

## DINÂMICAS INDUSTRIAIS NA REGIÃO METROPOLITANA DE FORTALEZA – NOVAS ESTRUTURAÇÕES ESPACIAIS

**Edilson Pereira Júnior**  
**Universidade Estadual do Ceará (UECE)**  
**edilsonapjr@hotmail.com**

### **Introdução**

Os espaços metropolitanos resultam da influência de uma metrópole sobre amplas dimensões territoriais, suplantando limites institucionais e configurando tecidos urbanos contínuos ou descontínuos, geralmente marcados por redes de relações entre vários núcleos urbanos.

Quando isso ocorre, é possível falar de metropolização. Para que ela se complete, tanto as cidades ganham tamanho expressivo e centralidade, tornando-se metrópoles, quanto as dinâmicas movidas por elas assumem um perfil metropolitano, difundindo para outras parcelas do espaço características até então específicas da metrópole (LENCIONI, 2006).

Tal ação repercute, ao mesmo tempo, na região e na dinâmica interna das cidades, ao engendrar mudanças na organização socioespacial urbana. A medida que expressa dinamismo e redistribui uma gama de atividades, o processo redefine o consumo do território, e remete ao espaço urbano novas formas e funções. De um lado, materializam-se zonas e eixos de prosperidade, a destacar áreas de forte centralidade; de outro, malgrado os avanços sofridos pela economia, cria-se uma pressão migratória responsável por transformações no quadro socioespacial, pois, mais do que antes, os núcleos metropolitanos e seus anéis periféricos se caracterizam pela capacidade de atrair e concentrar mão de obra, muitas vezes gerando bolsões de população de baixa renda.

Neste contexto, a demanda por terra urbanizada cresce, impondo ao antigo ordenamento metropolitano mudanças estruturais, as quais podem ser observadas pelo extravasamento dos limites urbanos tradicionais, pela elevação do custo do solo nas áreas beneficiadas com serviços públicos, pelo caráter seletivo do Estado na aplicação de reformas em infraestrutura para a produção e circulação de mercadorias e pelo parcelamento mais intenso dos terrenos nos municípios beneficiados pelas mudanças.

Entre os muitos processos responsáveis pela materialização desse padrão territorial, sobressai o da industrialização. Esse processo materializa componentes importantes de reestruturação do espaço metropolitano, e ele tem atualmente um caráter difuso,

transformando as redes de relação entre a cidade e a região, enquanto a infraestrutura se moderniza e os nexos de funcionalidade entre as cidades se alteram. A industrialização e, de maneira geral, os sistemas e os serviços de consumo dela resultantes, são instrumentos de ampla reestruturação metropolitana, de forma que as diferentes funções das cidades assumem também significativo papel nas hierarquias urbanas.

Com o objetivo de discutir tais questões, o presente artigo visa refletir sobre a reorganização espacial da indústria Região Metropolitana de Fortaleza (RMF), sobretudo ao considerar as novas relações que a metrópole estabelece com os demais municípios do entorno. Pretende-se trabalhar o papel desempenhado pela atividade industrial na confluência das dinâmicas espaciais metropolitanas e perceber o quanto essas ações também são empreendidas pelo processo de metropolização.

Desse modo, após expor as origens e as características da Região Metropolitana de Fortaleza a partir de um ângulo industrial, revelando as consequências da reestruturação produtiva cearense na mais recente configuração espacial metropolitana, o capítulo sinaliza para o destaque que certas parcelas do espaço metropolitano ganham com a efetivação da dinâmica da indústria. Por fim, enfatiza como a industrialização cearense e sua articulação metropolitana não pode ser entendida sem se levar em conta uma maior complexidade na divisão territorial do trabalho, no cerne de fenômenos realizados por agentes cada vez mais transescalares.

### **Atividade industrial como vetor de metropolização – evolução da estruturação espacial da indústria na Região Metropolitana de Fortaleza**

O processo de metropolização não está submetido ao desenvolvimento da atividade industrial. Como informa Lencioni (2006, p. 49), a indústria não é condição "para que uma cidade se transforme em metrópole, pois uma metrópole não precisa ser uma cidade industrial". Todavia, a metrópole e, conseqüentemente, o processo de metropolização que ela engendra, não se dá sem uma forte capacidade espacial de concentração de capital. Cidades globais e seus efeitos metropolitanos, amplamente discutidos por autores diversos através de uma terminologia variada<sup>1</sup> são cada vez mais caracterizadas pela grande capacidade de dinamizar e administrar serviços complexos, como a produção de inovação tecnológica, a gestão de investimentos financeiros, entre outros (DI MÉO, 2008).

