

SELO TESES E DISSERTAÇÕES

# MOBILIDADE, TRABALHO E METROPOLIZAÇÃO

O COMPLEXO INDUSTRIAL E PORTUÁRIO DO  
PECÉM – CIPP, CEARÁ, EM FOCO

**GLAUCIANA ALVES TELES**

## UNIVERSIDADE ESTADUAL DO CEARÁ

### REITOR

José Jackson Coelho Sampaio

### VICE-REITOR

Hidelbrando dos Santos Soares

### EDITORA DA UECE

Erasmio Miessa Ruiz

### CONSELHO EDITORIAL

Antônio Luciano Pontes	Lucili Grangeiro Cortez
Eduardo Diatahy Bezerra de Menezes	Luiz Cruz Lima
Emanuel Ângelo da Rocha Frago	Manfredo Ramos
Francisco Horácio da Silva Frota	Marcelo Gurgel Carlos da Silva
Francisco Josênio Camelo Parente	Marcony Silva Cunha
Gisafran Nazareno Mota Jucá	Maria do Socorro Ferreira Osterne
José Ferreira Nunes	Maria Salete Bessa Jorge
Liduina Farias Almeida da Costa	Silvia Maria Nóbrega-Therrien

### CONSELHO CONSULTIVO

Antônio Torres Montenegro   UFPE	Maria do Socorro Silva Aragão   UFC
Eliane P. Zamith Brito   FGV	Maria Lírida Callou de Araújo e Mendonça   UNIFOR
Homero Santiago   USP	Pierre Salama   Universidade de Paris VIII
Ieda Maria Alves   USP	Romeu Gomes   FIOCRUZ
Manuel Domingos Neto   UFF	Túlio Batista Franco   UFF

SELO TESES E DISSERTAÇÕES

Glauciana Alves Teles

# **MOBILIDADE, TRABALHO E METROPOLIZAÇÃO:**

O COMPLEXO INDUSTRIAL E PORTUÁRIO DO  
PECÉM – CIPP, CEARÁ, EM FOCO

1ª Edição

Fortaleza - CE

2018



# MOBILIDADE, TRABALHO E METROPOLIZAÇÃO: O COMPLEXO INDUSTRIAL E PORTUÁRIO DO PECÉM – CIPP, CEARÁ, EM FOCO

© 2017 *Copyright by* Glauciana Alves Teles

Impresso no Brasil / Printed in Brazil  
Efetuado depósito legal na Biblioteca Nacional

TODOS OS DIREITOS RESERVADOS

Editora da Universidade Estadual do Ceará – EdUECE  
Av. Dr. Silas Munguba, 1700 – Campus do Itaperi – Reitoria – Fortaleza – Ceará  
CEP: 60714-903 – Tel: (085) 3101-9893  
www.uece.br/eduece – E-mail: eduece@uece.br

Editora filiada à



## Coordenação Editorial

Erasmus Miessa Ruiz

## Diagramação e Capa

Narcelio Lopes

## Revisão de Texto

EdUECE

## Ficha Catalográfica

Lúcia Oliveira CRB - 3/304

---

T269m

Teles, Glauciana Alves

Mobilidade, trabalho e metropolização: o complexo industrial e portuário do Pecém – CIPP, Ceará, em foco / Glauciana Alves Teles . -Fortaleza : EdUECE, 2018.

455 p. : il.

ISBN: 978-85-7826-627-1

1. Força de trabalho - Nordeste. 2. Mobilidade da força de trabalho.  
3. Industrialização - Ceará. 4. Geografia econômica- Trabalho.  
I. Título.

---

CDD: 331.981



*Aos meus pais, por toda confiança e compreensão*

*À Glauciran Teles, pela inspiração*

*À Alexandre Pinheiro, pelo apoio e amor incondicional à sua maneira*

*À Bernardo Cesar, que mesmo tão pequeno, me enriquece com tamanha  
grandeza*

# SUMÁRIO

## INTRODUÇÃO | 23

## **2 AJUSTE ESPACIAL, EXPANSÃO GEOGRÁFICA DO CAPITAL E MOBILIDADE DA FORÇA DE TRABALHO: DISCUSSÃO CONCEITUAL**

- 2.1 Considerações sobre a expansão capitalista no contexto das crises e o ajuste espacial | 56
- 2.2 A globalização e a expansão geográfica do capital e do trabalho | 69
- 2.3 As mudanças no mundo do trabalho no contexto dos ajustes espaciais | 80
- 2.4 A mobilidade como componente essencial da relação capital, trabalho e dos ajustes espaciais | 91
- 2.5 A reestruturação produtiva e as transformações no mundo do trabalho | 99

## **3 CONSIDERAÇÕES SOBRE A FORMAÇÃO SÓCIOESPACIAL BRASILEIRA, A EXPANSÃO CAPITALISTA E O AJUSTE ESPACIAL NAS ESCALAS NACIONAL, REGIONAL E LOCAL**

- 3.1 A formação sócioespacial brasileira: breve aporte | 109
- 3.2 O Nordeste: períodos de integração econômica e dinâmica sócioespacial | 134
- 3.3 O Ceará: períodos de industrialização e transformação na dinâmica industrial | 149

#### **4 4 O COMPLEXO INDUSTRIAL E PORTUÁRIO DO PECÉM - CIPP NO CONTEXTO DA INDUSTRIALIZAÇÃO CEARENSE**

- 4.1 Os complexos industriais e portuários como *locus* de ações integradas | 166
- 4.2 A gênese do Complexo Industrial e Portuário do Pecém no âmbito das políticas de industrialização do Ceará | 174
- 4.3 O porto como ponto de partida do CIPP | 195
- 4.3.1 O porto: sítio, situação e funcionamento | 195
- 4.3.2 O porto do Pecém e sua particularidade no âmbito da industrialização cearense | 200
- 4.4 As indústrias do CIPP: as termelétricas do grupo Eneva, a Companhia Siderúrgica do Pecém e impactos na produção do espaço metropolitano | 232
- 4.5 A infraestrutura portuária e industrial: a preparação *pari passu* do espaço metropolitano para o grande empreendimento | 240

#### **5 A MOBILIDADE DO TRABALHO NO CIPP FACE À ATIVIDADE INDUSTRIAL: PRODUÇÃO DE ENERGIA E INDÚSTRIA DE BASE**

- 5.1 5.1 As termelétricas e a siderurgia como indutoras de mobilidade do capital e da força de trabalho | 241
- 5.2 As termelétricas no contexto do espaço brasileiro | 257
- 5.2.1 A Eneva e a produção de energia termelétrica no Ceará | 265
- 5.2.2 A mobilidade da força de trabalho na construção e operação da ENEVA | 278
- 5.3 A Companhia Siderúrgica do Pecém e a siderurgia no Brasil | 306
- 5.3.1 A indústria siderúrgica no Brasil: breve contextualização | 307
- 5.3.2 A Companhia Siderúrgica do Pecém e o sonho quinquagenário de construção de uma siderúrgica no Ceará | 314
- 5.4 A Companhia Siderúrgica do Pecém e a mobilidade da força de trabalho | 360

## **6 OS MOMENTOS DE (I) MOBILIDADE E A (RE) PRODUÇÃO DO ESPAÇO LOCAL E METROPOLITANO**

- 6.1 A produção do espaço e reprodução da força de trabalho | 360
- 6.1.1 A centralidade do Distrito de Pecém e a cotidianidade dos trabalhadores do CIPP | 360
- 6.1.2 A centralidade de Cumbuco e sua vinculação com o CIPP | 380
- 6.2 O transporte como componente no deslocamento dos trabalhadores do CIPP | 396
- 6.3 As alterações recentes no espaço urbano e a expansão do mercado imobiliário com a chegada dos trabalhadores ao CIPP | 404
- 6.3.1 O impacto no comércio e nos serviços com a chegada dos trabalhadores | 404
- 6.3.2 A expansão do mercado imobiliário na sua relação com o CIPP | 412
- 6.4 O CIPP, e a configuração do vetor de expansão produtiva da porção oeste da RMF: espaço produtivo e mobilidade da força de trabalho como corolário da metropolização | 417

## **7 CONCLUSÃO | 426**

## **REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS | 433**



## APRESENTAÇÃO

A tese de doutorado de Glauciana Teles, intitulada *Mobilidade, trabalho e interações socioespaciais: O Complexo Industrial e Portuário do Pecém – CIPP*, no contexto da Região Metropolitana de Fortaleza - RMF, ao ser socializada na configuração de livro, reverte-se em importante contribuição aos estudos geográficos. E, mais especificamente, no que concerne à compreensão das transformações na porção oeste da RMF com a construção do CIPP. Insere-se na confluência de dois campos do conhecimento, formados pela Geografia Urbana e a Geografia Econômica, sem perder de vista a transversalidade do tema. A abordagem, entretanto, privilegia uma geografia na qual o trabalho, mediador entre a sociedade e a natureza, não se resume a pano de fundo, tornando-se ponto essencial da reflexão. Desse modo, o estudo tem por foco principal as dinâmicas mobilatórias, apreendendo a mobilidade da força de trabalho na sua relação com o espaço.

O Complexo Industrial e Portuário do Pecém, na Região Metropolitana de Fortaleza, inaugura mais uma etapa de industrialização no Ceará, com a implantação de indústrias de base, atreladas a um porto, configurando relações

socioespaciais, em um contexto local, marcado por ações inseparáveis de condicionantes globais que alteram as estruturas vigentes.

O momento captado por Glauciana Teles é o do funcionamento das primeiras indústrias a se instalarem no CIPP - as unidades produtoras de energia - e, em especial de instalação da indústria siderúrgica. Esta arregimentou elevado contingente de trabalhadores, para suas obras de engenharia, durante o período de instalação que durou em torno de cinco anos. Os trabalhadores vieram de quase todos os estados do Brasil e também do Exterior, ilustrando a estreita relação entre a expansão do capital, por meio da indústria, e a mobilidade da força de trabalho.

No intuito de entender essa relação, Glauciana Teles busca amparo em fundamentos teóricos sólidos, evidenciados nas formulações de David Harvey, que reforça o papel do espaço no desenvolvimento capitalista. A autora discute o conceito de “Ajuste Espacial” desse geógrafo, constituindo este conceito, em seu trabalho, muito mais como um desafio teórico-metodológico do que como consolidação de certezas.

Saindo do âmbito teórico, é remarcável a contribuição do trabalho de campo no estudo em apreço, que nem sempre é fácil de realizar, considerando o caráter questionável da relação entre o pesquisador e a realidade pesquisada, entretanto fica evidente que os dados captados pela autora estão potencializados no arcabouço teórico a que recorreu.

Outro importante aspecto a salientar na pesquisa de Glauciana Teles diz respeito à atenção concedida aos im-

pactos produzidos em Pecém e Cumbuco, no Municípios de São Gonçalo do Amarante e Caucaia, respectivamente, onde passou a viver grande parte dos trabalhadores do CIPP. A implantação das indústrias no Complexo modificou o cotidiano e as dinâmicas desses lugares, com a demanda por serviços, sobretudo de moradia e alimentação. Esses influxos estenderam-se, também, de um modo geral, à porção oeste da RMF, com a ocupação e a valorização de áreas, aumentando a fluidez desses espaços, levando a autora a associar esse fenômeno ao fenômeno de metropolização.

Redigir a apresentação de um livro, resultado de um trabalho de tese, do qual participamos como orientadora, nos traz muita satisfação. Primeiro por ter acompanhado o esforço de muitos anos de estudo e pesquisa. Segundo, porque o envolvimento emocional decorrente de uma relação de vários anos de convivência amigável não impediu a objetividade desta apresentação. Reconhecemos o valor do trabalho, ao mesmo tempo em que concordamos com a observação crítica da autora, quando assinala que o tema da mobilidade da força de trabalho merece, em suas palavras, “[...] maior aprofundamento no âmbito dos estudos geográficos”.

Finalizando, e como convém à apresentação de um livro, cabe, também, discorrermos, um pouco, sobre sua estrutura que, no caso, se compõe de sete capítulos, incluindo a introdução e as considerações finais.

Na introdução, como é de praxe, estão explícitas as razões que motivaram a escolha do tema, os objetivos, métodos e procedimentos metodológicos. A justificativa da

autora pela escolha do CIPP como objeto de estudo deu-se em virtude do seu peso e importância no contexto da metropolização da porção oeste de Fortaleza, chamando atenção para as dinâmicas em curso, assunto que já a vinha motivando desde sua dissertação de mestrado, que abordou o Município de Caucaia no contexto da RME.

O capítulo dois traz uma contribuição ao debate, que tem por foco a recente expansão capitalista. O conceito de “Ajuste Espacial”, de David Harvey, abre a discussão do volume, indiciando aspectos da discussão conceitual, ao mesmo tempo subsidiando teoricamente o objeto de estudo.

No capítulo três, o conceito de “Ajuste Espacial” é retomado, porém na perspectiva de correlações com a formação socioespacial brasileira, dividindo-se em níveis escalonares - nacional, regional e local - como um modo de apreender os componentes econômicos, políticos e sociais da formação brasileira, nordestina e cearense.

O capítulo quatro discorre mais especificamente os pontos concernentes ao Complexo Industrial e Portuário do Pecém, desde a sua concepção, no seio das políticas públicas de desenvolvimento para o Ceará, que remonta aos anos de 1960, até os dias de hoje.

A mobilidade da força de trabalho é abordada no capítulo cinco, de modo particularizado, ou seja, em relação às termoelétricas e à siderurgia, como indutoras da mobilidade do capital e da força de trabalho.

O capítulo seis tem a peculiaridade de refletir sobre os impactos que a mobilidade da força de trabalho provoca

nos lugares, bem como as suas correlações com a urbanização e a metropolização.

E, por último, as conclusões, capítulo em que a autora faz um apanhado das principais ideias as quais chegou com a tese, uma espécie de síntese, mas também um enunciado da intenção de continuidade do trabalho.

Por fim e cientes de que o livro não é um produto acabado, e que resulta quase sempre de grande empenho como é o caso em apreço, almejamos que o esforço de Glauciana Teles, consubstanciado nos resultados de sua pesquisa de doutorado, indicados nessa edição, converta-se em fonte de debate e inspiração para outros trabalhos.

***Prof<sup>a</sup> Dra<sup>a</sup> Zenilde Baima Amora***

Prof<sup>a</sup> Adjunta do curso de Geografia/UECE, Docente permanente do Programa de Pós Graduação em Geografia – PROPGeo/UECE, coordenadora do Laboratório de Estudos Urbanos e da Cidade – LEURC/UECE.

Novembro de 2017.

## PREFÁCIO

### ACUMULAÇÃO DE CAPITAL, MOBILIDADE DA FORÇA DE TRABALHO E TRANSFORMAÇÕES NO ESPAÇO: SOBRE O LIVRO DE GLAUCIANA TELES

O livro *Mobilidade, Trabalho e Metropolização: o Complexo Industrial e Portuário do Pecém – CIPP, Ceará, em foco*, de Glauciana Teles cumpre importante função perante a universidade e a sociedade brasileira. Fruto de sua tese de doutoramento no Programa de Pós-graduação em Geografia da Universidade Estadual do Ceará, o estudo acresce o estoque de conhecimentos e traz à baila contradições sociais desencadeadas pelo projeto e processo de industrialização do Ceará.

Tendo como objeto a mobilidade da força de trabalho em sua dupla natureza, – isto é como resultado e agente da dinâmica de acumulação do capital – o livro aporta conhecimentos sobre o Complexo Industrial e Portuário do Pecém (CIPP) e, por esta via, põe um andaime a mais na compreensão da fase atual do decurso de implantação da indústria no Estado do Ceará, marcado pela reprodução do conservadorismo e do atraso.

Munida de apropriado instrumental teórico-metodológico, a autora escava e expõe uma gama de transformações que se operam no espaço geográfico nucleador do CIPP, sem descuidar das implicações para a Região Metropolitana de Fortaleza (RMF), principalmente no que concerne às exigências de infraestrutura, à massa de materiais e ao afluxo de trabalhadores vindos de outras partes do Brasil e do Mundo. O fenômeno da “mobilidade da força de trabalho” é tido, assim, como integrando uma dinâmica que tem natureza geográfica, econômica, social, política e cultural e se desencadeia em escalas local, estadual, nacional e mundial.

O princípio orientador do estudo é, pois, o do primado da totalidade, que permite expor os elementos constituintes do fenômeno investigado em suas dinâmicas e ativas interações com as forças que produzem o espaço geográfico. Nesse rastro, a autora faz profícua incursão na produção marxiana e marxista para fundar a ideia segundo a qual é a acumulação de capital que responde pela produção do espaço. Com efeito, a incessante busca de maximização de lucros conduz a uma também incessante expansão da lógica do capital no território em escala local, regional, nacional e global. É como acentua a autora que “[...] os agentes econômicos e políticos agem no sentido de reinventar e reorientar o capital espacialmente, designando novos papéis e ações intencionais de modo a desencadear um novo ciclo de acumulação”.

O mesmo ocorre com a mobilidade da força de trabalho: ela é um momento da dinâmica de acumulação de capital e se define em termos dos fluxos, deslocamentos e

realocamento da força de trabalho no espaço consoante com os fluxos, os deslocamentos e a alocação de massas de capitais no território. Por tal característica, o fenômeno em lide “[...] tem implicações espaciais, pois o deslocamento de pessoas no mundo por motivo de trabalho aumenta a cada dia, resultando numa complexidade escalar dos fluxos e em novas redefinições dos papéis de agentes econômicos e do Estado na dinamização e condicionamento desse processo”.

Assim, longe de se constituir escolha livre e consciente, a mobilidade da força de trabalho em escalas variadas é uma função da dinâmica dos investimentos capitaneados por poderosas corporações transnacionais. De posse de vasta gama de informações econômicas, sociais, políticas e culturais, estas empresas percorrem o mundo em busca de melhores condições de acumulação. Via de regra, tais condições se referem à existência de força de trabalho barata e sem tradição sindical, ao adjutório do Estado no manejo das funções financeiras e reguladoras, ao acesso a matérias primas e insumos etc.

Mas não se cuida, entretanto, apenas das corporações capitalistas a viajarem o mundo numa conquista solitária. Isto porque, no alcance da Pesquisadora, os principais fatores que concorreram para a atração de grandes empresas da indústria de base para o CIPP podem ser assim anunciados: “[...] alocalização do porto do Pecém, sua infraestrutura adequada ao recebimento do carvão mineral, as garantias de água suficiente para ser utilizada no processo, mão de obra barata e infraestrutura para seu funcionamento foram fatores decisivos em sua implantação”. Ora, ainda que o “Esta-



do não tenha participado dos investimentos” na instalação das empresas no CIPP, ele “[...] constituiu um parceiro indispensável na regulação das condições de viabilização do projeto das termelétricas a carvão, atuando como intervenor e investidor nas condições básicas, em todo o processo”.

Os registros teóricos se completam com um importante esforço de reconstituição do contexto histórico que entorna o objeto analisado: a formação do capitalismo industrial em escala nacional e estadual. Nessa parte, a autora precisou laborar com um registro mais descritivo do que analítico, sem deixar de traçar lineamentos gerais da produção capitalista do espaço no Brasil e no Ceará, inclusive participando corajosamente de debates ainda em aberto. É o caso, quando se posiciona favorável à tese de que a industrialização no Ceará está passando por uma fase nova, inaugurada nos anos 2000, que teria na implantação do CIPP o marco definitivo. Este novo período caracteriza-se pela implantação de indústrias de base – como é o caso da siderurgia, da petroquímica e das termelétricas – articuladas com um moderno sistema portuário. A intrincada relação entre o Estado e grandes corporações nacionais e estrangeiras teria viabilizado a alocação de gigantescas massas de capitais no CIPP e seria marca dessa nova fase, segundo Glauciana Teles. *In verbis*:

Esses empreendimentos inauguram no Ceará uma fase inédita de industrialização com base na indústria pesada e na produção de energia que demandam uma grande quantidade de força de trabalho para instalação e funcionamento desses empreendimentos, gerando uma enorme

mobilidade de trabalhadores jamais vista no Estado do Ceará. A implantação dessas indústrias se destacou, sobretudo pela participação do capital e força de trabalho internacional exportados de países como a Coreia do Sul, que encontrou um ambiente propício para a sua reprodução ampliada. Junto a isso a dependência dessas indústrias ao porto caracteriza o funcionamento do primeiro complexo industrial e portuário no Ceará, fato até então não registrado ainda na história econômica nesse Estado.

A par dos expedientes teóricos e dos lineamentos históricos, a Pesquisadora penetra a intimidade do objeto de pesquisa, não sem antes fazer uma panorâmica sobre os complexos portuários em escala nacional e estadual, como que tecendo um pano de fundo da trama dos sujeitos – as corporações, o Estado e os trabalhadores – que dão vida ao fenômeno estudado. Destaco a importância do emprego de fotografias, mapas e gráficos que ilustram aspectos geográficos do lugar, fluxos e instalações do CIPP, além de transformações na paisagem urbana – complementando a descrição literal e muitas vezes expressando o que não poderia ser feito de outra maneira.

Nessa “porção” do livro – com a devida vênia para adaptar um jargão da Geografia! – Glauciana Teles traz à baila um conjunto de dados sobre duas grandes corporações responsáveis pela mobilização de grande parte da força de trabalho empregada no complexo industrial – a Companhia Siderúrgica do Pecém (CSP) e a ENEVA.

Para exemplificar, antecipo alguns registros.

A ENEVA mobilizou nada menos que três bilhões de reais para a implantação das três unidades de produção de energia térmica, contratou várias outras empresas para construção de instalações e serviços auxiliares e movimentou um exército de mais de seis mil trabalhadores diretos e/ou empregados das terceirizadas, atraídos de várias partes do Brasil e do Estrangeiro. Uma das empresas contratadas, a ENESA, concentrou 74% da mão de obra sob o regime de “[...] contratos temporários, renovados periodicamente, conforme as necessidades da empresa”.

A Companhia Siderúrgica do Pecém (CSP) materializa intenções de autoridades governamentais e do empresariado cearense que remontam aos já longínquos anos de 1960 e 1970 do século imediatamente passado, quando a ideia já aparecia nos planos de industrialização do Ceará, capitaneados por Virgílio Távora. Quando da pesquisa, Glauciana Teles apurou que esta empresa mantinha relações de subcontratação com pelo menos 32 empresas de origem brasileira e estrangeira (principalmente coreanas), que mobilizavam cerca de 10,7 mil trabalhadores oriundos de vários estados brasileiros e do Exterior (principalmente da Coreia do Sul).

Embora não delongue em minudências, o livro não deixa de registrar a ação política dos trabalhadores, que é, simultaneamente, resultado e momento ativo do processo de acumulação de capital. Eis que se faz o registro de mobilizações e greves dos trabalhadores do CIPP, algumas com teor radicalizado. O registro alerta para o fato de que a concentração de grandes levas de trabalhadores sob o acicate

da exploração implica à tomada de consciência por parte destes, situação que se eleva da condição de classe em-si a classe para-si, como asseverara Karl Marx.

Na análise da mobilidade da força de trabalho, a autora apensa dados sobre o perfil sócio educacional dos trabalhadores estudados, o que lhe permite conclusões sobre a necessidade de “trabalhadores flexíveis” no contexto de um “padrão de acumulação flexível” tal como indicado por David Harvey. Nessa seara, Glauciana Teles enfatiza: “[...] além de mobilizar mão de obra de lugares cada vez mais distantes, as empresas exigem que os trabalhadores sejam flexíveis e dispostos a adquirir conhecimentos para além de sua área de formação, ocorrendo assim, uma constante busca por novos conhecimentos”. O caso analisado, todavia comprova que a flexibilidade desborda a ideia de multifuncionalidade ou formação em áreas diversas do conhecimento. Com efeito, a flexibilidade é, também: a) geográfica – disposição para trabalhar, deslocar-se ou morar em outras localidades; b) de formação – disposição para estudar, aprender e se adequar a atividades diversas; 3) de conduta – exigência de grande plasticidade no comportamento psicossocial das pessoas que se dipoe a entregar todo seu potencial criativo/inventivo/força física à empresa.

No último capítulo, a Pesquisadora labora com importante síntese, descrevendo como a força de trabalho se movimentou no espaço e no tempo consoante com a dinâmica do capital na RMF. Lançando mão de adequada cartografia, o livro registra a espacialização dos investimentos de capital, identificando os principais vetores de acumulação e a conse-

quente mobilidade da força de trabalho. Além do mais, ela investe no terreno arenoso do cotidiano dos trabalhadores, objetivando materializar o pressuposto que perpassa toda sua pesquisa, qual seja, o de que a acumulação do capital conduz a ajustes espaciais e implica a mobilidade da força de trabalho em escalas variadas. Com efeito, é o próprio modo de vida que é objeto de transformações de grande monta nos aspectos econômicos, sociais, culturais e mesmo da vida cotidiana.

Tendo por base estas transformações, os esforços finais deste livro vão no sentido de afirmar algumas teses. Primeira, que a mobilidade de grande contingente de força de trabalho local e forânea inseriu novos conteúdos ao processo de urbanização da porção oeste da RMF. Segunda, que esta mobilidade implica importantes mudanças nos costumes, nos modos de vida locais, pois a produção e reprodução da vida dos novos trabalhadores constroem novas demandas infraestruturais e de serviços como educação, saúde, lazer. Terceira, o espaço é reconfigurado em função dos massivos investimentos na indústria, pois até ali as atividades mais significativas do local eram relacionadas ao turismo.

Os esforços de Glauciana Teles e os êxitos auferidos em sua pesquisa de doutoramento, ora publicada neste livro, ensinam-nos que é possível compreender as leis referentes da acumulação de capital e os fluxos deste fenômeno na configuração do espaço geográfico, bem como suas implicações na dinâmica social, econômica, política e cultural. Por tudo o que consegue alcançar e pelas questões que inspira, este volume joga importante papel na elucidada-

ção cada vez mais urgente dos principais sujeitos e das contradições dos atuais processos de ajuste espacial comandado pelo capital e pelo Estado. Laborando nos terrenos da Geografia, da Economia Política e da Sociologia do Trabalho – para citar as áreas do saber mais diretamente relacionadas ao estudo – o livro cumpre função acadêmica e social de grande relevância.

***Prof. Dr. Epitácio Macário***

Prof. de Economia Política no Curso de Serviço Social da UECE, integrante do quadro docente do Mestrado em Serviço Social, Trabalho e Questão Social da UECE, Coordenador do Centro de Estudos do Trabalho e Ontologia do Ser Social – CETROS e Líder do grupo de pesquisa (CNPq) Trabalho, Sociabilidade e Lutas Sociais.

## INTRODUÇÃO

As transformações que se sucedem no Ceará nas últimas décadas suscitam reflexões no sentido de compreender os processos econômicos, políticos e sociais que vêm ocorrendo no Estado e, em especial, no espaço metropolitano de Fortaleza. Tudo isso, evidentemente, está intimamente ligado às transformações sucedidas no Brasil, nas últimas décadas, nos marcos da reestruturação produtiva, ensejando transformações significativas nos setores produtivos, mais especificamente, na indústria, com novas relações e interações socioespaciais envolvendo capital, trabalho e, sobretudo, mobilidade da força de trabalho.

No Ceará, a atividade industrial foi eleita, pelos sucessivos governos estaduais, como a mola mestra para inserir o Estado no projeto de modernidade relacionado às dinâmicas globais do capital. Assim, a Região Metropolitana de Fortaleza - RMF torna-se o *locus* privilegiado para investimentos, haja vista a centralidade exercida pela capital ao longo do processo de formação socioespacial cearense, com a concentração de riquezas, população, atividades econômicas e decisões políticas. Fortaleza torna-se, por excelência, local de convergência dos fluxos materiais e imateriais, favorecendo a formação de extensa área de influência que

conferiu à Capital cearense, o seu papel regional. Nos anos 1970 ela começou a ascender à condição de metrópole, constituindo-se, desde então, em polo metropolitano, expandindo sua influência imediata para os municípios metropolitanos, que, juntos, constituem uma centralidade no panorama estadual e nacional, mesmo que denote uma metropolização com teor fragmentário e excludente (AMORA E COSTA, 2015). Contribuiu para isso o movimento de expansão geográfica do capital, atrelado aos ajustes espaciais na expressão de Harvey (2005), inserindo-se desse modo na lógica dos espaços globalizados.

De acordo com dados do Instituto de Pesquisa e Estratégias Econômicas do Ceará - IPECE, a RMF<sup>1</sup>, no ano de 2010, concentrou em seus então 15 municípios, um percentual de 64,99% do Produto Interno Bruto - PIB de todo o Estado. No que se refere à população, a RMF, nesse mesmo ano, concentrou 42,78% de toda a população cearense<sup>2</sup>. E já em relação ao trabalho, concentrou 87,7% de todos os vínculos formais no Ceará, contra 12,03% dos demais municípios do Estado<sup>3</sup>.

De acordo com Harvey (2013) o capital e a força de trabalho se juntam em espaços metropolitanos enquanto os sistemas de transporte e comunicação estendidos em amplas redes possibilitam o deslocamento, com facilidade, dos bens

---

1 Atualmente a RMF conta com 19 municípios. A Lei Complementar 144/2014 (04/09/2014) amplia a RMF incluindo os municípios de Paracuru, Paraipaba, Trairi e São Luiz do Curu.

2 Informações obtidas do Censo Demográfico 2000 do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatísticas - IBGE.

3 Informações obtidas por meio da pesquisa intitulada *Radar do Emprego*, que disponibiliza dados mensais e anuais da movimentação de vínculos formais com base nas informações fornecidas pelo Cadastro Geral de Emprego e Desemprego - CAGED, do Ministério do Trabalho e Emprego - MTE.



materiais e da força de trabalho. Os espaços metropolitanos são “porta de entrada” de fluxos materiais e imateriais de origem internacional, nacional e regional, ao mesmo tempo em que irradiam fluxos de naturezas diversas. É assim que a metropolização alcança lugares cada vez mais distantes e se consolida de modo desigual. O espaço metropolitano de Fortaleza exprime essas características, não obstante se inserir numa região chamada periférica do desenvolvimento do capitalismo no Brasil.

A RMF destaca-se no âmbito estadual como área de concentração econômica, onde os setores industriais mais dinâmicos ali se desenvolveram, como foi o caso do polo têxtil de confecções. A concentração industrial na RMF teve início com a implantação do I Distrito Industrial do Ceará – DIC, nos anos 1960, no município metropolitano de Maracanaú (naquele momento ainda distrito de Maranguape). A indústria que se concentrava em Fortaleza desloca-se, nos anos 1970, para a porção sul da RMF, dando início ao processo de industrialização, que vai contribuindo para a configuração da região metropolitana criada. Posteriormente, nos anos 1990, a indústria segue para o eixo sudeste, acompanhando a BR-116, nos Municípios de Horizonte e Pacajus.

No século XXI, um novo espaço industrial se consubstancia na RMF em sua porção Oeste. É o Complexo Industrial e Portuário do Pecém – CIPP, um projeto ainda em desenvolvimento, assentado na função portuária e na atividade industrial conjugada, tendo por base a siderurgia e o refino de petróleo. Idealizado ainda anos 1960, somente no ano de 2001, o porto do Pecém foi oficialmente inaugurado

tendo sido construída a infraestrutura necessária para seu funcionamento. Desse modo, o CIPP expressa, no âmbito mais recente da industrialização do Ceará, um projeto justificado pela integração entre porto e indústrias, a exemplo da siderurgia em construção, além da produção de energia com a implantação e funcionamento de termelétricas a carvão.

A implantação do CIPP no Ceará sucedeu em um contexto de políticas voltadas para seu desenvolvimento industrial. Destaca Pereira Junior (2012) que, desde sua idealização até sua implantação progressiva, as questões políticas se mantiveram, muitas vezes, no comando das intervenções, sobrepondo-se às questões econômicas e sociais. Nesse arrimo, percebe-se a importância fundamental do Estado, em especial das forças políticas cearenses, com vistas a favorecer o território com as condições necessárias à atração de investimentos industriais: tudo isso no contexto da reestruturação espacial, favorecida por mudanças econômicas que sucederam no plano nacional, e mesmo mundial, com a regulamentação do capital produtivo e financeiro (PEREIRA JUNIOR, 2012). O Ceará passa a se evidenciar no quadro nacional, com a implantação de indústrias oriundas da atração de capitais produtivos e financiamentos de naturezas diversas, focados, sobretudo, nas atividades econômicas a elas relacionadas.

O CIPP exprime particularidades, por inaugurar gêneros industriais ainda não existentes no Ceará, como a de base, a exemplo da siderurgia integrada. Además, o porto criado a princípio estava atrelado à condição de complexo industrial, mas que, após sua inauguração, em 2002, se tornou um importante porto voltado ao transporte de produtos, como frutas, atividade de relevo que se desenvolveu

no Ceará e no Nordeste como vetor de crescimento econômico, defendido no projeto de desenvolvimento do Ceará, no final dos anos 1980.

A razão de ser de um complexo industrial e portuário reside nas indústrias de base (refinaria e siderurgia) em funcionamento integrado com o porto, como meio de importação de matérias-primas e exportação de produtos com características específicas e que só podem ser realizadas via transporte marítimo em razão da quantidade e do volume dos materiais conduzidos. Na concepção do CIPP, estava implícita a formação de uma cadeia produtiva que envolve as mais diversas atividades relacionadas ao refino de petróleo e à formação de um polo metal-mecânico, conforme abordaremos no decurso desta Livro.

Com a proposta de expansão da atividade industrial integrada, sobretudo aquela voltada para a implantação de um parque industrial moderno, com indústrias de base, o Ceará busca inserir-se no espaço econômico mundial, na ambiência de atração dos grandes investimentos e da globalização econômica. Esse grande empreendimento localizado na sua porção oeste, em parte dos Municípios de Caucaia e São Gonçalo do Amarante, contribuiu para a inserção oficial em 1999, deste segundo município na RMF, alterando, assim, a sua base territorial. Mais recentemente, foram incorporados, também na porção oeste os municípios litorâneos turísticos de Paracuru, Paraipaba, e Trairi, e ainda São Luiz do Curu, inclusão justificada em parte pela proximidade do CIPP<sup>4</sup> (Mapa 01).

4 O deputado estadual Lula Moraes, autor da lei complementar 144/2014 (inclusão de Paracuru, Paraipaba, Trairi e São Luiz do Curu à RMF) justificou em pronunciamento que esses

A implantação do porto, das indústrias e da infraestrutura provoca mudanças na Região Metropolitana de Fortaleza, materializadas, sobretudo, pelos novos fluxos de mão de obra propiciados com a chegada desses novos empreendimentos. A implantação de equipamentos relativos ao funcionamento do porto e instalação de indústrias alterou a dinâmica da RMF, principalmente em sua porção Oeste, indagando-se qual a relação entre porto, indústria e processo de urbanização/metropolização.

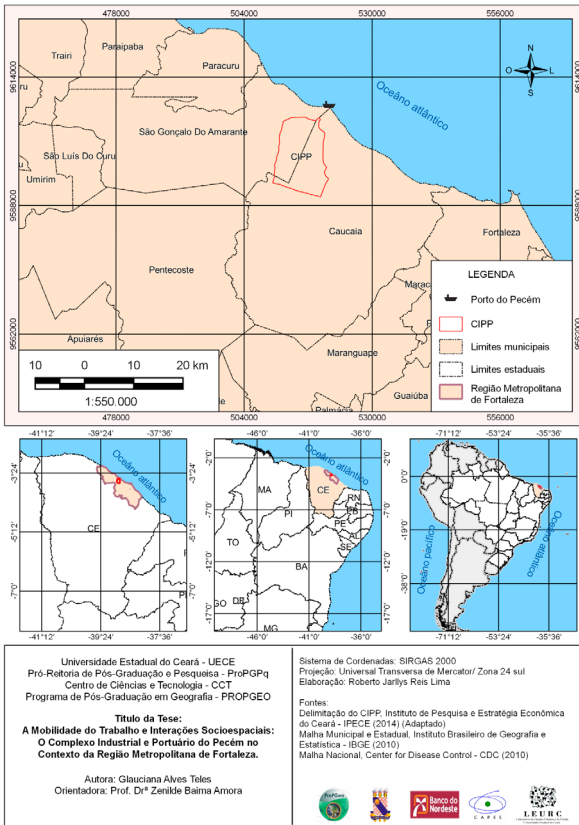
O CIPP ocupa uma área de 13.337 hectares, sendo que 7.101,63 (53,25%) estão no Município de Caucaia e 6.235,37 (46,75%) no Município de São Gonçalo do Amarante (INESP, 2013), formando um espaço específico e demarcado pelo Estado sob a jurisdição diferenciada dos dois municípios com ações e investimentos voltados exclusivamente para esse território destacado, em seções específicas dos planos de governo, bem como nos orçamentos anuais ao longo de sua implantação. Esses municípios experimentam mudanças rápidas em sua organização espacial, comandadas, por um lado, por políticas públicas e investimentos privados ocorrentes em razão das atividades portuárias e das indústrias ali instaladas e, por outro, pela ampliação dos fluxos de capital e trabalho.

---

municípios, recém-ingressos à RMF, receberam influência das atividades que envolvem a construção e operação do CIPP, relacionadas, principalmente, à expansão da moradia, razão pela qual foram incorporados à RMF.

Mais informações no link: <http://www.al.ce.gov.br/index.php/oradores-expedientes/item/33365-09-09-2014-ls01>

**Mapa 01 – Localização do Complexo Industrial e Portuário do Pecém - CIPP**



O CIPP, portanto, resulta de intervenções políticas que não ocorrem desvinculadas das transformações nacionais e mundiais que, pela leitura destes acontecimentos, foi gestado por decisões políticas que procuraram atrair para

o Ceará capitais produtivos, ensejando a acumulação com origem na indústria. Como consequência, intensificaram-se os fluxos de mercadorias, capitais e, sobretudo, de força de trabalho, concentrados, prioritariamente, na RMF.

É preciso pensar, todavia, as contradições. Por um lado, à medida que estas políticas objetivam trazer desenvolvimento, sob a ótica capitalista, para o Ceará e, em especial, para a RMF, com a criação de emprego e renda, ocorre, de outro, grande mobilização de mão de obra qualificada de fora do Estado, e até mesmo do País, para a construção e o funcionamento de indústrias, como é o caso a Companhia Siderúrgica do Pecém – CSP.

Este grande empreendimento, que preconiza trazer desenvolvimento para o Ceará, com a oferta de emprego, materializa-se num momento em que muitos trabalhadores só são incluídos mediante as especializações exigidas. Assim, para atender a demanda crescente das empresas por trabalhadores qualificados, o Estado e o poder privado oferecem cursos de capacitação e programas técnicos por intermédio de parcerias com os institutos federais, escolas técnicas e cursos profissionalizantes.

Outro ponto que nos chama atenção coincide com as formas de empregabilidade praticadas nas indústrias implantadas e em implantação. Trata-se da subcontratação e da terceirização. Tudo isso nos leva a refletir sobre a relação entre trabalho e espaço na perspectiva do *ajuste espacial* preconizado por David Harvey, ou seja, nessa nova fase de organização do trabalho imposta pelo momento atual de acumulação capitalista onde. As indústrias implantadas e

em implantação no CIPP demandam grandes contingentes de trabalhadores, provenientes de estados brasileiros diversos e do Exterior, provocando uma intensa mobilidade da força de trabalho.

A nossa hipótese é de que o emprego de trabalhadores locais e de vários estados brasileiros, e até mesmo de outros países, pelas termelétricas e siderúrgica, parece evidenciar que as indústrias implantadas nessa nova fase de maior participação de investimentos nacionais e estrangeiros tendem a exigir, cada vez mais, um trabalhador móvel e disposto a enfrentar situações adversas para manter-se incluído no sistema. Desse modo, eles buscam áreas onde há oferta de emprego e valorização de salários. E, ainda, a implantação dos fixos e a intensificação dos fluxos de trabalhadores alteram a dinâmica metropolitana, imprimindo novos conteúdos ao processo de urbanização/metropolização do espaço cearense.

O tecido urbano, aos poucos, se modifica à medida que a intensificação dessas atividades causa mobilidade de pessoas antes ocupadas em atividades agrícolas e/ou em pequenos comércios na sua localidade de residência. Com a chegada das indústrias ao CIPP, muitos dos moradores locais passam a trabalhar em atividades ligadas à construção civil e à produção industrial. Essa mobilidade da força de trabalho local, juntamente com os fluxos temporários de trabalhadores vindos de fora, imprimem novos conteúdos à metropolização instigando-nos a compreender os elementos que estruturam esse processo.

Na busca de entendimento da problemática exposta, formulamos as seguintes questões: até que ponto a mobi-

lidade da força de trabalho que se configura no processo de implantação e funcionamento do CIPP, no âmbito mais recente de industrialização do Ceará, está atrelada ao movimento do capital e do trabalho, no contexto dos ajustes espaciais? Essa indagação refere-se, também, à natureza dos fluxos de trabalhadores, suas características e formas de empregabilidade a que são submetidos, tendo em vista as verticalidades e horizontalidades praticadas pelas empresas. Sendo o CIPP uma iniciativa governamental, como se articulam os agentes sociais - Estado, capital e sujeitos sociais - para tornar o espaço propício ao desenvolvimento industrial e, conseqüentemente, para a acumulação de capital? E, ainda, que transformações a implantação do CIPP provoca na RMF no que se refere à organização econômica e à urbanização/metropolização?

Responder a essas perguntas torna-se um grande desafio. Não pudemos, contudo, dar conta da problemática exposta sem inseri-la no movimento da totalidade, mesmo ciente dos nossos limites, em face da amplitude da temática.

Em razão do que expressamos, o objetivo geral desta pesquisa foi compreender o papel das dinâmicas mobilitárias, relacionadas ao capital e à força de trabalho, na produção do espaço, decorrentes da implantação e funcionamento do Complexo Industrial e Portuário do Pecém na porção oeste da Região Metropolitana de Fortaleza, buscando, ao mesmo tempo, apreender as formas de articulação entre Estado, capital e sujeitos sociais na produção do espaço.

Como objetivos específicos, procuramos:



a) apreender as formas de concepção e funcionamento do complexo industrial e portuário, tendo por base a organização econômica, política e social que o idealizaram e estruturaram suas atividades;

b) estabelecer o resgate da formação socioespacial brasileira, inserindo o Nordeste e o Ceará, nesse âmbito, de forma a se apreender, *grosso modo*, as relações entre a força de trabalho utilizada nas atividades econômicas e os movimentos de expansão considerados de modo escalar;

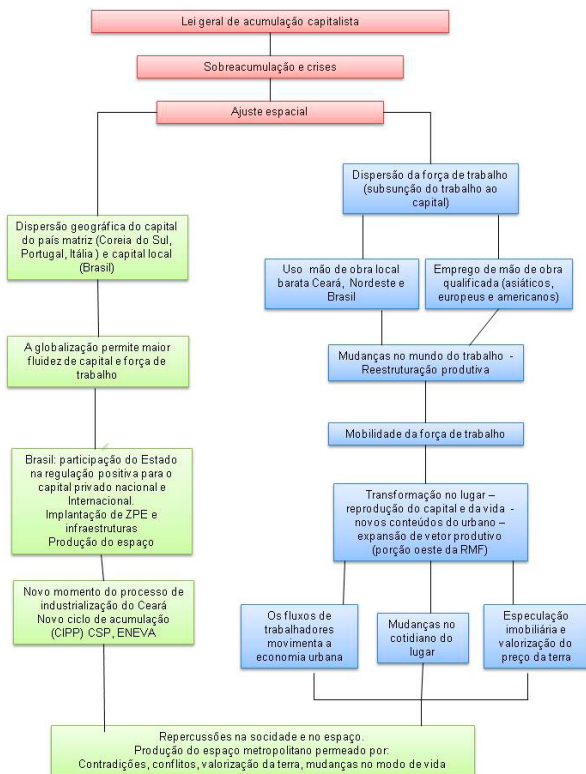
c) apreender as interações de vários agentes (Estado, empresas, trabalhadores) envolvidos na implantação e funcionamento do CIPP, dando-se destaque aos investimentos em infraestrutura patrocinados pelo Estado;

d) identificar as dinâmicas mobilitárias provocadas com implantação e funcionamento do CIPP, detectando a natureza e características dos fluxos de trabalhadores e relações de trabalho (subcontração e terceirização) como mecanismo de inserção da força de trabalho na construção e funcionamento das indústrias; e

e) averiguar os impactos provocados pelo CIPP na produção do espaço nos Municípios de Caucaia e São Gonçalo do Amarante, identificando quais as mudanças que aportam novos conteúdos à metropolização.

Com forma de ilustrar o caminho teórico metodológico, elaboramos um esquema que sintetiza o nosso pensamento no decurso deste livro, nos servindo de orientação para a o entendimento dos fenômenos que permeiam o objeto em estudo, conforme a seguir:

## Esquema teórico metodológico



Elaboração nossa.

Consideramos a pertinência de estudos que abordem a mobilidade na perspectiva geográfica e, mais especificamente, levando em conta a estruturação do espaço metropolitano cearense, estimulado pela atividade industrial. Reconhecemos que os espaços metropolitanos são complexos, onde

se imbricam diversas escalas, daí a necessidade de pesquisas que considerem as articulações entre os distintos segmentos produtores do espaço.

A urbanização cearense, e brasileira em geral, hoje marcada substancialmente pela metropolização e pela complexidade desses espaços, requer constantes reflexões e discussões que deem conta desta realidade em movimento. Daí se faz importante compreendermos as determinações e os agentes envolvidos, bem como a rede de relações estabelecidas no âmbito político, econômico e social na produção desse espaço.

Reforçamos a escolha do CIPP como objeto de estudo e ratificamos a razão de que essa escala específica de análise justifica-se por diversos motivos, dentre os quais citamos aqueles que possuem maior relevância. Em primeiro lugar, o CIPP é um grande empreendimento, jamais visto no Estado do Ceará e que inaugura um momento da industrialização cearense com a implantação de um complexo industrial com uma indústria de base (siderúrgica) e de produção de energia ligado a um porto moderno. Embora tenha sido um projeto dos anos de 1960, como já referido, somente nos anos 2000 foi concretizada a proposta inicial, com o início do funcionamento do porto e a implantação das primeiras indústrias.

Em segundo lugar, o porto do Pecém, com 13 anos de funcionamento, é considerado ainda “jovem”, mas já se destaca no Nordeste brasileiro, por sua importância estratégica e pelo que representa no contexto da infraestrutura portuária brasileira, tendo destaque, nesse momento, na

exportação de frutas e na importação de produtos para as indústrias em implantação no CIPP. A integração do porto à indústria envolve grande volume de capital, e considerável quantidade de mão de obra, o que significa novo segmento da acumulação capitalista no Ceará, tendo por princípio a relação porto e indústria de base.

Em terceiro lugar, o CIPP emprega grandes contingentes de mão de obra de procedências diversas, inferindo-se que ele estimula uma dinâmica econômica particular e transforma os conteúdos da organização e mobilidade do trabalho na Região Metropolitana de Fortaleza.

Ante a conexão dos problemas expostos, sentimos a necessidade de preparar um arcabouço teórico-metodológico para nortear a investigação. Nesse escrito introdutório, delinhou-se, de modo breve, os seus fundamentos, uma vez que serão aprofundados no capítulo 02, a seguir, quando procedemos ao apontamento de um estado da arte. Vale destacar que a base conceitual também se encontra ao longo do trabalho. Na sequência, tratamos, de modo mais específico, do método e dos procedimentos metodológicos no encaminhamento de nossa pesquisa.

## **- MÉTODO E PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS**

O método, entendido como a orientação científica, nos guia na produção de uma pesquisa acadêmica e é um princípio básico para o caminhar da investigação que se propõe à produção de um conhecimento, embasado na busca do real. Acreditamos que o materialismo histórico e dialético nos permitiu alcançar esse objetivo, e a sua esco-

lha, relacionada a uma visão de mundo, nos pareceu ser o caminho mais adequado para a interpretação da diversidade de fenômenos, de seu entendimento e explicação. Não é fácil, todavia, uma abordagem que utilize a dialética, pois sabemos o quanto é difícil a apreensão do real. Mesmo assim, procuramos fazer uma leitura mais próxima possível da essência dos fenômenos, baseando-nos em autores que fazem uma leitura dialética da sociedade e do espaço, a exemplo de David Harvey, que muito contribuiu na compreensão de nosso objeto de estudo.

Kosik (1976) assinala que a realidade é uma totalidade concreta, ou seja, é um todo estruturado em curso de desenvolvimento e de autocriação, e que o conhecimento pode ou não atingir a totalidade dos fatos, relações e processos da realidade. O movimento dialético da realidade entre a forma e o conteúdo a que o espaço (soma dos dois) preside é igualmente o movimento dialético do todo social, apreendido por via da realidade geográfica.

O método dialético nos guiou na busca de apreender o movimento de produção do espaço, alcançando a essência dos fenômenos, ao compreendermos que a realidade é dinâmica, indo, portanto, além das aparências. Konder (2009) assevera nos ensina que

[...] o modo de pensar dialético - atento à infinitude do real e à irredutibilidade do real ao saber - implica um esforço constante da consciência no sentido dela abrir para o conhecimento do novo, do inédito em pensarmos as contradições da realidade, das contradições que irrompem do sujeito e lhes revelam a existência de problemas que ele não estava enxergando. (KONDER, 2009, p. 34).

O método dialético nos auxiliou na compreensão da realidade, haja vista sua essência contraditória e sua permanente transformação. Nesse sentido, nos auxiliou no caminho a percorrer para alcançar os objetivos e compreender o objeto em estudo, numa perspectiva que articulou o teórico e o empírico. Para tanto, tornou-se imprescindível proceder a uma revisão bibliográfica no intuito de obter subsídios teóricos indispensáveis à apreensão da realidade, e poderemos, assim, darmos conta do entendimento dos pontos em análise numa visão de totalidade.

As dinâmicas mobilitárias aqui expressas como foco central de investigação referem-se aos movimentos da força de trabalho no espaço, ou seja, a mobilidade da força de trabalho e os elementos a ela relacionados e que estejam diretamente ligadas à produção social do espaço. Nossas concepções consideram o trabalho, de acordo com as colocações feitas por Marx e autores marxistas que utilizam o método materialista histórico e dialético, em suas análises.

Desse modo, tivemos o cuidado de selecionar conceitos que consideramos fundamentais para o entendimento da realidade. A formulação deste Livro embasa-se nos seguintes referenciais teóricos cujos conceitos utilizados foram: ajuste espacial e produção capitalista do espaço (HARVEY, 2005); produção do espaço (LEFEBVRE 1986, 1999 e 2001 e CARLOS, 2011), globalização (HARVEY, 2004 e SANTOS (2008), trabalho e força de trabalho (MARX, 1985; GAUDEMAR, 1979), organização do trabalho (ALVES 2008, 2011 e ANTUNES 2011), mobilidade da força de trabalho (GAUDEMAR, 1979); e urbanização e me-

tropolização (AMORA 1999; BERNAL 2004; ASCHER 1998; SILVA 2005; PEQUENO, 2009). Ainda nos baseamos em Thomaz Junior (2009) no sentido de apreendermos as relações entre trabalho e geografia.

Quanto aos procedimentos metodológicos - conjunto de técnicas empregadas de forma sistemática na busca concreta de aproximação do real - vale evidenciar que nos ancoramos em dados quantitativos, mas sempre privilegiando a análise qualitativa e levando em conta a junção dessas informações como meio eficaz no entendimento e apreensão do recorte em estudo. Compreendemos, todavia, que a análise de um caso específico não pode prescindir de uma base teórica que o sustenta.

Os procedimentos metodológicos são os caminhos de investigação para alcançarmos o real em dado momento e são imprescindíveis para a realização do trabalho científico. Santos (1985) nos assinala o caminho e as diretrizes para a formulação de um trabalho científico. A escolha das variáveis, para o autor, não pode ser aleatória, mas há de se considerar o fenômeno estudado e a sua significação em um dado momento, de modo que as instâncias econômicas, políticas, sociais e, portanto, espaciais sejam adequadamente levadas na devida conta. O autor mostra, ainda, ser preciso perceber que cada elemento deste (as variáveis) só pode ser compreendido à luz da sua história e da realidade corrente, pois elas não são estáticas, estão em constante evolução, variam e adquirem distintos valores quantitativos e qualitativos em cada período da história, razão pela qual se denominam variáveis. Cada elemento do espaço possui um significado diferente, segundo o lugar onde se encontra. Além disso, a

interação espacial das variáveis deve ser considerada de forma sistêmica ao dispor de força própria na estruturação do espaço, mas cuja ação é de fato combinada com a ação das demais variáveis. Assim, quando uma delas muda seu movimento, isso remete imediatamente ao todo, modificando-o, tornando outro, ainda que, sempre e sempre, ele constitua uma totalidade (SANTOS, 1985).

As categorias de análises foram divididas em duas. A primeira privilegia as categorias principais e refere-se às indústrias, especificamente aquelas do CIPP, o porto do Pecém e mobilidade da força de trabalho. A segunda categoria diz respeito às atividades decorrentes da dinâmica empreendida pelas indústrias citadas e pelo porto. Para a apreensão do fenômeno, fizemos um recorte espacial em relação às indústrias, de modo a estabelecermos a relação entre mobilidade do trabalho, expansão industrial e de atividades econômicas correlatas. Em relação às indústrias elegemos, para a análise a Eneva, já implantada, e a Companhia Siderúrgica do Pecém – CSP, em implantação.

A Eneva<sup>5</sup> é uma grande empresa que produz energia elétrica com a queima do carvão mineral e atua na exploração dos recursos naturais em países da América Latina para a produção e comercialização de energia. Não é considerada indústria de base, porém o que produz é fundamental para o funcionamento de outras indústrias e da economia de um modo geral. Possui relação estreita com o porto, pois toda a matéria-prima (carvão mineral) por ela utilizada chega via transporte marítimo. A Eneva é uma empresa de capital

<sup>5</sup> A Eneva é o nome utilizado pela antiga MPX (que deixou a composição acionária da empresa) por ocasião das mudanças ocorridas em sua gestão no ano de 2014, como detalharemos mais à frente.



privado, cuja composição acionária é formada por capitais privados nacionais e internacionais que foram alvo de mudanças diversas ao longo de sua implantação, conforme detalharemos adiante. Atualmente a sua composição acionária é formada pelo empresário brasileiro Eike Batista (23,9%), a alemã E.ON<sup>6</sup> (37,9%), enquanto as demais ações encontram-se em *Free Float*<sup>7</sup> (32,2%).

A Companhia Siderúrgica do Pecém - CSP é a principal empresa considerada no estudo, apesar de ainda estar em construção. Sua estrutura acionária é formada por uma parceria entre a brasileira Vale (50%) e as sul-coreanas Posco (30%) e Dongkuk (20%). Até o fechamento deste Livro ela estava em fase de finalização da montagem de equipamentos e estrutura física, devendo entrar em funcionamento no primeiro trimestre de 2016, conforme nos informou a empresa.

Embora nossa escolha tenha recaído sobre estas duas empresas, cabe destacar o fato de que o CIPP conta ainda com outras indústrias em funcionamento, a exemplo da Wobben, as cimenteiras Votorantin e Apodi, conforme serão mencionadas oportunamente, mas que não foram consideradas no estudo, haja vista termos privilegiado as indústrias-âncora do Complexo.

A escolha da Eneva e da CSP decorre do fato de que a primeira já está em funcionamento, enquanto a outra,

---

6 Conforme informações do site oficial da empresa, a E.ON é uma empresa alemã que surgiu nos anos 1980 como resultado da fusão de duas outras do ramo de produção de energia que atuavam em países europeus, desde 1920, como holdings industriais. Mais informações no site: [www.eon.com](http://www.eon.com)

7 As *free float*, ou seja, ações livres, referem-se à quantidade percentual de ações livres à negociação no mercado de ações. Estas ações não pertencem a acionistas estratégicos como controladores e diretores da companhia. Isso permite sua maior liquidez no mercado, bem como maior facilidade para investidores minoritários que podem adquirir e vender livremente suas ações. Maiores informações no site: [investpedia.com.br](http://investpedia.com.br)

ainda em implantação, se consubstancia na mais importante indústria do complexo. Estas indústrias agregaram grande quantidade de capitais e de mão de obra nas fases de construção. Também são empregadoras de mão de obra qualificada, em razão da complexidade das obras de instalação e funcionamento, o que justifica mais ainda o interesse pelas questões da mobilidade da força de trabalho, não só relacionada aos deslocamentos, mas, também às relações de produção.

Em relação ao porto do Pecém, salientamos que ele não se constitui objeto de interesse específico em nosso estudo, mas, por ele dá sentido à construção do complexo industrial, procuramos compreender em que medida as indústrias analisadas neste estudo possuem relação com o sistema portuário e de que modo o sistema portuário se ajusta para dar suporte às empresas em foco.

Para darmos conta da complexidade de nosso objeto de estudo, elegemos como variáveis principais aqueles capazes de nos propiciar maior inserção na realidade empírica, sendo, mais especificamente: o gênero industrial, organização do trabalho, sistema produtivo, origem dos capitais empregados, tecnologias aplicadas, origem da matéria-prima e o mercado consumidor. Em relação ao trabalhador das indústrias, elegemos, mais especificamente, como indicadores: origem do trabalhador e informações, como escolaridade, ocupação, emprego anterior, local de residência, distância do local de trabalho, tempo para chegar ao trabalho, meio de transporte, tipo de vínculo, contrato de trabalho (determinado/indeterminado) e tempo de serviço.

A segunda categoria de análise, que denominamos decorrentes, diz respeito às atividades econômicas consequentes da implantação do CIPP e atraídas pelo aumento da demanda de trabalhadores, ou seja, categorias relacionadas aos impactos econômicos e sociais no Distrito de Pecém, em São Gonçalo do Amarante e na localidade de Cumbuco, em Caucaia, localidades próximas ao CIPP. A escolha decorreu do fato de estas categorias se destacarem na produção do espaço em estudo e estarem relacionadas aos conteúdos da mobilidade em maior ou menor intensidade.

