

**UNIVERSIDADE DE ESTADUAL DO CEARÁ
CENTRO DE CIÊNCIAS E TECNOLOGIA
MESTRADO ACADÊMICO EM GEOGRAFIA**

GLAUCIANA ALVES TELES

**DINÂMICAS METROPOLITANAS CONTEMPORÂNEAS:
CAUCAIA NA REGIÃO METROPOLITANA DE FORTALEZA**

Dissertação apresentada ao Curso de Mestrado em Geografia do Centro de Ciências e Tecnologia da Universidade Estadual do Ceará, como requisito parcial para obtenção do grau de mestre na área de concentração: Análise Geo-ambiental e Ordenação do Território nas Regiões Semi-Áridas e Litorâneas.

Orientadora: Prof^ª. Dr^ª. Zenilde Baima Amora

Fortaleza-Ceará
2005

**Universidade Estadual do Ceará
Mestrado Acadêmico em Geografia**

Título do Trabalho:

**Dinâmicas Metropolitanas Contemporâneas:
Caucaia na Região Metropolitana de Fortaleza**

Autora: Glauciana Alves Teles

Defesa em: 04/10/2005

Banca Examinadora:

Profª. Drª. Zenilde Baima Amora
Orientadora

Profª. Drª. Eliana Costa Guerra
CO – Orientadora

Profª. Drª. Maria Salete de Sousa
Mestrado em Geografia - UFC

Prof. Dr. Luiz Cruz Lima
Mestrado em Geografia (MAG) - UECE

*”O que me tranqüiliza
é que tudo o que existe,
existe com uma precisão absoluta.
O que for do tamanho de uma cabeça de alfinete
não transborda nem uma fração de milímetro
além do tamanho de uma cabeça de alfinete.
Tudo o que existe é de uma grande exatidão.
Pena é que a maior parte do que existe
com essa exatidão
nos é tecnicamente invisível.
O bom é que a verdade chega a nós
como um sentido secreto das coisas.
Nós terminamos adivinhando, confusos, a perfeição”.*

Clarice Lispector

*A todos que acreditam que na vida tudo é possível
e àqueles que lutam e não desistem dos seus ideais.*

*Aos meus queridos pais José Iran Teles e M^a do Socorro Alves Teles;
à minha irmã Glauciran;
à Alexandre Pinheiro;
e à Andréa Cavalcante.*

AGRADECIMENTOS

À Deus, fonte de toda minha inspiração, paciência, perseverança, força de vontade, otimismo e ânimo diante de todos os desafios enfrentados durante a realização do trabalho; que sempre me fez entender que somos perfeitamente capazes de vencê-los e que para tudo há um tempo e um momento debaixo dos Céus.

À minha família, minha referência, representados pelos pais Maria do Socorro Alves Teles e José Iran Teles e minha irmã Glauciran Teles, pelo apoio em todos os momentos e pelo fiel entendimento a esta etapa de minha vida.

À minha orientadora Prof^a Zenilde Baima Amora, a quem tenho um grande reconhecimento, referência e carinho especial. Agradeço por todos os momentos de amadurecimento, experiência, convivência, oportunidades vividas e estímulo à vida acadêmica desde a graduação.

A Prof^a Eliana Costa Guerra, por todo o apoio, troca de idéias, orientações, empréstimo de material e momentos de convivência.

A FUNCAP, pelo financiamento de parte deste trabalho.

A José Rocha Melo, geógrafo e funcionário da Secretaria de Desenvolvimento Econômico de Caucaia, sempre pronto a ceder os dados necessários e pelo apoio nas viagens de campo.

Ao secretário de desenvolvimento econômico de Caucaia, Hélio Machado e ao Sr. Carlos Augusto da Rocha, chefe de núcleo de Infraestrutura da Secretaria de Infraestrutura e Desenvolvimento Urbano de Caucaia, por todo o material cedido para compor o banco de dados necessário à pesquisa.

Ao departamento de transportes pela disponibilização de transportes para as viagens de campo.

Aos colegas do Laboratório de Estudos Urbanos e Cultural - LEURC, em especial as colegas Marília Colares, Suzana Arruda e Celina Portugal pelos momentos de reflexão e crescimento mútuo durante o trabalho.

À Alexandre Pinheiro e Silva, pelo carinho, pelo companheirismo, pelo incentivo, pelo entendimento e acima de tudo, pelo respeito. Toda minha gratidão e amor.

Ao Professor Luiz Cruz Lima, sempre preocupado no desenvolvimento do curso e em seu corpo discente. Pelo incentivo ao crescimento de minha vida profissional e a participação na defesa desta dissertação.

Ao Professor José da Silva pelas contribuições trazidas na discussão do projeto na qualificação bem como durante a disciplina ministrada no PRODEMA – UFC.

À Professora e grande amiga Andréa Almeida Cavalcante pelo incentivo à vida acadêmica e estímulo ao trabalho, pelo companheirismo e convívio dentro e fora da universidade. Todo meu carinho e amizade.

Aos demais professores do mestrado pelos momentos de reflexão durante as disciplinas, nos recantos da universidade, nos eventos e nas diversas ocasiões de crescimento mútuo.

Às colegas Fabiana Abreu, Cristiane Alencar, Francisca Gonçalves Batista (Bia), Glauênia Peixoto, Veridiana Costa, Celina Portugal, Érica Gomes, Érica Pontes, e ao colega Lutiane Almeida pelas alegrias divididas, descontração, pelo companheirismo e grande apoio em muitos momentos difíceis ocorridos durante o curso. Aos colegas Marcos Antonio Costa e Vicente de Paula de Menezes, que, desde a graduação trocamos idéias.

Aos colegas Aridenio Quitiliano e Juscelino Eudâmidas, por ceder dados à pesquisas e sempre disponíveis ajudar quando precisei.

Aos funcionários Maria Júlia Ribeiro de Oliveira, Francisca Juliana Braga Viana, Gerda Maria Paula Corrêa e Elesbão Florêncio Neto pelo apoio no âmbito mais burocrático e pelos momentos de convívio.

A todos que direta ou indiretamente contribuíram para a realização deste trabalho.

RESUMO

A presente pesquisa tem por objetivo geral entender como vem se dando o processo de metropolização no município de Caucaia, fração de espaço integrante de uma totalidade concreta que é a Região Metropolitana de Fortaleza. A metropolização é um processo que ultrapassa os limites da metrópole e acontece em intensidades diferentes envolvendo a metrópole em estreita relação com as cidades vizinhas conformando um todo articulado dependente e contraditório. Caucaia destaca-se como um dos municípios metropolitanos que apresenta uma das maiores taxas de crescimento populacional e um dos maiores índices de urbanização desde a década de 1970, quando é criada a Região Metropolitana de Fortaleza. Escolha de Caucaia em sua inserção metropolitana como objeto de estudo deu-se a partir de várias motivações consubstanciadas a partir da diversidade da produção do espaço caracterizada por distintas realidades onde se destacam elementos já consolidados em seu território. Dentre estes elementos destacam-se os conjuntos habitacionais construídos a partir da década de 1970, as casas e condomínios de veraneio na porção litorânea, os loteamentos e moradias precárias em diversas localidades do município. Além disso, destacam-se ainda áreas à espera de valorização, dotadas de certa infraestrutura e nos distritos rurais distantes, uma urbanização insipiente restrita às suas sedes, enquanto a sede urbana e o distrito de Jurema constituem espaços urbanos mais consolidados. As relações de trabalho, moradia, lazer e turismo imprimem no espaço metropolitano de Caucaia dinâmicas mobilitárias e relações que dão sentido a metropolização. Nesse território, as distintas realidades espaço temporais criam especificidades que vão dar uma forma particular a urbanização em sua vertente metropolitana. Embora constatando o forte peso da metrópole Fortaleza, no âmbito de sua região podemos afirmar com a nossa pesquisa que a metropolização é um processo que envolve movimentos em vários sentidos e intensidades diferentes. Movimento que parte da metrópole em direção aos municípios vizinhos que integram a região, movimentos dentro do próprio município como vimos em Caucaia e movimentos que se originam nesse território específico os quais estão inseridos nas dinâmicas metropolitanas mais globais.

Palavras-Chave: Metropolização, Região Metropolitana de Fortaleza, Mobilidade.

ABSTRACT

This research aims to comprehend the development of metropolization process in Caucaia Municipal District, fraction of space which forms a concrete totalit.: The Metropolitan Region of Fortaleza. The metropolization is a process which surpasses the limits of a metropolis and occurs in different intensities involving the metropolis with neighbor cities originating a dependent and contradictory jointed group of relations. Caucaia is an example of metropolitan municipal district that shows one of the largest population growth rate of the State and one of the largest indexes of urbanization since the 70's decade, when was founded the Metropolitan Region of Fortaleza. The assortment of spatial production is characterized by different realities where consolidated elements are stood out in its territory associated to several others reasons were fundamentals to choose Caucaia in its metropolitan insertion as study object. Amongst these elements are stood out the habitation groups, built since 70's decade, the summer houses and condominiums at littoral portion, the allotments and poor habitations in some points of the Municipal District. Besides, there are areas to be valorized, with a kind of infrastructure and in the farther rural districts, a incipient urbanization curbed to its host, while the urban host and The District of Jurema are urban spaces more consolidated. The work, habitation, leisure and tourism relations stick in Caucaia Metropolitan space mobilizations and relations which give sense to metropolization. In this territory, the different realities in time and space create characteristics which will give a particular shape to urbanization in its metropolitan side. Although confirmed the heavy weight of Fortaleza as Metropolis, it is possible to affirm, in its action field, with our research that the metropolization is a process which involves movements in different directions and intensities. This movement goes from the metropolis toward next municipal districts which form the region, movements within the own municipal district as observed in Caucaia and movements that are originated in this specific territory what are inserted in the most global metropolitans dynamics.

Key-Words: Metropolization, Metropolitan Region of Fortaleza, Mobility.

SUMÁRIO

Lista de Abreviaturas	12
Lista de Figuras	14
Lista de Mapas	15
Lista de Tabelas	16
Introdução	18
Capítulo 1 - Regiões Metropolitanas Brasileiras: percurso de construções e definições institucionais.	29
1.1. As Regiões Metropolitanas no contexto urbano brasileiro	29
1.2. Iniciativas locais de definição de instrumentos de gestão metropolitana face à problemática de uma urbanização acelerada	34
1.3. A criação das Regiões Metropolitanas brasileiras: anseios de gestão ou tentativa de controle?	40
1.4. A década de 1980: a redemocratização do país e mudanças no tratamento da questão metropolitana	45
1.5. O Brasil dos anos 2000: o quadro metropolitano na virada do século	54
Capítulo 2 - A Região Metropolitana de Fortaleza: lógicas e especificidades de um espaço em gestação.	62
2.1. O espaço metropolitano de Fortaleza	62
2.2. A Região Metropolitana de Fortaleza no período autoritário	72
2.3. O espaço metropolitano e a reestruturação política e econômica no estado do Ceará: limites e contradições	78

Capítulo 3 - Caucaia, uma longa trajetória: de aldeia indígena a Caucaia metropolitana.	89
3.1. Um breve histórico de Caucaia	89
3.2. A população de Caucaia: crescimento e distribuição	93
3.3. A diversidade sócio-espacial de Caucaia	100
3.4. Uma avaliação geral do quadro econômico de Caucaia	114
3.4.1. A dinâmica Industrial em Caucaia dentro do contexto metropolitano cearense	116
3.4.2. O comércio e os serviços como propulsores da economia de Caucaia	125
Capítulo 4 - O Trabalho, a Moradia, o Lazer e o Turismo como elementos de ordenamento territorial metropolitano.	133
4.1. O trabalho: fator essencial na dinâmica metropolitana	133
4.2. A moradia em Caucaia: realidades distintas em um mesmo contexto.	145
4.2.1. Os conjuntos habitacionais e a expansão metropolitana.	146
4.2.2. A moradia e o veraneio como formas de apropriação e de ocupação do espaço no litoral de Caucaia.	151
4.3. O lazer e o turismo organizando o espaço e as práticas no litoral de Caucaia.	157
Considerações Finais	167
Referências Bibliográficas	170

LISTA DE ABREVIATURAS

AUMEF – Autarquia Metropolitana de Fortaleza
BNB – Banco do Nordeste do Brasil
BNH – Banco Nacional da Habitação
CONDER – Companhia de Desenvolvimento do Recôncavo
DERT/CE - Departamento de Edificações Rodovias e Transportes do Ceará.
EPEA – Escritório de Pesquisas Econômicas Aplicadas
FUNCAP – Fundação Cearense de Desenvolvimento Científico e Tecnológico
GEGRAM - Grupo Executivo da Grande São Paulo
GERM – Grupo Executivo da Região Metropolitana
GERMET – Grupo de Estudos da Área Metropolitana do Rio de Janeiro
IAB – Instituto dos Arquitetos do Brasil
IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
IPEA – Instituto de Pesquisas Econômicas Aplicadas
IPLANCE – Fundação Instituto de Planejamento do Ceará
MNRU – Movimento Nacional de Luta pela Reforma Urbana
PRODETUR/NE – Programa de Desenvolvimento do Turismo no Nordeste
PT – Partido dos Trabalhadores
RIDE – Região Integrada de Desenvolvimento do Entorno
RIDE – Região Integrada de Desenvolvimento do Entorno
RM – Região Metropolitana
RMBH – Região Metropolitana de Belo Horizonte
RMF – Região Metropolitana de Fortaleza
SAGMACS – Sociedade de Análises Gráficas e Mecanográficas Aplicadas aos Complexos Sociais
SDE/CAUCAIA – Secretaria de Desenvolvimento Econômico de Caucaia
SDLR – Secretaria de Desenvolvimento Local e Regional
SDU – Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Meio Ambiente
SEDURB – Superintendência de Desenvolvimento Urbano e Meio Ambiente
SEINFRA – Secretaria de Infra-Estrutura
SEPLAN – Secretaria de Planejamento
SERFHAU – Serviço Federal de Habitação e Urbanismo

SFH – Sistema Financeiro de Habitação

SUDENE – Superintendência de Desenvolvimento do Nordeste

UECE – Universidade Estadual do Ceará

UFC – Universidade Federal do Ceará

UNIFOR – Universidade de Fortaleza

LISTA DE FIGURAS

Pág.

Figura 01 - Evolução da Expansão Urbana da RMF: 1968-1975-1980	67
Figura 02 - Conjunto Araturi em Caucaia visto da BR – 020	76
Figura 03 - Rua no Conjunto Guadalajara em Caucaia	76
Figura 04 - Porto do Pecém em São Gonçalo do Amarante	84
Figura 05 - Área Portuária reservada aos contêineres	84
Figura 06 - Trecho do Metrofor em construção na Avenida Carapinima em Fortaleza	84
Figura 07 - Linhas Norte-Sul, Leste-Oeste e Estações. Fonte: SCLR	85
Figura 08 - Trecho da CE-085 em Caucaia Região Metropolitana de Fortaleza	86
Figura 09 - Trecho da CE-040 em Eusébio	86
Figura 10 - Aeroporto Internacional Pinto Martins	86
Figura 11 - Ocupação dos índios Tapeba – CE 090.	105
Figura 12 - Ocupação dos Tapebas na área de risco	105
Figura 13 - Praça da Igreja matriz de Caucaia	105
Figura 14 - Cruzamento movimentado na distrito sede	105
Figura 15 - Agrupamento de lojas recém construídas na Av. Dom Almeida Lustosa no distrito de Jurema	107
Figura 16 - Área comercial no distrito de Jurema na Av. Dom Almeida Lustosa	107
Figura 17 - Visão da via de acesso ao distrito de Mirambé em Caucaia	113
Figura 18 - Rua principal do distrito de Mirambé	113
Figura 19 - Igreja de Tucunduba e posto telefônico ao lado	113
Figura 20 - Pequenos comércios e casas antigas em Tucunduba na principal via do distrito	113
Figura 21 - Estabelecimentos comerciais no distrito sede de Caucaia	128
Figura 22 - Estabelecimentos comerciais ao longo da CE-090 principal via do Icaraí.	128
Figura 23 - Loja O Boticário no centro de Caucaia	130
Figura 24 - Loja de Departamentos no centro de Caucaia	130
Figura 25 - Casas abandonadas pelos moradores no “Icaraí Velho” em Caucaia	153
Figura 26 - Pracinha Central no “Icaraí Velho”: sujeira e abandono	153
Figura 27 - Conjunto Área Verde I – Praia de Icaraí	154
Figura 28 - Conjunto Área Verde II – Praia de Icaraí	154
Figura 29 - Mansão na Praia do Cumbuco	155

Figura 30 - Casa de luxo na praia da Tabuba	155
Figura 31 – Construção de um Hotel luxuoso na praia da Tabuba	155
Figura 32 - Condomínios em pleno processo de construção e venda na praia de Cumbuco	155
Figura 33 – Casas de Veraneio numa rua secundária do Icaraí	156
Figura 34 – Condomínios de Veraneio na praia de Icaraí	156
Figura 35 - Hotel Golfinho na praia de Cumbuco	162
Figura 36 - Barracas de Praia na Praia de Icaraí	162
Figura 39 - Parque Botânico do Ceará	165

LISTA DE MAPAS

Pág.

Mapa 01 - Regiões Metropolitanas brasileiras no ano de 2003.	53
Mapa 02 - Região Metropolitana de Fortaleza, Divisão Política Administrativa.	64
Mapa 03 - Caucaia – Mapa Político	94
Mapa 04 - Distritos Industriais em Caucaia.	123

LISTA DE TABELAS

Pág.

Tabela 01- Brasil – Taxa de População Urbana e Rural 1950-2000	30
Tabela 02 - População Total Residente por Região Metropolitana	55
Tabela 03 - População Metropolitana por Região Brasileira - 2000	57
Tabela 04 - Caucaia – Evolução da População 1970 – 2000	97
Tabela 05 - RMF – População Residente e Taxa Geométrica de Crescimento	99
Tabela 06 - Caucaia – População Absoluta e Relativa e Densidade por Distrito 2000	102
Tabela 07 - Caucaia – População Urbana e Rural por distrito - 2000	111
Tabela 08 - Quinze maiores municípios segundo PIB total – Ceará – 2002.	115
Tabela 09 - N° de Estabelecimentos Industriais e N° de Empregados Formais com Vínculo Ativo na Indústria 1985-1995-2002	118
Tabela 10 - Caucaia - Industrias de Transformação Ativas por Gênero – 1990 e 2001	121
Tabela 11 - Caucaia – Arrecadação do ICMS por Setor de Atividade Econômica	125
Tabela 12 - N° de Estabelecimentos Comerciais e N° de Empregados formais com vínculo ativo no comércio 1985-1995-2002	127
Tabela 13 - Estabelecimentos Varejistas por Gênero de Atividade	129
Tabela 14 - N° de Estabelecimentos de Serviços e N° de Empregados formais com vínculo ativo em serviços 1985-1995-2002	131
Tabela 15 - População Residente, por deslocamento para trabalho ou estudo - RMF 2000	136
Tabela 16 - Caucaia – N° absolutos e relativos de empregados com vínculo ativo por atividade econômica 1985-1995-2002.	137
Tabela 17 - Caucaia - Pessoas de 10 anos ou mais de idade por condição de atividade na semana de referência	138
Tabela 18 - Pessoas com 10 ou mais anos de idade ocupadas e rendimento médio mensal Caucaia e RMF.	139
Tabela 19 - Caucaia – N° de passageiros anual por Linhas Metropolitanas com destino final o centro de Fortaleza 2000-2003	141
Tabela 20 - Caucaia - N° de passageiros anual por Linhas municipais 2000-2003	142
Tabela 21 - Conjuntos Habitacionais em Caucaia	148
Tabela 22 - Praias Visitadas por turistas que ingressaram por Fortaleza – 2004	159
Tabela 23 - Percentual da procura por turistas por praias da RMF e Ceará.	160

Tabela 24 - Caucaia - Evolução do N° de Estabelecimentos de meio de Hospedagem Implantados em Caucaia 1980-1999.	161
Tabela 25 - Caucaia - Estabelecimentos de Hospedagem – 1999	162
Tabela 26 - Caucaia - Estabelecimentos de Alimentação 1950 - 1999	163
Tabela 27 - Caucaia - Estabelecimentos de Alimentação e Capacidade de assentos	164

INTRODUÇÃO

As reflexões que deram origem a esta pesquisa partem de nossos questionamentos sobre as transformações que vêm ocorrendo no município de Caucaia, nos últimos anos, no âmbito de um processo mais global de metropolização. Caucaia faz parte da Região Metropolitana de Fortaleza (RMF) desde sua formação, juntamente com os municípios de Fortaleza, Aquiraz, Pacatuba e Maranguape. Inicialmente, apenas cinco municípios compunham a RMF. Com o desmembramento de alguns distritos e a anexação de outros, esse número se elevou para treze¹. O recenseamento de 2000 (IBGE) constatou que aproximadamente 40% da população cearense residia na RMF, ocupando uma área de 3.483 km².

A Região Metropolitana de Fortaleza foi instituída pela Lei nº 14 de Junho de 1973 compondo um grupo de nove Regiões Metropolitanas brasileiras². Nesta década, a população urbana brasileira já representava mais de 50% da população total, enquanto no Ceará isso só veio a acontecer na década seguinte.

A escolha de Caucaia, em sua inserção metropolitana, como objeto de estudo, deve-se a várias motivações advindas da apreensão da diversidade da produção do espaço. Este se caracteriza por distintas realidades, destacando-se elementos já consolidados, a exemplo dos conjuntos habitacionais construídos a partir da década de 1970, das casas e condomínios localizados na porção litorânea, cuja urbanização tem se intensificado mais recentemente, com a atividade turística e dos loteamentos e moradias precárias situados em diversas localidades do município. Neste processo de ocupação do espaço são encontradas ainda, áreas dotadas de certa infraestrutura à espera de valorização e, nos distritos rurais distantes, uma urbanização insipiente, restrita às suas sedes, enquanto a sede urbana do município e o distrito de Jurema constituem espaços urbanos consolidados.

¹ A Região Metropolitana de Fortaleza compõe-se atualmente pelos municípios de Aquiraz, Caucaia, Chorozinho, Euzébio, Fortaleza, Guaiúba, Horizonte, Itaitinga, Maranguape, Maracanaú, Pacatuba, Pacajus, São Gonçalo do Amarante.

² São Paulo, Rio de Janeiro, Belo Horizonte, Salvador, Recife, Fortaleza, Porto Alegre e Belém. Em 1974 foi instituída a Região Metropolitana do Rio de Janeiro.

A metropolização é tratada aqui como um processo que ultrapassa os limites da metrópole e acontece em intensidades diferentes, nos diversos territórios que a compõem. Entender como se constroem as territorialidades nas diversas porções do espaço metropolitano, constitui grande desafio nesta pesquisa.

Caucaia destaca-se como um dos municípios da RMF que apresenta uma das maiores taxas de crescimento populacional e um dos maiores índices de urbanização. Cabe indagar, em que medida esses processos vivenciados em Caucaia decorrem de sua condição metropolitana ou estão associados a dinâmicas locais? Que relações Caucaia mantém com Fortaleza que são próprias de um espaço metropolitano? Que características e dinâmicas são verificadas em Caucaia que nos permitem identificá-lo como um território metropolitano e/ou que especificidades podem ser observadas nos territórios municipais que compõem estes complexos espaços metropolitanos e que elementos comuns podem ser percebidos nos diferentes territórios?

A análise do processo de metropolização nessa fração do espaço, (município de Caucaia) integrante de uma realidade concreta que é a Região Metropolitana de Fortaleza, constitui objeto principal desta pesquisa. Entender a metropolização como um processo de “mão dupla”, não restringindo o enfoque à mera subordinação à metrópole, significa apreender também o movimento no sentido inverso para compreender os processos que acontecem atualmente. Caucaia torna-se assim, um desafio para o melhor entendimento da urbanização na sua vertente metropolitana, neste espaço particular.

Com efeito, a metropolização constitui um processo que envolve a metrópole em estreita relação com cidades vizinhas, conformando um todo articulado, dependente e contraditório. Fatores econômicos, políticos e sociais mantêm estreita relação na definição desse espaço.

Para entendermos a metropolização torna-se imprescindível discutir os conceitos de metrópole e região metropolitana, analisando-os no contexto de uma região pobre, de um país marcado por desigualdades sociais e regionais em que as expressões metropolitanas apresentam especificidades mantendo, todavia, traços comuns. Embora esses conceitos tenham sido gestados em países centrais, como

os Estados Unidos e a França onde a urbanização, o crescimento populacional e o desenvolvimento de atividades econômicas nas principais cidades têm características próprias e aparecem, em geral, associados, partimos desses conceitos para construir nosso arcabouço teórico, porém, considerando seus limites quando enfocamos nossa realidade.

Entendemos a metrópole, como a forma mais complexa da urbanização contemporânea. Esta expressa em seu cotidiano, temporalidades e espacialidades diferentes que resultam das transformações e permanências que acontecem nos diversos âmbitos da vida social.

Para Ascher (1998), um dos grandes estudiosos europeus da questão metropolitana, a noção de metrópole aplica-se:

[...] de uma forma geral, às principais aglomerações urbanas de um país que contêm algumas centenas de milhares de habitantes, que sejam multifuncionais e que mantenham relações econômicas com muitas outras aglomerações. (ASCHER, 1998, p. 04).

Grosso modo, pelo menos três características são essenciais para classificar uma cidade como metrópole, a saber: a quantidade de habitantes, as múltiplas funções desempenhadas e as relações nacionais e internacionais estabelecidas.

Santos (1994), por sua vez, ao definir metrópole considera também, a morfologia diferenciando a metrópole das demais cidades por constituir *“um tipo especial de cidade que se distingue das menores não apenas por sua dimensão, mas por uma série de fatores quer de natureza qualitativa, quer de natureza quantitativa”* (SANTOS, 1994).

Em geral, a metrópole é tida como porta de entrada das transformações ocorridas mundialmente. Ao mesmo tempo, se destaca como referência para as cidades adjacentes de sua região e de outras regiões. Distingue-se das demais cidades por assumir a função de controle sobre os centros menores de sua região, carreando para si inúmeras atividades caracterizadas por uma gama de funções que

tornam este espaço polifuncional. Nesse contexto, as inter-relações se materializam através de amplos sistemas técnicos, notadamente, de transporte e comunicação.

Na concepção de metrópole são incluídos por um lado, elementos de natureza global e, por outro lado, elementos decorrentes das crises sociais do elevado crescimento demográfico, do agravamento da pobreza e da exclusão, notadamente, nos países periféricos. Nas metrópoles estão localizadas as principais atividades econômicas e de gestão, sendo o local onde acontecem as dinâmicas sociais mais significativas. Nelas também observamos os efeitos mais dramáticos das crises econômicas e sociais.

Relacionando o espaço urbano metropolitano com a expansão do capitalismo, Scarlato (1996) define a metrópole *“como a forma mais aguda do processo de concentração espacial que o capitalismo engendrou neste século”* (SCARLATO, 1996). Segundo este autor, em nenhum outro momento da história do capital foram erigidas aglomerações urbanas de tal magnitude e complexidade. Essa complexidade advém, sobretudo, do peso da ciência e da técnica intensificado nas últimas décadas. A metrópole se configura então, como a principal forma de aglomeração existente que adquire progressivamente formas variadas e funções diversas.

Já Amora destaca outro aspecto essencial para o entendimento do conceito de metrópole:

A metrópole é a grande cidade resultante da modernização com grande diversificação funcional e que desempenha um importante papel na organização de um espaço regional ou nacional. É, portanto, um centro de produção e difusão de inovações para cuja escala de operacionalização requer uma grande aglomeração. (AMORA, 1999, p. 33).

Estas cidades constituem centros reprodutores e difusores de informações, locus das decisões políticas e espaço onde se localizam as instituições mais modernas como institutos de pesquisa, centros financeiros e as mais diversas inovações tecnológicas. O espaço metropolitano é difusor de inovações, de idéias e propulsor da reprodução ampliada do capital na sua versão mundializada.

As mais recentes inovações relacionadas ao progresso técnico e ao desenvolvimento dos meios de comunicação estão freqüentemente ligadas á metrópole e reforçam os processos de metropolização.

A urbanização, na sua expressão metropolitana, constitui o ponto de partida e de chegada de nosso estudo. Entender o sentido da metropolização considerada como um fenômeno gerado pela urbanização, requer uma discussão. O processo de metropolização vai muito além dos limites da metrópole. As dinâmicas e os modos de vida presentes em seu interior, envolvem territórios mais próximos e mais distantes criando assim, territorialidades que não estão circunscritas aos limites municipais. Ascher (1998) entende metropolização *“não somente como o crescimento e a multiplicação das grandes aglomerações, mas também como a progressiva concentração das populações, das atividades e riquezas no seu interior”* (Ascher, 1998). Ainda no sentido de reforçar a complexidade das relações metropolitanas, Lacour (1999) destaca que:

A metropolização constitui geralmente processos que privilegiam as grandes dimensões urbanas marcadas por transformações do sistema produtivo apreendidas a nível internacional. Esta conduz à organização e recomposições territoriais novas tanto no plano interno dos conjuntos urbanos pertencentes à esta, simultaneamente às suas relações externas. (LACOUR, 1999, p. 64).

A metropolização é, portanto, um fenômeno que traz em seu bojo, alterações significativas, que se imprimem no espaço geográfico, decorrentes, em grande medida, de concentração e mobilização de pessoas, de atividades e de riquezas. Essas transformações compreendem também, processos de segregação espacial, exclusão e descentralização. O espaço, assim organizado, resulta de um conjunto de ações que estão associadas às formas de produção, à nova divisão do trabalho, aos interesses das elites locais e aos imperativos globais.

A modernização decorrente da inovação propiciada pela ciência e pela técnica vem alterando as relações de trabalho e produção, interferindo no modo de vida e no aumento da participação nos serviços e na indústria, não obstante, a concomitância com elevados índices de pobreza.

A RMF caracteriza-se assim, por apresentar espaços com intensa atividade econômica, com altas densidades demográficas e espaços com atividades econômicas incipientes, marcadas pela informalidade, ou ainda por atividades agrícolas tanto tradicionais quanto modernas. Santos (1994) nos dá subsídios para compreender o que designa metropolização periférica:

O fenômeno da macrourbanização ou metropolização ganhou nas últimas décadas, importância fundamental: concentração da população e da pobreza é contemporânea da rarefação rural e da dispersão geográfica das classes médias; concentração das atividades relacionais modernas, contemporânea da dispersão geográfica da produção física; localização privilegiada da crise de ajustamento às mudanças na divisão internacional do trabalho... construção de uma materialidade adequada à realização de objetivos econômicos e sócio-culturais e com impacto causal sobre o conjunto dos demais vetores. (SANTOS, 1994, p. 78).

Santos trata a metropolização como uma macrourbanização, tentando apreender a complexidade da urbanização contemporânea. Complexidade esta marcada não só pelo progresso técnico, mas pelas contradições próprias do modo de produção dominante que se materializam no espaço resultando em formas urbanas específicas a exemplo das áreas metropolitanas.

Ascher (1998) nos alerta no sentido de se ultrapassar análises reducionistas dos processos de metropolização:

Para analisar as formas de crescimento metropolitano é necessário, antes de mais, distinguir os fenômenos físicos (as superfícies construídas), demográficas e sócios econômicos. A metropolização assim, corresponde a um processo ou algo que ultrapassa a metrópole "(ASCHER, 1998, p. 09).

A metropolização excede, portanto, a análise quantitativa de elementos, compreendendo um conjunto de variáveis complexas que envolvem também as relações sociais, a cultura, os modos de vida e de gestão. Robira (2005), tratando também da complexidade desses espaços urbanos, reforça as limitações dessas abordagens:

A complexidade dos processos urbanos tem mostrado claramente que as variáveis quantitativas referentes às características físicas ou morfológicas e funcionais são insuficientes para explicar o fenômeno de retroalimentação da organização metropolitana no território (ROBIRA, 2005, p. 11).

Concordamos com Robira que destaca a insuficiência das variáveis quantitativas, uma vez que estas se limitam à descrição do fenômeno metropolitano restringindo-se apenas à análise desses elementos, o que dificulta a compreensão de processos espaciais mais complexos. Nesse sentido, torna-se imprescindível uma visão de totalidade para a apreensão dos processos que configuram a metropolização.

No que se refere à área ou região metropolitana, Amora em seus estudos acrescenta que *a área ou região metropolitana é assim definida por compreender mais de uma cidade onde se destaca um núcleo principal* (AMORA, 1999).

A presença da cidade matricial é que dá sentido maior à metropolização, Todavia, organizar-se em torno de uma grande aglomeração e apresentar taxas elevadas de crescimento demográfico, não são as únicas condições para se configurar uma Região Metropolitana. A aglomeração principal de um contexto regional deve ultrapassar esses critérios assegurando, principalmente, o comando econômico, financeiro e a gestão de sua área metropolitana³. De acordo com Robira:

É qualificado como área ou região metropolitana aquele território mais ou menos urbanizado que fica em torno de uma grande cidade e depende dela. Avaliando-se qualitativamente, pode-se considerar que se trata de um território colonizado por uma grande cidade (...) impondo-lhe seu modo de organização (ROBIRA, 2005, p. 13).

Conforme a autora, a região metropolitana tem, no topo de sua organização, uma grande cidade que comanda ou “coloniza” as diversas territorialidades em sua área de influência. Assim, não há uma área metropolitana sem um núcleo que esteja no comando das transformações mais significativas impressas ao espaço e na região.

Robira (2005), apoiando-se em Harvey (2004) ressalta que os “processos moleculares de acumulação do capital” se dão, preferencialmente, nos espaços

³ O termo área metropolitana foi adotado formalmente pelo Departamento de Censo dos Estados Unidos em 1949 para reconhecer a urbanização que ultrapassava os limites tradicionais da cidade e era preciso uma nova classificação. A raiz latina da palavra metrópole significa cidade mãe e a área metropolitana deveria ter esta mesma conotação. (RYBCZYNSKI, 1996, p. 204).

metropolitanos ou se relacionam intimamente, com estes. Esses processos moleculares exigem que territórios “não capitalistas” sejam guardados como reservas tendo função de resolver, de maneira eficaz, as sucessivas crises de expansão/acumulação capitalista no espaço metropolitano.

Nessas regiões, há importantes investimentos governamentais e privados. Há, portanto, um grande interesse por parte dos governos das grandes cidades em estabelecer uma Região Metropolitana, na tentativa de atrair um maior número de investimentos e inserir-se no processo de globalização.

As Regiões Metropolitanas apresentam-se como grandes conurbações urbanas engendradas pela expansão territorial do município principal, atingindo os municípios vizinhos, através de relações econômicas e sociais entre as cidades. Muitos problemas são comuns às varias cidades de uma mesma área metropolitana ou mesmo à totalidade da região. Estas áreas demandam modalidades de análises e de gestão/intervenção que a tomem em sua totalidade.

A análise espacial das novas lógicas de apropriação do espaço conduz à apreensão da urbanização como um fenômeno contraditório que produz formas de exclusão. Esta constitui objeto de reflexão para apreender os significados da metropolização.

Entender o espaço metropolitano não é afirmar, necessariamente, um modelo de metropolização, mas buscar suas significações a partir de sua realidade concreta. A ciência geográfica vem dando importantes contribuições no entendimento da urbanização contemporânea, a partir do método que considera o espaço produzido por diferentes atores.

No desenvolvimento de nossa pesquisa elegemos alguns vetores de análise que consideramos os mais significativos para entender Caucaia como espaço metropolitano os quais foram se descortinando frente a outros que também foram considerados. A análise desses vetores nos permite apreender os modos como Caucaia participa da metropolização e como deste território emanam dinâmicas metropolitanas. Elegemos, assim, o trabalho, a moradia, o lazer e o

turismo como vetores que se revelam fundamentais no entendimento do objeto em análise.

Este trabalho foi desenvolvido em três etapas. A etapa primeira consistiu na pesquisa bibliográfica e documental, a segunda na pesquisa de campo e a terceira na elaboração da dissertação que incluiu também, a produção cartográfica.

A pesquisa documental e estatística compreendeu a utilização de diversos instrumentos de apoio, dentre os quais merecem referência os livros, revistas, e as dissertações, nos quais observamos os fundamentos teóricos necessários ao desenvolvimento da pesquisa. Utilizamos também, o Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano (PDDU) de Caucaia, mapas, jornais e sites oficiais da internet. Algumas instituições merecem ser citadas: o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), o Instituto de Pesquisas e Estratégias Econômicas do Ceará (IPECE), o Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA), a Secretaria da Fazenda⁴ (SEFAZ – CE), o Ministério do Trabalho e Emprego⁵ (MTE), a Secretaria de Desenvolvimento Econômico e a Secretaria de Infraestrutura e Desenvolvimento Urbano ambas de Caucaia. Com base nesse material realizamos as tabelas e quadros deste trabalho.

A pesquisa de campo constou de visitas ao município, tendo sido percorridos os diversos distritos, em dias variados da semana, objetivando-se apreender aspectos da vida cotidiana, bem como compreender as diversas formas de mobilidade, que se materializam no espaço, dando sentido a metropolização. Foram entrevistados técnicos e gestores municipais, alguns dos quais nos acompanharam em visita de campo aos diversos distritos. Dentre estes contatos, destacamos as entrevistas com o secretário de desenvolvimento econômico e com o gerente da célula de infraestrutura e avaliação de obras, projetos e licenciamento da Secretaria de Infraestrutura e Desenvolvimento Urbano do Município. Além disso, foram realizadas conversas com a população nas diversas visitas de campo realizadas, o que se revelou de grande importância para a percepção dos processos em curso no município, e para uma visão de totalidade.

⁴ Através da obtenção de dados de ICMS por Setor de atividade econômica

⁵ Através do Relatório Anual de Informações Sociais (RAIS).

A terceira parte consistiu na reunião dos dados coletados e na análise dos mesmos. Em seguida, com base na leitura teórica, nos dados analisados e nas visitas de campo foi sendo redigida a dissertação. As visitas de campo foram sendo realizadas, sempre que preciso, durante a escrita. Nessa etapa foi realizada ainda a confecção cartográfica.

Nossa dissertação compõe-se de uma introdução, quatro capítulos, considerações finais e referências bibliográficas.

No primeiro capítulo, tratamos da gênese da questão metropolitana brasileira no âmbito da urbanização acelerada verificada no Brasil, contextualizando-a em momentos políticos que marcaram a vida do país. Discutimos as iniciativas locais que representaram os primeiros passos para a institucionalização das regiões metropolitanas, bem como os critérios de escolha das mesmas. Este capítulo foi fundamental para compreender a origem e as contradições desse processo e como este vem acontecendo em um contexto específico: a RMF.

No segundo capítulo, adentramos na problemática da institucionalização da Região Metropolitana de Fortaleza, enfocando dois períodos da trajetória metropolitana. O primeiro período, iniciado em 1973, é marcado pela institucionalização efetiva das primeiras regiões metropolitanas brasileiras por ato do governo federal, coincidindo, no Ceará, com o término do governo dos coronéis⁶. Este período estende-se até o ano de 1986, quando é eleito o Sr. Tasso Jereissati para governar o estado. O segundo período começa em 1986, com ascensão ao poder da equipe liderada pelo governador Tasso Jereissati estendendo-se aos dias atuais. Esse último período é caracterizado por transformações relevantes no processo de metropolização.

No capítulo três, enfocamos o acontecer concreto do processo de metropolização em Caucaia, apreendo-se a formação do município, o surgimento dos vários territórios e a urbanização. Analisamos o crescimento e distribuição da

⁶ O chamado governo dos coronéis foi caracterizado pelo domínio da política cearense por governadores ligados ao militarismo vigência no Brasil à época.

população no espaço metropolitano e tecemos comentários sobre a realidade socioeconômica mais geral de Caucaia.

No quarto capítulo, guiados pelos vetores analíticos previamente definidos a saber: o trabalho, a moradia, o lazer e o turismo, analisamos mais detidamente o processo de metropolização, tendo como foco o território de Caucaia. Buscamos assim, entender como esses vetores participam do ordenamento do território, dando conta das especificidades de cada porção territorial.

Finalmente, apresentamos as considerações finais e as referências bibliográficas.

Capítulo 01 - Regiões Metropolitanas Brasileiras: percurso de construções e definições institucionais

Neste capítulo, trataremos da questão metropolitana, enfatizando os momentos que vão da gênese das discussões sobre as necessidades originadas pelo processo de crescimento urbano acelerado, compreendendo, igualmente, a trajetória que levou ao estabelecimento e à institucionalização das Regiões Metropolitanas brasileiras, em um contexto de vigência do regime autoritário. Destacamos igualmente, as iniciativas que antecederam a elaboração da Constituição de 1988, e seus desdobramentos mais recentes. Discutiremos também, ações de governos locais que precederam o estabelecimento das primeiras regiões metropolitanas, ainda que estas sejam consideradas localizadas. Ademais, refletimos sobre questões relacionadas à institucionalização, os critérios de escolha, os problemas surgidos em cada período, as alternativas encontradas, as contradições que marcam a evolução da questão metropolitana, finalizando com breve abordagem da espacialidade do fenômeno metropolitano no Brasil, na contemporaneidade.

1.1. As Regiões Metropolitanas no contexto urbano brasileiro.

As regiões metropolitanas brasileiras foram criadas na década de 1970, em um contexto político, econômico e social de grande turbulência no país. É nessa década que a população urbana brasileira ultrapassa a população rural. Os dados mostram que a urbanização brasileira intensifica-se a partir da década de 1970, quando fortes migrações atingem as principais capitais brasileiras, não obstante a década de 1950 já se constituir um marco desse processo, dada a intensificação da

industrialização e aos grandes movimentos populacionais, principalmente da região Nordeste em direção à região Sudeste do país (Cf. tabela 01).

A urbanização brasileira se processou de forma rápida, tendo sido acompanhada por profundas mudanças, não apenas no que se refere ao perfil demográfico, mas, sobretudo, com relação aos aspectos econômicos e sociais. A industrialização foi, sem dúvida, o fator propulsor dessas mudanças, modificando as estruturas internas do país no que se refere à sua realidade espacial. Observamos grande heterogeneidade e diversidade como característica principal das aglomerações, que desenvolvem níveis diferenciados de urbanização, guardando pelo menos um aspecto em comum: os problemas decorrentes desse processo.

Quanto ao perfil demográfico, as mudanças foram espetaculares. A taxa de urbanização que atingira 36,2% em 1950, alcançou 81,2%¹, em 2000 (Cf. tabela 01). Esse crescimento se deu de forma concentrada, caracterizando-se, principalmente, pelo estabelecimento de elevados contingentes populacionais em um reduzido número de centros urbanos, lócus do desenvolvimento de diversas atividades econômicas, em períodos anteriores da história do país. A expressão maior desse intenso crescimento urbano concentrado é o fenômeno da metropolização, que ocorre mais precisamente a partir das principais capitais dos estados brasileiros.

TABELA 01

Brasil – Taxa de População Urbana e Rural (1950-2000) %

Situação	Período					
	1950	1960	1970	1980	1991	2000
Urbana	36,16	44,67	55,94	67,59	75,59	81,25
Rural	63,84	55,33	44,06	32,41	24,41	18,75
Total	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00

Fonte: IBGE – Censos Demográficos

¹ Não ignoramos a diversidade de realidades urbanas existentes nas várias regiões brasileiras, nem tampouco as polêmicas que perpassam as definições do que seja o urbano e o rural no Brasil contemporâneo, definições estas que norteiam e servem de base à realização dos recenseamentos de população. Todavia, adentrar nessas questões extrapola os objetivos do presente trabalho.

A problemática das cidades brasileiras torna-se uma realidade preocupante, considerando os elevados índices de crescimento urbano e as contradições inerentes à urbanização capitalista. Uma urbanização caracterizada, notadamente, pela segregação sócio-espacial², pela formação de grandes periferias muito pobres e pela ausência e/ou precariedade de serviços básicos materializando, no urbano, não somente a modernidade, mas a involução da qualidade de vida (SANTOS, 1993).

A origem de tudo isso está na submissão a um modelo de desenvolvimento econômico que privilegia o crescimento, sem, contudo, propiciar a inserção estável da maior parte da população na economia. Assim, um grande contingente de população que vivia no campo, ainda em condições de atraso e atrelado a atividades agrárias, não é absorvido pela industrialização. A concentração da terra contribui para agravar tal situação. Ademais, a modernização³ das atividades agrícolas, com a inserção de tecnologias modernas, vem constituindo o principal fator de expulsão de trabalhadores do campo em direção às cidades. Estes fatores alimentaram os intensos processos migratórios em direção às metrópoles, gerando um quadro de desigualdade persistente tanto em nível intra-urbano como interurbano.