---

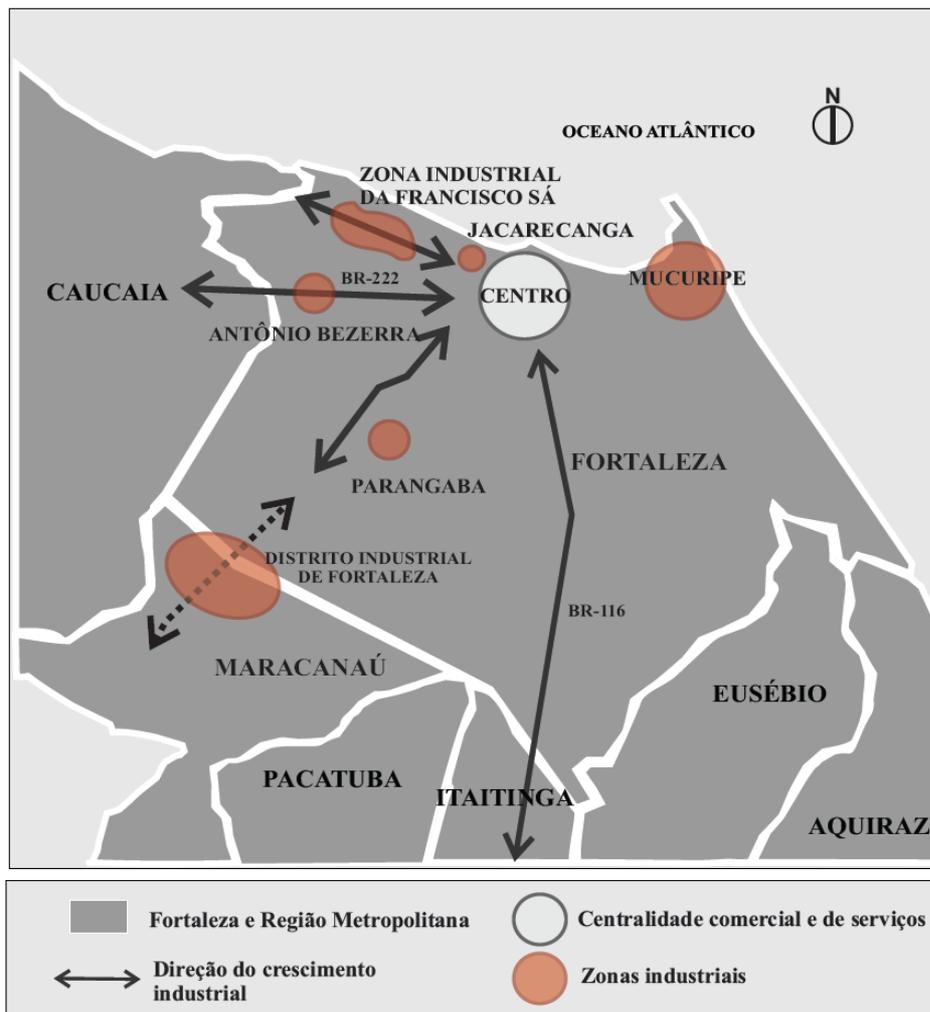
<sup>1</sup> Para uma discussão mais aprofundada, ver Ascher (1995), Gottdiener (1997) e Soja (2000).

Porém, no Brasil, o papel da indústria na configuração e consolidação dos espaços metropolitanos é histórico, com o capital produtivo e as atividades econômicas dele resultantes sendo responsáveis pela difusão de aspectos metropolitanos para amplas áreas do território. Apesar de em grandes áreas metropolitanas do país essa realidade sofrer algumas transformações, como é o caso de São Paulo, que "vem deixando de ser a cidade, por excelência, do capital produtivo industrial para se alçar à condição de gestora do capital" (LENCIONI, 2006, p. 49), o movimento metropolitano de muitas regiões ainda se baseia na dinâmica materializada pela atividade industrial.

Ressaltamos, no entanto: o caso do Ceará é emblemático. Sua região metropolitana, comandada pela cidade de Fortaleza, é um exemplo contundente de que somente nos últimos anos os nexos de funcionalidade e articulação entre a metrópole e os demais municípios que lhe são tributários ganham forma, e tal fenômeno se afirma, entre outros, em função do recente desenvolvimento da atividade industrial.

Inicialmente, até a metade do século XX, a indústria teve menor influência na evolução da organização espacial e na projeção dos centros urbanos no Ceará. Além disso, quando se desenvolveu, ela o fez subordinada à expansão urbana e comercial de centros como Fortaleza, Sobral e Juazeiro do Norte, que reafirmaram sua força econômica ao diversificar atividades produtivas e fortalecer sua infraestrutura fabril em função do crescimento de outros setores econômicos.

Porém, enquanto centros urbanos como Sobral e Juazeiro do Norte desenvolveram timidamente a atividade industrial com base em gêneros tradicionais e taxas de produtividades reduzidas, Fortaleza sobressaiu como a primeira grande cidade cearense a dar passos largos no processo de expansão produtiva. Gradativamente, ela reuniu as condições para a formação de uma primeira zona industrial, que se expandiu do Centro e do Bairro da Jacarecanga e acompanhou a Avenida Francisco Sá até atingir outros bairros a oeste (Cartograma 1).



Fonte: Adaptado de PEQUENO, Luiz Renato (2009). **Como anda Fortaleza**. Observatório das Metrópoles: Coleção Conjuntura Urbana. Fortaleza: Observatório das Metrópoles/Letra Capital.

Cartograma 1: Distribuição e expansão das zonas industriais em Fortaleza

Nesse sentido, a primeira concentração de fábricas deu-se no chamado “Setor Industrial da Francisco Sá” ou “Zona Industrial da Francisco Sá”, a partir da década de 1920. Na década de 1950, ampliou-se o número de unidades produtivas ali instaladas, e passaram a predominar investimentos nos ramos têxtil, de óleos vegetais e de alimentos e bebidas (LIMA, 1971).

Conforme evidenciado, o crescimento da Zona Industrial da Francisco Sá deu-se de maneira espontânea e não obedeceu a nenhum planejamento urbanístico, o que resultou num flagrante desequilíbrio ocupacional, com consequências para a infraestrutura e a mobilidade da população nesse trecho da cidade. Para Lima (1971), foram os baixos valores

dos terrenos e a proximidade de bairros onde predominavam população de baixa renda os principais motivos da concentração dos estabelecimentos.

O fato de esses bairros se posicionarem a oeste do Centro, numa cidade ainda mononucleada, contribuiu sobremaneira para a disposição das fábricas. Isso porque, como o vento no litoral de Fortaleza sopra de leste para oeste, esse arranjo favoreceu as classes mais abastadas, que estimularam a instalação das unidades produtivas num ambiente onde pudessem assegurar a distância apropriada dos impactos negativos da produção industrial.

Com a ação dos programas desenvolvidos pela Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste (Sudene), o Ceará assegurou a implantação de projetos industriais dentro das estratégias centralizadas do planejamento regional. O incremento na indústria pós-1960, com fortes incentivos da política regional da Sudene, dinamizou o quadro econômico do estado. Além de estabelecer relações com outras regiões do Brasil, a indústria sofreu importante avanço e aperfeiçoou seu sistema produtivo, ampliando a produtividade e a contratação de força de trabalho, o que atingiu os fluxos e a circulação de riquezas no Ceará.

Um processo de industrialização começou a ser gerado, com as atividades de produção nas fábricas contribuindo para o aumento das taxas de acumulação. Como consequência, a indústria deixou de ser uma atividade econômica residual e passou a controlar os ritmos de expansão da economia (AMORA, 1999).