Ainda, no que se refere às categorias decorrentes, consideramos, principalmente, a moradia, os estabelecimentos comerciais e de serviços. Para estas, o recorte espacial de análise engloba no Município de São Gonçalo do Amarante, o Distrito de Pecém e no Município de Caucaia a localidade de Cumbuco.

Outra categoria de análise, diz respeito à infraestrutura que dá condições de mobilidade, que são os meios de transporte. Quanto a estes, de forma geral, consideramos as vias de acesso (BRs, CEs, estradas vicinais, ferrovias) e a correia transportadora. Os meios de acesso compreendem: ônibus (coletivo e particular), *vans* (particulares), automóvel, motocicleta, bicicleta e helicóptero (particular) que permitem o acesso ao Complexo Industrial e ao Sistema Portuário. Para estas variáveis, o recorte espacial se refere ao CIPP e sua área de influência direta.

Em relação ao levantamento bibliográfico, foram consultados materiais bibliográficos e documentais necessários à investigação dos temas e do recorte espacial. Nesta etapa, foram realizadas pesquisas em livros, dissertações, teses, ar-

tigos em revistas científicas e jornais nacionais e internacionais. Além destes, foram levados em conta materiais e textos de *sites* institucionais de órgãos da Administração Pública, bem como das empresas e instituições privadas relacionadas ao CIPP e aos municípios onde este está situado. Recorremos, ainda, a encartes publicitários, *folders*, informações obtidas em anúncios e *outdoors*. As informações colhidas nesta etapa nos deram subsídios para associar os conceitos norteadores da pesquisa com a dinâmica do objeto em estudo. O levantamento bibliográfico foi realizado em bibliotecas de universidades públicas, como a Universidade Estadual do Ceará - UECE e Universidade Federal do Ceará - UFC. Além das instituições citadas, efetuamos pesquisas em bibliotecas de instituições como a do Banco do Nordeste – BNB e Instituto de Pesquisa e Estratégias Econômicas do Ceará - IPECE. Realizamos, também, buscas via internet, destacando os seguintes portais eletrônicos: periódicos da CAPES, Google Acadêmico (*e-books*), banco de teses da USP, UFRJ, UERJ, UNESP e UNICAMP, Domínio Público, revistas eletrônicas de várias universidades brasileiras e internacionais, jornais eletrônicos, bibliotecas virtuais, entre outros.

Importante é ressaltar que foi constituída uma pasta de arquivos exclusiva com matérias de jornais virtuais, a hemeroteca virtual, contendo notícias de periódicos de Fortaleza que, diária e semanalmente, publicam informações sobre o andamento das indústrias, das obras de infraestrutura (vias de acesso, transporte, entre outros), mão de obra e decisões no âmbito da administração superior e das secretarias do Estado do Ceará mais relacionadas à dinâmica do CIPP,

na RMF. Essas matérias serviram-nos como subsídios para acompanhar os acontecimentos e informações sobre o andamento das indústrias, da implantação de infraestrutura, as negociações sobre a refinaria como uma das indústrias de base previstas, mas que não foi concretizada, haja vista que o CIPP é alvo de matérias jornalísticas quase diariamente. Destacamos, ainda, que recuperamos, também, matérias publicadas em jornais, anteriores ao início de nossa pesquisa. Consideramos a importância da hemeroteca constituída pelos integrantes do Laboratório de Estudos Urbanos e da Cidade - LEURC (a que somos vinculada), desenvolvida, especialmente, pelos estudantes da iniciação científica, que a alimentam periodicamente com informações relacionadas aos vários temas concernentes ao projeto maior<sup>8</sup> de inserção desta pesquisa.

Destacamos, também, pesquisas em arquivos virtuais e dados oficiais, dispostos na internet, de instituições públicas estaduais e federais. Para efeito de levantamento bibliográfico, foram selecionados artigos, notas e resultados de estudos específicos realizados por essas instituições, especialmente no âmbito cearense. Esta pesquisa se deu em instituições como Instituto de Pesquisa e Estratégias Econômicas do Ceará – IPECE, Centro Industrial do Ceará – CIC, Federação das Indústrias do Ceará – FIEC, Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE, Instituto de Pesquisa e Economia Aplicada – IPEA, Instituto de Desenvolvimento do Trabalho – IDT/CE, Assembleia Legislativa do Ceará – AL, entre outros.

---

<sup>8</sup> Projeto Mobilidade, Metropolização e Redes: perspectivas sobre o espaço urbano no Ceará coordenado pela Prof<sup>a</sup>. Dr<sup>a</sup>. Zenilde Baima Amora.

Vale destacar a elaboração de um banco de dados resultantes da pesquisa estatística. Esta etapa compreendeu o levantamento de dados secundários (quantitativos) obtidos de banco de dados virtuais e em bases digitais, bem como dados primários obtidos diretamente nos trabalhos de campo (qualitativos). O banco de dados não foi formado apenas por informações estatísticas, mas de todo tipo de informação que pode contribuir para reunir conhecimento sobre o objeto em estudo, como tabelas, gráficos, quadros, mapas, fotos, vídeos, gravações de voz, dados de notícias jornalísticas. A coleta dessas informações concedeu-nos subsídios para a montagem de referido banco de dados relacionados ao objeto em estudo e ao tratamento estatístico e cartográfico.

Os dados secundários tiveram como fonte as instituições públicas (dispostas via internet), como Sistema IBGE de Recuperação Automática (SIDRA), Cidades@ e bases cartográficas do portal do IBGE; dados macroeconômicos, regionais e sociais do IPEA DATA por meio do portal do IPEA; Relatório Anual de Informações Sociais – RAIS e Cadastro Geral dos Empregados e Desempregados do portal do Ministério do Trabalho e Emprego – MTE; Produto Interno Bruto dos municípios do Ceará, banco de dados específico sobre o CIPP, bases cartográficas contidas do portal do IPECE; movimentações portuárias no porto do Pecém contidas no portal da CEARAPORTOS; informações sobre as vias de acesso rodoviárias no portal do Departamento Estadual de Transito do Ceará – DETRAN e informações sobre as vias ferroviárias no *site* oficial da Companhia Ferroviária do Nordeste – CFN, entre outros.

Averiguamos, ainda, os documentos referentes ao CIPP, desde a sua concepção até sua implantação, nas secretarias especializadas, como a Secretaria de Planejamento e Gestão do Ceará – SEPLAG, Conselho Gestor do Pecém – COGEPE, Secretaria das Cidades - SECIDADES, Secretaria de Infraestrutura - SEINFRA, Agência de Desenvolvimento do Ceará - ADECE, Conselho Estadual de Desenvolvimento Econômico - CODECE, Companhia de Integração Portuária do Estado do Ceará – CEARAPORTOS, Zona de Processamento de Exportações – ZPE e Assembleia Legislativa do Ceará –AL/CE.

O tratamento estatístico dos dados nos concedeu subsídios importantes para o entendimento do objeto, enquanto a espacialização dos dados em mapas temáticos nos permitiu melhor visualização dos processos. Alguns mapas foram obtidos em fontes secundárias, conforme destacamos, o que permitiu fazermos algumas adaptações com arrimo na soma de informações de nossa pesquisa, sem que perdêssemos de vista as informações originais. Alguns mapas foram processados originalmente, com amparo de informações obtidas diretamente no campo e sendo utilizados programas de mapeamento, como Quantum GIS, e complementados com o COREL DRAW, os quais permitem melhor visualização cartográfica dos fenômenos.

O trabalho de campo constituiu-se, sem dúvida, na parte fundamental da pesquisa, haja vista que obtivemos dados não encontrados em fontes secundárias, por meio de entrevistas e questionários. Além disso, nossas constantes idas ao CIPP, visitando o porto e as empresas, nos propicia-

ram um acúmulo de dados inéditos que corroboram a asserção de que não é possível fazer um trabalho dessa natureza sem constantes idas ao campo, principalmente levando em conta a particularidade do nosso objeto. É um fenômeno em movimento com mudanças sucessivas de suas etapas de elaboração, requerendo um constante acompanhamento. Compõe ainda essa etapa, a observação direta que compreende: as localizações dos estabelecimentos industriais no CIPP, a movimentação do porto e das vias de acesso, o deslocamento dos trabalhadores do local de residência e alojamento ao local de trabalho e a dinâmica e a expansão de outras atividades econômicas, como o comércio e os serviços.

Conforme já destacado, nossas investigações sobre a mobilidade da força de trabalho recaíram sobre duas empresas que atraíram grande quantidade de trabalhadores: a Eneva e a Companhia Siderúrgica do Pecém, a primeira em funcionamento e a segunda sob implantação.

No que se refere à Eneva, as visitas ocorreram em 2012, com vistas a conhecer o seu funcionamento. Esta empresa entrou em atividade no ano de 2012, em período experimental, e um ano depois passou a produzir e comercializar energia para o Sistema Interligado Nacional - SIN ligado ao Operador Nacional do Sistema Elétrico - ONS. Acompanhamos seus últimos momentos de construção e início de seu funcionamento. Nessa ocasião foram realizadas entrevistas com dirigentes e obtivemos dados referentes à empresa e aos trabalhadores, todavia, por haver uma legislação interna que limitava a divulgação de dados e acesso



aos trabalhadores, obtivemos maior sucesso nos trabalhos em campo fora da empresa. Em julho de 2014, retornamos à empresa em busca de novos dados e atualizações. Naquele ensejo, a empresa contava com pouco menos de 200 empregados (sendo a maioria contratos jurídicos), dos quase dez mil que empregou durante a construção da obra. Solicitamos a aplicação de um questionário semiaberto usando a ferramenta *Google Docs* disponibilizada, gratuitamente, na internet pelo Google, obtendo o retorno de 17 pessoas em resposta ao questionário.

No que diz respeito à CSP, realizamos, também no ano de 2012, visitas institucionais com vistas a conhecer seu andamento e funcionamento. Cabe destacar o fato de que pela importância maior que a CSP tem no CIPP, nosso estudo sobre essa empresa foi mais detalhado, e também o início de nossas pesquisas nessa empresa coincidiu com o começo das obras de construção civil. Nessas visitas iniciais, obtivemos informações referentes à investimentos, origem dos capitais, mão de obra, dentre outros. Com base nessas informações, sentimos a necessidade de construção de um instrumental de pesquisa (questionário)<sup>9</sup>, tendo em vista a obtenção de dados sobre a mobilidade dos trabalhadores.

Em contato com a CSP, tomamos conhecimento de que a realização de suas obras de construção civil se dava

---

9 Inicialmente, tivemos que optar pela aplicação de questionários com perguntas objetivas, com apoio da CSP devido ao número de trabalhadores e à pluralidade de locais onde eles residiam. Antes da aplicação dos questionários, foi-nos solicitado o seu envio para que a empresa tomasse conhecimento das informações solicitadas no documento. Após dois dias, ela liberou o questionário para aplicação, sem nenhuma restrição, apenas com a sugestão de aplicarmos um questionário bilingue, uma vez que parte dos trabalhadores não era de brasileiros. Optamos, então, pela língua inglesa, por considerá-la como a mais universal e, portanto, provável de ser conhecida pelos trabalhadores estrangeiros. O questionário aplicado encontra-se nos anexos deste Livro.

por meio de outras empresas denominadas de contratadas<sup>10</sup>. Quando da aplicação dos questionários, eram 32 empresas e cerca de 3200 trabalhadores (informações fornecidas pela empresa). Um conjunto de 30 envelopes contendo 15 questionários foi distribuído aleatoriamente aos representantes das empresas para que estes distribuíssem entre seus trabalhadores<sup>11</sup>. De um total de 450 questionários enviados, apenas 134 foram devolvidos, com apoio neles procedemos a tabulações, criamos um banco de dados, cruzamos informações e realizamos análises.

Em julho de 2014, realizamos outra visita institucional à CSP, dada a necessidade de atualização de alguns dados, já que a velocidade dos acontecimentos referentes à implantação da obra havia deixado alguns indicativos desatualizados. Nessa visita, o quadro de obras e trabalhadores já era bem diferente do encontrado em 2012, uma vez que as obras já alcançavam uma nova fase, com a montagem de máquinas e equipamentos para o funcionamento da parte industrial e a quantidade de trabalhadores mais do que triplicou em relação à 2012, ou seja, já ultrapassava dez mil trabalhadores, com previsão de atingir, entre agosto a dezembro de 2014, o quantitativo de 16.000 mil trabalhadores. Além disso, ha-

---

10 Durante toda a construção da CSP, houve a contratação de empresas para executar os projetos de implantação civil e montagem de equipamentos. Essas empresas recebem, de um modo geral, o nome de subcontratadas, e seus funcionários não são vinculados ao quadro principal da CSP e sim das empresas contratadas pela empresa maior, a CSP. Podem ser vários os níveis de subcontratação, ficando assim, a empresa maior parcialmente isenta da responsabilidade sobre as relações trabalhistas e das demandas diretas dos trabalhadores em relação à direitos e condições de trabalho.

11 Representantes das empresas subcontratadas reuniam-se (e reúnem-se) sempre às quintas-feiras juntamente com os dirigentes da CSP, para discutir sobre assuntos como cronograma, avanços e problemas referentes à obra. Na ocasião da entrega dos questionários participamos de uma dessas reuniões com o objetivo de apresentar a nossa pesquisa e o questionário a ser respondido com ajuda de tradutores/interpretes nas línguas inglesa e coreana, visto que os dirigentes eram coreanos e algumas empresas ali presentes eram estadunidenses e européias.

via um novo qualitativo de trabalhadores demandados pela obra, haja vista a necessidade de novas qualificações.

Além dos questionários, realizamos entrevistas diretas com trabalhadores no distrito de Pecém, em São Gonçalo do Amarante e Cumbuco em Caucaia. Ao longo dos trabalhos de campo essas entrevistas diretas foram realizadas no distrito de Pecém. Já em Cumbuco, as entrevistas foram limitadas devido às dificuldades com o idioma coreano. Os trabalhos realizados em 2013 e 2014 foram acompanhados de registros fotográficos, gravação de vídeo e áudio. Alguns vídeos e fotos foram utilizados apenas como fonte de pesquisa e decidimos não publicá-los, uma vez que não foram autorizados pelos entrevistados e/ou os expunham de forma expressiva. Além dos trabalhadores foram entrevistados também, moradores antigos e recentes; proprietários de estabelecimentos comerciais e de serviços; corretores de imóveis e terrenos nos arredores do CIPP; proprietários de casas de veraneio, lideranças sindicais que atuam no CIPP e lideranças de comunidades localizadas na área do CIPP, nos distritos e localidades de Caucaia e São Gonçalo do Amarante.

Com o volume de indicadores recolhidos, procedemos à análise e à escrita da redação final deste Livro, ciente de não esgotar a discussão, mas de explicar os resultados de uma pesquisa desenvolvida ao longo de quatro anos de investigação, deixando várias possibilidades de temas de pesquisas a serem desenvolvidas. A continuidade desta pesquisa propiciaria a compreensão dos fatos que se seguem, com a finalização das obras de construção civil em andamento, e, conseqüentemente, nas questões referentes à mobilidade da força de trabalho com a conclusão da CSP.

Para uma melhor compreensão, este livro está dividida em seis capítulos, considerando-se, a Introdução e a Conclusão.

Nesta Introdução apresentamos o objeto de estudo e expomos a problemática da pesquisa, hipóteses e objetivos (geral e específicos), bem como tratamos do método e dos caminhos metodológicos por nós percorridos, destacando procedimentos, como variáveis utilizadas, obtenção de dados e formas de processamento.

No capítulo 2 - *Ajuste Espacial, Expansão Geográfica do Capital e Mobilidade da Força de Trabalho: discussão conceitual* - tratamos dos fundamentos teóricos deste Livro, evidenciando o conceito de *Ajuste Espacial* (HARVEY, 2005), levando em consideração o fato de que a força de trabalho se constitui na ponta do tripé mais importante para se compreender a produção do espaço metropolitano, sem desconsiderar, também, o capital e o Estado como elementos constituintes dessa totalidade. Consideramos, com base na bibliografia pesquisada, as mudanças substanciais pelas quais passam o trabalho e suas transformações sociometabólicas no decurso da história, consoante aos processos de globalização/mundialização econômica. Além disso, fazemos referência às metamorfoses do capital, relacionadas à acumulação e às mudanças na organização do trabalho, decorrentes das sucessivas regulamentações, originadas, sobretudo, dos países de capitalismo central, e os resultados desse processo sobre o trabalho em um período mais recente, cuja essência passou a ser impressas nos países de capitalismo emergente, destacando-se o Brasil.

No capítulo 3 - *Considerações sobre a formação socioespacial brasileira, a expansão capitalista e o ajuste espacial nas*

*escalas nacional, regional e local* - tratamos da formação socioespacial do Brasil buscando estabelecer relações com os sucessivos ajustes espaciais que se processaram no País, evidenciando os movimentos de produção do espaço aliados aos ciclos econômicos brasileiros. Frente a esse processo, expusemos como as múltiplas escalas econômicas e políticas se associaram para garantir os processos de acumulação em escala regional e local sob os desígnios de ajustamentos do capital e do trabalho, na consolidação de infraestruturas construídas e das mobilidades. Tudo isso para se compreender os nexos constitutivos das etapas do processo de acumulação no Ceará, com base na atividade industrial, e como este Estado, representado por seus agentes políticos, articulou os capitais nacionais e internacionais na consolidação de uma industrialização que chegou até a efetivação do CIPP.

No capítulo 4 - *O Complexo Industrial e Portuário do Pecém - CIPP no contexto da industrialização cearense* - expusemos, o nosso recorte espacial, o Complexo Industrial e Portuário do Pecém no contexto das políticas públicas postas em prática em sucessivos governos estaduais que resultaram em sua implantação, como resultado dos processos mais recentes de acumulação capitalista no Ceará. Apresentamos de forma separada os componentes do complexo (porto, indústrias e infraestruturas) tratando brevemente sobre a mobilidade dos trabalhadores vinculados ao porto do Pecém.

No capítulo 5 - *A mobilidade do trabalho no CIPP em face à atividade industrial: produção de energia e indústria de base* - apresentamos os resultados de nossa pesquisa com a investigação sobre a Eneva e a Companhia Siderúrgica do Pecém, as duas empresas escolhidas, justificadas pela elevada mobilidade

de capital e força de trabalho nas obras de construção e funcionamento do CIPP. Expressamos os resultados com apoio nos diversos instrumentais de pesquisa (questionários, entrevistas, diálogos, informações, observações em campo e registro fotográfico), que serviram de base às nossas interpretações, evidentemente, vinculadas ao arcabouço teórico elegido.

No capítulo 6 - *Os momentos de (i) mobilidade e a (re) produção do espaço metropolitano* – tratamos, mais especificamente, da produção do espaço sob o prisma da mobilidade da força de trabalho e sua reprodução, considerando a moradia e os deslocamentos cotidianos como momentos constitutivos da produção da vida humana. Além disso, evidenciamos o modo como a força de trabalho, mesmo em caráter temporário, estabelece relações com o local, desencadeando transformações na economia urbana nos Distritos de Pecém, em São Gonçalo do Amarante e Cumbuco, em Caucaia, locais elegidos para nossas investigações, por se constituírem como centralidades que assumem novos papéis com a chegada dos trabalhadores do CIPP. Finalmente expressamos as mudanças espaciais na porção oeste da RMF, com a expansão do mercado imobiliário e a especulação imobiliária que utilizam como estratégias de *marketing* o porto do Pecém e as indústrias, para atrair compradores de terrenos e imóveis nas localidades próximas ao CIPP.

Por fim, na *Conclusão* - expomos as conclusões da pesquisa, bem como os desafios e dificuldades ao longo da caminhada e algumas reflexões que podem abrir possibilidades para novos trabalhos acadêmicos.

## 2

AJUSTE ESPACIAL, EXPANSÃO GEOGRÁFICA DO CAPITAL E  
MOBILIDADE DA FORÇA DE TRABALHO: DISCUSSÃO CONCEITUAL

Será que a sociedade civil pode ser salva das suas contradições internas (e no fim, da sua dissolução) por uma transformação interna: a realização do Estado moderno como realidade de ideia ética? Ou será que a solução está no ajuste espacial, isto é a transformação externa por meio do imperialismo, do colonialismo e a expansão geográfica? [...] (HARVEY, 2005, p. 101).

Neste capítulo, estabelecemos as bases teórico-conceituais norteadoras desta pesquisa. Supomos, desde já que, o entendimento da problemática concernente à importância de um complexo industrial e portuário como o do Pecém, no Ceará, passa, necessariamente, pela reflexão sobre a expansão capitalista no período atual que se insere no que Harvey (2005), considera como ajuste espacial, entendido como a expansão geográfica do capital relacionada às soluções temporárias às crises pelas quais passa o modo de produção capitalista ao longo da história. Em nosso arcabouço teórico, destacamos a mobilidade da força de trabalho como qualidade essencial do capital e imprescindível para compreendermos a produção do espaço. Tratamos, em

linhas gerais, das mudanças no mundo do trabalho no contexto da globalização, enfatizando-a como a expressão mais recente do deslocamento do capital e do trabalho.

## **2.1 CONSIDERAÇÕES SOBRE A EXPANSÃO CAPITALISTA NO CONTEXTO DAS CRISES E O AJUSTE ESPACIAL.**

Desde os anos 1970, a economia mundial passa por transformações estruturais decorrentes de mais uma crise do capitalismo considerada por muitos autores (HARVEY, 2008; ANTUNES, 2009; ALVES, 2011) como resultado do esgotamento de um modo de acumulação que vigorou durante todo o século XX, baseado na produção fordista. Essa crise, embora tenha tido seu ápice nos anos 1970, repercute ainda com grande intensidade, implicando a constante reorganização da economia política mundial, especialmente no que se refere às formas de produção, circulação e, principalmente, no mundo do trabalho. Embora essa reorganização articule grande parcela do espaço mundializado são nas cidades que sucedem maior centralização dos processos capitalistas mais recentes, cuja repercussão se evidencia na urbanização marcada por maior mobilidade de capitais e força de trabalho.

Antunes (2009) destaca que a crise experimentada pelo capital nos anos 1970 teve como expressão estrutural marcante, a expansão do neoliberalismo e a emergência da reestruturação produtiva nos países centrais, cujas repercussões condicionaram um novo período de acumulação<sup>12</sup>, a acu-

---

<sup>12</sup> Para Harvey (2005), Marx situa a acumulação no centro das coisas quando este se refere ao crescimento sob o capitalismo.



mulação flexível, com destaque para profundas mudanças no mundo do trabalho. Caracterizado por ser um sistema político marcado pela menor participação do Estado nas decisões, o neoliberalismo proporciona às empresas uma liberdade acentuada para atuar nas decisões políticas e econômicas no espaço, enquanto a reestruturação produtiva abre opções para se entender as forças atuantes na fase de acumulação vigente, relacionadas à produção, à circulação e à força de trabalho. Entre as mudanças estruturais, destacam-se aquelas relacionadas às forças produtivas, cujas transformações visaram a uma acumulação maior, buscando superar a crise e os problemas decorrentes do período anterior.

Não é de agora que o modo de produção capitalista enfrenta crises, embora as mais recentes tenham tido um desdobramento espacial bastante significativo, por envolver uma série de agentes econômicos e políticos em múltiplas escalas. As crises possuem traços comuns, contudo são evidenciadas de modos diferentes nos territórios haja vista o fato de que são condicionadas por agentes políticos e econômicos que têm como objetivo maior a extração de mais valia. Para isso, os referidos agentes atuam de forma intensiva com poder de dominação e precarização das condições de trabalho, um dos pilares de expansão do modo de produção em volga. O trabalho se converte assim em um dos elementos mais importantes para se entender a expansão geográfica do capital e as crises na época mais recente.

A acumulação de capital constitui o principal intento do modo de produção capitalista, sendo a condição necessária para a sua existência. É a acumulação que faz com que

o modo de produção capitalista se mova e o torne dinâmico e expansível sob uma força que, segundo Harvey (2005) [...] incessante e constantemente reforma o mundo em que vivemos” (p. 43). O caminho que o capital tem de percorrer, todavia, para se reproduzir e gerar mais-valia, traz em si contradições que o levam inevitavelmente às crises de superacumulação. Com isso, o capital se desvaloriza, passando a não se reproduzir, fazendo necessário, assim, renovar as condições para se ter um novo ciclo de acumulação, o que historicamente sucede por meio dos ajustes espaciais. Desse modo, percebe-se uma lógica que liga o processo de acumulação às crises e estas ao ajustes espaciais como forma de superar a crises resultantes da desvalorização do capital imerso na crise.

Harvey (2011), referindo-se à Teoria da Acumulação expressa por Marx relacionada ao entendimento da estrutura espacial, acentua que as crises enfrentadas pelo capitalismo, ao longo de seu acontecer histórico, são provocadas por elementos que interfiram na sua expansão e que, de algum modo, dificultam a extração da mais-valia pretendida. Assim, o crescimento econômico é visto como um processo de contradições internas que frequentemente se irrompe em forma de crises, convergindo a um novo momento.

Com vistas à superação das crises expressas territorialmente, ajustes se sucedem no espaço desencadeado por agentes econômicos e políticos, que se organizam para promover novos momentos de acumulação, quando a acumulação nesses espaços encontra alguma barreira para sua reprodução. Esses ajustes são momentos de deslocamento geográfico de capital de países, regiões ou estados que se

acham em crise, o que Harvey (2005), apoiado em Marx, designa de “exportação de capitais”, com o objetivo de criar “novos recursos produtivos em novas regiões” (P.117). Desse modo, os agentes econômicos e políticos agem no sentido de reinventar e reorientar o capital espacialmente designando novos papéis e ações intencionais de modo a desencadear um novo ciclo de acumulação.

Nesta perspectiva Mészáros (2011) salienta que, no decurso da história, o Estado, o capital e o trabalho se articulam e o resultado são as novas configurações espaciais, permitindo novos momentos de acumulação. O espaço vai sendo modificado, determinado e sucumbido aos ditames dos processos capitalistas que têm como principal objetivo, a extração de mais-valia. O mencionado autor aponta, ainda, que “o sistema do capital<sup>13</sup> é orientado para a expansão e movido pela acumulação” (2011, P. 100). Desse modo, as crises no modo de produção capitalista são precedidas por momentos de forte expansão e sucedidas por novas organizações estruturais com vistas a promover novos momentos e espaços para novas acumulações. Nesse percurso a economia, a política e a organização do trabalho são elementos que sofrem recorrentes ajustes para dar respostas a um novo momento que respalda a uma a nova acumulação.

Mészáros (2011), na mesma obra, ao analisar as crises mais recentes, assinala que a queda da taxa de lucros e o iní-

---

13 É importante frisar que Mészáros (2011) distingue sistema de capitais, ou simplesmente capital de capitalismo. O autor considera que os sistemas de capitais sempre existiu nas sociedades ao longo da história, antecedendo, inclusive ao capitalismo. Já o capitalismo é considerado um fenômeno e umas das formas possíveis de realização e expansão do capital, especialmente no momento de subsunção do trabalho ao capital, etapa em que o trabalho fica submisso ao capital, pelo fato que os valores de uso são subjulgados pelos valores de troca nas relações sociais capitalistas.

cio da monumental reestruturação produtiva do capital, nos anos 1970, eram expressões sintomáticas de mudanças substantivas, desenhados no sistema capitalista, como também no próprio sistema global do capital. Ainda conforme o autor, após vivenciar uma era de vários ciclos, o sistema de capital passa a vivenciar uma crise estrutural, marcada por contínua recessão, demonstrando a falência de dois sistemas estatais de controle e regulação que vigoravam no XX, o primeiro deles dos quais é o keynesianismo e o segundo o do tipo soviético que vigou nas sociedades pós-industriais e socialistas.

A crise baseada na produção taylorista/fordista, intensificada nos anos 1960, fez com que houvesse verdadeira reestruturação dos países que tinham suas economias fundamentadas nesse tipo de produção. Daí novas concepções de produção e formas de trabalho passaram a entrar em vigor, acarretando uma série de transformações estruturais do capital e do trabalho. Mediante esse fato, desde os anos 1970, começou a se falar em acumulação flexível, porém se mantendo ainda, o modo de acumulação anterior. Nesse viés, Antunes (2009) ressalta que a acumulação flexível manifesta-se nas grandes economias mergulhadas em crises devido à queda da taxa de lucro e como consequência, a acumulação toma novas orientações.

Relevante entendermos que todas essas transformações passam, necessariamente, pela dimensão espacial, pois é no espaço que são impressas as configurações resultantes das mudanças estruturais do capital. Portanto é no espaço que a tríade produção/circulação/consumo se realiza e envolve uma diversidade de agentes e processos políticos, econômicos e sociais. Convém ressaltar o papel do Estado no âmbito

desses processos mais amplos e as mudanças tecnológicas e da força de trabalho enfocadas em nossa pesquisa.

Harvey (2005) acentua que a acumulação do capital ocorre num contexto geográfico e cria tipos específicos de estruturas espaciais para dar suporte à sua expansão. A análise espacial, expressa por David Harvey, considera que a dinâmica está no centro das coisas e expressa a relação entre teoria da acumulação e o espaço, pressuposto fundamental para se entender as crises.

No sentido de apreender a acumulação capitalista ao longo da história e sua relação com o espaço, Harvey destaca os elementos estruturantes da sua teoria do ajuste espacial. Nesse sentido, compreende que a dinâmica do capital, da força de trabalho, o papel do Estado permitem entender a produção do espaço no período mais recente, bem como os agentes envolvidos nesse processo em suas diversas matrizes de atuação.

A expressão “ajuste espacial” criada por David Harvey (2005)<sup>14</sup> expressa a intenção de explicar as determinações atuais da produção capitalista, suas crises e superações ao longo da história, levando em conta a dimensão espacial. O tratamento dos processos espaciais à luz do desenvolvimento capitalista permite compreender a sua materialização nos espaços, mormente nos períodos de crises, pois é justamente nesse acontecer histórico que se evidenciam novas formas de acumulação e, conseqüentemente, reordenação espacial.

---

14 O capítulo IV da obra *Produção Capitalista do Espaço* de David Harvey (2005), intitulado O ajuste espacial: Hegel, Von Thunen e Marx foi publicado pela primeira vez na revista *Antipode*, no ano de 1981. Nesse capítulo Harvey cita pela primeira vez a expressão *ajuste espacial* cujo conceito se relaciona à solução encontrada pelo capitalismo para enfrentar suas crises periódicas.

Os ajustes espaciais funcionam como mecanismos e soluções temporárias para as crises de acumulação do capitalismo, pois, ao longo de sua existência, nas crises, ocorrem a expansão de capitais, mão de obra e mercado consumidor para outras regiões e nelas iniciar um outro momento da acumulação. Nesse âmbito, o imperialismo proposto por Lênin (2011) encontra elo com o ajuste espacial proposto por David Harvey, uma vez que a expansão geográfica, entendida também pela apreensão de novos territórios com vistas à acumulação, foi um dos fundamentos do imperialismo. Nesse sentido, Harvey (2005) assevera que “[...] a teoria da acumulação se relaciona com o entendimento da estrutura espacial, e como a particular forma de análise da localização elaborada por Marx, fornece o elo perdido entre a teoria da acumulação e a teoria do imperialismo”. (P. 45).

Buscando-se entender as crises e seus nexos com os ajustes, com base na apreensão das ideias expostas por Marx no *O Capital*, o referido autor explica que, para entendermos as tensões correntes no capitalismo, é preciso considerar três momentos importantes que podem ou não se realizar conjuntamente num mesmo território. O primeiro refere-se à “existência de um excedente de mão de obra” que visa a “alimentar continuamente a expansão da produção”. O segundo momento diz respeito à “[...] existência, no mercado, de quantidades necessárias de meios de produção que possibilitam a expansão da produção”, e o terceiro, concerne à “[...] existência de mercado para absorver as quantidades crescentes de mercadorias produzidas” (MARX, apud HARVEY, 2005, p.44 e 45).

Efetivamente, quando ocorre algum evento de natureza política ou econômica, impedindo a fluidez dos momentos citados, verificam-se as crises. Esses eventos, considerados barreiras para Harvey (2005), estão relacionados a situações ligadas à oferta de trabalho, dos meios de produção/infraestrutura e demanda por mercado consumidor, freando, sua expansão. Se algum desses eventos ocorrer, provavelmente, incorrerá numa crise de determinada natureza que se manifesta em diversos modos, dependendo das circunstâncias de circulação e produção no momento.

As ocasiões de crises, sejam quais forem suas origens e naturezas, provocam transformações com significados estruturais e espaciais. As crises possuem, todavia, uma função importante, pois, conforme Harvey, “impõem algum tipo de ordem e racionalidade no desenvolvimento da economia capitalista” (2011, p. 46). Estas, muitas vezes, exprimem consequências sociais, sendo uma delas a necessidade de mobilidade cada vez mais intensa de trabalhadores para acompanhar o ritmo da expansão do capital, provocando, entre outros elementos, a precarização das condições de trabalho, sendo assim, recorrente aos ajustes espaciais do capital e do trabalho.

Em geral, as crises periódicas do capitalismo têm o efeito de expandir a capacidade produtiva e renovar as condições de acumulação recorrendo-se assim aos ajustes espaciais. Cada crise representa nova mudança na acumulação para um nível superior com outras características e combinações relacionadas ao novo momento histórico. Essas características, em geral, correspondem, conforme Harvey (2005), ao

crescimento da produtividade da mão de obra pela utilização de máquinas e equipamentos mais sofisticados; a redução do custo da mão de obra ocasionada pelo desemprego advindo das crises; o capital excedente migrará para outras áreas mais lucrativas e o esvaziamento de mercado provocado pela demanda efetiva expandida por produtos.

Nesse entendimento, corroboramos a ideia de que a expansão do capitalismo na contemporaneidade deriva de fenômenos contraditórios e necessita incessantemente anexar mais espaços para sua acumulação. Para isso, se faz necessário propiciar demanda por produtos e mercados, sendo, portanto, necessário o ajuste espacial. O aumento da demanda efetiva por produtos, uma das características consideradas por David Harvey, para viabilizar um novo momento de acumulação, resulta da combinação complexa de quatro elementos sobrepostos - “a penetração do capital em novas esferas de atividades”; “a criação de novos desejos e novas necessidades”; assim como a “facilitação e estímulo para o crescimento populacional compatível com uma nova acumulação à longo prazo” e; por fim “a expansão geográfica para novas regiões rumo a criação do que Marx denominou de mercado mundial” (HARVEY, 2005, p.47-48).

Deter-nos-emos no último ponto, que trata da expansão geográfica, para entendermos como o capitalismo se desenvolveu ao longo do tempo, em razão dos ajustes espaciais, no intuito de sustentar um novo momento de acumulação. Ao considerar a expansão geográfica do capital, Harvey nos lança o desafio de compreendermos, na perspectiva do espaço como os ajustes espaciais se realizam nas diversas



partes do Mundo, o que nos remete a uma visão dialética habilitada a subsidiar o entendimento de tais processos, e assim apreendermos quais as contradições que, segundo ele, são constantemente superadas.

A recorrência aos ajustes espaciais ao longo do processo histórico de expansão do capital intenta-se quando a acumulação encontra barreiras que dificultavam, em algum momento, a sua expansão, sendo assim, soluções temporárias para romper com as barreiras que impediam a acumulação e, com isso, temporariamente, as crises ficavam resolvidas. A resolução temporária relaciona-se, conforme Harvey (2005), na “aceleração contínua da criação de novos recursos produtivos” (P. 117). Tal recurso produtivo reforça, sobremaneira, a ideia da criação de um mercado mundial ou expansão dos mercados para dar prosseguimento à nova necessidade de acumulação criada. Como resultado, ocorre no âmbito dos ajustamentos, a intensificação do volume das trocas, produção de novas necessidades e produtos, implantação de recursos produtivos para outros espaços e a circulação da mão de obra em todos os lugares, sob a dominação do capital. Esse mercado, também pode ser entendido como novos espaços de acumulação que podem envolver a produção, comercialização e o consumo de produtos e serviços engajados numa cadeia mediada pelo processo de circulação.

O ajuste espacial está assim relacionado, profundamente, a uma inserção geográfica desigual de distintos espaços e formações socioespaciais, uma vez que a cada nova crise é necessária uma nova expansão de capital para novos espaços que apresentam condições à um novo momento

de produção. Essas condições passam necessariamente pelo universo político, econômico e social dos espaços articulados, cujo “desenvolvimento geográfico desigual” (HARVEY, 2000) é uma condição perpetua.

Apesar dessa tendência à crise ter se materializado diversas vezes ao longo da história, o capitalismo sobrevive. Segundo Harvey (2005, p.48), as crises de superacumulação foram superadas por meio dos ajustes espaciais, ou seja, por meio da “intensificação da atividade social” (penetração em novas esferas e atividade e/ou criação de novos desejos e novas necessidades, além da ampliação da oferta de mão de obra) e/ou por meio de “expansões geográficas” (elaboração das condições físicas e sociais capitalista em novo território) com a fixação de algum montante do capital excedente em novo espaço, como já destacado.

Segundo Harvey (2011), as recentes crises enfrentadas pelo capitalismo nos países centrais, como Estados Unidos e países da União Européia, fizeram com que setores da produção fossem transplantados para outros países que, de alguma forma, oferecem vantagens necessárias a um novo momento de acumulação. Essas vantagens ou fatores estão relacionados a uma flexibilidade política e econômica que viabiliza a penetração de capitais internacionais e a dominação espacial, o que suplantar as crises. Ainda completa o autor ao exprimir a ideia de que

As crises são fases de intensa racionalização na transformação e expansão geográfica. A dialética interna da sociedade civil é perpetuamente mitigada e reproduzida mediante o recurso constante ao ajuste espacial (2005, p. 117).

Conforme as ideias expostas por David Harvey, as crises que surgem ao longo da acumulação de capital, constituem momentos de racionalização dos vários setores econômicos de produção e circulação e que, de certo modo, está relacionada à produção do espaço, pois é nele que a acumulação se realiza. Isso implica envolvimento multiescalar de vários agentes, como gestores e sociedade civil que se enfrentam incessantemente numa constante luta de classes no âmbito territorial. Assim, a acumulação sempre foi uma questão profundamente geográfica, uma vez que consideramos que sem haver possibilidades de expansão, a reorganização espacial e o desenvolvimento geográfico, por sua vez desigual, o capitalismo há muito teria deixado de funcionar como um sistema econômico e político. Para Harvey a expansão geográfica e a intensificação do capitalismo são uma revolução realizada durante muitos anos, e reforça que

O capitalismo não sobrevive sem os ajustes espaciais e tem seguidas vezes recorrido à reorganização geográfica como solução parcial para suas crises e seus impasses. Assim, ele constrói e reconstrói uma geografia à sua própria imagem e semelhança. Constrói uma paisagem geográfica distintiva, um espaço produzido de transportes e comunicações, de infraestruturas e de organizações territoriais que facilita a acumulação do capital numa dada fase de sua história, apenas para ter de ser desconstruído e reconfigurado a fim de abrir caminho para uma maior acumulação num estágio ulterior (2000, p. 80-81).

A exportação de capitais para novas áreas produzirá um ambiente semelhante ao da origem desse capital, contudo, nesses novos espaços, é necessário que haja condições para o novo momento de acumulação, visto que não é em qualquer local que a acumulação se realiza exigindo uma série de condições específicas. É preciso, sobretudo que o Estado garanta a reprodução desse capital e prepare o território com propícias condições para a acumulação, a exemplo de construção de infraestruturas exigidas pelas empresas que vão se instalar para um novo momento de acumulação. Nesse sentido Harvey destaca que sobre o papel do Estado

[...] A condição preferida para a atividade capitalista é um Estado burguês em que as instituições de mercado e regras contratuais (incluindo as do contrato de trabalho) sejam legalmente garantidas e que se criem estruturas de regulação para conter conflitos de classes e arbitrar entre as reivindicações de diferentes facções do capital (por exemplo, entre interesses mercantis, financeiros, manufactureiros, agrários e rentistas). Políticas relativas à segurança de oferta de dinheiro e aos negócios e relações comerciais externos também tem de ser estruturadas para beneficiar a atividade de negócios. (HARVEY, 2003, p. 80).

De acordo com a citação, o Estado é imprescindível para a acumulação de capitais e reprodução das condições sociais para sua reprodução, e que, só sob condições específicas, pode garantir a chegada dos capitais externos, mediante os ajustes espaciais. Como o capital não progride sob quaisquer condições e é papel do Estado preparar o espaço, resta-lhe consentir sobre as determinações externas para re-

ceber o capital superacumulado. Com efeito, a soberania dos Estados periféricos, emaranhados na teia dos fluxos financeiros internacionais, torna-se flexível às intervenções dos países/capitais centrais, de onde veio o capital.

A necessidade de anexar novos espaços, com vistas a iniciar outro ciclo, é uma constante na história do capitalismo, que, ao recorrer aos ajustes espaciais que, também são econômicos e políticos, cria novos espaços de acumulação. Novas condições e possibilidades são criadas nesses novos espaços para se atingir o objetivo maior que é garantir as condições mínimas para um novo período de lucratividade, sendo o papel do estado capitalista essencial para garantir esse novo momento de acumulação.

Como resultado e pressuposto da expansão geográfica, o capitalismo expande-se e cria estratégias espaciais para a formação de um mercado global. Desse modo fica evidente que não podemos entender os ajustes espaciais sem realizarmos uma leitura da situação econômica atual no contexto da globalização. Esta implica, necessariamente, a compreensão espacial, uma vez que as transformações econômicas, políticas e sociais são materializadas no espaço e na vida cotidiana.

## **2.2 A GLOBALIZAÇÃO E A EXPANSÃO GEOGRÁFICA DO CAPITAL E DO TRABALHO**

A globalização é um fenômeno marcante na fase atual de expansão capitalista, realizada no espaço com transformações na economia, na política e na cultura global. As condições de alargamento da globalização, que encon-

tram seus nexos no contexto do desenvolvimento técnico, científico e informacional (SANTOS, 2008), atingem seu ápice nos mais recentes eventos que marcam a economia mundial.

O entendimento dos ajustes espaciais passa, necessariamente, pelo entendimento da globalização numa fase mais recente, pois as transformações do movimento do capital e do trabalho seguem o ritmo da ampliação e da fluidez, em escala planetária. É preciso relacioná-lo, contudo, ao movimento das diversas escalas envolvidas, haja vista que as especificidades desse movimento mais geral só podem ser apreendidas no movimento particular da produção espacial.

Embora busquemos entender a globalização numa perspectiva contemporânea, este processo possui “raízes fincadas no momento de internacionalização das trocas sob a égide do capitalismo comercial na Europa nos anos 1492” (HARVEY, 2000, p.80). Naquele momento, a expansão marítima europeia calcada na busca de mais territórios, já suscitava, de certo modo, a globalização, baseada, pois, na comercialização de produtos entre os países europeus e asiáticos, pautada nos sistemas técnicos de transporte marítimo e de comunicação, ainda que este último fosse incipiente. Cabe destacar que a noção de que a revolução nos transportes e nos sistemas de comunicação adveio como necessidade da expansão capitalista marcada, desde sempre, pela anexação de territórios, exploração de recursos naturais, ampliação do comércio e deslocamentos humanos. Tais processos se reestruturaram ao longo dos tempos e na medida em que ocorrem novas necessidades, em razão das novas determinações históricas. (HARVEY, 2000).

Harvey entende a globalização como “um processo”, mas também não a descarta como “uma condição” ou um “projeto político”, que para ele não são ideias exclusivas, uma vez que existem pontos em comum nessas duas abordagens<sup>15</sup>. (2000, p. 80). Já Santos destaca a noção de que a globalização se constitui como “o ápice do processo de internacionalização do mundo capitalista” e que, para entendê-la, devemos levar em conta “o estado das técnicas e o estado da política”, cujas determinações nos dão subsídios para compreender o desenvolvimento da sociedade e do espaço, sob o ponto de vista do trabalho. (2008, p. 23). No que se refere ao estado das técnicas, o autor destaca que “os avanços da ciência contribuíram para o surgimento das técnicas de informação”, assegurando “a articulação desta com as demais técnicas em escala planetária”. As mudanças técnicas e tecnológicas que se processam ao longo da história dão suporte necessário à produção, circulação e consumo de toda sorte de objetos que no mundo capitalista são reduzidos à mercadoria, cuja finalidade é a comercialização. No que se refere ao estado da política, o autor destaca que “há ações que asseguram a emergência do mercado global”. Tais ações são presididas por agentes econômicos, notadamente o Estado, que garantem a realização e eficácia dos processos políticos em diversas escalas. (2008, p. 24).

Chesnais (1998), por sua vez, prefere a expressão “mundialização do capital” no lugar de globalização. A mundialização do capital, para esse autor, significa “a cons-

15 Harvey, todavia prefere considerar a globalização como um processo isto porque “vê-la assim não presume que o processo seja constante e nem impede de dizer que ele entrou num estágio radicalmente novo ou chegou a uma condição particular, ou mesmo final”. Ao mesmo tempo, “não a naturaliza como se tivesse surgido sem agentes discerníveis trabalhando para promovê-la”. (P. 80).

tituição de um regime de acumulação, no período mais recente, predominantemente financeirizado”. Com poder, as corporações transnacionais são verdadeiros agentes dos capitais em geral, que se expandem para os diversos países em busca de acumulação com grande velocidade, amplitude e intensidade o que, todavia, proporciona um salto qualitativo em seu poder ofensivo em diversos aspectos da vida social (P. 24).

Harvey (2000) destaca que, no percurso da história do capitalismo, o desenvolvimento das técnicas, pautadas, sobretudo, no desenvolvimento industrial, a globalização vai adquirindo conotações de um processo econômico, na medida em que a acumulação de capital tem na indústria e nos serviços modernos uma produção de mais-valia até então jamais vista. Acentua, ainda, o autor, que, nos países onde a indústria passa a ser uma realidade pretérita, nos chamados pós-industriais, o sistema bancário, o mercado imobiliário especulativo e o mercado de títulos, a acumulação passa a fundamentar-se no sistema financeiro.

As mudanças políticas e econômicas mundiais mais recentes resultaram em importantes mudanças na dinâmica da globalização e na produção do espaço que se consubstanciaram também em transformações estruturais na relação capital e trabalho. É na esteira dessas mudanças, iniciadas nos países centrais, e posteriormente transportadas aos periféricos, que impetramos as nossas reflexões e as relacionamos com o objeto em estudo, possibilitando realizar uma leitura espacial de modo a compreender que o trabalho foi um dos elementos que mais passou por transformações estruturais. De um modo geral, Harvey (2000) expõe qua-



tro características das mudanças na globalização numa fase mais recente do capitalismo e busca inter-relacioná-las, pois não se pode concebê-las de modo independente, mas de maneira dialética.

A primeira característica refere-se à desregulamentação financeira, iniciada pelos Estados Unidos no começo dos anos 1970, como reação à “estagflação”, que então ocorria nesse País, e ao colapso dos sistemas de comércio e troca internacional estabelecida pelo acordo de Bretton Woods<sup>16</sup>. Nesse momento, houve uma passagem de um sistema global organizado hierarquicamente pelos Estados Unidos a outro, cujas características calcavam-se na descentralização comandada pelo mercado, tornando mais voláteis as condições financeiras do capitalismo. A desregulamentação foi fruto de uma crise estrutural do modelo fordista/taylorista que se estabelecia nos Estados Unidos e nos países que adotaram esse modelo de produção e consumo. Desse modo, havia a necessidade de reorganização de expansão de seu capital interno, para posteriormente manter os níveis de acumulação. Embora a desregulamentação tenha aparentemente promovido a diminuição do poder econômico mundial dos Estados Unidos, ela promoveu, todavia, a expansão de seus capitais pelo mundo possibilitando a acessão de outros centros de poder, sob seu domínio. São países europeus e asiáticos que agora tentam se reconfigurar mediante novos modelos de acumulação. Com isso, cabe destacar o início

---

16 As conferências de Bretton Woods definiram o Sistema Bretton Woods de gerenciamento econômico internacional e estabeleceram, em julho do ano de 1944, as regras para as relações comerciais e financeiras entre os países mais industrializados. O sistema Bretton Woods foi o primeiro exemplo, na história mundial, de uma ordem monetária totalmente negociada, tendo como objetivo governar as relações monetárias entre Nações-Estado independentes. Cabe destacar a imposição do dólar como moeda-base para as transações financeiras internacionais.

da destruição histórica das condições de trabalho conquistadas ao longo dos anos pelos trabalhadores porque têm agora em seu âmago, as novas diretrizes para os modelos de acumulação e expansão de capital que se desencadearam nos anos seguintes, em moldes mais flexíveis.

As transformações tecnológicas sob o impulso do desenvolvimento dos transportes e comunicação constitui a segunda mudança considerada por Harvey. Segundo ele, essa característica refere-se às ondas de profundas mudanças tecnológicas que varreram o mundo com inovações, com ritmo e grau de transferência e imitação de tecnologias nas diversas economias mundiais. Com base nessa expansão tecnológica, considera que “a inovação e transferência tecnológica galopante constituem a forma mais singular da globalização” em um período mais recente (HARVEY, 2000, p. 90).

Ainda considerando as alterações na dinâmica da globalização, Harvey destaca como terceira característica, àquelas concernentes ao peso trazido pelas comunicações e mídias. Como pauta, as comunicações e mídias produziram “mudanças importantes na organização, consumo e produção, bem como contribuíram para a definição de desejos e necessidades inteiramente novos”. A intensificação dos fluxos financeiros, especialmente aquela de cunho especulativo, presididos por instituições financeiras, marca a excessiva utilização das comunicações como forma de comandar o espaço. Esse processo que Harvey distingue como ‘desmaterialização do espaço’ chega ao estágio mais avançado, contribuindo para a formação do que ele define como ‘ciberespaço’ (HARVEY 2000, p. 90).

Os fluxos e as transações financeiras importantes no chamado ciberespaço articulam vários espaços de forma rápida e precisa, intensificando a relação entre as empresas e setores econômicos. O poder da mídia e das comunicações, segundo o autor, evidencia “a monopolização do poder nos meios de comunicação”, fato que considera grave a cada dia, uma vez que as mídias, agora imbuídas num processo amplo de comunicação de massa, desempenham um papel decisivo na organização, nas formas de produção e consumo, na condução da política e nas relações sociais.

Sobre esse assunto, Santos (2008), assevera que “a globalização, não é apenas a existência desse novo sistema de técnicas, mas é também resultado de um sistema de ações que asseguram a emergência de um mercado global, responsável pela essência dos processos políticos eficazes”. Concordamos com a ideia de que a revolução técnico-científica tem papel fundamental na globalização da economia, entretanto não podemos compreendê-la de forma isolada e vista sozinha ou como um processo sem sujeito. (P. 24)

Druck (1999) completa a ideia, exprimindo que “esta revolução é resultado de decisões políticas e econômicas”, não podendo, assim, ser compreendida de forma independente, autônoma, em relação às decisões que as criaram. Acrescenta ainda que [...] “não pode ser analisados os resultados e os rumos da revolução tecnológica sem que se discutam, centralmente, as relações de poder e de forças existentes em cada momento histórico, entre as principais nações do mundo e entre estas e as nações periféricas”. (P. 18).

A mudança no custo e no tempo de transportes de mercadorias e pessoas no espaço constitui a quarta mudança con-

siderada por David Harvey quanto à dinâmica da globalização. As exigências impostas pelo novo tempo pela produção e consumo transformaram substancialmente o movimento periódico da produção e da circulação das mercadorias. Assim, Harvey destaca que as mudanças periódicas do ciclo das mercadorias “libertou todo gênero de atividades de restrições espaciais precedentes, permitindo rápidos ajustes de localização da produção, do consumo, de populações e assim por diante”. (P. 91). Isso implica a reorganização espacial das infraestruturas construídas, visto que estas não podem mais constituir impedimento ao processo de acumulação.

Com base nas características da globalização no contexto contemporâneo do capitalismo vimos que elas expressam relações econômicas, políticas e sociais cuja característica principal é a articulação dos vários espaços do globo. Isso ocorre levando em conta o envolvimento dessas relações em múltiplas escalas, na produção do espaço. Desse modo, é necessário analisar as especificidades que marcam esse processo nos diversos países, desde as suas manifestações em escala interna, como também em suas as suas articulações em escalas mais amplas.

A análise geral das mudanças recentes da globalização suscita, aparentemente, que esse processo traga apenas elementos positivos na configuração espacial. A globalização, entretanto, traz contradições e consequências espaciais que se sucedem de forma desigual no espaço, visto, pois, que a forma desigual como esse processo ocorre tende a envolver áreas de forma desigual para sua reprodução. Há, pois, uma seletividade marcante quando consideramos o envolvimento das diversas escalas nos processos globais de produção,

circulação e consumo, bem como nos fluxos de mercadorias e força de trabalho, elementos estes imprescindíveis para uma análise das mudanças espaciais.

A organização do trabalho, no período mais recente de acumulação no contexto da globalização, é um dos elementos marcantes na configuração espacial e que foi visivelmente transformada para atender às novas exigências impostas para a expansão capitalista. A extração de mais-valia, expressa como uma diretriz máxima, expõe de forma inédita o trabalhador a formas de alienação de seu trabalho e precarização como jamais visto. Mais uma vez, recorremos à Harvey (2000) que destaca algumas consequências e contradições a respeito da globalização e suas implicações plausíveis na organização dos processos produtivos, em que o trabalho é objeto de intensas consequências.

A primeira contradição exposta por David Harvey refere-se às alterações nas formas de produção e organização do capital no espaço, beneficiados com o desenvolvimento dos transportes e comunicação. Com isso, houve “a dispersão e fragmentação geográfica dos sistemas de produção, das divisões do trabalho e da especialização de tarefas”. (HARVEY, 2000, p. 92) No âmbito essa contradição destacamos a organização espacial de algumas empresas implantadas no Complexo Industrial e Portuário do Pecém, cujas formas de produção e organização articulam vários setores de comando e controle da produção, bem como mobilizam força de trabalho de várias partes do mundo. Com isso, prevalecem uma organização e um controle marcados pela seletividade espacial e pela maior mobilização de força de trabalho de lugares cada vez distantes.

O aumento quantitativo do trabalho assalariado, com demarcado com “radical feminização, além de ter se tornado geograficamente disperso, culturalmente heterogêneo” constitui outra contradição advinda com a globalização (2000, p. 93). Com isso, os trabalhadores vivenciam formas de precarização marcadas, sobretudo, pela intensificação do trabalho em prol do aumento da produtividade. Isso implica os modos de exploração em seus locais de trabalho e desprendendo um tempo maior na produção de mais-valia para as empresas, implicando a decadência de sua qualidade de vida e o seu cotidiano. (HARVEY, 2000).

Ainda se referindo às contradições, Harvey (2000) destaca as alterações na população global, referindo-se aos deslocamentos humanos. As migrações motivadas pelo trabalho comprovam que a mobilidade da força de trabalho tem se intensificado nos últimos anos, provocando, de um modo geral, dificuldades quando se trata da “organização da classe trabalhadora”, dada “a diversidade étnica, racial, religiosa e cultural”. Essa diversidade gera problemas políticos específicos em que países não conseguem resolver. (P. 93).

Outra contradição considerada por David Harvey (2000) e talvez a de cunho espacial mais evidente se refere ao papel assumido pela urbanização, ao atingir a forma de uma “hiperurbanização”. O autor destaca que os ritmos e conteúdos da urbanização foram impulsionados pela globalização, cujas consequências são percebidas na gestação de “uma grande revolução ecológica, política, econômica e social na organização da população mundial” (P. 93). Assim, nas cidades há maior centralização populacional, dos processos econômicos e na reprodução do capital, mormen-

te condicionado pelos hábitos incessantes de consumo de mercadorias. Seguem-se a isso, as mudanças no papel do Estado na gestão da economia e política do espaço, com mudanças estruturais em sua atuação, frente ao poder e hegemonia dispensada pelas grandes empresas e corporações transacionais e as mudanças no mundo do trabalho.

Com base nas características da globalização, bem como nas suas contradições, percebe-se que ela criou um outro tempo nas relações de produção e, principalmente, nas forças produtivas. No contexto ora exposto a mobilidade é um dos processos que mais se evidencia na globalização contemporânea e a mobilidade da força de trabalho passa a transpor barreiras locais e se inserir em amplas escalas. Há, com efeito, uma tendência na redução dos tempos das ações sociais e um menor distanciamento entre os espaços, mediados pelo desenvolvimento dos transportes e comunicação, o que se configura como incentivador dos fluxos sobre os espaços.

Para se entender as principais mudanças no mundo do trabalho e o papel da mobilidade da força de trabalho nos fluxos multiescalares, pressupomos que há uma subordinação histórica do trabalho ao capital. Buscando compreender as mudanças na relação capital e trabalho, as transformações no mundo do trabalho e na vida dos trabalhadores capturados cada vez mais pela alienação. Com isso, intentamos alcançar o modo como as dinâmicas mobilatórias de força de trabalho são importantes fatores de mudanças espaciais, pois propiciam outros processos espaciais, como a dinamização da economia urbana e as modificações no cotidiano social em distintos recortes espaciais.

### 2.3 AS MUDANÇAS NO MUNDO DO TRABALHO NO CONTEXTO DOS AJUSTES ESPACIAIS.

A acumulação capitalista no contexto contemporâneo da globalização provoca mutações no mundo do trabalho, tanto nos países centrais e, sobretudo, nos periféricos, reveladas no processo produtivo e nas relações de produção. O trabalho assume um novo papel no âmbito dos ajustes espaciais, como forma de expansão geográfica do capital e da força de trabalho sobre o Globo. Isso implica assinalar que o trabalho, importante elemento no entendimento da produção do espaço, assume, ao longo da história, novas formas de materialidade, implicando também novas formas de subjetividade.