Em torno das cidades localizadas no Sudeste do Brasil, onde se concentrou a produção industrial do país, formaram-se extensas manchas urbanas decorrentes do processo de industrialização nesta região, resultado do afluxo de populações oriundas das demais regiões brasileiras, especialmente nas décadas de 1950 a 1970 (SANTOS, 1994).

² Corrêa, apoiando-se em Castells, define segregação sócio-espacial, como um processo de organização espacial que tende a produzir áreas de “forte homogeneidade social interna e de fortes disparidades sociais” com relação às demais. As áreas segregadas apresentam estruturas sociais marcadas pela uniformidade da população quanto à renda, status ocupacional, instrução, etnia, fase do ciclo de vida e migração. Com efeito, para este autor, “a segregação parece constituir-se em uma projeção espacial do processo de estruturação de classes, de sua reprodução, e a produção de residências na sociedade capitalista” (CORREA, 2001, p. 131-132).

³ O dinamismo da construção do espaço brasileiro, por sua vez, se revela pela modernização da produção agrícola e industrial; pela expansão do comércio e dos serviços; pelas novas localizações da indústria; pelas migrações etc. Dessa forma a expansão do meio técnico-científico-informacional juntamente com a aceleração da urbanização e o crescimento numérico e territorial das cidades são, em termos espaciais, os impactos mais contundentes do processo de aceleração contemporânea e globalização do espaço. (ELIAS in AMORA, 1999, p. 45).

Ainda na década de 1970, aglomerações milionárias, tais como São Paulo e Rio de Janeiro, se destacavam no topo da rede urbana brasileira. Estas cidades já conformavam amplas áreas metropolitanas e detinham respectivamente 15,63% e 13,23% da população urbana. No mesmo período, outras metrópoles como Belo Horizonte, Curitiba, Fortaleza, Recife, Salvador e Belém⁴ concentravam juntas 16,7% da população urbana do país, numa demonstração de que o fenômeno da metropolização se ampliava, sem, todavia, romper o hiato que distingue esse conjunto de metrópoles (MOURA et al, 2004).

O processo de metropolização acontece nas principais capitais brasileiras, ainda que em níveis e formas diferentes, dependendo da situação histórica e do quadro político, econômico e social de cada uma. Em meio à forte urbanização destes espaços, tornou-se necessário pensar a problemática urbana e a gestão dessas grandes aglomerações, que envolviam municípios limítrofes territorialmente, com problemas comuns. Assim, o estabelecimento das regiões metropolitanas brasileiras, viria nortear as políticas de desenvolvimento e de gestão das grandes aglomerações dentro de um quadro de urbanização acelerada.

No processo de institucionalização das regiões metropolitanas brasileiras são identificados três grandes períodos, que correspondem a momentos distintos da história política, econômica e social brasileira. O primeiro designado de gênese, corresponde à institucionalização, tendo sido marcado por iniciativas importantes que antecederam a Constituição de 1967. Neste período, foi ressaltada a importância, por um lado, da grande mobilização realizada pelo Instituto dos Arquitetos do Brasil (IAB), que culminou com a realização do Seminário “Habitação e Reforma Urbana”, promovido em 1963, (AZEVEDO E MARES GUIA, 2000) e, por outro, as diferentes iniciativas de governos locais para fazer face aos problemas das grandes aglomerações de seus respectivos estados. Problemas estes, cujo tratamento, não poderia se dar em nível municipal.

⁴ Salvador, primeira capital da Colônia, foi fundada em 1549, tendo sido capital do Brasil até 1763; Rio de Janeiro fundada em 1565 e foi capital entre os anos de 1764 e 1960. Já São Paulo foi fundada em 1555, Belo Horizonte em 1897, Recife em 1548, Curitiba em 1693 e, Fortaleza em 1726. A população oficial destas capitais, segundo o Censo de 2000, era de respectivamente 2.443.107, 5.857.904, 10.434.252, 2.238.526, 1.422.905, 1.587.315, 2.141.402.

O segundo período começa na década de 1970, mais especificamente em 1973, quando foram criadas as nove primeiras regiões metropolitanas, sob o governo militar, instaurado em 1964. Este período se estende até a década de 1980, quando o regime militar entra em crise, iniciando-se a redemocratização. O segundo período constitui marco decisivo no processo de institucionalização, estando nele gravada a expressão do centralismo do governo autoritário, que comandava o país à época. A “oficialização” das primeiras regiões metropolitanas representou, concretamente, a tomada de posição do governo que chamou para si, a responsabilidade de criar e determinar formas de gestão e de financiamento das infra-estruturas, de intervir nestas áreas, que despontavam como importantes territórios de industrialização e de desenvolvimento, mas também como *lócus* onde se concentraram grandes contingentes de trabalhadores e onde surgiram os chamados “bolsões de pobreza” e onde emergiram importantes movimentos contestatórios.

A promulgação da Constituição de 1988⁵ marca o início do terceiro período, caracterizado por discussões e reivindicações de formas democráticas de gestão, de descentralização das políticas públicas, por formas de participação social na gestão da coisa pública, num cenário de agravamento da crise econômica e social, de reforma do Estado e de ajuste estrutural⁶, com claros efeitos nas grandes cidades e em seu entorno.

⁵ Destacamos ainda, como momentos importantes do processo de redemocratização, a eleição do primeiro presidente civil ainda em um colégio eleitoral, no ano de 1984, eleições diretas para os prefeitos das capitais, em 1985 e para governador, em 1986. Em Fortaleza, é eleita Maria Luiza Fontenele, pelo Partido dos Trabalhadores, iniciando um ciclo de mudanças na gestão municipal.

⁶ Designa-se ajuste estrutural, o conjunto de medidas de cunho neoliberal adotado com vistas à inserção do país na economia mundializada. O caráter “estrutural” destas medidas refere-se à profundidade e ao alcance das mesmas que atingem e provocam profundas mudanças nas mais diversas instituições do país, além de promover reformas nas legislações, objetivando facilitar a entrada de capitais e de empresas estrangeiras e transnacionais no país (ARRUDA, 1999).

1.2. Iniciativas locais de definição de instrumentos de gestão metropolitana face à problemática da urbanização acelerada

No Brasil, a discussão sobre as regiões metropolitanas remonta à década de 1960, ou seja, dez anos antes da criação das primeiras regiões pelo governo federal. Nas décadas de 1960 a 1970, os debates sobre os temas relacionados à urbanização brasileira estiveram no centro da agenda de algumas instituições estaduais e visavam enfrentar os dilemas de uma sociedade e de um país que havia se urbanizado muito rapidamente. Destacava-se o tema da metropolização, pensado tanto na sua vertente social, como econômica e de gestão (SOUZA, 2003).

Nesse momento, algumas capitais como São Paulo, Rio de Janeiro, Belo Horizonte, Salvador, Porto Alegre, Fortaleza e Belém, que apresentavam nível considerável de urbanização, buscavam se organizar para resolver problemas gerados por este fenômeno. Algumas dessas experiências merecem destaque.

Em São Paulo, onde o crescimento se deu de forma mais intensa, o Governo do Estado instituiu, em 29 de março de 1967, o Grupo Executivo da Grande São Paulo (GEGRAM). Coube a este grupo, juntamente com os órgãos setoriais de âmbito metropolitano, encarregados do funcionamento de alguns serviços como o abastecimento de água e a distribuição de alimentos, estudar o tema da metropolização. Neste mesmo ano, o Governo Federal criou o Grupo de Estudos da Área Metropolitana do Rio de Janeiro (GERMET). Nesse caso, a iniciativa coube ao Governo Federal, porque a área metropolitana da cidade do Rio de Janeiro abrangia, naquela época, os territórios de dois Estados (Rio de Janeiro e Guanabara). Deste modo, a iniciativa não podia partir de um dos estados em questão. (AZEVEDO e MARES GUIA, 2000).

Em Belo Horizonte, o problema da metropolização já havia sido explicitado no estudo realizado pela Sociedade de Análises Gráficas e Mecanográficas Aplicadas aos Complexos Sociais (SAGMACS), no final dos anos 1950. Posteriormente, em 1967, foi elaborado, pelo governo do Estado, um plano preliminar da Região Metropolitana de Belo Horizonte (RMBH). Já na Bahia, o

governo estadual criou a Companhia de Desenvolvimento do Recôncavo (CONDER), sediada em Salvador, que teve a atribuição de atuar na área metropolitana. (AZEVEDO e MARES GUIA, 2000).

Em Porto Alegre, em 1967, os municípios da área metropolitana instituíram o Grupo Executivo da Região Metropolitana (GERM), órgão técnico montado pelo Conselho Metropolitano de Municípios. A ação deste conselho possibilitou elaborar o Plano Diretor de Desenvolvimento Metropolitano da RMPA.

No caso de Belém, na mesma década, a prefeitura, em convênio com o Serviço Federal de Habitação e Urbanismo (SERFHAU), criou uma sociedade de economia mista a fim de atuar tecnicamente no sistema de planejamento metropolitano da região.

Essas experiências administrativas, algumas anteriores à Constituição de 1967, apontavam para a existência de uma multiplicidade de formas de organizações administrativas metropolitanas, originadas, em sua maioria, de iniciativas dos próprios governos estaduais. Além disso, buscavam responder às questões relacionadas ao acelerado processo de desenvolvimento urbano que se processava no Brasil, levando em conta as particularidades de cada cidade e sua dinâmica metropolitana (GUIMARÃES, 2003). Essas entidades, de caráter mais administrativo, responsabilizaram-se pela elaboração de estudos acerca dos problemas que se avolumavam nestes territórios urbanos (insuficiência de infraestrutura, precariedade dos equipamentos e dos serviços públicos, concentração de pobreza, etc.).

Em seus estudos sobre as metrópoles brasileiras, Ribeiro (2000) considera que *“essas iniciativas, sem dúvida, contribuíram para a inclusão da questão metropolitana na Constituição de 1967 e para a sua manutenção na emenda constitucional de 1969”* (RIBEIRO, 2000, p. 532). A maior parte dos grupos e conselhos de planejamento responsáveis pelo tratamento das questões metropolitanas foi constituída sob a égide de legislações já existentes, anteriores à Constituição de 1967 e à edição da Lei Complementar n.14, de 1973. Os debates sobre as questões urbanas, que antecederam esta Constituição e a edição da lei

Complementar n°. 14 de 1973 apontavam para a existência de problemas comuns, mas também de especificidades das cidades que formavam as áreas metropolitanas, que punham em evidência, a necessidade de se pensar o tema “região metropolitana” de forma mais sistemática.

As grandes metrópoles tinham em comum, crescimento acelerado e sérios problemas habitacionais e ambientais, ao mesmo tempo em que apresentavam níveis de desenvolvimento industrial diferenciado. Em algumas, o setor secundário já se encontrava consolidado. Em outras, as indústrias estavam ainda em processo de implantação. Assim, enquanto São Paulo já estava consolidada como grande metrópole nacional, Rio de Janeiro como metrópole de expressão nacional, outras constituíam centros metropolitanos regionais, a exemplo de Recife, Belo Horizonte, Salvador e Porto Alegre e, os demais, centros macro-regionais como Fortaleza. (IBGE, Dept° de Geografia, 1972).

A partir das experiências e questionamentos dos conselhos e grupos supracitados, houve um progressivo reconhecimento por parte das administrações públicas locais, da importância da ação dos Governos estaduais na gestão das áreas metropolitanas. Estes passaram, então, a estabelecer modalidades específicas de administrações metropolitanas setoriais de acordo com suas peculiaridades regionais, as demandas locais, como também em função do capital organizacional de que dispunham.

Estas tendências observadas na ação das administrações públicas estaduais caminhavam *pari passu* com a dinâmica da sociedade civil e respondiam às questões que emergiam de seus segmentos mais representativos. O Seminário “Habitação e Reforma Urbana”, promovido em 1963, pelo Instituto dos Arquitetos do Brasil (IAB) constitui um dos principais eventos que marcaram o despertar para a problemática urbana e, em particular, para a questão metropolitana (GUIMARÃES, 2003; RIBEIRO, 2000).

As principais questões debatidas no seminário referiam-se ao tema da urbanização, que se processava concomitante ao gigantesco desenvolvimento industrial, partir da década de 1950, especialmente, no Sudeste brasileiro. Parecia

necessário o disciplinamento espacial das áreas mais atingidas por este fenômeno, uma vez que nelas já se avolumavam grandes problemas decorrentes, principalmente, das situações de pobreza e da precariedade das moradias nestas grandes cidades. No documento final do Seminário “Habitação e Reforma Urbana” constam propostas de mudanças na legislação, visando possibilitar a criação de órgãos de planejamento. Estes órgãos deveriam viabilizar a constituição de consórcios de municípios circunvizinhos localizados nas áreas de grande concentração urbana, visando a solução de problemas comuns ali existentes (ARAÚJO FILHO e MARES GUIA, 2000). Esse evento, de grandes repercussões, (GUIMARÃES, 2003 e RIBEIRO, 2000) obteve como resultado imediato, a introdução de uma emenda proposta pelo Senador Eurico Resende, substanciada no parágrafo 10, art. 157 da Constituição de 1967, que conferia à União, mediante lei complementar, poderes para instituir Regiões Metropolitanas no país. Entretanto, somente em 1973 o Governo federal utilizou-se deste poder conferido pela Carta Magna.

A partir de então, o Ministério do Planejamento passa a contar com uma nova estrutura, o Escritório de Pesquisa Econômica Aplicada (EPEA)⁷, que hoje forma a Fundação Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA), para assumir a elaboração dos estudos urbanos. Assim, “... *começava-se a pensar o urbano em termos de sua inserção mais ampla, frente aos planos regionalizados de desenvolvimento econômico*”. (GUIMARÃES, 2003, p. 16).

Após a edição da Constituição de 1967, os Ministérios da Justiça, Planejamento e Interior, preocupados mais intensamente com a questão urbana brasileira, passaram a promover alguns estudos visando delimitar as futuras Regiões Metropolitanas e definir modos de organização administrativa. Agiram, então, na perspectiva de definir critérios para a implantação das administrações

⁷ Quando de sua criação, em 1964 com o nome de Escritório de Pesquisa Econômica Aplicada (EPEA), este escritório esteve vinculado ao Conselho Consultivo de Planejamento, órgão de assessoramento superior do governo federal. Em 1967, tornou-se órgão vinculado ao Ministério de Planejamento e Coordenação Geral. Teve forte influência na formulação da política econômica brasileira e participou ativamente da elaboração de programas básicos para a política macroeconômica, como o Plano de Ação Econômica do Governo (PAEG), 1964-67. Em 1967, por meio do Decreto-Lei nº 60.457, o então **IPEA** tornou-se fundação, com o nome de Fundação Instituto de Pesquisa Econômica Social Aplicada (**IPEA**). E por fim, a partir de 17 de maio de 1990, por meio do Decreto 99.260, a entidade passou a denominar-se Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada, com a atribuição de elaborar estudos, análises e pesquisas nas áreas econômica e social brasileira. (Disponível em www.ipea.gov.br, acesso em 15/03/2006).

metropolitanas. Dentre os estudos preliminares, destacam-se aqueles realizados pelo IBGE que estabeleceram critérios básicos para a definição das áreas metropolitanas, tais como: a quantidade da população aglomerada; a extensão da área urbanizada sobre o território de mais de um município; a integração econômica e social do conjunto e a complexidade das funções desempenhadas ⁸.

Nesta época, o Brasil vivia o momento do “desenvolvimentismo”⁹. A industrialização era o principal foco de atenções e investimentos públicos e privados. A dinâmica industrial brasileira e as políticas públicas se concentravam no Sudeste, representada, sobretudo, pelos estados de São Paulo e Rio de Janeiro. Outras regiões, a exemplo do Nordeste, começavam a se organizar industrialmente, notadamente, a partir dos incentivos gerados pela Superintendência de Desenvolvimento do Nordeste (SUDENE), órgão criado em 1959, com o objetivo de “desenvolver” industrialmente esta região. A configuração espacial do crescimento metropolitano, assim, se deu ligada à dinâmica das cidades e sua forma de participação no processo de industrialização. Esta configuração apresenta diversas modalidades e ritmos de incorporação de fatores produtivos, mas sem dúvida, foi o principal elemento que desencadeou o fenômeno metropolitano (BARAT, 1979).

Os estudos para delimitar as futuras regiões metropolitanas, a partir dos critérios de escolha definidos logo após a inclusão da questão metropolitana na Constituição de 1967, giravam em torno da industrialização vigente no país e dos fatores que a acompanhavam como os fluxos, a densidade de população aglomerada, a funcionalidade cotidiana e a integração entre os municípios de uma mesma aglomeração, em função dos serviços de natureza comum. Além disso, o setor de serviços também despontava, a partir da necessidade de força de trabalho

⁸ Para maiores esclarecimentos consultar: Áreas de pesquisa para delimitação de áreas metropolitanas. Revista Brasileira de Geografia. Ano 31. Fundação IBGE, nº 04. Outubro/Dezembro de 1969.

⁹ Fonseca destaca, que “o termo ‘desenvolvimentismo’ remete de imediato às teorias cepalinas e, como fenômeno histórico, em geral, é associado no Brasil aos governos a partir da década de 1950, como de Vargas e JK”. No entanto, apesar do “rompimento político havido em 1964”, ao chegar ao poder, os militares, continuaram implementando “políticas desenvolvimentistas”. Este autor, alerta ainda que diante da ausência “definição mais precisa, ”o desenvolvimentismo é muitas vezes confundido com outros fenômenos associados a ele em experiências históricas mais típicas: defesa da industrialização e do intervencionismo, que vai desde políticas econômicas expansionistas, pró-crescimento, até o planejamento e a criação de empresas e bancos de fomento estatais, geralmente emoldurados por uma retórica com apelos ideológicos nacionalistas” (FONSECA, 2004).

não industrial ligada às atividades burocráticas. Todavia, as regiões não apresentavam o mesmo ritmo de industrialização e desenvolvimento, tendo sido tratadas de forma geral, sem levar em conta suas especificidades.

Os critérios de escolha de áreas destinadas à formação das regiões metropolitanas mostraram-se assim, genéricos ao priorizarem elementos de racionalização econômica e funcional do espaço como variáveis básicas, sem buscar responder às especificidades da organização sócio-econômica e/ou às peculiaridades das regiões metropolitanas que pretendiam delimitar (ROLNIK e SOMEKH, 2004). De acordo com ROLNIK e SOMEKH (2004): “... *estava-se elegendo a cidade como problemática que deveria ser racionalizada e padronizada para fins de sua apropriação seletiva*”. (ROLNIK e SOMEKH, 2004, p. 115).

Nesta época, mais do que na atualidade, os estudos para delimitar as áreas metropolitanas foram alvo de interesses de administrações superiores. Estas, ao definirem prioridades e funções para certos espaços, estabeleceram os critérios que, em alguns casos, não se adequaram à realidade das regiões em questão. Com esse poder detido pelas administrações superiores, segmentos da sociedade com menor poder de decisão como sindicatos, conselhos de classes, associações de moradores de bairros, não tiveram participação alguma na determinação dos critérios que iriam estabelecer as futuras Regiões Metropolitanas. Estas representações não tinham poder de decisão sobre a cidade e ficaram, de certo modo, à margem do processo oficial de produção do espaço, muito mais que hoje. A ação mais contundente do Estado deu-se em 1973, com a criação efetiva das primeiras Regiões Metropolitanas brasileiras.

Com efeito, a definição das Regiões Metropolitanas consistiu em um longo processo, em que idéias foram sendo amadurecidas, ao mesmo tempo em que organizações sociais, governos locais se confrontavam com uma problemática urbana cada vez mais complexa, cuja resolução não poderia se restringir aos limites municipais. Como podemos observar, as primeiras iniciativas oficiais originaram-se, na maioria dos casos, em nível local, tendo acontecido sob o regime ditatorial. A tomada de posição mais clara e contundente do Estado Federal acontece somente

no início dos anos 1970, a partir de formas particulares de apropriação pelo ente federal, de proposições, que emergiram das experiências locais.

1.3. A criação das Regiões Metropolitanas brasileiras: anseios de gestão ou tentativa de controle?

A questão metropolitana aparece oficialmente pela primeira vez através de emenda à Constituição brasileira em 1967¹⁰, mantida na emenda constitucional nº 1 de 1969. Conforme o artigo 164 da referida constituição, expresso na emenda constitucional de 1969:

A união, mediante lei complementar, poderá, para realizações de serviços comuns, estabelecer Regiões Metropolitanas constituídas por municípios que, independentemente de sua vinculação administrativa, façam parte de uma mesma comunidade sócio-econômica. (Art. 164, Constituição de 1967).

A discussão que precedeu a Constituição de 1967 resulta na elaboração de um anteprojeto de lei complementar, que definia o estatuto legal das regiões a serem criadas. Esse anteprojeto previa a promulgação de uma Lei Complementar para cada Região Metropolitana. Ainda segundo este anteprojeto, tanto a União quanto os Estados poderiam estabelecer Regiões Metropolitanas. Contudo, o artigo 157, parágrafo 10 da Constituição Federal de 1967 atribui à União a competência exclusiva de criar as Regiões Metropolitanas. A União trataria, assim, de regulamentar a proposta mediante Lei Complementar, derrubando a proposta principal do anteprojeto.

Segundo Guimarães (2003), o texto do anteprojeto pouco esclarece sobre as normas administrativas e jurídicas ou sobre as fontes de recursos para cada região. A noção de região metropolitana destacava-se como a parte essencial deste texto, estando assim definida como o conjunto de municípios limítrofes,

¹⁰ Conforme destaca Guimarães, “no ano anterior algumas sugestões constitucionais já haviam surgido e tiveram lugar a partir das idéias originadas de uma comissão instituída pelo então presidente da república em exercício, General Castelo Branco”. (GUIMARÃES, 2003).

independentemente de sua vinculação administrativa, mas que compõem uma mesma comunidade sócio-econômica.(GUIMARÃES, 2003).

Em 1973, com a edição da Lei Complementar nº 14, foram criadas oito regiões metropolitanas¹¹. Em 1974, a Região Metropolitana do Rio de Janeiro foi incorporada a este conjunto¹². Nas décadas seguintes, outras cidades passaram a fazer parte desse grupo, à medida que as capitais ou principais cidades dos estados atingiram grande nível de complexidade, constituindo aglomerações urbanas relevantes.

Com efeito, a intensificação dos fluxos migratórios e o processo de urbanização, notadamente a partir da década de 1950, contribuíram para consolidar em torno das principais capitais brasileiras regiões urbanas que passaram a se comportar como uma única cidade (AZEVEDO e MARES GUIA, 2000).

Neste segundo período, marcado pela institucionalização das primeiras Regiões Metropolitanas, o Brasil vivia sob o domínio de um governo autoritário, ou seja, o domínio militar, iniciado em 1964 caracterizado pela “modernização conservadora”, promovida pelo Estado. As políticas públicas estavam, então, calcadas no controle das massas e na repressão, práticas adotadas nos diversos estados da federação (PARENTE, 2004). Um dos traços característicos da dinâmica territorial brasileira, neste momento foi, sem dúvida, o intenso processo de crescimento das grandes cidades, alimentado por fortes migrações verificadas já nas décadas anteriores.

Na economia, a indústria e os serviços se diversificam e se modernizam com a implantação de indústrias de base como siderurgias, refinarias e indústrias de bens duráveis como as automobilísticas. Ocorrem, então, mudanças estruturais que

¹¹ Belém, Fortaleza, Recife, Salvador, Belo Horizonte, São Paulo, Curitiba e Porto Alegre. Mais tarde Rio de Janeiro pela lei 20/74 Existiam grandes regiões urbanas com tamanho significativo como Brasília, Campinas e Santos, mas que não foram incluídas nesta primeira listagem.

¹² A Região Metropolitana do Rio de Janeiro só foi criada no ano seguinte pela Lei Complementar 20, de 01/07/74, devido ao problema de fusão entre os Estados do Rio de Janeiro e da Guanabara que só passaram a constituir um único Estado, sob a denominação de Estado do Rio de Janeiro, em 15 de março de 1975.

resultam na industrialização do Brasil. Essa modernização sustentou-se em endividamento externo e na abertura ao capital estrangeiro, engendrando elevada concentração de renda, bem como desigualdades regionais e graves problemas sociais. Esse processo de industrialização e modernização teve importantes repercussões, principalmente, nos centros urbanos, por serem mais atrativos ao capital e à concentração de poder. Por um lado, a industrialização contribuiu para acelerar o processo de urbanização e por outro, evidenciou a precariedade e a insuficiência de infra-estruturas urbanas para acolher as populações atraídas por esse processo.

O intenso processo de urbanização e crescimento verificado nas principais cidades brasileiras na década de 1970 foi fator determinante para ações de controle por parte do governo militar. Em verdade, as grandes aglomerações, além de concentrarem população, destacavam-se também como *locus* do poder político, econômico e de organizações sociais, despertando maior atenção. É nesse contexto de intensa e rápida urbanização e conseqüente agravamento dos problemas urbanos que as políticas públicas ganham destaque no país, haja vista, os sérios problemas que se avolumavam em torno das principais capitais.

A escolha das nove áreas metropolitanas obedeceu a critérios de hierarquia urbana contemplando as maiores cidades do Brasil, mesmo aquelas, a exemplo de Fortaleza, que não apresentavam características reais de áreas metropolitanas. Cidades como Santos, Goiânia e Campinas¹³, que poderiam perfeitamente ter sido enquadradas nesta listagem por apresentarem critérios mais evidentes de áreas metropolitanas, não foram contempladas em um primeiro momento. Com isso, a edição da legislação relativa à instituição das Regiões Metropolitanas, em 1973, evidencia, sob a ótica do regime autoritário, as questões que estavam postas desde o início da década de 1960 e estabelece, de forma compulsória, as áreas para tais regiões. Além disso, frustra uma série de iniciativas

¹³ De acordo com o censo demográfico de 1970 estas cidades apresentam, respectivamente, uma população total de 345.630 hab., 380.773 hab., e 375.864 hab. Já no Censo de 1980, Campinas e Goiânia apresentam um crescimento demográfico bastante expressivo atingindo, respectivamente, 664.566 e 717.519 habitantes. Santos, neste mesmo ano, apresenta uma população total de 416.677 habitantes.

locais de instrumentos de gestão que estavam sendo desenvolvidas. Segundo Ribeiro (2000):

O surgimento do sistema legal que deu origem às Regiões Metropolitanas no Brasil, veio abortar uma série de iniciativas administrativas que começavam a germinar nas principais metrópoles brasileiras (RIBEIRO, 2000, p. 532).

A institucionalização da gestão metropolitana no regime militar teve assim, como efeito não desejado, a inibição de iniciativas locais capitaneadas por governos e representantes de organizações sociais que buscavam tratar a gestão, nos recortes territoriais sobre os quais visavam intervir. Estas iniciativas locais tinham como referência organizacional a dinâmica político-institucional e as especificidades territoriais de suas respectivas áreas de atuação.

A partir desse momento, o perfil centralizador da legislação pareceu evidente, uma vez que dentre outros fatores, privava os municípios da liberdade de optar por integrar ou não uma determinada região. O Estado federal utilizava-se de todo seu poder, submetendo os demais entes da federação à sua decisão. (RIBEIRO, 2000). Ao determinar os municípios que deveriam integrar cada uma das regiões metropolitanas, a Lei Complementar nº 14 de 1973 materializava o caráter de participação compulsória estabelecido pelo artigo 157 da Constituição Federal de 1967. Ademais, a Lei Complementar nº 27, de 03 de novembro de 1975¹⁴, definiu serviços considerados comuns aos diversos municípios e criou um Conselho Deliberativo e um Conselho Consultivo, além de fóruns decisórios para os problemas metropolitanos de cada região. Determinou ainda a forma e o conteúdo dessas instâncias, além das competências das entidades de gestão das áreas metropolitanas. (GUIMARÃES, 2003). Esse modelo refletia bem a política em vigência, que estabelecia padrões generalizáveis para todas as regiões metropolitanas, negligenciando as particularidades de cada uma tanto em nível econômico quanto social.

¹⁴ Lei Complementar nº 27 de 3 de novembro de 1975 altera a redação do art. 2º da Lei Complementar nº 14 de 08 de junho de 1973 que estabelece Regiões Metropolitanas.

Como parte da política nacional de desenvolvimento urbano, relacionada à expansão industrial da década de 1970, as metrópoles passam a desempenhar papel de destaque nesse processo. São Paulo e Rio de Janeiro adequaram-se bem a esta conjuntura por apresentarem, então, um elevado número de indústrias em seu espaço metropolitano, enquanto as demais metrópoles apenas começavam a se desenvolver industrialmente.

As concepções autoritárias de governo nortearam a criação de instituições de planejamento, tendo por base os planos integrados em diversas esferas de governo articulados horizontalmente, abrangendo os diferentes estados onde foram constituídas as Regiões Metropolitanas. Além disso, foram estabelecidos planos nacionais, microrregionais e planos de caráter mais social, integrando cidades de um mesmo espaço geo-econômico em circuitos articulados de planejamento territorial. Dessa forma, tentou-se trabalhar com planos de caráter mais amplo, mas também com planos baseados em ações locais. As áreas metropolitanas foram incorporadas como unidades espaciais passíveis de serem tratadas pelos vários tipos de planos supracitados (GUIMARÃES, 2003).

Essa situação teve inúmeras repercussões. Se por um lado cresciam as preocupações no âmbito do urbano com questões relacionadas aos problemas das cidades, por outro, os planos desenvolvidos para as mesmas não respondiam à complexa problemática urbana brasileira. Diversos autores destacam ainda que a reduzida autonomia dos municípios integrantes das regiões metropolitanas, um dos princípios-chave da formação do Estado brasileiro, constituía fator de atraso. Ribeiro (2000) reconhece, contudo, que, com a Lei complementar 14/73:

(...) duas questões básicas importantes foram contempladas: por um lado, é esclarecido o conceito de interesse metropolitano, em que se confirma no nível nacional a necessidade de enfrentamento conjunto de problemas na prestação de serviços. Por outro, ganha espaço a preocupação com o ordenamento do uso e da ocupação do solo. (RIBEIRO, 2000, p. 533).

No entanto, de acordo com este autor, a Lei Complementar que estabeleceu as primeiras Regiões Metropolitanas brasileiras deixou ainda a desejar em relação a alguns fatores de importância fundamental. Um primeiro problema diz

respeito à atribuição de encargos aos Estados sem, no entanto, dotá-los de recursos suficientes e de competência técnica para uma ação metropolitana. Um segundo problema, analisado por Ribeiro, consiste na uniformidade de tratamento conferida às distintas regiões, ignorando a diversidade, as características e problemas de cada uma destas regiões, numa clara homogeneização das realidades regionais e locais, pela nova lei (RIBEIRO, 2000).

A forma como Estado tratou cada região, além de demonstrar que o problema metropolitano não foi efetivamente apreendido do ponto de vista político, técnico e administrativo, resultou em soluções genéricas, imprecisas, insuficientes para a consecução dos objetivos pretendidos com o estabelecimento das regiões metropolitanas. A desatenção dada pelo governo militar às iniciativas locais que se organizavam em torno dos problemas urbanos em suas respectivas áreas e a exclusividade da União em estabelecer as regiões metropolitanas nesse período, evidenciou o caráter antidemocrático e ostensivo no trato das questões urbanas e sociais. As questões políticas se sobrepuseram às problemáticas locais e metropolitanas, refletindo o caráter autoritário do regime militar, limitando as possibilidades de ação reivindicadas pelos atores sociais, desde a emergência da discussão da questão metropolitana (GUIMARÃES, 2003).

Finalmente, muito mais do que uma resposta aos anseios de gestão metropolitana e às agudas questões sociais e urbanas das grandes aglomerações brasileiras, as iniciativas do Estado revelaram-se importantes meios de controle e de concentração do poder na esfera federal, entervando o processo de desenvolvimento pretendido e dificultando a gestão cotidiana destes territórios.

1.4. A década de 1980: redemocratização do país e mudanças no tratamento da questão metropolitana.

No final da década de 1970, em um contexto de agravamento da crise econômica e de degradação da conjuntura internacional, o regime militar começou a dar sinais de enfraquecimento, enquanto a sociedade civil se reorganizava.

Na década de 1980, o governo militar entra em crise, em meio a significativas mobilizações sociais que ganhavam espaço em todo o país. As manifestações reivindicatórias¹⁵ punham em evidência o caráter excludente da urbanização brasileira. Neste momento, o Movimento Nacional de Luta pela Reforma Urbana (MNRU)¹⁶ desempenha importante papel de articulador e de animador dos debates em torno da problemática urbana e da metropolização, agindo no sentido de mobilizar atores sociais que na ditadura militar não possuíam poder de decisão, embora tentassem se articular, com destaque para os movimentos de bairro, os sindicatos, as federações, as comunidades eclesiais de base, dentre outros.

A luta pela redemocratização do país resultou, em grande medida, na rearticulação dos movimentos sociais e sindicais, em grandes manifestações e greves, que marcaram a cena urbana, na emergência de inúmeros movimentos no campo e nas cidades, configurando uma verdadeira pluralização dos movimentos populares. Em 1980, surge o Partido dos Trabalhadores (PT), reunindo militantes envolvidos em várias frentes de luta, dentre as quais as lutas sindicais e as mobilizações por eleições diretas para presidente da república. À época, os movimentos sociais e sindicais reivindicavam a redemocratização do país, maior participação política na gestão da coisa pública, a implementação de política sociais e econômicas que viessem fazer face às graves desigualdades sociais. No Brasil inicia-se, então, um momento político singular que culmina com a promulgação de uma nova Constituição, em 1988.

¹⁵ No decorrer da década de 1980, a questão urbana constitui-se problema nacional, tendo sido objeto de debate e de luta dos movimentos populares, que se articularam numa teia de entidades por todo o país. Nesse contexto, situavam-se sindicatos de mutuários do BNH, movimentos de inquilinos, de pessoas residentes em loteamentos clandestinos e irregulares, moradores de cortiços, favelados, mutirantes, dentre outros. Embora constituindo um campo heterogêneo de movimentos reivindicatórios, cuja bandeira principal de luta era a denúncia dos graves problemas da moradia. As lutas pelo acesso à moradia e por condições dignas de vida na cidade são pontos marcantes desse processo.

¹⁶ Laverdi destaca que “a década de 1980 é reconhecida como um período rico para a politização da sociedade brasileira”. Nela se buscou a luta pela redemocratização do país que, sem dúvida, passou pela rearticulação do movimento sindical, com as greves do ABC, pela pluralização dos movimentos populares, pelo surgimento do Partido dos Trabalhadores, em 1980, pela luta por eleições diretas, em 1984, e pelo processo de discussão e elaboração da Constituição em 1985 e 1987, promulgada em 1988. “No âmbito das lutas por melhores condições de vida, a participação popular, os movimentos, as diversas organizações sociais, as ONG’s e outras entidades ligadas aos direitos humanos concebem uma maneira de lidar com a questão urbana, articulando-se em um grande movimento em nível nacional: O Movimento Nacional pela Reforma Urbana (MNRU)”. Este movimento apresentou-se como um dos mais importantes e dinâmicos do final da década de 1980 e início da década de 1990. Um dos campos no qual se desenvolveram essas lutas foi a disputa por melhorias das condições de vida urbana o que vai culminar numa maior atenção a estes espaços na Constituição Federal de 1988.(LAVERDI, 2005).

A economia, área de inúmeras mudanças ainda no regime militar, entra numa profunda recessão atingindo os mais diversos setores a ela vinculados direta ou indiretamente. A dívida externa, uma das maiores já registradas na nossa história até então¹⁷ é alimentada pelas ações modernizadoras que visavam garantir o processo de acumulação em curso. Esta recessão e suas conseqüências atingiram não apenas os grandes centros urbanos, mas estenderam-se também às cidades menores e às zonas rurais que já acumulavam historicamente grandes déficits de infraestrutura e que concentravam os chamados “bolsões de pobreza”.

Com a redemocratização, resultado de intenso processo de lutas sociais, inicia-se novo período na história política brasileira¹⁸, marcado pelo fortalecimento dos atores sociais, em especial, dos governos locais e das organizações reivindicativas urbanas, cujos interesses não haviam sido contemplados anteriormente nas agendas das entidades metropolitanas (AZEVEDO e MARES GUIA, 2002). Esse processo de luta pela democracia acontece em meio à grave crise econômica que tornara insustentável a permanência dos militares no poder. O tema metropolitano volta à agenda governamental com alterações na legislação. Torna-se também assunto de interesse dos diversos segmentos da sociedade tais como gestores locais, atores econômicos e estudiosos que procuram compreender as especificidades da problemática metropolitana, para identificar soluções mais satisfatórias (AZEVEDO e MARES GUIA, 2002).

Permeado por contradições¹⁹ de diversas ordens, este processo de redemocratização é destaque na vida política brasileira nos anos 1980 e 1990, tendo

¹⁷ De acordo com Arruda, “durante a ditadura militar, a dívida externa brasileira alcançou proporções impagáveis. O regime militar conseguiu multiplicar a dívida externa por 42, em 21 anos. De 2,5 bilhões em 1964, ela passou para 105 bilhões de dólares em 1985. Na década de 1980, o Brasil e os demais países da América Latina além de outros continentes empobrecidos, entram numa profunda crise, pois é nessa época que a dívida, que já era impagável, tornou-se financeiramente impagável”. Ainda de acordo com o autor, todo esse processo foi “fruto do projeto de ação capitalista modernizadora do país sem, contudo, haver uma melhoria de vida da maioria da população”. (ARRUDA, 1999).

¹⁸ Arruda quando se refere à democracia, afirma que a mesma “acontece verdadeiramente quando o poder de tomar decisões é compartilhado com todos os envolvidos”. No caso de um país, com todas os cidadãos e cidadãs. Todavia, o autor alerta que “mesmo nos momentos em que todos têm que dar sua opinião, por exemplo, durante as eleições, são muitos os instrumentos usados para influir nas decisões dos eleitores”. (ARRUDA, 1999).

¹⁹ De acordo com Alba Carvalho, “nos tempos atuais, vivenciamos no Brasil da Democracia de eleitores, uma perversa simbiose: o clientelismo, o favoritismo, o corporativismo, os preconceitos e as discriminações, as manutenções de privilégios, as práticas autoritárias, misturam-se, articulam-se com o individualismo, o consumismo, o imediatismo e a dominância do dinheiro”. Carvalho ressalta ainda que este processo demonstra

como palco principal, as grandes metrópoles. Os centros urbanos de destaque constituem, doravante, alvo de maior atenção por concentrarem complexos e expressivos problemas, agravados pela situação de crise econômica e pelos problemas sociais dela decorrentes.

Em 1988, uma nova Carta Magna é promulgada. Pela primeira vez são inseridos na Constituição brasileira capítulos relativos à ordem urbana que orientam, dentre outros, o delineamento do Estatuto da Cidade. Um novo tratamento é dado às questões urbanas que haviam se avolumado nas décadas anteriores. O crescimento urbano no país atingira um estágio crítico, trazendo em seu bojo uma gama de situações problemáticas, com a deterioração das condições de vida de vastos segmentos da população que vivia em zonas precárias e em favelas, revelando na cidade, a triste face da exclusão social. O processo de pauperização do trabalhador agrava-se nas décadas de 1990 e 2000 que se caracterizam pela crescente presença dos ditos “sobrantes²⁰”.

Segundo a Constituição Federal de 1988, as Regiões Metropolitanas podem ser estabelecidas também por leis complementares estaduais ou ainda por vontade manifesta de um conjunto de municípios, desde que tal prerrogativa conste em suas constituições. Doravante, os Estados, mediante lei complementar, podem instituir regiões metropolitanas, aglomerações urbanas e microrregiões²¹, constituídas por agrupamentos de municípios limítrofes, visando à organização, o planejamento e a execução de funções públicas de interesse comum. Com isso,

“a simbiose de marcas tradicionais de nossa cultura política com os parâmetros do neoliberalismo, gestando a crise da Democracia Representativa”. (CARVALHO, 2004).

²⁰ Para Germano, os *sobrantes* “são aquelas pessoas que não têm lugar na sociedade”, ou seja, que não são integradas e “talvez não sejam integráveis”. Estar integrado, segundo o autor, “é estar inserido em relações de utilidade social e relações de interdependência”. (GERMANO, 1998).

²¹ Segundo o projeto de Lei que cria o Estatuto da Metrópole, a aglomeração urbana se constitui em um agrupamento de municípios limítrofes que apresenta, sobretudo, “um núcleo central com no mínimo 2,5% da população do país ou dois núcleos que apresentem, conjuntamente, pelo menos 2,0% da população nacional, taxa de urbanização acima de 60% para cada um dos municípios integrantes da região, um mínimo de 65% da população economicamente ativa trabalhando nos setores secundário e terciário, considerando cada um dos municípios integrantes da região e, finalmente, urbanização contínua, em no mínimo 20%, dos municípios componentes da região”. No que se refere às microrregiões, este as define como “agrupamentos de municípios que apresente, sobretudo, um núcleo central com, no mínimo, 0,5% da população do país, taxa de urbanização acima de 40% no município central e, população economicamente ativa residente nos setores secundário e terciário no município central de no mínimo 45%” (Projeto de Lei 3460 de 2004 do Deputado Walter Felman-PSDB/SP- que propõe o Estatuto da Metrópole).

propicia um tratamento mais específico às questões urbanas e cria categorias que levam em conta os diversos estágios de desenvolvimento das cidades brasileiras.

Assim, os Estados podem assumir o poder antes reservado exclusivamente à União representada pelo governo federal. Essa mudança resulta em maior flexibilidade para o tratamento das áreas metropolitanas. Agora, as particularidades de cada região podem ser levadas em consideração bem como, as possibilidades e soluções pertinentes para cada situação ou problema, dada a proximidade dos Estados em relação aos problemas locais.

O processo de democratização do país, iniciado em fins da década de 1980, atribuiu novo sentido à questão urbana metropolitana. Instrumentos de gestão mais flexíveis foram desenvolvidos procurando atender às especificidades de cada região. Os movimentos populares tiveram importância fundamental tanto na elaboração da Constituição de 1988, como na visualização da questão urbana, embora muitas “conquistas” não tenham se materializado em forma de políticas públicas e que outras tantas tenham, posteriormente, sido objeto de reformas e cortes na constituição, através das diversas emendas que vêm descaracterizando a chamada Constituição Cidadã (CAMPARATO, 1999).

A partir de 1988, os Estados foram chamados a adequar suas Constituições para atender às novas competências dispostas na Carta Federal, incluindo em suas disposições os critérios e elementos norteadores da instituição das regiões metropolitanas. Nesse sentido opinam AZEVEDO E GUIA (2004):

A Constituição de 1988 veio institucionalizar uma nova arena para o estabelecimento de acordo entre os vários atores que atuam no cenário metropolitano. Teoricamente, o texto desta Constituição permitiria, portanto, o surgimento de formatos mais flexíveis, mais condizentes com as diferentes realidades regionais. E ainda que possam levantar pistas que indiquem caminhos com maiores potencialidades para a abordagem de diversas dimensões da questão metropolitana, a análise das Constituições estadual evidencia um cenário extremamente diferenciado tanto pelo grau de regulação quanto pelos fatores privilegiados. (AZEVEDO E MARES GUIA, 2004, p. 101).

A União e os Estados, bem como os municípios (em concordância com seus respectivos Estados) dispõem de poder para legislar e atuar no cenário metropolitano. O desenvolvimento de ações envolvendo a problemática urbana e, em especial metropolitana, torna-se, a partir de então, prerrogativa das três esferas de poder.

Além de atribuir a competência da institucionalização de aglomerações urbanas às três esferas de poder, a Constituição de 1988 estabelece ainda que cidades que não desempenham função de capital, mas que consubstanciam aglomerações significativas em seu entorno, também podem ser consideradas regiões metropolitanas. Este fato partiu da iniciativa de municípios que se organizaram e justificaram impotência na resolução de problemas urbanos. Problemas estes julgados difíceis de serem resolvidos somente na esfera municipal. Exemplo disso são as cidades paulistas de Campinas e de Santos que mantêm intensas relações com seus municípios vizinhos que, aos poucos, foram se aglomerando formando um todo com necessidades e serviços básicos comuns, justificando, destarte, a necessidade de um tratamento integrado.

Podemos constatar que após a Constituição de 1988, algumas questões importantes referentes à gestão foram assumidas pelos Estados, tais como a ênfase na participação dos governos locais e da comunidade na tomada de decisões metropolitanas, num claro posicionamento das práticas de cooperação e de negociação, opondo-se ao autoritarismo que caracterizou a implantação das primeiras regiões metropolitanas. Em contrapartida, grandes limitações manifestam-se ainda hoje no trato de serviços comuns e na regulamentação dos financiamentos metropolitanos, bem como na definição dos recursos financeiros destinados às funções de interesse comum. Ademais, não há uma distribuição eqüitativa de poder entre as partes integrantes de uma mesma região metropolitana (DAVIDIVICH, 2004).