O espaço industrial mais dinamizado do estado, isto é, a capital cearense, sentiu os impactos da transformação. Com o desenvolvimento dos mecanismos de produção e consumo verificou-se uma redefinição da fisionomia da metrópole, configurando o que viria a ser a Região Metropolitana de Fortaleza, com a cidade polo ampliando o seu raio de influência ao comandar mais diretamente os municípios em sua volta (AMORA, 1999).

Essa influência, no entanto, não se dava sem limitações. Isso porque os graus de relação não se desenvolviam intensivamente com as sedes municipais vizinhas, constituídas como núcleos pouco integrados à capital (SILVA, 2005). Esse momento coincidiu com a saturação da Zona Industrial da Francisco Sá, e embora outros bairros da cidade tenham recebido alguns investimentos industriais, a exemplo do Bairro da Parangaba, do Antônio Bezerra (às margens da BR-222) e do Mucuripe (no entorno do porto), o maior congestionamento oriundo da circulação de pessoas e produtos exigia um deslocamento do centro produtivo industrial para fora do perímetro urbano.

Com a planificação resultante do projeto Sudene, deu-se a proposição de um “distrito industrial” para Fortaleza, nos moldes do planejamento territorial e econômico

vigente no período. Foi selecionada uma área em Maracanaú, então distrito de Maranguape, a sudoeste da capital, onde seriam reservados vários hectares para a instalação de fábricas industriais atraídas por incentivos federais, interligadas por vias de acesso ao Porto do Mucuripe e às outras rodovias importantes, como a BR-116 (SILVA, 2005).

O projeto começou a ser implementado na década de 1960, mas somente em fins dos anos 1980 se consolidou, em razão de uma série de problemas, principalmente de carência de infraestrutura e de precária oferta de água (AMORA, 1978). Entretanto, quando instalado, o aglomerado industrial dinamizou a economia e os fluxos não só em Maracanaú e Fortaleza, mas no quadro metropolitano como um todo e, por consequência, em todo o Ceará, que viu seus objetos técnicos e suas ações de comando político e econômico se concentrarem ainda mais no entorno da metrópole (SILVA, 2005).

Nesse sentido, na evolução da organização espacial fortalezense no início da década de 1990, somou-se à industrialização o processo de metropolização, o qual envolveu não somente uma periferação da cidade, mas, sobretudo, a incorporação de outros núcleos urbanos sob o comando da capital.

Confirmou-se, na RMF, o jogo de forças econômicas, políticas, sociais e culturais que consolidaram o domínio da cidade-motriz sobre os municípios do seu entorno, ampliando para um espaço mais densamente urbanizado todo um conjunto de novos objetos e fluxos. Assim, o Distrito Industrial de Fortaleza (DIF) promoveu significativas alterações na organização do espaço urbano regional. Em vez de um tecido fragmentado, com raras manchas de ocupação, emergiu um arranjo metropolitano com linhas rodoviárias e ferroviárias direcionando a expansão urbana, além de vastos trechos do território ocupados com fábricas e grandes conjuntos habitacionais, sobretudo na divisa de Fortaleza com os municípios de Maracanaú e Caucaia (SILVA, 2005).

A partir da década de 1990, uma nova fase da atividade industrial no Ceará procurou redefinir a organização espacial da indústria no estado. Isso resultou de uma reconfiguração da política industrial engendrada pelos muitos governos cearenses nos últimos anos, marcada por uma proposta de flexibilização das ações estatais em sintonia com um planejamento compartilhado com o setor privado de fora do Ceará. Um ajuste público das contas estaduais e uma programática desenvolvimentista de corte conservador encaminharam a montagem de infraestrutura e o financiamento público para atração de investimentos externos. Assim, o Ceará criou políticas de atração indiscriminada de investimentos,

oferecendo benefícios fiscais e garantias de lucratividade para qualquer capital interessado em atender às exigências da nova competitividade internacional.

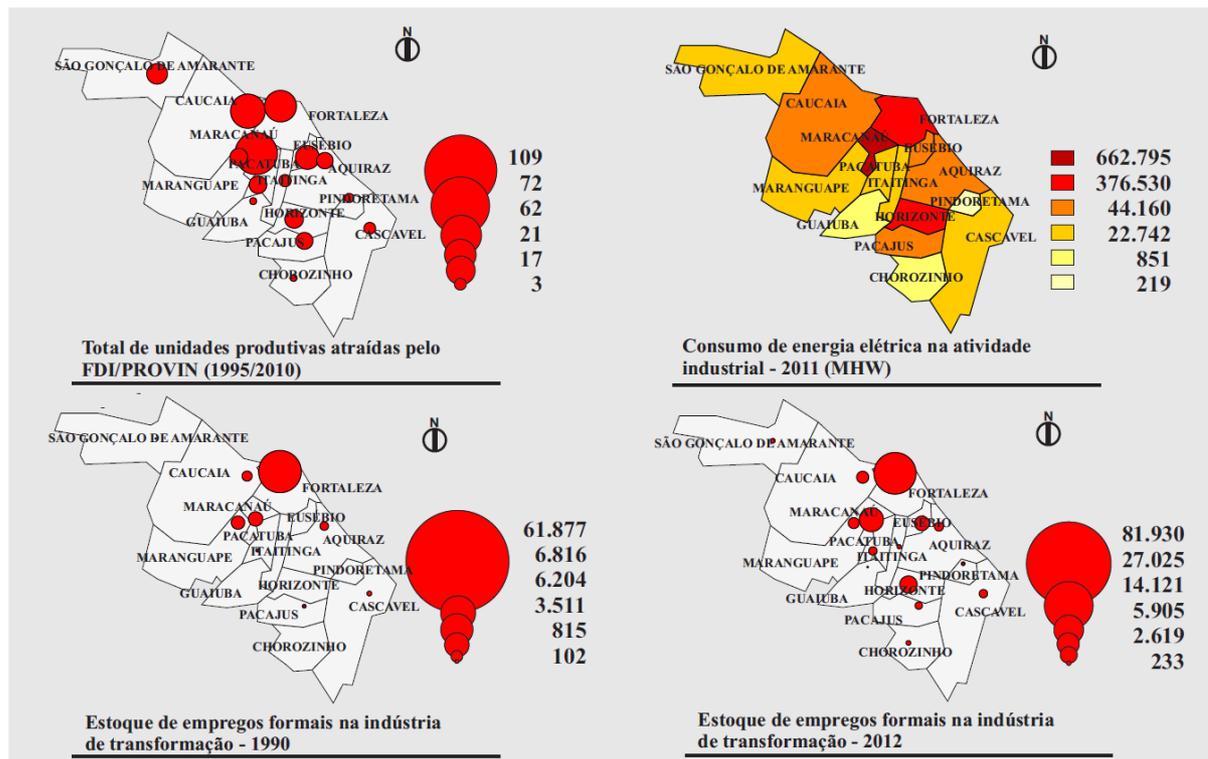
Neste prisma, a política de atração de investimentos considerou as margens de concentração industrial na metrópole e ofereceu maiores incentivos e facilidades para os empreendimentos interessados em se instalar fora da área de influência direta da metrópole. Reiteradas vezes as políticas industriais concederam subsídios mais significativos para uma empreitada dessa natureza, traduzidos em melhor financiamento do ICMS ou em maiores garantias de montagem da infraestrutura da planta industrial, além dos benefícios cedidos para as empresas que procurassem exportar o produto fabricado.