O trabalho se constitui um dos temas mais discutidos na atualidade, embora já venha se constituindo, desde muito tempo, em interesse de estudo das ciências sociais. Autores como Engles (2004) e Marx (1985) foram os percussores da discussão sobre esse conceito, todavia suas obras serviram de base para o pensamento de autores contemporâneos como Harvey (1989), Meszáros (2001), Luckas (2013), Antunes (2009), dentre outros, cujas reflexões procuram compreender o trabalho no contexto das mudanças econômicas, políticas e sociais no âmbito das determinações históricas.

Engels, ainda no século XIX, escreve que o trabalho “[...] é condição básica e fundamental para toda vida humana. E em tal grau que, até certo ponto, podemos afirmar que o trabalho criou o próprio homem”. (2004, p. 13). É por meio do trabalho que o homem se diferencia dos animais, expondo sua capacidade intelectual de transformar e



dominar a natureza por meio de relações sociais entre ele e a natureza e entre ele e outros homens. Marx (1985), na mesma linha de análise, destaca que o trabalho:

[...] é antes de tudo um processo entre Homem e Natureza, em que o homem, por sua própria ação, media, regula e controla seu metabolismo com a natureza. É o momento em que ele mesmo se defronta com a matéria prima natural como uma força natural e põe em movimento as forças naturais pertencentes à sua corporalidade, braços e pernas, cabeça e mão, a fim de apropriar-se da matéria natural numa forma útil para sua própria vida [...](MARX, 1985, p. 149).

O trabalho constitui assim, na perspectiva marxista, o intermédio entre homem e natureza que se realiza por meio do trabalho e que ao modificar a natureza, o homem modifica a si mesmo. Esse processo é contínuo e evolui ao longo da história das sociedades. Os elementos presentes nessa relação podem ser entendidos como o uso da natureza, transformada pelo trabalho humano em coisas, meios ou instrumentos no âmbito de uma relação dialética. Nessa relação, o homem constrói sua natureza interna e ao mesmo tempo, sua relação externa, na relação com outros homens numa realidade do qual é partícipe.

O trabalho foi considerado desde sempre uma característica exclusiva dos homens, como a base das relações mais primitivas às relações mais complexas entre ele (o homem) e a natureza. Numa passagem de sua obra, Marx lança essa ideia, ao acentuar que

[...] uma aranha executa operações semelhantes às do tecelão, e a abelha envergonha mais de um arquiteto humano com a construção dos favos de suas colmeias. Mas o que distingue de antemão, o pior arquiteto da melhor abelha é que ele construiu o favo na sua cabeça, antes de construí-lo em cera. No fim do processo de trabalho obtém-se um resultado que já no início deste existiu na cabeça do trabalhador, e por tanto idealmente (1985, p. 149-150).

De acordo com a citação, em linhas gerais, o que difere os homens e animais é o processo de trabalho, na medida em que os primeiros o planejam em pensamento, no plano ideológico, aquilo que vão transformar no âmbito material. Sem o planejamento, não há um fim para o uso de sua força de trabalho na transformação da Natureza em objetos para seu uso. Desse modo, as atividades orientadas a um fim, anteriormente planejadas, se configuram como um dos elementos do processo de trabalho.

Marx (1985) considera que o trabalho, em seu sentido ontológico<sup>17</sup>, carrega consigo alguns elementos que lhe pertencem, exclusivamente, e que estabelece a diversidade quando se considera a mediação dos seres humanos relativamente à natureza em seu sentido mais primitivo, ante as outras formas de medições. Assim, Marx considera como elementos do trabalho os objetos de trabalho e os meios de trabalho. Os primeiros, segundo o autor, consistem em toda fonte de subsistência, extraída diretamente da natureza, a

17 De acordo com Chauí (2003), na Filosofia, o termo Ontologia possui origem na Metafísica. Segundo a autora, a palavra ontologia é formada por outras duas: onto que significa "Ser" e logia, estudo ou conhecimento. Em linhas gerais, ainda com base nas palavras de Chauí, a Ontologia significa "estudo ou conhecimento do ser, dos entes e das coisas tal como são em si mesmas, real e verdadeiramente, isto é: o ser enquanto ser". (CHAUÍ, 2003, p. 183).

exemplo da terra e da água, e a matéria-prima, que considera ser um objeto de trabalho trazendo agregado algum tipo de trabalho, como a força que o tirou de sua origem. Já os meios de trabalho, constituem uma coisa ou complexo de coisas que o trabalhador coloca em si mesmo para facilitar sua relação com os objetos de trabalho. Os meios de trabalho desenvolvidos ao longo da história são importantes elementos para se caracterizar os avanços técnicos das sociedades, pois distinguem as épocas econômicas, bem como o grau de desenvolvimento da força de trabalho humana de cada sociedade e as condições sociais pelas quais se trabalha (Marx, 1985).

Importante destacar o fato de que os elementos do trabalho, de um modo geral, consistem numa relação de ponto de vista e articulam os objetos e meios de trabalho. Segundo Marx, “[...] o mesmo produto do trabalho pode servir de meios de trabalhos, ou matérias primas. Um produto que existe numa forma pronta pode voltar a ser matéria prima e entrar novamente no processo de trabalho”. Para que isso aconteça, “vai depender da função determinada pelo produto do trabalho no processo de trabalho que o trate como um meio de subsistência ou um meio de trabalho”. (MARX, 1985, p. 152).

No que refere ao processo de trabalho, Marx (1985) assinala que conta com todas as condições objetivas que são exigidas para sua realização, se extinguindo no produto que é um valor de uso. O processo de trabalho é assim uma atividade orientada a um fim para produzir valores de uso. Acrescenta ainda que é uma apropriação do natural para satisfazer as necessidades humanas, resultado do metabolismo

entre homem e natureza, condição natural eterna da vida humana. Os mecanismos empregados ao longo do processo de trabalho são submetidos a formas e processos de dominação diferenciados ao longo da história (trabalho escravo e trabalho servil, por exemplo), todavia, os mecanismos aplicados pelas mediações de controle metabólico do capital são singulares. É no modo de produção capitalista que o trabalho passa a assumir um grau de dominação singular, como antes não visto, quando submetido ao controle metabólico do capital.

É nessa linha de entendimento que encontramos em Mézáros, importantes contribuições para a compreensão de como o trabalho é sujeito de transformações à luz dos processos capitalista de produção. É sob o modo de produção capitalista que o trabalho é capturado, passando a estabelecer uma relação de aprisionamento, subordinando-o às regras impostas por esse modo de produção.

Antunes na apresentação da obra *Para Além do Capital* (2011) esclarece que ao tratar da relação de subordinação do trabalho ao capital no decurso da história, Mézáros ao discorrer sobre as características do sistema do capital, que o denomina de “sistema de sociometabolismo do capital” afirma que este “é mais poderoso e abrangente, tendo núcleo constitutivo formado pelo tripé capital, trabalho e Estado” (2011, p. 16).

Mézáros (2011) lança algumas premissas importantes para se entender o sistema do capital em um período mais recente, considerando-o com resultado de um sistema de mediações evidenciadas ao longo da história. Para o autor, as condições contemporâneas atuantes no sistema de capital

resultam de um processo historicamente constituído, onde prevalece a divisão hierárquica que submete o trabalho ao capital. De tal sorte, no modo de produção capitalista que o trabalho se transforma, saindo de um estado natural de relação homem e natureza e passa a ser subordinado à expansão do capital.

Mészáros (2011) destaca, ainda, que o intercâmbio entre os seres humanos, e destes com a natureza, transformou-se na medida em que o trabalho foi capturado pelo modo de produção capitalista. Esse processo histórico de relação entre homem natureza é denominado pelo autor de “sociometabolismo do capital” e exprime na obra *Para além do capital*, a mais importante obra de sua literatura, importantes elementos para se compreender as transformações processadas no trabalho, quando novas determinações políticas e econômicas foram surgindo ao longo da história, implicando transformações sociais mediadas pelo trabalho.

No momento anterior ao que ele distingue como metabolismo social do capital, Mészáros destaca que a produção objetos com base em matérias primas extraídas da natureza tinha o objetivo de suprir as necessidades imediatas dos seres humanos. Desse modo a relação fundamentada na autossuficiência humana, o trabalho, em seu sentido ontológico foi a base da relação primitiva entre homem e natureza.

Antunes (2009) com base nas ideias de Mészáros denomina esse momento como o “sistema de mediações de primeira ordem”, cuja finalidade relaciona-se “à preservação das funções vitais para a reprodução individual e societal” (P. 21). Entre as principais características do sistema de mediação de primeira ordem, destaca

1) Os seres humanos são parte da natureza, devendo realizar suas necessidades elementares por meio do constante intercâmbio com a própria natureza; 2) Eles são constituídos de tal modo que não podem sobreviver como indivíduos da espécie a qual pertencem (...) baseados num intercâmbio sem mediações com a natureza, regulados por um comportamento instintivo determinado diretamente pela natureza, por mais complexo que esse comportamento possa ser (ANTUNES, 2009, p. 21-22).

De acordo com a citação, o sistema de mediação de primeira ordem, destacado pelo autor, evidencia como se estabeleciam as relações entre os seres humanos e a natureza, baseadas na troca para atender as necessidades primeiras de sobrevivência. Nesse momento, o comportamento instintivo direcionava as ações humanas sobre a natureza, de modo a se estabelecer uma relação harmônica, sensível e de complementaridade. As atividades cotidianas estão relacionadas também com o enfrentamento das adversidades impostas pela natureza, divisadas até então, como poder superior ao do próprio corpo. Nesse momento, prevaleciam no intercâmbio homem-natureza as determinações ontológicas fundamentais, que determinavam a reprodução das funções básicas de sobrevivência.

As mediações de primeira ordem possuem características que lhes conferem uma singularidade histórica, quando consideramos a evolução da sociedade, tendo como referência as transformações por que passa o trabalho no âmbito do intercâmbio dos homens com a natureza. Antunes (2009), considera, de um modo geral, como características desse

momento, a “regulação espontânea da atividade produtiva”; a “regulação do processo de trabalho” visando a satisfação das necessidades humanas; “estabelecimento de um sistema de trocas compatíveis com as necessidades requeridas” visando aperfeiçoar os recursos naturais e produtos existentes; “organização, coordenação e controle do sistema da multiplicidade de atividades para atender um sistema de reprodução social cada vez mais complexo”, ‘alocação de recursos materiais e humanos existentes” com vistas à utilização viável dos meios de produção “em sintonia com a níveis de produtividade e limites socioeconômicos” e; “regulamentos sociais para a totalidade dos seres sociais”, com vistas à agir em conjuntos com as demais determinações. Essas determinações, segundo o autor devem se figurar, sem a utilização de hierarquias de subordinação e determinação (2009, p. 22).

Ao longo da história outras formas de mediações foram surgindo como resultado da evolução do conhecimento, tendo como consequência a aquisição de um maior grau de controle da natureza, mediados pelo desenvolvimento técnico e social. É assim que se revelam novos modos de pensar e agir sobre o espaço e o que Mészáros (2011) chama de “sistema de mediações de segunda ordem”.

Antunes (2009) com base nas ideias de Meszàros (2011) afirma que o “sistema de mediações de segunda ordem” (p. 22-23) corresponde a um período específico da história humana em que houve a introdução de “elementos de caráter fetichizadores e alienantes de controle social metabólico”. Esse novos elementos transformaram a funcionalidade das mediações de primeira ordem e gestaram novas condições e determinantes históricos para a expansão

do capital e, por conseguinte, provocaram seu metabolismo social. No segundo momento, a explicação para essa passagem está na sua finalidade essencial que é expandir o valor de troca, ou seja, a supremacia do valor de troca em relação ao valor de uso, pois na perspectiva de Antunes, “para converter o capital em propósito para a humanidade era preciso separar valor de uso e valor de troca, subordinando o primeiro ao segundo” (p. 23)

No que se refere ao sistema de mediações de segunda ordem Antunes (2009), evidencia algumas de suas características como “a separação e alienação entre trabalhador e os meios de produção”; “a imposição dessas condições objetivas e alienadas sobre os trabalhadores”, com um poder separado que exerce um mando sobre eles; “personificação do capital” como um valor egoísta e voltado para os imperativos expansionistas e; “a personificação do trabalho”, sendo a personificação dos trabalhadores levando estes a estabelecerem uma relação de dependência com o capital reduzindo-o a uma identidade de trabalho e com ações produtivas fragmentárias (p. 23-24).

Ao relacionarmos as medições de segunda ordem, com as de primeira ordem anteriormente destacadas, percebermos as últimas foram transformadas, portanto, já se encontram em vigor sob o modo de produção capitalista. Assim, o trabalho passa por uma mutação profunda em relação aos modos de produção anteriores, pois, antes, o trabalho era visto como uma maneira de emancipação humana. Com as novas relações empreendidas sob o capitalismo, no entanto, o trabalho se faz estranhado ao homem, ou seja, alheio a sua emancipação e exterior a ele.



Cabe destacar o fato de que o momento de manifestação do modo de produção capitalista marca intensamente a transformação no intercâmbio do homem com a natureza, de modo a gerar novas determinações no âmbito do trabalho. O trabalho, agora, passa a ser um elemento definidor e mediador das relações entre os homens e destes com a natureza, não mais no sentido ontológico, mas sim como um mediador na produção de mercadorias. O trabalho, sob o capitalismo, passa a subordinar as atividades humanas a um fim: produzir mercadorias para comercializar, alterando as relações entre homens e produzindo uma divisão social inédita. A subordinação do trabalho ao capital resulta dessa divisão social do capital entendido no contexto do sistema de metabolismo social do capital. Sobre essa assunção, Harvey (2013), destaca a noção de que

[...] a real submissão do trabalho ao capital, surge quando os capitalistas começam a reorganizar o próprio processo de trabalho para obter mais valor relativo. Com isso, todo modo de produção 'é alterado e uma forma de produção especificamente capitalista, começa a aparecer', juntamente com as 'relações de produção correspondentes'. Em outras palavras, as relações de classe que prevalecem dentro do capitalismo em geral, agora penetram dentro do processo de trabalho por meio da reorganização das forças produtivas. (P. 168).

Ao submeter-se ao capital, o trabalho passa de um estágio ontológico para o entendimento de que o objetivo maior é a produção cada vez mais extensiva de valores de troca. A passagem do trabalho de estágio ontológico, para a produção de valores, marca definitivamente a história social

e seu intercâmbio com a natureza. Desde então, a natureza passa a ser vista como um recurso cuja dominação e apropriação se faz com o objetivo de produzir riquezas.

Mészáros (2011) entende que a subsunção do trabalho ao capital se evidencia como o principal viés de êxito dinâmico do capital. Nas sociedades anteriores às sociedades sob o modo de produção capitalista, o valor de uso, e, portanto, as necessidades, exerciam funções reguladoras das ações e do trabalho. Já na sociedade capitalista, essa circunstância se caracteriza como limitação que constituiu obstáculo à expansão reprodutiva do capital. Desse modo, se evidencia nova concepção de trabalho, capaz de dar respaldo e viabilizar um novo sistema de metabolismo social para atender uma nova concepção de necessidade com suporte na expansão crescente dos valores de troca.

O trabalho transformado historicamente à luz do modo de produção capitalista subverteu valores essenciais à existência humana transformando-os em práticas estranhas à sua existência abrindo um grande hiato entre homem e sua prática social. As transformações entre os seres humanos e natureza ao longo da história implicou, sobretudo, nas transformações no universo do trabalho. É, todavia, no modo de produção capitalista que o trabalho se evidencia como categoria de análise que nos dá subsídios para entendermos os processos políticos, econômicos e sociais mediadores dessa transformação. A relação entre o capital e o trabalho erigiu-se como aquela que determinará os rumos dos sucessivos momentos de expansão capitalista, com o objetivo de acumulação de riquezas implicando a produção e reprodução da sociedade, logo, do espaço.

## 2.4 A MOBILIDADE COMO COMPONENTE ESSENCIAL DA RELAÇÃO CAPITAL, TRABALHO E DOS AJUSTES ESPACIAIS

A relação capital e trabalho implica alterações na produção do espaço, isto porque é no espaço que as relações capitalistas são materializadas, seja no plano das superestruturas, seja das infraestruturas. A força de trabalho, nesse contexto, assume novos conteúdos, sendo o mais importante deles a sua capacidade de mobilizar-se no espaço para assegurar a sua inserção no emprego, que, de posse de liberdade a vende como e onde quer. Como parte dos ajustes espaciais e do processo de globalização mais recente, a mobilidade se faz uma característica da força de trabalho, que passa a movimentar-se sobre o globo como jamais visto.

A mobilidade é um conceito, de certa forma polissêmico, e que, na sua etimologia, significa o que pode se mover, o que muda, sendo possível identificar diversos tipos de mobilidade - psíquica, social, axiológica, cultural, cognitiva etc (AMORA e GUERRA, 2005). Levy (2002, p. 7) define mobilidade como sendo a “[...] relação social ligada à mudança de lugar, isto é, como o conjunto de modalidade pelas quais os membros de uma sociedade tratam a possibilidade de eles próprios ou outros ocuparem sucessivamente vários lugares [...]”. Com essa definição, ele chama atenção para o fato de que a mobilidade não se reduz ao mero deslocamento, e considera a mobilidade uma “relação de grande riqueza”. Knafou, outro autor estudioso do tema, salienta que

L'étude des mobilités spatiales permet à la géographie d'aborder deux questions majeures, étroitement liées. La première permet de dépasser l'évidente hétérogénéité du thème en faisant l'hypothèse qu'au-delà de la diversité des formes de mobilité, il existerait un 'système des mobilités' qui gagnerait à être étudié en tant que tel. La seconde question repose sur un autre constant de base: La vocabulaire dont nous disposons pour qualifier la variété des pratiques sociales de mobilité est obsolète<sup>18</sup>. (1998, p. 7).

Knafou chama atenção para a diversidade de formas de mobilidade e necessidade de se qualificar as práticas de mobilidades atuais. Ele expressa o desafio de pensar as múltiplas formas de mobilidade: cotidiana, semanal, anual e excepcional. Amora e Guerra (2005) referem-se também as “mobilidade raras” que envolvem deslocamento a grandes distâncias por motivações de trabalho, mas também em função das formas de luta de movimentos sociais como os fóruns sociais mundiais, regionais etc.

Estes estudos estão mais orientados para uma discussão na perspectiva do território e do espaço social, sobre o quais não nos deteremos aqui. Estas são, portanto, algumas das problemáticas postas por esses e outros autores que tratam a mobilidade na Contemporaneidade.

Esta pesquisa refere-se à mobilidade da força de trabalho, considerando-a como qualidade da acumulação também num período mais recente, envolvendo a relação capi-

18 “O estudo das mobilidades espaciais permite à Geografia abordar duas questões maiores, estreitamente ligadas. A primeira permite ultrapassar a evidente heterogeneidade do tema, levantando a hipótese de que além da diversidade das formas de mobilidade, existe um 'sistema de mobilidades' que deve ser estudado como tal. A segunda questão repousa sobre outra constatação de base: o vocabulário de que dispomos para qualificar a variedade das práticas sociais da mobilidade está obsoleto”. (Tradução nossa).

tal e trabalho. Essa característica tem implicações espaciais, pois o deslocamento de pessoas no mundo por motivo de trabalho aumenta a cada dia, resultando numa complexidade escalar dos fluxos e em novas redefinições dos papéis de agentes econômicos e Estado na dinamização e condicionamento desse processo.

Embora tenhamos como ponto de partida a compreensão da mobilidade da força de trabalho no contexto dos ajustes espaciais no âmbito da globalização e reestruturação da produtiva, portanto em um período mais recente, a mobilidade humana, no sentido de deslocamento, não é um fato novo, visto que sempre ocorreram sobre o globo e de força contínua. Desde os aglomerados mais antigos às cidades mais recentes, a mobilidade humana tem sido uma característica permanente, embora em cada período histórico contenha especificidades mediadas pelos avanços técnicos e formas de organização socioespacial. Munford (2004) caracteriza os primeiros aglomerados humanos como aqueles que se agitam entre dois polos: “movimento e repouso” (P.11), sendo que neste momento as mobilidades são muito restritas e condicionadas pelas condições naturais e de sobrevivência dos povos no espaço. O desenvolvimento das técnicas e com a sua conseqüente complexidade permitiu a ampliação da capacidade dos deslocamentos humanos, que se intensificaram no período mais recente.

Convém reforçar a noção de que a mobilidade não se restringe ao deslocamento espacial das pessoas, contudo não é possível ignorar que a mobilidade do trabalho implica, de certa forma, deslocamento, porém numa concepção marxista, ela é mais do que isso, pois interessa entender de

que modo as forma de desenvolvimento do capital interferem nessa relação.

Gaudemar (1979), autor marxista fundamental para o entendimento da mobilidade da força de trabalho<sup>19</sup> à luz do capitalismo, expõem uma particularidade importante no entendimento da mobilidade da força do trabalho como característica intrínseca ao ser humano, que é a sua capacidade de tornar um valor de uso, sua força de trabalho, em valor de troca. É, também, uma característica do trabalhador pôr a força de trabalho em movimento, como condição simples de sua sobrevivência, todavia, no modo de produção capitalista essas condições são capturadas pelos processos econômicos que transformam seu estado ontológico numa condição complexa, ou seja, em mercadoria, conforme explicitado, a seguir.

A mobilidade da força de trabalho é assim, uma característica do trabalhador submetido ao capital e por essa razão ao modo de produção capitalista. Ela funda a condição de exercício da força de trabalho como mercadoria, distinguindo, assim definitivamente o trabalhador livre, do escravo 'cuja capacidade de trabalho é estável e só se emprega de maneira tradicional e local de uma vez para todas'. (MARX apud GUADEMAR, 1979, p. 192)<sup>20</sup>.

---

19 A mobilidade da força de trabalho muitas vezes, é confundida com a mobilidade do trabalho. Mais uma vez Gaudemar (1979) é seminal, ao esclarecer que a mobilidade da força de trabalho, na leitura marxista, implica a mobilidade de trabalhadores com objetivos de acumulação de capital, seja em sentido positivo ou negativo. Já a mobilidade do trabalho pressupõe a mobilidade do capital, mercadorias e informações no espaço, além da migração de trabalhadores visando à acumulação de capitais. Desse modo, pode haver mobilidade de trabalho (capital, mercadorias e informações), sem necessariamente mobilidade da força de trabalho. Essa distinção entre mobilidade do trabalho e mobilidade da força de trabalho reforça o entendimento da diferença qualitativa entre os dois fenômenos, todavia guardando relações intrínsecas entre eles.

20 Gaudemar baseou-se no capítulo IV inédito do O Capital.

Prosseguindo em suas formulações, apoiadas em Marx, Guadamar assinala que a “submissão da mobilidade do trabalhador às exigências do capital” (p. 193), e destaca, ainda, a necessidade de o trabalhador se adaptar às mudanças nos posto de trabalho e também em uma cada vez maior divisão do trabalho. Reforçamos com essas premissas a noção de que a mobilidade é uma condição da venda da força de trabalho e que só ocorre no modo de produção capitalista. Completa o autor exprimindo que

Foi com o aparecimento do capitalismo que a mobilidade do trabalho na aceção dos modos de produção anteriores, torna-se uma figura genérica da mobilidade da força de trabalho; é o uso da força de trabalho como mercadoria que põe fim à imobilidade do trabalho imposta pela rigidez das estruturas feudais (P. 209).

A mobilidade da força de trabalho se refere à liberdade do trabalhador para vender sua força de trabalho, quando e aonde quiser, a quem ele quer e para os propósitos que lhe convêm. Para o trabalhador, a liberdade, segundo Guadamar (1977), “possui um sentido positivo e um negativo”. No sentido positivo, a liberdade da força de trabalho é uma mercadoria que pertence, como um bem particular, ao trabalhador, e dela se pode dispor à vontade. No sentido negativo, o trabalhador dispõe livremente de sua força de trabalho, mas tem absoluta necessidade de vendê-la. Quer seja do ponto de vista positivo, quer do negativo, a força de trabalho deve ser móvel e adaptar-se aos deslocamentos e modificações para seu emprego, seja onde for.

A mobilidade da força de trabalho é, assim, vista como exercício de liberdade, ou seja, o trabalhador sujeita-se ao capital e torna-se uma mercadoria, como outra qualquer, cujo consumo criará valor e produzirá mais capital, estando assim relacionado às condições de existência do modo de produção capitalista. A força de trabalho é, portanto fluida porquanto os trabalhadores se movem para onde querem motivados a vender sua força de trabalho.

A falsa liberdade que o trabalhador possui no modo de produção capitalista lhe confere a sensação de liberdade, quando vende a sua força de trabalho, uma mercadoria que garante a sua sobrevivência. A alienação ao trabalho lhe confere o aprisionamento laboral, violando sua autonomia e o tornando dependente na comercialização de sua força de trabalho, reconfigurando sua condição vital, bem como em sua mobilização no espaço.

Harvey (2013) assinala que a dualidade liberdade positiva/negativa da força de trabalho se traduz em maneiras radicalmente diferentes de sua mobilidade geográfica. E completa, exprimindo que

[...] como sujeitos criativos, os trabalhadores perambulam eternamente pelo mundo e procuram escapar das depredações do capital evitando os piores aspectos da exploração, sempre lutando com frequência, com algum sucesso, para melhorar seu destino. O capital precisa se ajustar a esse processo, e na medida em que isso ocorre os trabalhadores moldam tanto a história como a geografia do capitalismo (HARVEY, 2013, p. 486).

Fica evidente, na perceptiva de Harvey, que a força de trabalho é um dos componentes mais importantes dos



ajustes espaciais, quando demonstra a relação entre capital e mobilidade dos trabalhadores. Evidencia ainda outra vertente da mobilidade da força de trabalho: a busca de melhores locais pelos trabalhadores para comercializar a mercadoria que lhe é inerente, usando a sua liberdade para realizar as escolhas de acordo com sua conveniência. Ao mesmo tempo em que o capital (expresso por seus agentes) procura áreas com possibilidades de extração extraordinária de mais-valia, a força de trabalho também peregrina pelo mundo, buscando valorizar a sua mercadoria. Há, pois, um movimento dialético na constituição da história e geografia dos lugares, no âmbito do capitalismo.

Thomaz Jr (2009), ao se referir à mobilidade humana sobre o Globo no período mais recente de expansão capitalista, considera que

[...] a mobilidade, a migração do capital e do trabalho está reconfigurando as espacialidades da economia global, os perfis, conteúdos e subjetividades dos homens e mulheres que trabalham, mas sua atualidade está na transformação das identidades sociais, em particular devido às mudanças provocadas pela ênfase na informação e no conhecimento, diferentemente do que predominava até então, quando o centro geográfico da economia se assentava nas matérias-primas e bens de capital. (p. 84).

Como aponta o autor na citação, a mobilidade do capital e do trabalho reconfigura as espacialidades, todavia, as mudanças relacionadas ao estágio mais recente do processo de globalização estão requalificando os seus conteúdos,

quando a informação e o conhecimento são fatores que deslocam o centro geográfico econômico relacionado, até então, a outros fatores, como matérias-primas e bens de capital. Nesse sentido faz-se importante compreender os conteúdos da mobilidade do trabalho nos territórios e as mudanças decorrentes desse fenômeno e seu alcance espacial.

A crise dos anos 1970 relacionada à decadência das taxas de lucro, sobretudo nos países centrais, é um importante marco da história do capitalismo global para compreendermos os processos mais recentes relacionados à força de trabalho. É nesse momento, precisamente nos últimos 20 anos, que processos políticos e sociais mundiais, como o neoliberalismo e a acumulação flexível, provocam importantes desdobramentos políticos, econômicos e sociais no espaço brasileiro, sendo a reestruturação produtiva considerada a maior expressão da referida crise, pois novas condições tiveram que ser impostas para garantir a acumulação.

As forças produtivas tiveram que gradualmente se adaptar às novas situações desse período, tendo que superar, dentre outros desafios, barreiras impostas para a acumulação com vistas a adquirir maior fluidez, como uma condição especial na sua mobilidade. A mobilidade fica assim subordinada aos movimentos e constantes expansões geográficas de capital que se materializam no espaço, imprimindo novas configurações espaciais relacionadas a um novo ciclo de acumulação.

Podemos salientar, nesse momento, que a força de trabalho está mais subordinada aos ditames do capital, quando sua essência é elevada à condição de uma mera mercadoria

no capitalismo, minando cada vez mais o seu sentido ontológico. A subordinação do trabalho ao capital reduz cada vez mais a força de trabalho à condição de mercadoria, sendo necessário compreendermos os desdobramentos do movimento econômico e político mais geral do capital sobre o espaço e como este se particulariza nos lugares. Como resultado das mudanças recentes destacamos a reestruturação produtiva como a expressão mais recente nas mudanças no mundo do trabalho, desde os anos 1970. Esse é o momento que marca a passagem da acumulação baseada no fordismo, para um novo regime de acumulação conhecido como acumulação flexível.

## 2.5 A REESTRUTURAÇÃO PRODUTIVA E AS TRANSFORMAÇÕES NO MUNDO DO TRABALHO

No período mais recente, precisamente nos anos 1970, após um longo período de organização com base fordista no mundo da produção e do trabalho, entra em cena a acumulação flexível, outra fase que marca a expansão capitalista, conforme já assinalado. De acordo com Drunk e Franco (2009), trata-se da “nova fase do desenvolvimento capitalista, marcada pela hegemonia da lógica financerizada, que subsume a lógica produtiva do capital” (P. 225). O alvorecer da lógica finaceirizada implicou a implementação de novas políticas baseadas no *toyitismo*, demandando “uma maior racionalização da força de trabalho, visando maiores ganhos com a sua produtividade e na redução dos custos, que tem na flexibilização, em suas várias modalidades, a sustentação básica”. (p. 226).

Com a implantação de um conjunto de medidas para contornar as consequências da crise, gesta-se um novo momento da acumulação capitalista que vai de encontro com àqueles que vigoraram até então, denominado de acumulação flexível. Favorecidas pelo desenvolvimento científico e tecnológico que se processava no segundo pós-guerra, a acumulação flexível foi o momento de reestruturação do capital, do trabalho e do papel do Estado, que teve que se adequar e ao mesmo tempo promover ambiente propício para as mudanças que se processavam (HARVEY, 2008).

A crise dos anos 1970 foi antecedida por um longo período de acumulação, conhecido por taylorismo/fordismo. Druck (1999) destaca a ideia de que a junção desses conceitos é justificada pela intensiva relação existente entre eles. O taylorismo, conhecido também como gerência científica do trabalho, foi fundado por Frederick Taylor, que, vivenciando as transformações do trabalho no final do século XIX nos Estados Unidos, dedicou a observar e estudar os processos de produção com base nos tempos e movimentos realizados em cada operação. As condições históricas foram determinantes para que, nesse momento, suas observações fossem sistematizadas e se transformassem em um novo padrão de gestão e organização do trabalho, que correspondiam às exigências de um novo período capitalista na sociedade dos EUA. Destaca, ainda, a autora que o taylorismo surgiu como nova cultura do trabalho na passagem do século XIX para o século XX, período em que o conhecimento científico e se fez mais decisivo para desenvolver as diversas áreas da produção industrial (DRUCK, 1999). Já o fordismo, expressão utilizada para cunhar uma nova or-

ganização do trabalho, criada simbolicamente nos Estados Unidos, no início do século XX, por Henry Ford, encontra no taylorismo suas bases políticas, ideológicas e culturais para seu crescimento e expansão (LIPIETZ, 1989).

O taylorismo/fordismo foi a fase<sup>21</sup> em que as mudanças organizacionais foram incentivadas pelos novos padrões de produção, cuja produtividade era o principal objetivo. Junto a isso, os novos padrões de produção, exigiam, também, novos padrões de consumo, de modo que o ciclo formado pela produção, circulação e consumo se realizasse. Harvey (1992), referindo-se ao fordismo, acentua que não foi somente de uma fase de organização do trabalho, mas também

[...] de uma cultura em que a produção em massa significava consumo de massa, um novo sistema de reprodução da força de trabalho, uma nova política de controle e gerencia do trabalho, uma nova estética e uma nova psicologia, em suma um novo tipo de sociedade democrática, racionalizada, modernista e populista (P. 121).

Gramsci *apud* Harvey (1992) assinala que o fordismo ou o americanismo, como ele também o chamava, equivalia ‘ao maior esforço coletivo até para criar, com velocidade e sem precedentes, e com uma consciência de propósito sem igual na história, um novo tipo de trabalhador e de homem’.

21 Embora o taylorismo/fordismo tenha tido suas primeiras manifestações no início do século XX, foi somente no pós-guerra que sua expansão se consolida com grande expressão no cenário mundial, quando também se amplia aos países latino-americanos, cujo processo de industrialização se encontra, então, de forma ainda incipiente e em expansão. Harvey assinala que a expansão no pós-guerra “dependia de modo crucial de uma maciça ampliação dos fluxos de comércio mundial e investimento internacional” (HARVEY, 2008, p. 131). Assim, o poder de expansão capitalista se delineou com intensidade, quando houve, de fato, a expansão da globalização da economia e da cultura centralizada, mormente no consumo de toda natureza, com base em uma maior circulação de mercadorias e informações.

Ainda segundo Gramsci, citado em Harvey, ‘os novos métodos de trabalho são inseparáveis de um modo específico de viver e de pensar e sentir a vida’ (1992, P. 121). Desse modo, era preciso criar uma cultura de trabalho que ultrapassasse a convivência e trabalho na fábrica e que envolvesse, também, o cotidiano livre do trabalhador, acompanhando-o no consumo, no lazer e em outras dimensões da vida.

O fordismo, conforme comentado, começa a se delinear nos Estados Unidos e, posteriormente, chega a alguns países da América Latina, ou seja, aqueles, cujo capitalismo se expande, concentrando as atividades econômicas, em especial, nos espaços metropolitanos e centralizando as decisões políticas, tendo como motor a atividade industrial. Nesse momento, a chamada Escola da Regulação<sup>22</sup> passa a estudar os novos arranjos produtivos que o fordismo provoca nos países que aderem a esta forma de organização do trabalho como um regime de acumulação<sup>23</sup>.

Cabe destacar a ideia de que as diversas formas de organização política e social, bem como o nível de desenvolvimento econômico dos países que adotaram o fordismo, desenvolveram-se de maneiras diferenciadas. É nessa perspectiva, e ao mesmo tempo levando em conta as características históricas de cada nação, que a Escola da Regulação formula a noção de *Fordismo Periférico*, para designar a aplicação do

22 A Escola da Regulação reúne os seguintes estudiosos: Aglietta (1979), Lipietz (1986), Boyer (1986) e Coriat (1979), que formularam suas intervenções sobre o novo padrão de acumulação com forte inspiração nas ideias de Gramsci, os quais denominaram de um novo regime de acumulação.

23 Regime de acumulação, conforme definição de Lipietz (1989), é “um modo de realocação sistemática do produto, que administra, ao longo de um período prolongado, uma certa adequação entre as transformações das condições da produção e aquelas das condições do consumo. Um regime de acumulação pode ser resumido através de um esquema de reprodução, que descreve, de período em período, a alocação do trabalho social e a distribuição dos produtos entre os diferentes departamentos da produção” (P. 304).

fordismo em países cujo processo de industrialização se deu de maneira precária e incompleta (LIPIETZ, 1989). Sobre esse assunto, Lipietz (1989) ainda completa, exprimindo que

[...] o fordismo periférico surgiu em certos países nos anos 1970 e é resultado da conjugação de um capital autônomo, de classes médias urbanas relativamente abundantes e de embriões significativos de uma classe operária com experiência (P. 317).

Como um regime de acumulação, assevera o autor citado tratar-se de

[...] um autêntico fordismo, com uma verdadeira mecanização e uma associação da acumulação intensiva e do crescimento do mercado em termos dos bens de consumo duráveis. Contudo, ele continua sendo periférico, antes de mais nada, no sentido que nos circuitos mundiais dos ramos produtivos, os postos de trabalho e a produção correspondendo aos níveis de fabricação qualificada e, sobretudo, de engenharia permanecem exteriores a estes países (LIPIETZ, 1989, 317).

De acordo com a citação, o fordismo periférico, considerado pelos autores, foi baseado numa industrialização incentivada de fora para dentro dos países, no contexto de exportação de capitais de países centrais, quando esses, em busca de valorizar o capital em crise, recorriam aos ajustes espaciais. Desse modo, os sistemas de produção e a força de trabalho, sobretudo a qualificada, acompanham a industrialização que entra nos países periféricos, como necessidade de expansão dos capitais dos países centrais. Ao mesmo tempo, os estados receptores preparam os territórios com

as condições propícias para um novo ciclo de acumulação inserindo-se num processo de industrialização de base desenvolvimentista em parceria com os capitalistas centrais.

Harvey (1992, p. 135) assinala que, de um modo geral, “no período de 1965 a 1973 tornou-se cada vez mais evidente a incapacidade do fordismo conter as crises do capital”. Inúmeras barreiras atrapalhavam a produção e a rigidez impostas pelo fordismo, causando problemas que iam desde os investimentos, passando pelas formas de contratação do trabalho, ao consumo e necessidade de novos mercados. Com isso, o mundo capitalista, dominado pelos países centrais, estava sendo afogado pelo excesso de fundos de investimentos, ao mesmo tempo em que eram reduzidas as áreas produtivas para novos investimentos.

Assim, conforme Harvey (1992), foi necessário que esses países entrassem num longo período de racionalização, reestruturação e controle do trabalho decorrente da necessidade de o capital restituir sua base de produção, exploração da força de trabalho. Assim, passou a ser prioridade no plano de estratégias corporativas para sobreviver à deflação: “a mudança tecnológica, a automação, a busca de novas linhas de produto e nicho de mercado, a dispersão geográfica para zonas de controle de trabalho mais fáceis, as fusões e medidas para acelerar o tempo de giro do capital” (HARVEY, 1989, p. 139-140).

Com a mudança do fordismo para um novo regime de acumulação, a acumulação flexível, muitas mudanças se processam no mundo do trabalho. A nova fase de acumulação traz consigo um complexo de reestruturações, onde se destacam as mudanças que se operam no mundo da



produção, do trabalho e das novas formas de consumo e circulação. Cabe destacar o fato de que essas mudanças são processuais, uma vez que se estabelecem de formas diferenciadas entre os países, sobretudo àqueles que gestaram as mudanças, bem como os que foram capturados pela lógica mundializada do capital nas circunstâncias dessas mudanças.

A reestruturação produtiva, como ficou conhecido esse movimento econômico e político do capital do novo período chamado acumulação flexível, implicou a necessidade de mudanças estruturais profundas no mundo do trabalho, na organização espacial das atividades produtivas e na mobilidade da força de trabalho que atingiram espaços centrais de produção e de consumo. Essas mudanças foram precedidas por um conjunto de políticas regulatórias de base neoliberal originárias e postas em prática em países centrais e, logo em seguida, como um receituário em países do capitalismo periférico, mais precisamente em países emergentes. Os desdobramentos dessas políticas foram acompanhados por novos conteúdos espaciais introduzidos no campo e na cidade, destacando-se, sobretudo, os espaços metropolitanos.

No Brasil, como apontam Druck e Franco (2009), os primeiros sinais da acumulação flexível “[...] começam no início dos anos 1980, quando atinge áreas produtivas ainda que localizadas em algumas indústrias dinâmicas [...]”, todavia, ainda conforme as autoras, a reestruturação produtiva com base nos ideais toytistas ocorre com maior intensidade nos anos 1990, em decorrência da “implementação das políticas neoliberais e da inserção do Brasil na economia globalizada” (p. 226). Foi nessa década que a reestruturação produtiva ocorreu intensamente em nosso

país mediada como assinala Antunes (2006), pela “implantação de vários receituários oriundos da acumulação flexível e do ideário japonês”, orientando uma série de desregulações políticas na organização, produção e trabalho nas empresas atingindo a gestão, produção, organização do trabalho e nas formas de contratação.

É nesse decênio então que se observa com intensidade o receituário neoliberal nas relações de trabalho no Brasil, ajustando-se à acumulação flexível. As políticas neoliberais implantadas nos anos 1990 incidem sobre o trabalho, resultando em um intenso processo de subcontratação e terceirização da força de trabalho. (ANTUNES, 2006; DRUCK, 1999; DRUCK E FRANCO, 2009 e ALVES, 2011).

No âmbito mundial sucede uma descentralização das unidades produtivas com o deslocamento de áreas centrais do capitalismo para espaços periféricos, como resultado dos ajustes espaciais. No caso do Brasil, os ajustes espaciais são realizados como necessidade de adequar o movimento político e econômico do País ao movimento político e econômico internacional que se processava nesse momento.

À mobilidade da força de trabalho, em seu sentido geográfico, no contexto dos ajustes espaciais foi expressa nesta pesquisa como a ponta do *iceberg* para compreendermos a produção do espaço, no período mais recente, na Região Metropolitana de Fortaleza, com a implantação do CIPP. Não podemos, todavia, compreender esse movimento, sem nos reportarmos ao movimento mais geral da Economia e da Política nas escalas estadual, nacional, regional e local, de modo a situarmos o empreendimento nesse contexto.

## CONSIDERAÇÕES SOBRE A FORMAÇÃO SÓCIOESPACIAL BRASILEIRA, A EXPANSÃO CAPITALISTA E O AJUSTE ESPACIAL NAS ESCALAS NACIONAL, REGIONAL E LOCAL

O modo de produção é uma descontinuidade no espaço que nos permite uma outra periodização do tempo. Que nos pareça que a formação econômica social é uma integração de tempos históricos desiguais, estratificados no interior de uma mesma temporalidade e articulações sob o modo de produção mais desenvolvido. Daí a formação espacial exprimir-se como uma continuidade de áreas de espaços diferenciados, formando uma ‘territorialização’ de modos de produção distintos, diferenciação espacial que se torna ‘desenvolvimento desigual e combinado’ se o modo de produção dominante for o capitalista. (MOREIRA, 2007, p. 77-78).

No Brasil, a acumulação capitalista se processa em fases que se tramam e se complementam ao longo de sua história, denominadas, por alguns estudiosos de ciclos econômicos, constituídos em momentos especiais de sua expansão espacial e formação socioespacial. Esses diversos momentos combinaram elementos nacionais com internacionais, em uma dialética que levou à produção de um espaço baseado

no desenvolvimento geográfico desigual e combinado. Daí a identificação de temporalidades e espacialidades diferenciadas no Território brasileiro, resultantes do “metabolismo social” (MOREIRA, 2012) entre homem e natureza, concretizados ao longo de nossa história e que teve, em sua essência, o trabalho como componente essencial. Para a realização dessa breve trajetória referente à produção do espaço brasileiro sob a égide do capitalismo, selecionamos algumas obras de autores entre os quais Santos (2008), Santos e Silveira (2001), Caio Prado Jr.(2008), Furtado (1971;1995), Oliveira (1981; 2003) Moreira (2012) e Andrade (2005), referências nos estudos concernentes à dinamização da economia e produção do espaço. A perspectiva de análise leva em conta, de modo muito geral, o contexto mais amplo de acumulação, salientando-se algumas especificidades desse processo no Brasil. Apoiamo-nos, ainda, nos conceitos de ajuste espacial de Harvey, tentando estabelecer os nexos econômicos, políticos e sociais na produção do espaço, destacando, ao mesmo tempo, as questões relativas à força de trabalho.

Compreendemos que os ajustes espaciais, ao se processarem no Brasil, possibilitaram a expansão geográfica do capital de modo mais geral, como parte da expansão geográfica e mobilidade de capitais pelo Mundo e, ao mesmo tempo permitindo que crises internas fossem resolvidas, de modo a consentir a inserção do Brasil em menor ou maior escala na economia mundo. Os ajustes se deram, desde quando a economia gravitava em torno dos produtos primários, passando pelo momento de sua industrialização até a fase

atual da economia brasileira, apreendendo-se o movimento dialético entre as questões mais gerais e aquelas internas ao País, levando-se em conta a relação capital, trabalho e força de trabalho. Nesse sentido, fez-se necessário um enfoque mais específico, ou seja, dos desdobramentos dos eventos nas escalas regional (Nordeste) e local (Ceará). Assim, partimos de uma abordagem mais ampla, ou seja, da formação socioespacial brasileira no contexto da expansão capitalista, de modo a estabelecermos os nexos entre as distintas escalas de análises.

### **3.1 A FORMAÇÃO SOCIOESPACIAL BRASILEIRA: BREVE APORTE**

No período colonial, a economia brasileira girou à órbita da produção de gêneros primários, voltados, em sua maior parte, para a exportação a fim de atender às necessidades da Metrópole portuguesa. A exploração colonial teve início com a extração do pau-brasil seguida dos chamados ciclos econômicos - cana de açúcar, mineração, pecuária, borracha e café - momentos importantes na expansão capitalista no Território brasileiro quando capital e trabalho estabelecem as configurações espaciais para sua reprodução.

A extração do pau-brasil inicia a história da formação socioespacial brasileira. Vigorou ao longo dos séculos XVI e XVII na faixa costeira do Rio Grande do Norte até o Rio de Janeiro. Nesses séculos, nas áreas ocupadas pelos colonizadores, foram instaladas as primeiras feitorias, que possibilitaram a exploração do pau-brasil e seu envio para a Metrópole portuguesa, regulamentadas pelo Pacto Colonial

(MOREIRA, 2012). A cana de açúcar, no entanto, foi a primeira atividade econômica propriamente dita a se desenvolver na Colônia, dando início à formação do complexo econômico nordestino, na expressão de Celso Furtado (1971).

A produção da cana-de-açúcar efetiva a ocupação e a formação espacial do Brasil colônia. Embora ela tenha se iniciado em São Vicente, litoral de São Paulo, foi na Zona da Mata nordestina que a cana-de-açúcar se desenvolveu com toda sua magnitude, aproveitando-se das condições ambientais favoráveis. Moreira (2012) acentua que é com a produção do açúcar que se institui “a sociedade agrária como modelo de sociedade no Brasil”, diferente da ocupação espanhola, instituída à mesma época, e cuja política, pelas determinações dadas, cria um “modelo de sociedade mineradora e urbana” (2012, p. 12-13).

A exploração da cana-de-açúcar teve início com o uso da mão de obra local, formada em sua maioria por escravos indígenas submetidos às duras regras impostas pelos colonizadores portugueses. Foi a mão de obra constituída por escravos vindos da África, entretanto, que impulsionou a economia canavieira no Brasil e que, segundo Oliveira (1981), já continha, desde o início, a origem da produção capitalista, não obstante o uso dessa forma de trabalho. Completa Oliveira exprimindo que

A escravidão aqui era uma forma específica do capitalismo, pois separava desde o início, produtores e meios de produção. É apenas mais tarde que a oposição entre escravidão e desenvolvimento das forças produtivas vai colocar-se como antagônica para os processos de reprodução ampliada (P. 61).

Esta menção expõe a particularidade do modo de produção capitalista no Brasil mediada, nesse momento, pelo trabalho escravo e posteriormente pelo trabalho assalariado já estabelecendo, desde o início da colonização, uma enorme separação entre os trabalhadores e os donos dos meios de produção. Havia, assim, intenso distanciamento entre os donos dos meios de produção com aqueles que realmente produziam e movimentavam as riquezas do País, justificado tanto pela forma como o capitalismo fora aqui implantado, como também pela organização de trabalhadores para as atividades econômicas, cuja mobilização dos negros, por exemplo, ocorreu de longas distâncias.

Na perspectiva de Andrade (2005), a mão de obra no período colonial foi o problema mais sério, pois não se necessitava apenas de trabalhadores dedicados à cultura da cana (plantio, limpa e colheita), mas também que eles fossem capazes de desempenhar atividades com maior nível de complexidade como “fabricação e transporte do açúcar e ainda a cultura de mantimentos e os serviços domésticos” isto por que “os índios não satisfaziam essa necessidade de mão de obra” (P. 76).

Ainda intelecção do autor, a preferência pelo negro se dava por ele ser “representante de uma civilização agrícola e já acostumada ao regime servil na África, oferecia maior produtividade no trabalho que o indígena” (P. 77). As relações de trabalho, todavia, eram precárias para ambos, pois a extração da mais-valia de índios e negros, subestimados aos imperativos dos colonizadores e reprimidos ao estado de escravidão, visava a reproduzir as condições necessárias à acumulação ampliada, com base na atividade açucareira.

Completa Andrade (2005) dizendo que “por essas razões, desde os primeiros tempos, houve sempre a importação de africanos para o Brasil; escravidão negra e indígena coexistiram desde o início da colonização” (P.77).

A atividade açucareira envolvia uma série de processos até a produção final e, por demandar certo nível técnico, que não era dominado por índios e negros, houve também a importação de técnicos, especialmente aqueles que dominavam técnicas modernas, àquela época na agricultura e na indústria. Dentre esses, Andrade (2005) destaca os israelenses, os quais “demonstravam pendores industriais” e deixavam o Velho Mundo decorrente da pressão que viviam exercida pela Inquisição por que passava todo o povo judeu àquele momento (P.78).

As relações de trabalho baseadas na escravidão predominaram durante os séculos XVI e XVII, no Brasil, como a peça do tripé que sustentou os momentos de crise e apogeu da atividade açucareira. No final do século XVII, acontecimentos econômicos e políticos que ocorreram na Europa, bem como investimentos na modernização industrial da atividade açucareira nas Antilhas e a política monopolista adotada pelas potências colonizadoras passaram a prejudicar a produção e a comercialização açucareira brasileira. Além disso, o surgimento de outras atividades exploratórias no País, como é o caso da mineração, avançam para o interior e outras regiões, que até então se concentravam apenas no Nordeste.

A mineração surge como atividade econômica no início do século XVIII, no Brasil, e se desenvolve com o declí-



nio da economia canavieira, cujo apogeu se deu durante os séculos XVI e XVII. Com a descoberta do ouro e diamantes no atual Estado de Minas Gerais inicia-se uma nova atividade econômica no Brasil colônia e que tinha também por base o trabalho escravo. Segundo Furtado (1971), no entanto, era bem diferente da atividade açucareira, pois não chegou a constituir a maioria da população. E acrescenta:

Se bem que a base da economia mineira também seja o trabalho escravo, por sua organização geral ela se diferencia amplamente da economia açucareira. Os escravos em nenhum momento chegaram a constituir a maioria da população. Por outro lado, a forma como se organiza o trabalho permite que o escravo tenha maior iniciativa e que circule no meio social mais complexo. Muitos escravos chegam mesmo a trabalhar por conta própria, comprometendo-se a pagar periodicamente uma quantia fixa a seu dono, o que lhes abre a possibilidade de comprar a própria liberdade. (1971, P. 75).

A mineração favoreceu a interiorização das terras brasileiras, quando [...] “o centro de gravidade da ocupação se transfere do litoral para o interior multiplicando-se pelos planaltos central e mineiro”. (MOREIRA, 2012, p. 13). Esse deslocamento do centro de gravidade foi, todavia, breve, pois, ao final do século XVIII a atividade mineradora, marcada por maior dinamismo, se encerra deixando “como herança a cultura e uma vida urbana que doravante terá efeitos profundos e de alta importância nos destinos da colônia” (MOREIRA, 2002, p. 13).

O enfraquecimento dessa importante atividade, que auferiu destaque na produção do espaço brasileiro, restituiu a centralidade econômica ao litoral canavieiro. Conjuntamente a esse processo, ocorreu a penetração do gado no interior do País que avança para o cerrado em direção às zonas mineiras antigas. Segundo Moreira (2012) foi uma “culminância das ondas de deslocamento de rebanhos provenientes das duas áreas extremas da colônia e sertão do Nordeste e os campos do sul” (P. 13) que foram atraídos pela mineração no interior do País. Esse deslocamento do gado vindo de um extremo a outro (Nordeste e Sul), em direção ao cerrado brasileiro, produz uma série de caminhos e povoamentos que se evidenciam com a passagem do gado e de seus tangedores, que demandam algum tipo de necessidade básica como comer e dormir (MOREIRA, 2012).

Junto a essa sobreposição de momentos, e com o declínio da mineração e a expansão dos rebanhos de gado, surgiu na Amazônia brasileira, no século XIX, o interesse pela exploração comercial da borracha. Desarticulada economicamente, a Amazônia passa, com a produção da borracha, a compor o chamado arquipélago econômico, formado pelas demais regiões brasileiras. A extração da borracha, como salienta Moreira, “[...] organiza a economia regional como um todo, cria um novo modo de vida, atraindo imigrantes do sertão nordestino assolados pelas secas do final do século XIX”. (2012, p. 14).

No que tange à força de trabalho, alteram-se as relações surgindo outra formatação de trabalho, baseada na exploração da floresta com a extração da seiva da seringueira, utilizada como matéria-prima na produção da borracha.

Nessa perceptiva, ocorreu uma mobilidade de trabalhadores que deixaram o Nordeste e se deslocaram para o Norte atraídos pelo *boom* da borracha e fugindo de uma estrutura fundiária perversa, agravada pelas secas periódicas.

Prosseguido na perspectiva de análise da formação socioespacial brasileira, entra em cena, em meados do século XIX, um novo produto, o algodão, mercadoria que se destacou no Nordeste, também voltada para o abastecimento do mercado externo, como no caso do açúcar. Segundo Oliveira (1993), se consubstancia, assim, com a produção dessa malvacea, uma “oligarquia agrária não açucareira no Nordeste”. (P. 45). Para Andrade (2005), o algodão passou a ter uma grande importância na economia dessa região, sendo cultivado não só por grandes proprietários, como também por pequenos donos de terras, foreiros e moradores.

A produção algodoeira despontou no País com o desenvolvimento da indústria têxtil na Europa baseada na máquina a vapor, portanto, numa etapa técnica já avançada em relação ao Brasil. O algodão passa assim, a ser consumido largamente pela florescente indústria de tecidos europeia. Andrade (2005) acentua que, nos séculos XIX e XX, a história do Nordeste se resume à luta entre o algodão e a cana-de-açúcar, pois, quando a cana, cultivada em áreas mais úmidas avançava para as áreas de cultivos de algodão, geralmente de clima menos úmidos, os preços oscilavam e o algodão sempre tinha preço mais elevado. Este produto, ainda segundo o autor, abastecia a fabricação de tecidos ordinários, largamente consumidos no País e vendidos nas feiras nordestinas.

A produção do algodão foi incentivada, sobretudo, pela Guerra de Secessão<sup>24</sup> (1861-1864), quando os Estados Unidos deixaram de produzir essa matéria-prima, que abastecia o mercado da indústria têxtil inglesa. Desse modo, o Brasil, principalmente a região Nordeste, tornou-se um importante fornecedor de algodão para o Exterior. Com o fim da Guerra de Secessão, caíram as exportações de algodão para o mercado externo, motivo esse apontado como incentivador da implantação das primeiras indústrias têxteis no Brasil, que passaram a consumir o algodão não exportado com a retomada da produção algodoeira estadunidense.

No que tange à força de trabalho no Nordeste algodoeiro, Oliveira (1981) esclarece sobre os mecanismos de interação de força de trabalho empregada nessa atividade com a estrutura típica do Nordeste, formada pelo binômio latifúndio-minifúndio. Segundo ele

Não é a 'plantation', porém, a estrutura de produção dessa nova mercadoria; esse vasto algodão é na verdade constituído pela segmentação sem fim de pequenas e isoladas culturas. A rapina internacional encontra terreno propício à constituição de uma estrutura de produção em que o capitalismo internacional domina a esfera financeira de circulação, deixando a produção entregue aos cuidados de fazendeiros, sitiantes, meeiros, posseiros. Emerge aqui a estrutura fundiária típica do lati-

---

24 A Guerra da Secessão consistiu-se na luta entre os estados confederados do sul latifundiário, aristocrata e defensor da escravidão, contra os estados do norte, industrializados, onde a escravidão tinha um peso econômico bem menor do que no sul. Estas diferenças estão entre as principais causas da Guerra e têm origem ainda no período colonial: enquanto o desenvolvimento do norte estava ligado à necessidade de crescimento do mercado interno e do estabelecimento de barreiras protecionistas, o crescimento sulista era baseado precisamente no oposto, ou seja: o liberalismo que abria todo o mundo às agroexportações e com mão de obra escrava (de origem africana) como base da produção.

fúndio: o fundo de acumulação é dado pelas 'culturas de subsistência' do morador, do meeiro, do posseiro, que viabilizam, por esse mecanismo, um baixo custo da reprodução da força de trabalho e, portanto, um baixo valor que é apropriado à escala de circulação internacional de mercadorias sob à égide das potencias imperialistas. (P. 47).

É importante considerar também, o papel das culturas de subsistência que favoreceu o baixo custo da força de trabalho nessa atividade, criando as condições favoráveis para um maior processo de acumulação sem interferir nas bases da estrutura fundiária predominante, citado por Oliveira como latifúndio-minifúndio. Essa estrutura perdurou até o final do século XIX, quando começou sua extinção em decorrência de vários fatores, entre os quais se destaca a praga do bicudo. A força de trabalho era constituída por trabalhadores locais, e, dada a relação apontada por Oliveira, apresentava características peculiares, pois não existia, ainda, o assalariamento, mas sim, outras relações de trabalho, como já citado. Além disso, a mobilidade era muito restrita aos espaços de produção, não havendo a liberdade na comercialização do trabalhador de sua força de trabalho, em virtude das condições de confinamento e mobilidade restritas tanto no espaço de trabalho, como na realização de outras atividades fora desse espaço.

Em síntese, a força de trabalho utilizada na produção econômica no período colonial já se constituía fator importante no sentido de ajustes espaciais de capital e trabalho no País, muito embora fosse uma mercadoria comercializável como objeto de valor, com liberdade essencialmente

limitada. A mobilidade da força de trabalho, a essa época, era dependente e regulada pelo Estado, fundamentada pela escravidão e alguns traços de servidão, que era impetrada por meio da compra e venda, sendo deslocada para e entre as áreas produtoras, conforme vontade de seus proprietários. Ao trabalhador não era lido o direito de optar para onde desejaria ir e que atividade viria a exercer.