A atribuição dada aos municípios para legislarem em suas regiões metropolitanas por não levar em conta, muitas vezes, as preocupações regionais, pode resultar em novas dificuldades, a exemplo do agravamento das desigualdades sócio-espaciais. A ação de determinados municípios que detêm maior poder

econômico e político pode reforçar a oposição entre o centro e a periferia, além de aprofundar a crise financeira em municípios das diferentes regiões metropolitanas. (AZEVEDO e MARES GUIA, 2002).

Com efeito, a Constituição Federal de 1988 abre espaço para o estabelecimento de um novo acordo político institucional entre os vários atores que atuam no cenário metropolitano, possibilitando a adoção de procedimentos mais flexíveis e apropriados às peculiaridades regionais (GUIMARÃES, 2003). Os Estados e municípios dispõem, doravante, da competência para criar regiões metropolitanas bem como para definir modelos institucionais que lhes dê sustentação. Todavia, os complexos problemas urbanos das regiões metropolitanas demandam ações políticas administrativas construídas com os diferentes entes públicos e atores sociais.

A ação compartilhada entre os municípios visando, por exemplo, o uso de uma regulamentação adequada para enfrentar os desafios metropolitanos com relação a questões setoriais como habitação, transporte, gestão dos resíduos sólidos, torna-se indispensável face às complexas dinâmicas urbanas que envolvem deslocamentos cotidianos e esparsos nos territórios metropolitanos, para além dos limites municipais. Cada dia desenvolve-se um contingente mais significativo de pessoas que mora em determinado município, trabalha em outro, desenvolve atividades de lazer em um terceiro, e ainda faz suas compras noutro município. Estes geram necessidades de serviços em aglomerações urbanas que não podem mais ser respondidas em nível municipal.

Após a promulgação da Constituição Federal de 1988, foram criadas diversas regiões metropolitanas pelos estados brasileiros, respaldados em suas constituições estaduais, mediante leis complementares. Em 1995, foi instituída a primeira região metropolitana após a promulgação dessa constituição. A Região Metropolitana de Vitória no Espírito Santo foi a primeira criada por iniciativa de um governo estadual. Dois anos depois, em 1997, foi instituída a Região Metropolitana de Natal, no Rio Grande do Norte. Em 1998, foram instituídas as Regiões

Metropolitanas de Maceió, em Alagoas, do Distrito Federal e seu entorno²², de São Luiz, no Maranhão, do Vale do Aço²³, em Minas Gerais e a de Santos (Baixada Santista, em São Paulo). Neste mesmo ano, foram criadas no Paraná, as Regiões Metropolitanas de Londrina e Maringá e em Santa Catarina as Regiões Metropolitanas de Florianópolis e do Norte-Nordeste Catarinense²⁴. Em 1999, foram criadas as regiões de Goiânia, em Goiás e a de Campinas, em São Paulo. As últimas Regiões Metropolitanas foram instituídas no estado de Santa Catarina, no ano de 2002: a Região Metropolitana da Foz do Rio Itajaí; a Região Metropolitana de Carbonífera²⁵ e a Região Metropolitana de Tubarão. No Nordeste, em 2003, foi estabelecida a Região Metropolitana de João Pessoa, na Paraíba. (Cf. mapa 01).

Para Azevedo e Mares Guia (2004), os problemas urbanos das Regiões Metropolitanas só podem ser enfrentados adequadamente se existir uma aparelhagem político-institucional democrática e suficientemente complexa para dar conta da diversidade de situações encontradas em cada região.

Finalmente, percebemos que apesar das inúmeras ações públicas e privadas, muitos problemas ainda persistem nas áreas metropolitanas do país. Dentre estes destacamos a diversidade de posicionamentos dos prefeitos de municípios que compõem as regiões; estes, muitas vezes, não chegam a consensos, comprometendo a visão de totalidade no tratamento das mesmas. Além disso, em muitos casos, ações de caráter social voltadas para atender à população metropolitana brasileira ainda estão longe da realidade das diversas regiões. As ações mais específicas têm se revelado insuficientes ou inadequadas para atender às demandas crescentes por emprego, moradia e serviços básicos. A execução de ações destinadas aos segmentos mais pobres da sociedade depende da vontade

²² A Região Metropolitana do Distrito Federal e seu entorno é compreendida por municípios que fazem parte do Distrito Federal e dos Estados de Goiás e Minas Gerais.

²³ A Região Metropolitana do Vale do Aço têm seu núcleo a cidade de Ipatinga.

²⁴ A Região Metropolitana do Norte-Nordeste Catarinense tem seu núcleo na cidade de Joinville

²⁵ A Região Metropolitana de Carbonífera é assim chamada por ter como principal atividade econômica a exploração do carvão. Este minério foi descoberto em 1913 na cidade de Criciúma, no entanto só explorado, efetivamente, em 1919 com a chegada do ramal da estrada de ferro que tem início em na cidade de Tubarão. A atividade carbonífera, então iniciada, marca, profundamente, não só a região carbonífera, como também grande parte do Sul do Estado até os dias de hoje. Além disso, a exploração de atividades paralelas e complementares, dá suporte à economia do carvão.

REGIÕES METROPOLITANAS BRASILEIRAS NO ANO DE 2003



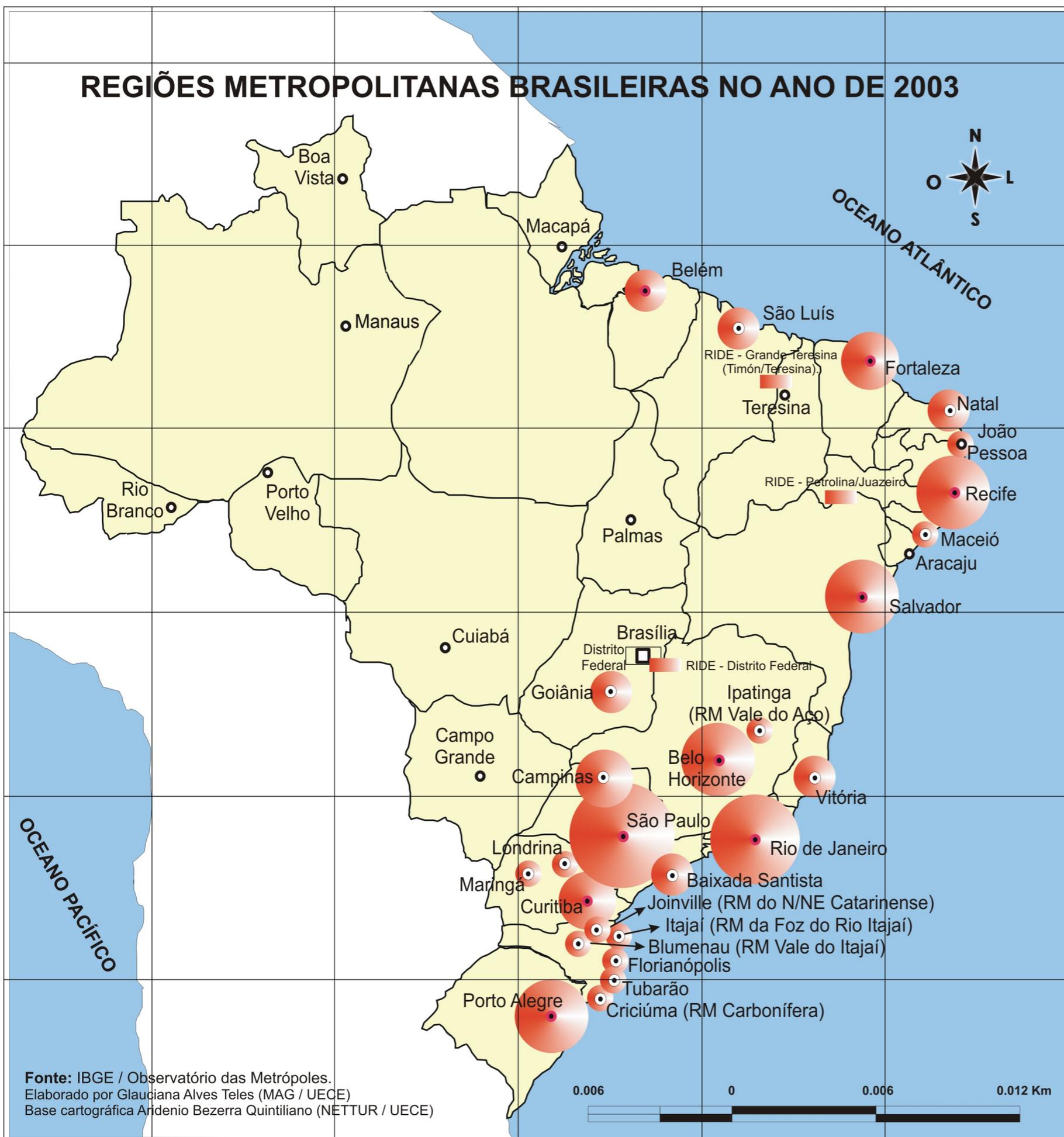
Universidade Estadual do Ceará - UECE
 Centro de Ciências e Tecnologia - CCT
 Mestrado Acadêmico em Geografia - MAG

*“Dinâmicas Metropolitanas Contemporâneas:
 Caucaia na Região Metropolitana de Fortaleza”.*

Autora: Glauciana Alves Teles
Orientadora: Dra. Zenilde Baima Amora

LEGENDA

- Regiões Metropolitanas criadas pelo Governo Federal
 - Regiões Metropolitanas criadas após a constituição de 1988
 - Capitais Não Metropolitanas
 - RIDE - Região Integrada de Desenvolvimento
-
- São Paulo - 17.878.703
 - Rio de Janeiro - 10.894.156
 - 3000 a 5000 milhões de hab.
 - 2000 a 3000 milhões de hab.
 - 1000 a 2000 milhões de hab.
 - Até 1000 milhão de hab.



Fonte: IBGE / Observatório das Metrôpoles.
 Elaborado por Glauciana Alves Teles (MAG / UECE)
 Base cartográfica Ardenio Bezerra Quintiliano (NETTUR / UECE)



política dos governantes e mais ainda das possibilidades deixadas pela política de ajuste estrutural²⁶. Na maioria das vezes, os governantes centram suas ações em grandes obras voltadas para o desenvolvimento econômico, deixando de lado as ações de caráter social. Assim, temos um desenvolvimento econômico não acompanhado de desenvolvimento social. Apesar dos avanços constatados, sobretudo com relação aos aspectos legais e institucionais, ainda resta muito a ser feito em termos de ação, de regulamentação e de implementação de mecanismos de gestão das áreas metropolitanas brasileiras.

1.5. O Brasil dos anos 2000: o quadro metropolitano na virada do século.

O Brasil encerrou o ano de 2003 com 26 unidades metropolitanas (Cf. tabela 02) oficialmente instituídas, agregando um conjunto de 439 municípios (MOURA 2005). Mais do que uma realidade em números, o fenômeno das regiões metropolitanas no Brasil chama a atenção por constituir a manifestação mais evidente de um processo de urbanização demasiadamente rápido resultado, principalmente, de intensas migrações campo-cidade. Esse intenso processo de urbanização, todavia, não se fez acompanhar da instalação das infra-estruturas, equipamentos e serviços urbanos em ritmo e em quantidade correspondente à demanda gerada nas diversas cidades brasileiras e, em particular, nas áreas metropolitanas. A escassez de serviços sanitários, a precariedade das moradias e dos serviços básicos, a degradação ambiental, a violência e insegurança, além da vulnerabilidade a acidentes e desastres naturais passam a fazer parte do cotidiano desses espaços extremamente diversificados e modificados pela ação humana.

²⁶ Os ajustes estruturais vêm fazer com que os trabalhadores dos países ricos e dos países pobres e os governos dos países do terceiro mundo venham a funcionar de modo a “olear” o motor para que ele produza e acumule mais para seus proprietários. Para visualizar melhor, é como se o capitalismo mundial fosse um grande motor funcionando em favor apenas de elites de alguns países ricos.

TABELA 02

População Total Residente por Região Metropolitana em 2003

Regiões Metropolitanas criadas pelo Governo Federal	Pop. Núcleo	Pop. Total
São Paulo	10.434.252	17.878.703
Rio de Janeiro	5.857.904	10.894.156
Belo Horizonte	2.238.526	4.819.288
Porto Alegre	1.360.590	3.658.376
Recife	1.422.905	3.337.565
Salvador	2.443.107	3.021.572
Fortaleza	2.141.402	2.984.689
Curitiba	1.587.315	2.726.556
Belém	1.280.614	1.795.536
Subtotal	28.766.615	51.116.441
Regiões Metropolitanas criadas após a Constituição de 1988	Núcleo	Pop. Total
Campinas	969.396	2.338.148
Goiânia	1.093.007	1.639.516
Baixada Santista (núcleo: Santos)	417.983	1.476.820
Grande Vitória	292.304	1.425.587
Grande São Luiz	870.028	1.070.688
Natal	712.317	1.043.321
Maceió	797.759	989.182
João Pessoa	597.934	945.503
Norte/Nordeste Catarinense (núcleo: Joinville)	429.604	453.249
Florianópolis	342.315	816.315
Londrina	447.065	647.854
Vale do Aço (núcleo: Ipatinga)	212.496	399.580
Vale do Itajaí (núcleo: Blumenau)	261.808	399.901
Maringá	288.653	479.324
Carbonífera (núcleo: Criciúma)	170.420	289.272
Foz do Rio Itajaí (núcleo: Itajaí)	147.494	319.389
Tubarão	88.470	117.830
Sub-total	8.139.053	14.851.479
Total Geral	36.905.688	65.967.920

Fonte: METRODATA, Observatório de Políticas Urbanas e Gestão Municipal (IPPUR/UFRJ-FASE). Consultado durante toda a pesquisa. IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatísticas, 2000.
IPEA – Instituto de Pesquisa e Estratégias Econômicas.

De acordo com a tabela 02, percebemos que as diferenças populacionais existentes em cada região se evidenciam, nos territórios metropolitanos, com grande disparidade em relação ao tamanho populacional de cada aglomeração. Enquanto São Paulo e Rio de Janeiro lideram o *ranking* populacional metropolitano, com mais de 10 milhões de habitantes cada uma, temos regiões cuja população não ultrapassa a 500 mil habitantes, como é o caso da RM do Vale do Aço e da RM de Itajaí, ambas na Região Sul.

Como vimos, muitas regiões foram criadas após a Constituição de 1988 graças, dentre outros fatores, ao poder dado aos Estados de estabelecer em suas próprias constituições a competência da formação de regiões metropolitanas. No período posterior à Constituição de 1988, o governo federal não mais instituiu regiões metropolitanas.

A criação de novas regiões metropolitanas pelos Estados da federação, após a constituição de 1988, não contempla os critérios anteriores, baseados especialmente na magnitude da população aglomerada, na densidade demográfica e na extensão da área urbanizada, compreendendo territórios de mais de um município. A recente multiplicação de regiões metropolitanas está associada, sobretudo, ao fortalecimento e à afirmação de *status* dos governos Estaduais, como também às vantagens de escala para captação privilegiada de recursos da União, como o seguro desemprego e a habitação. Além disso, as facilidades de obtenção de linhas de financiamento a partir de excedentes de fonte estadual ou federal parecem mobilizar os entes locais para a instituição de áreas metropolitanas (DAVIDOVICH, 2004). Todos esses motivos podem estar associados a um mesmo processo que designamos de “captação de excedentes e de recursos”, num contexto de escassez dos mesmos no país.

O crescimento quantitativo das áreas metropolitanas representa, por sua vez, uma condição favorável à reprodução do capital. A multiplicação das áreas metropolitanas não está dissociada dos interesses da reprodução ampliada do capital, isto é, da forma como este se estrutura para agir no espaço. Diante disso, a diferenciação na espacialidade pode estar relacionada às ordens de grandeza e às

vantagens comparativas de cada região (aparelhamento técnico, infraestrutura, entre outros), às condições físicas ou de ocupação territorial. (DAVIDOVICH, 2004).

À medida que se multiplicam as regiões metropolitanas, a população presente nesses espaços apresenta crescimento bastante expressivo. Em 1950, antes mesmo da criação das regiões metropolitanas brasileiras, as capitais que posteriormente iriam constituir RM detinham juntas 17% da população do país. Em 1960 esse percentual avança para 21% e em 1970 e para 25%. Em 1996, já instituídas oficialmente, as RM brasileiras atingiram 30,11% da população total do Brasil. Em 2000, verificamos um salto ainda mais expressivo, ou seja, 42% da população brasileira, reside em regiões metropolitanas.

Convém destacar, que a população nas regiões metropolitanas se estabelece de forma concentrada, distribuindo-se desigualmente pelo país. Há uma concentração nos principais núcleos metropolitanos, ou seja, na metrópole, em sua maioria, capitais de Estados e, ao mesmo tempo, em algumas regiões do Brasil (Cf. tabela 03). Essa concentração nos dá indicativos de enormes disparidades entre as capitais e regiões brasileiras, tanto em nível econômico, quanto populacional e social.

TABELA 03

População Metropolitana por Região Brasileira - 2000

Região	Pop. Absoluta	Pop. Relativa
Sudeste	39.232.552	59,48
Nordeste	13.392.520	20,32
Sul	9.908.066	15,02
Centro-Oeste*	1.639.516	2,48
Norte	1.795.536	2,60
Total	65.967.920	100,00

Fonte: Observatório das Metrôpoles e IBGE 2000.

* Não inclui a RIDE de Brasília.

Em relação à distribuição da população nas regiões metropolitanas no Brasil, o Sudeste²⁷ desponta como a região mais populosa e industrializada, mantendo a dianteira quanto à população metropolitana. Nesta região, as aglomerações urbanas cresceram significativamente reforçando o papel histórico desempenhado, sobretudo, a partir do ciclo do café, importante atividade para o desenvolvimento da região. Posteriormente, esta atividade gerou subsídios para a industrialização, atraindo migrações de todo o país.

Na década de 1950, quando o governo de Juscelino Kubtscheck elaborou o Plano de Metas que investia notadamente, na industrialização do país, o Estado de São Paulo destacou-se como espaço privilegiado para implantação industrial no Sudeste. Este Estado, por ter acumulado capitais com a cultura do café, desenvolvera condições favoráveis para a industrialização dispondo de energia constante, de rede de transporte ferroviário e rodoviário, de mercado consumidor e de mão-de-obra, composta pelas fortes migrações que haviam se dirigido e ainda estavam se dirigindo para a região. Esse processo de industrialização revelou-se fundamental para a constituição e consolidação de São Paulo como a maior aglomeração urbana brasileira.

Ao investir em determinados territórios, as políticas governamentais de incentivo à atividade econômica industrial implementadas ao longo das décadas do desenvolvimentismo brasileiro, aprofundaram ainda mais as desigualdades entre as regiões do Brasil. Graças, em particular, a estas políticas, o Sudeste torna-se a região de maior concentração industrial, financeira, comercial e populacional do país²⁸.

²⁷ Desde o início do desenvolvimento industrial brasileiro (no final do século XIX), a distribuição das indústrias se fez desigualmente nas diferentes regiões do Brasil, havendo uma concentração maior da atividade industrial nos municípios de São Paulo e Rio de Janeiro, no Sudeste. Esse fato deveu-se, sobretudo, à cafeicultura desenvolvida nesta região, que permitiu a acumulação de capital e às fortes migrações nacionais e internacionais que se dirigiram para a mesma, desde o fim do século XIX. O ciclo do café propiciou a instalação das primeiras indústrias, de produtos primários para exportação. A concentração de infra-estruturas básicas, notadamente, ferrovias e rodovias no Sudeste possibilitou a instalação das primeiras indústrias, tanto indústrias leves, quanto de bens de consumo duráveis, além de metalurgias e siderurgias.

²⁸ Nesta fase mais recente da reestruturação capitalista, há um rearranjo espacial das indústrias no Brasil. As regiões Sul e Sudeste, não obstante mantenham o peso significativo na organização espacial brasileira, vem registrando crescimento populacional inferior àquele verificado nas demais regiões do Brasil. Este fato pode ser explicado, em parte, pela desconcentração da atividade industrial, com o deslocamento de indústrias localizadas nestas regiões, principalmente, para o Nordeste, em busca de mão-de-obra mais barata e de incentivos fiscais. A

No tocante às demais regiões, o Nordeste²⁹ concentra 20,32% do total da população metropolitana do país onde se destacam as regiões metropolitanas de Salvador, Recife e Fortaleza. Embora não se constitua a região mais industrializada após o Sudeste, o Nordeste é a região que reúne a segunda maior população metropolitana do país. O terciário constitui o setor econômico de maior significado nas economias nordestinas, seguido da indústria e da atividade agropecuária. Além disso, nos últimos anos, o Nordeste vem sendo alvo de investimentos e programas no setor do turismo. Esta atividade vem se destacando e incrementando a economia dos municípios que fazem parte dos programas de turismo, dentre estes, o PRODETUR³⁰.

A Região Sul é a terceira no *ranking* metropolitano nacional. Nos últimos anos, aglomerações significativas vêm se transformando em regiões metropolitanas. O maior número de regiões metropolitanas está presente nesta região (10 regiões), sendo a maioria recentemente instituída. É a mais industrializada e rica economicamente depois do Sudeste, além de concentrar 15,02% da população metropolitana brasileira. Este fato nos leva a crer que nesta porção do Brasil as desigualdades intra-regionais são menos acentuadas que nas demais regiões, por apresentar uma melhor distribuição da população urbana. As demais regiões apresentam regiões metropolitanas assim distribuídas: 8 (oito) no Sudeste, 6 (seis) no Nordeste, 1 (uma) no Norte e 1 (uma) no Centro Oeste.

Nas regiões Centro-Oeste e Norte, a constituição de áreas metropolitanas é menos expressiva. Estas duas regiões concentram respectivamente 2,48% e

denominada “guerra fiscal” entre Estados e municípios contribuiu para o reordenamento territorial das indústrias no Brasil.

²⁹ Segundo Motta, no Nordeste, “a transição para uma economia urbano-industrial está ainda se completando e apresenta verdadeiras bacias urbanas ainda em processo de consolidação. Este processo se manifesta no expressivo contingente de população que ainda reside em núcleos rurais de pequenas dimensões, elevadas taxas de incremento da população urbana e, particularmente, no caso de Fortaleza, significativo indicador de primazia urbana”. (MOTTA, 2004).

³⁰ O Programa de Desenvolvimento do Turismo no Nordeste – PRODETUR/NE divide-se em duas fases Prodetur I e Prodetur II. A primeira fase I, já concluída, teve como metas principais, a implantação de infra-estruturas básicas e a capacitação de mão-de-obra institucional. O Prodetur II, ainda em execução tem como metas principais a capacitação extra-institucional para o desenvolvimento do turismo. Este programa conta com financiamentos do BID tendo possibilitado no Ceará, a execução dos projetos Costa do Sol Poente (trecho que compreende os municípios de Caucaia até Itapipoca) e Costa do Sol Nascente (o município de Aquiraz), que permitiram a instalação de rodovias modernas ao longo do litoral leste e oeste do Estado nestes municípios, na tentativa de inserir o Ceará nas rotas do turismo internacional. (CORIOLANO, 1998).

2,60% da população metropolitana brasileira. Na região Norte, apenas a região metropolitana de Belém foi oficialmente instituída. A cidade de Manaus se destaca como importante centro industrial e de serviços na região. Apesar de ter características e funções metropolitanas a aglomeração de Manaus, com população de mais de 1 (um) milhão de habitantes no ano de 2000, constitui uma importante aglomeração urbana brasileira, mas até o momento não detém *status* oficial de região Metropolitana. A Região Metropolitana de Belém, com uma população superior a 1,5 milhões de habitantes desenvolveu uma área de influência que ultrapassa os limites legais do município de Belém, ocupando posição estratégica no que diz respeito à relação com as demais regiões metropolitanas, especialmente com aquelas do Nordeste.

A Região Centro Oeste registra a menor concentração metropolitana do país, destacando-se apenas a Região Metropolitana de Goiânia e a RIDE³¹ de Brasília. A Região Metropolitana de Goiânia possui uma importante conotação do setor de serviços articulando os municípios contíguos na absorção de inovações e capitais. A Região Integrada de Desenvolvimento do Entorno (RIDE) de Brasília foi criada em 1998 e além do Distrito Federal incorpora municípios dos Estados de Goiás e de Minas Gerais. (MOURA *et al.*, 2004). A RIDE de Brasília apresenta caráter metropolitano e possui um peso político, econômico e social na região Centro Oeste por sediar a estrutura política de maior importância do país, ou seja, o poder executivo federal. Isso faz com que uma gama de serviços seja atraída em direção a região para atender a demanda existente.

Sem dúvida, o estabelecimento das regiões metropolitanas brasileiras se deu de forma concentrada nas regiões Sudeste, Nordeste e Sul onde se registram as maiores taxas de população absoluta e densidade demográfica do país. Nestas regiões há uma maior concentração e diversidade de atividades industriais e de serviços. A região Norte seguida da região Centro Oeste, embora apresentem regiões e áreas de caráter metropolitano de grande importância, em termos de concentração populacional metropolitana, ainda estão longe de atingir as expressas

³¹ As RIDES estão presente no artigo 21 inciso IX, (43 e 48) e inciso IV da Constituição Federal. Sua institucionalização compete à União por envolver municípios de mais de uma unidade federativa. Atualmente existem três RIDES: a RIDE de Brasília, a RIDE de Petrolina /Juazeiro localizadas nos Estados de Pernambuco e Bahia e; a RIDE de Teresina/Timón localizada nos Estados de Piauí e Maranhão. (MOURA *et al.*, 2004).

nas demais regiões do país. Finalmente, a espacialidade metropolitana, considerada diversificada em nosso país, pode ser explicada por fatores de ordem econômica, política e, sobretudo, pela grande dimensão do nosso país e por fatores históricos particulares a cada região. Essa diversidade explica muita das particularidades existentes em cada região. Contudo, não podemos deixar de levar em conta as estruturas atreladas aos movimentos do capital, quer seja em nível nacional ou transnacional.

A análise histórica do processo de constituição das regiões metropolitanas brasileiras nos revelou a diversidade, as contradições e os desafios que ainda marcam a gestão destes grandes aglomerados urbanos em nosso país. Adentrando ainda mais nesta questão, discutiremos o caso da Região Metropolitana de Fortaleza, no contexto da reestruturação econômica e social no Estado do Ceará. E, em particular, o processo de metropolização a partir do município de Caucaia, que integra a RMF. Procedemos a este recorte para entender os sentidos e as especificidades da metropolização na RMF.

Capítulo 02 - A Região Metropolitana de Fortaleza: lógicas e especificidades de um espaço em gestão

Neste capítulo, discorreremos sobre a institucionalização e reestruturação da Região Metropolitana de Fortaleza, no Estado do Ceará, Nordeste brasileiro, contextualizando-a no processo sócio-histórico e político. Distinguiremos dois períodos: o governo dos coronéis, período marcado pela instituição da RMF em 1973 e o governo das mudanças, iniciado com a eleição do empresário Tasso Jereissati para governador do Estado no ano de 1986, em meio ao processo de redemocratização do país. Nesse contexto, abordaremos o município de Caucaia, recorte territorial da RMF, objeto de estudo que exploraremos para entender o processo de metropolização, sua natureza e efeitos no território estudado. Este município destaca-se dentre os demais que compõem a RMF, por manter intensas relações com Fortaleza. Analisaremos o processo de constituição e de reordenamento sócio-espacial de Caucaia no âmbito da dinâmica metropolitana.

2.1. O espaço metropolitano de Fortaleza.

A Região Metropolitana de Fortaleza está localizada na porção nortenordeste da Região Nordeste do país e ocupa uma área de 4.976,10 km². Em 1973, à época de sua institucionalização, apenas cinco municípios faziam parte da RMF (Fortaleza, Caucaia, Aquiraz, Maranguape e Pacatuba). O desmembramento e emancipação de alguns distritos, além da anexação de outros municípios ampliaram este total para 13 municípios¹. Atualmente, a RMF compreende os seguintes

¹ Em 1983, Maracanaú desmembra-se de Maranguape. Em 1987, Eusébio desmembra-se de Aquiraz; Horizonte e Chorozinho desmembram-se de Pacajus. Em 1992 Itaitinga desmembra-se de Pacatuba. Como resultado de tais desmembramentos a Lei Estadual nº 11.845 de 05 de agosto de 1991, anexa tais municípios à RMF. Em 1999, foram redefinidos novamente os limites da RMF pela Lei Estadual Complementar nº 18 de 29 de dezembro de 1999 e foram incluídos os municípios de Pacajus, Horizonte, Chorozinho e São Gonçalo do Amarante, totalizando 13 municípios a configuração atual.

municípios: Aquiraz, Caucaia, Chorozinho, Eusébio, Fortaleza, Guaiúba, Horizonte, Itaitinga, Pacatuba, Pacajus, Maranguape, Maracanaú e São Gonçalo do Amarante (Cf. mapa 02).

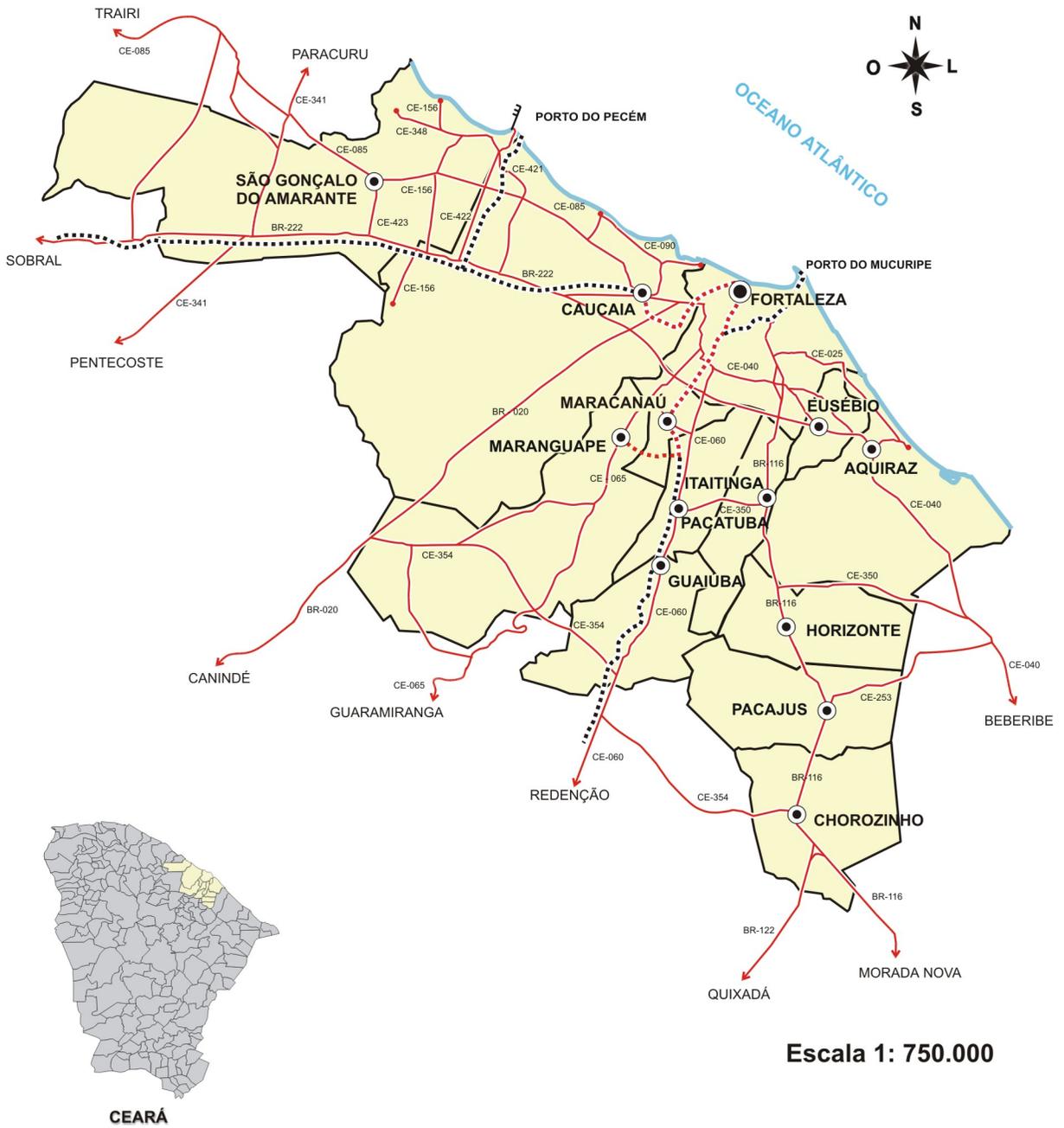
Com uma população total de 2.984.689 habitantes (IBGE, 2000), a RMF² desponta como a 7^a. maior aglomeração brasileira, enquanto a metrópole – Fortaleza – destaca-se como a 5^a maior cidade do país. No Nordeste, a RMF distingue-se, em termos populacionais, como a 3^a. maior aglomeração, ficando atrás das Regiões Metropolitanas de Recife (3.337.565 habitantes, 2000) e de Salvador (3.021.572 habitantes, 2000), consolidadas em período anterior.

Não obstante a condição de principal centro urbano do Ceará e de se destacar como uma das maiores cidades do Brasil, à época da criação da RMF, a cidade primaz ainda não estruturava uma região metropolitana, a exemplo das regiões metropolitanas de São Paulo e Rio de Janeiro, ou até mesmo, das regiões metropolitanas nordestinas de Recife e de Salvador que já comandavam espaços metropolitanos, devido à maior diversificação funcional, dada pela atividade industrial bem mais desenvolvida do que no espaço da Região Metropolitana de Fortaleza.

Fortaleza, diferentemente de Recife e Salvador, tem uma história mais recente. Somente a partir da segunda metade do século XIX, a capital cearense passa a atrair população do interior do Estado, quando se intensifica a atividade exportadora de algodão. Conforme Silva (1982), com a Revolução Industrial e a intensificação da demanda de algodão pelo mercado inglês, o Ceará passou a produzir produtos de exportação e a intensificar o povoamento de seu território promovendo a abertura de sua economia. Foi como porto exportador de algodão e posteriormente de cera de carnaúba que Fortaleza ganhou importância no século XX e tem suas instalações portuárias construídas. A expansão desta atividade propiciou a construção de ferrovias, permitindo maior ligação de Fortaleza com as cidades do interior do Estado, como também a concentração de atividades econômicas. Assim, Fortaleza, passa da condição de pequena vila e constitui-se grande cidade com função de comando sobre um extenso espaço, tanto nas suas adjacências, como

² As projeções do IBGE mostram que, em 2003, a população da RMF alcançou a margem dos 300 mil habitantes, ou seja, configurando 42% da população cearense.

Região Metropolitana de Fortaleza Divisão Política - Administrativa



LEGENDA

- REGIÃO METROPOLITANA DE FORTALEZA
- SEDES MUNICIPAIS
- SISTEMA VIÁRIO PRINCIPAL
- VIA FÉRREA

em espaços mais distantes que passam a ser incorporados à RMF. Com a construção do novo porto, no Pecém, Fortaleza conforma sua hinterlândia portuária.

Outros municípios como Aracati, Icó, Sobral e Crato³, também apresentaram importância fundamental no que diz respeito à concentração populacional e de atividades econômicas no passado. Ainda hoje, estas cidades se destacam no contexto urbano-econômico cearense. No entanto, é Fortaleza que concretiza sua supremacia sobre as demais, sobretudo, a partir do século XIX. Silva (1982) ressalva que o desenvolvimento da lavoura algodoeira e a colocação desse produto no mercado internacional provocaram a projeção de Fortaleza como importante centro urbano.

Assim, gradualmente, a capital cearense adquire destaque entre as cidades do Estado. A partir de 1940, há um rápido crescimento populacional registrado no recenseamento de 1950, no qual Fortaleza apresentou um acréscimo de 49,9% em relação à década anterior. *“Já entre os anos de 1950/1960 e 1960/1970 os índices de crescimento foram respectivamente de 90% e 66%”*. (SILVA, 1982). Antes mesmo da institucionalização de sua RM, em 1973, Fortaleza já se configurava como uma cidade importante que influenciava os municípios adjacentes, bem como todo o interior do Estado, atraindo para si contingentes populacionais em busca de emprego e serviços mais especializados.

Mesmo apresentando crescimento populacional e econômico bastante significativo desde a segunda metade do século XIX, Fortaleza não apresentava até a década de 1950, a mesma dinâmica das maiores capitais nordestinas como

³ Segundo Silva (1982), **Aracati** (denominada inicialmente, São José do Porto dos Barcos, mais tarde Santa Cruz de Aracati) “expandiu-se, pouco a pouco, chegando a estender sua influência sobre todo o território do Ceará”. Seu crescimento foi influenciado, sobremaneira, por sua condição de porto de entrada e saída de mercadorias, especialmente, da carne-de-sol. Segundo este autor, as charqueadas no Ceará contribuíram decisivamente para a “pujança de Aracati”. Esta cidade tornou-se o centro mais rico e movimentado da capitania do Ceará, no século XIX. Atualmente, “sua influência restringe-se ao litoral e às imediações do rio Jaguaribe”. A extração de cera de carnaúba contribuiu fortemente para a interiorização das funções urbanas para Russas e Limoeiro. Ainda de acordo com |Silva, “**Icó** se constituiu aos poucos no principal centro coletor da produção do interior e o maior centro de distribuidor de bens para uma imensa região que se estendia pelo vale do Salgado, médio e alto Jaguaribe, além dos sertões da Paraíba”. (SILVA, 1982). A cidade **Sobral**, localizada a noroeste do estado, no Vale do Acaraú, foi e continua sendo um dos principais centros do interior. Do ponto de vista comercial, político e administrativo, Sobral comandava todo o noroeste do estado, abrangendo, inclusive, certas regiões do estado do Piauí. **Crato** destaca-se, ainda hoje como importante centro regional. Juntamente com as cidades de Juazeiro do Norte e Barbalha formam o aglomerado urbano denominado CRAJUBAR, constituindo a segunda maior aglomeração urbana do estado, depois da RMF.

Salvador e Recife e nem, tampouco, aquelas do Sudeste como São Paulo e Rio de Janeiro que concentravam intensa atividade industrial. A política de incentivos fiscais adotadas pela SUDENE a partir dos anos 1960 constituiu importante mecanismo de promoção do crescimento econômico, que funcionou como atrativo de população para as principais capitais nordestinas. A criação da SUDENE constituiu, assim, um marco na história econômica do Nordeste. Grande parte da população então, deixa o campo, dirigindo-se, especialmente, para as capitais Salvador, Recife e Fortaleza, fato que contribuiu para acelerar o ritmo de crescimento não só destas cidades, mas de suas regiões metropolitanas. Nesta década, havia indicativos de que estas capitais formariam grandes aglomerações urbanas, tendo em vista as migrações que se intensificavam em direção às mesmas. Assim, a exemplo das demais metrópoles nordestinas, Fortaleza passa a despontar, no cenário nacional, como local atrativo para investimentos públicos e privados.

Com a intensificação dos fluxos migratórios nas décadas posteriores para Fortaleza começa a ocorrer a expansão da mancha urbana em direção aos municípios vizinhos. O alto valor do preço da terra na capital agiu, a princípio, como um fator determinante para que a população fosse ocupando a periferia da cidade indo em direção aos municípios adjacentes à metrópole. Além disso, pode-se destacar como importantes fatores de atração populacional, a construção de conjuntos habitacionais populares e o estabelecimento do 1º Distrito Industrial do Ceará, em Maracanaú, então distrito de Maranguape⁴. Este fato particular provoca expansão urbana e aumento da densidade populacional nos municípios metropolitanos do entorno imediato. Porém, a maior intensidade acontece na década de 1980, quando se configura uma mancha urbana mais densa e contínua. (Cf. figura 01).

⁴ O Distrito Industrial do Ceará foi criado ainda em 1964, porém as primeiras indústrias só foram implantadas naquela área na década de 1970. À época de sua criação, localizava-se no Distrito de Maracanaú, em Maranguape. Em 1983, Maracanaú desmembra-se de Maranguape, tornando-se, ao mesmo tempo, município metropolitano.

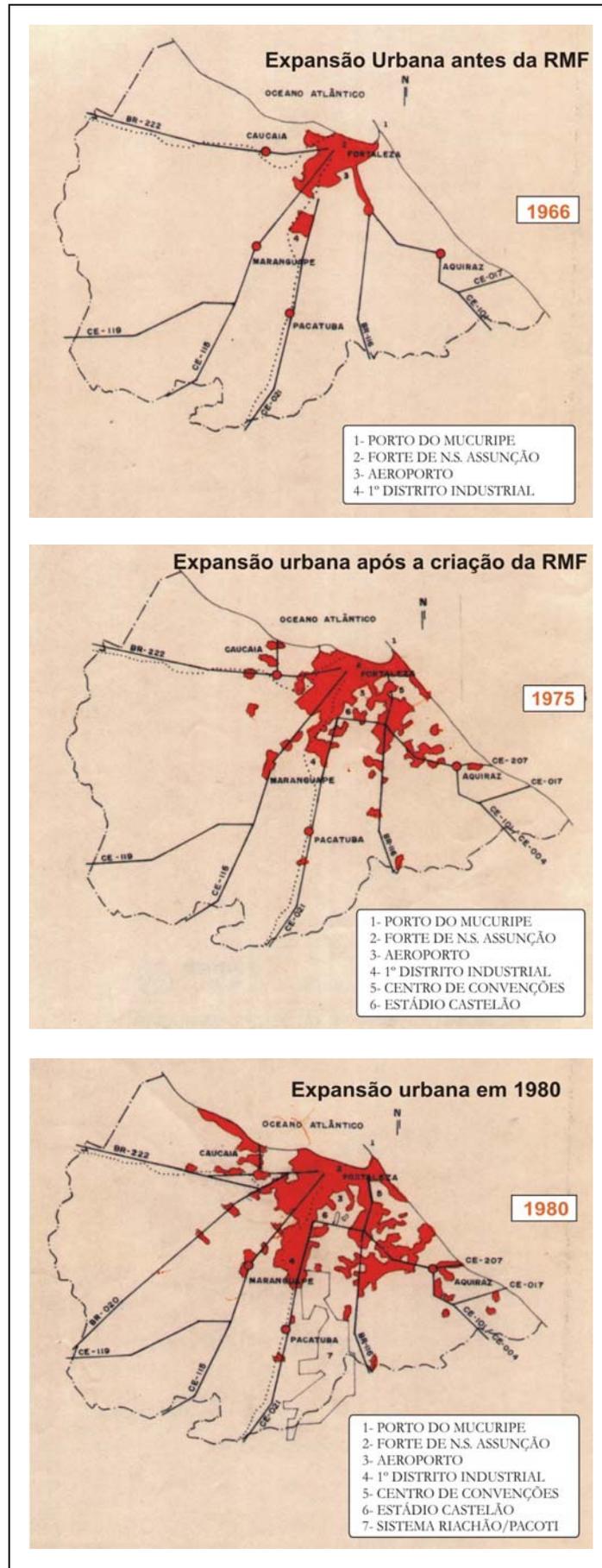


Fig. 01 - Evolução da Expansão Urbana da RMF: 1968-1975-1980
Fonte: Plano de Estruturação Metropolitana PEM, 1988.

No ano de 1968, alguns anos antes da criação da RMF, a mancha urbana se estabelece ao sul e a oeste de Fortaleza (Cf. figura 01), ainda com pouca expressão, espalhando-se, principalmente, ao longo das principais vias de acesso⁵. Em 1975, a mancha estende-se em direção ao leste da capital, de forma descontínua até o município de Aquiraz. Cinco anos mais tarde, no ano de 1980, este fenômeno torna-se mais denso e amplo, atingindo o litoral de Fortaleza, Caucaia, Aquiraz e a cidade de Maranguape, apresentando, todavia, descontinuidades, mas seguindo as principais vias de acesso como a BR-116 (Sul) e a BR-222 (Oeste) e a CE 065 (Sul).

O modo como ocorre o processo de metropolização de Fortaleza nos permite questionar os critérios que determinaram a institucionalização das regiões metropolitanas brasileiras. A análise mais aprofundada desta questão evidencia a grande heterogeneidade tanto entre as regiões, como também dentro das regiões e entre os municípios constituintes do espaço metropolitano. Enquanto algumas regiões já apresentavam forte dinamismo e grande diversificação funcional, a exemplo da Região Metropolitana de São Paulo – RMSP, no Sudeste, cuja influência se estende a todo o território nacional, outras ainda estavam em processo de formação e expansão urbana, como é o caso da RMF.