Iniciou-se, a partir daí, um processo de difusão da atividade industrial pela coroa metropolitana. Essa nova organização espacial resultou da ação de empresas que abandonaram Fortaleza para modernizar ou expandir seus estabelecimentos, mas também é produto da mais recente instalação industrial de empresas externas, as quais respondem positivamente aos benefícios das políticas de atração dos governos do Ceará.

No debate sobre os rumos dessa expansão, centramo-nos nos dados apresentados pelo Cartograma 2. Ele revela a distribuição espacial metropolitana dos empreendimentos atraídos pelas políticas de isenção fiscal do estado e de outras importantes variáveis, a exemplo do consumo de energia elétrica na atividade industrial e do estoque de empregos formais na indústria de transformação.

Com base na leitura do cartograma 2, constatamos a presença de inúmeras formas espaciais, notadamente aquelas configuradas a partir de localizações difusas, contínuas ou lineares – esta última demarcada em função do arranjo de eixos rodoviários. Mas a maioria dos estabelecimentos está concentrada em pontos ou em zonas industriais, distribuídos pelos municípios mais contemplados pelo avanço da atividade fabril.

No tocante às unidades produtivas atraídas, os municípios de Maracanaú, Caucaia, Fortaleza, Eusébio, Horizonte, Pacajus e São Gonçalo do Amarante apresentam-se como os mais beneficiados. Eles revelam um duplo movimento de expansão industrial metropolitano que, por um lado, reforça a centralidade já exercida por Fortaleza, Maracanaú e Caucaia e, por outro, faz emergir novas concentrações em áreas antes caracterizadas pelo predomínio de atividades agrícolas.



Fonte: Agência de Desenvolvimento do Ceará (ADECE) e IPECE. Base Cartográfica do Philcarto, 2008. Elaboração do autor.

Cartograma 2: RMF - Unidades produtivas atraídas por incentivos fiscais dos governos do Ceará, consumo de energia elétrica na atividade industrial e estoque de empregos formais na indústria de transformação

Nesse contexto, é relevante mencionar o caso de Fortaleza, pois, apesar de não receber nenhuma vantagem fiscal para a atração de fábricas nos últimos anos, se mantém como um dos municípios que mais aportaram empreendimentos. Na verdade, trata-se de uma centralidade demarcada por empresas que preferem arcar com os custos das deseconomias de escala da capital a ter que deslocar suas fábricas para lugares mais afastados. Evidentemente a proximidade com o mercado consumidor tem peso maior para as metas de lucratividade de algumas empresas, e os gêneros predominantemente atraídos para Fortaleza, isto é, o de vestuário e confecções, o de alimentos e o de embalagens, atuam considerando essa lógica.

Mas é incontestável o deslocamento das atividades produtivas para os municípios do entorno da capital. Alguns deles localizam-se nas franjas periurbanas da cidade (Maracanaú, Eusébio e Caucaia), com o assentamento industrial respeitando os arranjos de continuidade do território. Em contrapartida, outros municípios (Horizonte, Pacajus e São Gonçalo do Amarante) experimentam o fenômeno da expansão por meio da integração descontínua, que pode se dar a partir da orientação de um eixo rodoviário, como é o caso do

Corredor Horizonte-Pacajus, ou em função de um zoneamento planejado pelo estado, como o Complexo Industrial e Portuário do Pecém (CIPP).

As duas outras variáveis apresentadas no Cartograma 2 confirmam a tendência ao extravasamento da atividade industrial metropolitana, porém revelam também que duas áreas, em especial, foram fortemente atingidas pelo atual processo de industrialização. Com efeito, se analisarmos o consumo de energia elétrica na atividade industrial como um indicador relevante de dinamização produtiva, será possível percebermos que, além de Fortaleza, somente Maracanaú e Horizonte demonstram comportamento bastante favorável no tangente à expansão de energia gasta com as linhas de produção numa fábrica. Tal variável sugere as dimensões de uma planta industrial e da sua capacidade produtiva, indicando altas taxas de modernização caso o desempenho seja favorável.

Para Maracanaú e Horizonte, a hipótese se confirma. Além dos antigos estabelecimentos subsidiados pela Sudene, para lá se deslocaram as maiores plantas industriais, a exemplo da grande fábrica de calçados do Grupo Vulcabrás/Azaleia em Horizonte, que emprega diretamente mais de 14 mil trabalhadores, e das inúmeras fábricas têxteis e do segmento metal-mecânico, que preferiram os distritos industriais instalados em Maracanaú.

A variável de estoque de empregos formais na indústria de transformação reafirma esse fenômeno. Em sua leitura para o ano de 2012, percebemos a presença marcante da expansão de postos de trabalho tanto em Maracanaú como em Horizonte. Juntos, eles concentram 25,3% dos empregos formais da indústria, percentual bem acima do registrado pelos demais municípios da recente expansão industrial. Nessa variável, todavia, Fortaleza ainda se mantém líder, pois reúne 50,3% de todo o estoque de empregos formais da região metropolitana.