Na segunda metade do século XIX, o café despontou como importante mercadoria agrícola produzida no Brasil, quebrando um quadro que vigora até então, de comando da produção em espaços do Nordeste, quando o Estado de São Paulo se tornou um polo dinâmico na região Sudeste do País. A produção cafeeira se constituiu no sustentáculo da economia do Brasil na segunda metade do século XIX e início do século XX, quando a produção da cana-de-açúcar e de algodão perdia expressão econômica no País. O café, embora já fosse uma cultura introduzida no solo brasileiro desde o ano de 1727, só veio a ter prestígio econômico no início do século XIX e, foi somente em 1850 que, segundo Prado Junior (2008) [...] “acabará por figurar quase que isolado na balança comercial brasileira” (P. 157).

A produção cafeeira se estendeu pelo Vale do Paraíba em parte dos Estados de Rio Janeiro, Espírito Santo e Minas Gerais, atingindo o seu ápice no planalto paulista (MOREIRA, 2012). Neste contexto, o Estado de São Paulo, na Região Sudeste, se tornou um polo dinâmico dessa produção com rebatimentos no processo de concentração da riqueza produzida e acumulação de capitais que fomentaram as bases para a industrialização. Ocorre uma transição

para uma nova fase, ou seja, de industrialização e urbanização brasileira<sup>25</sup>.

Nesse período de transição da economia colonial com base na cultura açucareira para a cafeeira e do deslocamento do centro dinâmico do País, do Nordeste para o Sudeste, ocorreu uma série de acontecimentos políticos e sociais que marcaram a formação sócioespacial brasileira e que impactaram diretamente em sua economia e organização social, como a abolição da escravatura, a inserção de migração internacional, a emergência do trabalho assalariado e a utilização de máquinas e tecnologias na produção cafeeira.

A escravidão movimentou a economia colonial no Brasil e constituiu a base da força de trabalho que vigorou até a primeira metade do século XX. Embora a sua abolição tenha sido iniciada ainda no começo do século XIX, com a suspensão do tráfico de escravos africano, e foi somente nos anos 1850 que a entrada de escravos africanos foi definitivamente proibida<sup>26</sup>. No país, no entanto, as formas de escravidão ainda levaram um tempo para ser combatidas, haja vista que os escravos conquistaram sua liberdade somente mais adiante, inicialmente, com a abolição da escravatura e em seguida com a entrada do assalariamento (PRADO JUNIOR, 2008).

---

25 Para DIAN, o café vai servir de base para o crescimento industrial no Brasil, pois se constituiu como pré-requisito para uma economia monetária." A industrialização de São Paulo. São Paulo: DIFEL, SD.

26 A Inglaterra, não querendo comprometer a sua vantajosa posição comercial que adquiriu no Brasil no século XIX, realizou a mediação no processo de abolição do tráfico de escravos exigindo mudanças definitivas no país. Essas mudanças, segundo Prado Jr (2008) "serão consubstanciadas num tratado assinado em 1826, em que o Brasil se compromete a proibir o tráfico inteiramente dentro de três anos" (P. 148). Todavia é somente no ano de 1831, que Brasil promulga a lei de 7 de Novembro, proibindo o tráfico africano e considerando livres os indivíduos que desembarcaram no país, a partir daquela data. (PRADO JUNIOR, 2008).

De acordo com Prado Junior (2008), a extinção do tráfico de escravos africanos provocou a escassez de mão de obra para as lavouras de café no Sudeste, o que provocou a mobilidade de trabalhadores ocupados na lavoura açucareira do Nordeste, que vivenciava um período de declínio, para a atividade cafeeira no Sudeste. Essa transferência de escravos do Nordeste para o Sudeste, todavia, não solucionou o problema, pois “era preciso uma solução mais ampla e radical”, fato que levou mais adiante o Brasil a buscar na imigração europeia o recurso para solucionar essa problemática (P. 174).

Essas duas formas de trabalho conviveram na produção cafeeira durante quase um século, e deixaram de coexistir quando o assalariamento passou a ser o principal regime de contratação na transição da economia cafeeira para a industrialização. A migração internacional constituiu outro momento de ajustamento espacial relacionado à força de trabalho no Brasil, provocada pela necessidade de trabalhadores para a economia cafeeira e, posteriormente, para a indústria manufatureira, que se estabeleceu no País no final do século XIX. (PRADO JUNIOR, 2008).

A entrada de trabalhadores europeus no Brasil foi provocada e estimulada “por uma política oficial e deliberada de povoamento, ou pela iniciativa privada de particulares interessados na obtenção de mão de obra”. (PRADO JUNIOR, 2008, p. 183). Desse modo, a imigração europeia representou, nesse período, importante fator de acumulação capitalista no País, então num regime de assalariamento, cuja mobilidade de força de trabalho, estimulada pelo Estado e por capitais privados, construiu a base para a



formação da força de trabalho no período subsequente de acumulação com base na atividade industrial.

A imigração de estrangeiros para a atividade cafeeira ocorreu, sobretudo para São Paulo, onde, como já destacado, reunia as condições propícias para a produção do café. Esta cidade, forma, assim, uma enorme região e área de influência em que a divisão do trabalho desencadeada, inicialmente pela atividade cafeeira, tornou-se um fator de crescimento para todos os seus subespaços envolvidos nesse processo econômico e constituiu um elemento de sua crescente diferenciação relativamente ao restante do País. Com essa diferenciação, São Paulo Estado paulista, toma a dianteira no processo de transição para a industrialização. Aspecto importante dessa transição é apontado por Santos (2008), ao destacar que a explicação para as mudanças ocorridas estavam relacionadas “[...] tanto aos sistemas de engenharia (materialidade), como ao sistema social [...]” (2008, p. 29). Desse modo, o autor assinala que a implantação de infraestruturas, como estradas de ferro, melhoria de portos e a criação de meios de comunicação, resultantes da produção cafeeira, contribuiu para desencadear novas dinâmicas no Sudeste brasileiro. Paralelamente, são desencadeados novos fluxos do comércio internacional, capitais de produção, trabalho, intercâmbio e consumo, que vão tornar efetivas as novas dinâmicas nessa região (SANTOS, 2008).

A dinâmica desencadeada nos fins do século XIX e início do século XX, com o café, embora tenha gestado condições materiais para promover a dinamização das atividades econômicas do espaço e do mercado, elas ainda eram consideradas limitadas, uma vez que só atingiam efetivamente

uma parcela do território, haja vista a centralidade assumida pelo Sudeste no processo de modernização brasileira.

É com base em uma nova dinâmica, promovida pela produção ampliada do café e de sua participação no mercado internacional, que a industrialização se desenvolveu subsequentemente a essa atividade com início anos 1930, tendo como polo dinâmico o Estado de São Paulo. Conforme Santos, nessa década, novas condições “políticas e organizacionais” permitem que a industrialização conheça, de um lado, “uma nova impulsão, vinda do poder público” e, de outro, “do mercado interno que, contribui para uma nova lógica econômica e territorial”. (2008, p. 30).

A produção do café foi, sem dúvida, por demais importante para o desenvolvimento industrial subsequente que vivenciou o Brasil, por ser considerada a etapa pré-industrial da economia brasileira, uma vez que os recursos para a indústria, sobretudo a de São Paulo, vieram de alguns latifundiários e capitalistas locais que investiram suas reservas econômicas na implantação de pequenas indústrias, a exemplo das fábricas de tecidos, calçados e produtos de industrialização mais simples.

Com a queda das exportações de café, a industrialização, via modelo de substituição de importações, ganhou impulso em 1930 como forma de reação à crise econômica mundial de 1929. Castelo (2012) assinala que

[...] a industrialização no Brasil foi impulsionada pela iniciativa estatal, com políticas protecionistas, de empréstimos e isenções fiscais para investidores privados, que então alocavam seus capitais nos setores de bens de consumo não duráveis.

Operou-se, desse modo, a articulação de um novo bloco de poder, com uma aliança entre o Estado e uma burguesia nacional emergente, sem, contudo, romper totalmente com as antigas classes dominantes, notadamente os latifundiários. (P. 619).

São notáveis os impulsos do desenvolvimentismo, que tinha como principal característica o incentivo ao crescimento da economia brasileira por meio da industrialização para tentar superar a crise capitalista de 1929, provocada pela queda na bolsa de valores dos Estados Unidos. É nesse momento que as ideias cepalinas<sup>27</sup> são introduzidas no País, buscando contribuir com análises sobre essa etapa que via na indústria o principal motor de crescimento, trazendo consigo ideias positivistas e de forte apelo ao keynesianismo. Nas décadas seguintes, essa ideologia foi difundida no País, aliada às noções de que a indústria traria forte desenvolvimento social. O processo migratório para o Sudeste intensificou-se por conta dos investimentos então concentrados na atividade industrial.

Os anos de 1950 são um marco da passagem de uma economia pré-industrial para a industrial, conforme Moreira. Assim, na segunda metade dos anos 1950, a economia brasileira, com crescente ênfase na produção industrial, sinalizou a necessidade de expansão capitalista com base numa integração os demais espaços produtivos do Território nacional, momento em que o Sudeste assumiu a hegemonia econômica materializada na concentração industrial

---

27 De acordo com Haffner (2002), a Comissão Econômica para América Latina e o Caribe – CEPAL iniciou suas atividades em 1948 sob o comando das Nações Unidas e teve como finalidade “promover um melhor desenvolvimento econômico dos países latino-americanos”. (HAFFNER, 2002. p. 9).

em São Paulo. Foi, também, o momento do florescimento de uma divisão territorial do trabalho, em que o campo foi comandado pela cidade e que se acentuou mais tarde, com a expansão da atividade industrial no Nordeste e Sul do País (MOREIRA, 2012).

As atividades econômicas (cana-de-açúcar, mineração, algodão e café) se desenvolveram de forma regionalizada e isolada até os anos 1950. A produção voltava-se para o Exterior, formando (o que já é consenso entre os estudiosos) uma estrutura composta por ilhas econômicas. “Esse chamado arquipélago, compreendido por subespaços que evoluíam segundo lógicas próprias”. (SANTOS, 2008, p. 29) encaixava-se, do ponto de vista econômico, perfeitamente no contexto do capitalismo comercial e, portanto, da acumulação, tanto no plano nacional como internacional, baseado, sobretudo, na exportação de produtos agrícolas.

Foi a industrialização o fator responsável pelo rompimento deste modelo compartimentado e regionalizado, haja vista que ela contribui para a consecução de uma economia voltada para o mercado interno, não obstante a manutenção da produção agrícola regional voltada para mercado externo. Moreira (2012) citando Tavares (1972) assinala que [...] “a industrialização tem seu fomento na passagem do modelo de economia para fora, herdada dos ciclos econômicos, para uma economia para dentro” (P. 16). A indústria, assim, beneficiou-se das divisas obtidas com a produção agrícola regional voltada para o Exterior, que financiou “a formação do capital inicial das indústrias, na forma de importação de matérias primas e equipamentos” (MOREIRA, 2012, p. 16).

A demanda de matéria prima, mão de obra e mercado consumidor nas indústrias concentradas no Sudeste impeliu essa região a integrar-se às demais, sob a justificação de necessidade de suprir as demandas internas por elementos essenciais à sua expansão. Desse modo, entendemos que foi um momento de ajuste espacial em âmbito nacional para dar sentido a essa integração, realizada por planos de governo à época, com vistas a promover a integração nacional entre as regiões, especialmente entre Sudeste e Nordeste, saindo, desse último, importantes contingentes de mão de obra para trabalhar na atividade cafeeira e, posteriormente, na indústria nascente.

A indústria brasileira, contudo, já vinha se delineando, tendo ganhado grande impulso no governo de Getúlio Vargas (1930-1945). Nesse período, houve a regulamentação do mercado de trabalho com implementação das leis trabalhistas. Com isso, a indústria nacional cresceu significativamente nos anos de 1930 a 1950. O grande marco desse momento foi a implantação de importantes indústrias de base, a exemplo da Companhia Siderúrgica Nacional (1941), em Volta Redonda - RJ, voltada à produção de aço, e importante para alavancar outras indústrias. Em 1943, foi criada a companhia Vale do Rio Doce e em 1945, a Companhia Hidroelétrica de São Francisco. Esses importantes empreendimentos visavam a conceder ao País, matérias primas importantes como o aço e produção de energia, condições imprescindíveis ao funcionamento das indústrias, haja vista a carência de produtos básicos para a indústria e a deficiência de energia elétrica no Brasil (SANTOS e SILVEIRA, 2001).

Embora essas indústrias importantes tenham se implantando no País, ainda nos anos 1940, foi apenas nos anos 1950 e 1960 que ocorreu o auge do desenvolvimentismo no Brasil, quando maior abertura política permitiu a chegada de capitais internacionais e sua relação com os capitais nacionais já consolidados, embora, nesse momento, houvesse um peso marcante do Estado nos investimentos produtivos.

Castelo (2012) assinala que “o desembarque das multinacionais durante o governo JK”, bem como “o início da construção do setor de bens de capital e da indústria de base com vultosos aportes estatais no governo Vargas” são as principais características do desenvolvimento capitalista brasileiro nesse período (P.620).

Nos anos 1960, o Governo Federal, ancorado no Plano de Metas, programou a construção de inúmeras obras civis (estradas, rodovias, viadutos) favorecendo maior fluidez de pessoas, mercadorias e capitais sobre o território, para atender as necessidades da atividade industrial (que se processava desde os anos de 1930), e de integração inter-regional. As estradas de ferro, também, até então desconectadas na maior parte do País foram interligadas. Tudo isso, em razão da economia em expansão que, conforme Santos, “se desenvolve, seja para atender a um mercado consumidor em célebre expansão, seja para atender a uma demanda exterior” (SANTOS, 2008, p. 39).

Com a implantação de empresas multinacionais, inicialmente, de maneira tímida e depois de modo incisivo, e que resultou na integração aos grandes mercados interna-

cionais em fins dos anos de 1960 e início de 1970, a economia brasileira se pautou na internacionalização, com a abertura aos capitais estrangeiros. A Região Sudeste, onde se deu a maior concentração de indústrias, ainda enfrentava problemas com déficit de energia e petróleo, bem como possuía uma rede de transporte e comunicação considerada ainda deficiente, não obstante os avanços registrados com a expansão cafeeira.

O aspecto mais relevante da formação socioespacial brasileira nesse período foi, sem dúvida, a aceleração do processo de urbanização, com profundas transformações em seu conteúdo. As cidades de São Paulo e Rio de Janeiro passou a atrair grandes volumes de mão de obra para trabalhar nas indústrias que se consolidavam então nessas cidades. Enormes contingentes de mão de obra, originárias especialmente do Nordeste e do Sul do País, se dirigiram para o Sudeste a fim de se engajarem nas obras de construção civil, nas atividades industriais especializadas e na manutenção de estruturas industriais. Além disso, promoveram fortes transformações na economia urbana dessa região, pois o consumo aumentou significativamente, promovendo o aumento de estabelecimentos comerciais de atacado e de serviços com vistas a atender a demanda crescente pelo consumo imediato.

Nos anos de 1970 e 1980, a indústria brasileira recebeu investimentos maciços, centrados, sobretudo, na modernização tecnológica, com vistas ao crescimento da produtividade. Nessas décadas, notadamente em fins dos anos 1980, a reestruturação produtiva atingiu o País, impactando nas indústrias das cidades, e também naquelas

instaladas no campo, ocasionando, assim, profundas ondas de desemprego.

A concentração das atividades econômicas no Sudeste imprime ao país espaços com profundas desigualdades, caracterizadas desde as diferenças naturais até as modalidades de modificação da materialidade no meio geográfico (SANTOS e SILVEIRA, 2001). Essas desigualdades derivam da organização do espaço brasileiro, sob a óptica dos ajustes espaciais em que a dispersão geográfica do capital no espaço, nas atividades econômicas e a mobilidade da força de trabalho imprimiu novos processos espaciais que se metamorfosearam segundo lógicas modernizadoras e conferiram ao País uma nova organização. As diferenças são caracterizadas pelos autores citados, como a “imposição de novas lógicas centro-periferia” repercutindo em “zonas de densidade e zonas de rarefação”; na “fluidez e viscosidade do território”, em “espaços de rapidez e lentidão” e “espaços luminosos e opacos”. (SANTOS, 2001, p. 259).

Numa análise mais geral sobre a organização do espaço brasileiro, e seu papel no exercício das regulações e estabelecimento das centralidades no País, relacionadas à dinâmica econômica e social, Santos e Silveira admitem a existência, ao longo da nossa história, de três períodos bem distintos. Segundo os autores, o primeiro período dura até a Segunda Guerra Mundial e é anterior à unificação do território e do mercado no País. Já o segundo período ocorre no âmbito do Brasil, já unificado pela integração entre as diversas regiões, tendo como fator dinâmico a indústria e como objetivo a construção nacional. O terceiro período apontado pelos au-



tores “coincide com o processo de globalização e vige até os nossos dias”. (SANTOS e SILVEIRA, 2001, p. 265).

O primeiro período caracterizou-se como “um Brasil policêntrico”, cujo poder, tanto na Colônia como no Império, foi centralizador, com capacidade fraca de controle do espaço nacional e com uma economia fragmentada em forma de arquipélago, caracterizado por cidades isoladas, que não mantinham relações entre si, pois estavam mais voltadas ao Exterior. Cada espaço produtor se ligava a um centro litorâneo, ou próximo dele, constituindo em elos com o Exterior, enquanto as relações internas eram limitadas. (SANTOS e SILVEIRA, 2001).

No segundo período, as cidades de Rio de Janeiro e São Paulo despontaram como polos produtores, cuja relação com a periferia era, no primeiro momento, incompleta. Foi nessas cidades e em suas adjacências que as relações econômicas se intensificaram, haja vista ter sido em torno delas que os grandes latifundiários do café concentraram a sua produção. Santos e Silveira (2001) reforçam a ideia de que foi nesse segundo período que ocorreu a integração do território desde às referidas cidades, que integravam o que eles denominaram de região concentrada<sup>28</sup>, mediante a interligação por estradas de ferro e por uma rede estadual de rodovias, como meios materiais de unificação do espaço nacional. Mais tarde, a emergência de outras cidades, a

---

28 Santos e Silveira propõem uma divisão regional do Brasil baseada “na difusão diferencial do meio técnico-científico-informacional” ao longo de sua história. Esses autores reconhecem “a existência de quatro Brasis: uma Região Concentrada, formada pelo Sudeste e Sul; o Brasil do Nordeste e a Amazônia. A Região Concentrada, de acordo com essa proposta abrange os estados de São Paulo, Rio de Janeiro, Minas Gerais, Espírito Santo, Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul, caracterizados pela implantação mais consolidada dos dados da ciência, da técnica e da informação” (SANTOS E SILVEIRA, 2001, p. 268 -269).

exemplo de Brasília, acarreta, juntamente com a ascensão industrial de São Paulo, a emergência de outra organização espacial e de novas centralidades. (SANTOS e SILVEIRA, 2001)

No terceiro período, que se iniciou em fins nos anos 1970 e encontrava-se em curso<sup>29</sup>, a indústria continuou a ser o grande impulsionador da economia, se relacionarmos aos períodos anteriores, contudo, emergem outras atividades econômicas correlatas a esta, bem como a emergência de um setor terciário moderno no âmbito das inovações na informação. A cidade de São Paulo manteve-se como o polo nacional, entretanto outras regiões brasileiras, especialmente a região Nordeste, passaram a receber grandes investimentos nacionais e internacionais, assunto que será tratado mais a frente.

Essa ideia ligada à perda de centralidade da indústria, entretanto, não se aplica totalmente ao Nordeste e, também, especificamente, ao Ceará, uma vez que em meados dos anos 1980, este Estado se inseriu no processo de maior incentivo à indústria por via da guerra fiscal (que é também nacional), buscando atrair, cada vez mais, investimentos industriais e modernizando setores tradicionais, como veremos no item a seguir.

Ao longo dessa exposição, o terceiro período parece inserir o Brasil numa realidade mais hegemônica. É então que o Estado se molda aos agentes hegemônicos mundiais como uma condição para inserir-se na economia global. Isso não quer dizer, todavia, que o Estado tenha perdido

---

<sup>29</sup> Convém lembrar que a obra de Santos e Silveira, referenciada nesse texto é de 2001, portanto, devendo ser considerada o momento em que foi escrita, embora continue atual.

seu papel de governar, no entanto, assumiu uma nova característica: a de regular as ações desses agentes e estabelecer diretrizes para sua atuação (SANTOS E SILVEIRA, 2001). As ideias neoliberais passaram assim, a se inserirem no País, apelando para que o Estado fosse mais flexível ao mercado mundial e regulador das ações empresariais, e, desse modo, nos ajustes espaciais.

Santos e Silveira (2001) assinalam que, ainda nos anos 1970 e, sobretudo, na década de 1980 há a difusão de uma nova Modernidade econômica, com a dispersão, no território, de indústrias dinâmicas, de uma agricultura moderna, antes concentrada no Sudeste, e de um respectivo setor de serviços, consagrando um *centrifugismo*<sup>30</sup> com a divisão do trabalho mais estendida sobre o território. Com a globalização, encontrando no território condições para sua expansão, essa Modernidade se amplia, porém, de forma seletiva, privilegiando os lugares que exprimem condições materiais para sua expansão. E complementam que

De um modo geral, e como resultado da globalização da economia, o espaço nacional é reorganizado para servir às grandes empresas hegemônicas e paga para isso um preço, tornando-se fragmentado, incoerente, anárquico para todos os demais atores (SANTOS E SILVEIRA, 2001, p. 258).

A necessidade de exportar conduz a uma lógica competitiva que privilegia relações externas comandadas pelas empresas globais. É nas décadas de 1970 e 1980 que mais se exacerbam os ajustes espaciais, decorrentes das crises mais

<sup>30</sup> Quando Santos e Silveira (2001) usam o termo *centrifugismo*, se referem à descentralização das atividades econômicas da Região Concentrada para as outras regiões do Território brasileiro.

recentes por que passa o capitalismo nos países centrais, levando à criação de materialidades concretas no território para a expansão da acumulação desses países nos países periféricos, como é o caso do Brasil. A globalização promove a instauração de um mercado mundial, traz a fluidez espacial e insere o País no desenvolvimento combinado da reprodução do capital mundial que, todavia, guarda consigo uma série de desigualdades. É na esteira da mobilidade de capitais dos países centrais que o Brasil se insere na globalização econômica.

Em síntese, nos anos 1950, a indústria brasileira já estava desenvolvida, porém, a partir de então, a formação sócioespacial produzida é transformada obedecendo à lógica do mercado. Todavia, como salienta Moreira caracterizava-se por uma produção do espaço de forma integrada, porém desigual e assevera o autor:

A lei do desenvolvimento desigual e combinado passa então a reger a nova formação, progressivamente desigualando e invertendo a forma das relações espaciais até então existentes. O centro do comando se desloca do campo para a cidade, das diferentes regiões para o Sudeste e das indústrias regionais para a indústria nacional concentradas em São Paulo (MOREIRA, 2012, p. 16).

Ao relacionar a lei do desenvolvimento desigual e combinado ao território brasileiro, Moreira (2012) nos dá subsídio para compreender as formas diferenciadas do capitalismo no Brasil e o movimento do capital e do trabalho no território. Fica, assim, evidente que a força de trabalho se desloca para onde há grandes investimentos em obras de

infraestruturas que demandam vultosos capitais e força de trabalho. A amplitude do desenvolvimento técnico em que o país foi inserido, possibilitou uma maior mobilização de trabalhadores entre as regiões e espaços de produção e acumulação de mais-valia. A força de trabalho, enquanto mercadoria também flutua, buscando melhores oportunidades.

Cabe destacar, que um dos agentes que mais contribuiu nesse momento para a estruturação e acumulação capitalista com a implantação de grandes indústrias e infraestruturas foi o Estado, considerado, o principal investidor no projeto de desenvolvimentismo nacional. Além disso, outros fatores contribuíram para a expansão industrial do País, como o êxodo rural motivado pela crise do café, aumento da população urbana e, conseqüente, mercado consumidor, a redução das importações e o aumento das exportações. Nesse contexto, a migração nordestina para o Sudeste, foi fator importante no desenvolvimento industrial desta região no sentido da formação de um proletariado urbano capaz de responder as demandas da indústria que se estabelecia nesse momento, no contexto da acumulação capitalista pautada nessa atividade.

Santos e Silveira (2001) chamam atenção para a necessidade de o Estado brasileiro moldar-se aos agentes hegemônicos mundiais, pois para eles o Estado não perde o seu papel de governança, porém passa a ser regulador das ações desses agentes hegemônicos mundiais, mesmo que de forma segundo eles, escamoteada. É o momento de inserção das ideias neoliberais no País, quando o Estado se torna mais flexível ao mercado.

A globalização facilita a instauração de um mercado mundial, traz a fluidez espacial e insere o País no desenvolvimento combinado da reprodução do capital mundial que, todavia, carrega consigo uma série de desigualdades. É na esteira da mobilidade de capitais dos países centrais que o Brasil se insere na globalização econômica, com rebatimentos, em específico, na sua região Nordeste, conforme veremos a seguir.

### **3.2. O NORDESTE: PERÍODOS DE INTEGRAÇÃO ECONÔMICA E DINÂMICA SOCIOESPACIAL.**

No contexto da formação socioespacial brasileira, a Região Nordeste passa por importantes transformações econômicas, sobretudo, desde os anos de 1950, com os rumos que toma a acumulação capitalista no Brasil, comandada pela região Sudeste, conforme já assinalado. No cerne dessa transformação, estão algumas questões fundamentais. Primeiro, é com suporte nessa década que se começa a falar em integração nacional e, segundo, é o momento de grande expressão do planejamento governamental. Em relação às atividades econômicas, muitas indústrias são deslocadas do Sudeste e Sul do Brasil para outras regiões, entre as quais o Nordeste. Ao mesmo tempo, os investimentos de capitais internacionais são mobilizados para as áreas onde os governos oferecem as melhores vantagens para sua implantação. Muitas destas indústrias, todavia, se localizam em áreas já bem urbanizadas e dotadas de infraestrutura, mão de obra e mercado consumidor, acirrando mais ainda as desigualdades internas no País e entre as regiões.

Para entendermos a escala espacial nordestina, partimos de sua evolução histórica e econômica, identificando os seus diversos períodos de formação sócioespacial. Na região Nordeste, é possível também identificar várias fases ligadas à acumulação de capital e relacionadas às crises no desenvolvimento desigual e combinado<sup>31</sup> e, também geográfico, do capitalismo no plano mundial e nacional. Cada fase carrega consigo as permanências e as rupturas com a fase anterior e ajunta elementos do tempo e do espaço de uma nova fase.

Podemos identificar, de um modo geral, e baseando-nos nos estudos de Oliveira (1981), Araújo (2000), Andrade (2005) e Amora (2005), três momentos de expansão capitalista no Nordeste. O primeiro é iniciado na fase colonial indo até os anos 1950; o segundo começa nos anos 1950, com as políticas para o desenvolvimento do Nordeste, que culminou com a criação da Superintendência de Desenvolvimento Econômico do Nordeste – SUDENE, indo até os anos 1990. E o mais atual, desde os anos 1990, quando a Região se inseriu no âmbito da reestruturação capitalista e produtiva e na contextura do crescimento econômico do País, até os dias atuais. Pereira Junior (2012), todavia, alude ainda mais uma fase de expansão capitalista no Nordeste, desde uma maior parceria e participação de capitais regionais com internacionais, destacando-se a atividade industrial.

A primeira fase de acumulação capitalista no Nordeste pautou-se especialmente na produção de açúcar para

---

31 A lei do desenvolvimento desigual e combinado é uma das ideias mais conhecidas do pensamento do marxista russo Trotsky, quando se refere ao desenvolvimento do capitalismo no mundo. Ernest Mandel em sua obra *O Capitalismo Tardio*, a define como a principal forma de aplicação, por Trotsky, “da dialética à compreensão e transformação da realidade contemporânea”. (MANDEL, 1980, p. 37).

atender o mercado externo e coincidiu com a efetivação do processo de ocupação e formação econômica e socioespacial do Brasil-Colônia. A atividade canavieira ocupou a região litorânea conhecida como a região da Mata nordestina, desenvolvendo-se nas terras que hoje constituem os Estados de Pernambuco, Paraíba e Rio Grande do Norte. Como sabemos, o açúcar é um produto que precisa de uma transformação para ser consumido, daí a proliferação dos engenhos, unidades econômicas que aglutinaram os espaços de produção, envolvendo uma diversidade de agentes, que além do senhor de engenho e escravos, ali também viviam “brancos: o capelão, o mestre de açúcar, o banqueiro, o mestre purgador, o feitor e os lavradores” (ANDRADE, 2005, p. 81).

Furtado (1979), em suas análises sobre a economia nordestina, refere-se à produção de açúcar como a “primeira grande empresa colonial agrícola europeia” Nessa região, a economia prospera no ambiente de pequenas cidades que organizam uma rede urbana em relação maior com as cidades europeias, haja vista o fato de que, no âmbito do Território Nacional, estas cidades formavam pequenas ilhas, com poucas relações entre si. Mais tarde, o surgimento de uma poderosa economia concorrente no “mercado de produtos tropicais nas Antilhas leva o Nordeste à decadência da produção na comercialização de açúcar” (FURTADO, apud ARAÚJO, 2009, p. 47).

A longa crise que mais tarde enfrenta o complexo açucareiro provocado pelo comportamento adverso da demanda externa provocou uma lenta migração para a pecuária e agricultura de subsistência, com excedente populacional sempre migrando para espaços com pouco dinamismo eco-



nômico, redesenhando constantemente a fronteira agrícola nordestina. Mais adiante, nos séculos XVIII e XIX, a pecuária se desenvolveu e se organizou no Nordeste, sendo localizada mais ao interior da Região (estendendo-se para o agreste e sertão em direção ao Ceará, Piauí e Bahia), onde a ocupação de terras se deu também de forma extensiva, especialmente, para atender as demandas da base açucareira relacionadas ao fornecimento de animais para o transporte e corte (ANDRADE, 2005).

À época da expansão capitalista relacionada à economia açucareira, esta atividade complementava-se, em algumas áreas do Nordeste, com outras, como a agricultura de subsistência e a pecuária, havendo ainda mobilidade de trabalhadores de uma atividade a outra. Nos momentos pouco dinamismo na produção do açúcar, a mão de obra se deslocava do litoral para outras atividades, no caso a agricultura que prosperava em áreas como o agreste nordestino. A agricultura se fortaleceu no agreste causando o deslocamento da mão de obra de uma atividade a outra, como a pecuária que se desenvolveu no sertão nordestino (ANDRADE, 2005).

O algodão foi outra atividade econômica fundamental para a formação socioespacial brasileira e, em especial, nordestina, conforme já destacado, pois contribuiu para a inserção de áreas como o Ceará, na economia do mundo e também para o processo de urbanização. Cabe destacar o papel do algodão na incorporação das terras semiáridas, que passaram a produzir, visando à exportação, e também a importância que teve na implantação das indústrias têxteis em cidades como Fortaleza, Aracati e Sobral, no Ceará, em

consequência da queda das exportações. Vale reafirmar que o algodão, juntamente com a pecuária, foi importante para o desenvolvimento das cidades, principalmente Fortaleza, que, desde os meados do século XIX, se desenvolveu como importante centro exportador de algodão para o mercado externo. Como já destacado, a cultura algodoeira denota peculiaridades á medida que sua produção não se dá, com suporte no trabalho assalariado, e sim de outras relações de trabalho, já comentadas, como a parceria e o arrendamento.

Em síntese, no contexto espacial do Nordeste brasileiro, desenvolve-se no litoral a cana-de-açúcar e, no sertão, a pecuária e a cultura do algodão, ambos servindo para a acumulação de capitais na região e com profundas implicações na repartição da riqueza, nas desigualdades espaciais e inter-regionais no Brasil. Evidentemente, essas questões carecem de maior aprofundamento, todavia, dados os limites deste trabalho, não serão mais expandidas aqui. É importante considerar como isso se materializa no tocante à reprodução da força de trabalho, no conjunto da economia da Região.

A segunda fase de expansão capitalista no Nordeste se iniciou, nos anos 1950, quando se exacerbaram as desigualdades entre as regiões brasileiras, decorrentes, sobretudo, da concentração da riqueza no Sudeste e as sucessivas crises das atividades econômicas na região. O aumento das disparidades regionais no Brasil constitui um sinal e um momento de integração nacional, conforme reforça Oliveira (1981).

No momento, pois, em que a expansão do sistema capitalista no Brasil tem seu *locus* na 'região Sul' (o autor refere-se ao Sudeste), comandada

por São Paulo, o ciclo toma **especialmente** a forma de destruição das economias regionais, ou das 'regiões'. Esse movimento dialético **destrói para concentrar**, e capta o excedente das outras 'regiões' para centralizar o capital. O resultado é que, em sua etapa inicial, a quebra das barreiras inter-regionais, a expansão do sistema de transportes facilitando a circulação **nacional** das mercadorias, produzidas agora no centro de gravidade da expansão do sistema, são em si mesma tantas outras formas do movimento de concentração; e a exportação de capitais 'das regiões' em estagnação são a forma do movimento de centralização. Aparentemente, pois, sucede de início uma destruição das economias regionais, mas essa destruição, não é se não uma das formas da expansão do sistema **em escala nacional**. Grifos do autor (P. 75-76).

Com suporte nessa afirmação de Oliveira é possível apreender a intensiva concentração exercida pela região Sudeste, fazendo com que esta, no âmbito de um movimento dialético de captação do excedente, destrua as economias regionais com base na exportação de capital e trabalho de regiões em estagnação, como foi o caso do Nordeste. Esse fato levou ao empobrecimento da população nordestina culminando com a intervenção estatal, via planejamento, marcando uma nova fase de acumulação no Brasil, possibilitada por maior integração entre as regiões<sup>32</sup>.

---

32 Importante é destacar que a integração do Nordeste à dinâmica do Sudeste se deu em decorrência da necessidade do capital se expandir internamente, para dar respostas a um novo ciclo de acumulação que se processava no País. Daí ocorreu novos ajustamentos de capital e de trabalho como condição espacial no sentido de promover a integração nacional. As políticas de planejamento são assim pensadas como necessidade premente de promover a integração nacional com base na expansão e formação de um mercado interno, bem como superar a estagnação das regiões que estavam fora do ciclo de acumulação central do Brasil.

Nos anos 1950, emerge no Brasil uma atmosfera política e econômica que implicará uma nova reorganização na economia e, por conseguinte, a organização do espaço nacional. O desenvolvimentismo brasileiro, fase em que o Estado incentivou e investiu na criação de grandes infraestruturas que pudessem dar resposta ao crescimento que tinha a indústria como motor de desenvolvimento, agora se expande, seguindo as ideias cepalinas em direção ao Nordeste, que, por sua vez, demonstrava um quadro de pobreza acentuado e uma economia estagnada que perdurava desde o declínio da economia açucareira.

O estabelecimento de políticas para atender às frequentes crises econômicas do Nordeste, decorrentes do problema climático e, também, da pobreza produzida socialmente por séculos de manutenção da concentração de renda, indicava a necessidade de uma ação mais permanente para a região. Nos anos 1950, no Governo Juscelino Kubitschek (JK), formulou-se uma política mais focada para a questão regional, especialmente visando ao desenvolvimento do Nordeste. Tal política, com enfoque no planejamento regional, tinha como propósito promover a industrialização do País e a efetivação de uma proposta de planejamento mais permanente para a Região. No âmbito dessas constatações, foi criado o Grupo de Trabalho para o Desenvolvimento do Nordeste – GTDN, que, de acordo com Amora (2005), “elabora um diagnóstico sobre a situação da região Nordeste e ao final propõe a industrialização como estratégia principal do desenvolvimento regional que foi conduzida pelo Estado brasileiro” (P. 373-374).

O Grupo de Trabalho para o Desenvolvimento do Nordeste – GTDN teve o intuito de promover o desenvolvimento regional. Araújo (2000) assevera que a atividade industrial, segundo a proposta do GTDN, era vista como “a única saída” para combater o atraso no Nordeste. O objetivo foi criar, então, um centro de expansão manufatureira, mediante o incentivo à criação de indústrias de base e indústrias que aproveitassem matérias-primas regionais. Além disso, havia a proposta de modernização das indústrias têxteis, desenvolvidas à época do algodão, de modo que pudessem concorrer com as indústrias sediadas no Sudeste. Completa Araújo ao expressar a opinião segunda a qual,

Nas indústrias de base o destaque era dado à produção siderúrgica cuja viabilidade e poder germinativo são enfatizados. Ainda em termos de indústrias básica, propõe o GTDN estimular a produção de cimento e de adubos. No que se refere às indústrias ligadas à base regional de recursos: duas vantagens eram esperadas: sua competitividade e sua capacidade de transmitir dinamismo ao resto do aparelho produtivo e regional (p. 144).

É no âmbito das discussões do GTDN que aparece pela primeira vez a ideia de se construir indústrias de base no Nordeste, uma vez que, conforme as ideias de cunho econômico que consubstanciavam as discussões, essas indústrias possuem um elevado poder germinativo, com vistas a gerar outras atividades que lhes são concernentes. Com isso, a ideia foi também dinamizar um circuito espacial da produção<sup>33</sup>, com vistas à expansão não só de atividades re-

33 A proposta do GTDN era garantir maior inserção da economia nordestina num movimento mais amplo de economia regional no País. Desse modo, o circuito espacial da produção nordestina seria o que Santos (2008) afirma estar relacionado com a “crescente especialização regional,

lacionadas à cadeia produtiva, mas também à expansão e modernização da economia urbana na Região. Além disso, e segundo Araújo (2000), o objetivo era também “diminuir o subemprego urbano” e criar “uma nova classe de dirigentes” cuja expectativa era que os mesmos se tornassem “agentes regionais da industrialização”. (P. 145). No âmbito das discussões do GTDN, nascem os primeiros projetos de implantação industrial no Nordeste que serão efetivados, nos anos posteriores, com a criação da SUDENE.

Em síntese, a expansão da atividade industrial, vista como a “única saída para combater o atraso no Nordeste” (ARAÚJO, 2000, p. 144), foi originada no âmbito das discussões realizadas pelo GTDN e postas em prática com a SUDENE, cuja missão foi construir as bases materiais para que esse processo pudesse acontecer. O objetivo central era intensificar os investimentos industriais com o propósito de destacar o Nordeste como um centro autônomo de indústrias de base e de aproveitamento de matérias-primas. Conforme assinala Araújo, “nas indústrias de base o destaque era dado à produção siderúrgica”, com a esperança de expandir atividades de transformação a ela associada. Já nas indústrias de aproveitamento de matérias-primas de cunho regional, esperava-se, segundo a autora “competitividade e sua capacidade de transmitir dinamismo ao resto do aparelho produtivo regional” (P. 144).

Assim, a SUDENE buscou assegurar ao Nordeste maior autonomia ao seu crescimento regional para que pudesse reduzir a disparidade criada em relação ao centro sul

com inúmeros fluxos de todo tipo, intensidades e direções”, sendo para ele o resultado “das diversas etapas pelas quais passaria um produto, desde o começo do processo de produção até chegar ao consumo final” (P. 56).

do País. Além disso, duas outras atribuições eram esperadas com a industrialização: diminuir o desemprego na região e criar uma classe de dirigentes comandadas por agentes regionais (ARAÚJO, 2000).

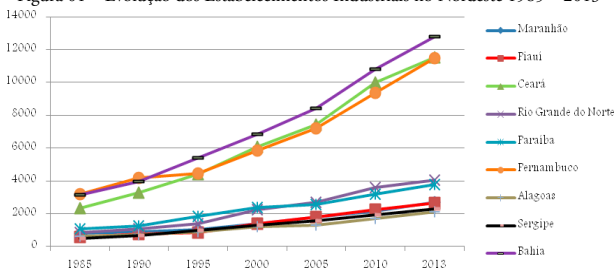
Embora tenham sido planejadas ações voltadas para a criação de indústrias de base, como siderúrgicas e refinarias, que pudessem dinamizar uma cadeia produtiva mais ampla e consolidada no Nordeste, essas indústrias concentraram-se no Estado da Bahia, que se tornou, nos anos 1970, “o segundo maior polo da indústria petroquímica no Brasil” (OLIVEIRA, 2003, p. 48). O polo petroquímico da Bahia foi instalado em Camaçari, no Recôncavo baiano, em torno de uma central da PETROBRÁS, fornecedora dos insumos básicos desse ramo de atividade (Idem, OLIVEIRA, p. 48). A PETROBRÁS escolheu a bacia sedimentar do Recôncavo baiano para iniciar pesquisas sistemáticas e logo em seguida ocorreu a exploração de petróleo, tornando essa área durante três décadas como a única produtora nacional de petróleo, chegando a produzir um quarto das necessidades nacionais. Também foi instalada nessa época uma siderúrgica de porte médio por iniciativa conjunta da SUDENE, Petrobrás, Cia Vale do Rio Doce e Companhia Siderúrgica Nacional (OLIVEIRA, *loc cit* p. 48).

Fica evidente a diferença dentro do próprio Nordeste em relação não só à concentração industrial nos Estados da Bahia, Pernambuco e Ceará, mas também quanto aos setores industriais implantados. Na Bahia, implantou-se a indústria de base e de bens intermediários, enquanto Pernambuco e Ceará ficaram mais restritos à produção de bens

de consumo não duráveis. Tudo isso, evidentemente, favorecendo a integração econômica nacional, baseada na complementaridade, sendo que, no caso da Bahia, esse processo se deu de modo mais rápido (Oliveira, *loc cit* p. 48).

Nos anos 1980 e 1990, o esperado dinamismo industrial se propagou no Nordeste onde a atividade industrial experimentou rápida expansão, “com o produto do setor industrial crescendo a taxas médias em torno de 9%” (ARAÚJO, 2000) e os estabelecimentos implantados crescendo a uma tendência positiva (Figura 01).

Figura 01 – Evolução dos Estabelecimentos Industriais no Nordeste 1985 – 2013



Fonte: Relação Anual de Informações Sociais – RAIS/MTE.

A figura 01 expressa os números absolutos de estabelecimentos industriais implantados no Nordeste dos anos 1985 a 2013. Como se vê, de um modo geral, todos os estados receberam plantas indústrias, todavia, os Estados da Bahia, Ceará e Pernambuco concentram a maior parte delas. Isso demonstra que os investimentos para a Região contemplaram e continuam contemplando os estados que desde sempre foram alvo de incentivos e investimentos con-



cedidos pelo Governo Federal, desde a chegada da SUDENE, até os anos mais recentes.

A SUDENE provocou, de fato, uma organização da economia nordestina, baseada na atividade industrial, criando fluxos e demandas de matérias-primas, alterando as relações econômicas e sociais, portanto, espaciais. Exemplo disso é que a produção ganha mercado de conotações nacionais. Embora, a SUDENE tenha desencadeado um crescimento econômico regional considerável, todavia, não estimulou o desenvolvimento social com a mesma força. Consoante lembra Amora, a ação desse órgão governamental “não reduz as desigualdades sociais e regionais, pois a maioria da população permanece em situação de grande pobreza” (2005, p. 375).

A terceira fase de expansão capitalista tece início no Nordeste nos anos 1980, no contexto de mudanças políticas e econômicas que o Brasil passou a vivenciar. É nesses anos que se iniciou no País a reestruturação produtiva com grandes repercussões, sobretudo no mundo do trabalho e foi aprofundado nas décadas seguintes. As economias periféricas conheceram um novo ajuste espacial, baseado numa crise iniciada nos anos 1970, pela qual passou o capital no plano internacional, com base na queda da taxa de lucro dos países centrais, como os Estados Unidos e países europeus. Tal crise culmina na reestruturação produtiva com mudanças na natureza e expansão do capital e do trabalho.

No plano nacional, a expansão capitalista conheceu uma fase de consolidação e internacionalização do mercado nacional, cujos setores produtivos passaram aderir a um

sistema de regulações mais flexíveis. Nesta fase os estados e municípios, em virtude de maior autonomia dada pela Constituição de 1988, passaram a atrair maiores investimentos nacionais e internacionais. No âmbito nacional, os estados passaram a conceder isenções fiscais, estabelecendo-se entre eles um processo de concorrência na captação de investimentos, o qual passou a ser chamado metaforicamente de guerra fiscal. Já Santos e Silveira (2001) chamam de “guerra dos lugares”, pois os lugares que oferecem as melhores “vantagens comparativas (infraestrutura, isenção fiscal e regulação)” são aqueles que mais atraem investidores.

Araújo (2000) refere-se a esse momento como sendo de “integração competitiva”, ou seja, quando o País se insere numa fase de mundialização econômica desencadeada pelo processo de globalização tendo como característica marcante o poder dos agentes econômicos internacionais sobre os processos produtivos. É quando o capital financeiro passa exercer maior influência no mercado nacional e o Nordeste não fica fora desta dinâmica. A desregulamentação econômica e a menor intervenção do Estado, em detrimento das empresas, marcam a acumulação, numa perspectiva mais globalizada e financeirizada da economia. Ainda no que se refere a esse momento, Pereira Junior (2012) acentua que

Ao contrário da fase anterior, em que o governo federal intervinha diretamente na decisão dos investimentos do setor industrial, essa fase é marcada pela drástica redução do poder nacional na política de incentivo à indústria, o que permite às unidades da federação levarem a frente seus próprios projetos, culminando numa guerra fiscal entre os estados (P. 211).

Evidencia-se, com efeito, uma relativa descentralização do Governo Federal e a ascensão dos estados a uma autonomia maior no engajamento de recursos e investimentos para a implantação de projetos produtivos, em sua jurisdição. Os setores produtivos registram relativa modernização, em maior ou menor intensidade, especialmente aqueles ligados às atividades industriais, tentando seguir a lógica de um mercado competitivo. Os estados nordestinos, seguindo a lógica da “guerra dos lugares”, investem em infraestruturas, aparelhando o espaço para receber as indústrias modernas que ali se instalam, bem como canalizando investimentos para outros setores, como os serviços relacionados às novas atividades industriais e formação de um mercado de trabalho para atender à demanda dos setores produtivos.

As grandes obras de forte apelo à industrialização, e toda infraestrutura por ela carreada, contaram, especialmente após os anos 2000, com forte participação do Governo Federal e capital estrangeiro na sua consecução, denotando semelhanças ao que ocorreu na fase desenvolvimentista dos anos 1960 e 1970. Assim, as políticas públicas e o papel do Estado voltam a ser centrais na consolidação de grandes projetos que demandam elevado grau tecnológico, a exemplo da indústria e do agronegócio, setor este que teve notória expansão nessa nova fase de desenvolvimentismo do Nordeste.

É nessa perspectiva de retorno às políticas desenvolvimentistas, notadamente relacionadas à atividade industrial e, ao mesmo tempo, com forte influência de agentes externos e capitais internacionais, que se pode considerar um novo momento de organização econômica no Nordeste. A implantação e previsão de importantes empreendimentos

calçados em indústrias de base (siderúrgicas e refinarias), em estados que ainda não possuíam essa atividade, a exemplo do Ceará, com a implantação da Companhia Siderúrgica do Pecém – CSP, no Complexo Industrial e Portuário do Pecém, e de Pernambuco, com a implantação de refinaria de Abreu Lima, no Complexo Industrial e Portuário de Suape, inauguram um novo ciclo de crescimento econômico na região Nordeste. Esse momento se caracteriza por uma maior articulação com capitais internacionais na implantação industrial e uma mobilização de força de trabalho em múltiplas escalas.

Em nossa análise sobre os momentos de expansão capitalista no Nordeste, denotamos, embora de um modo geral, os ajustes espaciais decorrentes do capital e do trabalho expressos na produção do espaço regional nordestino relacionados aos acontecimentos em escala mais ampla. Reforçamos a noção de que o entendimento das dinâmicas do capital e do trabalho, nos períodos considerados, não é possível se não considerarmos as múltiplas escalas e o papel dos agentes que marcam cada período. Cabe destacar o fato de que as dinâmicas econômicas mais recentes indicaram maior mobilidade da força de trabalho para essa região, todavia as forças políticas e econômicas que a dinamizaram são processuais e se originaram em períodos anteriores. Além disso, embora tenhamos empreitado uma análise de cunho mais geral, há particularidades nos diversos estados que compõem a região Nordeste, com maior ou menor dinamização, conforme os esforços na consolidação das alianças políticas econômicas empreendidas em cada estado, cabendo, portanto elucidá-las, no caso do Ceará.

### 3.3 O CEARÁ: PERÍODOS DE INDUSTRIALIZAÇÃO E TRANSFORMAÇÃO NA DINÂMICA INDUSTRIAL

No tocante à escala do Ceará, os períodos de acumulação não diferem muito dos contextos regional e nacional, não obstante as particularidades de sua formação socioespacial. De um modo geral, e seguindo a lógica de análise para o espaço nordestino destacaremos três fases, levando em conta as processualidades que vão além de cada período e as permanências e as rupturas com os períodos anteriores.

O primeiro período de expansão capitalista no Ceará teve início na Colônia indo até os anos 1950, quando se encerra um ciclo econômico, baseado, sobretudo, na produção agropecuária e beneficiamento de produtos agrícolas próprios para exportação. Desse modo, Meneleu Neto (2000) destaca que a economia cearense, nesse período, “[...] foi fortemente influenciada pela forma advinda do período colonial, baseando-se, principalmente, na pecuária extensiva e na agricultura de subsistência” (p. 49).

Girão (1995) exprime que no Ceará a cultura do açúcar não prosperou como na zona da mata nordestina, porquanto o Estado estava fora da área de convergência ambiental, que facilitou o desenvolvimento açucareiro, a exemplo dos Estados de Pernambuco e Bahia. Mesmo assim, o cultivo da cana de açúcar ocorreu no Ceará, porém de forma limitada. Foi na “região do Cariri, nos Tabuleiros do Ceará e na Serra Grande” onde se desenvolveu essa cultura mais voltada à produção de rapadura consumida em grande parte no Nordeste (p. 164).

O Ceará organizou sua economia com base na pecuária voltada para as áreas agroexportadoras e nas culturas de subsistência como feijão, milho e mandioca. Somente mais tarde, no século XIX, é que ocorreu um maior dinamismo da economia cearense, com a produção do algodão voltada para o mercado externo. A importância do algodão se refere não só à dinamização economia, mas, sobretudo, ao papel que desempenhou no surgimento e crescimento das cidades cearenses.

Antes, porém, cabe destacar o fato de que o povoamento do Ceará começou por meio das penetrações das trilhas do gado, justificadas pela procura de melhores condições de sobrevivência para o animal, que morria no enfrentamento das condições adversas de clima, marcado pela proeminência da seca. Essas trilhas vão abrindo estradas e formando pequenos povoados que serviam de ponto de apoio e descanso para o vaqueiro e que mais tarde se transformam em vilarejos e cidades. Dantas destaca que

Os centros urbanos representados pelas cidades de Aracati, Icó e Sobral, com função comercial, administrativa e de serviços, e Crato, com função agrícola, administrativa e industrial, exerceram papel preponderante no quadro sócioespacial no século XVIII, resultando a força desses centros das ligações estabelecidas, principalmente com Pernambuco. (DANTAS, 2003, p. 216)<sup>34</sup>.

A pecuária, primeira atividade econômica do Ceará, teve início no século XVII com a concessão de sesmarias ao longo dos principais rios cearenses (Jaguaribe, Acaraú e Co-

---

34 "Sistema de Cidade em terras semiáridas". DANTAS, Eustógio Wanderley Correia. In *Geografias – Leituras Culturais*. Organizadores: ALMEIDA, Maria Geralda e RATTI, Alecsandro JP. Goiânia: Alternativa, 2003.

reau), por onde teve início a ocupação econômica do Ceará. Nos séculos XVIII e XIX, as fazendas de gado expandiram-se, permitindo a intensificação do povoamento para a dedicação às diversas atividades das fazendas. Ao mesmo tempo, como afirma Sousa (2005), “as estradas cearenses surgem através dos caminhos das boiadas e se ampliam de acordo com as necessidades locais, relacionadas às necessidades intra-regionais”. (P. 15). A pecuária contribuiu, também, para a produção artesanal que utiliza, principalmente, o couro na fabricação de vestimentas dos vaqueiros e utensílios mobiliários como “cadeiras de encosto, tamboretas, cadeiras baixas de estar e baús-guarda-roupa”. (GIRÃO, 1995, p. 133).

Ao lado da pecuária, as culturas de subsistência desenvolveram-se para alimentar as populações das áreas agroexportadoras. Na segunda metade do século XIX, o algodão despontou no Nordeste como importante produto de exportação, quando o Ceará se tornou um dos maiores produtores da Região. O algodão era cultivado, de forma extensiva, inicialmente, nas serras próximas a Fortaleza, contribuindo para diversificar a produção no Ceará, antes baseada apenas na pecuária extensiva e na agricultura de subsistência<sup>35</sup>. O cultivo do algodão cresceu no Ceará, haja vista a demanda por esse produto parte das indústrias têxteis inglesas. O seu desenvolvimento contou com a mão de obra local e empenhou-se na sua produção, que exigia

---

35 O algodão cearense, antes um produto de consumo local e regional, insere-se no circuito das exportações brasileiras, à medida que aumentava a necessidade desse produto no mercado europeu antes abastecido pelos Estados Unidos da América do Norte. Com a Guerra de Secessão, abre-se uma perspectiva de exportação para o Ceará. Com isso, dinamiza-se a economia cearense, com as exportações que favoreceram a expansão do cultivo em outras áreas mais distantes de Fortaleza, a exemplo das serranas e sertanejas, com impactos na economia e na vida urbana cearense. (SOUSA, 2005).

pouco conhecimento, que aos poucos incorporava novas técnicas de cultivo.

Esse quadro, conjecturado pelo cultivo do algodão e a criação do gado, vigorou até a metade do século XIX, quando acontecimentos políticos econômicos passaram a influenciar a economia agrária cearense. Naquele momento, o algodão, até então uma cultural local e regional, em razão da Guerra da Secessão nos Estados Unidos, inseriu-se num quadro de demanda internacional. Com isso, o algodão nordestino, sobretudo, o cearense entrou no circuito de exportações regionais com vistas a abastecer o mercado europeu, antes atendido pelas áreas produtoras estadunidenses.

A economia cearense passou a vivenciar nova fase com suporte no cultivo do algodão, estimulada pela demanda do mercado europeu. Em decorrência dessa projeção, dá um salto em comparação ao período anterior, mesmo que ainda se detivesse à cultura algodoeira. Essa oportunidade vivenciada pelo Ceará formata as relações subsequentes, pois a necessidade de sua maior exportação conduz também ao seu beneficiamento, a exemplo da separação de sua pluma do caroço para um maior aproveitamento. Além disso, novas relações espaciais e de força de trabalho foram estabelecidas desde essa fase. Sousa esclarece que a expansão da atividade agrícola algodoeira nas serras cearenses, onde se desenvolveu com maior intensidade, demandou mão de obra e população, o que provocou o aumento da densidade demográfica nessas áreas (SOUSA, 2005).

A economia cearense permaneceu nesse ritmo até que as áreas produtoras norte americanas reestabelecesse suas relações de mercado com os países europeus, seus antigos



compradores. Esse fato ocorreu nas primeiras décadas do século XX e sucedeu com a decadência do mercado de exportação cearense para atender o mercado europeu, ficando restrita ao mercado local e regional brasileiro. A entrada do algodão no mercado internacional possibilitou uma inserção mais ampla do Ceará no mercado internacional ou mesmo no mercado nacional (SOUSA, 2005).

Embora com menor impacto na economia, vale lembrar que também se desenvolveu no Ceará a produção de café, fruticultura, hortaliças e culturas de subsistência nas serras e vales dos rios, estimuladas, sobretudo, pelo fluxo comercial provocado pelo crescimento de Fortaleza, que ampliou seu mercado consumidor. A dinamização trazida pelas exportações do algodão favoreceu a comercialização de outras culturas que se adaptaram às condições naturais do Estado, mas que, em geral, se associaram ao algodão. O cultivo desses produtos perdeu força e, na atualidade, se destaca a fruticultura nas áreas irrigadas do agronegócio, seguindo uma lógica modernizante.

No começo dos anos 1960, inicia-se, no Ceará, uma fase de expansão capitalista, transformando o quadro que vigorava até então, com pauta na produção, beneficiamento e comercialização de produtos de origem agrícola. A atividade industrial passou a ser estimulada com a modernização das indústrias tradicionais e implantação progressiva de gêneros industriais modernos ainda inexistentes no Estado, conforme comentaremos a seguir.

O algodão favoreceu, conforme já comentado, a implantação das primeiras indústrias do ramo têxtil, na região Nordeste, ainda no final do século XIX e primeiras décadas

do século XX, sobretudo, com a crise provocada pela queda das exportações de algodão e com a volta da produção estadunidense. As primeiras indústrias têxteis localizaram-se em Fortaleza, Aracati e Sobral, além do beneficiamento da pluma, efetuado em várias cidades interioranas. Essa indústria têxtil perdurou até os anos de 1950, quando entrou em crise em razão, em parte, da obsolescência técnica, de questões na produção do algodão e, sobretudo com a concorrência das indústrias têxteis sediadas no Sudeste brasileiro. No decênio seguinte, com a integração nacional, as indústrias que não fecharam foram dinamizadas com apoio dos incentivos fiscais da SUDENE, delineando-se, então, um “polo têxtil dinâmico”, na expressão de Araújo (2000) que se consolidou na Região Metropolitana de Fortaleza.

O segundo período começou com a intervenção da SUDENE, que se fez com a concessão de incentivos fiscais<sup>36</sup>, no contexto das políticas de desenvolvimento regional, que visavam a criar empregos e melhores condições de vida para a população do Nordeste, mas que acabou por concentrar os capitais, as industriais e a mão de obra, nas cidades de Salvador, Recife e Fortaleza, que atraíram a maior parte dos investimentos reforçando a centralidade das atividades produtivas nas principais metrópoles nordestinas (AMORA, 2005).