Inicialmente, a responsabilidade do planejamento da RMF ficou a cargo da Autarquia da Região Metropolitana de Fortaleza (AUMEF)⁶. Este órgão, vinculado à administração estadual, teve como responsabilidade planejar, de forma integrada, o desenvolvimento econômico-social da aglomeração, viabilizar o saneamento básico (água, esgoto e limpeza pública), regular o uso do solo metropolitano, assegurar a gestão dos transportes e do sistema viário, a produção e distribuição de

⁵ As principais vias de acesso consideradas são a BR – 222 que corta o município de Caucaia e vai em direção ao Norte do país, a BR – 020 que corta o município de Caucaia e vai até a região Centro-Oeste, a CE – 065 (antiga CE – 115 até a década de 1980) que passam pelo município de Maranguape e vai em direção ao interior do Estado e a CE – 060 (antiga CE – 021 até a década de 1980) que cortam os municípios de Pacatuba e Guaiúba indo, também, em direção ao interior do Estado. Essas rodovias foram construídas em temporalidades diferenciadas sendo as BRs mais antigas que as CEs. As CEs consideradas, foram reformadas no contexto de modernização e reforma das ações políticas de um governo que se inicia na segunda metade da década de 1980, sobretudo, visando implantar infra-estrutura para dar respaldo à atividade turística que é alvo de grandes investimentos na década de 1990. Além disso, outras CEs foram criadas como a CE – 085 (que tem início em Caucaia e final em Itapipoca) e a CE - 025 (que tem início em na CE – 040 e final em Aquiraz passando pelo litoral desse município). Além dessas CEs existe a BR – 116 que passa pelos municípios de Itaitinga, Horizonte, Pacajus e Chorozinho indo em direção ao Sul do Brasil.

⁶ Órgão vinculado à Secretaria de Planejamento do Estado do Ceará, instituída em 12 de dezembro de 1973 pela Lei 9.800, no mesmo ano de criação da RMF.

gás canalizado, o aproveitamento de recursos hídricos e o combate à poluição ambiental (FALCÃO, 1996).

A AUMEF atuou durante quase vinte anos, tendo sido extinta em 22 de julho de 1991, ao mesmo tempo em que foi criada a Superintendência de Desenvolvimento Urbano – SEDURB⁷, ligada à Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Meio Ambiente (SDU), com área de abrangência superior àquela da AUMEF. A SEDURB passa a atuar para além do espaço metropolitano, intervindo nas aglomerações urbanas de todo o Estado do Ceará. A SEDURB tinha como principal finalidade planejar, coordenar e executar as ações de desenvolvimento urbano dos municípios integrantes das áreas de desenvolvimento regional. Esta Superintendência teve atuação até o ano de 1999, quando foi extinta juntamente com a Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Meio Ambiente - SDU. Neste momento, foi então criada a Secretaria de Infra Estrutura - SEINFRA⁸, que absorveu as atribuições da SEDURB. Neste mesmo ano foram criados o Conselho Deliberativo da RMF – CDM⁹, modificando a estrutura do Conselho Deliberativo e Consultivo, criado em 1973 e o Fundo de Desenvolvimento da Região Metropolitana de Fortaleza (FDM)¹⁰.

⁷ Lei Estadual nº 11.831 de 22 de julho de 1991.

⁸ Lei Estadual nº 1296 de 03 de novembro de 1999 e Decreto nº 25689 de 24 de novembro de 1999.

⁹ Com a Lei Estadual nº 18 (Art. 5º), de 29 de dezembro de 1999, fica criado o Conselho Deliberativo da Região Metropolitana de Fortaleza - CDM, para adequação administrativa dos interesses metropolitanos e apoio aos agentes responsáveis pela execução das funções públicas de interesse comum, competindo-lhe: aprovar o Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano - PDDU da RMF e todos os demais planos, programas e projetos indispensáveis à execução das funções públicas de interesse comum metropolitano, definir as atividades, empreendimentos e serviços admitidos como funções de interesse comum metropolitano, criar Câmaras Técnicas Setoriais, estabelecendo suas atribuições e competências bem como, elaborar seu regimento interno. O Art. 7º da referida lei determina a composição do CDM: sendo estes o titular da Secretaria da Infraestrutura do Estado do Ceará (que o presidirá), o Secretário do Planejamento e Coordenação e os Prefeitos dos Municípios que integram a Região Metropolitana de Fortaleza. (Fonte: SDLR)

¹⁰ Segundo a Lei Estadual nº 18 de 29 de dezembro de 1999. Art. 9º fica criado o Fundo de Desenvolvimento da Região Metropolitana de Fortaleza - FDM, vinculado à Secretaria da Infra-Estrutura do Estado do Ceará, com a finalidade de dar suporte financeiro mediante financiamento, sob a forma de empréstimo ou a fundo perdido para execução de atividades da Região Metropolitana de Fortaleza – RMF. Art. 10º. Constituem receitas do Fundo de Desenvolvimento da Região Metropolitana de Fortaleza - FDM: recursos orçamentários destinados pela União Federal, pelo Estado e pelos Municípios que integram a Região Metropolitana de Fortaleza, recursos de operação de crédito com entidades nacionais e internacionais, recursos provenientes de retorno financeiro de empréstimos e sub-empréstimos para investimentos em obras, serviços e projetos de interesse metropolitano, além de transferências a fundo perdido proveniente de entidades públicas ou privadas nacionais e internacionais.

No ano de 2003, foi instituída a Secretaria de Desenvolvimento Local e Regional - SDLR¹¹. Algumas das atribuições da SEINFRA, como também da Secretaria de Planejamento - SEPLAN e da Secretaria de Desenvolvimento Rural - SDR foram incorporadas a essa nova secretaria (SDLR). A SDLR ficou responsável ainda, pelo tratamento da questão habitacional no Estado e pelo planejamento regional, atuando, dentre outros, na elaboração e execução de ações voltadas para a RMF¹² como o encaminhamento e elaboração de Planos Diretores de Desenvolvimento Urbano (PDDU) e do Plano Estratégico para a Região Metropolitana de Fortaleza, no âmbito do PROURB¹³. Atualmente, o sistema de gestão da RMF é formado pelo Conselho Deliberativo estabelecido em Câmaras Setoriais, pelo Fundo de Desenvolvimento e pela Secretaria Executiva no setor de coordenação de políticas públicas.

No Estado do Ceará, a RMF configura-se como a mais importante aglomeração urbana e também a mais complexa, pois concentra em torno de 40%¹⁴ da população cearense, bem como as atividades econômicas mais significativas do Estado. Todavia, a RMF apresenta grandes discontinuidades, evidenciadas por vazios demográficos e dispersão das atividades econômicas. Assim, observa-se maior concentração de atividades econômicas e de fluxos populacionais em algumas localidades, decorrendo daí, contradições inerentes à lógica do sistema capitalista ao eleger áreas estratégicas para sua reprodução e dando ainda especificidades ao processo de metropolização já que as discontinuidades caracterizam o próprio cenário metropolitano cearense.

¹¹ Reunindo funções desmembradas da Secretaria do Planejamento e Coordenação (SEPLAN), da Secretaria de Infra-estrutura (SEINFRA) e da Secretaria de Desenvolvimento Rural (SDR), a Secretaria do Desenvolvimento Local e Regional (SDLR), é criada pela Lei Nº 13.297 de 07 de março de 2003 e disciplinada pelo decreto Nº 26.969 de 25 de março de 2003.

¹² A extinção e criação de novos órgãos fazem parte do intenso processo de reforma do Estado, iniciado na era Jereissati e que provocou profundas mudanças no padrão administrativo e no desenho das políticas públicas no Estado do Ceará. Este processo de mudanças contribuiu, sobremaneira, para a chamada “modernização” do Estado e para a difusão de uma imagem de cidade moderna e atraente, capaz de seduzir os empresários e turistas para visitarem ou investirem no território cearense.

¹³ O PROURB foi um plano de desenvolvimento urbano em que durante sua realização, contemplou 11 municípios metropolitanos com a elaboração de planos diretores de desenvolvimento urbano (PDDU), projetos estruturantes e urbanização de áreas de risco. Na verdade, não foi capaz de contemplar todas as áreas, tendo em vista que as áreas de risco continuam a existir e crescem a cada dia, especialmente na RMF.

¹⁴ IBGE – Censo Demográfico 2000.

Em verdade, o processo de desenvolvimento econômico e de expansão urbana se dá de forma diferenciada segundo os municípios que compõem esta região. Os municípios metropolitanos cearenses têm área urbana representada por núcleos populacionais e industriais concentrados, mas também apresentam grandes áreas desabitadas. Além disso, municípios metropolitanos mais distantes de Fortaleza, como Horizonte e Pacajus mantêm relações por vezes mais intensas com a capital que outros municípios mais próximos, dependendo do grau de desenvolvimento, do aparato técnico e das necessidades dos mesmos. Assim, Fortaleza ainda exerce grande centralidade não só em relação aos municípios metropolitanos, mas igualmente na sua relação com os demais municípios do Estado.

Observando o processo de consolidação RMF, identificamos, pelo menos, dois períodos vivenciados. Estes períodos correspondem também a passagens singulares da história política, econômica e social brasileira. O primeiro período começa na década de 1970, mais especificamente em 1973 e 1974, quando da instituição das primeiras áreas metropolitanas pelo governo federal (no total, oito regiões foram criadas), inclusive a de Fortaleza. Este período estende-se até 1986, com a eleição de Tasso Jereissati para governar o Ceará. Até então, vigorava no Ceará a tradicional ordem política conhecida como o governo dos “coronéis”, enquanto no Brasil vivíamos sob o regime militar.

O segundo período tem início em 1986, com o fim do governo dos coronéis e a eleição do empresário Tasso Jereissati, quando começa a fase designada de “Governo das Mudanças”. No Brasil, estava em curso o processo de redemocratização, com a queda do regime militar. A chegada de Tasso Jereissati ao governo do Estado marca um novo período nas ações políticas na RMF, pois este, juntamente, com um grupo de jovens empresários do Centro Industrial do Ceará (CIC) inaugura um novo ideário político e econômico no Estado, estabelecendo novas ações políticas e econômicas diferentes das que vinham sendo executadas pelos militares.¹⁵

¹⁵ O ideário de Tasso Jereissati e do grupo empresarial do CIC se diferenciou do padrão clássico de atuação pública do empresariado. Essa diferenciação pode ser observada em quatro aspectos que representam os pilares ideológicos de seu pensamento: “i) crítica à estatização e ao intervencionismo desenvolvimentista do

Esses dois períodos foram marcados por diferentes experiências políticas e econômicas que tiveram grande repercussão na expansão da RMF, como também no que se refere à chamada “política de desenvolvimento” e de modernização do Estado do Ceará.

Em síntese, podemos afirmar que a criação legal da RMF não se revelou suficiente para engendrar dinâmicas sócio-espaciais e econômicas que caracterizam uma metropolização. Para além dos atos legais e legislativos, a ação do Estado enquanto indutor de industrialização e de qualificação dos territórios, dotando-os de infra-estruturas básicas para atrair investidores, tem se mostrado mais eficiente na consolidação da região metropolitana. Além de atrair investimentos, a RMF atrai, também, população e atividades produtivas que vão imprimindo no espaço metropolitano, ao longo dos anos, uma maior diversidade e complexificação. Todavia, parece-nos que a institucionalização constituiu um primeiro passo em direção à metropolização.

2.2. A Região Metropolitana de Fortaleza no período autoritário.

A Região Metropolitana de Fortaleza foi instituída através da Lei Complementar Federal nº 14 de 08 de junho de 1973, juntamente com as primeiras regiões metropolitanas brasileiras no momento em que vigorava no Ceará, a política dos coronéis e no Brasil a ditadura militar.

O período denominado de “coronelista”¹⁶ no Ceará, caracterizou-se pela centralização do poder nas mãos dos coronéis (Virgílio Távora, César Cals e Adauto Bezerra) que governaram o Ceará, sucessivamente, durante mais de vinte anos. Em

setor público; ii) defesa intransigente da economia de mercado e da propriedade privada como essência de uma sociedade aberta e democrática; iii) crítica à visão corporativista patronal e às posições conservadoras assumidas pela classe empresarial brasileira no regime autoritário e; iv) defesa do Nordeste e condenação dos desequilíbrios inter-regionais”. (JAWDAT-ABU-EL-HAJ, 2002).

¹⁶ Conforme destaca Carvalho, “o termo coronelismo sintetiza as análises sobre a dominância ou sobrevivência do padrão tradicional na política brasileira indicando um sistema que supõem uma dinâmica, uma hierarquia e regras peculiares de funcionamento”. O “coronelismo” identifica a expressão específica da política tradicional brasileira até 1930 e depois disso como marca da “nordestinidade” política do Brasil. (CARVALHO, 2002).

nível político, o chamado bipartidarismo, ou seja, dois partidos legalmente constituídos, disputavam o poder. Esse momento histórico marcou o Ceará com grandes transformações no plano econômico, político e social, decorrentes de investimentos em infra-estrutura como eletrificação, construção de estradas, rede de telecomunicação, dentre outros.

Entre os três governantes citados, há um destaque para o governo de Virgílio Távora o qual, mais especificamente em seu segundo mandato, realizou importantes ações políticas e infraestruturais em Fortaleza e em sua Região Metropolitana. As ações realizadas nesse período, na RMF, deram “o ponta pé” inicial para que esta adquirisse importância no contexto econômico cearense. Importância, esta, restrita até então à cidade primaz.

Estas ações se dão ao mesmo tempo em que o processo de metropolização vai tomando novas proporções e especificidades, ou seja, vai se intensificando a atração de Fortaleza para seus arredores, como também, concentrando população e atividades econômicas significativas na capital e em suas adjacências imediatas.

Foi no primeiro governo de Virgílio Távora que se deu início o processo de modernização do Ceará, com a implementação de infra-estrutura básica e a instalação do I Distrito Industrial¹⁷, em Maracau (à época distrito de Maranguape). As obras do distrito só foram finalizadas no segundo governo de Virgílio Távora. Com a implantação de indústrias no Distrito, Maranguape começa a se destacar no espaço metropolitano, sobretudo, com o incremento significativo de população.

Este I Distrito Industrial teve por objetivo atrair e incentivar a criação de indústrias, tendo como suporte a política de industrialização desencadeada pela SUDENE. Visava, igualmente, concentrar espacialmente estas indústrias, favorecendo a economia de escala, ainda nos moldes do processo de produção

¹⁷ O I Distrito Industrial do Ceará, criado em 1964, pelo Decreto Lei 6.740 de 31/12/1964, publicado no Diário Oficial de 07/01/1965, teve seu processo de instalação começado em 1966, abrangendo inicialmente uma área de 250 hectares, dos quais 150 foram destinados à zona industrial e o restante, destinado às áreas verdes e de circulação. Sua administração até outubro de 1969 esteve a cargo da CODEC – Companhia de Desenvolvimento Econômico do Ceará que posteriormente, em 1970 foi transformada no BANDECE – Banco de Desenvolvimento do Ceará. Atualmente, a administração do distrito está a cargo do Estado.

fordista. O I Distrito Industrial só entrou em funcionamento efetivo na década de 1970, devido a inúmeros problemas infraestruturais enfrentados àquela época, conforme destaca Silva (1992):

A ausência de infra-estrutura básica, transporte, abastecimento de água, entre outros, freou até certo ponto a fixação em seu entorno. Só mais tarde (*a partir da década de 1970*), foram criadas as condições necessárias à fixação da população nas imediações do distrito. (SILVA, 1992, grifo nosso).

A escolha da área, a princípio, segundo Silva (1992), não teve imediata aceitação dos empresários que continuaram instalando suas indústrias na Zona Oeste de Fortaleza, considerada a principal zona industrial da capital. A ausência ou insuficiência de infraestrutura representou um dos principais entraves para o efetivo funcionamento do distrito até a década de 1970 (SILVA, 1992).

No segundo governo de Virgílio Távora (1979- 1982), o estado do Ceará avança no seu processo de sua transição para a modernidade, conforme destaca Parente (2004):

Em seu segundo governo, Virgílio Távora consolida a transição para a modernidade. Realiza obras estruturais como o sistema Pacoti-Riachão, a energização rural e o término do I Distrito Industrial do Ceará, além do centro administrativo e da conclusão das obras do Castelão. No interior, realiza construção de várias rodovias ligando as cidades do interior como as do Baixo Jaguaribe, de Iguatu, de Campos Sales, de Santa Quitéria, de Crateús e de Ipú-Hidrolândia; tomou medidas complementares para tornar o aeroporto Pinto Martins internacional (embora só tenha acontecido com Tasso Jereissati), para conclusão das obras do Porto do Mucuripe, e na criação de Companhia Docas do Ceará.(PARENTE, 2004).

Importante dizer que as ações políticas e econômicas deste período estavam ligadas, sobretudo, ao “desenvolvimentismo”, com a instalação de grandes obras de infraestruturas civis como estradas, indústrias e moradias. As políticas de âmbito mais social ficaram, muitas vezes, sem a devida atenção, pois o objetivo maior estava centrado no desenvolvimento através da industrialização e de obras infraestruturais. Assim, as políticas sociais refletiram, nesta época, muito mais que na atualidade, o caráter contraditório da estratégia de dominação do Estado, que,

por um lado, dá ênfase ao desenvolvimento econômico favorecendo a acumulação capitalista, e, por outro, atende às necessidades da população mais carente através da oferta de bens e serviços urbanos considerados essenciais, mas de forma seletiva e, na maioria das vezes defasada (BRAGA, 1995).

Outras obras que tiveram importante contribuição no dinamismo da RMF foram os grandes conjuntos habitacionais, instalados mais precisamente em fins da década de 1970 e na década 1980. A construção desses conjuntos deu-se, no contexto das políticas urbanas voltadas para a moradia, desenvolvidas em várias cidades do país. A maioria dos conjuntos habitacionais na RMF foi construída como resposta às reivindicações dos movimentos sociais que vinham se mobilizando em favor da reforma urbana nas principais cidades brasileiras. Em verdade, as grandes cidades sofriam os efeitos do intenso processo de urbanização. O estabelecimento do I Distrito Industrial em Maracanaú justifica, de certa forma, a concentração desses conjuntos na RMF.

Esses primeiros conjuntos habitacionais edificados localizam-se nos municípios metropolitanos de Fortaleza, Maracanaú, Maranguape, Pacatuba e Caucaia (Cf. Figuras 02 e 03), tendo suprido, em parte, a necessidade habitacional que emergia com as fortes migrações para a região, além de constituir alternativa face à elevação do preço do solo em Fortaleza, e resposta à demanda por espaços onde o acesso à moradia representasse custos inferiores. Assim, estes conjuntos configuraram-se como importantes mecanismos de concentração de população nos municípios da Região Metropolitana de Fortaleza, além de contribuir para a redução dos custos de reprodução da força de trabalho.

Com a instalação do I Distrito Industrial do Ceará e a construção dos conjuntos habitacionais nos municípios metropolitanos de Caucaia, Maranguape e Pacatuba, as funções urbanas passam a se estruturar diferentemente, com especialização de determinados territórios. A partir de então, começam a se esboçar no território cearense características ou atributos comuns aos territórios metropolitanos brasileiros já consolidados, como o aumento da área adensada de Fortaleza, passando para sua área metropolitana funções industrial e habitacional, antes localizadas, essencialmente, em seu sítio urbano.



Figura 02 - Conjunto Araturi em Caucaia visto da BR – 020.
Foto: Glauciana Teles 05/05/2004.



Figura 03 – Rua no Conjunto Guadalajara em Caucaia.
Foto: Glauciana Teles 13/05/2005

Neste momento, a metrópole era ainda o principal *lócus* de atração da população migrante. A ausência de outros centros de maior poder econômico no Ceará fez com que a população tivesse a cidade de Fortaleza como destino principal das migrações. Com relação às outras metrópoles nordestinas Salvador e Recife, cada destacar que estas, no final da década de 1970, apresentavam um crescimento menor de seu núcleo principal, enquanto nos municípios de suas regiões metropolitanas verificava-se grande dinamismo e crescimento populacional devido, notadamente, à implantação industrial. Exemplos desse fato são o Centro Industrial de Aratu no município de Camaçari, no Estado da Bahia e o complexo industrial dos municípios de Cabo, Jaboatão e Paulista, localizados na zona metropolitana de Recife, que contribuíram, sobremaneira, para o crescimento metropolitano, retendo parte do fluxo da população em direção a estas capitais, fato que não ocorreu, com a mesma intensidade à época, em Fortaleza (BRAGA, 1995). Na Região Metropolitana de Fortaleza, dinâmica semelhante ocorre somente nos anos 1980, com o pleno funcionamento do distrito industrial, em Maracanaú.

Embora a instalação de indústrias tenha se destacado como o fator mais significativo da metropolização, esta atividade ainda tinha pouca expressão neste período. Em Fortaleza, no ano de 1980, a indústria absorvia apenas 27,8% da população economicamente ativa (PEA), enquanto que o comércio e os serviços eram responsáveis pela absorção de 63,8% da PEA. O setor primário era pouco

expressivo nesta década, correspondendo apenas 2,0% da PEA (BRAGA, 1995). Este fenômeno também se deu nos municípios metropolitanos, onde o comércio e os serviços aparecem como os principais geradores de dinamismo.

A instalação e o funcionamento das indústrias no I Distrito Industrial do Ceará contribuiu para alterar a dinâmica espacial da RMF, demandando a construção de grandes vias de acesso para interligar os municípios metropolitanos e, deste modo, facilitar o deslocamento da mão-de-obra e os fluxos de mercadorias.

A progressiva implantação de grandes indústrias no I Distrito Industrial do Ceará, em Maracanaú e em outras áreas dos demais municípios metropolitanos atraiu significativo contingente de mão-de-obra que antes se deslocava, principalmente, para Fortaleza. Assim, o trabalho, nesse momento, gera novas mobilidades, dinamizando a RMF. No caso do município de Maracanaú, a construção de conjuntos, próximos às indústrias, caracterizava-se como decisão estratégica no que diz respeito ao deslocamento do pessoal ocupado a fim de diminuir despesas com o transporte dos trabalhadores, favorecendo desse modo, menores gastos por parte dos empresários.

No caso de Caucaia, os conjuntos construídos respondiam muito mais a uma demanda gerada pelo transbordo e expansão habitacional capital. A instalação desses conjuntos desencadeou problemas de grandes magnitudes para o município (ausência e/ou deficiência de serviços urbanos, como transportes, saneamento, equipamentos, etc.).

Nesse período de expansão da RMF, caracterizado por uma centralização do poder no governo federal e estadual, havia pouca participação municipal nas decisões políticas. Dessa forma, os municípios ficavam à mercê das decisões do governo do Estado, que tinha ligação com a administração federal, então, marcada pelo autoritarismo militar.

Embora ações importantes tenham sido realizadas na RMF e no Ceará como um todo neste período, a participação popular era mínima nas decisões políticas, haja vista, a dominação do chamado governo dos coronéis. As

mobilizações populares que começam a ocorrer nos fins da década de 1970, no Ceará e nos demais estados brasileiros, contribuíram para o processo de redemocratização na década seguinte.

Em síntese, mais importante do que a institucionalização da RMF, a ação do Estado, através dos incentivos à industrialização, destaca-se como pedra angular na construção metropolitana e gerando elementos que deram dinâmica às atividades e aos fluxos e, assim, ao processo de metropolização. Os investimentos, durante esta fase, concentram-se em algumas localidades, sobretudo em Maracanaú e Caucaia, criando, certamente, um dinamismo e fortalecendo seus vínculos com a cidade-mãe – Fortaleza – mas não engendrando uma dinâmica metropolitana capaz de gerar relações maiores com a metrópole e com os demais municípios. Outro fator a se levar em consideração é que a forma como foram tratadas as demandas sociais mais específicas como educação, saúde e serviços básicos de saneamento, deixando-os muitas vezes de lado para dar prioridades aos “grandes investimentos” desenvolveu, desde sempre, grandes áreas pobres onde verificamos a precariedade e ausência de serviços básicos. Desenvolveram-se, assim, grandes preferias pobres, como é o caso da parte oeste de Fortaleza e do município metropolitano de Caucaia onde as ações eram quase sempre incipientes.

2.3. O espaço metropolitano e a reestruturação política e econômica no estado do Ceará: limites e contradições.

Na primeira metade da década de 1980, o modelo político administrativo conhecido como governos dos coronéis começa a entrar em crise¹⁸. Ao mesmo tempo, no Brasil, a ditadura militar perde o fôlego, em um contexto de crise econômica, social e política, tendo início o processo de redemocratização do país. No Ceará, neste período, um novo grupo formado por jovens empresários do Centro Industrial do Ceará – CIC se organizara, tendo apoiado decisivamente a eleição do

¹⁸ A fragilidade do acordo dos coronéis não resistiu ao processo de abertura democrática que havia se iniciado no Brasil na década de 1980. A grande novidade do período para o progresso e legitimação do poder numa sociedade de massa, como a brasileira, foi a introdução da televisão como instrumento de convencimento. A sociedade civil passou a ter um comportamento eleitoral mais independente, sobretudo, na zona urbana, no entanto, cada vez mais, essa transformação atingia os meios rurais.

empresário Tasso Jereissati para governar o estado, em 1986. Este fato encerrou a fase coronelista do Estado, abrindo nova etapa na política cearense, com o chamado “Governo das Mudanças”¹⁹.

O projeto de desenvolvimento encetado por esse grupo desencadeia mudanças sociais e econômicas com claros efeitos sobre a produção e a expansão de novas dinâmicas no espaço metropolitano. O ideário político e econômico²⁰ passa a orientar a ação do governo local resulta em uma nova atmosfera política baseada em idéias neoliberais, cujos efeitos são visíveis também na RMF.

A ordem instaurada em 1986 pautava-se em ações modernizadoras baseadas, sobretudo, em três vetores de desenvolvimento: a interiorização da indústria, o agronegócio e o turismo. A RMF constituiu, nesse contexto, um espaço estratégico para a implantação de sistemas técnicos modernos (portos, aeroportos e estradas), imprescindíveis à consecução e viabilização da política modernizadora do “Governo das Mudanças”.

A reestruturação²¹ que acontece na Região Metropolitana de Fortaleza, a partir de então, pauta-se, entre outros aspectos, na lógica inerente ao processo de modernização capitalista, que atinge o território em proporções e de modos diferenciados, dando contornos específicos ao processo de metropolização no estado do Ceará.

¹⁹ Slogan utilizado na campanha eleitoral de Tasso Jereissati para caracterizar a “modernidade” introduzida no Ceará.

²⁰ No final da década de 1970, quando Virgílio Távora preparava o Ceará para se transformar no III pólo industrial do Nordeste, uma elite de jovens industriais reativou o Centro Industrial do Ceará (CIC). Representantes do CIC ocuparam espaços vitais na política local e nacional, tendo participado ativamente da criação do PSDB.

²¹ Segundo Soja, “a reestruturação, em seu sentido mais amplo, transmite a noção de freama, senão de rupturas nas tendências seculares e uma mudança em direção a uma nova ordem e uma configuração significativamente diferentes da vida social, econômica e política. Evoca, pois, uma combinação seqüencial de desmoronamento e reconstrução, de desconstrução e tentativa de reconstituição provenientes de algumas deficiências ou perturbações nos sistemas de pensamento e ação aceitos. Em sua hierarquia de manifestações, a reestruturação deve ser considerada originária e reativa a graves choques nas situações e práticas sociais pré-existentes, e desencadeadora de intensificação de lutas competitivas pelo controle das forças que configuram a vida material”. (SOJA, 1993).

Importantes empreendimentos foram realizados nesta região a exemplo da criação do Complexo Industrial e Portuário do Pecém. Estas intervenções contribuíram para uma maior diversificação funcional no período político atual, além de ter propiciado maior adensamento urbano na RMF. A ampliação de cinco para treze municípios metropolitanos, assegura maior abrangência da área metropolitana, propiciando ampliação de suas relações com os municípios de seu entorno, além de reforçar o papel da área metropolitana como pólo dinamizador da economia do Estado. A implantação de atividades indústrias e de serviços nos municípios adjacentes à metrópole contribuiu para um maior dinamismo da região, bem como, para uma maior integração dos municípios.

Os principais investimentos em infra-estrutura implementados na RMF se concretizam, mais precisamente, durante a década de 1990, quando Tasso Jereissati governa o Estado, por duas vezes seguidas. Dentre estes investimentos destacamos o Projeto de Desenvolvimento Urbano do Ceará – PROURB²², Plano Diretor de Habitação – PDH²³, SANEAR I²⁴, PRODETUR I, PLANEFOR e a construção do Porto do Pecém. Estes são alguns dos projetos que visam o desenvolvimento da RMF tanto em nível econômico, quanto em nível social. No entanto, essas ações, apesar de consumirem vultuosos recursos, não resultam em melhoria para o conjunto da população que reside nas cidades onde as mesmas foram implantadas. Muitos municípios metropolitanos cearenses confrontam-se ainda com grandes desafios dado o peso das carências acumuladas durante décadas, agravadas pela crise social contemporânea.

²² O Programa de Desenvolvimento Urbano (PROURB), implementado pelo governo do Estado, com apoio do Banco Mundial, contemplou um total de 44 municípios cearenses, dentre os quais 11 localizam-se na RMF. Este programa viabilizou a elaboração de planos diretores de desenvolvimento urbano (PDDUs), além da instalação de infra-estrutura e da urbanização de áreas de risco. Todavia, o PROURB não deu conta da totalidade das áreas de risco destes municípios, tendo se revelado como solução parcial e, em certos casos, provisória.

²³ Neste plano foram estabelecidas novas qualificações para o território e medidas complementares para as necessárias dotações de infra-estrutura e controle de usos e ocupações do solo.

²⁴ De acordo com dados da SDLR, o SANEAR I foi um projeto de saneamento básico em que foram executadas obras de drenagem e esgotamento sanitário em Fortaleza, elevando para 63% o percentual de pessoas atendidas com rede de esgoto. Nos municípios de Fortaleza, Caucaia, Maranguape, Maracanaú, Pacatuba, Euzébio e Aquiraz foram executadas obras voltadas para o sistema de limpeza pública com implantação de aterros, unidades de reciclagem e incineradores. (SDLR, 2004).

Sem dúvida, estas grandes obras demandaram tempo para construção, além de consumirem vultosos recursos públicos dependendo quase sempre, para sua conclusão, de decisões políticas. Em verdade, o processo de urbanização cearense não foi marcado diretamente pela industrialização, tornando mais ainda grave a questão do desemprego. Todavia, é na Região Metropolitana de Fortaleza que se encontra um dos pólos mais dinâmicos da economia nordestina (ARAÚJO, 1997). Estamos falando do pólo têxtil e de confecções composto por modernas indústrias deste setor que são responsáveis pela maior concentração de emprego industrial na RMF. Malgrado o dinamismo da indústria na RMF, o setor terciário ainda é marcante na economia metropolitana cearense. Além disso, o turismo, desde a década de 1990 se desenvolve na Região com maior intensidade e tem sido o destino de muitos investimentos, dentre eles destaca-se o PRODETUR, contribuindo para elevar de modo expressivo o aparelhamento técnico e infraestrutural, seja público ou privado, para dar respaldo a esta nova atividade. Assim, temos municípios metropolitanos que evidenciam crescimento populacional e de atividades relacionados ao turismo, como é caso de Caucaia e Aquiraz.

Com relação à implantação de equipamentos urbanos propiciadores de maior modernização e integração com a metrópole, alguns municípios merecem destaque. Dentre estes, situa-se o município de Caucaia, cujo crescimento populacional já se revelava expressivo, antes mesmo deste período dito de modernização. Este crescimento advém, especialmente, da conseqüente diversificação das atividades econômicas no município, favorecidas pela expansão das estradas e dos transportes, cujo exemplo mais expressivo, foi a construção da CE – 085 (Via Estruturante) pelo chamado “governo das mudanças”.

Segundo dados do censo do IBGE de 1991, Caucaia detinha a terceira maior população do Ceará, com 165.099 habitantes, ficando atrás apenas da capital (1.738.637) e de Juazeiro do Norte (173.566). No Censo de 2000, Caucaia (250.479) supera Juazeiro do Norte (212.133) e fica atrás apenas da capital (2.141.402). O estabelecimento de algumas indústrias, o desenvolvimento do setor terciário, representado pelos setores de comércio e serviços, bem como o desenvolvimento do turismo, contribuíram, sobremaneira, para que Caucaia se destacasse no contexto territorial metropolitano cearense. Além de Caucaia, outros municípios

metropolitanos cearenses vêm despontando também, porém mais recentemente, como é o caso de Horizonte e de Pacajus que passaram a integrar a RMF apenas em fins de 1999. Estes municípios assumem papel importante na diversificação funcional metropolitana cearense, sobretudo ao se constituírem como um corredor industrial bastante expressivo ao longo da BR-116. Conforme Pereira Júnior (2002), a indústria passa a assumir o papel de comando da economia local em Horizonte e Pacajus, multiplicando empregos no setor secundário e contribuindo assim para o desenvolvimento de diferentes relações de trabalho nestes municípios. Destaca o referido autor:

Novos investimentos no setor industrial se consolidam nesses municípios. Iniciados na década de 1990, o atual processo de industrialização propicia mudanças nos equipamentos e fluxos urbanos, resultando em novas apreensões do território. (PEREIRA JUNIOR, 2002, pág. 16).

A ampliação da RMF é justificada pelo estabelecimento de atividades industriais e de serviços fora da capital, que proporcionam aos municípios metropolitanos maior diversificação sem, contudo, perder de vista a relação com Fortaleza, mas sim, ampliando e proporcionando integração maior entre os mesmos e a metrópole ainda que em níveis e intensidades diferenciadas. Além da expansão industrial registrada nos municípios metropolitanos de Horizonte e Pacajus, destacamos ainda neste período, a construção e funcionamento do Complexo Industrial e Portuário do Pecém (CIPP)²⁵, situado nos municípios de São Gonçalo do Amarante e parte de Caucaia.

O Complexo Industrial e Portuário do Pecém – CIPP (Cf. figuras 04 e 05), vem se configurando como importante empreendimento realizado com recursos do governo federal, estadual e do setor privado. Apesar de suas instalações não estarem concluídas, o novo porto já opera normalmente desde março de 2002, possibilitando a importação e exportação de mercadorias. Dentre as principais atividades que movimentam o porto, destaca-se a importação de produtos

²⁵ O Porto do Pecém situa-se na região geográfica denominada Ponta do Pecém, no município de São Gonçalo do Amarante, a 60 km da capital do Estado. Este porto é considerado como um do “maiores projetos de desenvolvimento econômico já implementados no Ceará”, tendo como principal objetivo atender às demandas industriais geradas pelo “nova economia cearense”, visando ainda, atrair indústrias de base (siderurgia, petroquímica e energia elétrica). (Fonte: www.ceraportos.ce.gov.br).

siderúrgicos acabados (bobinas de aço e chapas de ferro) e de algodão²⁶. Com relação às exportações, destacam-se produtos siderúrgicos acabados (vergalhão, tarugo e cantoneira), as frutas *in natura* (banana, melão e manga) além da castanha de caju.

O porto faz parte de um complexo planejado, incluindo a instalação de indústrias. Dentre estas indústrias, a siderurgia deverá ser uma das mais importantes sendo prevista ainda a implantação de um pólo metal-mecânico, usinas termoelétricas, distritos industriais, estação de recepção e medição de gás, além de um pólo de transportes e serviços de produtos derivados de petróleo e gás liquefeito. Além disso, prevê-se a conservação de reservas de área para a possível instalação de uma refinaria (PDDU de Caucaia, 1999). O projeto de implantação do Porto do Pecém compreendeu ainda, a construção da CE-422 que liga o porto à BR-222, com espaço reservado para futuras indústrias que venham a se instalar no complexo. Esta rodovia facilita o acesso de mão-de-obra à área em desenvolvimento e o escoamento de mercadorias para a capital e demais municípios do Estado.

Um outro empreendimento, o Trem Metropolitano de Fortaleza - METROFOR²⁷, ainda em fase de execução, contribuirá, sem dúvida, para a diversificação metropolitana. Depois de concluído, prevê-se uma maior eficiência na infraestrutura de transporte, com implicações significativas na dinâmica territorial urbana da RMF, além das modificações já visíveis no uso e ocupação do solo urbano. O funcionamento do METROFOR deverá gerar novos fluxos entre os

²⁶ No ano de 2004, com relação às importações, os produtos siderúrgicos acabados compreendem 46% da carga geral movimentada, no porto, com destaque para as bobinas de aço (101.085 ton.) e as chapas de ferro (21.544). Nesse mesmo ano, o algodão apareceu em segundo lugar com 14% na participação do total de importações. No ano de 2004, os produtos siderúrgicos acabados (vergalhão, tarugo, cantoneira) representaram 13,95% do total das exportações. Logo em seguida estão as frutas *in natura*, notadamente, a banana (54.229 t), o melão (47.928 t) e a manga (43.401 t). Ainda no ano de 2004, a castanha de caju continuou entre os principais itens de exportação pelo Pecém (33.432 toneladas.) e apresentou crescimento de 38% em relação ao ano anterior. Todos os produtos se destinaram, principalmente, aos mercados dos EUA e Europa. (Fonte: www.ceraportos.ce.gov.br).

²⁷ Segundo notícia publicada no Jornal O POVO, o METROFOR, encontra-se com obras paralisadas. Recentemente, o governo do Estado apresentou uma proposta ao Governo Federal na tentativa de retomar as obras desse empreendimento, tendo solicitado 25 milhões para concluir o trecho 01, pendente há anos, bem como iniciar o trecho 02, que interliga Fortaleza a Caucaia. Ainda segundo a nota, são muitos os atrasos no repasse de verbas para o Ceará, atrasando a realização das obras e prejudicando os usuários do transporte ferroviário. (Jornal OPOVO, 04 Jul de 2004).

municípios, mas contribuirá, paradoxalmente, para reforçar a centralidade da capital, Fortaleza ²⁸ (Cf. figura 06).

O raio de influência direta do METROFOR (Cf. figura 07), quando pronto, compreenderá os municípios de Fortaleza, Caucaia, Maracanaú e Pacatuba (na área do conjunto Vila das Flores) e, através da integração, estender-se-á até os municípios de Pacatuba (sede), Maranguape, Acarape e Redenção (PDDU de Caucaia, 1999).



Figura 04 - Porto do Pecém em São Gonçalo do Amarante.
Foto: Glauciana Teles, 05/05/2004.



Figura 05 – Área Portuária reservada aos contêineres.
Foto: Glauciana Teles, 05/05/2004.



Figura 06– Trecho do Metrofor em construção no bairro Benfica em Fortaleza.
Foto: Consórcio Construtora CGCC, 2001.

²⁸ Em seu estágio final será constituído por duas linhas estruturantes de alta capacidade, do tipo metroviárias, que se interligarão com sistemas de média capacidade, corredores de ônibus articulados com porta à esquerda e com linhas alimentadas de ônibus.



Figura 07 – Linhas Norte-Sul, Leste-Oeste e Estações.
 Fonte: www.metrofor.ce.gov.br

A rede viária do Estado, reconstruída e ampliada na década de 1990 com os empréstimos do Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) e Banco Mundial, através do Programa de Desenvolvimento do Turismo do Nordeste (PRODETUR/NE) é mais um aparato técnico de grande porte realizado no Ceará que beneficia a Região Metropolitana de Fortaleza. A CE-085 que sai de Caucaia em direção aos municípios situados à oeste do estado margeando o litoral é um exemplo da rede viária construída no contexto do PRODETUR para atender à demanda turística crescente no Estado (Cf. figura 08). Outro destaque é a CE-040 (Cf. figura 09) que sai de Fortaleza em direção à zona leste do estado. Esta rodovia foi ampliada, alargada, em um contexto de ações voltadas para o desenvolvimento do turismo situado ao longo da Costa Leste do Estado.

Dentre as obras de infra-estrutura de grande porte, destacamos a reforma e ampliação do Aeroporto Pinto Martins (Fortaleza), (Cf. figura 10) que passou a operar com um novo terminal de passageiros. Esta ação foi resultado de uma parceria do Governo do Estado com o Ministério da Aeronáutica, Embratur, Banco do Nordeste, Infraero, e Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID). Construído numa área de 36 mil metros quadrados, o Aeroporto Internacional Pinto Martins, inaugurado em 1998 tem capacidade para receber 2,5 milhões de passageiros/ano.



Figura 08 – Trecho da CE-085 em Caucaia - RMF
Fonte: Glauciana Teles



Figura 09 - Trecho da CE-040 em Eusébio - RMF
Fonte: www.aquiraz.ce.gov.br



Figura 10- Aeroporto Internacional Pinto Martins
Fonte: SETUR

A estrutura do prédio é formada de quatro andares, incluindo o subsolo, onde funciona a área administrativa, pátio de manobras e nas pistas laterais é possível acomodar, ao mesmo tempo, 19 aeronaves. Hoje, o aeroporto recebe vôos internacionais, possibilitando a inserção de Fortaleza e do Estado do Ceará na rota turística e de negócios em nível mundial. Insere-se, assim, no contexto da modernização, com a realização de obras de grande porte pelo “governo das mudanças”, na segunda gestão de Tasso Jereissati promovendo a ligação do Ceará com os demais Estados brasileiros e com outros países.

Com relação à expansão da RMF, os dois períodos considerados tiveram algumas características diferentes do ponto de vista político e econômico. No período “coronista” houve uma centralização de poder e a tentativa de desenvolvimento industrial calcada na ideologia do “desenvolvimentismo”. Essa era a tendência geral em todo o país. A característica maior desse período foi, sem dúvida, a dependência ao governo central tanto em relação às decisões políticas quanto aos recursos públicos. Além disso, os projetos sociais mais setoriais dependiam de “decisões políticas” muito mais que na atualidade, dada a centralização política e concentração dos recursos públicos na esfera federal. O chamado “governo das mudanças”, quando tem início o segundo período em estudo, se beneficia das políticas de descentralização e de reforma tributária, no contexto da redemocratização, comandando obras de grande porte financiados com recursos públicos e privados na RMF. O setor terciário afirma-se amplamente na RMF, tendo no turismo, uma das principais atividades dinamizadoras. Crescem, então os investimentos na construção de hotéis, pousadas, comércios diversificados, com destaque para o setor da restauração, e é posta em prática uma “ousada política de *marketing*”, no sentido de atrair fluxos turísticos tanto nacionais quanto internacionais.

A reestruturação política e econômica no Ceará têm se constituído, sem dúvida, mola propulsora do processo de metropolização em curso nos últimos anos. Todavia, isto não significa que esse processo tenha produzido o mesmo tipo de arranjo sócio-espacial comum a outras áreas metropolitanas já consolidadas do país. Com efeito, o adensamento populacional que vem acontecendo, especialmente na periferia de Fortaleza e nos municípios metropolitanos mais próximos à metrópole,

ocorre em um contexto de empobrecimento e de precarização das condições de vida e de enfraquecimento dos dispositivos de planejamento e de gestão para disciplinar esse processo de metropolização. A gestão dessas áreas, que se desenvolvem de forma desordenada, vem se revelando grande desafio para as autoridades locais. Os critérios de uso do solo urbano contidos nos Planos Diretores não são suficientes para conter a ocupação de áreas impróprias à habitação por grupos de população que se submetem a toda sorte de riscos, nem tampouco a ocupação de áreas verdes, de preservação, de uso comum por ricos e pobres. Observamos, no Estado do Ceará, um relativo crescimento econômico, que não se faz acompanhar de uma distribuição mais justa dos frutos desse desenvolvimento. O Ceará continua se destacando como um dos estados brasileiros, cujo nível de desigualdade é um dos maiores.

Para entender o processo de metropolização, definimos como recorte territorial o município de Caucaia, objeto de nosso estudo. O estudo deste município, que atualmente está entre os que mais crescem em termos populacionais e econômicos na Região Metropolitana de Fortaleza, e que concentra maior índice de pobreza na região, indicou importantes pistas para a compreensão mais global da dinâmica metropolitana cearense.

Capítulo 03 - Caucaia, uma longa trajetória: de aldeia indígena a Caucaia metropolitana

Buscando compreender o processo de metropolização do espaço, destacamos o município de Caucaia, haja vista, sua expressão no âmbito das principais dinâmicas que marcam a urbanização cearense. Neste município, alguns fatos observados abrem perspectivas para a discussão acerca do processo de metropolização, que caracteriza o atual fato urbano cearense. Destacamos aqui, a população e sua distribuição a partir da década de 1970, quando Caucaia passa a ser município metropolitano, bem como, sua organização espacial. Enfocamos também, o quadro econômico do município destacando as atividades que mais têm contribuído para dinamizar a economia local. Antes disso, faremos um breve histórico sobre a vila de Caucaia que teve sua origem a partir de um aldeamento indígena.

