanto da produtora, como da prestadora de serviços, bem como da administração do porto.

---

<sup>114</sup> Essa foi uma questão levantada pelas duas Empresas visitadas, Itaueira e Del Monte. Nesse sentido, foi apontado como aspecto negativo em relação a dinâmica do porto do Pecém. Vele ressaltar que esse não é um problema específico do Pecém, está relacionado a parte organizacional de quase todas as regiões que não possuem Portos Secos, que é um porto onde são realizados toda a questão de alfândega. Feito isso, quando a mercadoria chega no porto marítimo, vai direto para o navio.

## Del Monte Fresh Produce Brazil

Outra empresa do elevado peso no agronegócio é a Del Monte, de porte multinacional, ela é a maior produtora e exportadora de melão do mundo, tendo exclusividade o Porto do Pecém.

O primeiro lugar a receber uma das unidades da referida fazenda, foi o Rio Grande do Norte no vale do Rio Açu, cujo objetivo era desenvolver o plantio de banana. Hoje, existem 14 unidades no local, todas cultivando banana, o que faz a Del Monte se destacar no mercado, representando 100% das cotas desse produto no Brasil para o exterior e 25% do melão.

O estudo para cultivar melão em Quixeré começou em 1999, mas somente em 2000 foi o produto inserido no mercado internacional. No ano de 2004 a plantação ocupava 800ha com previsão de ampliar 50% em 2005. Atualmente, a fazenda chega a produzir 50 mil toneladas de melão por ano.

As sucursais se estendem aos países: Guatemala, Costa Rica e Espanha<sup>115</sup>, mantendo-se interligadas através da rede de informação. Com essa localização, a Del Monte pode manter produção contínua no decorrer do ano, em virtude dos diferentes climas, cuja quadra invernososa impede a safra do melão, como ocorre com a produção da Itaueira. Para isso, a empresa possui seu próprio sistema de informação com sistema de fibra óptica e telefonia, própria.

Todo o sistema de biotecnologia (sementes, cultivo) é desenvolvido pela Del Monte. Para isso, a empresa mantém seu próprio laboratório de pesquisa com um custo de US\$100.000 / ano. Em todos os países existem esses laboratórios. Anualmente os pesquisadores de todos os laboratórios se encontram num grande seminário e apresentam o resultado das suas pesquisas, o que resulta numa publicação, e novas medidas técnico-científicas no processo produtivo.

---

<sup>115</sup> Com essas unidades em funcionamento em diferentes lugares de clima variado, a Del Monte garante o produto no mercado o ano todo.

De acordo com as informações, a escolha do local para desenvolver o plantio do melão se deu em função do clima, pois o solo não é um fator determinante, uma vez que através da tecnologia é possível adapta-lo ao tipo de produção que se deseja. Enquanto no sul, o melão tem um ciclo de 90 a 100 dias, no Nordeste esse tempo é reduzido para 60 dias, o que é ideal para uma empresa que tem sua produção destinada a exportação, em que o tempo da produção tem que ser reduzido ao máximo, tendo em vista a competição. Importante saber que no projeto melão, toda a água utilizada na irrigação é do subsolo, enquanto no projeto abacaxi utiliza-se a água do Rio Jaguaribe.

Diante disso, comprovou-se como a natureza é recriada, através do meio técnico-científico informacional, em que técnica, ciência e informação se combinam, formando a natureza artificializada da qual nos fala Milton Santos (1997).

Como o investimento em tecnologia é muito elevado, o custo fica muito alto para a mercadoria ser consumida no mercado interno. Isso não implica dizer que não se consume o produto da Del Monte. O que fica no neste mercado é o que não atende às exigências dos consumidores dos países importadores. Para isso existe um padrão de classificação do melão: 1º ao 4º padrão. O que se classifica em 1ª ordem é o que sai para o exterior, os de 2º ordem vão para o mercado nacional (abastece a rede Carrefour e Pão-de-açúcar) no Sul e Sudeste, os de 3ª, ordem, refugados, fica no mercado local, na Ceasa. Vale ressaltar que esse produto que fica no mercado interno não leva o selo da empresa, como os de 1ª e 2ª ordem. Isso equivale dizer que se consome melão da Del Monte sem saber. Já os de 4ª ordem é doado para instituições beneficentes.

Essa classificação é feita em função das exigências dos mercados consumidores, sobretudo internacional que além de exigir qualidade na mercadoria, ainda quer que o estabelecimento esteja dentro dos padrões técnicos de qualidade e ambientais. Para isso, é exigido que se tenha o selo Eurogape, que autentica a empresa como capaz de atuar no mercado externo. O que conta é a cosmética ou estética da fruta; a durabilidade e a doçura da fruta, o que não implica dizer que uma fruta de 3ª ordem tenha mais qualidade de que uma de 2º, uma vez que é aplicada a mesma técnica em toda produção. Os principais tipos de melões produzidos na

região são: orange fresh, pele de sapo, galia, cantaloupe, charentais, watter mellon e yellow honeydew. É importante lembrar que esse tipo de fruta é um produto mais delicado que foi desenvolvido na região a partir da tecnologia aplicada pela Del Monte.