Nos anos de 1960, quando o Governo Federal, por meio da SUDENE passou a intervir na região Nordeste, o Ceará inseriu-se no ideário das políticas desenvolvimentistas, com projetos modernizantes que serviram de incentivo

---

36 O Estado brasileiro editou uma lei que nos seus artigos 34/18 estabeleceu a dedução de imposto de renda de pessoas jurídicas e, posteriormente, de pessoas físicas que se dispunham a aplicar tais deduções em empreendimentos industriais no Nordeste. (AMORA, 2005).

ao processo de industrialização, comandados por esse órgão. Foi o período do primeiro governo de Virgílio Távora (1963-1966) que implantou uma série de ações modernizadoras, com a construção de estradas, meios de comunicação e criação do I Distrito Industrial do Ceará – DIC, em 1966, implantado no então Distrito de Maracanaú, pertencente naquele momento ao Município de Maranguape.

O I Distrito Industrial do Ceará - DIC<sup>37</sup> foi concebido na primeira gestão do Governador Virgílio Távora, quando se iniciou um processo de modernização do Estado, com a implantação de uma infraestrutura que, todavia, só foi finalizada no seu segundo governo (1979-1982). Ele teve por objetivo atrair e incentivar a criação de indústrias, tendo como suporte a política de industrialização desencadeada pela SUDENE. Além disso, “[...] visava concentrar espacialmente as indústrias, favorecendo a economia de escala, ainda nos moldes do processo de produção fordista” (TELES, 2005, p. 74). O I Distrito Industrial, contudo, só entrou em funcionamento efetivo anos de 1970, pois enfrentava inúmeros problemas infraestruturais àquela época, como a insuficiência de transporte, abastecimento de água, entre outros.

Carvalho (2009) assinala que “[...] o I DIC nasceu como objeto planejado, obedecendo a um planejamento institucional e com infraestrutura capaz de suportar um grande contingente industrial” (P. 25). O I DIC passou,

37 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 (TELES, 2005).

assim, a ser o espaço dinamizador e de maior concentração das ações que visavam à implantação industrial, a essa época, baseado numa industrialização subsidiada pelo Estado em parceria com agentes econômicos nacionais e, posteriormente, internacionais.

Na esteira de novos acontecimentos econômicos e políticos, em âmbito nacional e internacional, o Ceará inseriu-se em um terceiro período de expansão capitalista, que se aprofundou nas décadas subsequentes, marcando um novo período de ajustamento econômico e espacial. Em meio ao processo de reestruturação produtiva no Brasil, um novo panorama se observou no Estado, com a chegada, ao Governo Estadual de um grupo de empresários, que passam a gerir o Ceará sob os auspícios de um projeto pautado em políticas neoliberais. As principais linhas de investimento maciço desse Governo pautaram-se na expansão da indústria, na modernização da agropecuária e na atividade turística, que se tornaram os pilares da economia cearense nos anos seguintes.

De acordo com Pereira Junior (2012), a ideologia dessa gestão fundamentou-se em acontecimentos de ordem internacional ligados à reestruturação do capital, provocando rebatimentos na economia, na política e na sociedade, de um modo geral. Com isso, houve também mudanças nas formas de produção e nas forças produtivas nos diversos setores de atividades econômicas, com destaque para a atividade industrial.

A atividade industrial foi dinamizada, no âmbito da reestruturação produtiva, quando se reduziu o papel de comando do Governo Federal, desde 1988, mais precisamente, com a promulgação da Constituição Brasileira. Os go-

vernos estaduais, então, segundo Amora (2005), “assumem papel de comando, a partir de alianças das elites econômicas locais, na condução de ações voltadas ao desenvolvimento”. (P. 376). No Ceará, o Governo Estadual iniciou estratégias pautadas na atração de investimentos, com a exacerbação das concessões de incentivos fiscais, na perspectiva de atrair empresas industriais para o Estado, adotada pelos demais estados brasileiros, como comentado anteriormente.

No âmbito das ações voltadas ao vetor de expansão industrial no Ceará, comandadas por esse grupo político que chegou ao poder, no final dos anos 1980, acendeu-se novamente a ideia, gestada no Governo de Virgílio Távora, de dotar o Ceará de novas infraestruturas para dar conta desse projeto político que buscava incluir o Ceará no âmbito da economia global. Foi quando voltou à tona a decisão política da instalação de uma refinaria no Ceará e de um complexo industrial com um porto moderno. A criação de um complexo industrial e portuário voltou a ganhar espaço nas discussões políticas e na agenda dos projetos estruturantes para o Estado do Ceará. Nos anos de 1990, o porto foi planejado e teve início a sua construção. Os Municípios de Caucaia e São Gonçalo do Amarante, localizados na porção oeste da RMF, foram os locais selecionado para receber o Complexo Industrial e Portuário do Pecém – CIPP, ficando o porto no Distrito de Pecém, pertencente ao segundo município. Esses dois municípios litorâneos foram definidos como locais para a expansão industrial, que tinha no porto, o sentido maior para a instalação de um complexo industrial. Consolida-se, com efeito, a criação do Complexo Industrial e Portuário do Pecém.

Como vimos anteriormente, o desenvolvimento econômico do Ceará pautava-se até anos 1950 no binômio gado-algodão. Posteriormente, a industrialização planejada, promovida pela SUDENE, marcou a dinâmica econômica do Estado, com o desenvolvimento industrial, um importante vetor de crescimento deste estado e do Nordeste, contribuindo para a sua inserção na economia globalizada. Ao longo dessa caminhada, as primeiras indústrias estiveram ligadas ao processamento de matérias-primas produzidas no Ceará, sendo que a implantação de mais indústrias e a modernização das existentes contribuiu para uma dinâmica econômica peculiar no Ceará, conforme destacaremos a seguir.

De modo geral, e mais especificamente em relação à atividade industrial, Meneleu Neto (2000), Amora (2005) e Pereira Junior (2012) destacam, no Ceará, três períodos de implantação industrial, que correspondem a momentos distintos da Divisão Internacional e Nacional do Trabalho. O primeiro iniciou-se no final do século XIX e se estendeu até os anos 1950; o segundo compreendeu desde os anos de 1960 até meados da década de 1980 e, o terceiro foi iniciado anos 1980 e em curso nos anos 1990 a 2000. A estes acrescentamos o período atual, caracterizado pela implantação do CIPP, como demarcação do início de um novo período de instalação industrial e a formação de um mercado de trabalho para atender às novas indústrias.

O primeiro momento foi marcado pela implantação das primeiras indústrias, sobretudo têxteis, ligadas ao beneficiamento do algodão e à produção de tecidos, de óleos vegetais, além de couros e peles. O surgimento desses gêneros de indústrias é explicado pela presença de matérias-primas

locais de origem agrícola, com destaque para a produção de algodão. As plantas industriais localizaram-se, especialmente, nas cidades de Fortaleza, Aracati e Sobral, e a destinação da produção era o mercado externo, cujo escoamento se fazia pelo porto de Fortaleza.

O segundo período de industrialização no Ceará, foi inserido com a criação da Superintendência de Desenvolvimento do Nordeste – SUDENE, no ano de 1959. Nesse período, a indústria constituiu o motor da economia brasileira, destacando-se a produção de bens de capital e de consumo durável. Até então, entretanto, concentrava-se na Região Sudeste, provocando enorme disparidade entre as regiões Sudeste e o Nordeste. Foi pelo foco da indústria que a SUDENE atuou na Região, contribuindo para a implantação de indústrias e a modernização daquelas em curso por meio da política de incentivos fiscais, que consistia na atração de capitais de outras regiões do País. A nova dinâmica industrial promoveu relações econômicas e espaciais do Nordeste com outras regiões, na medida em que criou uma demanda de insumos industrializados e semi-industrializados não produzidos internamente, estabelecendo-se uma divisão inter-regional do trabalho no Brasil.

O terceiro período de industrialização do Ceará tem começo nos anos 1980, no contexto de mudanças econômicas nacionais engendradas pela reestruturação da economia mundial. Com a redução da participação do poder federal nas economias estaduais, os estados e municípios passaram a empreender ações que visaram à atração de indústrias e outras atividades econômicas em seus espaços. Nesse momento, a SUDENE perdeu seu significado político e, ao

mesmo tempo as forças políticas do Ceará passaram e ser comandadas por uma elite empresarial congregada pelo Centro Industrial do Ceará – CIC. As decisões políticas se focaram em oferecer mais incentivos para atração de indústrias e, conseqüentemente, de capital produtivo para o Ceará. Naquele momento, os investimentos efetivados e programados concentraram-se na RMF, especialmente, nos Municípios de Fortaleza, Caucaia, Maracanaú e Maranguape, e, por volta dos anos 1990, consolidou-se o Distrito Industrial de Maracanaú e se desenvolveu um novo eixo, formado por Horizonte e Pacajus.

A esses três momentos, acrescentamos um novo, um quarto período que passou a se materializar no Ceará nos anos 2000<sup>38</sup>, com a implantação do Complexo Industrial e Portuário do Pecém – CIPP. Sobressai-se, nesse momento, a concepção de uma industrialização, como componente essencial a indústria de base, como siderurgia e petroquímica ligadas a um porto moderno (inaugurado em 2002) para atender a demanda desses setores. O que caracteriza esse período é a expressão mais recente de um modelo de expansão capitalista pautado na participação de empresas nacionais e internacionais, como é o caso da Companhia Siderúrgica do Pecém - CSP em fase de implantação, e que inaugura a primeira Zona de Processamento de Exportação – ZPE, no Ceará. Além da CSP, no contexto dessa nova

---

38 Buscando explicar essa nova fase da industrialização no Ceará, encontramos em Piquet (2007) e Bacelar (2000) algumas ideias que fundamentam esse novo momento. Existe um consenso entre as duas autoras em afirmar que a industrialização é a base do desenvolvimento, sendo as indústrias de base aquelas que trazem um movimento mais propulsor à Economia. Desse modo, Bacelar, baseando-se nos documentos do GTDN, assevera que o incentivo às indústrias de base criaria no Nordeste um centro de expansão manufatureira, mediante a intensificação dos investimentos nesse setor.



fase, destaca-se a produção de energia elétrica automatizada com base na queima de carvão, que é caso das termelétricas do grupo ENEVA, em funcionamento desde 2013. Esses empreendimentos inauguram no Ceará uma fase inédita de industrialização com base na indústria pesada e na produção de energia que demandam uma grande quantidade de força de trabalho para instalação e funcionamento desses empreendimentos, gerando uma enorme mobilidade de trabalhadores jamais vista no Estado do Ceará. A implantação dessas indústrias se destacou, sobretudo pela participação do capital e força de trabalho internacional exportados de países como a Coreia do Sul, que encontrou um ambiente propício para a sua reprodução ampliada. Junto a isso a dependência dessas indústrias ao porto caracteriza o funcionamento do primeiro complexo industrial e portuário no Ceará, fato até então não registrado ainda na história econômica nesse Estado.

Embora essa fase, ainda em decurso de consolidação, haja vista que a siderúrgica, a principal indústria do complexo, se acha ainda em implantação, ela dinamiza um conjunto de agentes multiescalares que vão desde a participação do Estado, da participação de empresas de capitais nacionais e internacionais, até a mobilização de grande contingente de mão de obra de diversas partes do Brasil e do mundo. Resulta daí a inserção da porção oeste da RMF no contexto da dinâmica econômica de um modo geral, com o funcionamento do porto e das indústrias, tornando aquela área um importante vetor econômico, antes voltado totalmente para o turismo. Tudo isso se faz com a implantação

de obras de infraestrutura em que a participação do Estado foi decisiva na equiparação do território, com a construção de um ambiente mediante as exigências do capital externo que aqui se instalou. São exemplos dessas ações estatais a construção de rodovias, ferrovias, abastecimento de água, dentre outros, assunto que será tratado de forma detalhada nas seções seguintes.

Pereira Junior (2012), apoiando-se em Bielschowsky (2004), Piquet (2007) e Oliveira (2003), reforça o papel do Estado e sua fundamental importância no empenho por uma industrialização acelerada, e destaca que ele foi decisivo no sentido da edificação das bases para a formação de um ‘ciclo ideológico do desenvolvimentismo’ no Brasil (P. 296). No Ceará, não foi diferente do restante do Brasil, pois, ao comparar o projeto de industrialização ocorrido no País, nos anos 1930, com o empreendido no Ceará no final dos anos 1980, Pereira Junior (2012), acentua que “em certos momentos quando foi conveniente, os novos governantes cearenses distanciaram-se de qualquer forma de intervenção na organização econômica e social, cabendo-lhes apenas a tarefa de ajustamento fiscal”. (PEREIRA JUNIOR, 2012, p. 296). Completa o autor, porém que tais governantes cearenses tiveram desde a mesma época (1986), como eixos da dinamização econômica, com destaque para a atividade industrial, programas e ações que mostram claramente o caráter desenvolvimentista. Resta claro, assim, um contrasenso, pois ao mesmo tempo, se visualiza a penetração das ideias neoliberais com base na defesa de um livre mercado, e a priorização de políticas públicas assentadas na dinami-

zação industrial com investimento em indústrias de base (siderúrgica e petroquímica) onde o Governo Federal é parceiro maior na implantação das plantas industriais e das infraestruturas direcionadas ao seu funcionamento. (PEREIRA JUNIOR, 2012).

É imprescindível referirmos sobre a reestruturação produtiva, com início nos anos 1990, no Brasil para entendermos a fase em decurso de implantação industrial, no Ceará. As transformações na organização do trabalho nas indústrias cearenses também entram num novo panorama produtivo, com a implantação de tecnologias modernas, e demanda de uma força de trabalho com características peculiares para dar conta dessas mudanças impostas pelo capital no contexto mundial e no plano estadual, favorecidas com a regulação estadual. Não apenas a indústria, mas também outros setores da economia e do espaço passam por mudanças significativas com a mecanização e modernização tecnológica. Por conseguinte, verificam-se também mudanças no mundo do trabalho, no qual o desemprego, a precarização e a exigência de mão de obra especializada passam a ser caracterizadores da expansão capitalista no País, e no Ceará em específico.

Mesmo com essas novas características de industrialização e a chegada das empresas de capital estrangeiro, que vão atuar no CIPP, a ideia de modernização centrada em um complexo moderno, ainda se pauta muito no desenvolvimentismo que tem o Estado como suporte. Vale destacar também a ideia de que essa nova ordem e organização industrial, geradas com a implantação de grandes equipa-

mentos “complexificados”, exige grande quantidade de mão de obra e qualificações específicas, o que vai impactar no mercado de trabalho e na mobilidade da força de trabalho, assunto que se constitui no interesse maior deste Livro.

## O COMPLEXO INDUSTRIAL E PORTUÁRIO DO PECÉM NO CONTEXTO DA INDUSTRIALIZAÇÃO CEARENSE

“[...] Essa estratégia foi inspirada na perspectiva de formação de um novo espaço econômico no Estado, com forte capacidade de gerar economias externas industriais e de aglomeração urbana, bem como elevado potencial de crescimento econômico, possibilitando uma dinâmica econômica diferenciada dos demais subespaços”. (PACTO PELO PECÉM, Assembleia Legislativa do Ceará, 2013, p. 28).

Iniciamos esta seção com breve histórico da gestação do Complexo Industrial e Portuário do Pecém – CIPP, abordando os diversos marcos de sua implantação gradual e inserção no contexto das políticas de industrialização cearense. Dando prosseguimento, tratamos, em linhas gerais, do porto, desde o início de sua implantação e funcionamento para em seguida abordarmos o conjunto de indústrias até então implantadas e/ou em implantação. Destacamos ainda as ações governamentais relacionadas à superestrutura (no sentido marxista) e à implantação da infraestrutura portuária, de transporte e de abastecimento de água, dentre outros, como condições imprescindíveis à viabilização do Complexo Industrial e Portuário do Pecém.

#### 4.1 OS COMPLEXOS INDUSTRIAIS E PORTUÁRIOS COMO *LOCUS* DE AÇÕES INTEGRADAS.

Com o aprofundamento das relações capitalistas e sua apreensão, sobretudo na esfera da circulação, as áreas portuárias merecem destaque em virtude da dinâmica que assumem na economia mundial. Na interpretação do que seja um complexo industrial e portuário, o porto assume posição de destaque, uma vez que sua presença na área industrial e suas qualidades vão orientar os tipos de indústrias a serem construídas, a sua hinterlândia, bem como as relações multiescalares estabelecidas desde sua logística.

Partimos do conceito de “complexo”, que adjetiva ou substantiva o “industrial e portuário”, formando expressão única. O dicionário Aurélio apresenta para a palavra complexo algumas definições: 1. Conjunto de coisas ligadas por um nexos comum; 2. Conjunto de instalações ou edifícios coordenados para facilitar o desempenho de uma atividade; 3. Que encerra várias coisas e ideias; 4. Que tem complemento. Essas definições remetem às ideias de nexos, relação entre várias coisas e complementariedade. Portanto, a relação entre porto e indústrias de um chamado complexo industrial e portuário representa a junção e a complementariedade numa área produtiva ampla que conforma num mesmo espaço, um feixe de relações econômicas, políticas e sociais com espaços distantes e próximos, criando os efeitos “para frente e para trás” defendidos pelos economistas em modelos de espaço racionalizados.

De acordo com os geógrafos Dunford e Yeung (2009), estudiosos das atividades portuárias e marítimas no Continente Europeu, os portos são considerados como “*focal points for economic activities and for associated industrial development*”<sup>39</sup>, sendo a combinação dessas atividades designadas de *Maritime Industrial Development - MIDAS*. As MIDAS<sup>40</sup> representam, assim, áreas onde as indústrias possuem relação de dependência com o porto próximo por utilizarem matérias-primas com características específicas que somente o transporte marítimo pode realizar e, ao mesmo tempo, sua produção em volume e quantidade é viabilizada pelo transporte via porto (DUNFORD E YEUNG, 2009, p. 2). Os portos, ainda segundo os autores, agregam várias atividades econômicas e podem ser congregados em vários grupos, dentre os quais se destacam três:

The first includes cargo and passenger handling and storage and distribution activities directly related to the port function, ship repair and a host of transport-related services located in port itself and in their city centres. A second group comprises a set of processing industries that transform imported material before their onward shipment/re-export taking advantage of the inter-modal, trans-shipment and break of bulk functions of ports. A third group of industries located in port-industrial complexes are those whose inputs comprise bulk commodities imported through the port. Examples include oil refineries and

---

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

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

related chemical industries, iron and steel mills and sugar refineries<sup>41</sup>. (DUNFORD E YEUNG, 2009, p. 3).

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

No Brasil, a expressão “complexo industrial e portuário” ganhou sentido somente no século XX, quando as

---

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



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

A ideia da construção de complexos industriais e portuários como espaços integrados data do início do período de consolidação da industrialização brasileira nos anos 1930, todavia esse tipo de relação entre porto e indústria já é bem antigo quando analisamos as economias mundiais europeias e estadunidenses. Os complexos industriais e portuários, geralmente, têm pontapé inicial com a construção de um porto dotado de infraestrutura moderna para atender os fluxos de grandes embarcações ou a reforma e ampliação daqueles portos que demonstram possibilidade de ampliação de área. Com isso a formação ou organização de cidades, distritos e localidades próximas é impactada por sua dinâmica, uma vez que o porto, por ser uma grande estrutura, absorve força de trabalho em grandes proporções que passam a viver, ainda no período de sua construção, em suas proximidades. Essa força de trabalho articula várias escalas, já que as localidades próximas, muitas vezes, não possuem trabalhadores suficientes com a demanda gerada, sendo necessária a mobilização de áreas próximas e distantes.

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

Foi na região Nordeste onde foram implantados os primeiros portos brasileiros impulsionados pela produção agrícola que ali se desenvolveu no período colonial, a exemplo da cana-de-açúcar. Ao mesmo tempo, ocorreu a entrada de produtos manufaturados procedentes da Europa para atender à demanda brasileira formada por colonos que aqui se estabeleceram. Os portos nordestinos tiveram papel fundamental como ponto de chegada da força de trabalho escrava procedente da África para trabalhar nas lavouras de cana-de-açúcar. Ainda de acordo com Monié (2011), “as cidades nordestinas que abrigavam os maiores equipamentos portuários se transformaram em centros político-administrativos, comerciais e de serviços” (P. 300). Mais tarde, ainda no período colonial brasileiro, o advento da produção cafeeira e da atividade mineradora na região Sudeste do País, demandou a construção de portos nessa região como resultado do aumento da demanda do café no mercado interna-

cional. Com isso desenvolveu-se também uma importante rede ferroviária no Estado de São Paulo que se articulava ao porto de Santos, para atender ao escoamento da produção, consagrando-o como o mais importante porto do Sudeste. Com a emergência do Sudeste na economia brasileira, com suporte na produção cafeeira, ocorreu a transferência da capital do país de Salvador para o Rio de Janeiro, e, portanto, “o centro de gravidade econômica e política desloca-se para o Sudeste, assim como a hierarquia dos portos passou ser dominada por esta região” (MONIÉ, 2011, p. 300).

A produção cafeeira propiciou, no período colonial, a expansão de portos, bem como a emergência de novos. Nos séculos XIX e XX, ocorreram importantes eventos que marcaram a história portuária brasileira no âmbito das relações econômicas, com a intensificação das trocas internacionais. Assim, não podemos compreender a história portuária sem relacioná-la aos acontecimentos políticos e econômicos que ocorriam no restante do Mundo. Dentre esses eventos, Monié (2011) destaca, no século XIX, “a abertura dos portos às nações amigas”, que, a partir de então, marca “o fim de exclusivismo colonial e o ingresso no sistema liberal de trocas internacionais”. O autor relata que, já no século XX, “a entrada da economia-mundo ocidental na era da *especialização produtiva* acelerou a unificação do sistema mundial”. Isso ocorreu como resultado dos avanços tecnológicos centrados, mormente em países de capitalismo avançados da Europa e os Estados Unidos, destacando a expansão da produção, circulação e consumo para o mercado dos países em desenvolvimento, sobretudo do Brasil.

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

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

As indústrias de base foram consideradas possibilidades, nos sucessivos governos desenvolvimentistas, de levar o

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

Assim, como no Mundo, os complexos industriais e portuários surgem no Brasil em relação profunda com as indústrias de base. É preciso apreender, todavia, as especificidades desse processo no País, visto que as diferenciações regionais que marcaram a formação socioespacial brasileira, expressas, até os anos 1950, em um modelo agrário-exportador, baseado na exportação de produtos primários, tardaram a iminência da atividade industrial de base.

No Ceará, a implantação do CIPP ocorreu em um período mais recente de expansão capitalista, marcado pela internacionalização das relações políticas e econômicas regionais nordestinas, no âmbito de uma industrialização subsidiada pelo Estado em parceria com capitais privados. O Ceará buscou inserir-se numa economia mundo com base na atração de gêneros industriais de base, a exemplo da

siderúrgica que atrai um vultoso quantitativo de trabalhadores para sua construção e dinamiza o mercado de trabalho na contextura mundial para o seu funcionamento. Em meio à complexidade de relações estabelecidas, a materialização do projeto CIPP ocorre no âmbito de uma rede de relações políticas, econômicas e sociais permeada por conflitos e contradições entre os diversos agentes envolvidos em sua consolidação.

A seguir trataremos, de modo mais sistemático, das relações políticas alicerçadas na concretização do Complexo Industrial e Portuário do Pecém – CIPP e em seguida, do papel do porto do Pecém na economia cearense, das indústrias, bem como das infraestruturas que foram construídas como condições necessárias à sua implantação e funcionamento.

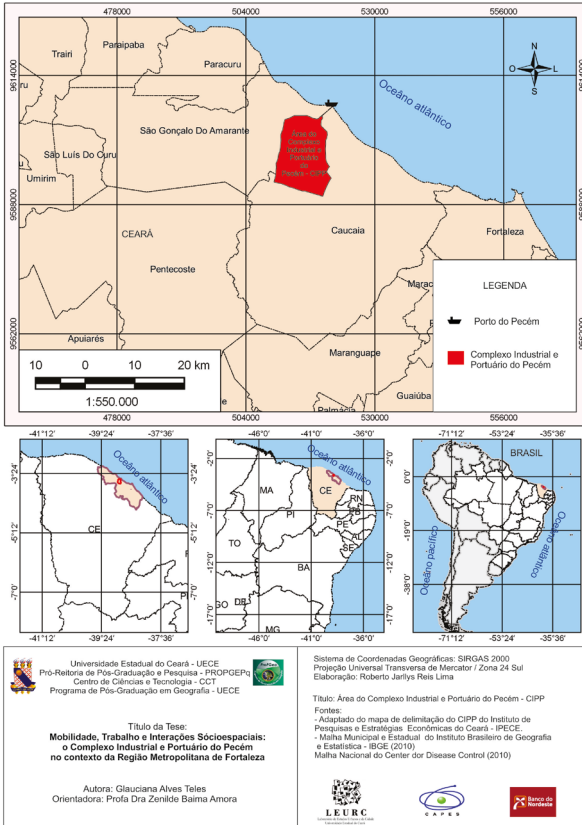
#### **4.2 A GÊNESE DO COMPLEXO INDUSTRIAL E PORTUÁRIO DO PECÉM NO ÂMBITO DAS POLÍTICAS DE INDUSTRIALIZAÇÃO DO CEARÁ**

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

período no processo de industrialização no Ceará, em que a mobilidade do trabalho é uma de suas características.

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

**Mapa 02** - Localização do Complexo Industrial e Portuário do Pecém nos municípios de Caucaia e São Gonçalo do Amarante



A ideia de construir um complexo industrial e portuário Ceará, remonta aos anos 1960, quando, em sua primeira gestão, Virgílio Távora (1963-1966) introduziu ideias modernizantes que tinham o ideário de superar o atraso econômico



co em que se achava o Ceará, naquele momento. O projeto nacional, marcado intensamente pelo desenvolvimentismo, defendia a ideia de que a industrialização era a solução para superar o subdesenvolvimento no País. Assim, o Governo Estadual introduziu a ideia de construir indústrias de base, como ocorria no Sudeste, para dinamizar a economia ainda pautada na exportação de produtos primários.

No segundo mandato de Virgílio Távora (1979-1982), o projeto de modernizar o Ceará, por meio da atividade industrial, foi retomado, quando se buscou maior apoio do Governo Federal para a consecução do que já havia sido pensado em seu primeiro governo. Ao longo dos anos 1970, mais precisamente nos últimos anos, caracterizados por forte centralização política no Governo Federal, começou no Brasil uma abertura gradual aos capitais internacionais. O Ceará, acompanhando a dinâmica política nacional, lançou o II Plano de Metas Governamentais – PLAMEG, seguindo ainda um planejamento setorizado, como o que foi desenvolvido em âmbito nacional<sup>42</sup>. No Plano de Governo, publicado no final dos anos 1970, ficou evidente a intenção de se implantar novas indústrias no Ceará como concretização do sonho de modernização com base na atividade industrial. Carvalho (2002) assinala que para alcançar essa meta, Távora “lutou pela implantação de condições infraestruturais como a inclusão do Estado no programa de eletrificação da CHESF e a defesa dos incentivos fiscais para a instalação de um parque industrial moderno” (P. 19).

42 De acordo com Bandeira e Silva Neta (2008) “foi condição objetiva para a concretização do PLAMEG, a existência de um corpo técnico no Ceará”. E, assinalam ainda que “a criação do BNB, em 1952, da UFC, em 1954, e da SUDENE, em 1959, permitiram a formação de quadros especializados para formular diagnósticos, elaborar e conduzir planos e dirigir as instituições responsáveis pelos planos estaduais”. (P. 6).

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

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

Mais tarde, com a chegada de Tasso Jereissati ao Governo do Ceará, em 1986, as ideias de Virgílio Távora foram retomadas. Tasso governou o Ceará em três mandatos (1987-1990; 1995-1998 e 1999-2002). No seu primeiro mandato, realizou um ajuste fiscal e ampla reforma na máquina administrativa no Estado do Ceará, baseado em cortes de gastos públicos (ALMEIDA E SILVA, 2000). Isso

abriu caminho para a implantação de uma política industrial, considerada por ele como um dos vetores de desenvolvimento do Ceará. Em seu Plano de Governo, publicado em 1986, apresenta projetos de implantação de uma refinaria de petróleo, de uma Unidade de Laminadores Planos, de uma unidade de beneficiamento de urânio (projeto Itataia), de beneficiamento de gás natural e a criação de uma Zona de Processamento de Exportação – ZPE (CEARÁ, 1986).

Logo após a primeira gestão de Tasso Jereissati, Ciro Gomes foi eleito governador do Ceará (1991-1994), coadunando-se com a mesma perspectiva política e partidária de seu antecessor. Ciro deu continuidade, no âmbito das políticas industriais, aos projetos implementados nos anos anteriores por Tasso. Em seu projeto de governo, publicado em 1991, assinala, como um dos objetivos retomar as negociações para a implantação de projetos de “alto poder germinativo”, tais como o projeto Itataia, a siderúrgica do Nordeste (SIDNOR), uma refinaria de petróleo e a Zona de Processamento de Exportação – ZPE (CEARÁ, 1990).

Em seu segundo mandato, Tasso Jereissati instituiu o Plano de Desenvolvimento Sustentável do Estado do Ceará (1995-1998), que integrava, no âmbito federal, os programas “Brasil em Ação”<sup>43</sup> e “Avança Brasil”<sup>44</sup>. Nesse plano,

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

44 O “Avança Brasil” foi um programa criado nos anos 2000 e se caracterizou por ser um instrumento governamental que definiu a estratégia de desenvolvimento para o período do segundo mandato de FHC. As diretrizes estratégicas pautaram-se em i) consolidar a estabilidade econômica com crescimento sustentado; ii) promover o desenvolvimento sustentável voltado para a geração de empregos e de oportunidades de renda; iii) combater a pobreza e promover

as metas sobre a construção de um complexo siderúrgico e petroquímico integrado a um porto moderno aparecem de modo mais claro, pois desenvolver o Ceará com base no incentivo à atividade industrial foi um dos pilares do desenvolvimento sustentável que deu nome ao plano de governo de Tasso. No programa *Brasil em Ação*, foram preconizadas também ações voltadas à problemática dos portos com a modernização dos portos de Santos (SP) e Sepetiba (RJ), além da adequação do Porto de Rio Grande (RS). Nesse contexto, se instituiu no porto do Pecém, no Ceará, como também, o porto de Suape, em Pernambuco.

As discussões sobre o CIPP, retomadas no segundo mandato de Tasso, conduzem a uma série de ações para sua viabilização. A primeira ação instituída foi a criação de um grupo de trabalho denominado de Grupo de Trabalho Interinstitucional 5 - GTI 5, que “integrava várias secretarias e conselhos por afinidade de ações que garantiriam que as ações do governo chegassem à sociedade já devidamente integrada”. (CEARÁ, 1995). No âmbito das discussões do GTI-5 e como demanda entre as secretarias que o compuseram, foi criado outro grupo de trabalho mais específico chamado Grupo Interno de Acompanhamento do Projeto de Construção do CIPP. Uma das providências tomadas por este grupo foi baixar um decreto estadual<sup>45</sup>, que declarou de utilidade pública, para fins de desapropriação, a área inicial para a construção do CIPP. Desse modo, a área inicial des-

---

a cidadania e a inclusão social; e iv) consolidar a democracia e a defesa dos direitos humanos. Com base nessas diretrizes foram criados objetivos e metas setoriais que deveriam ser alcançados ao longo do quadriênio. (Para mais informações consultar MOTTA, J.R.S.T. Medidas adotadas pelo Governo FHC para o Desenvolvimento Econômico, Consultoria legislativa, Câmara dos Deputados, 2000).

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

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

Como forma de consolidação das ações governamentais de implantação do CIPP, procedeu-se à articulação de outros setores da sociedade com a criação em 1997, do Grupo de Trabalho Participativo - GTP<sup>46</sup>. Esse grupo existente até hoje é formado com representantes de secretarias estaduais, das prefeituras e das câmaras dos Municípios de Caucaia e São Gonçalo do Amarante, da Assembleia Legislativa do Ceará e das comunidades diretamente impactadas pelo CIPP (PACTO PELO PECÉM, 2012). Foram também envolvidos gestores dos municípios que sediariam o grande projeto industrial e portuário, considerando que a área seria notadamente dinamizada.

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

---

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

sem o apoio do Estado, ainda não seria possível, haja vista que seu papel na preparação do espaço (sistemas técnicos e regulação) foi uma condição fundamental, até hoje no País.

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

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

I - instalação, ampliação ou modernização de estabelecimento industrial de grande porte de: a) refino de petróleo e seus derivados; b) siderurgia; c) geração de energia termoeletrica ou de gás natural; d) produção de biodiesel; e, II - os de instalação, ampliação ou modernização de qualquer empreendimento econômico de grande porte, que importe na atração de grande volume de investimentos ou na geração de grande número de

empregos, assim reconhecidos por Resolução do Conselho Estadual de Desenvolvimento Industrial do Ceará - CEDIN. (CEARÁ, DECRETO Nº 27.196, de 29 de setembro de 2003).

Essas metas foram discutidas no âmbito do Grupo de Trabalho Participativo GTP<sup>47</sup>, que tinha como objetivo, conforme destacamos, acompanhar, apoiar e monitorar as ações do Complexo Industrial e Portuário do Pecém – CIPP e suas inter-relações, visando à promoção de atividades industriais integradas e de outras ações a elas correlatas (CEARA, 2012).

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

**Área de Atuação:** Logística de Transportes Comunicação e Energia. Implantação do terminal intermodal de cargas do Pecém; Implantação do terminal de múltiplo uso do Pecém; Implantação

---

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

de correia transportadora do Pecém; Implantação do terminal de gás natural do Pecém.

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

Ainda em 2007, a área do CIPP foi alterada com base em um novo decreto estadual<sup>48</sup>. O resultado foi que a área do empreendimento foi ampliada, Atualmente mede 13.337,00 ha, dos quais 7.101,63 ha (53,25%) pertencem ao Município de Caucaia e 6.235,37 ha (46,75%) ao de São Gonçalo do Amarante. Dessa área total, 2.340,00 ha são Áreas de Preservação Permanente – APPs, 440.00 ha são áreas livres, referentes à faixa *non aedificandi*<sup>49</sup> (área entre APPs e borda da lagoa do Gereraú) e 109,00 ha referentes ao Jardim Botânico de São Gonçalo do Amarante (Figura 02).

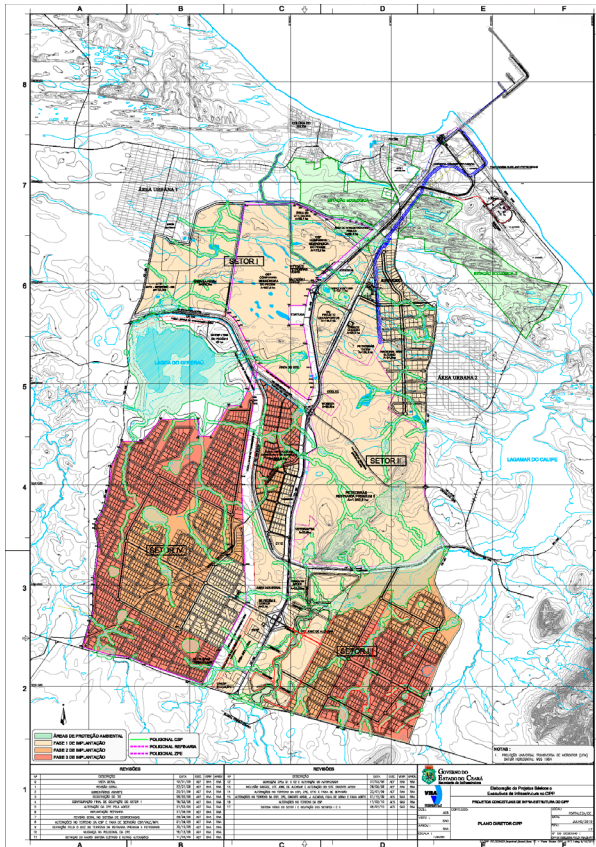
---

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

49 Faixa de terreno ao longo de estrada ou cursos d' água onde, por disposição legal, é vedado edificar. (Fonte: Dicionário Jus Brasil)



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



Cid Gomes, em seu primeiro mandato (2007-2010), programou ações no sentido de atrair indústrias de base para o CIPP, ou seja, a implantação de uma siderúrgica e

uma refinaria da Petrobrás. A concretização do projeto da siderúrgica se deu por meio da parceria do capital privado brasileiro, ou seja, da Vale com o capital privado coreano, das empresas Dongkuk e Posco. Em 2010, teve início a implantação da Companhia Siderúrgica do Pecém – CSP, como resultado dessas parcerias e do empenho do Estado no sentido da dotação de infraestrutura necessária à sua implantação. O projeto da refinaria, no entanto, não foi concretizado, conforme comentaremos mais adiante. Ainda em 2010, teve início também a construção de três grandes termelétricas a carvão pelo grupo Eneva (antiga MPX), projeto em andamento desde 2008, quando essa empresa adquiriu no leilão nacional a permissão para sua implantação.

Como contrapartida, para a construção dessas referidas indústrias, o Governo assumiu um conjunto de medidas que envolveram desde incentivos fiscais de longo prazo e implantação de infraestrutura (rodovias, ramal ferroviário, transposição de água, entre outros) a projetos de ampliação do porto do Pecém que vinha funcionando, desde 2002. O término da construção e início do funcionamento da CSP foi previsto para 2014, porém, esse prazo não foi cumprido, com nova previsão de início de funcionamento para o ano de 2016. Destacamos, sobretudo, o fato de que a CSP localiza-se na Zona de Processamento de Exportação – ZPE, assunto que será tratado mais adiante.

A parceria entre o Governo Estadual, Federal e o capital privado foi decisiva na materialização do projeto do CIPP. O empenho da gestão estadual se deu por meio da articulação política com o Governo Federal, das parcerias

firmadas com o capital privado e da contrapartida assumida (infraestrutura, incentivos fiscais e ampliação do porto do Pecém, dentre outras). Essa conjunção de fatores foi decisiva para que o projeto gestado nos anos 1960 fosse de fato concretizado.

Ainda no âmbito das ações empreendidas pelo Governo Estadual para materializar a implantação do CIPP e relacionadas à atração de investimentos para o Ceará, foi criado, no ano de 2007, o Conselho de Desenvolvimento do Ceará – CEDE<sup>50</sup>, como órgão do Governo do Estado de natureza deliberativa. O CEDE, foi criado no intuito de “orientar ações, formular diretrizes estratégicas, operacionais e a definição de prioridades da Política de Desenvolvimento Econômico do Estado do Ceará”<sup>51</sup>. Uma dessas estratégias é orientar quanto à implantação de empresas que procuram oportunidades de localização próximas ao porto do Pecém na área do CIPP, cabendo a esse órgão decidir e definir as normas e regras a serem estabelecidas. A este colegiado estão vinculadas a Agência de Desenvolvimento do Estado do Ceará S.A – ADECE<sup>52</sup>, a Companhia de Desenvolvimento Econômico do Ceará - CODECE e a Empresa Administradora da Zona de Processamento de Exportação de Pecém - EMAZP<sup>53</sup> (CEDE, 2012).

---

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

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

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

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

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

Em entrevista realizada, em 2014<sup>54</sup>, com o presidente da ADECE, ele nos adiantou que “cuida fundamentalmente da atração de investimentos para o Ceará” e isso faz com que com essa agência incorpore toda a estruturação de incentivos fiscais e o desenvolvimento industrial do Estado, sendo essa uma de suas faces. A outra face é cuidar de toda infraestrutura para a instalação das empresas. Completa, ainda, exprimindo que o órgão possui um conselho próprio e que é dentro das reuniões desse colegiado que as empresas que queiram se instalar no CIPP a procuram e a submetem o seu projeto. Quando o projeto chega, a ADECE oferece o terreno para compra. O local da empresa é orientado por meio do uso de um plano diretor que estabelece onde a empresa deve se instalar.

A ADECE desempenha, assim, o papel de empresa que funciona para o Estado assumindo a incumbência de angariar investimentos com base em um amplo *marketing*. Usa como estratégia o desenvolvimento por meio de incentivos fiscais, buscando parcerias entre o Poder Público e até mesmo empresas privadas que querem investir seu capital no Ceará. Quando a intenção de instalação de uma empresa

---

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

chega à ADECE, é avaliada a viabilidade de sua instalação de acordo com uma série de critérios, e se aprovada é repassada ao CEDE para concluir a aprovação e o local sugerido para instalação da indústria, bem como os incentivos fiscais ou contrapartida a serem concedidos.

Ainda no contexto de ações para o CIPP, no ano de 2011, foi instituído o Modelo de Gestão<sup>55</sup> especial cujo conteúdo refere-se à administração exclusiva para a área industrial e portuária. Este modelo resultou de uma demanda gerada por empresários de indústrias já implantadas e em implantação<sup>56</sup>. Os empresários sugeriram ao CEDE que fosse formada uma coordenação institucionalizada do CIPP e expuseram essa ideia, numa reunião realizada na Assembleia Legislativa do Ceará, por ocasião de uma das reuniões que resultou no documento Pacto pelo Pecém (2011). Os empresários argumentaram, ainda, que os Municípios de Caucaia e São Gonçalo do Amarante deveriam ter um papel mais ativo na governança do CIPP, haja vista que o inevitável crescimento populacional e a formação de núcleos urbanos próximos àquele deveriam ensejar inúmeros problemas a esses municípios, dentro os quais os referentes ao meio ambiente.

No âmbito da gestão estadual, foram criados a Unidade Gestora e o Conselho Gestor para o CIPP. Conforme noticiado no jornal O Povo em 24/12/2011, a Unidade Gestora foi instituída visando a desenvolver ações nos Municípios de Caucaia e São Gonçalo do Amarante, sendo

---

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

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

uma dessas ações a formulação do Plano Diretor integrado para os dois municípios, coordenado pela Secretaria das Cidades do Ceará. Já o Conselho Gestor é composto de representantes de várias secretarias estaduais, do Conselho de Desenvolvimento Econômico - CEDE, da Procuradoria Geral – PG, do Conselho de Gestão e Políticas de Meio Ambiente – CONPAM e representantes das Prefeituras de Caucaia e São Gonçalo do Amarante<sup>57</sup>. Este colegiado envolve, também, o presidente da Unidade Gestora.

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

Garantir que o binômio Água e Energia - propulsores do crescimento sustentável - estejam disponibilizados em quantidade suficiente para permitir a atração de investimentos. São exemplos, o Cinturão das Águas, a Transposição do São Francisco, o Eixão das águas, a Termoelétrica MPX, o Terminal de Regasificação, a Usina Solar de Tauá e os diversos parques eólicos. Com um ambiente de negócios favorável aos investimentos privados e públicos, o Estado do Ceará conseguiu

---

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

viabilizar a Zona de Processamento de Exportações, a Siderúrgica e, pouco a pouco, a Refinaria. Isto em virtude da expansão do Porto do Pecém e da Transnordestina (CEARÁ, 2015, p. 73-74).

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

No plano de governo de Camilo Santana a indústria continua sendo um eixo estruturante do crescimento econômico do Ceará e destaca o CIPP como um projeto de grande envergadura no Nordeste e no País. No que se refere às ações prioritárias para o Plano Plurianual (2015-2016), referidas aos CIPP, destacam-se as seguintes metas:

Duplicar a BR-222; Construir o Arco Metropolitano; Elaboração de Plano Diretor de Transporte e Mobilidade da RMF; Finalizar as obras das CEs 085, 060, 251 e o Anel Viário; Garantir os investimentos – públicos e privados – na geração de energia limpa e renovável; Elaborar a agenda 21 local (Municípios e CIPP); Garantir a conclusão da implantação do Eixão das Águas, através da instalação dos sifões e do conjunto de bombas na Estação Elevatória do Açude Castanhão SRH – COGERH; Completar a integração do Canal do Trabalhador com o Açude Pacajus e o Eixão das Águas; Implantar o projeto de reuso de águas da CAGECE; Realizar estudo de aproveitamento da

água do aquífero nas dunas; Elaborar estudo de ampliação da oferta hídrica, através da dessalinização de água do mar; elaboração e implementação de um programa de Educação Ambiental voltado para o CIPP; Fortalecimento do empreendedorismo local e do adensamento de cadeias produtivas em torno do CIPP; Apoio à pesquisa, a inovação e ao desenvolvimento tecnológico sobre problemas e oportunidades relacionadas com a expansão do CIPP; Constituir um grupo multi-institucional regular para realizar um diagnóstico das demandas do CIPP; Implementar o plano de capacitação com foco nas demandas atuais e futuras do CIPP; Elaboração e execução do plano de qualificação de fornecedores; Definição dos limites do Território Estratégico do CIPP, a partir de um novo Território Estratégico, de um macrozoneamento territorial, indicando um novo limite territorial, com a inclusão de municípios que irão compor o referido território, para fins de planejamento e implantação de políticas de interesse comum; Levantamento de indicadores dos planos diretores dos municípios envolvidos no Território Estratégico do CIPP; Criação de um modelo de governança à realidade do CIPP, com garantia de participação da sociedade. (CEARÁ, 2015).

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



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

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

As metas do Plano de Governo de Camilo Santana expõem, de forma clara, a intensificação dos investimentos para o CIPP, nos próximos anos. As metas implicam também novas ações mais relacionadas com a urbanização desencadeada na porção oeste da Região Metropolitana de Fortaleza, ao contemplar ações vinculadas à habitação, plano diretor, transporte e mobilidade, saneamento básico,

ambiente e trabalho. Estas ações estão associadas às condições e às demandas decorrentes da necessidade de intervenções em face aos impactos provocados com a implantação e funcionamento do CIPP.

Desde as primeiras ideias modernizadoras de Virgílio Távora, passando pelas três gestões de Tasso Jereissati, e com maior efeito nos governos de Cid Gomes, e mais recentemente, no governo atual de Camilo Santana, já se passaram mais de 40 anos da concepção do projeto inicial e 14 anos de inauguração do Porto do Pecém (2016).

A implantação do CIPP com o objetivo de inserir o Ceará no mercado mundial, globalizado, no funcionamento de um complexo industrial agregado a um porto moderno, progressivamente, se destaca no panorama nacional e internacional. O CIPP, como vimos, resulta de ações políticas de sucessivos governos que propiciaram a chegada do capital privado internacional nessa nova etapa de acumulação capitalista no Ceará. O Estado foi fundamental nos acordos nacionais e internacionais para a concretização de seu projeto maior de industrialização cearense consubstanciado, na industrialização planejada, pautado em indústrias de base. O CIPP marca um novo processo de industrialização do Ceará no qual o capital internacional, o novo aparato tecnológico utilizado pelas indústrias, a formação de um mercado de trabalho com novas especializações e a mobilidade de força de trabalho, são suas características mais marcantes.

Aprende no exposto uma continuidade no âmbito governamental, ou seja, nos sucessivos governos estaduais que priorizaram em seus planos de governo propostas de ações e de ajustes necessários à consecução do CIPP.

### 4.3 O PORTO COMO PONTO DE PARTIDA DO CIPP

#### 4.3.1 O porto: sítio, situação e funcionamento

O transporte de mercadorias com características específicas (peso e densidade) e necessidade de transportar em grandes quantidades a preços mais acessíveis são fatores que evidenciam os portos como espaços centrais no escoamento da produção e como ponto de contato fundamental entre os países. Na conjuntura atual expressa pela economia política globalizada, caracterizada, sobretudo, por ampla mobilidade, os portos representam um ponto de ligação entre os países por meio da entrada e saída de mercadorias, dinamizando não só as cidades portuárias, mas também amplos espaços a eles relacionados.

Como *locus* de relações nacionais e internacionais, as áreas portuárias atraem indústrias e uma diversidade de serviços que se complementam. Michèle Collin (2003), ao se referir ao papel dos portos na organização econômica local e global, acentua que

[...] o porto é lugar estratégico da organização da economia mundializada, de articulação do local com o global no coração de diferentes articulações entre fluxos materiais de mercadorias sempre crescentes e de fluxos imateriais de informação e comunicação que se tornam predominantes na nova economia. (P. 43).

A escolha de um sítio portuário responde, geralmente, à procura de uma série de condições favoráveis que ocorrem num mesmo lugar, tais como acesso fácil, abrigo contra a

força das ondas, profundidade, e outras condições relacionadas à geografia física local.

Os portos representaram, ao longo da história, o ponto de contato da economia local com a economia mundializada, mediante a exportação de mercadorias locais e importação de mercadorias vindas de várias partes do Mundo. Nos países em desenvolvimento, os portos são difundidos mais amplamente no período pós-industrial dos países centrais, quando foi necessário desenvolver outros centros comerciais e industriais para uma nova fase de acumulação. É em razão disso que os portos são implantados nesses países num período mais recente, especialmente na fase pós Segunda Guerra Mundial, com a difusão de vários espaços produtivos em países que não tinham tradição industrial. A implantação dos portos nesses países está ligada ao seu momento de industrialização e modernização tecnológica no contexto da globalização econômica e na nova organização e Divisão Internacional do Trabalho. (MICHÈLE COLLIN, 2003).

Para a implantação de um porto, vários estudos de viabilidade econômica, ambiental e social são realizados e vultosos recursos são empregados para sua construção. Na Geografia Econômica de teor clássico, segundo Firkowski e Sposito (2008), apoiados na obra de Fisher, alguns fatores geográficos são fundamentais para a construção de um porto, sendo estes o sítio e a situação. O sítio corresponde ao espaço físico, à profundidade marítima, sendo estas características naturais pertinentes a um espaço para receber navios de pequeno a grande porte. Já a situação corresponde,

[...] aos fenômenos físicos e econômicos mais amplos que aqueles concernentes ao sítio, pois ela (situação) é bem mais complexa. Essa noção não é estática, pois implica em relações com inúmeros outros fatores e evolui conforme o estado das técnicas, das trocas e do desenvolvimento econômico [...] (2008, p. 136).

As noções de sítio e situação, embora gestadas na Geografia Econômica tradicional, ainda exercem destacada importância no estudo de portos, na medida que os elementos naturais e econômicos são fundamentais para a compreensão de uma geografia dos espaços globais, da mobilidade de capitais e mercadorias no Mundo, bem como na mobilidade de trabalhadores.

Ainda na discussão a respeito dos portos, Firkowski e Sposito (2008), traduzindo Fisher, destacam que todos os portos marítimos possuem função fundamental, seja “a importação no sentido de fracionar os carregamentos e assegurar a expedição diretamente (trânsito e transbordamento) ou indiretamente (depois da estocagem, transações e transformações)”, e a exportação “no sentido de agrupar as mercadorias de todas as origens para constituir os carregamentos suficientes para justificar uma viagem ou uma escala” (P. 142-143).

Em relação ao movimento marítimo portuário, os portos podem ser classificados em função do ramo econômico correspondente, ou seja, em porto de pesca, porto de velocidade e de escala, portos com função industrial e portos com função comercial. Aqui enfocaremos a função industrial, por estar intimamente relacionada ao objeto em

estudo. Os portos com função industrial são aqueles que os autores destacam como indo além das funções de transporte de carga, conforme explicitado na citação a seguir:

O porto não é apenas uma etapa ou lugar de estágio da carga; é também um lugar onde permanecem algum tempo grandes quantidades de mercadorias e matérias primas pesadas que interessam a numerosas indústrias, tanto mais que os produtos importados por mar, frequentemente aqueles pesados e com valor mercantil baixo, suportam melhor o custo elevado dos transportes interiores depois de sofrer uma transformação, que os produtos mais elaborados e de maior valor. (FIRKOWSKI E SPOSITO, 2008, p. 144).

As indústrias que se instalam na vizinhança de um porto, ainda completam os autores, são aquelas “que recebem ou expedem produtos pesados; elas trabalham com grandes tonelagens e fornecem, em geral, um semiproduto enviado para o entorno ou interior para acabamento”. (P. 144-145). A razão maior para a construção de um porto industrial é a de fomentar a atração de indústrias de base em seu entorno. Esse foi o objetivo maior para a construção do porto do Pecém e do Complexo Industrial a ele integrado, contudo, desde a sua inauguração atua em outras demandas, como, por exemplo, na exportação de frutas da região Nordeste.

O porto do Pecém é criado em outro momento da economia cearense cuja ampliação da atividade industrial de base foi a principal justificativa de sua implantação no Estado. Localizando-se fora da cidade de Fortaleza, em sua Região Metropolitana, o porto do Pecém foi construído para

atender uma demanda mais especializada, uma vez que foi concebido como porto industrial, todavia, ele foi adequado ao cumprimento de outras funções, como o escoamento de produtos agrícolas provenientes do agronegócio e só mais tarde é que se relaciona à atividade industrial, com a implantação e funcionamento das termelétricas a carvão que o utilizam como principal entrada de sua matéria-prima.

Até a criação do Porto do Pecém, o porto do Mucuripe, na cidade de Fortaleza, era o principal ponto de escoamento da produção agrícola do Ceará e importação de produtos de outros estados e países, constituindo-se no principal porto do Estado. O porto do Mucuripe<sup>58</sup>, criado em 1938 e iniciado seu funcionamento em 1941, ao se inserir na cidade de Fortaleza, passou a ser o principal ponto de escoamento da produção agrícola do Ceará e, até a operação do porto do Pecém, foi o principal porto do Estado. Nos anos 1950 a 1970 atende, essencialmente, ao comércio atacadista e as atividades de exportação estaduais, destacando-se, nesse momento, “o algodão em pluma, a cera de carnaúba e o óleo de oiticica”, sendo os seus principais produtos da economia cearense, até então. Junto a esses se destacam ainda óleos vegetais, couros, peles e lagosta”. (SOUZA, 2005, p. 25).

Com início nos anos 1970, a intensificação das atividades no porto do Mucuripe, passou a organizar também a porção leste da cidade de Fortaleza. Silva (1991) destaca

58 Até o século XVIII, quando o Ceará ainda era ligado administrativamente a Pernambuco, a pecuária se configurava como sua principal atividade econômica de domínio colonial, destinada à produção de couro e carne, que era salgada e seca nas charqueadas. Os rios Jaguaribe e Acaraú, que serviram inicialmente de incursão dos colonizadores no sertão, passaram a abrigar também, na foz de seus cursos, os primeiros portos cearenses por onde a produção era levada aos centros consumidores. Os portos de Aracati, Acaraú e Camocim e, posteriormente, o de Fortaleza, se constituíram em centros de convergência da produção regional e irradiação do comércio de mercadorias locais para o Exterior.

que “a construção do porto novo na ponta do Mucuripe (iniciada na década de 1940) transferiu para aquela área da cidade alguns armazéns”. Nos anos seguintes, completa o autor, “foram construídos os moinhos de trigo e o terminal petroleiro para atender as necessidades do Estado quanto ao fornecimento de combustível, asfalto e outros derivados de petróleo” (P. 61), atividades essas muito condicionadas à existência do Porto. As primeiras indústrias organizaram o entorno do porto com o crescimento de bairros populosos, a exemplo do bairro do Farol, formado por “trabalhadores que prestavam serviço no cais do Porto antigo, como outros incorporados a essa nova atividade, devido às novas proporções do porto novo, instalaram-se ao lado de pescadores, antigos ocupantes daquele espaço da cidade”. (P. 61). A área portuária do Mucuripe não chegou a se configurar como área industrial mais complexa, embora tenham se instalado em seu entorno indústrias mais dependentes do porto como as fábricas de beneficiamento de lagosta e a Fábrica de Asfalto de Fortaleza – ASFOR, da PETROBRÁS, que depois foi transferida para outro local da cidade.

#### 4.3.2 O PORTO DO PECÉM E SUA PARTICULARIDADE NO ÂMBITO DA INDUSTRIALIZAÇÃO CEARENSE.

A construção do porto representou a fase inicial de edificação do Complexo Industrial e Portuário do Pecém, pois, até então, não havia sido pensado um empreendimento que relacionasse o porto às indústrias, com essa particularidade de ser um porto industrial. A implantação do porto em Pecém, Distrito de São Gonçalo do Amarante,



inaugura uma nova dinâmica na porção oeste da Região Metropolitana de Fortaleza, mais especificamente na área mais diretamente atingida pelas dinâmicas decorrentes dos impactos das obras de construção civil, fluxos de materiais de construção, trabalhadores etc, que um empreendimento dessa envergadura provoca na produção do espaço.

O Distrito de Pecém, até a construção do porto, se configurava como um vilarejo. Conforme os estudos de Batista (2005), ali era uma comunidade pesqueira e os que residiam nesse Distrito tinham o mar como uma das principais fontes de renda e do qual retiravam seu sustento. A construção do porto alterou o cotidiano pacato do Distrito, alterações essas que foram se ampliando com a chegada das indústrias e das infraestruturas correlatas, assunto esse que será abordado seção 6.

O porto do Pecém teve sua construção iniciada no ano de 1996, no âmbito das políticas e ações que iniciaram a integração do Ceará à economia globalizada. No ano de 1998, foi concluída a obra da via de acesso ao porto (CE – 155) e, nos anos 1999 e 2000, foram concluídas, respectivamente, as pontes de acesso ao Pier 1 e ao Pier 2. No ano de 2001, iniciaram-se as operações comerciais e em 2002 teve sua inauguração oficial.

O porto do Pecém foi idealizado com o objetivo de possibilitar operações de atividades portuárias e industriais integradas. Em razão desse fim, é caracterizado como um porto industrial. Possui um modelo de porto *off-shore*<sup>59</sup>,

---

59 *Off-shore* é um termo da língua inglesa cujo significado literal é “a pouca distância da costa (CEARÁPORTOS)

ou seja, um porto exterior caracterizado por uma ponte de acesso vazada para que os sedimentos passem naturalmente sem causar assoreamento, um problema enfrentado, por exemplo, pelo porto do Mucuripe, em Fortaleza<sup>60</sup>. Essa característica é particular ao porto do Pecém, tornando-o o único porto no Brasil a ser construído sobre ponte vazada.

As instalações situadas na área portuária do Pecém são formadas pelo porto do Pecém, a sede administrativa da CEARAPORTOS<sup>61</sup>, o pátio de armazenamento de mercadorias, pelas instalações de ancoragem dos navios, o prédio de múltiplas utilidades além da correia transportadora que leva a matéria-prima (carvão e minério de ferro) às indústrias implantadas.