3.1. Um breve histórico de Caucaia.

Inicialmente nos reportamos há mais de dois séculos atrás, quando Caucaia passa de simples povoado à condição de vila. No segundo quartel do século XVIII, os jesuítas aportaram no Ceará encarregados da catequese dos índios. Neste momento, o espaço que hoje compreende o município de Caucaia era habitado pelos índios da nação Potiguar. Segundo o historiador Raimundo Batista Aragão, este município abrigou um dos primeiros núcleos urbanos do Ceará, tendo seu povoamento iniciado em 1735, quando os jesuítas portugueses, dedicados à catequese, ali chegaram, juntamente com os colonizadores Luiz Filgueiras e Francisco Pinto. Estes, em estreita relação com os jesuítas, conseguiram aldear os índios da nação Potiguar ali residentes conhecidos também, como índios

“Caucaias”, transformando-os, segundo este autor, em amigos e auxiliares de sua missão.

Alguns marcos na paisagem urbana localizados na sede do município remontam a esse momento histórico de aldeamento e catequese dos índios, a exemplo da igreja matriz Nossa Senhora dos Prazeres, uma das realizações pioneiras de colonizadores e jesuítas, considerada importante testemunho do processo de povoamento da cidade e da formação da principal aglomeração (Aragão, 1985). Décadas depois de sua construção, em 1871, a igreja foi instituída oficialmente como paróquia, vindo a se constituir, a maior referência religiosa tanto para os habitantes de Caucaia como também das localidades próximas. A antiga cadeia pública é outro edifício datado desta época.

Em 1755, 20 anos após a constituição do povoado, iniciado em 1735, chega de Portugal, uma ordem “real”, designada Provisão Régia, documento eclesiástico, datado de 14 de abril de 1755, autorizando o ouvidor de Pernambuco¹, Bernardo Coelho Gama a seqüestrar os bens dos jesuítas e retirá-los da administração das aldeias indígenas e dos povoados. O governo português estava, então, sob o comando do Marquês de Pombal. Na ocasião governava o Ceará, o Capitão-Mor Francisco Xavier de Miranda Henrique que obedeceu as ordens da provisão portuguesa. A ordem determinava também, a elevação à condição de Vila as localidades e as aldeias, além de excluir da administração os jesuítas, que seriam expulsos do Brasil pouco depois.

No dia 05 de fevereiro 1759, dando cumprimento ainda àquela provisão, a aldeia dos “Caucaias”, assim denominada por ser um povoado formado por aldeamento dos índios dessa tribo, é elevada à condição de vila, com o nome Vila Nova de Soure². Além desta, outras aldeias importantes foram elevadas à condição de vila na mesma época no Ceará, como Viçosa do Ceará e também, Parangaba (Arrouches), Paupina (Messejana), atuais distritos da capital cearense.

¹ Nesta época o Ceará ainda era subordinado à capitania de Pernambuco, vindo a tornar-se independente somente no ano de 1799.

² O primeiro nome dado à cidade de Caucaia, Vila Nova de Soure, foi resultado do nome de um rio existente em Portugal. Este rio se chama Soure e corta o distrito de Coimbra de Norte a Sul.

No dia 15 de outubro de 1759, foi oficializada a criação da Vila de Soure, através de um ato público do ouvidor Gama e Casco, com festa solene no largo da Igreja Matriz Nossa Senhora dos Prazeres, conforme relata Aragão (1985). Esta data passou a ser considerada a data de criação da vila.

Quase um século depois, no ano de 1822, a Vila de Soure registrava uma população de 816 habitantes³. Em 1863, foi fundado o atual distrito de Tucunduba. Até 1901, a Vila de Soure contava apenas com a aglomeração formada por sua sede e pelo distrito de Tucunduba. Mais adiante, em 1933, a composição do município aparece acrescida por mais cinco distritos sendo estes Cauípe, Primavera, Sítios Novos, Taquara e Umari⁴. Em 1936, surge o distrito de Tarrafas, que já não figura na divisão em vigor a partir de 1938. Neste mesmo ano, Soure perde o distrito de Umari para o município de São Gonçalo e a vila adquire foros de cidade (ARAGÃO, 1985).

Somente em 1943, 184 anos após a criação da Vila de Soure, Caucaia é elevada à condição de cidade pelo Decreto Lei de 1.114 de 30 de dezembro deste mesmo ano. No período posterior, entre os anos de 1944 e 1948, os distritos de Primavera e Taquara passaram a se chamar, respectivamente, Guararu e Mirambé⁵. Em 1951, o distrito de Cauípe⁶ foi extinto, passando o seu território a formar a vila de Catuana que, logo depois, adquire status de distrito. Até a década de 1950, após a elevação de Caucaia à condição de cidade, não se registram ocupações significativas em seu espaço, excetuando-se a sede que se configurava como o núcleo de maior expressão populacional.

No litoral existiam apenas alguns pequenos povoados rarefeitos, onde moradores locais exerciam atividades de subsistência ligadas especialmente à pesca. Ainda eram poucas as aglomerações urbanas, totalizando um número de

³ Foi uma das primeiras províncias do Ceará, entretanto, constituía um dos menores núcleos urbanos da época.

⁴ Não se obteve informações de que esse processo tratou-se de divisão ou ampliação.

⁵ Guararu e Mirambé ainda hoje são distritos de Caucaia.

⁶ O distrito de Catuana foi criado segundo a Lei nº 1153, de 22 de novembro de 1951. Este distrito absorveu o então distrito de Cauípe que hoje é uma localidade de Caucaia bastante povoada e fazendo parte do distrito de Catuana.

seis, além da sede municipal, sendo estas: Vila do Cauípe, Guararu, Mirambé, Sítios Novos e Tucunduba, que marcam a atual configuração territorial de Caucaia.

Quanto à vida econômica do município, antes do período em estudo, a realidade de Caucaia não diferia do contexto geral dos demais municípios cearenses, tendo como principais atividades econômicas a agricultura, a pecuária e o extrativismo da cera de carnaúba, destacando-se, ainda, a extração de sal.

A agricultura foi, sem dúvida, o principal setor da atividade econômica, sobretudo, a agricultura de subsistência, ainda hoje praticada em algumas localidades do município, situadas mais ao interior. Em geral, são pequenos roçados, onde se pratica o cultivo de milho, feijão e mandioca, tanto nas serras como nas áreas planas próximas a pequenos córregos. A extração da cera de carnaúba, outra atividade intensa no município, ainda hoje se mantém de forma expressiva.

Apenas a partir da década de 1960, quando as primeiras indústrias começaram a chegar ao município, a exemplo da Cerapeles⁷, o desenvolvimento industrial passa a ter alguma evidência. Nas décadas seguintes, outras indústrias, na maioria de pequeno porte, foram se instalando em Caucaia. Atualmente, algumas ainda se mantêm em atividade, tendo, a exemplo da Cerapeles, que passou por uma modernização. Outras indústrias de pequeno porte ligadas, notadamente, ao aproveitamento de produtos locais, como o granito das serras e o sal, também datam dessa década. Estas indústrias ainda estão em pleno funcionamento até hoje⁸. O granito, por exemplo, é trabalhado e exportado para outras localidades do país.

Até o início da década de 1970, a economia do município de Caucaia apresenta as características descritas. Todavia, esta década é marcada por um

⁷ A Cerapeles, uma das primeiras indústrias instalada em Caucaia, nos idos da década de 1960, especializou-se na extração e no aproveitamento da cera de carnaúba, em diversas modalidades, atendendo tanto o mercado local, como o mercado brasileiro e internacional.

⁸ Devido à deficiência ou inexistência de estatísticas relativas a tais indústrias, não nos foi possível um maior aprofundamento da realidade do setor industrial do município. No entanto, através de entrevistas com integrantes da Secretaria de Desenvolvimento Econômico do município, como o geógrafo José Rocha Melo, que trabalha há 20 anos nesta secretaria percebemos que, até a década de 1970, poucas indústrias instalaram-se no município. A população que habitava Caucaia, nesta década, já se deslocava majoritariamente para trabalhar em Fortaleza, o que reforça, em parte, a pouca expressão do emprego industrial na absorção da população trabalhadora local.

maior dinamismo populacional e econômico. Dinamismo este, que veio se intensificando nas décadas seguintes, resultando em significativos ganhos de população, alterando a densidade por habitantes e engendrando uma nova estruturação do espaço.

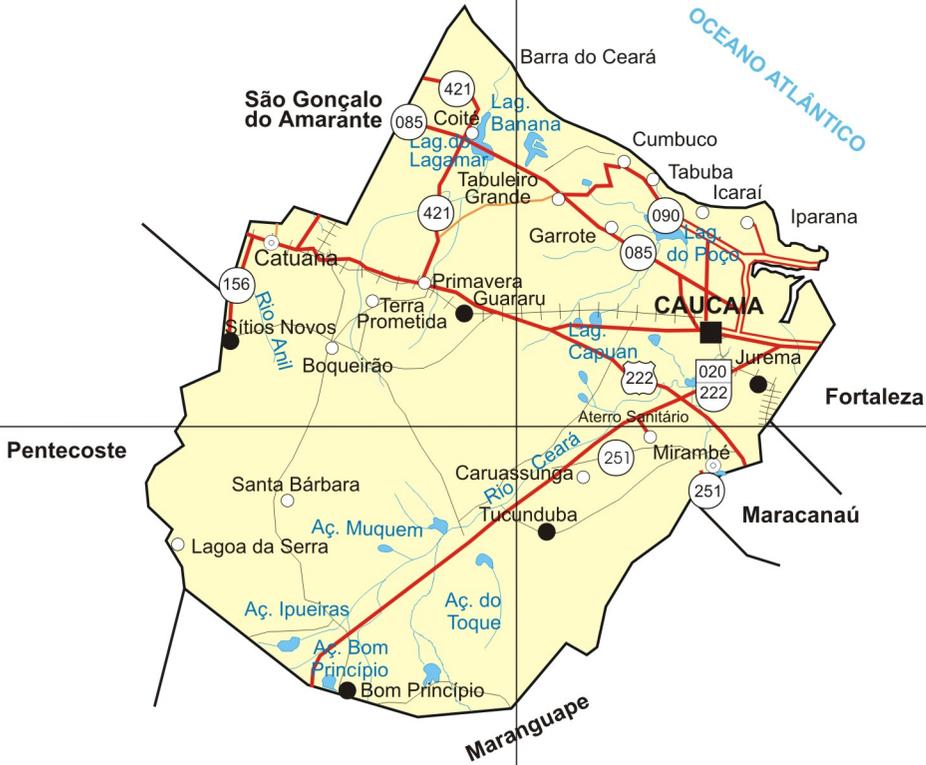
Observando a dinâmica populacional de Caucaia desde a década de 1970, notamos um rápido crescimento de sua população. Ao longo de aproximadamente quatro décadas, Caucaia apresenta elevado incremento populacional proveniente, especialmente, das intensas migrações do campo. Estas se estabeleceram com desigual distribuição em seu território, gerando graves problemas.

3.2. A população de Caucaia: crescimento e distribuição.

Juntamente com Aquiraz, Maranguape, Pacatuba e Fortaleza, o município de Caucaia faz parte da Região Metropolitana de Fortaleza, desde sua criação, em 1973, por Lei Federal (Cf. Lei 14 de 1973). Caucaia é o maior município da Região Metropolitana de Fortaleza em área e também um dos mais populosos do Estado do Ceará. Em relação à população absoluta fica atrás apenas da capital superando, inclusive, o município interiorano de Juazeiro do Norte que integra a segunda aglomeração urbana do Estado, ao lado de Crato e Barbalha. Com uma área de 1 195 km², localiza-se na porção norte – nordeste do Estado, limitando-se ao norte com o oceano Atlântico e com o município de São Gonçalo do Amarante; ao sul com Maranguape; a leste com Maranguape, Maracanaú e Fortaleza e a oeste com São Gonçalo do Amarante, Pentecostes e Maranguape. (Cf. mapa 03).

Com grande extensão territorial, Caucaia dispõe de rico patrimônio natural composto por três grandes unidades geomorfológicas que caracterizam o Ceará: litoral, serra e sertão. Essa característica natural singular interfere, significativamente, em sua organização espacial definindo, em grande medida, a diversidade encontrada em seu território. A organização espacial pode ser apreendida através dos diferentes momentos e paisagens, que dão sentido e complexidade a cada porção territorial.

MAPA DE CAUCAIA



CEARÁ



LEGENDA

SEDE (ACIMA DE 100.000 HAB.)	■
DISTRITO	●
OUTRAS LOCALIDADES	○
LIMITES	—
FERROVIA IMPLANTADA	—+—+—
FERROVIA PLANEJADA	—+—+—
PREFIXO RODOVIAS:	
FEDERAL	BR
ESTADUAL	CE
TRANSITÓRIA	—
CONSTRUÍDAS:	
PAVIMENTADA PISTA SIMPLES	—
PAVIMENTADA PISTA DUPLA	—
IMPLANTADA	—
LEITO NATURAL	—
EM CONSTRUÇÃO:	
PAVIMENTADA PISTA SIMPLES	- - -
PAVIMENTADA PISTA DUPLA	- - -
IMPLANTAÇÃO (EOI)	- - -
PLANEJADA	- - -
CONVENÇÕES	
CURSO D'ÁGUA PERMANENTE	—
CURSO D'ÁGUA INTERMITENTE	—
LAGOA, LAGO	—
AÇUDE, BARRAGEM	—

Embora tenham se revelado fatos e momentos importantes da história de Caucaia desde o seu povoamento, no período colonial, destacando sua gênese e fundação até sua constituição enquanto município, adotamos como marco temporal em nossa análise, o período que se inicia na década de 1970, quando Caucaia passa a compor a RMF. É nesta década que observamos os maiores ganhos populacionais. Parte desses ganhos está relacionada ao transbordo de população e equipamentos urbanos da capital para os municípios adjacentes, decorrente da elevação do preço da terra e da especulação do mercado imobiliário na metrópole, sendo Caucaia o município que mais recebe população em consequência desse processo. Além disso, acreditamos que, parte dessa população proceda, também, do crescimento verificado no próprio município, quer seja por crescimento vegetativo, quer seja por acréscimo populacional decorrente de migrações oriundas de municípios do interior do estado. Iniciamos nossas reflexões considerando, em particular, como vem se dando a inserção de Caucaia na RMF buscando entender o processo de produção do espaço em sua expressão metropolitana.

À época da institucionalização da RMF, em 1973, Caucaia já mantinha relações com a capital cearense. A busca por emprego, por serviços especializados nas áreas de saúde, educação, negócios, dentre outros, materializava as relações entre Caucaia e a metrópole, embora estas não apresentassem a complexidade verificada atualmente. Mesmo estabelecendo relações de diversas naturezas com a metrópole, os municípios que compunham a RMF, quando de sua criação, não apresentavam características notórias de espaço metropolitano, como acontecia nos municípios integrantes de outras regiões instituídas no mesmo momento, sobretudo, São Paulo e Rio de Janeiro, como mencionamos acima. Naquela década, estas capitais já apresentavam enorme diversidade em seu espaço metropolitano. Ainda na década de 1970, enquanto alguns municípios metropolitanos de capitais importantes dos Estados do Sudeste já tinham atingido grandes quantitativos populacionais, tal fenômeno começava a se esboçar em municípios da RMF, como é o caso de Caucaia, uma década mais tarde.

O processo de urbanização de Caucaia se deu, inicialmente, numa área próxima à Fortaleza, porém mais distante do litoral tendo, nas últimas décadas, se estendido nesta direção. Este processo de urbanização resulta em uma

configuração particular do espaço urbano que compreende áreas de urbanização mais antigas, sobretudo no distrito sede e áreas de expansão recente, nas porções litorâneas e ao longo das vias de circulação que ligam Caucaia a Fortaleza e a outros municípios. O território de Caucaia compreende, ainda, áreas de requalificação urbana, resultantes da transformação no uso dos espaços, à exemplo da praia de Icaraí, zona caracterizada pela presença massiva de habitações secundárias, nas décadas de 1970 e 1980, que vem se transformando em zona de moradia principal.

Outro fator que marca o processo de expansão urbana de Caucaia é a periferação de Fortaleza na sua parte oeste, a partir da expansão industrial e residencial do bairro de Antonio Bezerra, na década de 1980 e dos processos de reestruturação urbana da década de 1990 e anos 2000. Esta expansão atinge o território de Caucaia que passa a compreender diversas áreas de habitação precária.

A procura por novos espaços de lazer no litoral de Caucaia, no estuário do Rio Ceará, desde as praias mais próximas como Iparana e Pacheco às mais distantes como Tabuba e Cumbuco, contribuiu ainda para que a ocupação de Caucaia acontecesse de forma intensa nesta porção do território. Já em direção à vertente sertaneja, as serras de Conceição e de Juá são vistas como uma barreira natural que impede a expansão em direção a estas áreas. Com efeito, o complexo de serras presentes no interior do município com altitudes que variam de 100 a 400 metros, representou fator importante na ocupação do território. Na área sertaneja, mais ao interior do município, observamos a presença de pequenos núcleos populacionais nas sedes dos distritos de menor densidade, tais como Mirambé, Tucunduba, Catuana, Guararu, Sítios Novos e Bom Princípio. Estes distritos têm população na faixa compreendida entre 2.761 (Bom Princípio) e 6.803 (Catuana) habitantes.

O ordenamento espacial do município denota um crescimento sem planejamento rigoroso, o que não contribuiu para controlar e disciplinar a expansão projetada a partir de Fortaleza, bem como, o estabelecimento da população vinda de outros lugares em direção à Caucaia. A ocupação não acontece seguindo uma lógica legal de planejamento e ordenamento espacial. Todavia, de maneira evidente,

vai seguindo a lógica da oferta e da procura, a lógica da sobrevivência das camadas mais pobres e a lógica da exclusão, resultado da especulação fundiária de áreas mais valorizadas que “expulsa” para áreas sem maiores interesses ao mercado, a população mais pobre.

Nas décadas de 1980 e 1990, Caucaia teve taxas de crescimento populacional mais elevadas, apresentando maiores tendências em reter as migrações oriundas do interior do estado ou receber população deslocada da capital por ser um município mais próximo a Fortaleza (aproximadamente 16 km separam a sede de Caucaia do centro da capital).

A partir da década de 1980, Caucaia tornou-se um município urbano, mesmo mantendo características rurais em grande parte de seu território. Doravante, há uma verdadeira inversão, isto é, a população rural que atingia um percentual de 79,54%, em 1970, alcança em 1980, um percentual de apenas 22,10%. Enquanto isso, a população urbana tem ganhos expressivos, ou seja, em 1970 era de 20,46%, na década de 1980 atinge um percentual de 77,90% (Cf. tabela 04).

TABELA 04
Caucaia – Evolução da População 1970 – 2000

População	1970		1980		1991		2000	
	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%
Urbana	11.200	20,46	73.304	77,90	147.601	89,40	226.088	90,26
Rural	43.554	79,54	20.802	22,10	17.498	10,60	24.391	9,74
Total	54.754	100,00	94.106	100,00	165.099	100,00	250.479	100,00

Fonte: Censo Demográfico IBGE

Essa tendência é então verificada no Estado do Ceará como um todo. Pela primeira vez, a população cearense que vive nas supera a população rural, situação essa já verificada no Brasil na década anterior (1970). No caso específico de Caucaia, a população absoluta urbana chega a ser oito vezes maior que a população rural, evidenciando uma surpreendente inversão.

As elevadas taxas de crescimento da população total, da população urbana e as de urbanização foram resultado da forte pressão sobre o espaço geográfico exercida, sobretudo, por uma população pobre que se deslocou para o município nas últimas décadas e da intensificação dos fluxos migratórios campo-cidade que, até então, se dirigiam apenas para Fortaleza. Paralelo a este processo, ressaltamos também, a atuação de poderosos agentes que intervêm no espaço sejam apoiados por políticas públicas habitacionais para construção de conjuntos populares, sejam por investimentos imobiliários ou ainda, pela ação dos promotores de turismo. A ação do poder público estadual e, em menor escala, do poder municipal, destaca-se como elemento de grande importância no entendimento das dinâmicas territoriais e populacionais no município.

Nos últimos dez anos, o crescimento populacional de Caucaia atingiu patamar elevado, registrando 250.479 habitantes, no censo de 2000. Neste mesmo ano, o contingente populacional residindo em áreas urbanas chega a 90,26% do total, enquanto apenas 9,74% da população mantém-se em áreas consideradas rurais. Em 2004, o IBGE estimou a população de Caucaia em 290 000 mil habitantes e avaliou que, em 2005, a mesma ultrapassaria a marca dos 300 mil habitantes ⁹.

Na última década intercensitária (1991 e 2000), a taxa de crescimento de Caucaia situou-se dentre as maiores da RMF, correspondendo a 4,74%, sendo menor apenas do que aquelas verificadas nos municípios de Itaitinga, Horizonte e Euzébio, que foram respectivamente de 9,92%, 7,06% e 4,94%. Nas décadas censitárias anteriores, as taxas de crescimento de Caucaia estiveram em patamares superiores a 5% (Cf. tabela 05). Embora tenha havido uma queda, a taxa de crescimento de Caucaia manteve-se próxima à média da RMF (5,18%), sendo esta, ainda elevada. Existiria relação direta entre o crescimento populacional ali verificado e a condição metropolitana de Caucaia? Que fatores indicam ou confirmam essa relação?

Caucaia atingiu taxas significativas de crescimento populacional, entretanto, estas não foram acompanhadas por investimentos que garantam à população boas condições de vida. Seguindo a tendência do setor oeste de

⁹ Estimativas do IBGE para 2004 no Cidades@ na página do IBGE na Internet (www.ibge.gov.br)

Fortaleza, com o qual faz fronteira, o leste de Caucaia, apresenta as mesmas características inerentes a esta zona periférica da capital, ou seja, altas densidades demográficas, elevados índices de pobreza e precarização de serviços.

TABELA 05

RMF – População Residente e Taxa Geométrica de Crescimento¹⁰

Municípios	População Residente						
	1970	1980	1991	2000	Taxa de Crescimento %		
					1970/ 1980	1980/ 1991	1991/ 2000
Aquiraz	32.507	45.111	46.305	60.469	3,33	0,24	3,01
Caucaia	54.754	94.108	165.099	250.479	5,57	5,24	4,74
Euzébio	6.930	12.095	20.410	31.500	5,73	4,87	4,94
Fortaleza	857.980	1.307.611	1.768.637	2.141.402	4,30	2,78	2,15
Guaiúba	6.063	7.652	17.562	19.884	2,35	7,84	1,39
Horizonte	7.632	10.202	18.283	33.790	2,94	5,45	7,06
Itaitinga	-	-	12.470	29.217	-	-	9,92
Maracanaú	15.685	37.894	157.151	179.732	9,22	13,80	1,50
Maranguape	59.622	91.126	71.705	88.135	4,33	-2,16	2,32
Pacajús	33.335	46.976	31.800	44.070	3,49	-3,48	3,69
Pacatuba	31.916	42.110	60.148	51.696	2,81	3,29	-1,67
São Gonçalo	21.008	24.680	29.286	35.608	1,62	1,57	2,20
Chorozinho	8.368	12.386	15.492	18.707	4,00	2,05	2,12
RMF (total)	1.135.800	1.731.951	2.414.348	2.984.689	4,31	3,07	2,38
Ceará (total)	4.361.603	5.621.188	6.366.647	7.430.661	2,57	1,14	1,73

Fonte: IBGE 2000

Com uma taxa de urbanização de 90,26%, em 2000, Caucaia se destaca como o quarto município mais urbanizado da RMF, ficando atrás apenas de Fortaleza e Euzébio, cujas taxas de urbanização são de 100% e do município de Maracanaú, com taxa de urbanização de 99,71%.

Em relação à densidade demográfica, percebemos que houve um salto bastante expressivo entre as décadas de 1970 e 2000. Em 2000, Caucaia atinge

¹⁰ Esta tabela foi elaborada pela bolsista de Iniciação Científica Suzana Arruda – Bolsista CNPq-IC, fazendo parte do relatório de pesquisa do projeto intitulado *Região Metropolitana de Fortaleza: Continuidades e Descontinuidades na Dinâmica Territorial* coordenado pela Prof. Zenilde Baima Amora no Laboratório de Estudos Urbanos e Geografia Cultural – LEURC.

densidade de 210,23 hab/km², contra 127,12 hab/km², em 1991, 72,78 hab/km², em 1980, e apenas 42,35 hab/km², em 1970. Devido à sua grande extensão territorial, a taxa de densidade demográfica, por sua vez, não é representativa do município em sua totalidade. Com efeito, Caucaia possui porções territoriais mais adensadas que atingem mais de 6600 hab/km², como é caso do distrito de Jurema, que possui uma das maiores taxas de densidade da RMF. Apesar das elevadas taxas de crescimento populacional anual e de densidade demográfica constitui-se em um território com grande potencial de expansão por dispor ainda, de vazios favoráveis a construção não apresentando, portanto, obstáculos naturais à expansão urbana.

A urbanização do litoral, de territórios que margeiam a sede e que mantêm relações estreitas com este, além do distrito de Jurema constitui característica maior deste município. Destacamos também, a ocupação de terras indígenas por moradores pobres oriundos tanto de Fortaleza como de outros municípios. Percebemos assim, especificidades relacionadas à sua ocupação com espaços que apresentam concentração e centralidade, convivendo com outros onde verificamos descontinuidades, em forma de vazios.

Nas últimas duas décadas, especialmente a partir de meados dos anos 1990, vultosos investimentos em infra-estrutura viária, em eletrificação e adução de água foram capitaneados para este município pelo governo do Estado do Ceará, aumentando a referência de Caucaia em sua porção central e litorânea, atraindo movimentos populacionais e atividades de lazer. Isso fez com que aumentasse sua diversidade sócio-espacial e a distribuição da população nas áreas beneficiadas por tais serviços.

3.3. A diversidade sócio-espacial de Caucaia.

A população de Caucaia distribui-se de forma irregular em todo o município. Encontra-se áreas de maior adensamento, mas também outras com baixas densidades. Essas diferenciações decorrem dos diferentes momentos de seu processo de ocupação, resultando hoje em diversas funcionalidades evidenciadas, sobretudo, nas atividades econômicas e na expansão de zonas de habitação. A

sede propriamente dita constitui o espaço mais antigo de ocupação; o litoral foi ocupado mais recentemente por atividades de turismo e lazer; o distrito de Jurema foi ocupado principalmente a partir das políticas de habitação, concentrando a população mais pobre de Caucaia; finalmente, a área sertaneja, caracterizada por pequenos distritos, ainda apresenta atividades rurais, embora pouco expressivas. Essa grande diversidade de uso e ocupação observada confere à Caucaia um sentido peculiar perante os demais municípios metropolitanos e enseja um estudo de cada área para entendermos o todo.

****O distrito Sede: uma centralidade do território municipal***

O município de Caucaia divide-se administrativamente em oito distritos (Cf. tabela 06). Dentro dessa divisão, destacam-se em maior importância populacional, o distrito sede que recebe o nome do município e o distrito de Jurema. Estes dois distritos juntos concentram, aproximadamente, 90% da população e ocupam 10% da área total do município, evidenciando uma intensa concentração numa área considerada limitada, gerando, em consequência, densidade demográfica elevada, notadamente, no distrito de Jurema (Cf. tabela 06).

O distrito sede representa a principal aglomeração de Caucaia. Nele residiam no ano de 2000, 115.383 mil habitantes (IBGE, 2000), correspondendo a 46% de toda a população municipal e apresentando uma densidade demográfica de 445,58 h/km². (Cf. Tabela 06). Além de acolher a maioria da população de Caucaia, o distrito sede abriga os equipamentos urbanos mais significativos como estabelecimentos comerciais e bancários, as repartições públicas, pequenas indústrias, o mercado público do município, hospitais, postos de saúde, escolas dentre outros.

TABELA 06

Caucaia – População Absoluta e Relativa e Densidade por Distrito – 2000

Distrito	População Absoluta	População Relativa (%)	Densidade Demográfica (h/km²)
Sede	115.383	46,06	445,58
Jurema	109.314	43,64	6.645,23
Mirambé	5.089	2,03	113,06
Guararu	4.007	1,60	45,68
Catuana	6.803	2,72	28,20
Sítios Novos	4.682	1,87	23,23
Tucunduba	2.440	0,97	14,88
Bom Princípio	2.761	1,10	12,89
Total	250.479	100,00	210,23

Fonte: Censo Demográfico 2000

Principal aglomeração do município de Caucaia, o distrito sede compreende uma vasta área litorânea onde estão instalados os principais equipamentos de turismo e lazer que são referência do lado Oeste da RMF (Cf. Capítulo 04). A concentração populacional na sede é responsável, em parte, pela presença de uma série de equipamentos urbanos destinados ao atendimento não só da população nela residente, como também nos demais distritos, conferindo-lhe uma dinâmica interna própria. É na sede onde estão localizados os serviços públicos e jurídicos que atendem a demanda dos distritos. Nesse sentido, exerce influência sobre todo o município, constituindo a centralidade mais importante do território municipal.

A sede ainda apresenta uma característica peculiar frente aos demais distritos por abrigar, em seu espaço, territórios com população indígena descendente dos primeiros aldeamentos presentes na região, ou seja, dos índios “Caucaias” originados dos “Potiguares”. Segundo o Censo Demográfico do IBGE, no ano de 2000 residiam 853 indígenas no território de Caucaia, sendo que a maioria destes tinha suas moradias na sede. Estes indígenas vivem em situação muito precária e

ocupam áreas consideradas de risco¹¹, situadas às margens do rio Ceará (Cf. figuras 11 e 12). A maior parte dos índios conhecidos como “Tapebas”¹² concentra-se na área que margeia a antiga BR-222 (que passava anteriormente dentro do distrito sede), mas encontra-se também instalada de forma dispersa no município.

Em geral, os indígenas de Caucaia desenvolvem atividades de baixa remuneração e especialização, relacionadas ao comércio, aos serviços e à construção civil. Muitos ainda vivem de atividades tradicionais como a pesca e a captura de caranguejo, vendido nas rodovias que cortam o município, em especial, a BR-222 e a CE-090. Esse comércio é realizado nos dias e horários de fluxos mais intensos, provocados pelos deslocamentos de pessoas em busca de atividades de lazer e turismo, especialmente, nas praias do oeste.

No distrito sede, observamos a ausência de disciplinamento do uso e ocupação do solo, resultando daí um espaço urbano desordenado, com habitações convivendo com as atividades comerciais, industriais e de prestação de serviços. Ao trafegarmos pela sede urbana, constatamos que a distribuição destas atividades não responde a critérios claros de planejamento urbano, que assegurem uma convivência mais harmoniosa das diversas funções. Assim, os pedestres, que se movimentam em grande número, disputam com carros e bicicletas os limitados espaços das calçadas e ruas. Muitos transeuntes vêm de fora, isto é, de outros

¹¹ As áreas denominadas usualmente de “risco” são, em sua maioria, áreas de proteção e de preservação ambiental, margens de rios, mangues, entorno de lagoas, áreas impróprias para moradia e que são ocupadas pela população mais pobre. Consideramos indevida essa designação por encobrir uma realidade social gravíssima, atribuindo o risco à porção territorial ocupada. Em verdade, as áreas não são de risco, a população pobre, por falta de alternativa de moradia, constrói suas casas e barracos nestas terras, que por serem públicas oferecem menor resistência. Mais do que risco ambiental trata-se de risco social, de situações de extrema vulnerabilidade que levam um número considerável de moradores pobres das aglomerações urbanas a se instalar em áreas impróprias.

¹² Segundo Barreto Filho, “inexiste na literatura etnológica e histórica, bem como nas fontes primárias, qualquer referência a uma sociedade indígena denominada Tapeba”. As únicas referências encontradas anteriores a 1984 são matérias da imprensa escrita local sobre as precárias condições de vida dessa população. Este autor destaca duas referências encontradas sobre os Tapebas sendo “uma publicada em 06 de julho de 1969, no jornal O Estado de São Paulo afirmando que os Tapebas são um “subgrupo dos Caucaias” que, por sua vez, seriam um sub-grupo dos Tremembés e a outra, publicada no Porantim de abril de 1982, que cita nove Tapebas vivendo em terras não demarcadas no município de “Paracatu”(acreditamos ter havido um erro ortográfico e o autor estar se referindo a Paracuru), Ceará, apontando-os como um grupo dos Magro-Gê”. Barreto ainda ressalta, segundo trabalhos já realizados, que a história da área em que hoje se situa o município de Caucaia se confunde com a história da conquista e do povoamento pelos povos europeus (franceses, holandeses e portugueses), estando também intimamente relacionada ao trânsito das populações aborígenes que habitaram a costa cearense antes e depois da chegada dos primeiros colonizadores (BARRETO FILHO, 1994).

distritos, fato comprovado pela movimentação das linhas de ônibus tanto municipais, como metropolitanas e parecem aturdidos em meio a este caos aparente.

Na área central, onde estão localizados os principais estabelecimentos comerciais como o mercado popular, as lojas de tecidos, de confecções, as sapatarias, perfumarias, além de outros, ocupam a totalidade do lote desconsiderando os recuos necessários e as atividades do entorno. Em algumas áreas próximas ao centro, antigas chácaras foram reformadas, destruindo parte do patrimônio arquitetônico local, adotando estilos “mais modernos”, chegando inclusive à construção de andares suplementares, transformando tais edifícios em duplex ou mesmo em construções maiores.

Em geral, nesta área, há poucas edificações de grande porte. No centro encontram-se instalações industriais e depósitos com edificações de porte e funções incompatíveis com os usos típicos de uma área central. Entretanto, a movimentação de pessoas é intensa, se comparada a alguns centros urbanos dos demais municípios metropolitanos como Aquiraz e Pacatuba.

Embora os equipamentos urbanos estejam mais consolidados na sede de Caucaia, ainda verificamos ali, muitos traços de uma cidade interiorana com maior movimentação no dia de “pagamento de aposentados”, quando há algumas festividades religiosas e em datas comemorativas representativas para o município. Ademais, percebemos que as praças são bastante utilizadas como espaços de lazer e encontro, práticas ainda expressivas, que envolvem desde os jovens às pessoas mais idosas.

A igreja matriz, por exemplo, constitui elemento definidor de uma prática que averiguamos apenas em cidades mais pacatas e menos movimentadas. A ocupação foi se dando em seu entorno, congregando residências, estabelecimentos comerciais, instituições públicas da administração municipal, as principais escolas e os principais pontos de tráfego de transporte metropolitano e municipal (Cf. figuras 13 e 14).



Figura 11 - Ocupação dos índios Tapeba - CE-090.
Fonte: Prefeitura de Caucaia/Secretaria de ação Social.



Figura 12 – Ocupação dos Tapebas na área de risco.
Fonte: Prefeitura de Caucaia/Secretaria de ação Social.



Figura 13 - Praça da Igreja matriz de Caucaia
Foto: Glauciana Teles 05/05/2004



Figura 14 – Cruzamento movimentado no distrito sede
Foto: Glauciana Teles 05/05/2004

A partir dessas práticas percebemos, por um lado, a invasão da metrópole, com seu “transbordamento”, trazendo em seu bojo modos de vida ligados a ideologias procedentes de lógicas de cidade grande e, por outro, formas de resistência, com a conservação de elementos tidos como essenciais para o lugar, que resistem às inovações e aos “modernismos” trazidos pelo processo de metropolização.

****O Litoral nos intensos movimentos de construção e reconstrução do território metropolitano.***

O litoral sobressai-se como território particular de Caucaia. Porção territorial contida na sede apresenta, entretanto, uma situação distinta daquela encontrada na área central vista anteriormente. O espaço que compreende o litoral expressa um tipo de “apropriação” visando o desenvolvimento e o incremento de atividades ligadas ao turismo e ao lazer. Numa extensão de 23 km, o litoral de Caucaia compreende as localidades praianas de Iparana, Pacheco, Icaraí, Cumbuco, Tabuba e Cauípe.

Inicialmente, esta área foi ocupada por colônias de pescadores que, aos poucos, foram se extinguindo mediante a ocupação populacional intensa e a ampliação de atividades econômicas no lugar. O turismo passou a ser uma das principais atividades econômicas, ao mesmo tempo em que esse espaço foi se configurando como principal atrativo de lazer para a população de Fortaleza e do próprio município.

Com isso, novas formas de uso e ocupação foram se desenvolvendo no lugar com inúmeras construções de médio e grande porte, especialmente, durante a década de 1990, quando Caucaia recebe investimentos públicos e privados para o incremento da atividade turística. Assim, percebemos atualmente um processo de verticalização conseqüente, como também a ocupação e diversificação de atividades de lazer.

****O distrito de Jurema***

O distrito de Jurema apresenta uma realidade bem diferente daquela encontrada no distrito sede. O processo de ocupação dessa porção territorial se deu mais tardiamente em relação aos demais distritos do município relacionando-se à construção dos conjuntos habitacionais, iniciados em fins na década de 1970, em um contexto em que a habitação popular ganhava importância “estratégica” no quadro político do governo militar. A implantação dos conjuntos habitacionais do distrito de Jurema deu-se no período compreendido entre as décadas de 1970 e

1990, quando foram construídas as últimas unidades habitacionais, promovidas pelo poder público.

Em 2000, residia neste distrito uma população de 109.314 habitantes, correspondendo a 43,64% da população total de Caucaia. Com uma densidade demográfica neste mesmo ano, de 6645,23 h/km², representava a maior concentração populacional do município, como também, de toda a Região Metropolitana de Fortaleza podendo ser comparado a alguns bairros populosos da capital.

O adensamento populacional no distrito de Jurema deve-se, principalmente, ao fato do mesmo constituir-se território-limítrofe, fazendo interface entre os municípios de Caucaia e Fortaleza. Há uma nítida continuidade do tecido urbano e estreitas relações sociais nesta porção da Região Metropolitana de Fortaleza. A área central se constituiu em um corredor comercial e de serviços para atender a demanda ali existente. Este corredor comercial, composto por pequenos negócios como forma de sobrevivência, define uma centralidade que marca a dinâmica urbana do distrito (Cf. figuras 15 e 16).



Fig. 15 – Agrupamento de lojas recém construídas na Av. Dom Almeida Lustosa no distrito de Jurema.
Foto: Glauciana Teles 13/06/2005



Fig. 16 – Área comercial no distrito de Jurema na Av. Dom Almeida Lustosa.
Foto: Glauciana Teles 13/06/2005

A destacada densidade populacional do distrito de Jurema está ligada, notadamente, à construção de conjuntos habitacionais. A constituição de seu espaço serviu, inclusive, à política de desfavelamento que promoveu a retirada de centenas de moradores das áreas nobres de Fortaleza, expulsando-os para lugares antes inabitados. O distrito de Jurema foi o destino de parte dessa população que hoje vive no Conjunto Marechal Rondon e adjacências, bem como em áreas dispersas do mesmo.

Assim, percebemos que o distrito de Jurema apresenta uma história de ocupação peculiar no contexto de Caucaia, podendo ser dividida em várias etapas, com determinadas particularidades. Sua urbanização não decorre de um processo linear. Diferentes conjunturas políticas e sociais contribuíram para modificar a dinâmica espacial, criando diferentes territorialidades neste distrito.

O distrito de Jurema mantém estreitas relações com o bairro Conjunto Ceará em Fortaleza ao qual está, hoje, contíguo. Apenas uma avenida demarca o limite e, em alguns pontos os trilhos da REFFSA. A carência de serviços públicos, a proximidade física são fatores que explicam estas relações. Os moradores do distrito de Jurema, especialmente, do Conjunto Marechal Rondon, na busca de satisfação de suas necessidades procuram o bairro Conjunto Ceará, sobrecarregando alguns equipamentos e serviços ali existentes.

As relações entre os dois municípios nessa área ultrapassam o plano político e acontecem também no plano social. Muitas pessoas que residem no distrito de Jurema trabalham ou desfrutam de serviços de saúde, educação e lazer no bairro Conjunto Ceará. Na verdade, percebemos um alargamento da metrópole expresso e evidenciado pela centralidade exercida pelo Conjunto Ceará nesta porção metropolitana.

O distrito de Jurema concentra a maior parte da população trabalhadora de Caucaia que exerce alguma atividade em Fortaleza, seja ela formal ou informal. Através dessas evidências, podemos afirmar que há um contingente de trabalhadores que se coloca como reserva presente neste distrito e, em segundo lugar, na sede. Mas, como Caucaia não desenvolveu atividade industrial significativa que fosse capaz de absorver a população para tal atividade, a mesma dirige-se

majoritariamente, para Fortaleza. Nessa perspectiva, o fluxo entre os dois municípios é bastante intenso, e foi mais ainda facilitado, com a construção de vias de acesso rápido, como a rodovia BR-222, que corta o município. Em razão da facilidade das vias de acesso, houve um aumento no número de transportes coletivos e linhas que passam por todo o município de Caucaia em direção a Fortaleza, além da ampliação do transporte alternativo. Destacamos ainda, o transporte ferroviário que faz a ligação com o centro de Fortaleza (Cf. Capítulo 4).

Em conseqüência do crescimento provocado, especialmente, pelo adensamento populacional, o distrito de Jurema passou a compor uma lista, juntamente com outros distritos cearenses que solicitam emancipação. A emancipação é uma luta antiga do distrito de Jurema. Por duas vezes lideranças políticas, comunitárias e comerciantes tentaram sem sucesso a emancipação. Segundo informações do jornal O Povo (11/11/2002), nos anos de 1992 e 1995, comerciantes e representantes da comunidade do distrito foram à Assembléia Legislativa do Ceará em busca de apoio parlamentar para aprovar a emancipação, Todavia, até o momento o distrito não foi emancipado.

Em entrevista concedida ao Jornal O POVO, em 2002, Valdenice Pereira, vereadora de Caucaia, já afirmava *“Caucaia está crescendo muito. Temos praia, serra e sertão. Até pra o gestor fica difícil. A emancipação da Jurema é uma forma de descentralizar a administração”*. (Jornal O POVO, 11/11/ 2002). Ainda segundo a vereadora, a primeira campanha pela emancipação ocorreu em 1992, ocasião em que foi realizado um plebiscito. A não realização de um trabalho de esclarecimento junto à população é tida como a principal explicação para o fracasso da empreitada.

Na segunda tentativa de emancipação, alguns argumentos considerados relevantes, foram colocados à Assembléia Legislativa tais como, o efetivo populacional de 76.463 habitantes (1995) e a contribuição do distrito para a receita tributária do município de Caucaia (que representa em torno de 40%). Porém, desta vez, a Assembléia não colocou nem em votação a reivindicação, descartando a possibilidade da emancipação por motivos mais gerais dentre eles, a indisponibilidade do governo estadual para criar cargos públicos, indispensáveis para a administração do novo município.

O distrito de Jurema compreende uma área onde estão presentes os maiores problemas sociais de Caucaia e da RMF. O abandono desta área por parte das autoridades competentes faz com que a mesma se configure como um espaço com muitos problemas e sem soluções imediatas. Nesse contexto, podemos considerar a ocupação de áreas de risco um dos maiores problemas a serem solucionados.

Seguindo como um território apêndice de Fortaleza, o distrito de Jurema, mantém relações cotidianas mais estreitas com a metrópole. Todavia, depende politicamente de Caucaia estreitando seus laços com a sede municipal nos últimos anos, devido, dentre outros fatores, à descentralização das políticas públicas de saúde, educação e assistência social, que deram ao município maiores possibilidades de responder às demandas da população. O distrito de Jurema permanece como grande desafio para a gestão territorial metropolitana, pois além de se configurar como um território de ligação efetiva entre os dois municípios (Caucaia e Fortaleza), concentra contingentes populacionais em situação de grande pobreza, insuficiência e precariedade de equipamentos públicos e de serviços básicos. Este fato torna ainda mais dramática a situação de pobreza urbana.

**** A área sertaneja e os demais distritos***

A área sertaneja que compreende os distritos de menor expressão populacional e econômica no município de Caucaia foi também incluída em nossa pesquisa. Os 24.391 habitantes que vivem no meio rural, ou seja, 9,74% da população total de Caucaia, distribuem-se nos distritos de Catuana, Mirambé, Guararu, Bom Princípio e Tucunduba (Cf. tabela 07). Estes distritos são ainda de natureza predominantemente rural, ou seja, as populações rurais superam as urbanas. Apenas o distrito de Sítios Novos apresenta população urbana maior do que a rural.