Porém, ao comparar o desempenho de 2012 com o de 1990, quando a industrialização subvencionada ainda não havia se consolidado, conforme constatamos, muitas mudanças se efetivaram. Em 1990, enquanto em Fortaleza o estoque de empregos formais em relação ao total representava 74,9%, em Maracanaú e Horizonte a mesma variável indicava um percentual de apenas 8,2%, a sugerir que o aumento relativo em favor desses últimos municípios é representativo das transformações em curso.

Como exposto, as alterações espaciais na geração do emprego formal da indústria de transformação apontam para um fenômeno que, definitivamente, confirma a diminuição do crescimento industrial sofrido pela capital. Esse fenômeno não registra uma diminuição do

estoque de empregos formais da indústria em Fortaleza, mas revela que seus ritmos de crescimento têm arrefecido numa proporção inversa aos da expansão de postos de trabalho em outros municípios da região metropolitana.

Consoante tal fato indica, a metropolização é um dos processos que melhor representam a transformação em curso na indústria do Ceará e do seu espaço metropolitano. Logo, o papel menos expressivo assumido por Fortaleza é resultado do seu próprio crescimento, que assumiu maior proporção e extravasou em direção aos espaços adjacentes.

Entretanto, a mudança acentua a expansão e a articulação metropolitana da capital e isso torna a área direta de influência da cidade-motriz um ambiente mais propício à intensificação dos ritmos industriais. O espaço industrial metropolitano fica demarcado pelo soergimento de objetos modernos e pela maior eficiência das infraestruturas em áreas ou eixos de destaque.

### **Arranjos e estruturas espaciais do crescimento industrial metropolitano**

No tangente à dinâmica socioespacial produzida dentro da Região Metropolitana de Fortaleza, os novos destaques da industrialização são os municípios de Maracanaú, Horizonte, Pacajus, São Gonçalo do Amarante, Eusébio e Caucaia, que conciliam os benefícios de uma maior renúncia fiscal com todas as vantagens de uma área sob influência da metrópole, a se saber: mais facilidade na contratação de funcionários qualificados (disponíveis para a realização de um fluxo pendular); a proximidade de empresas que realizam serviços mais especializados; a redução, em face da distância, dos custos com transportes e um rápido escoamento aeroportuário.

A implantação de uma cadeia de novas relações possibilita aos municípios maior agrupamento espacial das atividades, na qual a indústria se coloca como mecanismo mais influente para a atual dinâmica de organização regional. Entre os gêneros mais expressivos da produção industrial estão os de alimentos e bebidas, têxtil e vestuário, metal-mecânico, químico, calçados e embalagens, com mais de duas dezenas de empresas que chegam a concentrar entre um e 15 mil funcionários, a exemplo da Vulcabrás/Azaleia, localizada em Horizonte; da Vicunha Têxtil, com unidades em Maracanaú e Pacajus; da Malwee, instalada em Pacajus; e da Companhia Siderúrgica do Pecém (CSP), que somente no seu canteiro de obras reúne em 2014 mais de 5 mil funcionários.

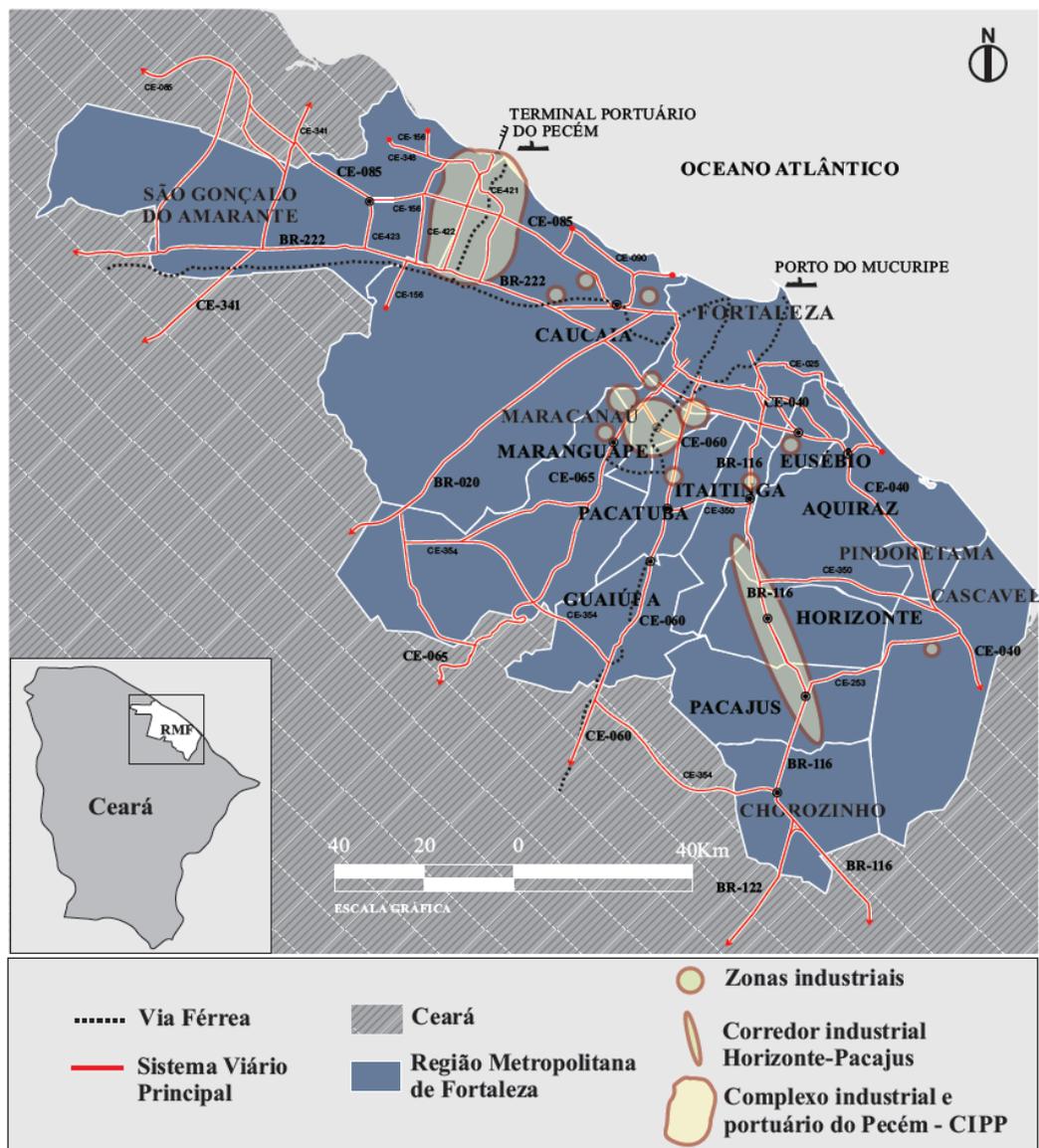
Como já informado, as formas espaciais específicas de materialização desses investimentos destacam localizações difusas, contínuas ou lineares, distribuídas a partir de

zonas industriais de diferentes tamanhos; eixos rodoviários de expansão industrial; complexos produtivos previamente estruturados pelo Estado; e alguns investimentos de localização pontual, todos com ampla articulação aos circuitos produtivos da região.