Não obstante o pouco tempo de funcionamento do porto do Pecém e as modernas infraestruturas instaladas, o porto passa por ampliações, com algumas obras em andamento referente à inclusão de uma ponte de acesso 1.570 m de extensão ao quebra-mar existente, pavimentação de 1.065 m sobre esse o quebra-mar e construção de 600 m de cais com dois berços de atracação de navios cargueiros ou portas-contêiner. Ainda como parte dessas obras, incluem-

---

60 Conforme informações no site oficial da CEARAPORTOS.

61 A Companhia de Integração Portuária do Ceará – CEARÁPORTOS é uma empresa de economia mista criada por meio de Decreto da Assembléia Legislativa do Estado do Ceará e sancionada pela Lei n.º 12.536 /95, de 22 de dezembro de 1995, do Governo do Estado do Ceará, estando vinculada à Secretaria Estadual de Infraestrutura do Ceará - SEINF. A CEARÁPORTOS está constituída sob a forma de sociedade anônima, companhia aberta de capital autorizado e foi criada com o objetivo, conforme Artigo 2º do Estatuto Social: “O objetivo da Sociedade consiste na construção, reforma, ampliação, melhoria, arrendamento e exploração de instalações portuárias e daquelas destinadas ao apoio e suporte de transporte intermodal, localizadas no Estado do Ceará, bem como a prestação de serviços correlatos, observada a legislação pertinente, os critérios econômicos de viabilização dos investimentos e a estratégia de desenvolvimento econômico e social do Estado.” (Fonte: Site Oficial da CEARAPORTOS – [www.cearaportos.ce.gov.br](http://www.cearaportos.ce.gov.br). Pesquisa realizada em 18/01/2013)

se também a construção de um Terminal de Múltiplo Uso – TMUT e de um Terminal Intermodal de Cargas – TIC, e, por fim, a ampliação de tomadas frigoríficas para os contêineres que necessitam de refrigeração, bem como a aquisição de um *scanner* para os contêineres<sup>62</sup>.

Outra ampliação do porto do Pecém foi licitada no início de 2014, com o objetivo de atender a Refinaria Premium II<sup>63</sup>, que deveria ter sido instalada no CIPP, em 2015

62 Segundo informações do jornal *O Povo* (19/02/2014) por motivos burocráticos, a segunda fase de ampliação do terminal teve início quase dois anos após o período previsto pelo Governo Estadual. Completa a mesma fonte que o Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e Recursos Renováveis - IBAMA só autorizou o começo das obras de ampliação Terminal de Múltiplo Uso – TMUT em novembro de 2013. As obras do TMUT estão sendo realizadas pelas empresas *Construtora Marquise, Queiroz Galvão e Ivaí Engenharia de Obras* que, juntas, formaram um consórcio para executar a construção civil e manutenção das obras do TMUT no porto do Pecém.

63 Quanto à Refinaria Premium II da PETROBRÁS, que gerou uma grande expectativa no Ceará, é hoje um projeto frustrado. Em 2013, após longos anos de espera, foi definido pelo Governo do Estado do Ceará o terreno onde seria instalada a Refinaria Premium II, localizada em área privilegiada do CIPP. As discussões sobre a construção de uma refinaria no Ceará remontam aos anos 2000, precisamente a 2004, quando foram feitas negociações entre o Governo Federal e políticos do Ceará para a implantação de uma refinaria no Estado. Na gestão do governador Lúcio Alcântara (2003-2007), os debates em torno da refinaria voltam à tona e as negociações com a PETROBRAS e o governo Federal passaram a ter grande destaque aumentando as expectativas em trazer a refinaria para o Ceará, que se instalaria na área demarcada pelo CIPP. No primeiro ano de governo de Cid Gomes, precisamente em 2007, já contando com a vinda da refinaria para o Ceará, foram construídos no porto do Pecém dois berços de atracação e foi concluída a ampliação da área da ponte e do quebra-mar, dentre outros investimentos na área do CIPP, conforme já destacado. No ano de 2008, foi anunciado pelo Governo Federal que a Petrobras construiria duas refinarias, sendo uma no Maranhão (Premium I) e outra no Ceará (Premium II) justificadas pela extração do óleo das camadas de Pré-Sal, descobertas em 2006 e incluídas no Programa de Aceleração do Crescimento - PAC. Conforme informações do *site* da PETROBRÁS, a Refinaria Premium II teria capacidade de refino de 300 mil barris por dia e seria responsável por cerca de 30% da arrecadação dos impostos no Estado do Ceará. Tudo isso, evidentemente, foram previsões que se efetivadas teriam trazido grande dinamismo ao CIPP e à economia cearense, conforme discursos veiculados na mídia e pelos conhecedores de economia. Outra questão, mais de cunho local, entrou nas discussões sobre a implantação da refinaria. Estamos falando da questão indígena, mais precisamente dos índios anacés. Isto porque, no terreno destinado à refinaria, existiam comunidades indígenas ainda não transferidas para outras áreas fora do CIPP. Segundo informações do *Diário do Nordeste* (16/10/2012), de Fortaleza-CE, inúmeras acusações foram feitas ao Governador pelo Ministério Público Estadual e Procuradoria Geral da União e do Estado, bem como por parte das comunidades e da Fundação Nacional do Índio – FUNAI, sobre desapropriações indevidas por ele autorizadas. Não obstante essas questões, a área foi totalmente desapropriada e reservada à PETROBRÁS. A solução para a questão indígena foi a emissão de um Termo de Compromisso assinado pelo Governador com a promessa de conceder um novo espaço para uma nova reserva indígena próxima ao CIPP. Em reunião com o governador Cid Gomes em 2012, a então presidente da PETROBRAS, Maria das

e que não se concretizou. A obra, segundo informações do jornal *O Povo* de 19/02/2014, estava orçada em R\$ 1,3 bilhão e englobava a criação de mais um quebra-mar com cerca de 2.800 metros e tinha previsão para o início de sua construção, em meados de 2015. Mesmo com a suspensão da implantação da refinaria com o descumprimento do acordo firmado pela PETROBRAS, essas obras de ampliação do Porto não pararam. Acompanhamos na imprensa local a notícia de que o Governo procura novos parceiros para dar continuidade ao projeto de uma refinaria no Ceará, como preconizava o projeto inicial do Complexo.

Em relação às instalações do porto do Pecém, segundo informações obtidas no *site* oficial da CEARAPORTOS, de um modo geral são constituídas pelas instalações principais, instalações de acostagem, instalações de armazenagem e pelos equipamentos portuários. As instalações principais correspondem ao prédio da administração, aos prédios que abrigam os órgãos federais e estaduais, a portaria principal e as instalações de água e energia elétrica.

---

Graças Foster, apresentou o projeto de implantação da Refinaria Premium II no CIPP afirmando que o projeto se encontra em fase de avaliação para adequação aos parâmetros internacionais de preço, prazo e uso de tecnologia padronizada. Em abril de 2013, no encontro estadual da SUDENE, a área foi entregue à PETROBRÁS conforme a assinatura de uma escritura pública de doação do terreno à Estatal com uma área total de 1.930 hectares. O valor total do investimento na Premium II, no Ceará, foi calculado em US\$ 11 bilhões (R\$ 22 bilhões).

A administração do Porto do Pecém é realizada, atualmente, pela Companhia de Integração Portuária do Ceará – CEARAPORTOS, cujo prédio que abriga os setores administrativos localiza-se na área acoplada ao Pecém (Figura 03). Ao porto também estão atrelados outros prédios localizados da área da gestão da CEARAPORTOS, como das prestadoras de serviços operacionais credenciadas; dos órgãos federais intervenientes (Secretaria da Receita Federal - SRF, do Instituto Brasileiro de Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis - IBAMA, da Agência Nacional de Vigilância Sanitária – ANVISA, do Ministério da Agricultura – MAPA, a Polícia Federal – PF) e também dos órgãos estaduais ali representados, como a Secretaria da Fazenda - SEFAZ e a Secretaria de Agricultura.

O papel da CEARAPORTOS consiste na administração da prestação de serviços portuários, atuando também na construção, reforma, ampliação, melhoria, arrendamento e exploração de instalações portuárias e daquelas destinadas ao apoio e suporte de transporte intermodal, localizada no porto do Pecém. Com a administração diferente de outros portos brasileiros, a CEARAPORTOS é considerada uma instituição de economia mista, ou seja, de capitais públicos e privados, sendo que a maior parte dos capitais é público do Estado do Ceará. (Figura 03). A CEARAPORTOS para gerir exclusivamente as movimentações portuárias realizadas no porto do Pecém, portanto, trata-se de uma empresa mista que presta serviços somente ao estado do Ceará.

**Figura 03** – Prédio da CEARAPORTOS no terminal portuário do Pecém



Fonte: TELES, 2013.

Em relação às instalações de acostagem dos navios, atualmente a infraestrutura do porto do Pecém é composta pela ponte de acesso aos *piers* utilizados amplamente como local de tráfego de caminhões que conduzem as mercadorias dos navios armazenadas em contêineres e três terminais (*piers*). (Figura 04)

**Figura 04** – Espacialização da infraestrutura construída do Porto do Pecém - 2015



**Fonte:** Google Maps. Organizado pela autora.

O acesso aos píers é realizado por uma ponte de acesso principal, cuja finalidade é ligar os três berços de atracção (terminais) ao terminal portuário localizado na zona de praia (Figura 05). A movimentação na referida ponte é intensa, pois ela constitui o único acesso utilizado pelos caminhões para conduzir as mercadorias armazenadas nos contêineres. Recentemente, como parte do terceiro conjunto de obras planejadas para o porto do Pecém, é construída outra ponte paralela à ponte principal, com a finalidade de aliviar o tráfego registrado diuturnamente nessa área de acesso (Figura 06).

**Figura 05** – Ponte de acesso principal do porto do Pecém



**Fonte:** TELES (2015)

**Figura 06** – Ponte paralela à ponte de acesso principal em construção no porto do Pecém.



**Fonte:** TELES (2015)



No que se refere aos terminais utilizados na atracação dos navios e movimentação de mercadorias no porto, o porto do Pecém conta com três dessas estruturas (*Pier*) que foram construídas completamente fora da costa (*off shore*). O primeiro terminal refere-se ao Terminal de Insumos / Produtos Siderúrgicos e Carga Geral - TSID, (PÍER 1) composto por dois berços de atracação, de 350 m cada um (Figuras 07 e 08), conforme especificações na figura 10. Nesse terminal ocorre regularmente a atracação de navios carregados de carvão, matéria-prima utilizada pelas termelétricas do grupo Eneva, em operação na área do complexo industrial. Abriga também a central da correia transportadora por onde é escoado o carvão até o pátio de estocagem dessa matéria-prima nas termelétricas, denotando-se, assim, a relação entre o porto e as indústrias.

**Figura 07** – Terminal 1 do porto do Pecém com navio pronto para ser descarregado.



**Fonte:** TELES (2015)

**Figura 08**– Correia transportadora de matéria prima para termelétrica e siderúrgica



**Fonte:** TELES (2015)

O segundo terminal atende ao desembarque de Petróleo/Derivados e Granéis Líquidos – TPET (*PÍER 2*), formado por dois berços de atracação de 336,53 metros cada um (Figura 09). Esse terminal deveria atender prioritariamente os produtos derivados de petróleo (gasolina, diesel, querosene de aviação, óleo combustível, G.L.P etc.), álcool anidro e hidratado e o óleo bruto que seriam importados pela refinaria Premium II que se instalaria na área do CIPP, entretanto, como comentado, a sua instalação não se concretizou.

**Figura 09** – Terminal 2 do porto do Pecém com navio petroleiro permanente da PETROBRÁS



**Fonte:** TELES (2015)

Como parte das obras de ampliação do porto do Pecém, foi entregue no ano de 2012, a primeira parte do terceiro terminal para a movimentação de cargas denominada de Terminal de Múltiplas Utilidades – TMUT (Figura 10). Esse atualmente figura como o maior em área cujas obras compreenderam o prolongamento de mil metros do quebra-mar, a construção de dois berços de atracação de 350 metros cada um e a implantação de linha de guindastes para descarregamento e carregamento de contêineres.

O TMUT é um berço contínuo e pode operar com cargas siderúrgicas em geral, contêineres, cargas superdimensionadas, cargas não containerizadas e granel sólido. Para o funcionamento deste terminal de Múltiplas Utilidades, houve a ampliação da ponte, que lhe dá acesso, em 348 metros de extensão e a instalação de energia elétrica (Figura 10). Ainda como parte das obras de ampliação do porto do Pecém previstas para os próximos anos, encontra-se em

andamento a extensão do TMUT para operar em uma área ainda maior, com o prolongamento de, aproximadamente, 1000 metros. (Figuras 11).

**Figura 10** – Área em operação do Terminal 3. Terminal de Múltiplas Utilidades - TMUT



Fonte: Teles (2015)

**Figura 11** – Obras de ampliação do terminal 3 do porto do Pecém



Fonte: Teles (2015)

Em relação aos equipamentos portuários, o porto do Pecém possui equipamentos modernos para as operações com navios que trafegam pelo porto, facilitando o manuseio e o transporte de mercadorias no pátio de armazenamento. Os equipamentos que operam no porto podem ser visualizados na figura 12.

**Figura 12** – Equipamentos portuários em operação no porto do Pecém

Tipo (nº)	Berços Operados	Ano de Instalação	Fabricante	País	Capacidade Nominal (t, t/h, sacos/h)	Quantidade atual
Guindastes sobre pneus (MHC)	TMUT	2002	Gottwald	Alemanha	100 ton. 28 mov./h	02
Guindastes sobre pneus (MHC)	TMUT	2012	Fantuzzi	Itália	120 ton. 28 mov./h	01
Guindastes sobre pneus (MHC)	TMUT	2008	Liebherr	Alemanha	104 ton. 35 mov./h	02
Guindastes de múltiplo uso sobre trilhos	Pier 1 Berço 2	2002	ZPMC	China	45 ton. 15 mov./h (contêiner) 20 mov./h (bobinas)	01
Descarregador de Granel	Pier 1 Berço 1	2002	ZPMC	China	1250 ton./h	01
Braços de transferência para GNL (16")	Pier 2 Berço 3	2009	EMCO WHEATON GMBH	Alemanha	Pressão de até 100 kgf/cm <sup>2</sup> 291, 666 Nm <sup>3</sup> /h por linha	03
Braços de carregamento para GNC (12")	Pier 2 Berço 3	2009	EMCO WHEATON GMBH	Alemanha	Pressão de até 100 kgf/cm <sup>2</sup>	02

Tipo (nº)	Berços Operados	Ano de Instalação	Fabricante	País	Capacidade Nominal (t, t/h, sacos/h)	Quantidade atual
Braços de transferência para GNL (16")	Pier 2 Berço 4	2009	EMCO WHEATON GMBH	Alemanha	Pressão de até 100 kgf/cm <sup>2</sup> 291, 666 Nm <sup>3</sup> /h por linha	03
Esteira tubular transportadora de minérios	Pier 1 Berço 1	2010	Cargotec Sweden AB Bulk Handling	Tecnologia Alemã	2.400 ton./h	01
Balança Rodoviária	Pátio	2001	Toledo	Brasil	80 ton.	02
Balança Rodoviária	Pátio	2008	Toledo	Brasil	100 ton.	04

Fonte: CEARAPORTOS, 2015

As tecnologias utilizadas pelo porto do Pecém possibilitam o movimento de um grande volume de mercadorias e com características específicas, o que lhe confere a condição de um porto moderno capaz de estabelecer relações complexas e multiescalares. A maioria dos equipamentos utilizados no porto do Pecém é procedente de outros países, especialmente dos europeus que possuem tradição portuária bem antiga e desenvolvida, a exemplo da Itália e Alemanha. Também utiliza, no entanto, equipamentos da China, país do leste asiático com amplo desenvolvimento na área portuária. Junto a esses equipamentos utilizados na área portuária, soma-se a correia transportadora<sup>64</sup>. Este

<sup>64</sup> A primeira estrutura da correia transportadora instalada no CIPP teve sua construção no ano de 2011, quando a termelétrica Eneva (ainda com o nome de MPX) demandava a sua utilização para a condução de carvão mineral dos navios que a traziam do porto até o pátio de armazenamento, a fim de iniciar os primeiros testes. O funcionamento da Eneva inaugura essa forma de transporte de matéria-prima no CIPP, uma vez que estabelece a integração entre porto e indústrias com uma estrutura para operar em processo contínuo. Segundo informações no site oficial

equipamento tem a jusante o porto e a montante as indústrias. A correia transportadora conduz o carvão mineral para a Eneva<sup>65</sup>, que utiliza essa matéria prima no seu processo industrial.

Em visita realizada ao porto em Junho de 2015, pudemos apreender com mais detalhes sobre o seu funcionamento desde o início do processo de transporte. O equipamento parte do berço externo do Terminal de Granéis Sólidos do Terminal Portuário do Pecém (*Pier 1*) até o ponto de entrega, a chamada torre de transferência, onde as empresas que utilizarão o insumo conduzido até esse ponto fazem o transporte aos seus pátios de armazenagem de matérias primas. A correia que conduz o carvão parte do porão do navio em um movimento helicoidal e já faz a transferência em tubos evitando que os resíduos sejam lançados no ar (Figura 13)

---

da Secretaria de Infraestrutura do Ceará – SEINFRA, em 19/07/2011, os projetos executivos, as fabricações, montagens e testes foram executados pelas empresas brasileiras destacando-se a participação de uma empresa cearense. O financiamento da obra totalizou R\$ 156,3 milhões na implantação e gerenciamento, sendo R\$ 120,5 milhões oriundos de recursos do BNDES (90%) e R\$ 35,8 milhões (10%) com recursos estaduais. Ainda segundo informações da mesma fonte, a correia possui capacidade para transportar 2.400 toneladas de carvão mineral por hora equivalendo à 200 caminhões por hora, com capacidade de transporte de 12 toneladas cada. No ano de 2013, a correia transportadora teve seu projeto de execução alterado, ou seja, foi ampliada, tendo como justificativa, o aumento da capacidade de carga que teria futuramente com o funcionamento da CSP que já estava em processo de construção. De acordo com informações do Jornal O Povo do dia 30/10/2014, a nova correia transportadora teria capacidade para transportar 2400 toneladas para cada tipo de matéria-prima por hora e foi ampliada para transportar também o minério de ferro, principal insumo para a produção de aço pela CSP, em concomitância com o carvão mineral, esse último já transportado desde 2011 para a Termelétrica ENEVA. 65 O representante da termelétrica Eneva<sup>65</sup>, que já utiliza a correia para o transporte do carvão mineral que chega por meio do porto, informou que construiu mais 6 km de esteira, que corresponde à distância da área construída e disponibilizada pelo Governo, ao pátio de armazenagem de carvão mineral, que é utilizado, como veremos mais adiante, na produção de energia elétrica.

**Figura 13** – Torre de comando da correia transportadora no terminal 1



Fonte: Teles (2015)

A correia transportadora mostra a relação do porto com as indústrias do CIPP, sendo o principal motivo para o uso desse tipo de equipamento a condução de matéria-prima com características específicas, como é o caso do carvão mineral. Além disso, garante o transporte seguro, rápido e de baixo custo. No percurso da correia, percebe-se uma paisagem nitidamente marcada pelo equipamento. A correia transportadora atravessa o campo de dunas, eleva-se e abaixa-se conforme as irregularidades do relevo e chama atenção pela cor azul que lhe foi conferida (Figura 14).



**Figura 14** – Trecho da correia transportadora sobre o campo de dunas



**Fonte:** Blog do jornal O Povo (13/04/2013), disponível no link: <http://blog.opovo.com.br/blogdoeliomar/porto-do-pecem-vai-intensificar-operacoes-com-minerios/>

À primeira vista, tem-se a impressão de que ela está estática sem que haja movimentação, todavia, num olhar mais cuidadoso, percebem-se os movimentos que a esteira exerce no transporte da matéria-prima. Esse movimento foi destacado em notícias veiculadas na mídia televisiva, mostrando protestos de moradores locais sobre os danos provocados por uma poeira fina que se desprende dos materiais transportados e pelo barulho que emite quando está em funcionamento, o que levou a alterações na estrutura da esteira para evitar os aludidos danos à população.

Recentemente, a estrutura vem sendo ampliada para atender o transporte do minério de ferro que será utilizado pela CSP, quando iniciar o seu funcionamento. Para atender a demanda, está sendo construída mais uma correia transportadora exclusiva para atender à siderúrgica (Figuras

15). Essa obra está sendo financiada com recursos dos Governo Federal e Estadual, cuja execução é realizada pela empresa cearense Normatel, que ficou responsável, também, pelo recrutamento dos trabalhadores. No campo, pudemos constatar que a maioria dos trabalhadores executantes essa obra é de estados da região Sudeste, sobretudo Minas Gerais que já utiliza essa tecnologia há algum tempo.

**Figura 15** – Ampliação da correia transportadora em dois ângulos na área do CIPP



Fonte: TELES, 2015

Outra área do terminal portuário refere-se ao pátio de armazenagem das mercadorias que passam pelo porto. Essa área compreende uma grande área não coberta e outra coberta, formada por dois armazéns e uma área de inspeção aduaneira. O pátio de armazenagem na área não coberta (Figura 16) estoca mercadorias não perecíveis, como bobinas, chapas planas, rolos de fios máquina, vergalhões para a siderúrgica, cargas superdimensionadas e carga não containerizada, dentre outros. Já a área coberta (Figura 17) é composta por dois armazéns, além da área de inspeção aduaneira, que atende à movimentação de cargas soltas, exclusivamente de longo curso e que precisam ficar abrigadas do tempo, bem como para serem utilizados nas operações de ova e desova de contêineres (CEARAPORTOS, 2015).

**Figura 16** – Pátio de armazenagem não coberto do porto do Pecém



**Fonte:** TELES (2015)

**Figura 17** – Pátio de armazenagem coberto do porto do Pecém



**Fonte:** TELES (2015)

A estas instalações foi acrescentado, em 2013, o prédio de Múltiplas Utilidades e Serviços (Figura 18) para abrigar um refeitório e uma área de entretenimentos. A constru-

ção deste prédio se deu como resultado de reivindicações dos trabalhadores que se deslocavam a longa distância para consumir serviços básicos, como alimentação. Esse prédio também conta com caixas eletrônicos e uma unidade dos Correios para atender os trabalhadores do porto. Até a implantação do prédio de Múltiplas Utilidades e Serviços, os trabalhadores tinham que se deslocar aos distritos de Pecém ou Caucaia (Sede) e mesmo Fortaleza, para realizar transações bancárias e outros serviços financeiros básicos de que necessitavam. Quanto ao refeitório, isso evitou que os trabalhadores se deslocassem para lugares mais distantes da área portuária por não haver condições de alimentação suficiente nos restaurantes ali localizados, dada a elevada quantidade de trabalhadores do Terminal Portuário<sup>66</sup>.

**Figura 18** - Fachada do Bloco de Múltiplas Utilidades e Serviços



**Fonte:** TELES (2013)

---

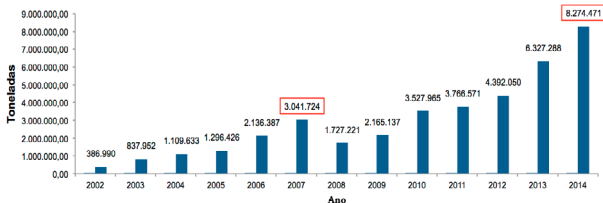
66 Informações coletadas em trabalho de campo realizado em 02 de outubro de 2012.

O prédio de Múltiplas Utilidades e Serviços atende hoje, além da população que trabalha no terminal portuário, trabalhadores das indústrias em construção, bem como daquelas que estão em funcionamento no CIPP, representando um espaço cuja centralidade se evidencia pelas atividades e serviços prestados aos trabalhadores como Correios, caixas eletrônicos, serviços de alimentação, dentre outros.

O terminal portuário do Pecém aglutina infraestruturas, equipamentos e serviços imprescindíveis à movimentação de mercadorias do porto, quer as que chegam ou aquelas que saem, num sistema de logística ainda em construção, mas que já atende grande parte da demanda portuária.

Desde o ano de seu funcionamento oficial, o porto do Pecém denota evolução contínua em seu quantitativo, quando observamos a soma geral das importações e exportações, de acordo com a figura 19.

**Figura 19** – Movimentação geral do Porto do Pecém de 2002 à 2014

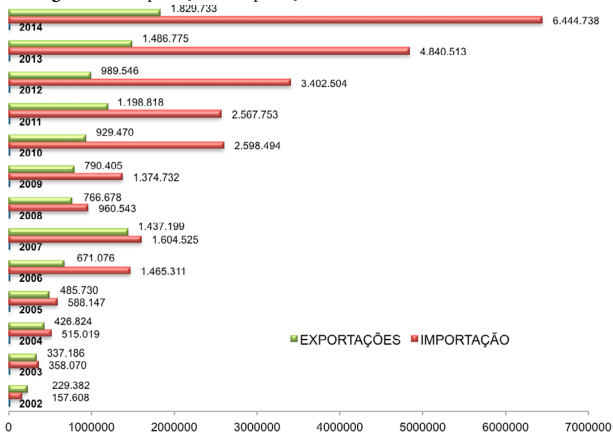


**Fonte:** Relatório Estatístico de Movimentação de Cargas, vários anos. Disponível no site oficial da CEARAPORTOS. Organização nossa.

No ano de 2007, ocorreu o primeiro recorde de movimentação no porto do Pecém, quando foram contabilizadas 3.041.724 toneladas de mercadorias ali trafegadas. Em

2008, como repercussão da crise que ocorreu nos Estados Unidos, houve uma retração nas exportações e nas importações brasileiras e a movimentação realizada pelo porto do Pecém teve forte queda, reduzindo-se quase pela metade, quando se comparada ao ano anterior. Nos anos seguintes, a movimentação voltou a crescer e atingiu novo recorde no ano de 2014, quando movimentou 8.274.471 toneladas. Com esse novo recorde, dois importantes pontos merecem ser evidenciados. O primeiro deles é que o porto do Pecém vem superando, continuamente, os recordes dos anos anteriores, apontando crescimento progressivo quando se contabiliza a quantidade de mercadorias movimentadas, ou seja, as importações e as exportações. O segundo deles é que o porto do Pecém, desde o ano de 2011 ultrapassou a quantidade de mercadorias exportadas pelo porto do Mucuripe, principal porto do Ceará, desde a segunda metade do século XX.

No contexto da movimentação de mercadorias, o porto do Pecém se configura, de um lado, como um porto industrial que recebe a matéria prima e já transforma localmente e, por outro lado, atende à demanda portuária, abrangendo as escalas não só local, mas também regional e nacional. O porto do Pecém se destaca nas importações, ou seja, as importações quase sempre suplantaram as exportações (Figura 20). A essa característica podemos associar o papel estratégico que o porto do Pecém desempenha na região Nordeste, uma vez que possui a menor proximidade com outros continentes, quando comparado aos demais portos brasileiros.

**Figura 20** – Exportações e Importações no Porto do Pecém de 2002 a 2014

**Fonte:** Relatório Estatístico de Movimentação de Cargas, vários anos. Disponível no site oficial da CEARAPORTOS. Organizado pela autora.

O destaque é para a exportação de frutas, haja vista a importância do setor do agronegócio<sup>67</sup>, mais especificamente da fruticultura, na produção agrícola do Nordeste. A produção quase totalmente é voltada ao mercado internacional. As frutas lideram a pauta de exportações em todos os anos, exceto no ano de 2014, (Figura 21), mas, mesmo assim, foi bastante significativa. Esse fato decorre não somente, da produção de frutas no Ceará, mas também nos estados nor-

67 Fernandes, Welch e Gonçalves (2014) destacam que 76% da área agricultável do Brasil são destinados ao agronegócio com produção bruta de 62%, enquanto a agricultura camponesa é responsável por 24% da produção, nos 24% de área agricultável, sendo as regiões Sudeste e Nordeste líderes na produção agrícola voltada à produção de *commodities*, superando à produção agrícola com base na agricultura camponesa. Destacam, ainda, os autores que “o modelo de desenvolvimento da agricultura por meio de *commodities* proporciona um maior rendimento a exploração agrícola, mas também é responsável por graves impactos e ambientais no que se refere à expropriação, com concentração do uso da terra do solo e da água”. (FERNANDES; WELCH; GONÇALVES, 2014, p. 18).

destinos do Rio Grande do Norte e da Paraíba, que exportam suas produções pelo porto do Pecém no Ceará.<sup>68</sup>

**Figura 21** – Produtos Exportados via Porto do Pecém 2008 – 2014

PRODUTOS DE EXPORTAÇÃO LONGO CURSO	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Combustíveis minerais, óleos minerais, produtos de sua destilação, matérias betuminosas.	2.228	-		97	-	379.935	300.509
Minérios, escórias e cinzas	-	2.023	75.821	214.117	172.309	83.469	253.947
Alumínio e suas obras	349	3.994	29.316				
<b>Frutas, cascas de cítricos e de melões.</b>	<b>329.116</b>	<b>260.047</b>	<b>251.497</b>	<b>304.950</b>	<b>214.205</b>	<b>176.044</b>	<b>164.340</b>
Preparações alimentícias diversas	10.873	17.707	18.900	28.741	32.078	30.476	32.222
Leite e laticínios, ovos de aves, mel natural, produtos comestíveis de origem animal.	-	-	-	-	2.708	2.396	24.125
Sal, enxofre, terras e pedras, gesso, cal e cimento.	-	-	-	4.803	7.261	15.905	19.038
Gorduras e óleos animais ou vegetais e produtos da sua dissociação.	6.206	9.134	-	12.860	11.759	16.382	15.291
Calçados, polainas e artefatos semelhantes, e suas partes.	15.156	12.646	20.578	4.803	13.398	12.810	13.480
Produtos diversos das indústrias químicas	-	-	-	5.079	7.604	13.041	11.005
Peles, exceto a peleteria (peles com pelo), e couros.	6.500	6.214	8.988	9.043	17.051	8.294	9.689
Carnes e miudezas, comestíveis.	5.265	23.621	17.223	27.413	22.475	23.286	9.064
Obras de pedra, gesso, cimento, amianto, mica ou de matérias semelhantes.	7.816	6.936	8.697	-	6.034	419	8.551
Obras de couro; artigos de correio ou de seleiro; artigos de viagem, bolsas e artefatos.	7.203	8.705	9.705	-	-	-	-
Algodão	3.403	3.322	-	-	-	-	-
Outros produtos	6.500	209.837	173.236	238.895	160.875	131.595	147.668

**Fonte:** Fonte: Relatório Estatístico de Movimentação de Cargas, vários anos. Disponível no site oficial da CEARAPORTOS. Organizado pela autora.

68 Para os anos 2002 a 2003 há uma carência de dados no site da CEARAPORTOS, todavia é destacado nos relatórios estatísticos dos referidos anos, que as frutas lideram as exportações via porto do Pecém.



A produção agrícola, relacionada ao agronegócio, contribuiu para a dinamização das exportações brasileiras via porto do Pecém, assegurado pelas pautas de exportações de frutas em grande quantidade. O transporte marítimo por ser ainda o mais barato, em relação ao rodoviário e ferroviário, assegura e mantém relações com a produção das *commodities*, como é o caso do porto do Pecém que lidera no País a exportação de frutas. Fica evidente que o porto do Pecém, embora concebido como porto industrial, ou seja, visando a movimentar matérias-primas e produtos industriais, tem destacado, todavia, na exportação de produtos agrícolas.

Importante é destacar, ainda, o papel regional exercido pelo porto do Pecém, cujas mercadorias recebidas para exportação são provenientes de quase todos os estados no Nordeste e Estados do Norte do país, como Maranhão e Pará, portanto canalizando uma produção nacional. Ao mesmo tempo, o porto do Pecém constitui é a porta de entrada de mercadorias não só para o Nordeste, mas também para o norte do país.

Com relação às importações (Figura 22), o porto do Pecém vem se destacando, nos últimos anos na importação de combustíveis minerais, ferro fundido, ferro e aço, sal, enxofre, terras e pedras, gesso, cal e cimento, conforme figura 24. São produtos utilizados nas obras de construção civil, tendo em vista o dinamismo desse setor no Ceará e no Nordeste nos últimos anos.

**Figura 22** – Produtos Importados via Porto do Pecém 2008 – 2014

<b>PRODUTOS DE IMPORTAÇÃO LONGO CURSO</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>
Combustíveis minerais, óleos minerais e produtos de sua destilação; materiais betuminosos.	-	281.863	686.002	615.873	1.038.656	2.119.292	3.287.441
Ferro fundido, ferro e aço.	350.592	416.424	773.989	510.275	625.179	900.512	755.639
Sal; enxofre; terras e pedras; gesso, cal e cimento.	-	3.499	110.990	295.332	746.876	410.021	673.957
Minérios, escórias e cinzas.	-	-	112.615	85.798	100.233	278.460	437.485
Reatores nucleares, caldeiras, máquinas, aparelhos e instrumentos mecânicos.	13.392	14.412	51.248	26.631	26.798	51.687	196.519
Obras de ferro fundido, ferro ou aço	15.247	21.180	49.980	41.522	37.356	95.786	88.643
Adubos ou fertilizantes	9.704	10.427	15.869	21.013	26.558	32.259	39.485
Plásticos e suas obras	26.780	17.196	37.294	58.824	75.941	65.480	36.337
Algodão	28.413	14.119	27.457	60.070	6.411	16.883	35.448
Produtos diversos das indústrias químicas	21.929	-	-	-	23.766	37.202	29.201
Fibras sintéticas ou artificiais, descontínuas.	13.674	36.966	29.156	23.360	31.786	25.753	28.237
Obras de pedra, gesso, cimento, amianto, mica ou de matérias semelhantes.	13.635	8.966	21.086	38.367	40.411	45.984	26.509
Outros produtos	185.719	150.832	218.715	227.696	245.218	300.391	314.398

**Fonte:** Fonte: Relatório Estatístico de Movimentação de Cargas, vários anos. Disponível no site oficial da CEARA-PORTOS. Organização nossa.

O movimento das importações sempre superou as exportações, desde o início de funcionamento do porto do Pecém, todavia a CSP ainda não está concluída, pois a previsão com, seu funcionamento, é de se exportar 80% das placas de aço produzidas, o que sem dúvida, alterará essa relação com rebatimento nas exportações.

Quanto à origem da mercadoria exportada pelo porto do Pecém, no ano de 2014, a maioria foi produzida nos estados do Rio Grande do Norte (48,3%), Ceará (30,2%), Bahia (12,4%) e Pernambuco (8,8%). Essa mercadoria envolve produtos agrícolas, no caso, as frutas (com destaque para o melão, manga e melancia) e produtos industrializados, como os calçados, um dos principais produtos de exportação cearense, além dos produtos de origens diversas. O destino das mercadorias que partem do porto do Pecém ganham rumos variados no Atlântico. A maior parte da mercadoria exportada, no ano de 2014, teve como destino os portos da Holanda (40%), Grã Bretanha (25%), Estados Unidos (17%), Espanha (9%), Itália (3%) e Emirados Árabes (2%). O alcance do porto do Pecém revela relações expressivas com o Continente Europeu, que assume a dianteira no destino das exportações brasileiras pelo Pecém.

No que tange à mão de obra que exerce atividades no porto do Pecém cabe destacar as formas de empregabilidade praticadas e suas particularidades no âmbito de atuação no porto, para compreendermos de que forma ocorrem as relações de trabalho, considerando o caráter globalizado dessas relações. No porto do Pecém, atuam trabalhadores vinculados à CEARAPORTOS e às empresas subcontratadas para prestar serviços necessários ao funcionamento portuário.

A CEARAPORTOS, como já comentado, é uma empresa de economia mista vinculada à Secretaria de Infraestrutura do Estado do Ceará – SEINFRA e foi criada no ano de 1995<sup>69</sup>, sendo constituída sob a forma de uma sociedade anônima com capital aberto autorizado. De acordo com os dados obtidos, definimos os trabalhadores do porto, em dois segmentos: aqueles vinculados diretamente à CEARAPORTOS, e os ligados a empresas contratadas por ela para atuar nas atividades portuárias, a exemplo do manuseio de máquinas e equipamentos específicos.

Os trabalhadores vinculados à CEARAPORTOS são admitidos por meio de concurso público e/ou via contratos para exercerem cargos comissionados que podem, nesse caso, ser funcionários da Administração Pública Estadual ou não. Segundo informações cedidas pelo responsável<sup>70</sup> pelo do setor de recursos humanos, a CEARAPORTOS, contava em junho de 2015, com 60 funcionários divididos em cargos de Diretoria, analista e supervisores (coordenadores). (Figura 23).

---

69 Lei estadual n.º 12.536 /95, de 22 de dezembro de 1995.

70 Dados fornecidos em resposta *ao email* enviado em junho de 2015 e respondido gentilmente pela instituição no mesmo dia.

**Figura 23** – Quadro de funcionários vinculados à CEARAPORTOS em Junho de 2015

<b>Diretores</b>	
Diretor Presidente	1
Diretor de Gestão Empresarial	1
Diretor de Desenvolvimento Comercial	1
Diretor de Infraestrutura e Desenvolvimento Operacional	1
Diretor de Implantação e Expansão	1
<b>Analistas (nível superior)</b>	
Administrador de Empresas	4
Advogado	4
Ciências Contábeis	2
Economista	1
Engº Eletricista	3
Engº Eletrônico	1
Engº Mecânico	7
Engº Civil	8
Engº Segurança	2
Engº Meio Ambiente	1
Analista de suporte	1
Analista de sistemas	1
<b>Gerentes (nível superior)</b>	
Assessor Executivo	3
Coordenador – Controladoria	1
Coordenador – Segurança e Patrimônio	1
Coordenador – Operações Portuárias	1
Coordenador – Comercial, Planejamento e Comunicação Social	1
Coordenador – Desenvolvimento de Super e Infraestrutura	1
Coordenador – Gestão Empresarial	1
Coordenador – Meio Ambiente e Seg. do Trabalho	1
Coordenador – Articulação Administrativa	1
Coordenador - Tecnologia da Informação	1
Coordenador – Planejamento Portuário e Logístico	2
Coordenador – Compras e Contratos	1
Coordenador – Engenharia e Projetos	1
Coordenador – Procuradoria	1
<b>TOTAL</b>	<b>60</b>

**Fonte:** Dados fornecidos pelo setor de recursos humanos da CEARAPORTOS. Organização nossa.

Como se constata na figura 24, a maioria dos funcionários possui nível superior, sendo uma exigência para se atuar na instituição. Além disso, a complexidade das atividades exercidas na área portuária requer um nível de qualificação que perpassa a formação superior, sendo necessário o conhecimento e a fluência em línguas estrangeiras, sobretudo o inglês. Chamou-nos atenção (durante a pesquisa) o fato de a diretora de Desenvolvimento Comercial da CEARAPORTOS já ter trabalhado em importantes portos fora do Brasil como o de Roterdan, na Holanda, um dos mais importantes do Mundo, e Toronto, no Canadá, atuando em grandes empresas de áreas portuárias europeias e na América do Norte como coordenadora de documentação, gerente de importação, *customize servise* e *claims* de frutas. Esse exemplo ilustra como o porto do Pecém absorve trabalhadores qualificados, indicando a flexibilização das mudanças no mundo do trabalho, no período mais recente.

Os demais trabalhadores empregados no porto são provenientes de empresas contratadas e credenciadas para operar no terminal portuário e no espaço dos *píers*, nas áreas de logística, manutenção, transporte, operação de contêineres, dentre outros. Segundo informações prestadas por um funcionário do setor de recursos humanos, transita pelo porto do Pecém, diariamente, uma média de 1800 trabalhadores, vinculados às empresas prestadoras de serviço.

As empresas prestadoras de serviços no porto do Pecém são assim discriminadas: Prestadores de Serviços Operacionais – PSO, Prestadores de Serviços Acessórios – PSA e as Agências de Navegação e Armadores. As empresas que

atuam como Prestadores de Serviços Operacionais – PSO e Prestadores de Serviços Acessórios – PSA são constituídas por oito empresas que possuem credenciamento junto à CEARAPORTOS para atuar num prazo de cinco anos, sendo a prorrogação feita no fim do prazo, mediante uma nova análise. Essas empresas possuem escritório em Fortaleza e atuam em escala nacional e mundial, prestando serviços portuários. Já as Agências de Navegação que atuam no porto do Pecém também prestam serviços em outros portos brasileiros, americanos e até em outros continentes. Para facilitar o atendimento e o recrutamento de trabalhadores, bem como viabilizar a demanda exigida pelo porto do Pecém, essas agências possuem escritório em Fortaleza, todavia suas centrais se localizam em outros países.

Cabe ressaltar que, não sendo o porto o nosso objeto de estudo específico, não nos detemos na análise sobre os trabalhadores que nele atuam, embora a todo o momento nos deparássemos, em nossos trabalhos de campo, com informações primárias sobre esses trabalhadores e sua atuação nas atividades portuárias, bem como nas manifestações e reivindicações por melhores salários juntamente com os trabalhadores da CSP. Foi importante, todavia, apreendermos alguns aspectos sobre esses trabalhadores por fazerem parte do CIPP e por atuarem na estrutura mais importante desse complexo, o porto do Pecém, que deu sentido à construção da área industrial conjugada. O nosso objeto empírico de estudo são as termelétricas e a CSP que integram o CIPP e foram elegidas como interesse de nossas investigações, porém com destaque para a mobilidade da força de trabalho,

cabendo em principio e a seguir, discurremos acerca do funcionamento e implantação dessas indústrias.

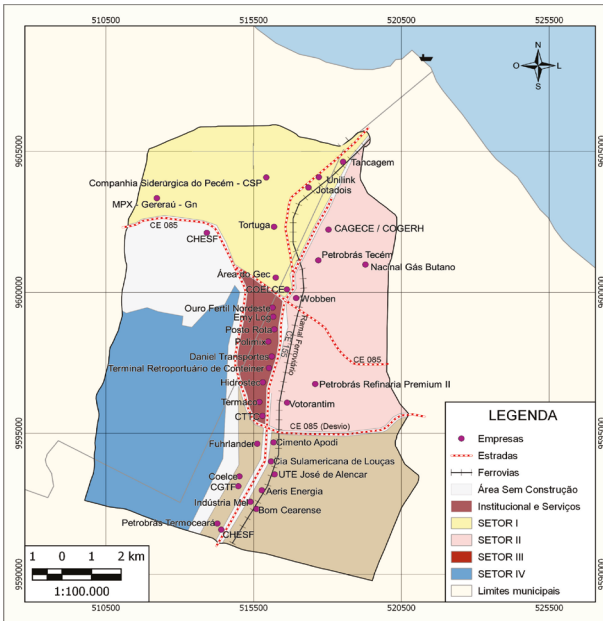
#### **4.4 AS INDÚSTRIAS DO CIPP: AS TERMELÉTRICAS DO GRUPO ENEVA, A COMPANHIA SIDERÚRGICA DO PECÉM E OS IMPACTOS NA PRODUÇÃO DO ESPAÇO METROPOLITANO**

O Complexo Industrial e Portuário foi idealizado, como já sabemos, no sentido de incorporar as funções de um porto às atividades industriais, sobretudo, aquelas mais dependentes de uma infraestrutura portuária, a exemplo da siderurgia e da refinaria. A implantação de um projeto dessa envergadura requer uma base infraestrutural notadamente quando o espaço onde essas atividades se desenvolverão não conta ainda com os componentes necessários à dinamização de grandes investimentos que, nesse caso, somente ao Estado cabe bancar, conforme veremos em oportunidade ensejada.

O Complexo Industrial se encontra ainda em fase de consolidação, com poucas indústrias em funcionamento, entre as quais estão aquelas que não devem necessariamente a sua instalação à do Porto. Outras, todavia, como é o caso da CSP, têm a sua implantação ligada às instalações portuárias, tornando-se a mais importante planta industrial do complexo até o momento. O mapa 03 nos dá uma ideia das localizações e da distribuição espacial dos estabelecimentos industriais e de serviços nos quatro setores que integram o CIPP (dados de junho de 2015). A maioria deles acha-se localizada junto à rodovia CE – 155, que passa pelo Complexo ligando as indústrias ao porto, e estes a outras localidades.



**Mapa 03 – Espacialização das Indústrias presentes no CIPP – 2015**



 <p>Universidade Estadual do Ceará - UECE Pró-Reitoria de Pós-Graduação e Pesquisa - PROPGEPq Centro de Ciências e Tecnologia - CCT Programa de Pós-Graduação em Geografia - UECE</p> <p><b>Título da Tese:</b> <b>Mobilidade, Trabalho e Interações Sócioespaciais: o Complexo Industrial e Portuário do Pecém no contexto da Região Metropolitana de Fortaleza</b></p> <p>Autora: Glauciana Alves Teles Orientadora: Profa Dra Zenilde Baima Amorim</p>	 <p>Sistema de Coordenadas Geográficas: SIRGAS 2000 Projeção Universal Transversa de Mercator / Zona 24 Sul Elaboração: Roberto Jarllys Reis Lima</p> <p>Título: Espacialização das empresas implantadas no CIPP - 2015</p> <p>Fontes:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Matriz Municipal e Estadual do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE (2010)</li> <li>- Adaptado da Agência de Desenvolvimento do Ceará - ADECE</li> <li>- Informações vetorizadas com base no mapa da Empresa de Tecnologia de Informação do Ceará - ETICE</li> <li>- Informações obtidas no campo</li> </ul> <p>  </p>
---	--

A orientação quanto à localização da empresa no CIPP é realizada pela Agência de Desenvolvimento do Ceará – ADECE e o Conselho de Desenvolvimento do Ceará – CODECE que utilizam como critérios o tamanho da planta, o gênero industrial e a relação que terá com o porto.

Além das indústrias, existem no CIPP empresas prestadoras de serviços diretamente ligadas às indústrias e à logística portuária. Na figura 24, acham-se discriminados as indústrias e os estabelecimentos de logística portuária em funcionamento no CIPP, situando-se a maioria deles na porção pertencente ao Município de São Gonçalo do Amarante.

**Figura 24** - Empreendimentos implantados e em funcionamento no CIPP – 2014.

Município	Razão Social	Produção	Empregos Diretos
Caucaia	Central Geradora Termoeleétrica Fortaleza S/A	Energia Elétrica	30
Caucaia	Termo Ceará (Petrobrás)	Energia Elétrica	20
Caucaia	Wobben Windpower Indústria e Comércio LTDA	Montagem de Aerogeradores e componentes	503
Caucaia	Companhia Sulamericana de Cerâmica	Fabricação de Material Sanitário de Cerâmica	-
Caucaia	CEARAPI Apicultura e produtos orgânicos	Indústria de mel, carga e transbordo.	-
São G. do Amarante	Jotadois NE LTDA	Pré-moldados de Concreto	206
São G. do Amarante	Tortuga CIA Zootécnica Agrária	Suplementos e concentrados minerais para animais	490
São G. do Amarante	Votorantim Cimentos N/NE S/A	Cimento e Argamassa	55
São G. do Amarante	Companhia Industrial de Cimento Apodi	Cimento	160
São G. do Amarante	Hydrostec Tecnologia e Equipamentos LTDA	Tubos de aço, carbono, estacas tubulares, equipamentos e peças mecânicas.	80
São G. do Amarante	Energia Pecém Geração de Energia S/A	Energia Elétrica à base de Carvão Mineral	120
São G. do Amarante	Pecém II Geração de Energia	Energia Elétrica à base de Carvão Mineral	100
São G. do Amarante	Aeris Energia S/A	Pás de rotores para turbinas de geração de energia eólica	340
<b>TOTAL</b>	-	-	<b>2.004</b>

**Fonte:** Agência de Desenvolvimento do Estado do Ceará S.A (ADACE); Documento Pacto pelo Pecém (versão final / 2013) e informações obtidas em campo.

Dentre as indústrias já implantadas, a Wobben Windpower Indústria e Comércio LTDA<sup>71</sup> é a mais antiga do complexo (Figura 25). Teve suas atividades iniciadas em fevereiro de 2002, quando o porto do Pecém começou a funcionar oficialmente. Está localizada na margem da CE-155, no cruzamento do antigo traçado da CE-085<sup>72</sup>. O seu projeto inicial era fabricar aerogeradores, sendo que, conforme informações coletadas no campo, esta indústria realiza, atualmente, apenas a montagem desses equipamentos, utilizando o porto para o recebimento das hélices e torres, grandes equipamentos que necessitam da proximidade do transporte marítimo, dada a sua dimensão.

**Figura 25**– Fachada da empresa *Wobben* no CIPP.



**Foto:** TELES (2012)

71 A Wobben Windpower Indústria e Comércio Ltda é a primeira fabricante de aerogeradores (turbinas eólicas) de grande porte da América do Sul. Foi criada para produzir componentes e aerogeradores para o mercado interno e exportação, além de projetar e instalar usinas eólicas completas, operar e prestar serviços de assistência técnica. É subsidiária da Enercon GmbH, líder mundial em tecnologia eólica de ponta e um dos líderes do mercado eólico mundial. Fonte: site oficial da empresa: [www.wobben.com.br](http://www.wobben.com.br).

72 Desvio da CE 085.

A Hydrostec é uma outra indústria que chegou ao CIPP ainda no início dos anos 2000 e produz canos de aço para atender as obras públicas de transposição hídrica, principalmente no Nordeste (Figura 26). Seus principais compradores são governos dos estados nordestinos do Ceará, Piauí, Maranhão e Rio Grande do Norte. Essa empresa recebe pelo porto do Pecém grandes bobinas de aço, matéria prima para a sua produção e utiliza muita água no processo de montagem das estruturas. Quando indagada a respeito da quantidade de água utilizada, a representante da empresa que nos atendeu não quis falar sobre o assunto, alegando que a empresa não tinha dados que atestassem a quantidade de água empregada.

**Figura 26** – Fachada da empresa Hydrostec no CIPP



**Fonte:** TELES (2012)

Outras indústrias importantes no CIPP são as cimenteiras Votorantim<sup>73</sup> e Cimento Apodi, que ali se instalaram nos anos 2008 a 2010. A Votorantim Cimentos<sup>74</sup> chegou ao CIPP no ano de 2008, como parte de um projeto que previa a expansão de plantas industriais no Ceará, tendo realizado um investimento inicial de R\$ 50 milhões na montagem de uma fábrica de moagem, na área do CIPP. A Votorantim, consoante ainda a notícia, possui capacidade para produzir 220 toneladas/ano de cimento e 120 mil toneladas/ano de argamassa, tendo como mercado principal a Região Metropolitana de Fortaleza.

A cimenteira Apodi chegou ao CIPP em 2010, e possui, em sua composição acionária, as empresas M. Dias Branco (50%), Grupo Cedro (25%) e Cooperativa de Construção Civil do Ceará – COORPECON (25%). Sua produção é de 30 mil toneladas/mês de cimento e atende, também, à Região Metropolitana de Fortaleza. Cabe destacar que as obras de construção civil para a COPA do Mundo, ocorrida em 2014, e as de construção de habitações populares, demandaram grande quantidade de cimento e argamassa, fato que nos leva a afirmar que a vinda dessas empresas para o CIPP se deu, em parte, para atender a procura por esse tipo de material utilizado na construção civil em Fortaleza e em sua região metropolitana. Nessas empresas, não obtivemos dados de pesquisa direta, dada à dificuldade encontrada em contactar com seus dirigentes. Desse modo, nos faltam in-

---

73 Segundo informações do *Diário do Nordeste* de Fortaleza, em 28/04/2010, a Votorantim é umas das 10 maiores empresas produtoras de cimento do mundo e empregou, no ano de 2010, um total de 11.700 trabalhadores, no conjunto das unidades implantadas nas diversas regiões do Brasil.

74 Segundo informação do *Diário do Nordeste* em 28/04/2010 <http://diarionordeste.verdesmares.com.br/cadernos/negocios/votorantim-anuncia-nova-fabrica-no-ceara-1.112065>

formações para afirmar se existe ou não relação dessas empresas com o porto do Pecém.

As termelétricas do grupo ENEVA, nosso objeto de estudo, compõem a lista dos impedimentos já instalados no CIPP e serão tratados no item a seguir. Quanto às indústrias em implantação no CIPP (Figura 27), o destaque é para a Companhia Siderúrgica do Pecém – CSP, que, juntamente com as termelétricas do grupo Eneva, constituem nosso interesse específico.

Em relação às empresas em implantação, percebe-se que há uma variedade de gêneros, entre os quais materiais de construção, fabricação de peças para veículos automotores, químicas e até beneficiamento de produtos alimentares. Há também nessa lista as empresas prestadoras de serviços como armazenagem, transporte e aluguel de máquinas para atender à logística necessária ao funcionamento do CIPP.

**Figura 27** – Empreendimentos em Implantação no CIPP – 2014

Município	Razão Social	Produção	Empregos Diretos
Caucaia	Agro Energia do Nordeste S/A	Energia elétrica à base de gás natural	3330
Caucaia	Eternit S/A	Material de Construção	400
Caucaia	Metalúrgica Hispano Ltda (sem protocolo)	Fabricação e montagem de estruturas metálicas para a aplicação em geral	-
Caucaia	Bom Cearense	Industrialização e Beneficiamento de produtos alimentícios	-
Caucaia	Ourofertil Nordeste LTDA	Armazém exclusivo para usos de fertilizantes, armazém de contêiner vazio, armazém de cargas a granel, centro de apoio para caminhões.	-
Caucaia	Expansão comércio de produtos químicos	Pólo de serviços, armazém de cargas gerais, armazém de contêiner, agenciamento de frete (carga de retorno) e estacionamento.	-
Caucaia	TERMACO	Terminal retroportuário de contêiner, carga em geral e granéis.	-
Caucaia	Terminal Retroportuário de Containeres - TRC	Terminal de cargas	-

Município	Razão Social	Produção	Empregos Diretos
Caucaia	EMY Logística	Armazenagem e transporte de cargas e contêineres.	-
São G. do Amarante	Companhia Siderurgia do Pecém CSP	Siderurgia	11.555
São G. do Amarante	Vale Pecém	Pelotização, sintetização e outros beneficiamentos do minério de ferro.	-
São G. do Amarante	Duramental S/A	Fabricação de peças para veículos automotores.	-
São G. do Amarante	Petróleo Brasileiro S/A Petrobrás/Lubitor	Indústria química	192
São G. do Amarante	Fuhlander Energia Brasil LTDA	Metalmecânica	35
São G. do Amarante Mercompany South Atlantic Veículos e Máquinas LTDA Veículos automotores (tratores) 156			
São G. do Amarante	Aeris Energia S/A	Pars de rotores para turbinas de geração de energia eólica	340
São G. do Amarante	Fornecedoras Máquinas e Equipamentos.	Aluguel de máquinas e equipamentos, apoio em operações portuárias e industriais, transporte, movimentação e armazenagem de cargas em geral.	-
<b>Total</b>	-	-	-

**Fonte:** Agência de Desenvolvimento do Estado do Ceará S.A (ADACE) – Extraído do documento Pacto pelo Pecém – 2012 –AL/CE, atualizado em 2015.

Em relação à logística e mais vinculada ao transporte e armazenagem de carga, destacam-se a EMY Logística e a Termaco, que ocupam uma extensa área, destacando-se na paisagem pelo colorido e quantidade de contêineres, evidenciando as inter-relações dessas empresas com o porto.

Entendemos que as empresas, umas mais e outras menos, se relacionam com o porto enquanto há aquelas que não se soube, ao certo, as razões de localização no CIPP. Já as termelétricas Eneva e a CSP objetivos específicos de nossa análise, serão tratadas, em específico. Antes, porém, comentaremos a infraestrutura necessária ao funcionamen-

to do CIPP e destacando o papel do Estado na viabilização das condições necessárias do porto e das indústrias e, conseqüentemente, no processo de reprodução do capital.

#### 4.5 A INFRAESTRUTURA PORTUÁRIA E INDUSTRIAL: A PREPARAÇÃO *PARI PASSU* DO ESPAÇO METROPOLITANO PARA O GRANDE EMPREENDIMENTO

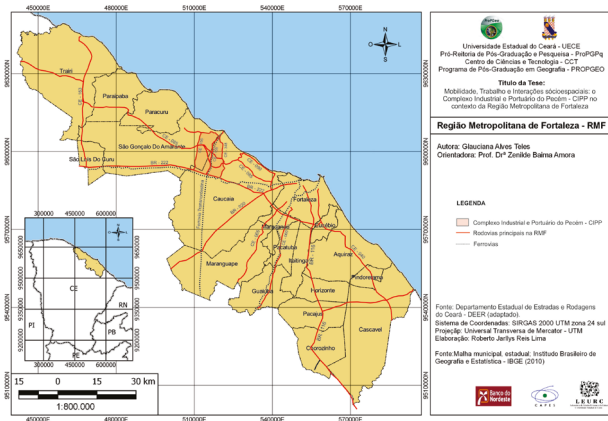
O Complexo Industrial e Portuário do Pecém demanda, desde a implantação do orto, uma base infraestrutural necessária ao seu funcionamento. As indústrias implantadas, como a Eneva, e em implantação, como a CSP demandaram estruturas mais específicas para que pudessem funcionar no CIPP. Coube, assim, ao Estado, dotar o espaço de condições propícias à acumulação, realizando investimentos em infraestruturas, moldando-se à lógica de ajuste espacial e, portanto, figurando como um Estado capitalista.

A infraestrutura construída é composta por: um sistema rodoviário e ferroviário; um sistema infoviário; sistema elétrico e de meios de transporte (ônibus), sistema de abastecimento de água de grande vazão, além dos equipamentos de funcionamento *stricto sensu* do porto.