TABELA 07

Caucaia – População Urbana e Rural por distrito - 2000

População	Caucaia (sede)	Jurema	Sítios Novos	Bom Princípio	Catuana	Guararu	Mirambé	Tucunduba
Urbana	226.088	109.314	3.284	808	1.583	714	2.072	96
Rural	24.391	-	1.398	1.953	5.220	3.293	3.017	2.344
Total	250.479	109.314	4.682	2.761	6.803	4.007	5.089	2.440

Fonte: IBGE, 2000

Nestes distritos, as atividades agropecuárias ainda se destacam, porém estão restritas a pequenas criações de gado e à agricultura de subsistência. Além disso, o cotidiano desses distritos possui características distintas daquelas encontradas nas principais aglomerações urbanas de Caucaia, em especial na sede e em Jurema. Na verdade, são pequenos núcleos populacionais com traços típicos de vida rural. Fato que nos leva a refletir sobre as discussões que vêm se dando acerca de características rurais ainda comuns em algumas regiões metropolitanas do país, não sendo, contudo, objetivo desse trabalho aprofundá-las.

Tivemos a oportunidade de vivenciar um pouco do cotidiano de alguns desses distritos mais afastados da sede de Caucaia, como Mirambé e Tucunduba. Neles, podemos perceber diferenças se comparadas às práticas desenvolvidas nos principais distritos de Caucaia como a sede e o distrito de Jurema. O distrito de Mirambé, com uma população total de 5.089 habitantes (IBGE, 2000), concentra um percentual de 2,03% da população de Caucaia. É um pequeno núcleo populacional distante 12 km da sede do município em direção ao sertão-sul. A principal via de acesso é a estrada vicinal que tem início no 4º Anel Viário da Região Metropolitana de Fortaleza e finda na sede do distrito. O acesso é precário, pois a estrada não é asfaltada e não há infra-estrutura alguma que viabilize os transportes (Cf. figura 17). As condições de acesso para se chegar ao povoado são dificultadas pela falta de manutenção da via, principalmente, nos meses chuvosos do ano. Em alguns trechos, o acesso a carros pequenos fica impossibilitado. Segundo moradores, a prefeitura havia se comprometido em efetivar a ligação do distrito com as demais localidades do município, porém, até o momento da pesquisa essas obras não tinham sido iniciadas.

Com relação à sede do distrito de Mirambé, percebemos que grandes traços de cidades pequenas interioranas persistem no cotidiano dos moradores. Observamos um pequeno comércio composto por bares, botequins, mercearias e um salão de cabeleireiro ao longo de uma única rua (Cf. figura 18). É por esta rua que passam também duas linhas de ônibus que fazem o transporte diário de passageiros para o distrito sede de Caucaia e também para Fortaleza.

Para dar assistência a todo o distrito e aos povoados mais próximos há apenas um posto de saúde que atende ocorrências sem grandes complicações, uma escola de ensino fundamental, um centro comunitário, uma igreja católica e uma protestante, havendo a necessidade de serviços mais especializados no lugar. Em muitos casos, a população tem que se deslocar para sede de Caucaia. Os organismos gestores dos serviços básicos de água e energia elétrica situam-se também na sede, implicando deslocamento para resolução de problemas concernentes a estes serviços. O transporte de passageiros é viabilizado pelo transporte coletivo que passa pelo distrito.

Tucunduba figura dentre os distritos rurais de Caucaia que tivemos a oportunidade de visitar. Com uma população total de 2.440 habitantes no ano de 2000, esse distrito é bem menor do que Mirambé no que se refere ao contingente populacional, mas tem traços rurais mais nítidos. A paisagem é bucólica, tratando-se de um lugarejo circundado por pequenas serras que compõem o patrimônio natural de Caucaia. Além disso, o cotidiano é característico de cidades interioranas sem grandes acontecimentos e mobilidades.

O distrito de Tucunduba concentra apenas 0,97 % da população de Caucaia, constituindo-se em um pequeno povoado na área sertaneja do município. A principal referência para a população do lugar é a Igreja, localizada no centro da sede. Além desse edifício, existe um pequeno comércio e um posto telefônico. Estas construções que marcam a paisagem estão, todavia, dispersos na sede do distrito. (Cf. figuras 19 e 20).



Figura 17 - Visão da via de acesso ao distrito de Mirambé em Caucaia.
Foto: Glauciana Teles 25/05/2005



Figura 18 – Rua principal do distrito de Mirambé.
Foto: Glauciana Teles 25/05/2005

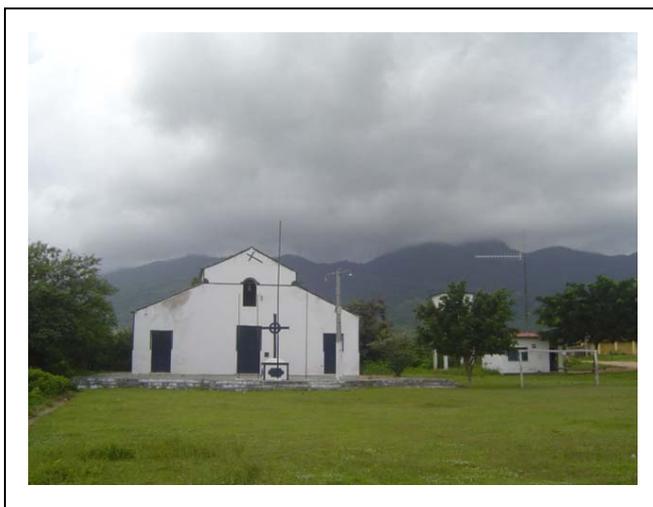


Figura 19 - Igreja de Tucunduba e posto telefônico lado.
Foto: Glauciana Teles 25/05/2005



Figura 20 - Pequenos comércios e casas antigas em Tucunduba na principal via do distrito.
Foto: Glauciana Teles 25/05/2005

Não obstante Tucunduba ser distrito de um município metropolitano, a população que ali habita possui modos de vidas mais próximo daqueles das zonas rurais, não mantendo grandes relações com a sede ou mesmo com Fortaleza. Aos finais de semana, moradores de outras localidades procuram o distrito para alguma atividade de lazer criando assim movimentação singular. Com efeito, a localização ao pé da serra, torna Tucunduba atrativo para o lazer, por suas belezas naturais, como os açudes, as cachoeiras e as lagoas. Em decorrência desse fato, o distrito

tem apresentado uma dinâmica diferenciada nos fins de semana, com a chegada de visitantes da capital como também de Caucaia.

Nos distritos de Mirambé e Tucunduba os equipamentos urbanos são destinados aos serviços básicos de atendimento à população local. Esses equipamentos restringem-se a postos de saúde, posto telefônico, escolas de ensino fundamental e ao comércio pouco representativo. A resolução de problemas relacionados aos serviços como água, luz e telefone se realiza apenas na sede de Caucaia, pois nos distritos não existem postos para esses serviços. Quando a população necessita comprar mercadorias ou ter acesso a serviços mais especializados desloca-se até a sede ou vai a Fortaleza. As principais mercadorias que demandam deslocamento até a sede são eletrodomésticos, peças de carro, elementos da construção civil em geral e do vestuário.

Outro fator a se considerar é que estes distritos apresentam muitas belezas naturais atraindo a população que busca lazer em açudes, lagoas e áreas de vegetação natural. Nos fins de semana, o cotidiano de tais distritos acha-se alterado por visitantes que buscam nessas áreas, lazer, tranquilidade e entretenimento. Todavia, tais vilarejos não estão preparados para atender às necessidades destes visitantes por não dispor de equipamentos representativos como restaurantes mais diversificados, maior frequência dos transportes, etc. A situação encontrada nos distritos de Mirambé e Tucunduba denota a realidade encontrada nos demais distritos de Caucaia, com características e modos de vida eminentemente rurais, em oposição à sede e ao distrito de Jurema.

3.4. Uma avaliação geral do quadro econômico de Caucaia.

Desde os anos 1970, o Estado do Ceará vem apresentando elevadas taxas de crescimento econômico. A partir da segunda metade dos anos 1990 tem um crescimento maior do que a Região Nordeste em seu conjunto. A Região Metropolitana de Fortaleza desponta como um pólo importante na atração de investimentos industriais e de serviços entre as demais áreas do Estado do Ceará.

A dinâmica demográfica que ocorreu nos anos de 1980 a 2000 em Caucaia, indica as transformações por que tem passado a economia dos municípios da RMF. A economia do município de Caucaia vem obedecendo a um padrão verificado na maioria dos municípios nordestinos, ou seja, está baseado, sobretudo, em atividades terciárias vinculadas aos setores de comércio varejista e serviços. Quanto à atividade industrial, convém destacar que esta vem se firmando, graças aos incentivos fiscais oferecidos pelo Estado do Ceará, apesar da intensa competição intermunicipal pela captação de investimentos. Além disso, integra-se à dinâmica metropolitana, marcada pela instalação de indústrias, que buscam nos municípios metropolitanos vantagens como mão-de-obra mais barata, entre outras.

TABELA 08

Quinze maiores municípios, segundo o PIB total – Ceará – 2002.(*)

Municípios SELECIONADOS	PIB per Capita (R\$ 1,00)	Part.(%) no PIB Estadual	Agropecuária (%)	Indústria (%)	Serviços** (%)
Fortaleza	4.673	42,59	0,26	38,07	61,67
Maracanaú	10.463	7,93	0,10	77,81	22,09
Sobral	5.474	3,62	1,45	63,01	35,55
Caucaia	2.351	2,59	3,20	35,78	61,01
Euzébio	15.615	2,17	1,27	78,14	20,60
J. do Norte	2.186	1,98	0,73	17,98	81,29
Pacajus	7.638	1,46	5,86	72,09	22,04
Horizonte	8.986	1,37	6,30	75,80	17,90
Crato	2.662	1,18	3,59	27,61	68,81
Maranguape	3.061	1,15	4,94	50,26	44,80
Aquiraz	4.263	1,11	16,55	50,55	32,89
Iguatu	2.744	0,99	9,76	19,90	70,34
Itapipoca	2.403	0,97	10,47	35,66	53,88
Cascavel	3.926	0,95	9,26	53,46	37,28
Canindé	3.039	0,89	8,82	47,19	43,99
Ceará	3.182	100,00	6,62	36,03	57,35

Fonte: IPECE / Produto Interno Bruto Municipal / Diretoria de Macroeconomia.

(*) Valores Correntes e Preliminares

(**) Valores incluem comércio e serviços

Ao compararmos o Produto Interno Bruto dos quinze maiores municípios cearenses, observamos que Caucaia apresentava, em 2002, o quarto maior índice no que se refere à participação no PIB total estadual com uma taxa de 2,59%, ficando atrás apenas de Fortaleza (42,59%), Maracanaú (7,93%) e Sobral (3,62%) (Cf. tabela 08).

Numa análise mais geral em relação aos setores econômicos, os serviços são responsáveis pela maior taxa do PIB frente aos demais setores. Com um PIB de 61,01% no setor de serviços/comércio, 35,78% na indústria e 3,20% nas atividades agropecuárias, a economia de Caucaia assemelha-se àquela de municípios metropolitanos brasileiros que não tendo alcançado crescimento industrial efetivo desenvolve um setor terciário de forma mais expressiva. Caucaia evidencia-se como um município que apesar de ter sido alvo de investimentos no setor industrial, ainda é relativamente grande a participação do setor de serviços na economia municipal.

3.4.1. A dinâmica Industrial em Caucaia dentro do contexto metropolitano cearense.

A atividade industrial em Caucaia encontra-se relacionada ao processo de industrialização verificada no Ceará como um todo. Algumas áreas do Estado são alvo de investimentos industriais além da RMF, como a região do Cariri e a cidade de Sobral, principalmente. Todavia é na Região Metropolitana que se encontra a maior parte dos investimentos do setor e os principais estabelecimentos industriais que dinamizam a economia do Estado do Ceará. Caucaia, ao lado dos municípios de Fortaleza, Maracanaú e Aquiraz se sobressai como território importante para os novos investimentos. Estes municípios juntos receberam 61,8%¹³ dos investimentos industriais do Estado.

Com a criação da SUDENE no final da década de 1950, foram implementadas políticas para o desenvolvimento da região Nordeste. Os incentivos fiscais, estratégia posta em prática para atrair indústrias para essa região, foram essenciais para que investimentos e indústrias viessem se implantar no Ceará como

¹³ Produto Interno Bruto dos municípios. IPECE 2002.

de resto nos demais estados nordestinos. Amora (1978) em estudos sobre a industrialização cearense, a partir da criação da SUDENE, ressalta:

Em fins da década de 1950, com a criação da SUDENE e desenvolvimento de sua política industrial regional baseada nos incentivos fiscais, não só foram criadas novas indústrias como também revitalizadas as já existentes. (AMORA, 1978, p. 06).

As políticas de incentivos capitaneadas pela SUDENE contribuíram decisivamente para que um número considerável de indústrias se instalassem em Fortaleza e na sua Região Metropolitana, tornando-se o grande centro industrial cearense, exercendo fascínio não apenas em investidores, mas ainda em trabalhadores de todo o Estado que passaram a migrar para a RMF em busca de melhores condições de vida e de trabalho.

No final da década de 1980, verificamos que embora os investimentos para a indústria cearense estivessem intimamente relacionados com a atuação da SUDENE, ocorrem algumas mudanças em decorrência da alteração no quadro político cearense. O fim do chamado “Governo dos Coronéis”, em meados da década de 1980, e o início do chamado “Governo das Mudanças” marcam uma nova fase no processo de industrialização do Ceará. A renúncia fiscal contribui para uma rápida concentração de investimentos na Região Metropolitana de Fortaleza, exercendo poder de atração sobre a população interiorana, como também, sobre aquela originária de outros estados (BERNAL, 2004).

Os dados do Relatório Anual de Informações Sociais (RAIS) sobre os estabelecimentos industriais formalmente declarados anualmente e sobre o número de trabalhadores com vínculo empregatício presente nesses estabelecimentos, permitem desenhar um panorama do comportamento quantitativo desse setor econômico em Caucaia. Tomando em conta o período analisado recorreremos aos dados referentes aos anos de 1985, 1995 e 2002¹⁴.

Em 1985, Caucaia contava com 38 estabelecimentos industriais, representando 2,31% do total implantado na RMF. Neste ano, a metrópole detinha

¹⁴ Em 1985 sai o primeiro RAIS e em 2002 o último até o momento de nossa pesquisa.

1.484 estabelecimentos industriais, representando 90,16% de toda a RMF, seguida de Maranguape, com 76 estabelecimentos, ou seja, 4,61% do total de estabelecimentos industriais de toda a região (Cf. tabela 09). Estes dados revelam o peso maior de Fortaleza em relação ao conjunto dos municípios da RMF.

TABELA 09

Nº de Estabelecimentos Industriais e Nº de Empregados Formais com Vínculo Ativo na Indústria 1985-1995-2002

Município	1985				1995				2002			
	Estab.		Nº de emp.		Estab.		Nº de emp.		Estab.		Nº de emp.	
	Total	%	Total	%	Total	%	Total	%	Total	%	Total	%
Aquiraz	19	1,15	1.528	1,92	17	0,52	576	0,60	47	1,02	2.442	2,15
Caucaia	38	2,31	3.290	4,13	89	2,71	3.889	4,05	201	4,36	3.952	3,49
Chorozinho	-	-	-	-	2	0,06	2	0,00	9	0,20	1.147	1,01
Euzébio	-	-	-	-	33	1,00	3.215	3,35	102	2,21	5.096	4,49
Fortaleza	1.484	90,16	67.363	84,57	2.899	88,22	68.531	71,36	3.811	82,67	64.731	57,10
Guaiúba	-	-	-	-	4	0,12	24	0,02	7	0,15	132	0,12
Horizonte	-	-	-	-	24	0,73	1.562	1,63	40	0,87	7.168	6,32
Itaitinga	-	-	-	-	9	0,27	157	0,16	21	0,46	522	0,46
Maracanaú	7	0,43	1.643	2,06	130	3,96	14.418	15,01	239	5,18	17.414	15,36
Maranguape	76	4,61	4.887	6,13	37	1,13	1.759	1,83	59	1,28	7.109	6,27
Pacajus	6	0,36	686	0,86	19	0,58	1.493	1,55	35	0,76	1.669	1,47
Pacatuba	16	0,98	266	0,33	14	0,43	198	0,21	26	0,56	1.791	1,58
S. Gonçalo	-	-	-	-	9	0,27	206	0,21	13	0,28	200	0,18
Total	1.646	100,00	79.663	100,00	3.286	100,00	96.030	100,00	4.610	100,00	113.373	100,00

Fonte: Ministério do Trabalho

No ano de 1995, Fortaleza apresentou acréscimo no número de estabelecimentos industriais chegando a um total de 2.899. Entretanto, a participação da metrópole no percentual total da RMF começa a baixar, caindo para 88,22% do total, isto porque as indústrias implantam-se, neste momento, nas cidades de sua região metropolitana. De modo geral, esse processo pode ser observado nas metrópoles brasileiras, onde a descentralização de investimentos econômicos possibilita que sejam desenvolvidas atividades nas cidades adjacentes às metrópoles, antes circunscritas apenas, aos núcleos das regiões.

A instalação de indústrias nos municípios metropolitanos denota a busca por novos espaços onde as condições sejam mais favoráveis à reprodução ampliada do capital. Isto gerou uma maior integração de Fortaleza com os municípios de sua região. Com efeito, entre os anos de 1995 e 2002, o número de estabelecimentos industriais de Caucaia é acrescido em mais de 100%. Em 2002, 201 estabelecimentos industriais encontravam-se implantados em Caucaia, representando um percentual de 4,36% do total de estabelecimentos da Região Metropolitana.

Em síntese, o processo de descentralização das indústrias em Fortaleza, intensificado na década de 1990, pode ser evidenciado pelo estabelecimento das mesmas em suas imediações. Assim, além de Caucaia outros municípios metropolitanos como Horizonte e Pacajus passam a se destacar na região, além de alguns municípios do interior do Estado como Crato, Juazeiro do Norte e Sobral. A política do governo do Estado de promover a “interiorização” das indústrias possibilitou a implantação das mesmas em diversos municípios do Ceará, modificando as dinâmicas econômicas e urbanas em muitas áreas do Estado.

Com relação à Fortaleza, seguindo o último ano analisado, os dados do RAIS relativos ao ano de 2002 mostram que o número absoluto de estabelecimentos industriais continua a crescer, atingindo um totalde 3.811, neste ano. Todavia, em termos percentuais, representam apenas 82,67% do total, perdendo em mais de cinco pontos em relação ao ano de 1995. No município de Maracanaú, o número de estabelecimentos cresce em quase 100% em relação ao ano de 1995. Este fato é explicado pela presença neste município do Distrito Industrial do Ceará, que atraiu parte das indústrias implantadas no estado do Ceará. Em 1985, o Distrito Industrial concentrava 130 estabelecimentos, em 2002, passa a contar com 239.

Quanto ao número de trabalhadores no setor industrial, em termos absolutos, Caucaia apresenta leve crescimento. Contudo, em termos relativos vai perdendo força, ou seja, em 1985 emprega 4,13% dos trabalhadores da RMF, em 1995 emprega 4,05% e em 2002 emprega 3,49%. Esta perda pode ser explicada, entre outros fatores, pelas novas formas de trabalho e de mecanização implementadas nas indústrias que passam a requerer número cada vez menor de

trabalhadores e também pela concorrência de outros municípios da RMF e do Ceará.

Os trabalhadores que se encontram fora dos circuitos do trabalho industrial buscam inserir-se, ainda que precariamente, no setor de serviços. Neste setor a atração maior é exercida por Fortaleza, onde as possibilidades são maiores e mais variadas, ainda que as taxas de desemprego e de trabalhadores no setor informal¹⁵ não parem de crescer. Os trabalhadores oriundos de Caucaia passam a disputar um mercado de trabalho saturado, marcado por grandes tensões, que findam por interferir nessa relação a favor do capital em detrimento da força de trabalho. A disponibilidade de mão-de-obra abundante faz com que os salários se mantenham nos menores níveis possíveis.

Os dados do ministério do trabalho foram completados com os dados do IPECE (2001) para analisar os gêneros de indústrias que se destacam em Caucaia. Os dados do IPECE diferem dos dados do RAIS por terem maior abrangência. O recenseamento do IPECE compreende também, estabelecimentos que não mantêm, necessariamente, empregados com vínculo formalizado¹⁶.

As indústrias tradicionais do vestuário, calçados, artefatos, tecidos, couros e peles e as de produtos alimentares, bem como as de produtos de minerais não-metálicos se destacam em quantidade no município de Caucaia. Juntas somam mais da metade do total de indústrias de transformação contabilizadas, em 2001. Outros gêneros que merecem destaque são a metalurgia e mobiliário (Cf. tabela 10).

¹⁵ Segundo informativo do CINE/CE do dia 09.05.2005, a taxa de ocupação relativa ao setor informal em Fortaleza recuou levemente, caindo de 54,89%, em maio/2005 para 54,10%, em junho de 2005, o equivalente a 445.899 ocupados. Essa queda é consequência, por um lado, da evolução positiva do emprego formal neste período e, por outro, da diminuição do percentual de profissionais autônomos que será objeto de apreciação mais adiante. No entanto, na análise comparativa com a taxa de ocupação informal de junho de 2004, que era de 51,15%, observa-se um aumento no patamar do indicador, mostrando, mais uma vez, uma fragilidade ou tendência estrutural que o mercado local vem apontando nos últimos anos, sem sinais de reversão à vista, ou seja, a expansão crescente da informalidade. As taxas médias de ocupação informal, relativas ao período janeiro a junho nos últimos quatro anos (2002 a 2005), que foram de 48,97%, 50,58%, 51,42% e 55,18%, respectivamente, reforçam essa avaliação. (Fonte: Evolução Positiva das Taxas de Ocupação em Fortaleza / Informativo CINE – CE, 05.09.2005).

¹⁶ O RAIS reúne informações de estabelecimentos que contenham empregados com vínculo empregatício, ou seja, com “carteira assinada”.

Todos os gêneros de indústrias tiveram aumento quantitativo. A metalurgia, o mobiliário, vestuário, calçados, artefatos de tecidos, couros e peles e produtos alimentares foram os gêneros que tiveram maior expressão entre os anos de 1990 e 2001. Como podemos perceber, a maioria das indústrias de Caucaia estão relacionadas aos ramos tradicionais (vestuário, calçados, tecidos e alimentícia).

TABELA 10

Caucaia - Industrias de Transformação Ativas por Gênero – 1990 e 2001

Gênero	N° de Estabelecimentos	
	1990	2001
Produtos de minerais não-metálicos	26	52
Metalurgia	5	30
Mecânica	2	7
Material eletro-eletrônico de comunicação	1	3
Material de Transporte	1	3
Madeira	5	13
Mobiliário	8	25
Papel e papelão	1	6
Borracha	1	3
Couros, peles e produtos similares.	-	4
Química	5	15
Produtos farmacêuticos e veterinários	-	3
Perfumaria, sabões e velas.	3	6
Materiais plásticos	2	10
Têxtil	1	2
Vestuário, calçados, artefatos de tecidos, couros e peles.	22	51
Produtos alimentares	36	59
Bebidas	1	4
Fumo	-	-
Editorial e gráfica	2	6
Diversos	13	6
Total	140	308

Fonte: Anuário Estatístico 2001 – IPECE

Segundo dados da Secretaria de Desenvolvimento Econômico de Caucaia, os programas de atração de investimentos promovidos pelo governo do Estado, nos últimos dez anos, possibilitaram que novas indústrias viessem, progressivamente, se instalar em Caucaia. De 1996 a 2004, foram implantadas 46 indústrias no município, enquanto 11 aguardam confirmação de liberação e/ou definição de área para instalação, isto é já estão com protocolo de intenção assinado.

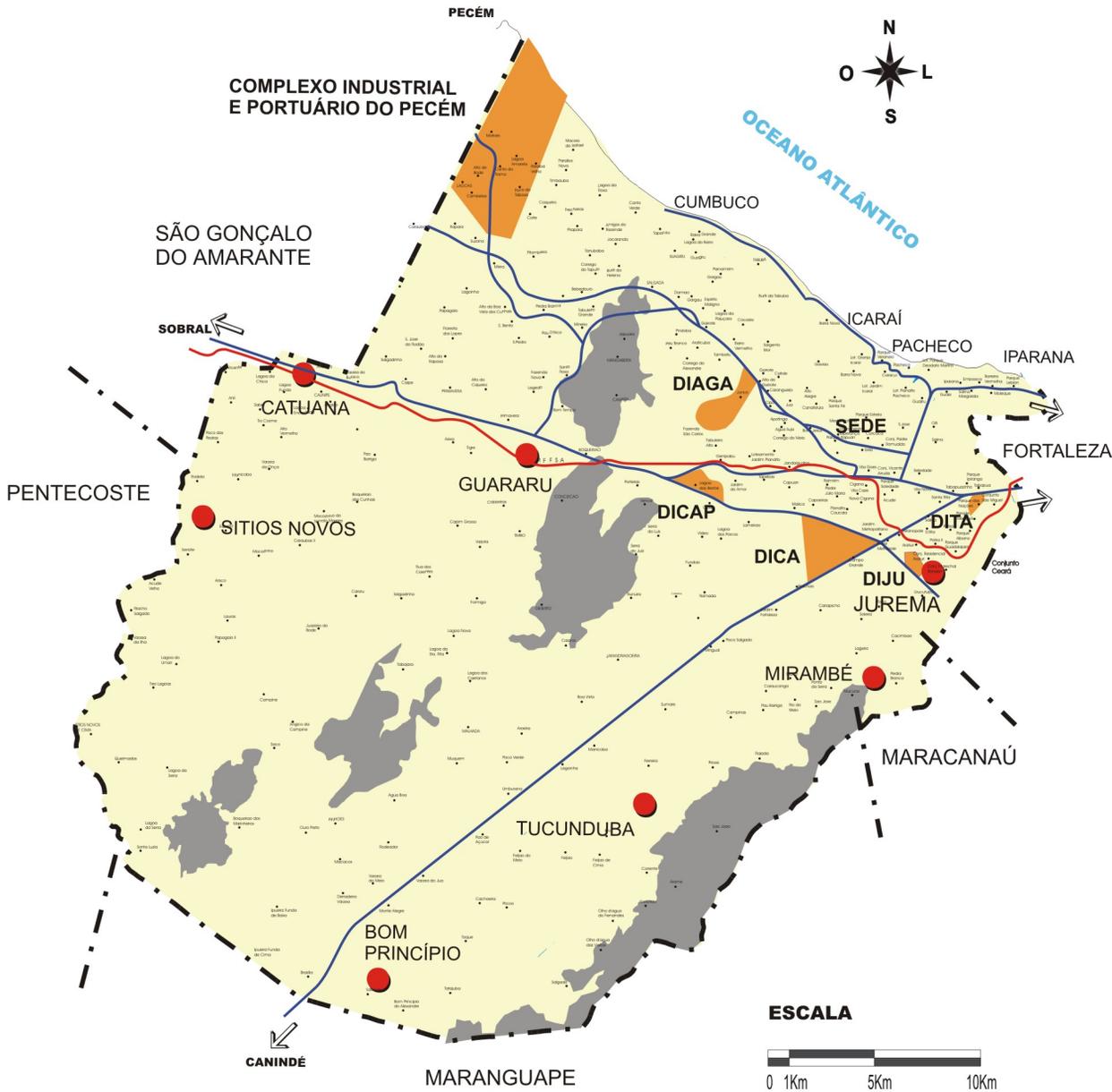
Entre as indústrias citadas, merecem destaque duas recentes que estão localizadas no Complexo Industrial e Portuário do Pecém, porém no território de Caucaia. Estas são a Wobben, que iniciou atividades em 2002, no ramo de aerogeradores e seus componentes e a Termoelétrica MPX (Termo Ceará) que também teve suas atividades iniciadas em 2002. Esta última, em princípio, foi de propriedade de um grupo carioca, tendo passado no início de 2005, para a Petrobrás.

O Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano de Caucaia estabeleceu cinco áreas destinadas à instalação de indústrias no município, além da área industrial do Porto do Pecém. Nestas áreas, distribuídas nas proximidades das principais vias de acesso como as BRs 020 e 222 e a CE-085, futuramente serão implantadas várias indústrias, efetivando a implantação desses Distritos Industriais. Os distritos são assim denominados: Distrito Industrial da Jurema (Diju), Distrito Industrial do Alto do Garrote (Diaga), Distrito Industrial do Capuan (Dicap), Distrito Industrial do Tabapuá (Dita) e Distrito Industrial de Caucaia (Dica) (Cf. mapa 04).

Segundo o Secretário de Desenvolvimento Econômico do município¹⁷, por falta de recurso para dar prosseguimento às obras de instalação de infra-estrutura, nenhum desses distritos encontra-se ainda em funcionamento. O Distrito Industrial de Jurema (DIJU) encontra-se em estágio de implantação mais avançado. Os demais distritos continuam apenas “no papel” e sem condições efetivas de funcionamento. Na verdade, existem apenas as unidades territoriais destinadas aos mesmos, assim como protocolos de intenção de instalação de futuras indústrias.

¹⁷ Em entrevista realizada dia 28 de abril de 2004.

DISTRITOS INDUSTRIAS



LEGENDA

- DISTRITOS INDUSTRIAIS
- CIDADE, VILA
- SEDE DISTRITAL
- RODOVIA
- FERROVIA

A área destinada ao DIJU localiza-se a 2,5 km da confluência das BR's 222 e 020, no distrito de Jurema. Trata-se de um terreno de 150,2 hectares, localizado nas proximidades do conjunto habitacional Nova Metrópole, em posição estratégica no que diz respeito à mão-de-obra e às vias de acesso. O DIJU já dispõe do terreno concedido pelo Estado. Além disso, o estudo e a confecção de sua planta baixa já foram efetuados pela prefeitura do município. Atualmente, na área não há nenhuma indústria instalada, tampouco existem infra-estruturas para o funcionamento das mesmas. Identificamos no distrito de Jurema um grande terreno, em estado de abandono, dispendo de uma estação de água da Cagece, um ponto onde futuramente passará gás natural e instalações locais da Companhia Hidro Elétrica do São Francisco - CHESF.

Os DICAP, o DITA, o DICA localizam-se no distrito sede, em áreas estratégicas, próximas às principais vias que cortam Caucaia. Estes seguem o modelo de planejamento que busca levar em conta os fatores de localização industrial como disponibilidade de mão-de-obra, vias de acesso, entre outros.

Além dos distritos industriais previstos, a área industrial do Pecém destaca-se como espaço privilegiado para investimentos industriais. Nos últimos anos, as áreas próximas ao Complexo Industrial do Pecém vêm sendo dotadas de infra-estruturas como estradas, eletrificação, etc. Nos próximos anos, acreditamos que estas áreas devam adquirir maior dinamicidade decorrente da influência do Porto. Apesar das previsões apontarem para um maior dinamismo no município promovido, sobretudo, pela presença do CIPP, muitas famílias que residem próximo à área vêm sofrendo com os impactos causados por este projeto vinculados, notadamente, pela não inclusão das mesmas no processo de estruturação do lugar, bem como pela alteração dos modos de vida dessa população.

Percebemos que a implantação industrial em Caucaia acontece em um contexto de fortes correlações entre forças econômicas externas e forças tradicionais, que participam do processo de acumulação, havendo uma relação entre a realidade local e o contexto nacional e mesmo global. As novas instalações interferem e, até mesmo, dão novos rumos à organização sócio-espacial e econômica do município. A instalação dos distritos industriais ainda está incipiente. Todavia, Caucaia, por sua localização e devido às infra-estruturas rodoviárias

instaladas nos últimos anos apresenta grande potencial para se inserir na dinâmica industrial metropolitana. Atualmente, outras atividades vêm se destacando no município como os serviços e o comércio, que conferem ao território metropolitano de Caucaia maior dinamismo do que a indústria.

3.4.2. O comércio e os serviços como propulsores da economia de Caucaia.

Ainda que a indústria tenha maiores investimentos e iniciativas em Caucaia nos últimos anos, o setor terciário forma a base econômica de maior relevância do município. O crescente número de estabelecimentos, o número de trabalhadores e a arrecadação tributária neste setor corroboram sua grande influência na dinâmica econômica local. O terciário desempenha papel fundamental na organização da vida econômica de Caucaia. Nos últimos dez anos, este setor aumentou significativamente em decorrência da demanda crescente tanto por parte da população residente, como também da população flutuante que frequenta o município, sobretudo, nos finais de semana, feriados e meses de férias.

De acordo com dados da Secretaria da Fazenda (SEFAZ), a base econômica de Caucaia se apóia no comércio, responsável pela maior parte da arrecadação do ICMS do município e nos serviços que têm como destaque, o transporte e os serviços de restauração, alimentos e alojamento. A arrecadação desse imposto, maior expressão dentro do contexto econômico municipal, vem apresentando aumentos significativos. (Cf. tabela 11).

TABELA 11

Caucaia - Arrecadação do ICMS por Setor de Atividade Econômica (em reais)

Atividades	Anos	
	2000	2004
Agropecuária	8.410,90	2.984,11
Indústria	12.204.086,88	9.686.836,44
Comércio*	4.366.023,38	18.525.852,99
Construção Civil	10.900,93	242.032,08
Serviços de Transporte	190.596,15	317.502,14
Serviços de Alimentação e Alojamento	27.714,82	92.148,46
Total	16.807.733,06	28.867.356,22

* Incluindo comércio varejista e atacadista. Fonte: Secretaria da Fazenda - SEFAZ-CE. CATRI-CEPAC.

A atividade de construção civil também tem tido destaque surpreendente no município relacionado com a construção de casas e apartamentos, especialmente, no litoral onde tem sido realizado grande número de operações imobiliárias nos marcos dos processos de estruturação e reestruturação constante no espaço. A arrecadação nesse setor mostra que o espaço urbano de Caucaia encontra-se em plena transformação. No entanto, embora venha ocorrendo importante aumento na arrecadação do ICMS de Caucaia no setor da construção civil, no Ceará como um todo, este setor de atividade apresenta quedas tendenciais. Em 2002, conforme dados do IPECE¹⁸, a arrecadação do ICMS no setor da construção civil teve uma queda de 3,2% no Estado. A desaceleração dessa atividade no Ceará, conforme Instituto de Pesquisas e Estratégias Econômicas do Ceará (IPECE, 2002) está atrelada, sobretudo, à redução no número de obras públicas, aos elevados níveis da taxa de juros bem como, ao difícil acesso ao crédito para financiamento de imóveis para a população de baixa renda.

Em 1985, existia em Caucaia 64 estabelecimentos comerciais declarados (Cf. tabela 12). Em 1995, esse número teve um acréscimo de mais de 100%, significando em números absolutos um total de 141. Nos anos seguintes, assistimos a um crescimento expressivo no número de estabelecimentos deste setor. Em 2002, verificamos novamente um acréscimo em mais de 100%, totalizando 396 estabelecimentos. Em termos de dinâmica econômica e territorial, estes estabelecimentos concentram-se em algumas áreas do município, notadamente, naquelas onde existem maiores dinâmicas populacionais e fluxos de pessoas e mercadorias como a sede e o distrito de Jurema.

Quanto ao número de trabalhadores, observamos um crescimento semelhante ao registrado no número de estabelecimentos. Entre os anos de 1985 e 1995, há um crescimento próximo a 100% do número de trabalhadores no ramo. O destaque maior acontece entre os anos de 1995 e 2005, período em que o crescimento chega a mais de 100% dos trabalhadores no comércio, ou seja, passa de 581 empregados formais em 1995, para 1.281 em 2002.

¹⁸ Produto Interno Bruto Municipal , IPCE 2003.

TABELA 12

N° de Estabelecimentos Comerciais e N° de Empregados formais com vínculo ativo no comércio 1985-1995-2002

Município	1985				1995				2002			
	Estab.		N° de emp.		Estab.		N° de emp.		Estab.		N° de emp.	
	Abs.	Rel.	Abs.	Rel.	Abs.	Rel.	Abs.	Rel.	Abs.	Rel.	Abs.	Rel.
Aquiraz	17	0,38	64	0,13	23	0,27	76	0,13	69	0,49	186	0,23
Caucaia	64	1,44	357	0,74	141	1,57	581	0,98	396	2,82	1.251	1,56
Chorozinho	-	-	-	-	2	0,02	2	0,00	9	0,06	51	0,06
Euzébio	-	-	-	-	32	0,36	154	0,26	88	0,63	745	0,93
Fortaleza	4.218	94,94	47.208	97,27	8.486	94,30	56.848	96,01	12.649	90,09	73.887	92,38
Guaiúba	-	-	-	-	2	0,02	3	0,01	17	0,12	43	0,05
Horizonte	-	-	-	-	11	0,12	27	0,05	59	0,43	173	0,22
Itaitinga	-	-	-	-	10	0,11	53	0,09	27	0,19	132	0,17
Maracanaú	6	0,13	104	0,21	171	1,9	922	1,55	396	2,82	2.344	2,93
Maranguape	104	2,34	719	1,48	67	0,74	322	0,54	134	0,95	434	0,54
Pacajus	19	0,43	44	0,09	28	0,31	166	0,28	110	0,78	477	0,6
Pacatuba	15	0,34	40	0,08	22	0,24	45	0,08	48	0,34	162	0,2
São Gonçalo	-	-	-	-	4	0,04	9	0,02	39	0,28	100	0,13
Total	4.443	100,00	48.536	100,00	8.999	100,00	59.208	100,00	14.041	100,00	79.985	100,00

Fonte: Ministério do Trabalho

A sede, compreendendo o centro comercial e as praias de Icaraí e Cumbuco, concentra a maior parte dos estabelecimentos comerciais localizados ao longo das principais vias de acesso. O destaque se dá para a avenida principal de Caucaia, antiga BR-222 que passava, anteriormente, por dentro da cidade e a CE-090, principal via de acesso ao Icaraí (Cf. figuras 21 e 22).



Figura 21 - Estabelecimentos comerciais no distrito sede de Caucaia
Foto: Glauciana Teles 20/04/2004



Figura 22 - Estabelecimentos comerciais ao longo da CE-090 principal via do Icaraí.
Foto: Glauciana Teles 15/09/2004

Os principais tipos de atividades comerciais compreendem os produtos de gêneros alimentícios, as lojas de vestuário, tecidos, calçados, armarinho e miudezas. Além disso, o ramo de materiais de construção, em geral, apresenta participação bastante expressiva na cidade (Cf. tabela 13). A construção de casas, apartamentos, além dos novos empreendimentos como hotéis, restaurantes e bares ao longo do litoral é resultado da recente atividade turística que vem se desenvolvendo no município.

Em relação ao número de estabelecimentos do gênero alimentício, além de vestuário, o ramo de tecido, calçados, armarinho e miudezas, bem como o de material de construção, somam juntos mais de 60% do total de estabelecimentos comerciais em Caucaia (Cf. tabela 13). Outros segmentos comerciais merecem destaque: as lojas de veículos, peças e acessórios (82), as de artigo para decoração e utilidades domésticas (70) além das de combustíveis e lubrificantes (43). Estes últimos estão atrelados ao crescimento no fluxo de automóveis e ônibus no município.

O comércio no centro da principal sede urbana, caracteriza-se por um aglomerado de pequenas lojas, algumas funcionando de forma precária com edificações antigas. As ruas são movimentadas, havendo um trânsito bastante

intenso. O comércio informal invade as calçadas impedindo, em alguns pontos, o tráfego, levando os condutores de veículos a trafegar pela pista de rolamento.

TABELA 13

Caucaia - estabelecimentos varejistas por gênero de atividades

Gênero de atividades	Nº de estabelecimentos
Pescados, animais, carnes e derivados	33
Produtos de gêneros alimentícios	851
Cooperativas e lojas de departamento	0
Bebidas em geral	30
Fumos, cigarros e artigos de tabacaria	0
Livraria, papelaria e artigos para escritório	18
Brinquedos, artigos desportivos e bijuterias	7
Discos, fitas e instrumentos musicais	4
Artesanato, artigos de couro, cerâmica, palha e vidro	3
Joalherias, óticas e foto	21
Vestuário, tecidos, calçados, armarinho e miudezas	220
Artigos de decoração e utilidades domésticas	70
Perfumaria e produtos farmacêuticos	39
Máquinas e equipamentos médico-hospitalares	0
Material p/ construção em geral	205
Veículos, peças e acessórios	82
Máquinas e produtos agropecuários	23
Combustíveis e lubrificantes	43
Máquinas e aparelhos eletro-eletrônicos e mecânicos	15
Comércio ambulante	7
Artigos funerários	2
Outros	20
Total	1693

Fonte: IPECE (Anuário Estatístico do Ceará - 2002/2003)

Em meio às lojas antigas, percebemos a chegada de lojas de expressão nacional, como a perfumaria “O Boticário” e uma loja de departamento, a Ponte Magazine, com matriz em Fortaleza, cuja instalação em Caucaia data de 2004 (Cf. figuras 23 e 24).



Figura 23 - Loja O Boticário no centro de Caucaia
Foto: Glauciana Teles 31/03/2005

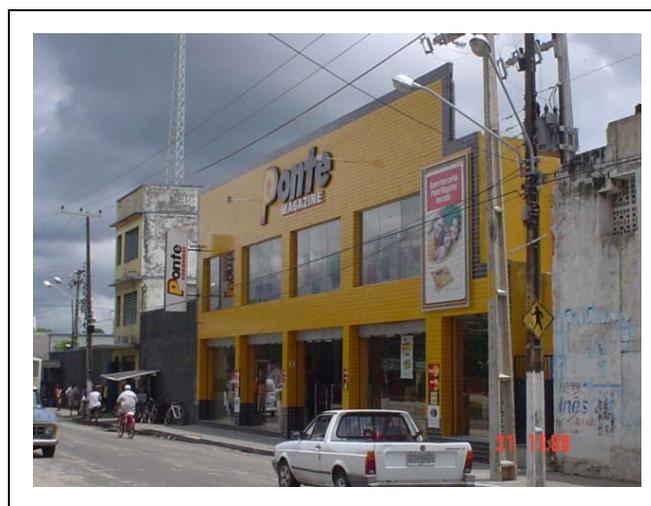


Figura 24 - Loja de Departamentos no centro de Caucaia
Foto: Glauciana Teles 30/03/2005

Seguindo o padrão da maioria das cidades brasileiras, o setor de serviços tem grande significado em Caucaia. A concentração na RMF dessa atividade é gerada, especialmente, pelo papel que a economia informal vem ganhando no setor de serviços no Ceará. Ela resulta ainda, do crescimento da atividade turística que gera empregos e aumento no número de estabelecimentos nesse setor, em especial na rede hoteleira e de transportes. Todavia, os empregos para a população local são aqueles de menores salários. Em geral, os cargos e funções gerenciais e de comando dos grandes estabelecimentos são ocupados por pessoas com alto nível de formação oriundas de outros estados ou mesmo de outros países. Existe ainda, a questão do caráter sazonal da atividade turística que demanda contingente maior de trabalhadores durante períodos de alta estação e desemprega durante os períodos de baixa, deixando os trabalhadores do setor em grande instabilidade.

Em 1985, Caucaia apresentava 37 estabelecimentos no setor serviços (Cf. tabela 14). Em 1995 esse número se eleva para 118 e em 2002, para 340. Com a terceirização da economia, processo implementado a partir da década de 1990, as economias, especialmente, as metropolitanas refletem esse fato e Caucaia não fica de fora desta situação. Neste município, o caráter da terceirização concentra-se, principalmente, nas atividades turísticas em especial de alojamento¹⁹ e de

¹⁹ Ver Tabela 09 Arrecadação de ICMS.

transporte, além das agências de viagens. As empresas desse setor são contratadas em períodos de alta estação para atender à demanda de turistas que chegam ao lugar, todavia, como esta obedece a um regime sazonal há, periodicamente, oscilações nesse setor. O serviço de alojamento abrange a rede de hotéis e pousadas presentes notadamente no litoral. O transporte envolve, por sua vez, condução de passageiros, além dos serviços relacionados ao transporte comercial e as agências de viagens.