As configurações espaciais contínuas à metrópole de Fortaleza tendem a ser as mais antigas e consolidadas, notadamente porque foram as primeiras áreas a receberem investimentos oriundos da capital ou de outros estados, geralmente financiados por programas estatais de difusão espacial e produtiva, desenvolvidos no período de intervenção da Sudene. Ao contemplarem os territórios de municípios como Maracanaú, Caucaia e Eusébio, se beneficiaram de áreas onde os custos de transferência de plantas industriais eram os mais baixos na década de 1980. São áreas que atraíram novas unidades produtivas porque a maior proximidade com a capital permitiu às fábricas gozarem de vantagens competitivas associadas à melhor distribuição de água e energia elétrica, além de maior fluidez no transporte de trabalhadores, matéria-prima, máquinas e mercadorias.

Enquanto isso, as localizações difusas, geralmente na forma de eixo e complexo industrial, são uma realidade do processo de metropolização desencadeado na segunda metade da década de 1990. Elas demarcam renovada estruturação espacial da indústria no ambiente metropolitano, agora muito mais marcado por uma disjunção funcional do processo produtivo, representado por um arranjo descontínuo dos espaços industriais em relação a Fortaleza. Fazem parte desse novo “traçado” metropolitano das atividades produtivas o eixo industrial constituído ao longo da BR-116, na altura dos municípios de Horizonte e Pacajus; e o Complexo Industrial e Portuário do Pecém, ambicioso projeto de montagem de um polo produtivo de bens de capital, para onde se irradia um sistema de transporte rodoviário, ferroviário e marítimo com altos investimentos realizados pelos governos estadual e federal.

O Cartograma 3 ilustra a configuração espacial sentida pela indústria na Região Metropolitana de Fortaleza, revelando a atual complexidade dos seus recortes territoriais produtivos. Com base nos destaques ilustrados por este cartograma, podemos enfatizar o papel dos três recortes espaciais mais importantes da indústria na RMF, quais sejam: as zonas e distritos industriais presentes no município de Maracanaú; o eixo produtivo conhecido como Corredor Horizonte-Pacajus; e o Complexo Industrial e Portuário do Pecém (CIPP).



Fonte: Trabalho de campo. Base cartográfica do IBGE. Elaboração do autor.

Cartograma 3: Configuração espacial da indústria na Região Metropolitana de Fortaleza

No respeitante ao desenvolvimento das zonas e distritos industriais em Maracanaú, constatamos o quanto o dinamismo dos investimentos mais tradicionais do município se ajustou à política industrial cearense das décadas de 1990 e 2000, com o município acolhendo novas inversões atraídas por incentivos fiscais, disponibilizados pela prefeitura local para dar continuidade à ampliação dos estabelecimentos. Maracanaú, nesse sentido, conseguiu resistir à falência do modelo Sudene e se adaptou bem ao novo programa de industrialização, oferecendo as externalidades necessárias para o aumento do seu parque

industrial. Como resultado, concentra cada vez mais unidades produtivas de grande porte, e reúne investimentos bem superiores à média estadual.

Predominam estabelecimentos dos gêneros têxtil/vestuário (30,3%), alimentos e bebidas (16,2%), químico (12,4%), metalúrgico (11,5%) e indústria mecânica (8%), que garantem ao seu Produto Interno Bruto (PIB) uma arrecadação anual de 4.100.336 mil reais, ou seja, a segunda maior produção de riquezas do estado. Também é possível perceber que o processo acarreta um impacto positivo no setor de comércio e serviços, o qual viu sua participação na arrecadação do PIB entre 1994 e 2010 passar de 8,4% para 47,71%. Não é à toa que se apresenta como o segundo município no Ceará a concentrar mais estabelecimentos atacadistas, com destaque para a sede da Central de Abastecimento do Ceará S.A. (CEASA), instalada em 1972.

Assim, os 931 estabelecimentos da indústria de transformação atualmente em funcionamento no município se distribuem principalmente em quatro zonas, chamadas de Distrito Industrial I, III, 2000 e Alto Alegre. Destes, o primeiro é a zona industrial mais consolidada, com uma área de 1.013 hectares, cujo conjunto da produção representa cerca de um quarto de toda a produção da indústria cearense. Ademais, todas essas zonas produtivas fazem de Maracanaú o maior consumidor industrial de energia elétrica do Ceará em 2011, com 32,6% do total de consumo do estado, isto é, quase o dobro do consumo médio de energia elétrica industrial de Fortaleza, que chega a 17,9% (IPECE, 2012).

Outro destaque é o Corredor Horizonte-Pacajus, importante eixo de instalação industrial localizado ao sul de Fortaleza, onde o papel da rodovia BR-116, a localização estratégica junto à capital e uma maior articulação das lideranças locais com o governo do Estado do Ceará garantiram a consolidação de médios e grandes investimentos com capital oriundo de outros estados brasileiros. Sem um planejamento antecipado de localização das unidades produtivas, as fábricas foram construídas ao longo da rodovia ora citada, principalmente em virtude das facilidades de fluxos, determinantes para o tipo de empreendimento instalado no local, onde predominam indústrias têxteis e de vestuário (28,9%), de alimentos e bebidas (20,7%), metalúrgicas (11,3%) e de madeira e mobiliário (8,1%), a maioria delas interessada em negociar o produto para a região Sudeste e para outros estados nordestinos.