O sistema rodoviário que dá acesso ao Terminal Portuário e às indústrias é composto por importantes vias rodoviárias que garantem a mobilidade de pessoas e de mercadorias, ligando-se à RMF, ao interior do Estado do Ceará e a outros estados brasileiros. Em relação às rodovias federais, o CIPP é bem servido, pois se liga à BR- 222, à BR – 116 (via Anel Viário) e à BR – 020 (via CE-085). (Mapa 04)



**Mapa 04** - Sistema Viário da Região Metropolitana de Fortaleza com destaque para o CIPP.



As rodovias federais são consideradas as mais importantes, por garantirem fluxos interestaduais e inter-regionais em grande escala. A BR-222 interliga a capital, Fortaleza, à região norte do Ceará e aos Estados do Piauí e Maranhão, fazendo, também, a ligação com outras rodovias secundárias estaduais do Ceará e dos estados nordestinos da porção norte do Brasil. A BR-116 (considerada a mais importante rodovia federal do Brasil), embora não passe diretamente no CIPP, lhe está muito próxima. Sua importância decorre do fato de ligar o Ceará aos Estados nordestinos da Paraíba, Pernambuco e Bahia; aos estados do Sudeste e Sul do Brasil. Além disso, ela sai de Fortaleza e atravessa todo o Ceará, favorecendo a interligação com outras regiões do Estado. A BR-020 liga Fortaleza ao centro-oeste do Estado do Ceará e à região Centro-Oeste do País. O seu acesso, a partir do CIPP, pode ser feito via CE-085, em Caucaia, e pelo Anel Viário na RMF.

No que diz respeito às rodovias estaduais, grandes investimentos foram feitos no sentido de melhorias e duplicação de vias, como é o caso da CE-085. Esta rodovia foi pensada, inicialmente, para o turismo, com o desenvolvimento dessa atividade no litoral oeste do Ceará<sup>75</sup>. Com as obras de implantação industrial e portuária, porém, essa CE vem sendo refuncionalizada para atender à atividade industrial crescente na área bem como a logística de escoamento de mercadorias e a mobilidade da força de trabalho. Em dezembro de 2014, ocorreu a inauguração de 22 km de duplicação, de um total de 62 km. Essa duplicação sucedeu justamente no trecho que atende ao CIPP. Essa CE faz a ligação com Fortaleza e com as rodovias federais BR 116, BR 222 e BR 020. Outras rodovias estaduais estão mais relacionadas diretamente ao CIPP, como a CE 421 e CE-155 e partem da CE 085, findando no porto do Pecém. A CE 421 é a mais antiga e se estende no sentido norte-sul do CIPP, ligando o Distrito de Pecém à localidade de Primavera. A CE 155 possui extensão de 20,5 km e constitui a via portuária, segundo a CEARAPORTOS (Figura 28). É considerada a rodovia mais importante do CIPP por dar acesso direto às indústrias e ao porto do Pecém. Por ela trafegam, diariamente, centenas de caminhões das mais diversas partes do Estado e do País transportando mercadorias que ora chegam, ora saem do porto do Pecém. Cabe destacar o papel do anel viário como via de interligação do CIPP com o Distrito Industrial de Maracanaú; o corredor industrial dos Municípios de Itaitinga, Horizonte e Pacajus e às indústrias presentes nos Municípios de Pacatuba e Eusébio.

75 A CE 085 nasce das ações do PRODETUR nos anos de 1990, com o objetivo de atender aos fluxos turísticos em direção ao Norte do Ceará.

**Figura 28** – Rodovia CE 155: principal acesso ao Porto do Pecém e às indústrias do CIPP

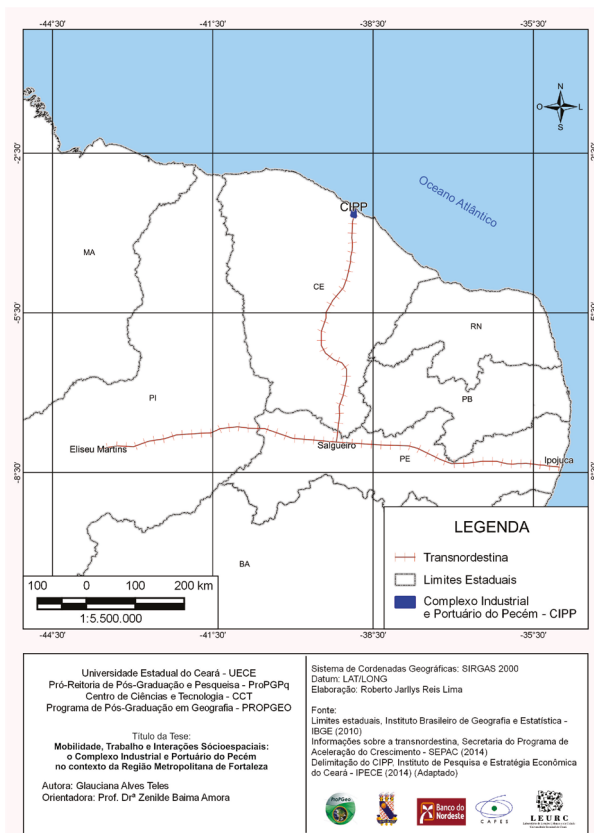


**Fonte:** TELES, 2015

Esses sistemas técnicos compostos de rodovias desempenham importante papel na dinamização do espaço metropolitano, integrando áreas industriais, algumas consolidadas há mais tempo e outras mais recentes. Essa logística propicia a fluidez necessária, cujos fluxos gerados são componentes do processo de metropolização desses espaços. O transporte ferroviário também constitui um modal que atende o CIPP por meio de um ramal derivado da linha norte da Companhia Ferroviária do Nordeste – CFN, que possibilita o acesso não apenas ao terminal portuário mas também a algumas indústrias. Essa linha possui 22,5 km de extensão e atravessa o complexo margeando em sua trajetória, a CE-155 (via portuária). Ainda relacionada à infraestrutura de meios de transportes ferroviários que se vinculam à dinâmica portuária, está sendo construída a Ferrovia Transnordestina. Esse ramal que está em funcionamento se ligará à Transnordestina em construção e, quando pronto, fará a ligação das áreas produtivas do Nordeste aos portos

de Pecém, em São Gonçalo do Amarante, do Mucuripe, em Fortaleza, ambos no Ceará, e aos portos de Recife e de Suape, em Pernambuco (Mapa 05).

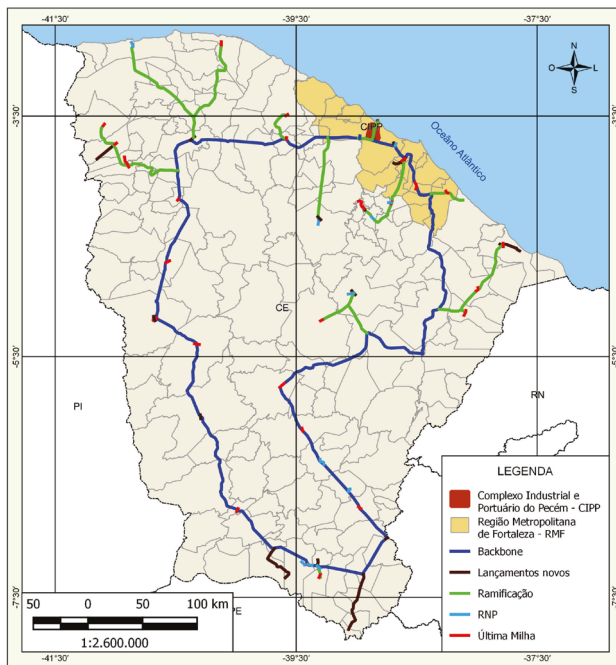
**Mapa 05** – Percurso da Ferrovia Transnordestina



A ferrovia Transnordestina, também privilegiará, quando pronta, a região do Cariri do Ceará, que apresenta destacada produção industrial calçadista, e outros municípios do interior do Estado, ao longo do seu percurso, entre os quais se destacam os Municípios de Quixadá, Quixeramobim, Itapiúna, Icó dentre outros. Privilegiará também, os Municípios metropolitanos de Guaiúba, Maracanaú, Caucaia e, em especial, São Gonçalo do Amarante, por conta do CIPP. Segundo informações obtidas no *site* do Ministério dos Transportes, a previsão é que a Transnordestina movimente 17 milhões de toneladas de cargas no início de seu funcionamento, no ano de 2016, e cerca de 27 milhões até 2020. A construção foi iniciada em 2006 e sua conclusão esteve prevista para 2010, todavia, em razão de uma série de fatores, sobretudo do corte de verbas, as obras ainda não foram concluídas.

Outro sistema técnico fundamental no CIPP refere-se ao sistema infoviário, que articula distintas escalas e o põe em conexão com o Mundo, ao mesmo tempo em que viabiliza a informação precisa sobre o funcionamento do porto (Mapa 06). Segundo o documento Cenário Atual do CIPP, “existe escassa disponibilidade de informação sobre as plantas das operadoras de telecomunicações sob a justificativa de sigredo comercial, o que impede uma avaliação precisa sobre a infraestrutura existente”. (P. 60).

Mapa 06 – Cinturão digital no Ceará com destaque para o CIPP.



Universidade Estadual do Ceará - UECE  
Pró-Reitoria de Pós-Graduação e Pesquisa - PROPGEPq  
Centro de Ciências e Tecnologia - CCT  
Programa de Pós-Graduação em Geografia - UECE



Sistema de Coordenadas Geográficas: SIRGAS 2000  
Projeção Universal Transversa de Mercator / Zona 24 Sul  
Elaboração: Roberto Jarijys Reis Lima

Título: Infóvias em funcionamento no Ceará - 2014 com destaque para o CIPP

Fontes:

- Infóvias vetorizadas com base no mapa da Empresa de Tecnologia da Informação do Ceará - ETICE
- Delimitação do CIPP do Instituto de Pesquisas e Estratégias Econômicas do Ceará - IPECE.
- Malha Municipal e Estadual do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE (2010)
- Malha Nacional do Center for Disease Control (2010)

Título da Tese:  
**Mobilidade, Trabalho e Interações Sócioespaciais:  
o Complexo Industrial e Portuário do Pecém  
no contexto da Região Metropolitana de Fortaleza**

Autora: Glauciana Alves Teles  
Orientadora: Profa Dra Zenilde Baíma Amora



No que tange, ainda, a infraestrutura de comunicações, o CIPP é atendido pela OI/Telemar, CHESF/ELETRONET e Cinturão digital do Ceará. A Oi TELEMAR presta serviço às empresas instaladas e detém (a maior infraestrutura física de comunicação devido à herança dos ativos da antiga Teleceará) (*loc. cit.* p. 60). A CHESF/ELETRONET atende o CIPP, por meio de fibra óptica e estão disponíveis pelas empresas OI/TELEMAR e CHESF/ELETRONET e pelo Cinturão Digital do Ceará<sup>76</sup>. As empresas citadas oferecem serviços básicos às empresas em funcionamento no CIPP por meio de cabos de fibra ópticos instalados ao longo da CE-155 e no espaço urbano do Distrito de Pecém. Já o Cinturão Digital, um projeto criado em 2008 pelo Governo do Estado do Ceará, teve suas instalações concluídas no CIPP. Desse modo, as empresas e os órgãos da Administração Pública que aí atuam usufruem de um sistema de telefonia com cabo em fibra óptica, que passa pelo acesso principal (CE-155) e chega ao terminal portuário, integrando-se ao Cinturão Digital do Estado do Ceará (Mapa 06).

Com relação ao sistema elétrico que atende o CIPP, ele composto por uma subestação da CHESF que faz parte do Sistema Integrado Nacional – SIN e deriva para Subestações CAUIPE I e PECÉM I, presentes no CIPP. Em virtu-

---

76 O Cinturão Digital, em linhas gerais constitui, um anel de 3.000 km de fibras ópticas que ligará as cidades de Fortaleza, Milagres (Cariri), Tauá (sertão dos Inhamuns) e Sobral (região Norte). A partir dessa infraestrutura, 25 pontos serão conectados por meio de ramificações de fibras ópticas. A distribuição do acesso se dará através da tecnologia Wimax, que fornece ligações de até 70 Mbps, em cada município. Com esse projeto, a população terá acesso a serviços digitais, como internet, videoconferência, TV Digital, telefonia celular etc., ferramenta indispensável para o desenvolvimento econômico do Estado. (dados fornecidos pelo site <http://www.ceara.gov.br/governo-do-ceara/projetos-estruturantes/cinturao-digital>). Acesso em maio de 2013.

de da expansão industrial, sobretudo com a implantação da siderúrgica, que demandará, quando em funcionamento, grande quantidade de energia, estão sendo projetadas várias novas subestações para redimensionar toda a infraestrutura elétrica do complexo, a exemplo das Subestações CAUIPE II e PECEM II, com tensões compatíveis com os novos usos industriais.

O fornecimento de água constitui outra infraestrutura imprescindível para o funcionamento de qualquer indústria. No caso do CIPP, indústrias como as termelétricas já implantadas e a siderúrgica em implantação demandam grandes quantidades de água. Para atender essas necessidades, o Estado dotou o território de equipamentos capazes de tornar efetivas as grandes demandas das indústrias por meio da construção de obras de transposição hídrica. O abastecimento de água bruta ao CIPP é atendido pelo sistema adutor Canal Sítios Novos/Pecém, todavia não é ainda satisfatório para atender as futuras demandas das indústrias (*op. cit.* p.52). Em razão dessa deficiência, o Estado construiu o trecho V do Eixão das Águas<sup>77</sup> ou Sistema Adutor Gavião/Pecém para atender prioritariamente as indústrias do CIPP (Mapa 07)

Para atender essa demanda, o Governo do Estado providenciou a construção de uma adutora capaz de suportar a capacidade exigida pela empresa e para o fornecimento de água contínuo. A construção foi feita em etapas, uma

77 Conforme dados da Secretaria de Recursos Hídricos do Ceará - SRH, o Eixão das Águas tem seu início à jusante da barragem do açude Castanhão localizado na região do Baixo Jaguaribe. A transposição é realizada até os açudes Pacoti, Riachão e Gavião (reservatórios integrantes do sistema de abastecimento de água da Região Metropolitana de Fortaleza) e estende-se ao longo de aproximadamente 200 km. Esse percurso é composto por quatro trechos, conforme mapa 07.



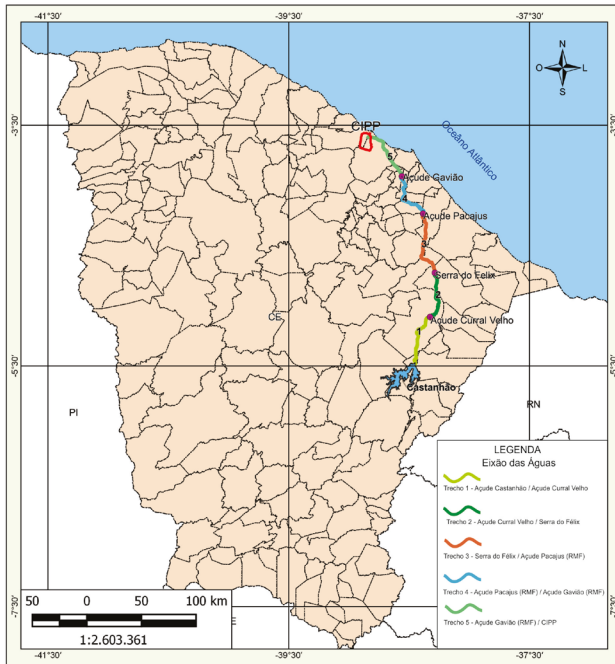
vez que cada uma representou uma demanda de vultosos recursos para utilização de maquinaria e grande número de trabalhadores.

No ano de 2014, foi inaugurado, o trecho V, correspondente àquele que abastecerá mais diretamente o CIPP e as indústrias mais importantes que demandam elevado consumo de água<sup>78</sup>, a exemplo da siderúrgica. Para receber a água do trecho V do Eixão das Águas, foi construído, também, um reservatório, exclusivamente, para armazenar a água necessária para utilização das indústrias do CIPP, gerenciado pela COGERH (Figura 30). Esse reservatório possui capacidade de armazenamento de 126.000 hm<sup>3</sup> de água e fornece água bruta de modo contínuo atualmente à ENEVA e futuramente à CSP (Dado da COGERH). No ano de 2015, foi construída, também pelo Governo do Estado, a canalização necessária para o transporte de água do reservatório gerenciado pela COGERH às indústrias do CIPP, no caso a termelétrica e a CSP (Figura 31).

---

78 Segundo informações veiculadas no *O Povo* (05/05/2013), de Fortaleza-CE, a Companhia Siderúrgica do Pecém informou que, para a produção de três milhões de toneladas de placas de aço por ano, a estimativa é de que o empreendimento consuma 0,66 metro cúbico de água por segundo (m<sup>3</sup>/s) do 1,5 m<sup>3</sup>/s. A empresa, ainda segundo a mesma matéria, tem outorga, pela Companhia de Gerenciamento dos Recursos Hídricos - COGERH, cuja validade inicial é de dez anos. O consumo elevado de água pelas indústrias do CIPP, a exemplo da siderúrgica que demanda grande consumo de água na produção das placas de aço, conduziu o Estado à construção do trecho V do Eixão das Águas para atender fundamentalmente às indústrias que ali se instarem.

Mapa 07 – Percurso do Eixão das Águas no Ceará - 2015



Universidade Estadual do Ceará - UECE  
Pró-Reitoria de Pós-Graduação e Pesquisa - PROPGE/Pq  
Centro de Ciências e Tecnologia - CCT  
Programa de Pós-Graduação em Geografia - UECE



Título da Tese:  
**Mobilidade, Trabalho e Interações Sócioespaciais:  
o Complexo Industrial e Portuário do Pecém  
no contexto da Região Metropolitana de Fortaleza**

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

Sistema de Coordenadas Geográficas: SIRGAS 2000  
Projeção Universal Transversa do Mercator / Zona 24 Sul  
Elaboração: Roberto Jarllys Reis Lima

Título: Percurso do Eixão das Águas

Fontes:

- Mapa Municipal e Estadual do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE (2010)
- Trecho do Eixão das Águas com base nas informações da Companhia de Gestão de Recursos Hídricos do Ceará - COGERH (2014)
- Delimitação do Castanhão em 1:50.000 a partir das imagens do Google Earth (2015).



**Figura 30** – Reservatório da COGERH, localizado no CIPP e ligado ao trecho 5 do Eixão das Águas.



**Fonte:** TELES, 2015

**Figura 31** – Infraestrutura, em construção, para transportar água do reservatório da COGERH à CSP.



**Fonte:** TELES, 2015

Ainda como componente essencial à dinâmica portuária e industrial, destacam-se os meios de transporte de passageiros. O sistema de transporte que atende a área do CIPP é dividido em linhas de empresas de transporte intermunicipal fiscalizadas pelo Departamento de Trânsito do Ceará - DETRAN e companhias contratadas, de forma exclusiva, pelas empresas para fazer o traslado dos trabalhadores de suas residências (alojamentos e moradias distribuídas nas diversas localidades e distritos dos municípios de Caucaia e São Gonçalo do Amarante), de outros da Região Metropolitana aos locais de trabalho.

Em relação ao transporte regular, este ainda é considerado, pelas empresas do CIPP e pelos trabalhadores, muito deficientes. Não foram criadas novas rotas, apenas houve a ampliação das já existentes, mesmo assim não atende a demanda de trabalhadores que transitam pela área, diariamente. Atualmente a única empresa de transporte intermunicipal, a FRET CAR, que atende os trabalhadores, passa pela CE - 085, fazendo a ligação com Fortaleza, bem como com distritos e municípios próximos: Paracuru, Paraipaba e Trairi. Para suprir essa necessidade, as empresas em funcionamento no CIPP contratam empresas de transporte particular para atuar em rotas pré estabelecidas em pontos estratégicos, com vistas a garantir o deslocamento dos trabalhadores, com destaque para a capital, Fortaleza. Em pesquisa de campo constatamos uma diversidade de rotas, que serão tratadas em detalhes no capítulo 4 deste livro.

O transporte constituiu, desde o início da construção do porto, e da implantação das primeiras indústrias

do CIPP, um dos grandes problemas de deslocamento dos trabalhadores. A alta rotatividade deles é dos motivos alegados pelas empresas para que não haja grandes alterações nas linhas regulares de ônibus, já que nem os municípios e nem as empresas admitem perdas econômicas em momentos de baixa demanda pelo serviço de transporte.

A descrição dos processos políticos e técnicos na construção, bem como o impacto provocado pela implantação do CIPP na produção do espaço constituíram, grosso modo, o objetivo deste capítulo, que serviu de base para melhor entendermos as análises que se seguem.

## 5

## A MOBILIDADE DO TRABALHO NO CIPP FACE À ATIVIDADE INDUSTRIAL: PRODUÇÃO DE ENERGIA E INDÚSTRIA DE BASE

O que caracteriza a distribuição territorial das populações na ordem espacial do capitalismo avançado é a livre mobilidade do capital e do trabalho. Uma relação empurra a outra: a livre mobilidade territorial do capital só é possível com a cada vez mais plena mobilidade territorial do trabalho. (MOREIRA, 2009, p. 98 e 99).

Nesse capítulo, tratamos de nosso objeto de estudo propriamente dito, ou seja, a mobilidade da força de trabalho, situando-a na fase mais recente de implantação industrial no Ceará, resultante da articulação entre políticas públicas estaduais e investimentos privados internacionais. Iniciamos nossas análises inserindo a mobilidade no processo de reestruturação produtiva apreendendo os seus desdobramentos no espaço cearense. Discorreremos sobre as duas empresas elegidas em nosso estudo: as termelétricas do grupo Eneva e a Companhia Siderúrgica do Pecém – CSP, sendo a primeira do ramo de produção de energia e a segunda, é a primeira indústria de base instalada no Ceará, para tratar, mais especificamente, da mobilidade da força de

trabalho, considerando-a como parte do processo de ajuste espacial do capital e do trabalho, no processo de expansão capitalista no Ceará. Efetuamos breve contextualização das termelétricas e do setor siderúrgico no Brasil, situando-as no Mundo de modo a entendermos em que contexto se insere o Ceará. Em seguida, procedemos a uma breve caracterização das empresas, objeto de nossa análise, considerando o contexto local, regional e nacional.

### **5.1 AS TERMELÉTRICAS E A SIDERURGIA COMO INDUTORAS DE MOBILIDADE DE CAPITAL E DE FORÇA DE TRABALHO**

Para maior detalhamento do que discutiremos nessa sub seção, adentraremos às pesquisas realizadas com os trabalhadores das empresas selecionadas em nosso estudo. Como já destacado na introdução deste Livro, fazemos referência a seis empresas do CIPP, porém elegemos para estudo as termelétricas do grupo Eneva, cujo funcionamento teve início no ano de 2013, e a Companhia Siderúrgica do Pecém – CSP, que se encontra em implantação e com previsão de início de operação, em 2016. A Eneva foi considerada como objeto de pesquisa por ser ela a primeira empresa de produção de energia a carvão no Ceará e pela grande mobilização de trabalhadores durante a sua construção e a seletiva empregabilidade em seu funcionamento. A outra empresa, a CSP, justifica-se por ser a única indústria de base, em implantação no CIPP e, como trataremos mais adiante, pela sua importância em termos de capitais e mobilização da força de trabalho. Reforçamos o fato de que a

nossa escolha recaiu sobre essas empresas pela quantidade de trabalhadores que mobilizaram e mobilizam durante a fase de implantação, destacam-se, ainda, pelas tecnologias e matérias-primas empregadas e pelos tipos de ocupações pioneiras que foram demandadas. Cabe lembrar, ainda, que essas plantas industriais resultaram na ação conjunta dos Governos Federal, Estadual e empresas estrangeiras.

A Eneva e a CSP figuram como importantes protagonistas no processo de industrialização que tem por foco o CIPP. As termelétricas pelo fornecimento de energia elétrica em larga escala, e a siderúrgica como produtora de aço, importante matéria-prima para ser utilizada em outras indústrias. As múltiplas relações estabelecidas por essas empresas desde as fases de construção civil, implantação técnica e funcionamento, passam, necessariamente, pela análise da dinâmica do mercado e da força de trabalho engajada, uma vez que a mobilização decorrente das fases de construção e operação exigiram especializações jamais demandadas no Ceará, conforme comentaremos mais adiante. Desse modo, aventa-se a ideia de que, pelos quadros de profissionais contratados, o mercado de trabalho no Estado experencia mudanças qualitativas substanciais. Nesse sentido, entendemos que a mobilidade da força de trabalho é uma das características dessa nova fase de industrialização no Ceará e que essa mobilidade aufere mudanças quanto à urbanização e conseqüentemente no espaço e na sociedade.

A implantação das empresas Eneva e CSP mobilizou para as obras de construção civil e montagens de equipamentos uma quantidade de trabalhadores jamais vista na história da implantação de indústrias na Região Metro-



litana de Fortaleza. A chegada dessas empresas implicou, além da ampliação de fluxos de capital e de força de trabalho, novas interações (infraestruturas) no espaço metropolitano, articulando várias escalas e imprimindo novos conteúdos à urbanização/metropolização do espaço cearense.

As empresas em análise, por possuírem dimensões grandiosas, engendraram sucessivos fluxos de força de trabalho que ora se intercalaram, ora se sucederam na implantação industrial e na fase de funcionamento. Isso nos demandou um esforço singular na apreensão, tanto do fenômeno da mobilidade da força de trabalho em nível escalar e temporal como no sentido de situá-la no contexto da produção do espaço metropolitano, no período mais recente. Esse esforço se deu além da compreensão do período atual, pois tivemos que remontar a processos anteriores, ou seja, ao início da implantação da indústria nacional relativa à produção de energia e do aço, para encontrarmos os nexos com a implantação desses setores no Ceará. Como caminho metodológico, procedemos à análise das empresas selecionadas, tendo como ponto de partida um quadro geral dos setores das termelétricas e siderurgia no Brasil para em seguida tratarmos das particularidades do recorte em estudo.

## **5.2 AS TERMELÉTRICAS NO CONTEXTO DO ESPAÇO BRASILEIRO**

A produção de energia elétrica no Brasil está concentrada, principalmente, em fontes de energia hidrelétrica, pois a existência de grande quantidade de rios caudalosos, associados às formas de relevo planálticas, favorecem esse

tipo de produção energética. Apesar, porém, dos benefícios de possuírem um volume considerável de energia gerado por essa fonte, considerada a energia mais barata e menos poluente, vem ocorrendo no País um aumento da participação de outros meios de geração de energia elétrica como forma de reduzir a dependência das chuvas, em épocas de estiagens e o impacto ambiental causado pela construção de hidrelétricas (MARTINS, GARCIA e AMARAL JR., 2012). Assim, as termelétricas se tornam uma das formas de produção de energia crescente no Brasil, que, incentivadas pelo Governo brasileiro, buscam suprir as demandas do setor de produção de energia.

As termelétricas são instalações industriais que produzem energia elétrica por meio da queima de combustíveis fósseis, como óleo diesel, gás natural e também carvão mineral. Estas indústrias se utilizam no processo de produção da energia, além do carvão mineral, a água e a cal para amenizar os efeitos negativos ao meio ambiente. A produção de energia termelétrica brasileira tem como destino os setores público ou privado, sendo atualmente regulada pela Agência Nacional de Energia Elétrica – ANEEL<sup>79</sup> e comerciali-

79 A Agência Nacional de Energia Elétrica - ANEEL foi criada sob a Lei nº 9.427, de 26 de dezembro de 1996, e é considerada uma autarquia sob regime especial, vinculada ao Ministério das Minas e Energia, com sede e foro no Distrito Federal. A ANEEL possui a finalidade de regular e fiscalizar a produção, transmissão e comercialização de energia elétrica, em conformidade com as Políticas e Diretrizes do Governo Federal. Constituída a Agência, com a publicação de seu Regimento Interno, foi extinto o Departamento Nacional de Águas e Energia Elétrica – DNAEE, que detinha parte das atividades que hoje é exercida pela agência. No ano seguinte, o Decreto nº 2.335, de 6 de outubro de 1997, aprova a Estrutura Regimental da Agência Nacional de Energia Elétrica – ANEEL. E uma portaria de 28 de dezembro de 1997, por meio da Portaria nº 349, do Ministro de Estado das Minas e Energia, aprova o Regimento Interno da Agência Nacional de Energia Elétrica – ANEEL, que exercerá as suas competências segundo as normas específicas do Código de Águas (Decreto nº 24.643, de 10 de julho de 1934), da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, da Lei nº 9.074, de 7 de julho de 1995, e legislação complementar subsequente, na forma estabelecida em seu Regimento Interno. (Fonte: [www.aneel.gov.br](http://www.aneel.gov.br))

zada pelo Operador Nacional do Sistema Elétrico – ONS<sup>80</sup>.

As termelétricas representam a segunda maior fonte de produção de energia no Brasil, perdendo apenas para as usinas hidrelétricas que produzem a maior parte da energia consumida no País. Segundo dados da Agência Nacional de Energia Elétrica – ANEEL, as termelétricas responderam, em 2014, por 28,09% da energia produzida, originadas de 1.884 usinas termelétricas instaladas, do total de 3.540 unidades geradoras de energia (Figura 32).

**Figura 32** – Origem da energia elétrica produzida no Brasil - 2014

<b>Tipo</b>	<b>Quantidade</b>	<b>Potência outorgada</b>	<b>Potência fiscalizada</b>	<b>%</b>
Usina Hidrelétrica	200	87.302.765	83.730.698	63,06
Usina Termelétrica	1.884	39.294.208	37.563.875	28,29
Pequena Central Hidrelétrica	470	4.729.818	4.712.632	3,55
Usina Eólica	211	4.553.540	4.465.004	3,36
Usina Termonuclear	2	1.990.000	1.990.000	1,5
Central Geradora Hidrelétrica	483	299.693	300.461	0,23
Central Geradora Solar Fotovoltaica	290	18.992	14.992	0,01
<b>TOTAL</b>	<b>3.540</b>	<b>138.189.016</b>	<b>132.777.662</b>	<b>100</b>

Fonte: ANEEL, 2014. Organização nossa.

Os valores de porcentagem são referentes a Potência Fiscalizada. A Potência Outorgada é igual a considerada no Ato de Outorga. A Potência Fiscalizada é igual a considerada a partir da operação comercial da primeira unidade geradora.

80 O Operador Nacional do Sistema Elétrico - ONS é o órgão responsável pela coordenação e controle da operação das instalações de geração e transmissão de energia elétrica no Sistema Interligado Nacional - SIN, sob a fiscalização e regulação da Agência Nacional de Energia Elétrica - ANEEL. Para o exercício de suas atribuições legais e o cumprimento de sua missão institucional, o ONS desenvolve uma série de estudos e ações a serem exercidas sobre o sistema e seus agentes para manejar o estoque de energia de forma a garantir a segurança do suprimento contínuo em todo o País. O Operador Nacional é constituído por membros associados e membros participantes, constituídos por empresas de geração, transmissão, distribuição e consumidores livres de grande porte. Também participam importadores e exportadores de energia, além do Ministério de Minas e Energia - MME. (fonte: [http://www.ons.org.br/institucional/o\\_que\\_e\\_o\\_ons.aspx](http://www.ons.org.br/institucional/o_que_e_o_ons.aspx)).

Além das 1.884 termelétricas construídas (Figura 32), ainda estão em construção 23 unidades termogeradoras (ANEEL, 2015). O número de usinas termelétricas cresceu bastante nos últimos anos, visto que, em momentos de estiagem as usinas hidrelétricas com baixo volume de água comprometem a produção e fornecimento da energia elétrica no País. Desse modo, o Brasil utiliza essa fonte de energia de forma estratégica nos momentos em que a produção por meio hídrico não é suficiente. Muitas dessas termelétricas foram construídas exclusivamente para gerar energia em momentos de racionamento hídrico ficando paradas quando as hidrelétricas são suficientes para o atendimento da demanda, como é o caso do grupo Enguia Gen<sup>81</sup>, nos Estados como Bahia, Ceará e Piauí, que funcionam apenas quando são solicitadas pelo Governo Federal. No Ceará, a termelétrica do grupo Enguia Gen está instalada no DIC, no município de Maracanaú, na RME.

---

81 De acordo com informações obtidas no site oficial da empresa, a ENGUIA, foi implantada para atender, inicialmente, os contratos no âmbito do Programa Emergencial Brasileiro de Energia Elétrica e entraram em operação comercial em 2002. O grupo Enguia conta, atualmente, com 12 usinas termelétricas com potência instalada consolidada de 249 MW, obtida de 154 grupos motogeradores a óleo diesel e foram implantadas em prazo recorde que variou de 90 a 120 dias para atender ao chamamento feito pelo Governo Brasileiro, no sentido de minimizar os impactos da crise que culminou com o racionamento de energia no período de 2001 a 2002. Os compromissos contratuais com a Comercializadora Brasileira de Energia Emergencial - CBEE, empresa criada pelo Governo Federal para conduzir o programa de energia emergencial, foram plenamente atendidos e findaram em 31/12/2004. Durante o período do programa emergencial os geradores da ENGUIA foram solicitados a produzir energia elétrica nos momentos em que havia pouca água nos reservatórios das usinas brasileiras, notadamente na região Nordeste do Brasil. Por serem acionados apenas nos momentos de baixa hidráulicidade, como em janeiro de 2004, e pela excelência na operação e manutenção realizadas pela ENGUIA, permaneceram como novos. Vários dos geradores que atenderam ao programa emergencial foram desativados e levados para outros países ou foram transferidos para outras unidades do País. A ENGUIA manteve todas as suas instalações com um rigoroso programa de conservação plenamente operacionais nos locais originalmente instalados. Em dezembro de 2005, as Enguias BA, CE e PI sagraram-se vencedoras no 1º Leilão de Energia Nova, promovido pela ANEEL e firmaram Contratos de Comercialização de Energia Elétrica no Ambiente Regulado - CCEAR, na modalidade disponibilidade, com 27 (vinte e sete) concessionárias de distribuição. Os CCEAR's vigoram a partir de 01/01/2008 e têm duração de 15 anos. São previstas receitas fixas mensais e também variáveis, em caso de geração, características da modalidade disponibilidade.

A matéria-prima utilizada pelas usinas termelétricas, segundo dados da ANEEL, são os combustíveis fósseis, com destaque para o óleo diesel, utilizado em 89,4%. Em seguida vem o gás natural, utilizado por 8,8% o carvão mineral, utilizado por 1,5% das termelétricas, e outros 0,03% derivado do calor emitido pelo processo de queima desses combustíveis nas termelétricas e outros derivados do petróleo. Esses combustíveis fósseis são encontrados em sua maioria no Brasil, todavia o País importa dos países latino-americanos - Argentina, Paraguai, Uruguai, Venezuela e Colômbia - cerca de 5,8% da matéria-prima de que necessita (ANEEL, 2015).

No que se refere à distribuição no Território brasileiro, as termelétricas se encontram desigualmente distribuídas, com maior parte das unidades existentes no Brasil, instaladas no Sudeste. Essa região concentra 43% das unidades em operação, seguida pela região Nordeste, com 26%. A região Sul aparece com 13%, ao passo que as regiões Centro Oeste e Norte possuem respectivamente, 10% e 8% das termelétricas implantadas e em funcionamento no Território brasileiro (Mapa 08).

**Mapa 08 - Distribuição das Termelétricas no Território Brasileiro - 2014**



A energia produzida pelas usinas termelétricas é destinada ao Operador Nacional do Sistema Elétrico – ONS, órgão federal responsável por garantir que a demanda por energia elétrica seja atendida ao menor custo possível, por

meio da coordenação e planejamento do fornecimento de energia a longo prazo. Como algumas termelétricas são construídas apenas para ficar à espera da demanda de energia, o ONS é que determina em que momento a unidade entrará em operação, bem como o período e a quantidade de energia a ser produzida<sup>82</sup>. Conforme asseveram Martits, Garcia e Amaral Jr. (2012), todavia, essa decisão é tomada com “base no custo de operação das usinas termelétricas”. Desse modo, “quanto maior o custo de operação de uma usina termelétrica, menores as chances de ser chamada a operar”. Completam ainda os autores, dizendo que “usinas com menor custo de operação têm, portanto, maior probabilidade de serem chamadas a operar em um período de falta de chuvas, quando as hidrelétricas estarão no seu limite de capacidade” (MARTITS, GARCIA e AMARAL JR., 2012. p. 3).

Mesmo com o aumento da produção de energia baseado nas termelétricas, no entanto, as hidrelétricas continuam sendo a principal matriz energética do Brasil na produção de energia elétrica, fato que se confirma pelos altos índices da produção baseado nessa fonte de energia e pelos investimentos vultosos na construção de grandes usinas hidrelétricas, como é o caso da usina de Jirau, no Estado do Pará,

---

82 Conforme Martits, Garcia e Amaral Jr., 2012. e com base em informações encontradas no *site* da ONS, a remuneração das concessões de usinas termelétricas é dividida em dois componentes: “parcela fixa e parcela variável”. A parcela fixa é paga por período (ao ano, por exemplo) e serve para remunerar a concessionária por estar disponível para operar a qualquer momento. Em outras palavras, é como se fosse um aluguel pela disponibilização de capacidade para eventual utilização. A segunda parcela, variável, busca ressarcir a concessionária por seus custos de operação e é paga apenas quando a concessionária está operante. Nesse caso, a remuneração é calculada com base na energia fornecida (RS/MWh). Essa parcela é definida previamente na concessão da usina, não variando com o preço no mercado de energia elétrica.

com capacidade prevista de gerar 11 mil MW de energia/mês<sup>83</sup>, segundo estudos desenvolvidos por Alves (2014).

As construções civis de grandes obras públicas (em sua maioria) e privadas, sejam termelétricas ou hidrelétricas, são responsáveis pelo emprego de grandes contingentes de força de trabalho, implicando mobilidade de mão de obra não obstante o uso intensivo de tecnologias na construção desses empreendimentos, conforme trataremos mais adiante.

Em suma, a produção de energia vem crescendo no Brasil, tendo em vista, fatores já citados, como a diminuição da carga hídrica em momentos de estiagens e a possibilidade do uso de energia proveniente de usinas que podem ser construídas em curto período. Além disso, a disponibilidade de matéria prima no país e em países latino-americanos para atender a demanda gerada para queima e produção de energia elétrica é também outro fator importante no crescimento das termelétricas. Por outro lado, é preciso considerar que esse tipo de produção de energia eleva os índices de poluição ambiental, visto que a queima de combustíveis fósseis pode provocar, numa escala local, o aparecimento de chuvas ácidas, e numa escala mais global, produzem elevadas quantidades de gás carbônico que contribuem para acelerar o efeito estufa na atmosfera, assunto que não será abordado neste trabalho, porquanto foge do seu objetivo principal.

---

83 A implantação da Hidrelétrica de Jirau localizada no rio Madeira, no Estado de Roraima foi aprofundada nos estudos de José Alves e resultou na tese intitulada: As revoltas dos trabalhadores em Jirau (RO): degradação do trabalho represada na produção de energia elétrica na Amazônia, sob a orientação do professor Thomaz Junior e disponível no link: [http://www2.fct.unesp.br/pos/geo/dis\\_teses/14/dr/jose\\_alves.pdf](http://www2.fct.unesp.br/pos/geo/dis_teses/14/dr/jose_alves.pdf)



A seguir trataremos de maneira mais específica, das empresas em atuação no Ceará, dando ênfase à Eneva, situada no CIPP. Antes, porém de cuidarmos de modo mais específico da Eneva, abordaremos, de um modo geral, como ocorre a implantação de termelétricas no Ceará.

### 5.2.1 A ENEVA E A PRODUÇÃO DE ENERGIA TERMELÉTRICA NO CEARÁ.

No Ceará, a produção de energia elétrica, com base nas usinas termelétricas<sup>84</sup>, ocorre desde 2002, quando a Termoceará<sup>85</sup> iniciou a operação de seu empreendimento no CIPP, fruto de uma parceria entre a extinta MPX e a PETROBRÁS, cuja capacidade foi de produzir, mensalmente, 347 MW de energia. No ano de 2004, outra termelétrica entrou em operação, a Termofortaleza<sup>86</sup>, empresa do grupo Endesa Brasil S.A.<sup>87</sup>, com capacidade instalada de 237 MW.

84 A carência de estudos mais específicos sobre as termelétricas no Ceará nos levou a realizar um panorama mais geral, sobre a situação da produção desse tipo de energia no Estado. As fontes utilizadas foram as notícias de jornais e os boletins anuais do balanço energético nacional, realizado pela ANEEL.

85 A termelétrica Termoceará é uma empresa pertencente à Petrobrás e está localizada no Município de Caucaia, numa área do CIPP. Tem capacidade para gerar 220 MW de potência por meio da queima de gás natural que chegam à termelétrica por meio de gasodutos.

86 Segundo informações da página oficial do Governo do Estado do Ceará, a Central Termelétrica de Fortaleza - Termofortaleza é uma empresa do grupo Endesa e foi inaugurada no dia 30/01/2014 no Complexo Industrial e Portuário do Pecém. A solenidade contou à época com a presença do governador Lúcio Alcântara, da ministra de Minas e Energia, Dilma Rousseff, e do secretário da Infraestrutura do Estado, Luiz Eduardo de Moraes. O empreendimento, cujas obras iniciaram em 2001, somou investimentos privados de 250 milhões de dólares. Sua capacidade de geração é de 310,7MW, o que equivalia, à época cerca de 30% da demanda do mercado cearense. Esse número, aliás, representa o primeiro grande impulso da política de autossuficiência energética do Estado. A energia produzida pela termelétrica é injetada no sistema da Companhia Energética do Ceará (Coelce) para distribuição entre os mais de 2,1 milhões de consumidores, entre comerciais, residenciais, industriais e setor público. O equipamento é movido a gás natural, sendo necessário 1,55 milhão de metros cúbicos diários do combustível, demanda já assegurada pela Companhia de Gás do Ceará – CEGÁS.

(Fonte: [http://www25.ceara.gov.br/noticias/noticias\\_detalhes.asp?nCodigoNoticia=11403](http://www25.ceara.gov.br/noticias/noticias_detalhes.asp?nCodigoNoticia=11403))

87 A Endesa Brasil é uma *holding* pertencente à espanhola Endesa S.A, considerada a maior empresa do setor privado na Espanha. Atua no Brasil desde 1996 quando adquiriu o controle

Ainda em processo de licitação estão as termelétricas José de Alencar, pertencente à Cauipe Geradora de Energia S/A e a GenPower pertencente à GenPower. A primeira com previsão de produção de 300 MW de energia e a última 360 MW e com área de instalação prevista também no CIPP. As usinas citadas têm como matéria prima principal a utilização de óleo diesel<sup>88</sup>.

No ano de 2010, mais uma usina termelétrica entrou em operação no Ceará, a Maracanaú I, construída pela empresa Maracanaú Geradora de Energia. Segundo informações do *Diário do Nordeste* de Fortaleza, em 06/06/2014, a referida termelétrica, localizada no Distrito Industrial de Maracanaú, produz 164 MW de energia e utiliza como matéria-prima, o óleo diesel<sup>89</sup>. Consoante à mesma fonte, o objetivo dessa termelétrica é operar em regime de emergência quando a estiagem dificultar o atendimento da demanda de energia no País<sup>90</sup>.

Encontra-se, ainda, em construção, mais uma termelétrica que se integrará à Companhia Siderúrgica do Pecém,

---

da Companhia de Eletricidade do Rio de Janeiro – CERJ, (hoje denominada AMPLA), num leilão de privatização. No ano de 1997, a empresa adquiriu a maior parte do capital das Centrais Elétricas Cachoeira Dourada, conhecida atualmente como Endesa Cachoeira. Naquele nesse mesmo ano, foi fundada a Companhia de Interconexão Energética, Endesa Cien, que visava facilitar o comércio de energia entre Brasil e Argentina. A Endesa S.A atende mais de 23 milhões de clientes em países da Europa, América do Sul e África e atua nos mercados de eletricidade, gás, cogeração e energias renováveis, com instalações eólicas, pequenas centrais hidrelétricas, aproveitamento de resíduos e biomassa. O crescimento das operações da Endesa no Brasil possibilitou a compra, em 1998, da Coelce, distribuidora de energia do Estado do Ceará. Em 2002, começaram as obras da Endesa Fortaleza, que iniciou sua operação comercial em dezembro de 2003. Todas as empresas foram reunidas na *holding* Endesa Brasil, em 2005.

88 Os dados expostos estão relacionados à notícia do *Diário do Nordeste* de Fortaleza, publicado em 27/06/2009 e disponível no link: <http://diarionordeste.verdesmares.com.br/cadernos/negocios/ceara-tera-nove-usinas-termeletricas-ate-2013-1.254202>

89 <http://diarionordeste.verdesmares.com.br/cadernos/negocios/maracanau-recebe-termeletrica-1.257611>

90 Maiores informações no site: <http://www.maracanaugeradora.com.br/index.html>. Acesso em 20/07/2014.

compondo, assim, o conjunto de termelétricas no Ceará. A previsão é de que quando pronta ela terá capacidade de gerar 100 MW, que serão utilizados no funcionamento da siderúrgica e o excedente vendido ao Sistema Integrado Nacional – SIN (Informações cedidas pela empresa CSP em visita institucional).

A ideia de se construir uma empresa Termelétrica no Ceará com base na queima de carvão mineral teve início quando a antiga MPX, empresa do grupo EBX (tendo seu principal acionista o empresário brasileiro Eike Batista) e a empresa Energias de Portugal – EDP<sup>91</sup> criaram, no ano de 2007, uma empresa chamada Energia Pecém. A empresa participou de um leilão, cujo objetivo foi pleitear a produção e a comercialização de energia elétrica ao Sistema Integrado Nacional - SIN<sup>92</sup>. Contemplada no referido leilão, a Energia Pecém foi formada pela junção do capital nacional e internacional, sendo 50% do capital nacional representada pela extinta MPX e 50% do capital estrangeiro pela EDP. Esse grupo criou duas unidades termelétricas movidas a carvão mineral no Ceará, tendo o objetivo de produzir 360MW de energia, cada uma.

No ano de 2008, a extinta MPX participou, novamente, de outro leilão para a construção de mais uma unidade

---

91 Segundo informações obtidas em seu *site* oficial, o Grupo Energias de Portugal – EDP é uma empresa de capital aberto com sede em Lisboa - Portugal e está entre as maiores empresas do setor de energia na Europa e um dos maiores operadores de energia na Península Ibérica. É considerado o maior grupo industrial de Portugal e o terceiro maior na produção mundial de energia eólica. A EDP está em pelo menos quatro continentes, com destaque para a Europa e América atuando na produção, comercialização e distribuição de energia elétrica com base na queima de carvão mineral e gás natural. (Fonte: [www.edp.pt](http://www.edp.pt)).

92 Com tamanho e características que permitem considerá-lo único em âmbito mundial, o sistema de produção e transmissão de energia elétrica do Brasil é um sistema hidrotérmico de grande porte, com forte predominância de usinas hidrelétricas e com múltiplos proprietários. Como também com energia fornecida de termelétricas movidas à gás natural, diesel e biodiesel. O Sistema Interligado Nacional é formado pelas empresas das regiões Sul, Sudeste, Centro-Oeste, Nordeste e parte da região Norte.

termelétrica, desta vez, sem parceria e utilizando apenas capital próprio. Desse modo, conquistou mais uma permissão para a construção da terceira unidade geradora de energia elétrica por meio da queima de carvão mineral no Ceará. Esta nova unidade passou a se chamar Usina Termelétrica Pecém II. Assim ficam constituídas duas empresas, a Pecém I, com duas unidades geradoras, e a Pecém II com mais uma unidade geradora.

Segundo informações fornecidas pela empresa<sup>93</sup>, para o início da construção, a Pecém I contratou a empresa portuguesa *Efasec*<sup>94</sup> que possui tradição e experiência ampla em nível na construção de obras desse porte e natureza para desenvolver o projeto. Esse projeto envolveu a engenharia básica, projeto de detalhamento, fornecimento de todos os materiais necessários à obra e à construção civil. A Pecém II, também, contratou a mesma empresa para o projeto de construção de sua construção, todavia por meio de contrato diferente que envolveu além da portuguesa *EFASEC*, a italiana *MAIRE TECNIMONT*, especialista no ramo de equipamentos e projetos na área de eletricidade. Não obstante essas empresas possuem capital de origem europeia e atua-

93 Entrevista realizada em 19/04/2012 no escritório da empresa localizado no CIPP.

94 De acordo com informações apresentadas em seu site oficial, a EFASEC é uma empresa do ramo de energia elétrica que atua na produção e comercialização de maquinário (transformadores, *servicing*, aparelhagem de média e alta tensão), na engenharia de materiais, no transporte, na logística e na manutenção de sistemas já implantados pela empresa. Embora seja uma empresa fundada em 1905, vivenciou importantes acontecimentos geopolíticos mundiais, a exemplo da 1ª Guerra Mundial (1914-1918), que fez a empresa dar importantes passos em sua modernização tecnológica. Nos anos 1980, do século XX, ocorreu inicia sua internacionalização que se consolidou somente no início do século XXI, com importantes transformações em seu setor produtivo e comercial. Em contrapartida, a crise econômica vivenciada pela Europa, nessa mesma época, fez com que a EFASEC pusesse em marcha um ciclo de forte consolidação estrutural e processual. Com isso iniciou, em 2014, uma agenda de reforma com o redimensionamento da sua estrutura internacional e a simplificação do seu *portfólio*, bem como diversas alterações societárias e de gestão transversais em toda a empresa, incluindo o Conselho de Administração, a Comissão Executiva e todas as Unidades de Negócio e Direções Corporativas. Mesmo atravessando esse período de fortes mudanças, a EFASEC consegue ampliar sua atuação e está presente em 65 países dos cinco continentes. (Fonte: [www.efasec.pt](http://www.efasec.pt)).

ção veemente nesse continente atua também em países de quase todos os continentes, a exemplo do Brasil na América do Sul. A essa associação para a construção da Pecém II gerou-se o consórcio MABE Brasil, caracterizado pela junção dessas duas empreiteiras estrangeiras na construção física da usina<sup>95</sup>.

Eneva<sup>96</sup> é uma empresa de capital privado que atua em vários Estados brasileiros, especializada na produção e comercialização de energia elétrica no País com base na queima de carvão mineral, além da exploração e produção de gás natural. A ENEVA também é proprietária das termelétricas de Amapari, no Estado do Amapá, e de Itaqui, no Estado do Maranhão, além de outras termelétricas em construção, como é o caso da UTE Açú, no Estado do Rio de Janeiro e das termelétricas Sul e Seival, no Rio Grande do Sul (Figura 33).

---

95 No que refere à organização espacial interna da empresa, com vistas à racionalização do espaço e dos gastos previstos para construção, algumas áreas em comum foram construídas para utilização das duas empresas. Essas áreas são a Unidade de Tratamento de Efluentes, para onde é emitida a água utilizada no final do processo de funcionamento da usina; o Pátio de Cinzas onde são depositadas as cinzas e resíduos que ficam no fundo da caldeira; e o Pátio de Carvão onde fica depositado o carvão bruto provindo do porto, por meio da correia transportadora.

96 Ao longo do ano de 2013, a ENEVA passou por uma série de dificuldades em sua administração e operacionalização relacionadas às crises internas entre as empresas do grupo EBX, da qual fazia parte. Esse fato que fez com que parte das ações pertencente ao empresário Eike Batista da Energia Pecém fosse vendidas para a E.ON<sup>96</sup>, uma empresa alemã que atua na geração e distribuição energia com base na queima do gás natural, no continente europeu. Em meio às inúmeras crises enfrentadas pela EBX, a empresa após reestruturação entre os acionistas e a saída de Eike Batista de seu comando majoritário, em Setembro de 2013, a empresa MPX tem seu nome alterado para ENEVA. No ano de 2014, como parte de um plano de reestruturação da ENEVA, metade das ações da Pecém II também foram vendidas à alemã E.ON, com vistas à investir capital na própria empresa, para impedir que a mesma entrasse em processo de decadência<sup>96</sup>.

Figura 33 - Áreas de atuação e produção da Eneva no Brasil



Fonte: Site oficial da Eneva

Com suporte na figura 33, além da produção de energia, com base na queima de carvão mineral, a Eneva possui, também, um empreendimento com base no aproveitamento da energia solar e da energia eólica, como são os casos respectivos da Usina Fotovoltaica de Tauá, no Ceará, e da

Usina Eólica de Ventos, no Rio Grande do Norte. Além disso, possui empresas voltadas, também, para a extração de carvão mineral e gás natural que são comercializados para outras indústrias e termelétricas no País, desenvolvendo uma cadeia produtiva no ramo que envolve etapas desde a extração da matéria-prima, à produção e comercialização da energia produzida.

A expansão da empresa no País e suas várias unidades voltadas à produção e comercialização de energia, conforme já destacada, se deram, exclusivamente, por investimentos que combinaram capitais privados nacionais e internacionais. Além disso, fatores como a proximidade de matérias-primas e a possibilidade de utilização de um porto moderno como o do Pecém, foram determinantes na escolha da localização das plantas industriais. Segundo informações fornecidas pelo gerente da Eneva, o carvão mineral, principal matéria prima utilizada pela Eneva é originário, especialmente, da Colômbia, que chega, ao País, via oceano Atlântico em navios de grande porte, desembarcando no porto do Pecém. Ainda segundo ele, o porto do Pecém foi, por sua vez, um equipamento determinante para a vinda da termelétrica para o Ceará, pois sua posição estratégica em relação à origem da matéria-prima e a capacidade de receber navios de grande porte reuniram num só lugar os critérios básicos para a implantação de uma indústria desse porte. Com seu funcionamento, a ENEVA implanta no Ceará a primeira usina termelétrica que utiliza, como combustível principal para produção de energia elétrica, o carvão mineral, diferente das demais citadas, que utilizam, em sua maioria, o óleo diesel e em menos quantidade, o gás natural.

A combinação de capitais nacionais e internacionais na implantação da termelétrica promoveu a utilização de equipamentos fabricados fora do País, bem como a tecnologia utilizada no funcionamento das unidades geradoras. A maquinaria utilizada pelas termelétricas foi adquirida, em sua maioria, ainda segundo informações obtidas na empresa, na China e na Coreia do Sul, países que possuem tradição em tecnologia de ponta no setor energético e chegaram por via marítima ao porto do Pecém, sendo transportados de caminhões e carretas adaptadas para transportar materiais de grande volume e densidade do porto até a empresa localizada na área do CIPP.

Além da utilização do carvão mineral, as termelétricas necessitam ainda de cal e óleo diesel, considerados insumos necessários ao funcionamento das usinas. A cal do tipo calcítica, mineral abundante na região Nordeste e, em específico, no Ceará, sendo nesse último, encontrado no Vale do Jaguaribe e região do Cariri. A cal nessas áreas aponta o Nordeste setentrional como o maior produtor desse mineral no País. Esse componente é utilizado pelas termelétricas para remover os compostos de enxofre da fumaça resultante da queima do carvão mineral, sem o qual provocaria chuva ácida na região<sup>97</sup>.

Coube ao Governo do Estado do Ceará preparar o território, dotando-o das condições infraestruturais requeridas pela empresa para garantir o funcionamento das termelétricas. Essas condições referem-se, em linhas gerais ao financiamento do plano diretor da empresa, demanda de água

---

97 Jornal O Povo de 13/12/2012, disponível no link: <http://diariodonordeste.verdesmares.com.br/cadernos/negocios/estado-tera-complexo-de-producao-de-cal-1.40698>



contínua e construção de 6 km da correia transportadora para conduzir o carvão mineral do *piér*, no porto do Pecém, até a unidade industrial. Além disso, a via que atende a empresa teve que ser duplicada em razão do aumento considerável do tráfico de transporte coletivo de trabalhadores para a termelétrica, que serviu também ao porto do Pecém e às indústrias do CIPP, de modo geral.

Em relação ao plano diretor que orientaria a construção física da empresa, o Governo do Estado, por meio da ADECE, interveio com recursos estaduais para o financiamento do documento. De posse desse plano diretor, também interveio no diálogo que resultou na liberação das licenças ambientais pela Secretaria Estadual de Meio Ambiente – SEMACE para o início das obras de supressão vegetal e terraplanagem.

No que se refere à água, recurso fundamental utilizado pela termelétrica, sua garantia contínua, como parte do processo de produção de energia, foi outra condição imprescindível para a implantação da empresa no CIPP. A água para a construção e funcionamento inicial da ENEVA, bem como das primeiras indústrias do CIPP, era procedida do açude Sítios Novos, localizado em Caucaia que chega ao complexo por meio de um canal exclusivo. A capacidade desse açude, porém, não é suficiente para atender a demanda que as empresas em funcionamento do CIPP passariam a gerar, com o funcionamento das termelétricas.

A demanda de água pelas termelétricas da Eneva em seu processo de produção contínua de energia, segundo informação da empresa, é de 800 litros de água por segundo,

utilizada no resfriamento das caldeiras. Desse modo, para atender essa demanda o Governo do Estado providenciou a construção de uma adutora capaz de suportar a capacidade exigida pela empresa e para o fornecimento contínuo de água. A adutora integra o empreendimento estadual maior, o Eixão das Águas, cujo objetivo é canalizar a água do açude Castanhão, maior do Ceará, localizado a 200 km de Fortaleza, à RMF, para atender o uso residencial e industrial. A adutora de 55 km interliga o açude Gavião, no Município metropolitano de Pacatuba, a um reservatório construído, exclusivamente, para a demanda das indústrias localizado na área do CIPP. Segundo informações de um técnico da Companhia de Gestão de Recursos Hídricos do Ceará – COGERH, o referido reservatório atualmente fornece água bruta de modo contínuo à Eneva.

O Governo do Estado, na perspectiva de dotar o território de condições para a implantação de grandes empresas no CIPP, priorizou ações como essa de construção de uma adutora exclusiva para o fornecimento de água ao Complexo, em detrimento de ações que contemplassem a população local. Na comunidade de Matões, localizada no Distrito de Guararu, em Caucaia, distante 2 km do referido reservatório, a líder comunitária nos informou que é comum a falta de água. A respeito dessa problemática, é preciso realizar uma reflexão. Como um Estado que sofre historicamente com o problema ambiental da seca resolve rapidamente a canalização de águas para o setor industrial e um tipo de indústria que demanda elevado volume de água contínua para seu funcionamento?