TABELA 14

Nº de Estabelecimentos de Serviços e Nº de Empregados formais com vínculo ativo em serviços 1985-1995-2002

Município	1985				1995				2002			
	Estab.		Nº de emp.		Estab.		Nº de emp.		Estab.		Nº de emp.	
	Abs.	Rel.	Abs.	Rel.	Abs.	Rel.	Abs.	Rel.	Abs.	Rel.	Abs.	Rel.
Aquiraz	16	0,40	546	0,24	29	0,37	979	0,38	97	0,71	1.678	0,53
Caucaia	37	0,94	1.712	0,76	118	1,5	6.038	2,35	340	2,48	6.024	1,89
Chorozinho	-	-	-	-	3	0,04	344	0,13	7	0,05	316	0,10
Euzébio	-	-	-	-	61	0,78	9.956	3,88	145	1,06	16.598	5,21
Fortaleza	3.821	96,61	217.300	96,70	7.432	94,53	229.236	89,26	12.632	92,32	277.040	86,87
Guaiúba	-	-	-	-	5	0,06	339	0,13	8	0,06	593	0,19
Horizonte	-	-	-	-	12	0,15	1.042	0,41	39	0,29	1.753	0,55
Itaitinga	-	-	-	-	4	0,05	303	0,12	14	0,1	758	0,24
Maracanaú	0	0,00	0	0,00	80	1,02	3.972	1,55	197	1,44	6.653	2,09
Maranguape	60	1,52	4.020	1,79	69	0,88	2.228	0,87	91	0,67	2.981	0,93
Pacajus	10	0,25	351	0,16	20	0,25	1.351	0,53	44	0,32	1.392	0,44
Pacatuba	11	0,28	776	0,35	14	0,18	497	0,19	32	0,23	1.497	0,47
S. Gonçalo	-	-	-	-	15	0,19	518	0,20	37	0,27	1.544	0,48
Total	3.955	100,00	224.705	100,00	7.862	100,00	256.803	100,00	13.683	100,00	318.827	100,00

Fonte: RAIS - Ministério do Trabalho

Entre os anos de 1985 e 1995, o número de trabalhadores formais com vínculo nos serviços apresentou crescimento significativo, tendo passado de 1.712 trabalhadores, em 1985 para 6.038, em 1995. No ano de 2002, mantém-se estável em relação a 1995, apresentando 6.024 trabalhadores no setor. Este fato está relacionado, notadamente, aos investimentos no setor de turismo carreados para

Caucaia durante a década de 1990, gerando inúmeras construções de hotéis e pousadas.

A estrutura econômica de Caucaia obedece à marcha metropolitana, mantendo, entretanto, características específicas. Em um mesmo território convivem diferentes temporalidades e processos distintos, resultado das dinâmicas sócio-econômicas e do processo de ocupação e consumo do espaço praticado pelos mais diversos atores econômicos, políticos e sociais. A espacialidade metropolitana percebida em Caucaia expressa, também, a sua relação com os processos de natureza global. Em Caucaia, a população convive com elementos da modernidade materializado nos sistemas técnicos²⁰ e com elementos tradicionais ainda bastante expressivos.

Compreendemos a sociedade, como nos ensina Santos, através do espaço já que este é resultado da produção, uma decorrência de sua história mais precisamente da história dos processos produtivos impostos no espaço pela sociedade. (SANTOS, 1992).

Perceber um espaço inserido em um processo de metropolização, em uma região periférica, cuja economia é considerada emergente como a brasileira, é perceber um jogo de relações que se estabelecem entre as estruturas sociais, políticas e econômicas que se interconectam e reestruturam o território. O território vai se estruturando com particularidades que são inerentes a uma lógica na qual se imbricam processos aparentemente distintos, mas que na essência estão intimamente relacionados. O local se articula com o processo mais global de produção e de reprodução do capital, ao mesmo tempo em que abre novas perspectivas para a acumulação local. Esse processo se dá em meio a resistências, conflitos, negociações, marketing entre outros, próprios aos espaços metropolitanos aludidos.

²⁰ Segundo Santos (1997), os sistemas técnicos envolvem formas de produzir energia, bens e serviços, formas de relacionar os homens entre eles, formas de informação, formas de discurso e de interlocução. O conjunto de técnicas que aparecem em um dado momento mantém-se como hegemônicas durante certo período, constituindo-se a base material da vida na sociedade, até que outro sistema técnico tome o lugar. Essa é a lógica de sua existência e evolução. (SANTOS, 1997).

Capítulo 04 - O trabalho, a moradia, o lazer e o turismo como elementos de ordenamento territorial metropolitano.

Neste capítulo enfocaremos mais especificamente, os principais vetores de ordenamento territorial metropolitano ressaltando os modos como acontecem nesta porção específica da RMF. Consideramos que, no caso de Caucaia, o trabalho, a moradia, o lazer e o turismo, cada um a seu modo contribuem para a materialização das relações metropolitanas. Através da análise desses quatro vetores podemos apreender o fenômeno metropolitano em sua totalidade sem, contudo, perder de vista as “particularidades” inerentes a esse processo. O caráter plural do espaço metropolitano evidencia o peso distinto desses quatro vetores, com expressões urbanas próprias, configurando diferentes territorialidades¹.

4.1. O trabalho: fator essencial na dinâmica metropolitana

A indústria tem se constituído em um dos principais motores do processo de metropolização, notadamente, pelos conhecidos efeitos desencadeados por esta atividade que cria emprego e renda. Nas áreas pobres, em geral, a indústria ao se constituir um forte atrativo de população, ao mesmo tempo em que desencadeia dinâmicas complexas no âmbito do trabalho gera, quase sempre, grandes manchas de pobreza em seu entorno.

Caucaia evidencia um caso particular em que as dinâmicas metropolitanas de emprego e trabalho, em sua maioria, não estão relacionadas diretamente ao processo de industrialização do município. A metropolização nesta porção territorial

¹ Levamos em conta o território enquanto espaço usado pelos diferentes atores que atuam no espaço, sobretudo no espaço metropolitano. “O território usado são objetos e ações, sinônimo de espaço humanizado, espaço habitado”. (SANTOS, 2002, p. 16). Segundo Santos, “o espaço geográfico é o território usado pela sociedade, pelas empresas e através de ações políticas”. Já Sousa (2003), confirma que “o território é, modernamente, entendido não apenas como um limite administrativo, senão também como espaço efetivamente usado pela sociedade e pelas empresas”.(SOUSA, 2003, p 17).

da RMF não decorre de um processo de industrialização. Isso não significa afirmar, todavia, que as dinâmicas engendradas pelo fator trabalho não concorram para a metropolização neste território. Com efeito, existem e têm se ampliado os movimentos de trabalhadores que se deslocam cotidianamente de seus locais de moradia, em Caucaia, para trabalhar em Fortaleza nos setores formais ou informais da economia. Esses deslocamentos contribuem para reforçar o caráter metropolitano das relações entre os dois municípios, configurando-se estes em mobilidades pendulares.

Como ressalta Ascher (1998) *“a mobilidade está no cerne do processo de urbanização e é um princípio da metropolização e não uma de suas conseqüências”*. A mobilidade tem se configurado como um dos principais elementos que concretiza a relação entre Caucaia e Fortaleza, com destaque para esta última como *lócus* privilegiado de atividades produtivas, de serviços e de equipamentos na região.

Em síntese, o maior potencial de mobilidade acontece no deslocamento cotidiano motivado, principalmente, pelas atividades de trabalho e estudos. Estas atividades engendram os mais diversificados e numerosos deslocamentos cotidianos, tornando um dos principais elos de ligação com a metrópole Fortaleza, ainda que estes aconteçam em intensidades diferenciadas conforme os municípios da RMF (Cf. Tabela 15).

Fortaleza continua exercendo forte atração sobre os municípios adjacentes de onde partem, diariamente, milhares de pessoas para desenvolver em seu espaço as mais variadas atividades. Constitui-se ainda, o principal destino de numerosos moradores não só da área metropolitana, mas também de municípios do interior do Ceará e de Estados vizinhos que buscam na metrópole serviços especializados e atividades de lazer, além da realização de negócios, compras, entre outros.

Segundo o Censo Demográfico de 2000 (IBGE), um total de 30.863 moradores de Caucaia (Cf. tabela 15) deslocam-se do município em busca de trabalho ou estudo fora de seu território. Um número bastante expressivo se comparado aos demais municípios da RMF. Maracanaú registra um contingente de 19.572 pessoas que deixam o município em busca de trabalho, enquanto Fortaleza

ocupa o terceiro lugar em termos de deslocamentos para municípios da RMF com um contingente de 15.822 pessoas.

Analisando-se, em termos relativos os deslocamentos para trabalho e estudo da população da RMF, observa-se que o maior percentual de deslocamentos cabe ao município de Pacatuba (13,58%) seguido de Caucaia (12,32%), Maracanaú (10,82%) e Itaitinga (10,72%). Os deslocamentos que ocorrem nos demais municípios são pouco expressivos, no que se refere a 2000, ano da informação obtida. É interessante ressaltar que Fortaleza registra o percentual mais baixo (0,73%) de deslocamentos. Tal fato, deve-se em princípio, ao elevado contingente de sua população, o que torna este percentual menos expressivo, uma vez que em termos absolutos apresenta um dos maiores contingentes de deslocamentos. Outro fato evidente, sem dúvida, é o forte peso da metrópole na centralidade metropolitana cujos deslocamentos para os demais municípios de sua região se dão de forma mais seletiva e direcionada, a exemplo dos profissionais liberais, funcionários públicos, executivos de empresas industriais, entre outros.

Outros municípios metropolitanos que apresentam taxas de deslocamentos baixa em relação a sua população total são aqueles que se situam mais distantes de Fortaleza como São Gonçalo do Amarante (2,56%) e Chorozinho (2,59%). A distancia constitui-se, assim, num fator limitante para os deslocamentos cotidianos, embora tenha se registrado deslocamentos relacionados à atividade de trabalho em São Gonçalo, mais especificamente, em função das atividades portuárias². No caso de Chorozinho, situado no extremo sul da área metropolitana, os deslocamentos se dão mais em direção a Horizonte e Pacajus onde tem se desenvolvido significativa industrialização, engendrando dinâmicas particulares nesta porção metropolitana.

Os dados censitários utilizados na análise não indicam o destino da população que se desloca de seu município de residência com objetivo de trabalho

² O funcionamento do Porto do Pecém possibilitou deslocamentos de trabalhadores das cidades próximas, sobretudo, dos municípios de São Gonçalo do Amarante, Umirim, Paraipaba e Fortaleza. O deslocamento destes trabalhadores é viabilizado por empresas contratadas pelo porto. Esse processo é considerado por Francisca Gonçalves Batista em seu trabalho de mestrado intitulado "Reestruturação Sócio-espacial do Ceará: o Projeto Portuário do Pecém". (2005), Mestrado Acadêmico em Geografia/UECE - Fortaleza.

ou estudo. Acredita-se que esses deslocamentos se dão, majoritariamente, dentro da região metropolitana, mais especificamente para Fortaleza.

De um modo geral, podemos afirmar a dificuldade na obtenção de dados sobre deslocamentos de pessoas com objetivos diversos dentro dos espaços interurbanos, em geral, e metropolitanos em particular. Además, mensurar os deslocamentos carece de pesquisa direta e de metodologias apropriadas para obtenção de dados mais precisos.

TABELA 15

População Residente, por deslocamento para trabalho ou estudo - RMF 2000

Municípios	População Residente	Deslocamento para estudo ou trabalho					
		Trabalham ou estudam no município de residência		Não trabalhavam e nem estudavam		Trabalhavam ou estudavam em outro município ou País estrangeiro	
		total	%	Total	%	Total	%
Aquiraz	60.469	38.515	63,69	19.605	32,32	2.349	3,88
Caucaia	250.479	129.956	51,88	89.660	35,79	30.863	12,32
Chorozinho	18.707	11.666	62,36	6.556	35,04	485	2,59
Euzébio	31.500	17.518	55,61	11.830	37,55	2.152	6,83
Fortaleza	2.141.402	1.440.556	67,27	685.024	31,98	15.822	0,73
Guaiúba	19.884	11.411	57,38	7.200	36,21	1.273	6,40
Horizonte	33.790	20.099	59,48	12.671	37,49	1.020	3,02
Itaitinga	29.271	15.698	53,62	10.435	35,64	3.138	10,72
Maracanaú	179.732	103.211	57,42	56.949	31,68	19.572	10,82
Maraguapape	88.135	53.105	60,25	30.588	34,70	4.442	5,04
Pacajús	44.070	27.038	61,35	15.030	34,10	2.002	4,54
Pacatuba	51.696	26.714	51,67	17.960	37,74	7.022	13,58
São Gonçalo	35.608	21.677	60,87	13.020	36,56	911	2,56
RMF	2.984.743	1.917.111	64,23	976.527	37,72	91.052	3,05

Fonte: IBGE, censo 2000.

No que concerne ao trabalho em Caucaia, segundo os setores de atividades, convém destacar o forte peso do setor de serviços, que ocupou em 2002, cerca de 6.024 pessoas no município (Cf. tabela 16). Logo após este setor, vem o setor industrial, que emprega 3.952 trabalhadores. Em termos absolutos, o emprego

na indústria vem se mantendo estável, desde 1985. Todavia, em termos relativos, a capacidade de absorção de mão-de-obra vem diminuindo em relação às demais atividades econômicas, ou seja, em 1985 a indústria empregava 56,62% da população economicamente ativa em Caucaia, caindo para 34,87% em 1995, e 32,37% em 2002.

Neste mesmo período, ou seja, entre os anos de 1985-1995, verifica-se um aumento significativo do setor serviços, cujo percentual de absorção de trabalhadores passou de 29,46%, em 1985, para 54,14% em 1995. Dados mais recentes, referentes a 2002, indicam um percentual um pouco menor (49,38%), todavia, o setor dos serviços mantém-se como o de maior expressão nesta porção do território metropolitano.

TABELA 16

Caucaia – N° absolutos e relativos de empregados com vínculo ativo por atividade econômica 1985-1995-2002.

Atividades	1985		1995		2002	
	Abs.	%	Abs.	%	Abs.	%
Agropecuária	356	6,12	268	2,41	153	1,26
Indústria	3.290	56,62	3.889	34,87	3.952	32,37
Comércio	357	6,14	581	5,21	1.281	10,50
Serviços	1.712	29,46	6.038	54,14	6.024	49,38
Construção Civil	96	1,65	376	3,37	789	6,47
Total	5.811	100,00	11.152	100,00	12.199	100,00

Fonte: Dados do RAIS

O comércio, por sua vez, empregava 6,14%, da população em Caucaia em 1985. Já em 1995, apresenta uma queda em termos relativos, mas em termos absolutos passa de 357 empregos, em 1985, para 581 em 1995. Em 2002, o número de empregos nesse setor duplica, evidenciando uma maior empregabilidade, passando de 5,21% em 1995, para 10,50% em 2002 (Cf. tabela 16).

A construção civil tem se constituído em outro setor de atividade que vem crescendo no município em consequência, sobretudo, da intensificação das edificações na porção litorânea devido à expansão da atividade turística. Essas construções utilizam, majoritariamente, trabalhadores do próprio município, haja vista a disponibilidade de mão-de-obra e as poucas oportunidades de trabalho em outros setores de atividades.

A tabela 16 mostra, em termos absolutos e relativos, a participação de trabalhadores na construção civil. Em 1985, havia 1,65% da população empregada neste setor. Dez anos depois esse percentual passou para 3,37%, significando aumento considerável em relação à década anterior. Em 2002 esse percentual quase que duplica com 6,47% da população economicamente ativa de Caucaia trabalhando na construção civil.

Em relação à população economicamente ativa, existia no município, em 2000, um total de 95.634 pessoas, representando 38% da população total de Caucaia (Cf. tabela 17). A população não economicamente ativa³ perfazia um total de 94.103 pessoas, representando uma média quase equivalente à PEA. Ao somarmos estes dados, tem-se um total de 189.737 pessoas no mercado de trabalho que estão empregadas ou desempregadas.

TABELA 17

Caucaia - Pessoas de 10 anos ou mais de idade por condição de atividade na semana de referência

Condição de atividade	Abs.	%
Economicamente ativa	95.634	50,40
Não economicamente ativa	94.103	49,60
Total	189.737	100,00

Fonte: IBGE 2000

³ O IBGE designa de “população economicamente ativa” todas as pessoas com idade a partir de 10 anos que se encontram trabalhando ou na condição de desocupados à procura de trabalho e de “não economicamente ativa”, as pessoas com idade de 10 anos e mais, que estão desocupadas e não se encontram à procura de trabalho.(Fonte: www.ibge.gov.br).

Em 2000, (Cf tabela 18) havia em Caucaia 76.152 pessoas com 10 ou mais anos de idade ocupadas⁴ com ou sem vínculo empregatício. Esse valor leva em conta a população que está ou não trabalhando em Caucaia. Considerando-se que em Caucaia, em 2000 havia apenas 12.199 empregados no setor formal, presumimos que boa parte deste contingente (76.152) tenha sua ocupação na capital.

TABELA 18

Pessoas com 10 ou mais anos de idade ocupadas e rendimento médio mensal Caucaia e RMF.

Rendimento	Caucaia		RMF	
	Total	%	Total	%
Até 01	27.523	36,14	320.554	30,22
1 a 2	25.511	33,50	338.980	31,96
2 a 3	8.862	11,38	111.781	10,54
3 a 5	7.241	9,50	103.933	9,80
50 a 10	3.531	4,64	91.599	8,67
10 a 20	981	1,29	43.261	4,08
Mais de 20	412	0,54	24.104	2,27
Sem renda	2.092	2,78	26.276	2,48
Total	76.152	100,00	1.060.550	100,00

Fonte: IBGE (2000)

A análise do rendimento médio mensal das pessoas ocupadas no ano de 2000, em Caucaia, nos permite compreender a situação econômica daqueles que têm algum tipo de ocupação. A maior parte da população ocupada ganha até dois salários mínimos (Cf. tabela 18) o que representa, em termos relativos, a impressionante percentagem de 68,64%. Assim, a maioria da população do município situa-se na faixa de “baixa renda”, sendo esta ocupada, principalmente, nos setores informais da economia. Como vimos, significativa parcela da população em condições de trabalho se desloca para outros municípios, com destaque provável para Fortaleza, em busca de alternativas de trabalho.

Com relação ao deslocamento, o transporte coletivo é o principal meio de locomoção utilizado pela população de Caucaia. Em termos de transporte coletivo,

⁴ Os dados do IBGE relativos ao total de pessoas ocupadas apresentam uma maior abrangência, pois consideram também, as pessoas que não possuem vínculo empregatício, ou seja, pessoas que não possuem carteira assinada como autônomos, profissionais liberais, trabalhadores dos serviços informais, dentre outros.

tem grande destaque, no município, a empresa de ônibus Vitória⁵ que presta serviço de transporte coletivo, diário à população. Esta empresa atua tanto no deslocamento em direção à Fortaleza (linhas metropolitanas) quanto no deslocamento dentro do próprio município, isto é, entre os distritos e localidades (linhas municipais). Além disso, assegura também, o transporte especial para passeios e excursionistas que procuram Caucaia tendo como ponto de partida a Avenida Beira Mar, em Fortaleza e ponto final na praia de Cumbuco.

Em relação às linhas metropolitanas (Cf tabela 19), convém destacar, que estas fazem o deslocamento da população da sede de Caucaia, dos distritos e localidades mais importantes do município até o Centro de Fortaleza. Os pontos finais destas linhas são a praça da Estação e a Avenida do Imperador, ambos localizados em trechos de maior movimentação comercial e de serviços da capital cearense.

As linhas de maior movimentação são as que passam nas ruas principais dos conjuntos habitacionais, notadamente daqueles que se localizam no distrito de Jurema e no distrito sede em direção a Fortaleza. Essas linhas que têm como destino Fortaleza, trafegam também pela BR-222 (Av. Mister Hall). Nesse contexto, as linhas Caucaia, Jurema, Nova Metrópole, Araturi, Planalto Caucaia e Parque Potira (Cf. tabela 19) merecem destaque. Segundo informações do chefe do setor de tráfego da empresa Vitória, a maior parte da população do município que utiliza o transporte coletivo regular trabalha e/ou estuda em Fortaleza. As linhas mais movimentadas são as que atendem o distrito de Jurema e em menor intensidade, a sede.

No litoral, a linha Cumbuco tem caráter regular no transporte de passageiros e apresenta grande movimentação, pois a mesma faz a ligação da última praia de Caucaia com o centro de Fortaleza.

Ainda no que se refere ao transporte metropolitano, observamos que, nos anos 2001 e 2002, o número de passageiros diminuiu consideravelmente, em

⁵A empresa de transportes Vitória inicia suas atividades em Caucaia, no ano de 1956 com uma frota de sete ônibus, fabricados logo após a Segunda Guerra Mundial, tendo como proprietários o Sr. Eliézer Guimarães e sua esposa Sr^a Alaíde Guimarães. No final da década de 1970, a empresa passou a ser administrada pelo Sr. Dalton Lima de Freitas Guimarães, um dos filhos do casal, responsável por transformações na empresa. Atualmente, conta com uma frota de 184 veículos dos quais 140 estão alocados no Sistema Metropolitano, 42 nas linhas internas de Caucaia e 29 disponíveis para fretamento. (www.empresavitoria.com.br).

particular na linha que serve o conjunto Araturi (Cf. tabela 19). A diminuição do número de passageiros quase que caiu para metade entre os anos de 2001 e 2003. Segundo informações obtidas na empresa Vitória, este fato está relacionado ao surgimento e crescimento de outras alternativas de transporte, a exemplo das Vans e Topicks⁶ que realizam o mesmo percurso dos ônibus. Outro meio de transporte comum no município é aquele assegurado pelo moto-táxi que tem se difundido consideravelmente nos últimos anos, tendo sua situação já aceita e regularizada.

TABELA 19

Caucaia – N° de passageiros anual por Linhas Metropolitanas com destino final o centro de Fortaleza 2000-2003
(Empresa Vitória)

Linhas	Anos			
	2000	2001	2002	2003
Caucaia	2.048.378	2.100.765	1.704.985	2.166.428
Capuan	372.337	330.239	280.440	303.193
Sítios Novos	99.664	87.611	90.241	88.867
Coité	127.588	114.392	105.320	101.093
Jurema	1.261.951	1.042.826	764.582	855.350
Tabapuá	250.453	210.943	170.799	184.510
Bom Princípio	90.468	96.137	99.740	93.867
Nova Metrópole	6.042.404	4.989.408	4.591.682	5.996.161
Araturi	4.092.348	3.318.608	2.026.440	2.631.750
Planalto Caucaia	2.537.092	2.179.469	1.869.075	2.437.663
Corujão Araturi	11.359	7.346	5.005	4.208
Corujão Metrópole	14.898	11.179	7.760	7.298
Cumbuco	978.964	1.034	987.982	1.039.833
Parque Potira	1.296.179	1.060.300	803.079	1.057.608
Cumbuco/Jardineira	99.465	109.001	75.777	46.757
Parque Albano	483.858	442.921	357.059	356.564
TOTAL	19.807.442	17.136.039	13.939.966	17.371.150

Fonte: Empresa Vitória S/A cedido por Jovino Batista – Chefe de Tráfego

⁶ Estes transportes alternativos encontram-se em situação irregular não estando formalmente reconhecidos pela prefeitura do município e nem pelo Departamento de Edificações, Rodovias e Transportes do Ceará (DERT/CE), órgão responsável pela regularização destes transportes.

Acreditamos que o empobrecimento da população e o desemprego constituem elementos chave na explicação da redução de utilização do transporte coletivo. A população está usando cada vez mais outros meios de deslocamento com custo menor ou “sem custo” como a bicicleta ou até mesmo realizando seus deslocamentos a pé. Acrescente-se, ainda, que muitas pessoas encontram nestes outros meios de deslocamentos uma alternativa para economizar o dinheiro da condução usando-o nas demais necessidades.

As linhas municipais (Cf. tabela 20) são utilizadas por um número bem menor de passageiros usuais. As mais movimentadas são aquelas que percorrem os principais conjuntos habitacionais e o distrito de Jurema e as que saem da sede em direção ao litoral.

TABELA 20

Caucaia - Nº de passageiros anual por Linhas municipais 2000-2003
(Empresa Vitória)

Linhas	Anos			
	2000	2001	2002	2003
Icaraí - Cumbuco	1.582.890	1.523.034	1.595.286	1.346.239
Garrote	547.404	600.232	676.981	588.126
Iparana	212.482	255.338	306.891	282.626
Araturi Municipal	510.675	444.752	330.580	230.095
Primavera	143.667	138.872	131.677	106.545
Jurema Municipal	370.203	318.749	228.760	186.591
Câmara / Pedreiras	192.385	179.747	169.648	128.541
Genipabu	476.884	542.828	479.192	604.920
Mirambé	13.039	13.156	14.267	11.564
Metrópole Municipal	434.272	398.368	355.015	293.992
Circular Municipal	48.545	36.116	22.404	0
Coité Municipal	89.791	88.941	89.111	75.636
Sítios Novos	154.101	171.185	180.021	153.287
Bom Princípio	141.540	151.234	145.182	123.356
Metrópole / Icaraí	78.028	77.996	75.492	70.574
Tabapuá Municipal	29.376	22.206	0	0
Barra do Cauípe	16.340	19.817	18.909	14.875
Planalto / Icaraí	18.735	25.266	20.862	17.284
Araturi / Icaraí	123.410	118.891	107.912	88.305
Jurema / Icaraí	24.613	41.321	47.774	44.788
Garrote / Vaquejada	1.293	938	0	0
TOTAL	5.209.673	5.168.987	4.991.964	4.367.344

As linhas municipais atendem também, aos distritos rurais trazendo a população até a sede e dando a esta, inúmeras alternativas para deslocar-se até a capital ou outros distritos. Nos distritos de Mirambé e Tucunduba observamos, durante as visitas de campo, a cotidianidade dos moradores relacionados aos seus deslocamentos.

A população que mora nos distrito de Mirambé e trabalha na metrópole é atendida por duas linhas de ônibus que passam regularmente pelo distrito. Uma delas é da empresa Santo Antônio, com sede em Maranguape, que faz a linha Taquara-Fortaleza saindo de Maranguape, passando por Mirambé com ponto final na praça da Estação no centro de Fortaleza. Conforme informações de um funcionário desta empresa, a citada linha, realiza sete viagens durante o dia. Dessas sete viagens três ocorrem pela manhã e quatro no período da tarde. Pela manhã, a maioria da população se desloca para o trabalho em Fortaleza, retornando no final da tarde. Nos informou ainda, o funcionário que os passageiros dos ônibus são em sua grande maioria, constituídos por operários da construção civil e trabalhadoras em serviços domésticos. Algumas destas trabalhadoras deixam Mirambé na segunda-feira permanecendo até sexta-feira, no emprego quando retornam ao distrito. Essa população faz uso regular do transporte coletivo que contempla essa área mesmo com as difíceis condições de tráfego, uma vez que existe apenas uma via de acesso ao distrito.

A outra linha de ônibus, da empresa Vitória, leva a população do distrito até a sede de Caucaia onde existem outras opções de linhas até Fortaleza. A empresa Vitória, nesta área, deixa de ter atuação exclusiva, o que não era de nosso conhecimento até a realização da pesquisa de campo.

Em Tucunduba, outro distrito visitado, o transporte coletivo tem também como destinos a sede de Caucaia e o município de Fortaleza. Este distrito é cortado pela rodovia BR – 020 que facilita as condições de acesso e também por uma estrada não asfaltada, mas que apresenta boas condições de tráfego. O deslocamento da população de Tucunduba para Caucaia é realizada pela linha de ônibus Sítios Novos. Esta linha de ônibus atende dois distritos: Tucunduba e Sítios Novos.

Ainda merece destaque a linha Icaraí-Cumbuco com destino à sede, por movimentar um número maior de passageiros em relação às demais linhas que trafegam no município. Esta linha atende, principalmente, as pessoas que realizam alguma atividade nos setores de comércio e serviços existentes no litoral como hotéis, pousadas, barracas de praia, condomínios, supermercados, postos de gasolina e lojas de conveniência, entre outros.

Na área litorânea situada próxima a ponte do rio Ceará, compreendendo a praia de Iparana, assim como ocorre no distrito de Jurema, a ligação com Fortaleza é facilitada pela proximidade entre os dois municípios. Esta ligação tornou-se ainda mais fácil, a partir do ano de 1997, com a inauguração da ponte José Martins Rodrigues conhecida, popularmente, por “Ponte do Rio Ceará” que faz a ligação entre Caucaia e Fortaleza. Diariamente, centenas de trabalhadores deslocam-se para Fortaleza atravessando a ponte sejam de ônibus, automóveis, bicicletas e até mesmo à pé. Ao realizarem a travessia encontram a Avenida Leste – Oeste o que facilita o tráfego em direção as zonas comerciais e industriais da capital.

Outro importante meio de transporte utilizado pela população de Caucaia é o trem. Este movimenta 30 mil passageiros diariamente em suas duas linhas que cortam a RMF, a linha Oeste e a linha Sul (ALCÂNTARA, 2005). A linha Oeste é a que liga Fortaleza à Caucaia e possui 21km de extensão, compreendendo oito estações sendo 4 em Caucaia (São Miguel, Parque Albano, Jurema e Araturi) e 4 em Fortaleza (Álvaro Weyne, Padre Andrade, Antônio Bezerra e Conjunto Ceará). O percurso é de aproximadamente 38 minutos entre Caucaia e o centro da capital, sendo realizadas 58 viagens diárias.

Embora seja o transporte ferroviário de grande importância para a população metropolitana, especialmente a mais pobre, convém destacar que as locomotivas em funcionamento encontram-se em estado de precariedade gerando insegurança e riscos à população quando a mesma realiza seus deslocamentos.⁷

⁷ Mais recentemente, um dos vagões do trem que atende a linha de Caucaia passou por reformas como pintura e climatização, sendo utilizado, para tanto, recursos do Estado.

Assim, o trem constitui mais um meio de transporte que garante os deslocamentos diários à população de baixa renda, dado o custo reduzindo da passagem, principalmente para aqueles que residem nos bairros por ele atendido⁸.

A relação entre Caucaia e Fortaleza, como vimos, está fortemente vinculada às relações de trabalho que a população de Caucaia exerce na capital. Outras atividades além do trabalho, como estudo, busca por serviços mais especializados e aquisição de produtos mais sofisticados são ações que também provocam maiores afinidades com a metrópole. Os deslocamentos realizados pela população de Caucaia reforçam as relações com Fortaleza configurando uma metropolização cujo peso da metrópole é determinante.

4.2. A moradia em Caucaia: realidades distintas em um mesmo contexto.

A habitação constitui um dos componentes essenciais dos processos de metropolização tanto nos países em que esta forma de urbanização já se consolidou, quanto nos países ditos em desenvolvimento ou emergentes. Quanto mais a metropolização se afirma, mais as formas de habitar se diversificam ora se densificando, ora se espraiando em territórios com maior presença de sistemas técnicos e informacionais. Na Região Metropolitana de Fortaleza, Caucaia se destaca como a porção metropolitana de maior diversidade na produção de moradia e modos de vida da população. Ali, se justapõem conjuntos habitacionais, áreas de moradias precárias, conjunto de casas mais antigas, sobretudo na sede, condomínios populares e de alto padrão, chácaras e residências secundárias nas áreas litorâneas, além das habitações indígenas. Essa diversidade de moradias acontece em um contexto sócio-econômico-cultural também diversificado gerando dinâmicas mobilítárias metropolitanas próprias.

⁸ O preço da passagem de trem custa R\$ 1,00 enquanto a passagem do ônibus metropolitano tem custo que varia entre 1,60 e 2,50 dependendo da distancia com a capital.

4.2.1. Os conjuntos habitacionais e a expansão metropolitana.

A expansão residencial em Caucaia encontra-se associada ao crescimento e à expansão residencial de Fortaleza em direção ao lado oeste da cidade. Esse movimento de expansão da metrópole em sua vertente periférica incorpora parte do município de Caucaia que apresenta grandes áreas habitadas por população, principalmente, de poder aquisitivo mais baixo. Ao mesmo tempo em que observamos um processo de verticalização em Fortaleza, especialmente nos bairros situados à leste como Praia de Iracema, Aldeota, Meireles, Varjota, dentre outros, desenvolve-se também uma grande periferia que invade os municípios metropolitanos. A expansão que se dá nestes dois sentidos expressa uma lógica calcada nas características de uma urbanização que trás, em seu bojo, as contradições inerentes às desigualdades geradas no sistema capitalista em sua vertente periférica.

Por um lado, a metrópole expulsa para além de seus limites a população que não pode ter acesso a uma moradia digna por conta do elevado preço da terra, e por não poder arcar com custos de vida também elevados. Por outro lado, famílias de rendas mais altas procuram espaços com melhor qualidade de vida em áreas menos urbanizadas, que dispõem de potencial natural e paisagístico onde o clima é mais agradável e onde há mais disponibilidade de área por morador, entre outros atrativos. Caucaia, por apresentar ainda amplos espaços vazios e extensas áreas ainda pouco ocupadas, vem aos poucos se tornando destino de moradores da capital. Podemos afirmar que a expansão residencial em Caucaia está relacionada com dois processos: um resultante da periferização de Fortaleza, ou seja, do crescimento de sua periferia em direção aos municípios adjacentes e outro, resultante do incremento populacional dado pela mudança da população da capital em direção ao município, atraída pela proximidade de áreas verdes e de praias, justificada pela busca de uma melhor qualidade de vida.

O processo de expansão de Caucaia vai adquirir feições particulares a partir da década de 1970, quando começam a ser implantados grandes conjuntos habitacionais populares alterando a paisagem do município. Estes conjuntos surgiram como resultado de políticas de planejamento e habitação ainda no governo militar

com a criação do Sistema Financeiro de Habitação (SFH)⁹. A construção de conjuntos populares fazia parte das políticas de controle e atendimento à população de baixa e média rendas, que residia, em sua maioria, nas áreas periféricas e áreas próximas às grandes cidades onde se registravam os piores índices de pobreza, precarização das habitações e falta de saneamento básico.

A implantação dos primeiros conjuntos habitacionais em Caucaia, data da década de 1970, porém na década de 1980 e primeira metade da década de 1990 novos conjuntos foram construídos. Esta produção massiva de moradias populares foi financiada pelo Sistema Financeiro de Habitação. Localmente, a COHAB-Ceará se responsabilizou pela gestão dos empreendimentos ora produzindo e comercializando diretamente às moradias, ora contratando empresas privadas da construção civil para assegurarem a construção das mesmas ficando, neste caso, com a responsabilidade de apenas proceder a comercialização.

Os conjuntos habitacionais construídos em Caucaia foram, em sua maioria, no distrito de Jurema contribuindo para uma maior densidade populacional neste distrito. A presença dos conjuntos é um marco na paisagem, sendo impossível transitar no distrito de Jurema sem se tomar contato com a realidade dos mais diversos conjuntos habitacionais, inclusive aqueles que têm apenas o nome de conjunto, resultando, de fato, de processos de auto-construção¹⁰ e auto-promoção¹¹, como é o caso do denominado Conjunto Marechal Rondon e do Parque Potira. Os conjuntos habitacionais metropolitanos concentram uma população constituída por pessoas que trabalham, em sua grande maioria, em Fortaleza o que evidencia um processo de metropolização a partir dessa dinâmica sócio-espacial.

⁹ Em 1964, foi criado Banco Nacional da Habitação (BNH), fruto das políticas do governo autoritário que buscava desenvolver estratégias político-ideológicas de atendimento às demandas sociais da população de baixa renda através do acesso à casa própria “ (BRAGA, 1995).

¹⁰ A auto-construção corresponde a construção das casas pelos próprios moradores com recursos públicos.

¹¹ A auto-promoção corresponde ao modelo de moradia que tem um maior peso das empresas de construção e dos modelos habitacionais baseados em mais alojamentos e pavimentos por edifícios, os edifícios plurifamiliares.

TABELA 21

Conjuntos Habitacionais em Caucaia

Conjunto Denominação	Ano de Instalação	Unidades habitacionais	Fonte de Recurso	Local de instalação
Conj. Nova Metrópole I e II	Julho de 1983	2.996	COHAB	Jurema
Conj. Nova Metrópole III	Julho de 1980	2.541	COHAB	Jurema
Conj. Nova Metrópole IV	Julho de 1980	2.541	COHAB	Jurema
Conj. Nova Metrópole V	Junho de 1991	640	COHAB	Jurema
Conj. Araturi I e II.	Maio de 1983	4.240	COHAB	Jurema
Conj. Residencial Guadalajara	Janeiro de 1991	402	COHAB	Jurema
Jurupari I e II	Janeiro de 1991	504	COHAB	Jurema
Mirante do Sol	Junho de 1988	864	COHAB	Jurema
Conj. São Miguel	Março de 1980	167	PROAFA	Jurema
Conj. EL Dourado II	-----	190	COHAB	Jurema
Conj. Cabatan	Novembro de 1981	66	BEC	Sede
Conj. Tabapuá Ipase	Outubro de 1973	500	IAPAS	Sede
Conj. Planalto Caucaia	Julho de 1985	1.264	COHAB	Sede
_____	_____	16.915	_____	_____

Fonte: Secretaria de Infraestrutura e Desenvolvimento Urbano de Caucaia cedido por Sr. Carlos Augusto da Rocha, Gerente da célula de acompanhamento e avaliação de obra, projetos e licenciamento desta secretaria.

De acordo com informações da Secretaria de Infra-estrutura de Caucaia, o primeiro conjunto habitacional construído no município data de 1973, está localizado na sede e recebeu o nome de Tabapuá Ipase. Apesar deste primeiro conjunto, com 500 unidades habitacionais, localizar-se na sede, os conjuntos habitacionais construídos, posteriormente, localizam-se, em grande maioria, no distrito de Jurema. O distrito de Jurema ocupa posição estratégica por ter se desenvolvido às margens de duas das principais vias de acesso que passam por

Caucaia (BR – 116 e o 4º anel viário de Fortaleza), facilitando o deslocamento da população. Até a primeira metade da década de 1980, outros conjuntos foram construídos no distrito de Jurema.

Entre os principais conjuntos construídos no distrito de Jurema, destacam-se o Nova Metrópole, dividido em quatro grandes etapas e o conjunto Araturi dividido em duas, ambos construídos pela Companhia de Habitação – COHAB/Fortaleza com

recursos do BNH¹² (Cf. tabela 21). Os conjuntos citados, assim como outros são habitados por pessoas que, em sua maioria, exercem alguma atividade em Fortaleza, configurando-se em reservatório de mão-de-obra, que atende à demanda de Fortaleza. Assim, a população residente nos conjuntos é sem dúvida aquela que mantém maiores relações com a capital, tendo laços menos significativos com o próprio município onde reside.

Na segunda metade da década de 1980, com a extinção do Sistema Financeiro de Habitação e do Banco Nacional da Habitação¹³ a política habitacional passa a ser de responsabilidade da Caixa Econômica Federal. Cabe, a partir de então, a este banco, a responsabilidade do financiamento, ficando as empresas privadas com a responsabilidade de produzir e comercializar as unidades habitacionais.

Os novos conjuntos produzidos por empresas privadas, com financiamento do governo federal através da Caixa Econômica, destinava-se a setores das classes de baixa renda, como o residencial Nova Alvorada, construído em regime de mutirão, com recursos locais e da cooperação francesa.

Conforme Braga (2004), a análise das políticas habitacionais, especialmente aquelas dedicadas aos setores populares, revela-se essencial para se compreender a atuação do Estado no contexto urbano. Com efeito, a habitação exerce papel fundamental na configuração da estrutura urbana além de representar um dos elementos mais importantes para a realização do trabalhador.

No espaço compreendido entre os conjuntos habitacionais é comum encontrar, notadamente no distrito de Jurema, habitações irregulares sem qualquer tipo de planejamento resultando, muitas vezes, na fusão entre um conjunto e outro.

¹² Os conjuntos citados foram construídos com recursos oriundos do Fundo de Garantia por Tempo de Serviço – FGTS. Os recursos para o financiamento deveriam retornar, ao longo do tempo, tornando o fundo auto-sustentável e capaz de promover a execução permanente de novos projetos para atender a demanda vigente do sistema de poupança e empréstimo constituído pela poupança voluntária captada por intermédio de cadernetas de poupança. Durante 22 anos, o BHN financiou 4,8 milhões de moradias (COHAB, 2000) atendendo a todas as faixas de renda. Também foram financiadas obras de infraestrutura e equipamentos sociais vinculados aos empreendimentos habitacionais. Os conjuntos habitacionais em Caucaia foram frutos das políticas de habitação em que o BNH exerceu importante atuação.

¹³ O Banco Nacional da Habitação foi extinto em 1986, no governo de José Sarney.

Tal distribuição forma aglomerados irregulares impossibilitando, até mesmo, identificar os limites de cada um. Não se sabe onde começa e termina um conjunto, tamanho é o emaranhado de ruas, a exemplo dos Conjuntos Guadalajara e Parque Potira, visitados durante a pesquisa. Paralelamente aos conjuntos encontramos outros tipos de aglomerados como favelas e ocupações de risco.

O distrito de Jurema destaca-se como espaço por excelência da habitação social por experimentar, praticamente, todas as modalidades de produção de moradia social como os conjuntos habitacionais e por ter recebido pessoas vindas de outras áreas que passaram por processos de desapropriação. Para Caucaia foram moradores remanejados de algumas áreas de Fortaleza, de modo violento (antiga Favela José Bastos, em 1978) ou “consentido” (Conjunto Marechal Rondon), em consequência das políticas de desfavelamento que à época visavam a “modernização” de Fortaleza.

A diversidade na produção de moradias revela tempos sociais diferenciados, resultado das correlações de forças específicas de cada período histórico. No caso de Caucaia, as políticas públicas de habitação desempenharam e ainda desempenham papel bastante, significativo não apenas no ordenamento territorial, mas também na dinâmica sócio-espacial de um modo geral. Entender o município de Caucaia no processo de metropolização, hoje, requer um retorno ao passado para compreender como o município foi adquirindo a configuração atual e de que modo suas dinâmicas metropolitanas foram sendo gestadas. Essa compreensão passa necessariamente pela análise das políticas habitacionais.

A análise empreendida até então nos remete a seguinte reflexão: a realidade percebida, mais especificamente no distrito de Jurema e na aglomeração que compreende o distrito sede de Caucaia, evidencia um caso particular de organização espacial diferente daquela encontrada na porção litorânea. Outras práticas foram desenvolvidas na porção territorial litorânea onde predominam ações voltadas para atender à demanda de uma população de renda média e alta e ao turismo que se desenvolve no lugar e no Ceará, de um modo geral, como veremos mais adiante.

4.2.2. A moradia e o veraneio como formas de apropriação e de ocupação do espaço no litoral de Caucaia

O litoral de Caucaia, como já fizemos referência, estende-se desde a foz do Rio Ceará, onde faz fronteira com Fortaleza, até o Complexo Industrial e Portuário do Pecém, no município de São Gonçalo do Amarante. Com aproximadamente 23 km de extensão, faz parte da rota turística cearense chamada de costa “Sol Poente” que tem início no litoral de Caucaia. As principais praias que compõem este litoral são: Iparana, Pacheco, Icaraí, Tabuba, Cumbuco e Cauípe.

Em fins da década de 1960 e começo de 1970 teve início um intenso processo de ocupação das praias por residências voltadas, a princípio, para veraneio e lazer da população de Fortaleza. Mais recentemente, o espaço litorâneo de Caucaia vem sendo ocupado, também, por residências principais de pessoas que se mudaram da capital motivadas, acredita-se, pela busca de uma melhor qualidade de vida aliada à obtenção de uma moradia a custos menos elevados. Os processos de apropriação do espaço configuraram-se em intensidades e temporalidades diferenciadas sendo o veraneio, a primeira prática desenvolvida, seguida do lazer e do turismo e, finalmente, das residências principais.

A valorização da faixa de praia do Icaraí inicia-se ainda na década de 1960 com a construção do Centro de Veraneio Icaraí, entre os anos de 1962 e 1972, sendo composto por casas isoladas num total de 195 unidades. Estas casas foram sem dúvida, as primeiras edificações significativas na sede. As casas deste conjunto pertenciam a pessoas que moravam em Fortaleza e funcionavam como segundas residências (LIMA, *et al.*, 1995). A implantação progressiva de infra-estruturas como eletrificação, telefonia e adução de água potável, entre outros, contribuíram para a valorização dos terrenos e das residências construídas.

Na década de 1970, a ocupação do litoral de Caucaia, a partir da praia do Icaraí, vivencia uma nova dinâmica quando o então governador do Estado¹⁴, realiza a construção de uma estrada ligando Caucaia (sede) a esta praia. Nesta mesma época, segundo o relatório do Diagnóstico Ambiental do Litoral de Caucaia e São

¹⁴ No ano de 1971, César Cals de Oliveira Filho e o coronel Humberto Bezerra tomam posse no Governo do Estado sendo este último o vice-governador .