O porte das empresas e a necessidade de contratação de maior número de trabalhadores também contribuíram para a escolha locacional do tipo “eixo”. Em pelo menos cinco empresas instaladas desde 1995, a contratação de funcionários reuniu um contingente

superior a 2 mil postos com carteira assinada, mas em uma das principais unidades produtivas, a fábrica de calçados Vulcabrás/Azaleia, o total de trabalhadores desde 2011 oscila entre 10 e 14 mil ao longo do ano.

Como observado, a introdução dos ritmos industriais e a injeção de mais capital nas economias dessas pequenas cidades implicaram dinamização econômica e urbana, com o comércio e os serviços locais passando por intenso crescimento. Também se aceleraram os fluxos de pessoas, mercadorias e produtos e, além do maior movimento intraurbano, a articulação de Fortaleza com mais esse “recorte espacial metropolitano” passou a ser efetiva.

Nesse sentido, o caso de Horizonte-Pacajus confirma o processo iniciado com a instalação do I Distrito Industrial em Maracanaú, acentuando a incorporação de outros territórios ao comando central da metrópole.

Em São Gonçalo do Amarante, a maior expressão é a do Complexo Industrial e Portuário do Pecém, que abrange, além da área portuária, uma infraestrutura adjacente com acesso ao transporte ferroviário e rodoviário, construída com elevados recursos do governo do Estado do Ceará e do governo federal, na tentativa de ali desenvolver um polo petroquímico, siderúrgico, metal-mecânico e automotivo.

O terminal portuário é constituído de três píeres marítimos: um idealizado para mobilizar cargas gerais, insumos e produtos siderúrgicos; outro pensado para transportar granéis líquidos, em especial óleo cru e derivados de petróleo; e um terceiro, de regaseificação de Gás Natural Liquefeito (GNL). Por se tratar de um terminal *off-shore*, isto é, fora da faixa de praia, os píeres de atracação estão protegidos da ação das ondas correntes por um quebra-mar, na forma de "L", com 1,7 km de extensão. Ambos os píeres são ligados ao continente por uma ponte rodoviária que interliga o pátio de armazenagem ao de atracação dos navios.

Para a montagem do porto foi prevista, no terminal, a movimentação de matérias-primas siderúrgicas (tais como o minério de ferro), produtos siderúrgicos acabados (tais como chapas planas e bobinas), fertilizantes e cereais em granel e contêineres e granéis líquidos. Entretanto, a maior parte da infraestrutura montada para estes fins encontra-se ociosa e os navios de grande porte que atualmente atracam no porto são responsáveis pela importação de ferro fundido e a exportação de frutas, calçados, flores e outras *commodities* agrícolas, a exemplo da soja produzida em outros estados do Nordeste.

Apesar disso, a partir de 2011, alguns programas importantes anunciados desde o fim da década de 1990 foram incluídos nas propostas orçamentárias dos governos estadual e

federal. Entre esses programas, destaca-se a instalação, por parte da Petrobras, de uma refinaria de porte médio, a dispor de investimentos da ordem de 11 bilhões de dólares. A refinaria, denominada Premium II, deverá produzir 300 mil barris/dia quando iniciar seu funcionamento, gerando diesel com baixo teor de enxofre, querosene de aviação, nafta e bunker (combustível de navio). Uma das polêmicas em torno do atraso dessa obra se deu em virtude de o terreno escolhido para a construção estar localizado numa área reivindicada por indígenas da etnia Anacés, no município de Caucaia. Depois de anos de disputas judiciais, o governo estadual por várias vezes anunciou a entrega do terreno à Petrobras, mas só o fez em novembro de 2013, depois de um acordo firmado com o governo federal, que se comprometeu a dividir as despesas para a compra de outro terreno, pagamento de indenizações e construção de infraestrutura para realocação das famílias envolvidas. O episódio, no entanto, não é o único a causar problemas para a efetivação do investimento. Após chegar a um acordo acerca da licença de instalação da planta industrial no CIPP, descobriu-se que a Petrobras passa por dificuldades financeiras, e, portanto, não dispõe de recursos para a realização da obra.

Em face da real possibilidade da empresa conseguir montar um empreendimento com essas dimensões em curto prazo, o jornal **Valor Econômico**, em fevereiro de 2014, publicou reportagem informando que para cumprir as metas de construção de novas refinarias a Petrobras estuda adotar um modelo de parceria diferente. Este modelo consiste em atrair capitais privados internacionais capazes de montar a planta industrial com seu próprio investimento e engenharia, dando a esses investidores a garantia da compra de combustíveis a preços internacionais, sem necessariamente competir com a empresa estatal nos principais nichos de mercado. Dessa forma, os possíveis sócios evitariam o risco de utilizar recursos bilionários e, em seguida, arcar com prejuízos ao competir com a própria Petrobras, uma empresa integrada de petróleo com grande poder produtivo. Por conta desses problemas, a Petrobras adiou o empreendimento, e o último comunicado da empresa informou que a Premium II só receberá algum investimento a partir da metade do ano de 2014.

Outro projeto relevante – este já encaminhado e em fase de montagem da infraestrutura – é o de uma usina siderúrgica projetada com base na parceria entre a Vale do Rio Doce (50%) e as empresas sul-coreanas Dongkuk Steel (30%) e Posco (20%), cujo investimento total corresponde a 6,8 bilhões de reais. Segundo informações colhidas na Agência de Desenvolvimento do Ceará (ADECE), a Companhia Siderúrgica do Pecém (CSP), como é chamada, deverá entrar em funcionamento no segundo semestre de 2015 e produzir 3 milhões de toneladas de placas de aço por ano, a maioria voltada para o consumo do mercado

internacional. Esse empreendimento foi suficiente para garantir a atração de outras empresas importantes, capazes de complementar os circuitos produtivos do setor metal-mecânico de alta tecnologia no estado. Para o ano de 2014, estão confirmados a montagem e o início da produção de duas laminadoras, a Siderúrgica Latino-Americana (SILAT), de capital espanhol, e um empreendimento resultantes da parceria entre capitais sul-coreanos e brasileiros através das empresas Posco e Aço Cearense. Elas serão capazes de produzir malhas para a fabricação de telas para pilares e aços planos para a produção de chapas e bobinas a partir de placas de aço.