A mão-de-obra operacional é na grande maioria local, enquanto os técnicos e engenheiros são de outros estados e países. No período de pico a empresa conta com 2000 mil funcionários. No período de sazonalidade, os trabalhadores são demitidos, recebendo todas as garantias trabalhistas e são recontratados no período seguinte. A cada 2 anos, os trabalhadores recebem o seguro desemprego. Esse método é aplicado pelas duas empresas, haja vista que se trata de empresas agrícolas, as quais trabalham com período de sazonalidade, ou seja, têm um intervalo de tempo entre o período de produção.

A contratação dos empregados é feita através do SINE, que a empresa traz para Quixeré. A relação se assemelha a de uma indústria, em que há todo um processo seletivo para que o agricultor chegue até o campo. Acredita-se que isso seja uma representação de uma agricultura capitalista. Não é por acaso que OLIVEIRA (1981:29) diz que “a agricultura capitalista também é uma indústria”.

Depois de selecionado, classificado como funcionário, o trabalhador recebe um quite de trabalho, em que consta uniforme e garrafa térmica. O deslocamento para o campo é feito através dos 18 ônibus próprios e 6 alugados pela empresa, em período de pico. De acordo com as informações que foram cedidas sobre esse assunto, a mão-de-obra ainda é muito escassa, pois faltam pessoas capazes de operar nas máquinas e fazer o controle das mercadorias, uma vez que para isso, é preciso que a pessoa saiba ler e escrever, o que não corresponde ao nível da população local. Metade dos trabalhadores é de Quixeré, onde está localizada a empresa, distando 15 Km e 30% é de Jaguaribe. A presença da mesma na região, forçou o governo a melhorar algumas infra-estruturas, uma delas foi a Estrada do Melão, que liga Quixeré a Baraúnas (RN), distando a 28 Km entre as duas localidades.

Processo semelhante é aplicado nas indústrias localizadas nas cidades, o que equivale dizer que a técnica organizacional se estende a todos os setores produtivos.

Percebe-se que se trata de verdadeiras fazendas indústrias, em que é aplicada a técnica, a informação e a ciência, da mesma forma que as grandes indústrias. O produto, para chegar até o caminhão para ser levado ao porto, passa por um processo intenso de seleção (esterilização, classificação, empacotamento, selo, embalagem e refrigeração). Para isso, existe toda uma divisão técnica do trabalho, identificando-se com o regime taylorista – fordista.

Essas empresas são exemplos do circuito da produção globalizada, uma vez que procuram espaços específicos para se instalarem, com a finalidade de atender o mercado exterior. Presenciou-se o domínio do mercado internacional até nas expressões que os técnicos usavam quando se referiam ao processo de embalagem da produção, pois o funcionário sempre se referia ao local de empacotamento de *peck house*, isso passava a idéia de que ele estava falando com estrangeiros. Acredita-se que é nesse sentido que SANTOS e SILVEIRA (2002:257) se referem às áreas em que se pode falar em globalização “absoluta”, em que “há a concentração mais plena da globalização. Nelas há concentração, com pequena contrapartida, de vetores da modernidade atual, o que leva à possibilidade de ação conjunta de atores globais ou globalizados”.



**UNIVERSIDADE ESTADUAL DO CEARÁ – UECE**  
**MESTRADO ACADÊMICO EM GEOGRAFIA – MAG**  
**LABORATÓRIO DE ESTUDOS DO TERRITÓRIO E DO TURISMO – NETTUR**

***Pesquisa: Estudo de Pecém – São Gonçalo do Amarante – CE***  
**Fevereiro de 2005**

**1 – Há quanto tempo convive com a comunidade de Pecém?**

- Menos de 4 anos                       De 5 a 10 anos                       Mais de 10 anos

**2 – Qual sua principal ocupação?**

- Vive do mar                       Trabalha avulso                       Funcionário publico
- Trabalha em atividade do porto
- Desempregado

Outra qual? \_\_\_\_\_

**3 – O que pensou quando soube da construção do porto e das áreas industriais?**

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

**4 – E agora, o que pensa?**

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

**5 – Com o porto e as indústrias, em Pecém, houve melhoria nos seguintes setores?**

	Sim	Não
escola	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
saúde	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
saneamento	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
pavimentação	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

transporte

acesso à banco

6 – Que outras obras públicas foram realizadas em Pecém depois da construção do porto?

---

---

---

7 – As novas atividades lhe ofereceram oportunidade de trabalho?

Sim  Não

Por que? \_\_\_\_\_

8 – Com o porto e essas indústrias, elevou-se o preço do aluguel e das casas?

Sim  Não  Não sei informar

9 – Com o porto, surgiram outras construções de prédios em Pecém?

Sim  Não  Não sei informar

Onde? \_\_\_\_\_

---

---

10 – Com o porto, como ficou o turismo em Pecém?

Aumentou  Diminuiu  Não sei informar

Se diminuiu, para onde estão e estão indo os turistas?

---