Gonçalo do Amarante¹⁵, o Sr. Francisco Martins de Moraes, empresário do setor imobiliário, dá início aos investimentos na praia de Icaraí. As terras do Icaraí começam, então, a ser alvo de grande interesse imobiliário, decorrente da procura de espaços para investimentos voltados para o lazer e o turismo. A propriedade da terra pertencia a posseiros, isto é, a pessoas que não possuíam título de propriedade. Parte dos terrenos que não eram apossados foram apropriados, enquanto outros terrenos foram comprados de posseiros (LIMA *et al.*, 1995).

Em 1975, foi edificado um segundo conjunto de casas de veraneio (conjunto Brasília) situado à leste do comercial Pão de Mel, na parte central da primeira área ocupada da praia de Icaraí, conhecido, atualmente, como “Icaraí Velho” por ser a primeira área de ocupação (LIMA, *et. al.*, 1995). O “Icaraí Velho” encontra-se, atualmente, em estado de abandono. A maioria das casas estão fechadas e algumas são ocupadas por caseiros para evitar invasão.

A pracinha central, palco de inúmeras festas e encontros da população mais antiga, que possuía casas de veraneio na área, encontra-se, atualmente, abandonada, em estado de degradação. O lixo toma conta das ruas que circundam a praça, os bancos e todo o mobiliário urbano estão destruídos (Cf. figuras 25 e 26). Os estabelecimentos comerciais das imediações estão fechados, revelando o abandono destas áreas por parte dos moradores e dos proprietários de residências secundárias que antes freqüentavam o lugar nos fins de semanas, feriados e festividades.

¹⁵ Este estudo foi realizado em 1995 na área litorânea que compreende os municípios de Caucaia e São Gonçalo do Amarante com o apoio do Ministério do Meio Ambiente e coordenado pelo Prof. Dr. Luiz Cruz Lima da Universidade Estadual do Ceará.



Figura 25 - Casas abandonadas pelos moradores no Icaraí "Velho" em Caucaia.
Foto: Glauciana Teles 15/09/2004



Figura 26 - Pracinha Central do Icaraí Velho: sujeira e abandono.
Foto: Glauciana Teles 15/09/2004

Os fluxos e a movimentação do "Icaraí Velho" se transferiram para uma nova área que fica próxima às barracas de praia. Inúmeros estabelecimentos comerciais como supermercados (Líder é o mais importante), lojinhas de roupas de praia, lanchonetes, bares, restaurantes, entre outros, foram progressivamente sendo instalados para atender à demanda crescente de pessoas que freqüentam o lugar. Os freqüentadores são além de veranistas e turistas, pessoas que possuem moradias principais nesta praia.

A construção de condomínios de apartamentos constitui um dos tipos de habitação que tem marcado, fortemente, a paisagem da praia de Icaraí. Construídos muitas vezes de forma desordenada ocupando a faixa de praia, de dunas e leitos de rios, expressam de forma localizada o que acontece no litoral cearense de um modo geral. O condomínio "Super Quadra Klim", composto por 114 apartamentos, foi o primeiro condomínio edificado na praia de Icaraí. Construído no início da década de 1980, dispõem de ampla área de lazer com piscina, campo de futebol, churrasqueira e estacionamento, sendo à época o maior condomínio localizado nesta praia.

A supervalorização que se estabelece na praia de Icaraí, especialmente a partir da década de 1980, contribui para que a população residente no lugar vá perdendo identidade, ao mesmo tempo em que muitas famílias se deslocam para outras áreas. Visando atender a nova demanda de parte dessa população que vende

suas casas para dar espaço às construções de “grande porte”, foram construídos conjuntos de casas populares. Estes conjuntos situam-se na própria localidade de Icaraí, porém em áreas mais afastadas da faixa de praia, em geral insalubres e alagadiças, impróprias para a moradia. Os conjuntos de casas populares são chamados de Área Verde I e II. Construídos na década de 1980, abrigaram a população de baixa renda transferidas das áreas valorizadas. Após sucessivas reformas, encetadas pela própria população residente, estes conjuntos não apresentam mais a morfologia original (Cf. figuras 27 e 28).



Figura 27 – Conjunto Área Verde I – Praia de Icaraí.
Foto: Glauciana Teles



Figura 28 – Conjunto Área Verde II – Praia de Icaraí.
Foto: Glauciana Teles

Além de concentrar o maior número de casas e condomínios, a praia de Icaraí concentra também, o maior número de comércios, barracas de praia e espaços de lazer e turismo. No restante da porção litorânea, quando nos afastamos de Fortaleza em direção às praias seguintes como Tabuba e Cumbuco, as residências diminuem em número como também os equipamentos urbanos.

Após a praia de Icaraí seguem-se as praias de Tabuba e Cumbuco. Nestas, o processo de ocupação pelo veraneio e turismo se deu mais tardiamente e de forma diferenciada. Na praia de Tabuba, e mais especificamente na de Cumbuco, foram construídas casas de alto luxo, as denominadas mansões, cujos lotes eram bem maiores do que na praia de Icaraí e destinavam-se a uma classe social de renda bem mais elevada. Na realidade, as casas construídas nesta porção espacial (Cf.

figuras 29 e 30) configuraram um padrão residencial diferente do empreendido anteriormente no litoral de Caucaia evidenciando uma clara segregação neste espaço. Essas casas são utilizadas apenas durante poucos meses do ano tendo em geral nas suas dependências habitações para caseiros.

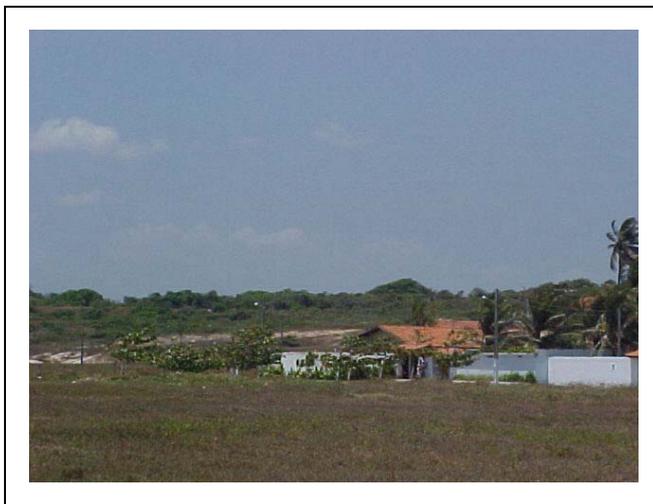


Figura 29 - Mansão na Praia do Cumbuco
Foto: Glauciana Teles 15/09/2004



Figura 30 – Casa de luxo na praia da Tabuba
Foto: Glauciana Teles 15/09/2004

Atualmente, as praias de Tabuba e Cumbuco estão em pleno processo de estruturação com a construção de grandes empreendimentos, essencialmente compreendidos por hotéis, pousadas, casas e condomínios (Cf. figuras 31 e 32). Outras obras como a ampliação da rede de distribuição de água, além do recobrimento asfáltico da CE-090 no trecho dessas praias, encontra-se em instalação.



Figura 31 - Construção de um Hotel luxuoso na praia da Tabuba.
Foto: Glauciana Teles 15/09/2004



Figura 32 - Condomínios em pleno processo de construção e venda na praia de Cumbuco.
Foto: Glauciana Teles 05/08/2005

A verticalização que vem se desenvolvendo de forma acentuada nos últimos anos e que se limitava, anteriormente, apenas à praia de Icaraí, vem se expandindo também para as demais praias, com destaque para a praia da Tabuba que vem passando por transformações, principalmente, com o avanço das construções. Destaca-se ainda, a implantação de via asfaltada melhorando o acesso daqueles que visitam o local, como também da população que ali possui residências.

O adensamento das construções se estende pelo litoral de Caucaia, diminuindo de intensidade à medida que se segue em direção às praias mais distantes como Tabuba e Cumbuco, conforme destaca o Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano de Caucaia (PDDU). Ainda conforme o plano diretor, se Caucaia continuar a crescer conforme as tendências mais recentes, estas praias podem chegar a apresentar adensamento como o encontrado na praia de Icaraí, podendo comprometer a qualidade de vida e o ambiente urbano e litorâneo (PDDU de Caucaia, 1998).

A construção de residências secundárias por setores da classe média e alta é a característica principal do processo de ocupação no litoral de Caucaia. As casas e condomínios de veraneio são os tipos de habitações predominantes (Cf. figuras 33 e 34). Nos finais de semana, a procura por estes condomínios é mais freqüente e intensa. O fluxo de visitantes e veranistas aumenta em dias feriados e quando de festividades como carnaval e na alta estação. Esses freqüentadores possuem, em sua maioria, residência principal em Fortaleza, assegurando fluxos contínuos entre os dois municípios.



Figura 33 - Casas de veraneio numa rua secundária do Icaraí
Foto: Glauciana Teles 15/09/2005



Figura 34 - Condomínios de veraneio no Icaraí
Foto: Glauciana Teles 15/09/2004

A procura por novos espaços, longe da aglomeração principal da metrópole, a busca por qualidade de vida e por lugares mais tranquilos está desencadeando outro processo no litoral de Caucaia. Nos últimos cinco anos, as residências de veraneio vêm se transformando em residências principais, especialmente, na praia de Icaraí, configurando-se como uma nova forma de apropriação do espaço. A administração pública de Caucaia atribui a esta praia o *status* de bairro, considerando que muitas pessoas que tinham suas residências de veraneio em Icaraí passaram a morar nesta localidade. A praia de Icaraí, porção mais antiga no processo de ocupação do litoral tem desempenhado o papel de bairro, com o aumento da população ali residente que trabalha ou estuda na metrópole, deslocando-se cotidianamente entre os dois municípios. Durante a semana, ao trafegarmos pela praia de Icaraí, percebemos movimentos de pessoas e carros que se dirigem à capital.

A intensa ocupação do litoral de Caucaia se dá seguindo objetivos diferentes daqueles que orientam a expansão no distrito de Jurema e no distrito sede do município. A estruturação desse espaço desencadeia processos de verticalização, especulação imobiliária, construções por sobre as dunas e na faixa de praia bem próximo ao mar comprometendo o ecossistema existente por não haver um disciplinamento mais rigoroso por parte da prefeitura e órgãos responsáveis pelo meio ambiente.

4.3. O lazer e o turismo organizando o espaço e as práticas no litoral de Caucaia.

Além da moradia e do veraneio, o turismo é outra atividade que vem se tornando definidora do território de Caucaia. Esta atividade desenvolve-se de maneira bastante expressiva no município, envolvendo um conjunto de fatores de ordem mais geral, ligados ao desenvolvimento do turismo no litoral do Ceará como um todo. Temos assim um conjunto de medidas entre as quais se destacam obras de infraestrutura tais como construção de estradas, saneamento, eletrificação, abastecimento de água e outras. Paralelamente, vão se instalando estabelecimentos

de hospedagem (hotéis, pousadas), restaurantes, lanchonetes, barracas de praia, espaços de entretenimento, além de outros.

O turismo ao se destacar como fator essencial para a instalação desses equipamentos contribui para o desenvolvimento de novas atividades de lazer e de entretenimento gerando novos fluxos que imprimem no território profundas modificações. A diversidade de elementos naturais presentes em Caucaia contribui para que o município apresente grande atratividade para o turismo nacional e internacional, como também para os visitantes¹⁶, oriundos de Fortaleza e das diversas localidades do próprio município e de municípios vizinhos que fazem parte da mesma região turística¹⁷.

Desde a década de 1990 diversas ações vêm sendo implementadas em Caucaia visando atender a atividade turística entre as quais destaca-se, além da dinamização dos serviços, a expansão do setor de transportes com a modernização e ampliação da frota de ônibus urbanos. Foram criadas linhas alternativas com destino às praias funcionando nos finais de semana e linhas com saídas de pontos turísticos de Fortaleza em direção às praias de Caucaia, asseguradas pela empresa de ônibus Vitória.

Mas é, sobretudo através das intervenções governamentais que se verificam os maiores impactos na organização do espaço em decorrência da implementação do turismo. Este município faz parte do Programa de Desenvolvimento do Turismo/NE (PRODETUR/NE)¹⁸, que conta com investimentos nacionais e internacionais. O referido programa possibilitou a instalação de infra-estruturas no litoral de Caucaia, como abastecimento de água tratada (canalizada do

¹⁶ São considerados visitantes os moradores do próprio município e a população da mesma região turística que freqüentam o município para o lazer. Além disso, os veranistas também são considerados visitantes.

¹⁷ Para estimular o turismo no Estado o governo decidiu agrupar os municípios que possuem as mesmas características comuns, criando as macroregiões turísticas, sendo estas Fortaleza Metropolitana, Litoral Leste - Apodi, Serras Úmidas Baturité, Litoral Oeste – Serra da Ibiapaba, Sertão Central e Araripe Cariri. O município de Caucaia está incluído na macroregião Fortaleza Metropolitana sendo esta formada por nove municípios incluindo a capital e se configura como a mais importante por ser porta de entrada dos turistas (Governo do Estado do Ceará e Secretaria do Turismo do Estado do Ceará, 1998).

¹⁸ O Programa de Desenvolvimento do Turismo no Nordeste – PRODETUR/NE tem entre seus objetivos a melhoria da qualidade de vida da população residente nas áreas de atuação. O programa objetiva também, o aumento das receitas provenientes das atividades turísticas e a capacitação de mão-de-obra.

sistema metropolitano Pacoti-Riachão-Gavião), iluminação pública e construção da CE – 085 (Via Estruturante). O Prodetur possibilitou ainda, a organização de serviço diário de limpeza urbana, além da oferta de cursos de capacitação para os trabalhadores envolvidos nas atividades turísticas.

Os investimentos locais, estaduais, nacionais e internacionais vêm contribuindo para a inserção de Caucaia nas rotas e destinos turísticos internacionais, destacado-se como o principal destino dos turistas que chegam a capital cearense (Cf tabela 22). Todavia, a média de permanência em Caucaia é menor do que a registrada, por exemplo, em Jericoacoara. Esta praia por se localizar mais distante da capital demanda, certamente, maior tempo de permanência para compensar o deslocamento e seus custos. Fatores como o fácil acesso, proximidade com Fortaleza e beleza das praias e das áreas naturais, como os grandes campos de Dunas, no Cumbuco e Cauípe são fatores que fazem de Caucaia o destino turístico mais visitado do litoral do Ceará e da Região Metropolitana de Fortaleza (Cf tabela 22).

TABELA 22

Praias visitadas por turistas que ingressaram por Fortaleza – 2004

Municípios Visitados	Demanda	Permanência média (dias)
Litoral	87,4	2,4
Caucaia	24,3	2,0
Aracati	18,9	2,5
Beberibe	14,2	1,8
Aquiraz	9,4	1,9
Jijoca de Jericoacoara	7,9	3,5
Paraipaba	3,4	1,7
São Gonçalo	2,4	1,7
Cascavel	1,8	2,4
Paracuru	1,7	4,9
Trairi	0,8	1,9
Camocim	0,8	6,0
Outros	1,7	4,9

Fonte: SETUR – Secretaria de Turismo

As praias de Icaraí e Cumbuco (Cf. tabela 23) são as preferidas pelos turistas que ingressam por Fortaleza. Nelas está localizado o maior número de equipamentos urbanos capazes de atender a demanda crescente pelo turismo na nesta porção da Região Metropolitana de Fortaleza.

TABELA 23
Percentual da procura por turistas por praias da RMF e Ceará.

Praias	2000
1. Canoa Quebrada (Aracati)	18,3
2. Cumbuco (Caucaia)	16,5
3. Porto das Dunas (Aquiraz)	11,9
4. Morro Branco (Beberibe)	10,8
5. Icaraí (Caucaia)	7,1
6. Jericoacoara (Jijoca)	6,9
7. Praia das Fontes (Beberibe)	4,7
8. Lagoinha (Paraipaba)	3,2
9. Outras (Vários)	20,6
Total	100,0

SETUR (Secretaria de Turismo)

A atividade turística e a prática do lazer têm gerado fluxos intensos para Caucaia, criando territorialidades a partir do aparelhamento infraestrutural e de serviços para atender a demanda crescente de pessoas que procuram no lazer e no turismo formas de entretenimento. A proximidade com Fortaleza aliada aos atrativos naturais e construídos, favoráveis ao lazer e turismo em Caucaia, contribuem para um processo de urbanização crescente implicando e reforçando a condição deste município como território metropolitano.

4.3.1. A organização espacial decorrente do turismo e do lazer.

Nos últimos anos, com a demanda crescente por lazer e turismo em Caucaia, houve um aumento significativo de equipamentos urbanos no município. Estes equipamentos encontram-se desigualmente distribuídos no território, uma vez

que a maioria está localizada na sede do município, especialmente no litoral. Os equipamentos voltados para turismo e o lazer compreendem estabelecimentos de alojamentos, estabelecimentos de alimentação e equipamentos de entretenimentos (parque botânico, clubes de veraneio, parque de vaquejada, clubes de festas), além de outros.

Os estabelecimentos de hospedagem apresentam crescimento significativo em Caucaia. Nas décadas de 1980 até o fim da década de 1990 foram identificados um total de 26 estabelecimentos (Cf. tabela 24), sendo que a maior parte destes foram implantados na década de 1990 devido a ação dos investimentos do PRODETUR que tiveram efeitos expressivos na atração de estabelecimentos de hospedagens. É também na década de 1990 que observamos melhorias nos transportes e nas vias de ligação entre Fortaleza a Caucaia e demais municípios do litoral oeste.

TABELA 24

Caucaia - Evolução do N°Estabelecimentos de meio de Hospedagem Implantados em Caucaia 1980-1999.

Ano	Estabelecimentos Implantados	%
1980-1989	4	15,38
1990-1995	11	42,31
1996-1999	11	42,31
Total	26	100,00

Fonte: Fonte: Inventário da Oferta Turística em Caucaia – SETUR

Os hotéis e as pousadas (Cf. figura 35) são os principais meios de hospedagem presentes no município os quais detêm a maioria das unidades habitacionais (quartos) e leitos (Cf. tabela 25).

TABELA 25

Caucaia - Estabelecimentos de Hospedagem – 1999

Estabelecimentos	Nº	%	UH*	%	Leitos	%
Hotel	08	30,77	183	39,96	443	30,37
Pousada	14	53,84	146	31,88	371	25,43
SPA	02	7,69	58	12,66	100	6,85
Flat	01	3,85	09	1,96	45	3,08
Colônia de férias	01	3,85	62	13,54	500	34,27
Total	26	100	485	100	1.459	100

Fonte: Fonte: Inventário da Oferta Turística em Caucaia – SETUR

* Unidades Habitacionais

A maioria dos hóspedes que procuram os meios de hospedagem são turistas que permanecem por mais de um dia no município. Caucaia é a primeira cidade do litoral Oeste partindo-se de Fortaleza sendo, portanto, o primeiro ponto de parada para quem segue viagem rumo aos demais municípios litorâneos localizados a oeste da capital.

Os estabelecimentos de alimentação (Cf. figura 36) estão distribuídos por todo o município sendo sua concentração maior na sede, especialmente, no litoral. Estes estabelecimentos tiveram sua manifestação maior na década de 1990 norteados pela procura crescente do lugar pelo turismo e lazer. (Cf. tabela 26).



Figura 35 - Hotel Golfinho na praia de Cumbuco
Foto: Glauciana Teles 15/09/2005

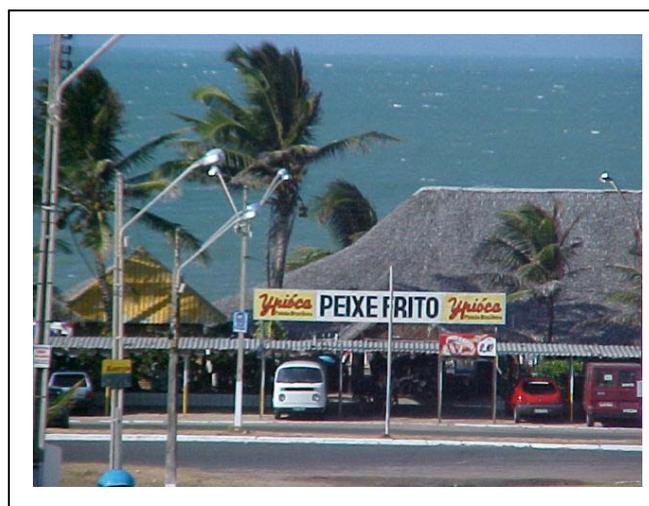


Figura 36 - Barracas de Praia na Praia de Icarai.
Foto: Glauciana Teles 15/09/2005

TABELA 26
Caucaia - Estabelecimentos de Alimentação 1950 - 1999

Ano	Estabelecimentos Implantados	%
1950-1970	3	3,53
1970-1980	3	3,53
1980-1990	15	17,65
1990-1999	64	75,29
Total	85	100

Fonte: Fonte: Inventário da Oferta Turística em Caucaia – SETUR

De acordo com a tabela 26, foram poucos os estabelecimentos do setor alimentício, ainda em funcionamento, implantados no município antes da década de 1970. Até a década de 1970, o município era pouco povoado e as praias pouco exploradas não justificando uma maior demanda por estes estabelecimentos. A implantação de estabelecimentos alimentícios só vem a ser intensificado a partir dos anos 1980 com o crescimento da população do município e a intensificação do uso do litoral pelo do lazer e turismo.

Na década de 1990, assim como ocorreu com os estabelecimentos de hospedagem, os estabelecimentos de alimentação tiveram um significativo crescimento. Do total de estabelecimentos existentes em Caucaia, 75% foram instalados na década de 1990, reforçando a assertiva de que este crescimento foi decorrente, em parte, da intensificação da atividade turística e de lazer nesta década. A oferta cresce e torna-se de suma importância, tendo em vista o atendimento às pessoas que procuram o litoral para a prática do turismo e lazer.

Os restaurantes, as churrascarias e as barracas de praia somam juntos 75 estabelecimentos representando 95,31% das casas comerciais do setor de alimentação (Cf tabela 27). Estas atendem não só os veranistas e turistas como também, a população do próprio município.

TABELA 27

Caucaia - Estabelecimentos de Alimentação e Capacidade de assentos

Estabelecimentos	Quantidade	%	Capacidade de assentos	%
Restaurantes	30	35,71	6.744	51,41
Churrascarias	12	14,28	844	6,43
Barracas de Praia	23	27,39	4.915	37,47
Bares	01	1,19	40	0,31
Lanchonetes	12	14,29	278	2,12
Sorveterias	02	2,38	52	0,40
Tapioqueiras	02	2,38	36	0,27
Pizzarias	02	2,38	208	1,59
Total	84	100	13.117	100

Fonte: Fonte: Inventário da Oferta Turística em Caucaia – SETUR

Convém destacar, que os estabelecimentos de alimentação, embora estejam presentes por todo o município de Caucaia concentram-se, em sua maioria, na sede, especialmente, nas praias de Icaraí e Cumbuco o que nos conduz à afirmativa de um crescimento urbano vinculado ao vetor lazer e turismo nesta área.

Com relação a outros tipos de equipamentos destacam-se em Caucaia o Parque Botânico do Ceará, o parque de vaquejada Zé Gerardo Arruda e Parque do Vaqueiro, além de outros clubes. Estes equipamentos de grande porte são freqüentados por pessoas, em sua maioria de Fortaleza o que reforça mais ainda a condição de Caucaia como espaço metropolitano.

O Parque Botânico do Ceará¹⁹ (Cf. figura 37), localiza-se as margens da CE-090, estrada que liga a sede urbana propriamente dita, de Caucaia às praias de Icaraí e Cumbuco. O parque é visitado diariamente por alunos de escolas do município e da capital bem como de municípios adjacentes. No período de férias que coincide com a alta estação o fluxo aumenta com a visita também de turistas.

¹⁹ Trata-se de uma reserva natural de 190 ha destinada a preservação de fauna e flora presentes na região bem como na produção de mudas e cultivos de plantas medicinais.



Figura 37 - Parque Botânico do Ceará
Foto: Glauciana Teles 15/09/2004

Existem atualmente dois parques de vaquejada no município. O parque do Vaqueiro, em funcionamento, é o mais antigo e maior parque de Caucaia e, por conseguinte da Região Metropolitana de Fortaleza. Este Parque localiza-se as margens da BR-020 e esta em funcionamento desde a década de 1980. No período de férias também recebe turistas que visitam o Ceará e por esse motivo esta presente na lista de casa de shows de agências de turismo de Fortaleza. O outro Parque de vaquejada, o Parque Zé Gerardo Arruda esta desativado desde 2002, porém realiza exposições de animais em eventos ligados a agropecuária do município em alguns períodos do ano.

Ainda como equipamento de lazer destacam-se as diversas praças distribuídas pela cidade e a Igreja Matriz de Nossa Senhora dos Prazeres que atraem visitantes, porém tem pouca divulgação no marketing turístico.

Tendo como fundamento da análise os vetores trabalho, moradia, turismo e lazer, podemos afirmar que Caucaia constitui uma porção territorial marcada por dinâmicas espaço-temporais diversificadas cuja apreensão demandou um entendimento do papel de cada um desses vetores, bem como da ação dos atores que possuem maior ou menor poder de decisão no município.

Destacamos o incremento da atividade turística que tem atraído grandes investimentos e equipamentos para atender a uma demanda por lazer e turismo que cresce a cada dia. O entendimento da ação governamental é também imprescindível e contribui para se compreender os mecanismos de reestruturação do espaço que ocorrem em Caucaia. A diversidade que marca o município o torna particular diante dos demais quem compõem a Região Metropolitana de Fortaleza. Os diferentes usos e atores contribuem para desenvolver dinâmicas que imprimem especificidades a este território.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Finalizando nosso trabalho, apresentamos algumas considerações que constituem muito mais questionamentos do que mesmo respostas, haja vista, o caráter, de certa forma pioneiro, amplo e introdutório de nossa abordagem.

As afirmações aqui expostas já contêm contrapontos, por isso acreditamos ter cumprido um dos requisitos básicos de um trabalho científico que é também o de abrir perspectivas para novos trabalhos e posterior aprofundamento do que foi revelado a partir de nosso recorte empírico e do arcabouço teórico utilizado.

No primeiro capítulo desta dissertação, tratamos da institucionalização e inserção da gestão metropolitana no âmbito governamental e federativo brasileiro, bem como das mudanças advindas com a promulgação da constituição de 1988 que confere aos estados o poder de instituir regiões metropolitanas.

Neste contexto de institucionalização das regiões metropolitanas brasileiras, convém destacar que quando a RMF foi criada não se verificava uma dinâmica metropolitana que articulasse o conjunto dos municípios de sua região. A institucionalização se dá em uma temporalidade e a materialização dos processos se dá em outro.

Os investimentos em moradia e infraestrutura além da implantação industrial e de equipamentos de lazer e turismo engendra dinâmicas sociais, econômicas e políticas portadoras de novas mobilidades, que vão dar sentido a metropolização dos territórios. Constatamos que no caso de Caucaia, a convivência de elementos tradicionais com os signos da modernidade não é dissonante, mas compõem o cenário metropolitano. A metropolização neste caso pode ser objeto de questionamento.

No percurso do trabalho citamos várias vezes Robira (2005). Essa autora espanhola nos iluminou, em alguns momentos, para que pudéssemos perceber claramente no território metropolitano de Caucaia, o que ela chamou de espaços colonizados por uma grande cidade.

Embora constatando o forte peso da metrópole Fortaleza, no âmbito de sua região, podemos afirmar, com a nossa pesquisa, que a metropolização é um processo que envolve movimentos em vários sentidos e intensidades diferentes. Movimento que parte da metrópole em direção aos municípios vizinhos que integram a região, movimentos dentro do próprio município, como vimos em Caucaia e movimentos que se originam nesse território específico e que estão inseridos nas dinâmicas metropolitanas mais globais.

As ações engendradas em Caucaia, com o trabalho, moradia, lazer e turismo imprimiram a essa porção metropolitana um dinamismo embora a dependência em relação à metrópole, e principalmente o seu peso na região, tenha se mantido. Este fato não implica em um antagonismo, mas evidencia, sobretudo, a natureza da urbanização metropolitana em situações, como a nossa marcada pela forte centralização da metrópole.

Mesmo Caucaia não sendo um município que tenha desenvolvido atividade industrial capaz de atrair uma série de elementos para sua reprodução e ampliação, tem sido capaz de desenvolver dinâmicas mobilitárias tanto relacionadas à metrópole como dinâmicas internas relacionadas às várias territorialidades presentes em seu território.

Com relação à abordagem teórico-metodológica adotada, podemos ratificar a importância dos vetores de análise escolhidos na estruturação dos espaços urbanos metropolitanos. Foi a pertinência dessa escolha que possibilitou a apreensão das dinâmicas metropolitanas em Caucaia. De início, não tínhamos a real dimensão dessa tarefa, nem tão pouco tínhamos claro qual o percurso metodológico capaz de apreender em sua totalidade e complexidade o objeto em estudo. A nossa opção metodológica foi sem dúvida desafiadora. Optamos em delinear um caminho que em se fazendo exigia rigor metodológico no sentido de proceder a críticas e ajustes permanentes em um ir e vir contínuo entre teoria e empiria.

Temos clareza de que muitas questões postas neste trabalho demandam aprofundamento, mesmo assim acreditamos que as reflexões contidas possibilitam um amplo espectro de indagações capazes de suscitar novas investigações científicas. Dentre estas reflexões salientamos o importante papel do Estado, como

agente indutor das inovações, no território metropolitano, e de sua relação com os demais atores, seja mais diretamente atrelados a iniciativa privada, seja a sociedade civil como um todo.

Uma outra reflexão que constitui uma pista para novos estudos, diz respeito às relações entre metropolização e globalização. A participação de organismos internacionais, como o Banco Mundial e sua forte intervenção nos territórios urbanos em várias partes do mundo, através de grandes investimentos, não pode ser negligenciada.

Ainda nesta mesma linha de preocupação teórica e empírica convém lembrar que metropolização e pobreza têm se constituído um par dialético que requer maior atenção quando enfocamos a urbanização em geral e em sua vertente metropolitana em particular.

Finalizamos afirmando a metropolização como constituição de conjuntos urbanos complexos, cujos fatores envolvidos ultrapassam a análise de base funcionalista e morfológica e que requer uma compreensão de totalidade. Assim, deixamos para a reflexão a indagação de Lacour (1999) “A dinâmica metropolitana: um novo paradigma urbano?”.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALCÂNTARA, Vanessa. **Trens sucateados transportam 30 mil passageiros diariamente.** *Jornal O Povo*. Fortaleza. 02 Ago. 2005.

AMORA, Zenilde Baima. **O espaço urbano cearense: breves considerações.** *in* AMORA, Z. B.(org). *O Ceará: enfoques geográficos*. Fortaleza: Funece, 1999.

_____ **As transformações da indústria de Fortaleza face a política de industrialização do Nordeste.** Dissertação de Mestrado. Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas – Universidade de São Paulo, São Paulo, 1978.

ARAGÃO, Raimundo Batista. **História do Ceará.** Fortaleza. Vol. 1, 3º ed. Fortaleza: IOCE: 1985.

ARAÚJO, Tânia Bacelar. **Nordeste, Nordeste: que Nordeste?** *In* Federalismo no Brasil: Desigualdades Regionais e Desenvolvimento. ÁLVARES, Rui de Britto e SILVA, Pedro Luiz Barros (Orgs.). São Paulo: Ed. Unesp, 1995.

ARRUDA, Marcos. **Dívida E(x)terna: Para o capital, tudo; para o social, migalhas.** Petrópolis, Rio de Janeiro: Vozes, 1999.

AZEVEDO Sergio de; MARES GUIA, Virgínia Rennó dos. **Os dilemas institucionais da gestão metropolitana no Brasil** *in* RIBEIRO. Luiz César Queiroz (Org). *Metrópoles: entre a coesão e a fragmentação, a cooperação e o conflito*. São Paulo: Fundação Perseu Abramo, 2004.

ASCHER, François. **Metápolis - Acerca do futuro da cidade.** Tradução: Álvares Domingues. Oeiras, Portugal: Celta editora, 1998.

BARAT, Josef. **Introdução aos problemas urbanos brasileiros: teoria, análise e formulação de políticas.** Rio de Janeiro: Campus, 1979.

BRAGA, Elza Maria Franco. **Os Labirintos da Habitação Popular (conjunturas, programas e atores).** Fortaleza: Fundação Demócrito Rocha, 1995.

BATISTA, Francisca Gonçalves. **Reestruturação Sócioespacial do Ceará: o Projeto Portuário do Pecém**. Dissertação de Mestrado. Mestrado Acadêmico em Geografia, Fortaleza, 2005.

BARRETO FILHO, Henyo Trindade. Tapebas, Tapebanos e Pernas-de-Pau, Ceará: a etnogênese como processo social de luta simbólica. Brasília: série antropológica, 1994. Disponível em www.unb.br/ics/dan/serie_antro.htm

BERNAL, Cleide. **A metrópole emergente**. Fortaleza: UFC, BNB, 2004

BONFIM, Luiz de Sousa. **De Távora a Jereissati: duas décadas de política no Ceará** in PARENTE, Josenio e ARRUDA, José Maria (orgs.) A Era Jereissati: modernidade e mito. Fortaleza: Edições Demócrito Rocha, 2002.

CARVALHO, Alba Pinho de. **Radicalizar a Democracia**. Fala apresentada no Seminário do Comitê Cearense “um outro Nordeste é Possível?” 08 de Agosto de 2004. Disponível em www.esplar.org.Br/artigos/outubro/11.htm. Acesso em 21/06/2006.

CARVALHO, Rejane Vasconcelos Accioly. Virgilio, Aduino e César Cals: **A política como arte de chefia** in PARENTE, Josênio e ARRUDA, José Maria (orgs.) A Era Jereissati: modernidade e mito. Fortaleza: Edições Demócrito Rocha, 2002.

Caracterização e Tendências da Rede Urbana do Brasil: Configurações Atuais e Recentes e Tendências da Rede Urbana. IPEA, IBGE, UNICAMP. Brasília: IPEA, 2001.

COMPARATO, Fábio Konder. **Réquiem para uma Constituição** in LESBAUPIN, Ivo (Org.) O Desmonte da Nação. 2º edição. Petrópolis, RJ: Vozes, 1999.

Constituição da República Federativa do Brasil de 05 de Outubro de 1988. 12ª edição. São Paulo: Atlas S. A, 1998.

CORRÊA, Roberto Lobato. **Trajelórias Geográficas**. 2 ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2001.

CORIOLANO, Luzia Neide M. T. **Do Local ao Global: O turismo Litorâneo Cearense**. 1. edição. Fortaleza: Papirus, 1998.

DAVIDOVICH, Fanny. **Metrópole e contemporaneidade, algumas pontuações** in CARLOS, Ana Fanni e LEMOS, Amália Inês Geraiges. (ORGs.). Dilemas Urbanos – Novas Abordagens sobre a cidade. São Paulo: Contexto, 2003.

Diretrizes para consolidação da RMF. (síntese preliminar). Secretaria de Planejamento e Coordenação. Governo do Estado do Ceará. Fortaleza: AUMEF, 1976.

FALCÃO, Márlio Fábio Pelúcio. **Fortaleza em Preto e Branco.** Fortaleza: Iplance, 1996.

FONSECA, Pedro Cezar Dutra. Gênese e Precusores do Desenvolvimentismo do Brasil. Revista Pesquisa e Debate, São Paulo, SP, volume 15, nº 26(2), p. 225-256, 2004. Disponível em:

www.pucsp.br/pos/ecopol/admin/publicacoes/arquivos/revista/26152004/P&D26%20cap06.pdf
Acesso em 21/03/2006.

GALVÃO, Marília Velloso; FAISSOL, Speridião; LIMA, Olga Maria Buarque de; ALMEIDA, Elisa Maria. **Áreas de Pesquisa para Determinação de Áreas Metropolitanas.** Revista Brasileira de Geografia. Rio de Janeiro, ano 31, nº 04, 04 de dezembro de 1969.

GERMANO, José Wellington. **A transformação da Questão Social e a Educação.** Conferência proferida durante a 50ª reunião anual da SBPC, Natal, julho de 1998. Disponível em www.dhnet.org.Br/educar/redeedh/bib/transformação.html. Acesso em 15/05/2005.

Governo do Estado do Ceará, Secretaria de Turismo do Turismo, **Inventário da Oferta Turística de Caucaia.** Módulo 01(Diagnóstico de Caucaia). Prisma Consultora. Fortaleza, 1999.

Governo do Estado do Ceará. Secretaria de Turismo do Estado do Ceará. **O turismo: uma estratégia para o desenvolvimento Sustentável do Ceará 1995~2020** (síntese). Fortaleza, 1998.

GUIMARÃES, Nathália Arruda. **Regiões metropolitanas: aspectos jurídicos**. Jus Navigandi, Teresina, a. 8, n. 273, 6 abr. 2004. Disponível em: <http://www1.jus.com.br/doutrina/texto.asp?id=5050>. Acesso em: 12/05/2004, 20/08/2004, 08/11/2004, 14/06/2005.

HARVEY, David. **Condição Pós-Moderna**. Tradução: Ubirajara Sobral e Maria Stela Gonçalves, São Paulo: Edições Loyola, 1993.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Censo Demográfico 2000, PNUD, tabelas, dados e gráficos**.

INSTITUTO DE PESQUISAS E ESTRATÉGIAS ECONÔMICAS DO CEARÁ (IPECE) **Índice de desenvolvimento municipal (IDM) e Perfil básico municipal**, Fortaleza, 2001.

JAWDAT-ABU-EL-HAY. **Classe, poder e administração pública no Ceará** in PARENTE, Josenio e ARRUDA, José Maria (Orgs.). A era Jereissati, Modernidade e Mito. Fortaleza: edições Demócrito Rocha, 2002.

LACOUR, Claude. **Méthodologie de Recherche et Théorisation dès Villes**. In Lacour Claude e Puissant (Org.) La Metropolization. Paris: Anthopos: 1999.

LAVERDI, Robson. **Na Trilha das Reivindicações: Movimentos Populares de Moradia de São Paulo e a Luta pela Reforma Urbana pela Constituinte (1980-1988)**. Revista Diálogos (Departamento de História). Universidade Federal de Maringá, Centro de Ciências e Humanas, Letras e Artes, volume 3,2005. Disponível em: <http://www.dhi.uem.br/>. Acesso em 14/03/2006.

Ministério do Meio Ambiente Recursos Hídricos e da Amazônia Legal. Secretaria de Desenvolvimento Urbano do Estado do Ceará, Banco do Nordeste do Brasil, Universidade Estadual do Ceará. **Relatório Diagnóstico Ambiental de Caucaia e São Gonçalo do Amarante** (inédito), Fortaleza, 1995.

MESQUITA, Maria Elenise; SALES, Maria Gizelda Cardoso; BOUTY, Maria Mires Marinho (Orgs.) **COHAB – Ontem, Hoje e a Lembrança**. Fortaleza: Gold Gráfica Impressão, 2000.

MOTTA, Diana Meirelles. **As metrópoles e os desafios da política urbana** in RIBEIRO. Luiz César Queiroz (Org). *Metrópoles: entre a coesão e a fragmentação, a cooperação e o conflito*. São Paulo: Fundação Perseu Abramo, 2004.

MOURA, Rosa. **Metrópoles em reestruturação: a lógica da desordem** in RIBEIRO. Luiz César Queiroz (Org). *Metrópoles: entre a coesão e a fragmentação, a cooperação e o conflito*. São Paulo: Fundação Perseu Abramo, 2004.

_____ (et al) **A realidade das áreas metropolitanas e seus desafios na federação brasileira: diagnóstico socioeconômico e da estrutura da gestão**. Trabalho apresentado no seminário internacional “Desafio da Gestão das Regiões Metropolitanas em Países Federados” promovido pelo Ministério das Cidades, Câmara dos Deputados e Fórum das Federações. Brasília, 30 e 31 de março de 2004. Disponível em www.ippur.ufjf.br/observatorio/download/rms_brasil.pdf

_____ **Os Desafios da Gestão Metropolitana no Brasil**. (Item III do Relatório - O Desafio da Gestão das Regiões Metropolitanas em Países Federados apresentado na Câmara de Deputados, Brasília, IPARDES, 2005).

ROBIRA, Rosa Tello. **Áreas Metropolitanas: Espaços Urbanizados** in CARLOS, Ana Fanni e CARRERAS, Carles (Orgs.) *Urbanização e Mundialização – Estudos sobre a Metrópole*. São Paulo: Contexto, 2005.

PARENTE, Josenio. **O Ceará e a Modernidade** in PARENTE, Josenio e ARRUDA, José Maria (orgs.) *A Era Jereissati: modernidade e mito*. Fortaleza: Edições Demócrito Rocha, 2002.

_____ **O Ceará dos Coronéis (1945-1986)** in SOUZA, Simone. *Uma Nova História do Ceará*. 3ª Edição revisada e atualizada. Fortaleza: Edições Demócrito Rocha, 2004.

Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano de Caucaia (PDDU). Prefeitura Municipal de Caucaia – Governo do Estado do Ceará. 1999.

PEREIRA Júnior, Edílson Alves. **Industrialização e reestruturação do espaço – o caso Horizonte-Pacajus (CE).** Dissertação de mestrado. Mestrado Acadêmico em Geografia, Fortaleza, 2001.

Plano de Estruturação Metropolitana (PEM). Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Meio Ambiente. Governo do Estado do Ceará. Fortaleza: AUMEF, 1988.

Estatuto da MetrÓpole - Projeto de Lei 3460/04, (Walter Feldman - PSDB/SP). Disponível em www.camara.gov.br/internet/agencia/materias.asp?pk=53697. Acesso em 22/03/2006.

RIBEIRO, Luiz César de Q. (Org) **O futuro das metrÓpoles: desigualdades e governabilidade.** Rio de Janeiro: Revan:FASE, 2000.

ROLNIK, Raquel; SOMECKH, Nadia. **Governar as metrÓpoles: dilemas da recentralização** in RIBEIRO. Luiz César Queiroz (Org). MetrÓpoles: entre a coesão e a fragmentação, a cooperação e o conflito. São Paulo: Fundação Perseu Ábramo, 2004.

RYBCZYNSKI, Wiltold. **Vidas nas cidades – expectativas urbanas no novo mundo.** Tradução: Beatriz Horta. Rio de Janeiro: Record, 1996.

SANTOS, Milton. **Espaço e Método.** 3º edição, São Paulo, Nobel, 1982.

_____ **Técnica espaço e tempo – globalização e meio técnico-científico informacional.** 4º edição, São Paulo: Hucitec, 1197 (1994).

_____ **A urbanização brasileira.** 3º edição, São Paulo: Hucitec, 1996a (1994).

_____ **A Natureza do Espaço: Técnica e Tempo, Razão e Emoção.** 2º edição, São Paulo, HUCITEC, 1997.

_____ SOUZA, Maria Adélia de; SILVEIRA Maria Laura. **Território: Globalização e Fragmentação**. 5ª edição. São Paulo: Hucitec, 2002.

SILVA, José Borzachiello da. **O papel de Fortaleza na rede urbana cearense** in Capítulos de Geografia do Nordeste. Andrade, Manuel Correa (Org.). União Geografia Internacional / Comissão Nacional do Brasil. Recife, 1982.

_____ **Os incomodados não se retiram: uma análise dos movimentos sociais em Fortaleza**. Fortaleza: Multigraf Editora, 1992.

_____ **A cidade Contemporânea no Ceará** in Sousa, Simone (org.) Uma Nova História do Ceará. 3ª edição revisada e atualizada. Fortaleza: Fundação Demócrito Rocha, 2004.

SOARES, Moema. **METROFOR - Governo espera resposta para retomada de obras**. Jornal O POVO, Fortaleza, caderno Cotidiano. 04 Jul. 2005.

SOJA, Edward W. **Geografias Pós-Modernas: A reafirmação do espaço na teoria social crítica**. Tradução: Vera Ribeiro. 2ª ed. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1993.

SOUZA, Celina. **Regiões Metropolitanas: Trajetória e Influência das escolhas institucionais** in RIBEIRO. Luiz César Queiroz (Org). Metrópolis: entre a coesão e a fragmentação, a cooperação e o conflito. São Paulo: Fundação Perseu Abramo, 2004.

T269d Teles, Glauciana Alves
Dinâmicas Metropolitanas Contemporâneas: Caucaia na
Região Metropolitana de Fortaleza / Glauciana Alves
Teles.Fortaleza, 2005.
176p.; il.
Orientadora: Prof^a Dr.^a Zenilde Baima Amora.
Dissertação (Mestrado Acadêmico em Geografia) –
Universidade Estadual do Ceará, Centro de Ciências e
Tecnologia.

1. Metropolização. 2. Mobilidade. 3. Metrôpole. 4.
Fortaleza. 5. Caucaia. I. Universidade Estadual do Ceará;
Centro de Ciências e Tecnologia.

CDD: 711.430918131