Apesar da melhoria na infraestrutura e do maior dinamismo nos fluxos, ainda serão necessários alguns anos para que o CIPP comece a atender os objetivos iniciais para os quais foi projetado.

Receptores dos movimentos que extravasam de Fortaleza, os municípios ora citados, articulados com a capital, detêm a maior expressão industrial sobre o estado do Ceará, uma vez que no ano de 2011 chegaram a reunir 56% dos estabelecimentos industriais com vínculo empregatício; concentraram 44,2% do estoque de empregos formais na indústria de transformação; consumiram 58,7% da energia elétrica industrial; arrecadaram 61,9% do Imposto sobre IPI; e somaram 56,2% do Produto Interno Bruto (PIB) cearense.

Nesses termos, a nosso ver, as novas áreas de expansão industrial impõem-se como manchas no traçado urbano contínuo ou descontínuo da metrópole, evidenciando que o processo industrial, afora incluir esses municípios no ambiente físico e funcional de Fortaleza, os inserem também na rede de interdependência da região metropolitana, garantindo ao sistema produtivo melhor operacionalidade.

### **Considerações finais**

A recente industrialização do Ceará, além de seguir o quadro de localização industrial pautado na aglomeração de investimentos atraídos por isenções fiscais, se completa por meio de um importante processo de organização do espaço, aquele que configura maior difusão das atividades, das funções e dos equipamentos na Região Metropolitana de Fortaleza.

O processo indica um novo arranjo espacial marcado pelas feições de uma região metropolitana, mediante as quais, em seu interior, destaca-se uma gama de atividades de produção e consumo e em sua organização consolida-se uma interdependência hierarquizada das diferentes funções.

Evidencia-se uma expansão industrial iniciada na capital e ampliada em direção a outros municípios circunvizinhos, na qual o quadro territorial metropolitano aponta para o desenvolvimento de novas funcionalidades, bem como para a concentração de empreendimentos em zonas industriais já desenvolvidas e/ou eixos recentemente criados em função de uma demanda industrial.

Desse modo, consideramos as evidências de que o processo da industrialização implica configurações espaciais metropolitanas renovadas, ora marcadas pela continuidade territorial dos investimentos, ora suplantando contiguidades espaciais, mas sempre criando redes de fluxos responsáveis por novas noções de deslocamento, aproximação e funcionalidade na escala da Região Metropolitana de Fortaleza.

Em geral, conforme percebemos ao analisar a organização espacial da indústria no Ceará, as políticas interessadas na atração de investimentos pela via de subsídios fiscais engendraram relevantes transformações no quadro produtivo industrial e na dinâmica urbana e metropolitana, embora seus efeitos no território tenham sido o acirramento dos quadros de desigualdade e o reforço econômico de regiões historicamente já estruturadas.

Elas sinalizam para o destaque dado a certas parcelas do espaço compatíveis aos fundamentos da expansão capitalista, que implementa a reestruturação produtiva na indústria, mas, em contrapartida, só o faz acirrando a divisão territorial do trabalho, responsável pela intensificação da articulação espacial metropolitana.

### Referências Bibliográficas

AMORA, Zenilde Baima. O espaço urbano cearense: breves considerações. In: AMORA, Zenilde Baima (org.). **O Ceará: enfoques geográficos**. Fortaleza: FUNECE, 1999.

\_\_\_\_\_. **As transformações da indústria de Fortaleza face à política de industrialização do Nordeste**. São Paulo. Dissertação de Mestrado. São Paulo: Universidade de São Paulo, 1978.

ASCHER, François. **Metápolis: ou l'avenir des Villes**. Paris: Éditions Odile Jacob, 1995.

DI MÉO, Guy. Introdução ao debate sobre a metropolização. **Confins** [Online], n° 4. 2008. Disponível em: <http://confins.revues.org/index5433.html>. Acesso em: 17 de set. 2010.

GOTTDIENER, Mark. **A produção social do espaço urbano**. 2ª ed. São Paulo: Edusp, 1997.

IPECE - Instituto de Pesquisas e Estratégias Econômicas do Ceará. **Anuário Estatístico do Ceará**. Fortaleza: IPECE, 2013. Disponível em: [www.ipece.ce.gov.br/](http://www.ipece.ce.gov.br/). Acesso em: 20 de fev. 2014.

LENCIONI, Sandra. Reconhecendo metrópoles: território e sociedade. in: SILVA, Catia Antônia da; DÉSIRÉE, Guichard Freire; OLIVEIRA, Floriano José Godinho de. **Metrópole**: governo, sociedade e território. Rio de Janeiro: DP&A/Faperj, 2006.

LIMA, Luiz Cruz. **A indústria na Zona da Francisco Sá**. Fortaleza: Instituto de Geociências da UFC, 1971.

PEQUENO, Luiz Renato. **Como anda Fortaleza**. Rio de Janeiro: Observatório das Metrópoles/Letra Capital, 2009.

PEREIRA JÚNIOR, Edilson. **Território e economia política**: uma abordagem a partir do novo processo de industrialização no Ceará. São Paulo: Editora da Unesp/Selo Cultura Acadêmica, 2012. Disponível em <http://www.culturaacademica.com.br/>.

RELAÇÃO ANUAL DE INFORMAÇÕES SOCIAIS – RAIS. **Base de dados estatísticos**. Brasília: RAIS, 2013.

SILVA, José Borzacchiello da. A região metropolitana de Fortaleza. In: SILVA, José Borzacchiello da; CAVALCANTE, Tércia; DANTAS, Eustógio (org.). **Ceará**: um novo olhar geográfico. Fortaleza: Edições Demócrito Rocha, 2005.

SOJA, Edward W. **Postmetropolis**: critical studies of cities and regions, Los Angeles, Blackwell Publishing, 2000.

SOUZA, Maria Salete de. Ceará: bases de fixação do povoamento e crescimento das cidades. In: SILVA, José Borzachiello da; CAVALCANTE, Tércia Correia; DANTAS, Eustógio Wanderley Correia (orgs.). **Ceará**: um novo olhar geográfico. Fortaleza: Fundação Demócrito Rocha, 2005.