Aparentemente, o projeto é positivo, por possibilitar de, um lado, a produção de energia, em um Estado que não possui fontes hídricas suficientes para a produção de energia elétrica com base na força hidráulica, como ocorre na maior parte do País. De outra parte, se avaliarmos o processo de produção das usinas termelétricas, há uma vultosa utilização de água em todo o processo, permitindo-nos indagar sobre a viabilidade hídrica encontrada no Estado para esse tipo de indústria, uma vez que os sucessivos governos não conseguiram solucionar o problema do acesso à água para muitas comunidades do interior.

As termelétricas também se utilizam da correia transportadora, já referenciada, para o transporte do carvão que chega de navio ao porto do Pecém e é conduzido até o pátio destinado à armazenagem dessa matéria-prima. Ao todo, para atender a Eneva, foram construídos 12 km de esteira, sendo que o Governo Estadual financiou a construção de 6 km, saindo do *pier* 1 do porto do Pecém até a torre de transferência mais próxima à empresa, e a Eneva construiu os outros 6 km necessários à sua demanda. A correia transportadora possui uso contínuo no transporte do carvão, funcionando interuptamente, salvo nos momentos de revisão e manutenção.

A primeira usina da Eneva, a Pecém I, entrou em funcionamento em Dezembro de 2012<sup>98</sup>. Já a segunda usina, começou sua operação de testes em fevereiro de 2013 e, em maio desse mesmo ano, começou a operar em caráter comercial. Com o início da produção comercial, a expectativa

---

98 <http://www.opovo.com.br/app/economia/2012/12/03/noticiaseconomia,2964923/usina-termelétrica-energia-pecem-inicia-operacao-no-ceara.shtml> Acesso em 20/03/2013

era que as termelétricas produzissem, cada uma, 360 MW de energia, totalizando 1.080 MW, chegando bem próximo ao consumo mensal total do Ceará, que é de 1.500 MW. Segundo informações da empresa, no entanto, até o ano de 2014, essa meta ainda não havia sido atingida em sua plenitude, embora se tenha tenham chegado bem próximo, em alguns momentos de pico de produção, registrados em ocasiões aleatórios.

O investimento total aplicado para a construção das três unidades termelétricas da Eneva foi de mais de R\$ 3 bilhões de reais, sendo que todos os recursos para sua construção, conforme já destacado, foram provenientes do capital próprio das empresas parceiras. A comercialização da energia gerada ainda não foi totalmente atingida em sua expectativa, justificada por uma série de motivos, como técnicos, comerciais e sociais, além de problemas internos relacionados à organização societária da empresa (informações da empresa).

Ao longo do ano de 2013, a Eneva passou por uma série de dificuldades em sua administração e operacionalização relacionadas às crises internas entre as empresas do grupo EBX, da qual fazia parte. Esse fato fez com que parte das ações da Energia Pecém, pertencentes ao empresário Eike Batista, fossem vendidas para a E.ON<sup>99</sup>, uma empresa alemã que atua na geração e distribuição de energia com base na queima do gás natural, no Continente Europeu. Em meio às inúmeras crises enfrentadas pela EBX, a empresa, após reestruturação entre os acionistas e a saída de Eike Batista

---

99 <http://www.opovo.com.br/app/opovo/economia/2013/03/29/noticiasjornaleconomia,3030214/eike-batista-vende-24-5-da-mpx.shtml> Acesso em 29/05/2013

de seu comando majoritário, em setembro de 2013, tem seu nome alterado para Eneva<sup>100</sup>. No ano de 2014, como parte de um plano de reestruturação da Eneva, metade das ações da Pecém II também foram vendidas à alemã E.ON, com vistas a investir capital na própria empresa, para impedir que ela entrasse em processo de decadência<sup>101</sup>.

Outra questão relacionou-se a uma série de denúncias recebidas pela empresa em virtude de problemas causados pelo funcionamento da correia transportadora em virtude da poluição causada por ela, que atinge as comunidades próximas, como destacado no capítulo 4. Esse fato ocasionou uma multa à empresa no valor de R\$ 15 milhões em virtude de uma série de denúncias comprovadas em decorrência da poluição causada pela liberação de resíduos e ruídos de sua correia transportadora. Tais problemas atingiram a comunidade de Bolso, em São Gonçalo do Amarante, localizada bem próximo ao local em que a correia apresentou o problema. A mencionada comunidade mobilizou-se para que a empresa resolvesse o problema e, após reunir alguns documentos (textos, fotos e vídeos), encaminharam um processo junto ao Ministério Público Estadual, que deu parecer favorável, uma vez que eram visíveis os efeitos negativos do equipamento para a comunidade.

No ano de 2014, a Pecém I apresentou um defeito de funcionamento ocasionado pelo desligamento involuntário de uma de suas unidades geradoras, sendo mais um proble-

---

100 <http://www.opovo.com.br/app/opovo/economia/2013/09/12/noticiasjornaleconomia,3128034/mpx-energia-passa-a-se-chamar-Eneva.shtml> Acesso em 28/10/2013

101 <http://www.opovo.com.br/app/economia/2014/07/15/noticiaseconomia,3282393/Eneva-conclui-venda-de-50-de-pecem-ii.shtml> Acesso em 16/07/2014.

ma enfrentado pela empresa. Após inspeção realizada, foi detectada uma falha técnica na proteção do gerador e transformador da unidade, fato que levou à queima do estator, equipamento essencial no funcionamento da termelétrica. Desse modo, a Pecém I deixou de gerar os 360 MW previstos em uma de suas unidades, ocasionando mais um prejuízo.

Após uma série de imbróglios administrativos e técnicos enfrentados pela Pecém I e Pecém II, ao longo do ano de 2013 e em 2014, a sua operacionalização foi normalizada, voltando a produzir a sua capacidade prevista no contrato de fornecimento ao ONS.

O papel do Estado foi indispensável na implantação e funcionamento da empresa, sendo uma das maiores forças de atratividade das referidas termelétricas para o Ceará. A localização do porto do Pecém, sua infraestrutura adequada ao recebimento do carvão mineral, as garantias de água suficiente para ser utilizada no processo, mão de obra barata e infraestrutura para seu funcionamento foram fatores decisivos em sua implantação. Assim, entendemos que, embora o Estado não tenha participado dos investimentos para a sua construção, constituiu um parceiro indispensável na regulação das condições de viabilização do projeto das termelétricas a carvão, atuando como interventor e investidor nas condições básicas, em todo o processo.

### 5.2.2. A MOBILIDADE DA FORÇA DE TRABALHO NA CONSTRUÇÃO E OPERAÇÃO DA ENEVA.

A mobilidade da força de trabalho, conforme já destacado, constitui um dos pilares dos ajustes espaciais com vistas à acumulação de capital. Á medida que há a dispersão

geográfica do capital pelo mundo, os trabalhadores acompanham esse processo e ao mesmo tempo, o capital busca áreas onde a exploração da força de trabalho permita uma super exploração extraordinária de mais-valia. A construção de grandes obras civis, a exemplo das grandes empresas do CIPP, atrai trabalhadores, desde os mais próximos aos mais distantes lugares, provocando fluxos de naturezas diversas.

As termelétricas do grupo Eneva Pecém I e Pecém II iniciaram seu processo de construção no Ceará, no ano de 2008, quando auferiram, como já assinalado, a permissão de produzir e comercializar energia no leilão da ANEEL que ocorreu nos anos de 2007 e 2008. Desde seu anúncio público de implantação inicial, o empreendimento mobilizou grande número de empresas e trabalhadores para sua implantação civil e em seguida para sua implantação técnica. Dezenas de empresas foram contratadas e outras por elas subcontratadas para prestar serviços ao grupo ENEVA. Em todo o processo de implantação das termelétricas do grupo ENEVA, a contratação de empresas para a execução das obras de construção civil e montagem de equipamentos foi uma característica marcante. Estas, por sua vez, contrataram outras empresas, não se apreendendo o limite em que esse processo ocorreu. Em decorrência dessa prática, era comum, nas entrevistas com funcionários da ENEVA, ouvir o uso do termo “subcontratada”, fato que nos levou à constatação de que essa prática é comum nas grandes obras civis em que a empresa principal, contrata muitas outras, ficando também responsáveis, pela contratação dos seus trabalhadores. Esse fato provoca a perda de responsabilidade da empresa maior sobre seus funcionários e, de certo modo, uma desarticula-

ção entre a categoria, o que acarreta muitas outras consequências, como a unidade nas decisões sobre carga horária e salários, visto que cada empresa trabalha de forma independente na obra. As empresas contratadas foram originárias de vários Estados brasileiros e até de outros países, visto que algumas peças utilizadas na montagem dos equipamentos exigiram a contratação de empresas e trabalhadores especializados porque o Ceará não dispunha de profissionais que pudessem suprir a demanda exigida pela Eneva.

Em nossos trabalhos em campo, que se iniciaram em 2012, quando as obras civis e de montagem de equipamentos estavam parcialmente concluídas, realizamos entrevistas sobre a situação do emprego na Eneva. Nesse mesmo ano, a empresa apresentava o seguinte quadro: 20 profissionais divididos em cargos de presidência, diretoria, gerência e administração, que faziam parte do seu quadro efetivo e cerca de 1000 trabalhadores ocupados nas obras de construção civil e montagem de equipamentos em vias de finalização, agrupados em 34 empresas.

Embora tenhamos iniciado os trabalhos em campo com o contingente exposto, o pico de trabalhadores na obra ocorreu no ano anterior, em meados de 2011, quando a obra chegou a agregar 6.500 trabalhadores. Evidentemente que essa grande quantidade de mão de obra não poderia ser encontrada facilmente nos municípios onde está sediado o CIPP, procedendo-se, assim, uma grande mobilidade de trabalhadores além dos municípios do Ceará. Desse modo, teve início um grande movimento de trabalhadores procedentes de vários Estados brasileiros e de países estrangeiros, conforme detalharemos a seguir.



As obras de construção da Eneva se deram nos moldes da contratação via terceirização, em que todas as etapas de construção se instituíram como projetos, cada um deles executado por grupos de empresas contratadas, responsáveis por um determinado setor que integrou a obra em sua totalidade. Essa forma de contratação predominou em toda a implantação da obra e é característico do período mais recente da dinâmica do mercado de trabalho global e cada vez mais existente nas empresas de construção civil e montagem de equipamentos, que demandam grande quantidade de trabalhadores. Ao passo que os projetos que integraram a implantação das termelétricas iam sendo finalizados, os trabalhadores eram dispensados, recorrendo a novas áreas de demandas de emprego, gerando assim, grande, mobilidade de força de trabalho ao longo de todo o período.

Nas fases de construção e montagem de equipamentos, 34 empresas atuaram na Eneva, empregando trabalhadores por tempo determinado, de acordo com a demanda dos projetos que iam sendo executados e que atuaram em diversos ramos da construção civil. Os contratos de trabalho eram renovados de acordo com as necessidades da empresa. A terceirização dos serviços prestados deixa clara a não responsabilidade da contratação direta de trabalhadores pela empresa. Este fato acentua a descentralização da responsabilidade de contratação pelas empresas que passa para outras menores os encargos na gerência dos trabalhadores. Isto porque as empresas grandes contratam projetos e as menores são subcontratadas para executá-los, ficando responsáveis, também, pelo recrutamento e manutenção da mão de obra. Na figura 34, vemos o ramo de atividades e a sede das empresas contratadas para prestação do serviço.

**Figura 34** - Empresas que atuaram na construção das termelétricas do grupo Eneva

<b>Empresa</b>	<b>Ramo de Atividade</b>	<b>Sede</b>
<b>ARTE TOPOGRAFIA</b>	Serviços topográficos. (acompanhamento topográfico em obras de estruturas de alta precisão, locação de equipes topográficas (convencional / automatizada), consultoria e treinamento em equipamentos topográficos, assessoria e atuações em perícias técnicas e judiciais).	Fortaleza
<b>BRASLIMP</b>	Gerenciamento de resíduos sólidos, assessoria e consultoria na área ambiental, construção civil. Indústrias em geral, construção civil, atividade petrolífera, portuária, aeroportuária.	Fortaleza/CE
<b>BRASFOND</b>	Engenharia Geotécnica	São Paulo/SP
<b>CIL - CONTRUTORA ICEC LTDA</b>	Construção Civil, Montagens e manutenção industrial, construção de estruturas metálicas, caldeiraria, logística e sistemas construtivos, atuando em Siderúrgica, Mineração, Metalúrgica, Química, Energia, Papel e Celulose, Óleo e Gás, Automotivo, Alimentos e Bebidas, Cimentos, Edifícios Comerciais, Centros de Distribuição e Varejo	São Paulo/SP
<b>CLIMAPRESS</b>	Instalações de sistemas de <b>HVAC</b> (ar condicionado, aquecimento e ventilação/exaustão mecânica) e em manutenção, preventiva, preditiva e corretiva, atuando em Obras industriais, CPDs, salas limpas, telecomunicações, hospitais e laboratórios farmacêuticos, hotéis e restaurantes, shopping centers e hipermercados.	São Paulo/SP
<b>CONTAL</b>	Gestão e Consultoria contábil (contabilidade comercial e de serviços, auditoria, perícia contábil, constituição e reorganização societária)	Goiânia/GO
<b>CORDEIRO</b>	Transporte e movimentação de cargas, remoção técnica.	Fortaleza/CE
<b>DOOSAN</b>	Serviços industriais, equipamentos industriais, serviços de TI	Coreia do Sul e Japão. No Brasil: São Paulo e Rio de Janeiro.
<b>ENESA</b>	Engenharia construtiva, especializada em serviços de montagem e manutenção eletromecânica em obras de Petroquímica, Energia, Siderurgia, Metalurgia, Transporte, Cimento, Mineração, Fertilizantes, Papel e Celulose e Sucroalcooleira.	São Paulo/SP
<b>ENFIL</b>	Sistemas de Controle da Poluição Atmosférica, Sistemas de Tratamento de Água e Efluentes Industriais. Equipamentos e sistemas para Controle da Poluição Atmosférica, Tratamento de Água e Tratamento de Efluentes Líquidos, inovações técnicas aos sistemas existentes, manutenção e supervisão de montagem além do fornecimento de peças de reposição.	São Paulo/SP

<b>Empresa</b>	<b>Ramo de Atividade</b>	<b>Sede</b>
<b>GTEL</b>	Montagem, instalação e manutenção nas áreas elétrica, mecânica, hidráulica e de combate a incêndio.	São Paulo/SP
<b>INTEGRAL</b>	Construção Civil atuando em obras residenciais, industriais, parques elétricos, siderúrgicas e serviços de drenagem e terraplanagem construíram uma imagem sólida e respeitada da empresa.	Fortaleza/CE
<b>LOGIPROJECTS</b>	Transporte e logística	São Paulo/SP
<b>JBM CONSTRU- TURA</b>	Terraplanagem, drenagem e pavimentação,	Fortaleza/CE
<b>LOCABAN</b>	Fabricação e locação de banheiros químicos	Fortaleza/CE
<b>MAKRO</b>	Construção Civil atuando nas áreas de Mineração, Petroquímica, Energia (eólica, hidrelétrica, termelétrica), Siderurgia, Refinaria, Metalurgia, Cimenteira, Papel e Celulose, Cervejaria, Operações Portuárias (on-shore/off-shore), Construção Civil e Montagens Industriais	Fortaleza/CE
<b>MK2 - Pisos Elevados</b>	Construção e instalação de pisos elevados em aço com concreto	Guarulhos/SP
<b>MONTCALM</b>	Engenharia, construção e montagem eletromecânica para a implantação, modernização e manutenção de indústrias de processos atuando nas áreas de Cimenteira, Mineração, Papel e Celulose, Têxteis, Química e Petroquímica, Fertilizantes, Óleo e Gás, Geração de Energia, Metalurgia, Siderurgia, Farmacêuticas, Alimentícias, Sucroalcooleiras.	São Paulo/SP
<b>NDTECH</b>	Inspeções em estruturas e qualificação, certificação de empresas e profissionais voltados para o mercado de ensaios não destrutivos atuando nas áreas de Inspeção e capacitação no mercado industrial, siderúrgico, metalúrgico, petroquímico, papel celulose, mineração, aeronáutico.	Minas Gerais. Com filiais no Rio de Janeiro, Ceará e Maranhão
<b>NORDESTE EMERGÊNCIA</b>	Serviços hospitalares de urgência e emergência com atendimento pré-hospitalar de urgência e emergência médica e transporte aéreo de pacientes.	Fortaleza/CE
<b>NOVOESPAÇO Edificações Modu- ladas Ltda</b>	Edificações para canteiro de Obras	Varzea Paulista/SP

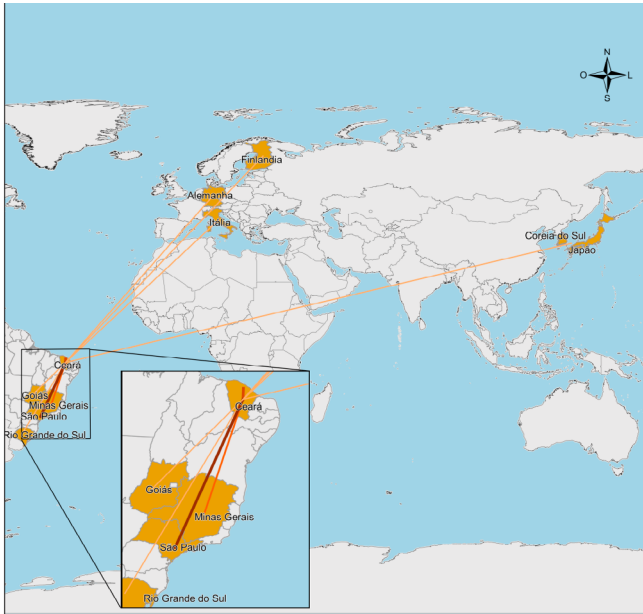
<b>Empresa</b>	<b>Ramo de Atividade</b>	<b>Sede</b>
<b>NRA Engenharia e Comércio Ltda</b>	Construção Civil	São Paulo/SP
<b>NUTRINOR</b>	Restaurantes de Coletividade	Fortaleza/CE
<b>PADRÃO SERVIÇOS</b>	Serviços de segurança e tecnologia em segurança	São Paulo/SP
<b>SCS SOLUÇÕES CONSTRUÇÕES E SISTEMAS LTDA</b>	Manutenção Industrial; Pequenos Serviços de Mecânica, Caldeiraria e Complementar Serviços de Usinagem;	Mirassol/SP
<b>METSO</b>	Mineração e Construção, Automação, Papel, Celulose e Energia, temos Papel, Fibras, Energia e Serviços.	Filândia (Matriz) e diversas filiais no Brasil (Guaíba-RS, Curitiba-PR, Sorocaba-SP, Belo Horizonte-MG, Parauapebas-PA, Belém-PA)
<b>RIP - ThyssenKrupp</b>	Fabricação de placas de aço para o mercado Norte-americano e Alemão	Alemanha. Opera uma siderúrgica na Baía de Sepetiba/RJ.
<b>SMI – Serviços e Montagens Inteligentes Ltda.</b>	Gestão, engenharia, fornecimento de materiais nacionais ou importados e serviços para montagens elétricas, mecânicas, caldeirarias, estruturas metálicas e serviços complementares tais como gerenciamento de obras, manutenções e <i>procurement</i> . Atuando em obras Industriais, Manutenção Industrial., Montagem Eletromecânica, Montagem de Estrutura Metálica	São Paulo/SP
<b>SPIG</b>	Refrigeração de grandes máquinas e equipamentos e Construção e manutenção de torres de resfriamento	Matriz em Arona, no Lago Maggiore, (Itália), e oito subsidiárias. Escritórios locais do Grupo estão localizados nos EUA, Brasil, Alemanha, Rússia, Turquia, Emirados Árabes e Índia. No Brasil o escritório localiza-se em Itatiba/SP.
<b>Supermix</b>	Engenharia civil de concreto, mais especificamente na mistura, transporte e lançamento de concreto usinado em central e pavimentação.	Minas Gerais. Atua em todas as regiões brasileiras. Na RMF têm indústrias no Eusébio e Caucaia.

<b>Empresa</b>	<b>Ramo de Atividade</b>	<b>Sede</b>
<b>TECBRITA</b>	Tecnologia em Britagem	Fortaleza e filial em Caucaia.
<b>TECMIX - Laboratório de Análises de Concretos e Asfalto Ltda.</b>	Construção Civil atuando no Controle tecnológico de materiais, especificamente de concretos e argamassas	São Paulo/SP
<b>TMSA</b>	Mecatrônica, atuando em correias transportadoras convencionais, máquinas especiais portuárias, Montagem de quadros elétricos, subestações e instalações industriais, painéis de comando, controle e/ou sinalização/segurança, painéis elétricos de segurança intrínseca para uso em áreas com atmosfera explosiva, painéis sinóticos para sinalização visual e acústica	Porto Alegre/RS (Matriz) Filial (Belo Horizonte/MG)
<b>TOZZI do Brasil</b>	Montagem Industrial Elétrica e Instrumentação em termelétricas.	Fortaleza/CE
<b>TOTAL</b>	<b>34 EMPRESAS</b>	
<b>Fonte:</b> Dados fornecidos pela empresa ENEVA e organizados pela autora.		

As empresas contratadas têm origem nos mais diversos Estados brasileiros, bem como em países dos continentes europeu e asiático. Essas empresas prestaram serviços à Eneva ao longo de sua construção por meio da contratação do projeto, ficando também responsáveis pela contratação de trabalhadores para a execução da obra.

O mapa 09 espacializa a procedência das empresas e nos dá uma ideia das relações estabelecidas pelo CIPP com o Brasil e o com o Mundo. Essas empresas trazem consigo as tecnologias necessárias à implantação de equipamentos que integram as termelétricas e geraram a contratação de profissionais de várias procedências tendo em vista as especializações demandas.

**Mapa 09** – Origem das empresas subcontratadas pela ENEVA na fase de construção – 2012



Universidade Estadual do Ceará - UECE  
Pró-Reitoria de Pós-Graduação e Pesquisa - ProPGPq  
Centro de Ciências e Tecnologia - CCT  
Programa de Pós-Graduação em Geografia - PROP GEO

**Título da Tese:**  
**A Mobilidade do Trabalho e Interações Socioespaciais: O Complexo Industrial e Portuário do Pecém no Contexto da Região Metropolitana de Fortaleza.**

**Autora:** Glauciana Alves Teles  
**Orientadora:** Prof. Dr<sup>a</sup> Zenilde Baima Amora

## Legenda

### Número de empresas

- 1
- 2
- 11
- 15
- Países e Estados de origem empresas subcontratadas da ENEVA

Elaboração: Roberto Jarllys Reis Lima

Fontes:  
Limites Estaduais, Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE (2010)  
Limites nacionais, Center for Disease Control - (2010)



O Estado de São Paulo apareceu como o mais representativo no tocante à contratação de empresas prestadoras de serviços, seguido do Ceará. O destaque do primeiro está associado à tradição de Estado mais industrializado do País e que, portanto, concentrou, ao longo de décadas, a maior diversidade de empresas e tecnologias, o que justifica a sua predominância na construção da Eneva. A centralidade da metrópole São Paulo no Brasil, embora tenha decrescido nos últimos anos, haja vista o crescimento de outras metrópoles brasileiras, a exemplo das nordestinas, continua a se destacar no comando, na gestão e organização de muitos setores industriais.

O Ceará, ainda de acordo com o mapa 09, figurou como o segundo Estado com sedes de empresas que foram contratadas pela Eneva, em seu período de construção civil e montagem de equipamentos. Das empresas contratadas, com origem no Ceará, a maioria tem seus escritórios localizados em Fortaleza em razão a centralidade exercida por essa Metrópole que concentra sedes de empresas que atuam tanto em sua Região Metropolitana como no restante do Ceará e no Norte e Nordeste do País.

Em 2012, visitamos a Enesa<sup>102</sup>, uma das empresas subcontratadas para a construção civil e montagem da parte elétrica da Eneva. A Enesa é uma empreiteira, com sede em Fortaleza, porém atua em todo País em grandes obras de iniciativa pública e privada na área de Engenharia Eletromecânica. No CIPP, a Enesa participou da construção

---

102 Segundo informações fornecidas pelo *site* oficial da empresa, a ENESA é foi fundada no ano de 1977 e faz parte da história mais recente de implantação de grandes infraestruturas no Brasil, tendo atuado em grandes empreendimentos como as Hidrelétricas de Itaipu (1977) e Tucuruí (1980); Metrô de São Paulo (1985), extração de minério da Vale (2003), dentre outros. A ENESA atua principalmente nas áreas de petroquímica, siderúrgica, produção de energia elétrica e metalúrgica, todavia já participou de obras com edificação de estruturas para produção de fertilizantes, papel e celulose e produtos da indústria sucroalcooleira.

civil e montagem de equipamentos da termelétrica Eneva e atualmente participou da manutenção dos equipamentos dessa empresa, uma vez que, com o início do funcionamento, houve demanda de trabalhadores encarregados de realizar periodicamente a manutenção e acompanhamento do desempenho das estruturas que foram montadas. A Enesa também participa das obras de construção e montagem de estruturas da CSP e das obras de ampliação do porto.

Para os trabalhos de construção civil das termelétricas da Eneva, Pecém I e Pecém II, a ENESA recrutou grande quantidade de trabalhadores de procedências diversas, no contexto das unidades federadas brasileiras. No final de 2012, em um dos momentos de nossos trabalhos de campo e visitando o alojamento da Enesa, obtivemos informações sobre o contingente contratado por essa empresa que era de cerca de 900 trabalhadores, todavia, ela já havia contado com cerca de 4.432 trabalhadores, de um total de quase 6.000 envolvidos na construção civil da Eneva, sendo ela, portanto, a responsável pela contratação do maior número de trabalhadores, ou seja 74% desse total.

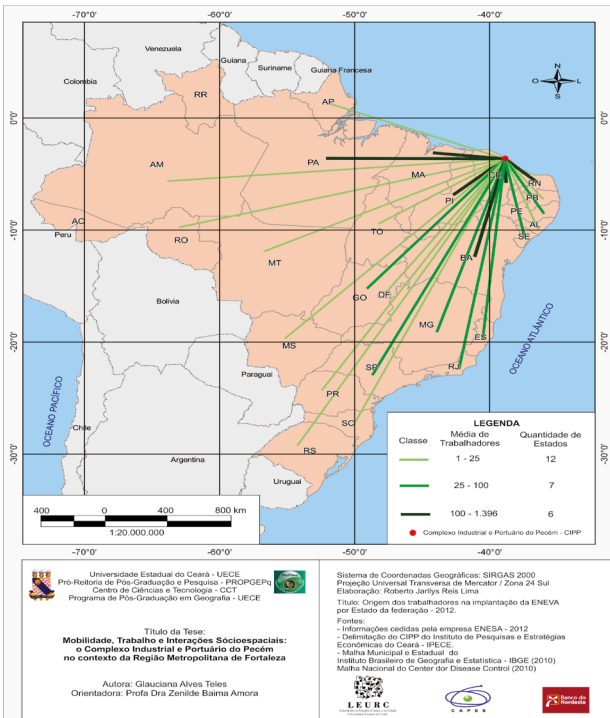
A mão de obra que atuou na Eneva por meio da Enesa era toda terceirizada sob contratos temporários, renovados periodicamente, conforme as necessidades da empresa. A contratação das empresas e a terceirização da força de trabalho predominaram em todas as etapas da obra. Essa tendência geral ocorre no País, evidenciando o lado precário do trabalho, ao estabelecer um prazo de validade dos vínculos com a empresa significando, terminada a obra, o trabalhador poderá ficar desempregado, caso não haja outras frentes de trabalho.

O mapa 10 espacializa a procedência dos trabalhadores da Eneva, segundo os Estados brasileiros. De acordo



com o mapa, os trabalhadores vieram de quase todas as regiões brasileiras e de quase todos os estados da federação. Isso evidencia o papel que a Eneva teve nesse momento de implantação, ao mobilizar trabalhadores de longas distâncias, apresentando-se como um vetor de atração de mão de obra em escala nacional.

**Mapa 10** – Origem dos trabalhadores da Eneva no período de implantação – 2012

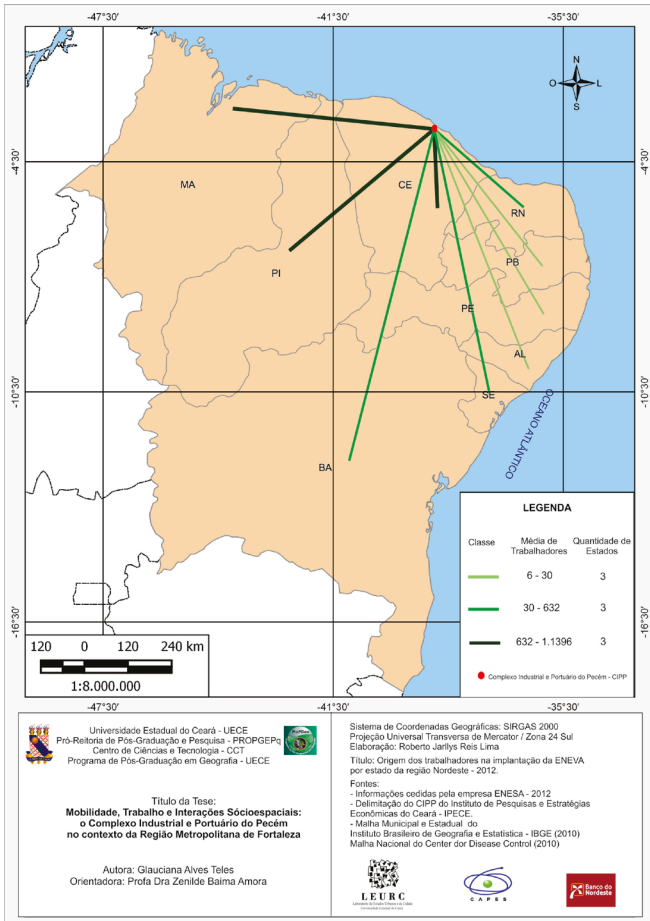


Ao levarmos em conta a mão de obra regional, o mapa 11 exprime a procedência de trabalhadores do Nordeste. Assim, de acordo com o mapa, fica evidente que a Eneva contou com trabalhadores, em sua maioria, desta região. Em segundo lugar, aparece a região Sudeste, logo após, a região Centro Oeste, seguida das regiões Norte e Sul, com número de trabalhadores equivalentes.

O Nordeste, até os anos 1980, era considerado a Região de maior repulsão e, portanto de migração e mobilidade de força de trabalho para os Estados industrializados do Sudeste, pois essa região concentrava a maior parte dos interesses dos migrantes que buscavam ali a possibilidade de auferir emprego e uma vida melhor. A partir dos anos 1990, porém, em razão das políticas públicas voltadas ao desenvolvimento industrial do Nordeste, por meio de incentivos fiscais estaduais, e investimentos privados nacionais e internacionais, essa região, passou a receber migrantes de um modo geral, e, mais especificamente, força de trabalho, portanto, mão de obra para grandes obras de construção civil industrial e habitacional.

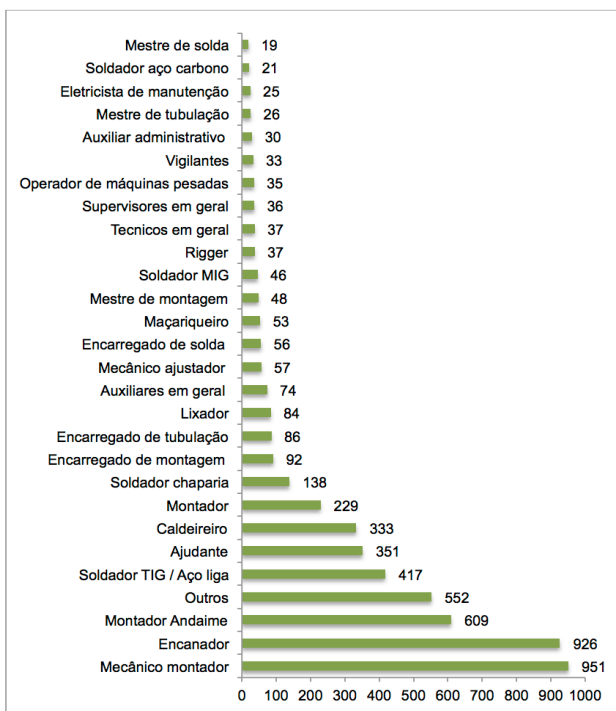
Como se pode observar no mapa 10, os trabalhadores recrutados pela Eneva vieram de vários estados da Federação, mas com destaque para as unidades federadas nordestinas, não necessariamente as mais próximas do Ceará, como Bahia e Maranhão. Esses estados foram, assim, importantes fornecedores de mão de obra para a Eneva e, como veremos mais adiante, também para a CSP, que absorveu a maioria dos trabalhadores daquela empresa.

**Mapa 11 - Origem dos trabalhadores da Eneva na Região Nordeste – 2012**



Ainda de acordo com informações obtidas na Eneva, os trabalhadores mencionados preencheram cargos (Figura 35) que exigiam especializações diversas e grau de escolaridade, variando da Educação Básica ao Ensino Técnico e Superior, ocupando cargos com especializações que exigiam experiência de trabalho.

**Figura 35** - Cargos ocupados por trabalhadores da ENEVA na fase de construção da obra - 2012



**Fonte:** Dados fornecidos pela empresa

Ainda consoante a mesma fonte, as ocupações que exigiam baixa escolaridade, a exemplo de mecânico montador, encanador e montador de andaimes, eram preenchidas, em sua maioria, por trabalhadores locais, ou seja, procedentes dos Municípios de Caucaia e São Gonçalo do Amarante. As ocupações mais complexas, e, portanto, que exigiam formação técnica e superior, foram, em geral, preenchidas por trabalhadores provenientes da capital, Fortaleza, e de outras cidades de estados nordestinos, como Maranhão, Bahia e Piauí. Além dos trabalhadores brasileiros, havia também trabalhadores de outros países, como Portugal, Itália e Alemanha, que foram os responsáveis pela montagem e operacionalização de equipamentos que exigiam melhor nível de conhecimento, domínio técnico e experiência para o funcionamento de termelétricas a carvão.

O período das obras de construção da Eneva, não ocorreu de forma tranquila, em razão das sucessivas greves que se sucederam nesse período. Em entrevista realizada com o presidente do Sindicato dos Trabalhadores nas Indústrias da Construção de Estradas, Pavimentação e Obras de Terraplenagem em Geral no Estado do Ceará – SINTEPAV, no ano de 2013, ele nos informou que a principal reivindicação era por melhores condições de trabalho e salário. Afirmou ainda que, ao todo, ocorreram 13 paralisações dos anos de 2008 a 2012, nas obras de construção civil das termelétricas. Indagado sobre os motivos das paralisações, o sindicalista esclareceu que algumas empresas contratadas pela ENEVA não cumpriram os acordos coletivos discutidos e votados em assembleias, o que levou à insatisfação de

muitos trabalhadores e atuação intensa do sindicato na fiscalização. Além disso, completa o presidente, direitos como adicional de periculosidade, aumento de cesta básica, plano de saúde e bônus foram reivindicações feitas junto às empresas desde o início da obra. Estas, muitas vezes, se recusavam a atender os trabalhadores, o que levou nas assembleias da categoria, a deflagração das várias greves ocorridas.

As manifestações, como já assinalado, exigiam melhoria das condições de trabalho, dos alojamentos, e, ainda, no aumento dos salários. Em nossas visitas aos alojamentos, em 2012, obtivemos informações que os trabalhadores atearam fogo em três das oito alas de quartos que compunham o alojamento da empresa subcontrata da ENESA, em um período em que havia cerca de 900 trabalhadores alojados em espaços precários e sem opção de entretenimento, além de estarem situados a uma relativa distância dos espaços centrais das localidades e distritos.

Relatou, ainda, a assistente social que sua contratação para atuar na empresa se deu por conta do pleito dos trabalhadores em uma das manifestações por melhorias no alojamento, pois não havia nesse espaço opções de entretenimento, forçando muitas vezes o deslocamento dos trabalhadores para áreas distantes em busca de lazer, serviços bancários e de comunicação. Após a sua entrada na empresa, houve a implantação de algumas infraestruturas de uso coletivo para atender a demanda dos trabalhadores, como: área reservada para assistir à televisão, área de jogos, sala equipada com computadores e acesso à internet, sala de leitura com livros e revistas, sala com objetos religiosos, campo de futebol, equipamentos para ginástica e sessões de filmes no refeitório (Figuras 36 a 39).

**Figura 36** – Área de Jogos no alojamento da ENESA



Fonte: TELES, 2012.

**Figura 37** – Campo de futebol alojamento da ENESA



Fonte: TELES, 2012.

**Figura 38** – Salas de oração e *lan house* no alojamento da ENESA



Fonte: TELES, 2012.

**Figura 39** – Equipamentos de ginástica no alojamento da ENESA



Fonte: TELES, 2012.

A implantação e utilização das infraestruturas citadas, segundo a assistente social, mudou a rotina do alojamento, atenuando a precariedade constatada anteriormente por ela, todavia, não fez com que as manifestações no espaço deixassem de acontecer. Em uma delas, alguns trabalhadores destruíram parte dessas infraestruturas montadas, causando a insatisfação daqueles que participaram das manifestações. Convém lembrar que esse conjunto de instalações desapareceu com o fim das obras, dando lugar a outro tipo de moradia, conforme a figura 40, mas mantendo-se a moradia de

baixa renda. As novas moradias estão inseridas no Programa Minha Casa, Minha Vida do Governo Federal em parceria com municípios visando contemplar pessoas que recebam até dois salários mínimos.

**Figura 40** – Antigos alojamentos da ENESA que abrigavam os trabalhadores da Eneva deu lugar ao Residencial Anacetaba construído no mesmo local.



**Fonte:** TELES, 2012 e 2015.

Um segundo momento de trabalho de campo na empresa ocorreu em setembro de 2014, quando buscamos informações mais recentes, atualizando os dados de nossa pesquisa. Na ocasião, realizamos entrevista com um funcionário que exercia a função de analista de comunicação da empresa. Ele nos prestou alguns esclarecimentos gerais relacionados ao funcionamento da empresa, seu papel na produção de energia no País e também falou da força de trabalho por ela ocupada.

Consoante informações prestadas pelo analista, com o término da construção civil e com a entrada efetiva do funcionamento da ENEVA no fornecimento de energia ao ONS, o contingente de trabalhadores decresceu em quase 80%, mantendo-se apenas cerca de 220 deles ocupados



nas tarefas de serviços de manutenção e produção, além do pessoal próprio empregado em setores administrativos. Esse fato já era previsto pela empresa, pois, nessa fase, em virtude da totalidade na automação das máquinas e equipamentos utilizados para a produção de energia térmica, o uso da mão de obra em serviços manuais é restrito. Em decorrência desse fato, há a demanda de uma mão de obra mais especializada, do que na etapa de produção, ficando apenas encarregada de realizar a manutenção e controle das estruturas montadas.

Desses 220 trabalhadores que ficaram empregados no funcionamento da ENEVA, 20 são próprios da empresa, exercendo funções da gestão, supervisão e administração e controle da produção. Os demais estavam distribuídos em 50 empresas contratadas, contudo, muitas delas, não contando com pessoal propriamente ocupado, mas apenas com a disponibilidade e compromisso de enviar a mão de obra, quando solicitada, para a realização de serviços aleatórios ou manutenção programada. A maior parte dos prestadores de serviços completou o analista de comunicação da empresa, não reside no Ceará, pois não há mão de obra para realização de serviços específicos exigidos por termétricas a carvão, a exemplo de operadores de usina, operador de soldagem e supervisor de caldeiras. A tendência é diminuir os contratos de prestação de serviços e aumentar o pessoal próprio, na medida em que a mão de obra seja formada no Ceará.

Para conhecer um pouco mais sobre o perfil e dinâmica espacial dos trabalhadores que atuam na ENEVA, solicitamos à empresa a permissão de aplicação de questionários semi estruturados aos trabalhadores no período mais

recente. A aplicação se deu por meio da ferramenta digital *Google Docs*, com perguntas abertas e semiabertas, sem que houvesse contato nosso com os trabalhadores. Na ocasião, a empresa permitiu que fosse realizado apenas com os 20 trabalhadores próprios que atuavam no âmbito da gestão que receberam o questionário via *email*. Desse total, foram respondidos 16 questionários, que foram devidamente autorizados para a análise e a exposição dos resultados em coletivo, embora o instrumental tivesse a opção do anonimato.

De posse dos questionários, procedemos às análises, partindo da origem dos trabalhadores que estão atuando na fase de produção comercial. A maioria dos entrevistados é de Fortaleza, mas foram constatados trabalhadores originários das cidades de Recife e Salvador, na região Nordeste; Belo Horizonte, Ouro Fino (MG) e São Paulo, na região Sudeste; Belém, na região Norte, e Santa Catarina, na região Sul (Mapa 12), não sendo constatados trabalhadores da região Centro Oeste. Isso denota que, mesmo na fase de funcionamento da ENEVA, mantiveram-se os trabalhadores vindos de fora, principalmente se esses são especializados. Contudo é forte a centralidade de Fortaleza e do papel dessa metrópole que apesar de não se restringirem apenas às constatações empíricas ilustram a complexidade dos espaços metropolitanos.

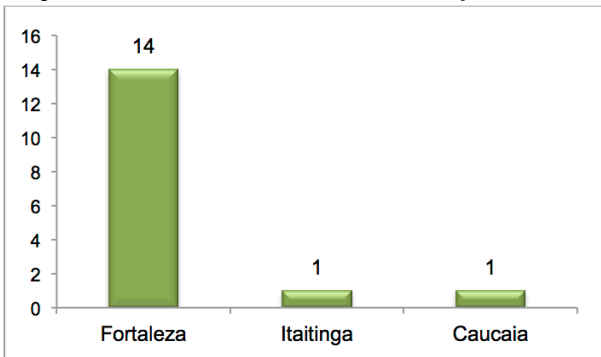
**Mapa 12** – Origem dos trabalhadores da Eneva, por estado da federação, na fase de funcionamento.



A procedência dos trabalhadores da Eneva, embora tenha diminuído, significativamente, em relação à fase de construção, manteve-se num quadro de diversidade em relação às regiões brasileiras, demonstrando que a mobilização de força de trabalho provida de longas distâncias permanece, também, na fase de produção. A mobilidade espacial escalonar do trabalhador foi uma qualidade que encontramos nessa empresa e que se manteve nas fases de construção e permanece ainda em seu funcionamento.

Em relação ao local de moradia, a maioria dos trabalhadores (14) reside em Fortaleza, mas em Itaitinga e Caucaia, ou seja, na RMF. Embora a Eneva esteja localizada em São Gonçalo do Amarante, nessa amostra, não foi registrado nenhum trabalhador desse Município (Figura 41).

**Figura 41** – Local de moradia dos trabalhadores na fase de operação da Eneva



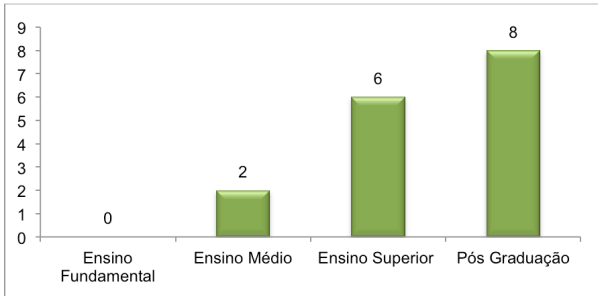
Fonte: Questionários aplicados via *Google Docs*.

A predominância de trabalhadores residentes em Fortaleza denota a papel de centralidade exercida por essa

Metrópole, no contexto da RMF, onde estão concentrados os equipamentos urbanos de educação, lazer e saúde, bem como os estabelecimentos comerciais demandados pelo perfil de trabalhador, na fase atual da Eneva. Nesta cidade, os trabalhadores, a maioria, (dez trabalhadores) residem em apartamentos próprios ou alugados em bairros centrais, como Aldeota e Cocó, onde há maior oferta de comércio e serviços.

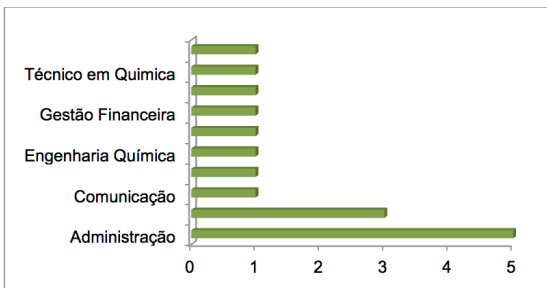
No que se refere ao estado civil, a maioria dos trabalhadores é de casados, porém apenas oito deles trouxeram a família, e os que são solteiros moram sozinhos. Aqueles que são de outros Estados e que não trouxeram a família retornam periodicamente à sua cidade natal para visitar a família incluindo-se numa mobilidade considerada rara, ou seja, o trabalhador retorna poucas vezes em determinado período, à sua residência oficial, porém exerce uma mobilidade numa escala espacial mais extensa.

Enquanto na fase de construção das termelétricas, a maioria dos trabalhadores possuía baixa qualificação, ou seja, ínfima escolarização, haja vista que eles possuíam Ensino Fundamental ou Ensino Médio, na fase de operação, a maioria dos trabalhadores possui formação superior e até com curso de pós-graduação (Figura 42). Os que têm pós-graduação é *stricto sensu* e este fato pode estar relacionado ao nível de especialização exigida no manuseio e controle de equipamentos que fazem parte da termelétrica e que agrega elevada automação em todo o processo de produção de energia, exigindo, portanto, uma formação mais específica e de mais alto nível.

**Figura 42** - Escolaridade dos trabalhadores da Eneva na fase de operação

**Fonte:** Questionários aplicados via Google Docs

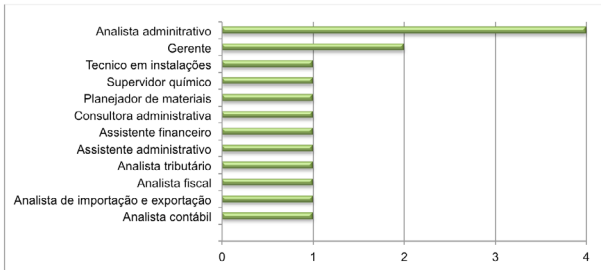
Considerando que a maioria dos trabalhadores possui Ensino Superior cabe comentar a formação profissional deles. Os entrevistados possuem formações bastante diversificadas, contudo, há um predomínio da área de Administração e de Ciências Contábeis. As demais formações estão relacionadas às demandas exigidas na operação da empresa (Figura 43).

**Figura 43** - Formação superior dos trabalhadores da Eneva na fase de operação - 2014

**Fonte:** Questionários aplicados via Google Docs

O cargo exercido por esses profissionais, nem sempre, corresponde à sua formação, pois a experiência adquirida ao longo da vida profissional tem um peso significativo em sua contratação. Os cargos demonstram uma característica marcante da reestruturação produtiva, ou seja, os trabalhadores possuem experiência e atuação em áreas muitas vezes diferentes daquela de sua formação, destacando-se mais pelas habilidades e os novos conhecimentos adquiridos no sentido de adequação do mercado de trabalho e das empresas (Figura 44).

**Figura 44** – Cargos exercidos pelos trabalhadores da Eneva na fase de operação – 2014

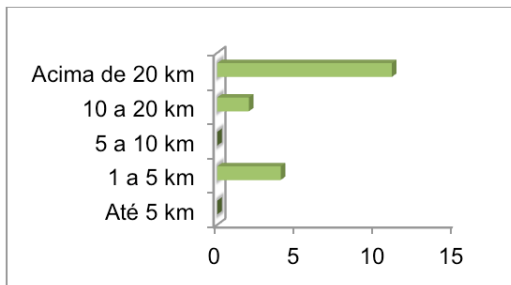


**Fonte:** Questionários aplicados via *Google Docs*

Assim, além de mobilizar mão de obra de lugares cada vez mais distantes, as empresas exigem que os trabalhadores sejam flexíveis, ou seja, com disponibilidade para deslocar-se como convém a empresa e dispostos a adquirir conhecimentos para além de sua área de formação, ocorrendo assim, uma constante busca por novos conhecimentos. Esta fase de acumulação é diferente do fordismo, na qual o trabalhador atuava apenas em uma determinada função, uma vez que na atual fase de acumulação flexível, o trabalhador congrega múltiplas funções.

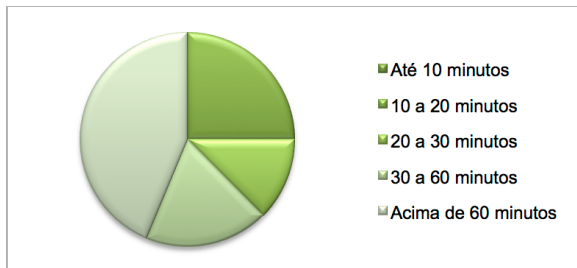
Em relação à mobilidade do trabalhador, no sentido do deslocamento diário de casa ao local de trabalho, como a maioria reside em Fortaleza, a percepção da distância foi assinalada em mais de 20 km (Figura 45), enquanto o tempo de percurso se realiza num período superior a 60 minutos. (Figura 46) Isto implica afirmar que mais de duas horas por dia são gastas no deslocamento para o trabalho, além das oito horas necessárias de trabalho, o que perfaz um total de dez horas comprometidas na labuta cotidiana.

**Figura 45** – Distância percorrida pelos trabalhadores da residência à Eneva



**Fonte:** Questionários aplicados via Google Docs

**Figura 46** – Tempo gasto pelos trabalhadores para chegar ao local de trabalho



**Fonte:** Questionários aplicados via Google Docs



O deslocamento ao local de trabalho se realiza por meio do transporte coletivo disponibilizado pela empresa, com rotas diárias contemplando locais estratégicos para recolher os trabalhadores em locais próximos de onde residem<sup>103</sup>. A oferta do transporte foi e continua sendo um dos problemas enfrentados pelas empresas do CIPP, pois não há rotas de ônibus urbano/metropolitano que contemple as empresas instaladas ao longo da CE-155, principal rodovia do complexo, todavia, pelo fato de a Eneva estar situada próxima à rodovia CE- 085, que liga Fortaleza aos municípios litorâneos, os trabalhadores têm a opção de utilizar ônibus intermunicipais que passam na referida via. Parte dos trabalhadores utiliza também transporte individual próprio, como carros e motos, sendo mais uma opção de deslocamento. Esse assunto será detalhado no capítulo 6 deste Livro.

A Eneva foi a empresa pioneira na mobilização de grande contingente de mão de obra de várias procedências. Foi com elas que tiveram início as transformações espaciais nos Municípios de Caucaia e São Gonçalo do Amarante, para atender a demanda por hospedagem, alimentação e lazer desses trabalhadores, como trataremos mais à frente. Foi, também, a primeira empresa situada no CIPP que utilizou o porto do Pecém como entrada de matéria-prima, ficando dependente dele para a sua operação, haja vista que o carvão mineral, utilizado para a produção de energia, chega de navio à esse porto.

Como a Eneva já se acha em funcionamento, foi possível estabelecermos diferenças em relação a quantidade,

---

103 As rotas foram disponibilizadas pela empresa e encontram-se no apêndice 7 deste Livro.

características e mobilidade dos trabalhadores na fase de construção e no período de funcionamento. Essas diferenças dizem respeito à procedência dos trabalhadores, escolaridade, ocupação, deslocamento, moradia e relação com a metrópole, Fortaleza, contudo, as formas de contratação na empresa permaneceram sem grandes alterações, ou seja, a terceirização vigorou de modo marcante na relação empresa e trabalhador, sendo uma característica da reestruturação produtiva na RMF e no Ceará.

O término da construção da Eneva culminou com o início da construção da primeira fase da Companhia Siderúrgica do Pecém – CSP, a mais importante indústria do CIPP. Muitos trabalhadores que atuaram nas obras de construção civil da ENEVA foram absorvidos pela CSP, cuja demanda de mão de obra superou não só a que foi utilizada naquela empresa, mas em todo o CIPP, até então.

### **5.3 A COMPANHIA SIDERÚRGICA DO PECÉM - CSP E A SIDERURGIA NO BRASIL**

A construção de grandes indústrias de base é marcada, historicamente, por uma vultosa mobilização de trabalhadores justificada pela complexidade na consecução das etapas de implantação e funcionamento desse gênero industrial. A implantação da Companhia Siderúrgica do Pecém não poderia ser diferente, pois agrega as características das grandes obras de construção civil pelo Mundo, que, subalternas às forças do movimento do capital e da força de trabalho, promovem transformações no urbano e na região onde é implantada. A CSP encontra-se em fase final de

conclusão, e é a indústria mais importante do CIPP, por sua dimensão, emprego de capitais e mobilização da força de trabalho, além de outras características. O *Diário do Nordeste* de 04/01/2014, de Fortaleza, salientou que a CSP é considerada como um dos maiores investimentos privados em construção no Brasil<sup>104</sup>. É a única indústria de base e a que demandou a maior quantidade de trabalhadores nas suas obras de construção e montagem de equipamentos, envolvendo uma rede de relações complexas e em múltiplas escalas.

Antes de adentrarmos a discussão sobre a mobilidade da força de trabalho, faremos breve explanação da indústria de base no Brasil e do contexto em que se insere a CSP, destacando os principais agentes que aventaram a materialização das superestruturas e infraestruturas para sua implantação e funcionamento no Ceará.

### 5.3.1 A INDÚSTRIA SIDERÚRGICA NO BRASIL: BREVE CONTEXTUALIZAÇÃO

A produção de aço no Brasil tem seu marco no início dos anos 1920, quando da criação da Companhia Siderúrgica Belgo Mineira, em Minas Gerais, como resultado de um acúmulo de iniciativas e de experiências de produção de aço localizadas nesse Estado, desde o período colonial, quando o Brasil trilhava os primeiros passos do seu processo de industrialização.

---

104 <http://diariodonordeste.verdesmares.com.br/cadernos/negocios/csp-aporte-de-recursos-devera-atingir-recorde-1.788537>

Como se sabe, o Brasil vivenciava profunda crise econômica na produção cafeeira, influenciada pela queda da Bolsa de Valores de Nova York, no ano de 1929. Junto a isso, o declínio econômico e as indefinições políticas pós I Guerra Mundial (1914-1918) fizeram com que as relações com os países europeus se fragilizassem, favorecendo, como meio de superar os efeitos da crise, a necessidade do País em desenvolver-se industrialmente. Com as relações econômicas e políticas fragilizadas com seus longínquos parceiros na oferta de produtos industrializados, os empresários locais do ramo cafeeiro buscaram na industrialização saídas para superar a crise vivenciada pelo setor.

Desse modo, o dinamismo da indústria no Brasil, surge no contexto de enfraquecimento das relações internacionais e, ao mesmo tempo, com a necessidade de substituir os produtos de bens de consumo utilizados pelo mercado consumidor local que eram procedentes de fora do país, buscando, ainda, destituir-se da dependência externa exacerbada em que se achava o país, naquele momento. Nesse contexto, junto às primeiras iniciativas políticas e econômicas organizadas como necessidade de substituição de importações, foi criada, em 1920, a primeira siderúrgica brasileira, inicialmente, chamada de Companhia Siderúrgica Mineira e, posteriormente, Belgo-Mineira após estabelecer parceria com empresários da Bélgica.

A Siderúrgica Belgo-Mineira, implantada em Sabará, no Estado de Minas Gerais, segundo Neves e Camisasca (2013), reunia um conjunto de condições propícias para a sua instalação, a exemplo de “um ramal da Ferrovia Central

do Brasil, mão de obra disponível, infraestrutura urbana, minério em abundância nas proximidades e florestas para abastecer a usina que seria tocada a carvão vegetal”. P. (49). A Belgo-Mineira constituiu a primeira iniciativa de produção de aço no Brasil, no âmbito da siderurgia, porém, só deslanchou nos anos 1930, no âmbito das políticas nacionalistas, no período conhecido como “Era Vargas” (NEVES E CAMISASCA, 2013).

No governo de Getúlio Vargas, a indústria de base passou a ser uma prioridade na contextura das ações desse governo, com vistas a superar os efeitos da crise das exportações de café e o arrefecimento das relações econômicas internacionais com países europeus e os Estados Unidos. A Siderúrgica Belgo-Mineira recebeu novos investimentos e foi viabilizada a construção da Usina de Monlevade, em Minas Gerais, com apoio do capital externo (NEVES e CAMISASCA, 2013). A indústria naquele momento se tornou, assim, uma prioridade na economia brasileira.

A implantação da indústria de base no Brasil tem maior expressão com a criação da Companhia Vale do Rio Doce, em 1940, e da Companhia Siderúrgica Nacional – CSN, no ano de 1941, localizadas, respectivamente, nos Estados de Minas Gerais e Rio de Janeiro. A concepção dessas empresas se deu aliada a capitais estrangeiros, notadamente dos Estados Unidos e Inglaterra cuja intenção de fundação esteve condicionada ao fornecimento de matéria-prima da CVRD, minério de ferro, para a CSN (NEVES E CAMISASCA, 2013).

A siderurgia no Brasil concentrou-se, inicialmente, na-

quele momento na região Sudeste, onde as condições para sua implantação se apresentavam mais adequadas. A existência mão de obra, mercado consumidor, matéria-prima, energia e ferrovias, tudo isso herdado da etapa anterior de acumulação brasileira, com base na atividade cafeeira, favoreceu a localização dessas indústrias. As demais regiões ainda permaneciam num quadro econômico ligado ao setor agrário-exportador e sem manter relações mais intensas com o Sudeste, evidenciando, no Brasil, um desenvolvimento regional desarticulado que só veio a ser modificado no final dos anos 1960 e início dos anos de 1980.

Os anos 1950 foram marcados por um forte desenvolvimentismo, cujo quadro econômico, social e espacial brasileiro se caracterizava, dentre outros aspectos, pela inversão da população urbana sobre a rural. A industrialização voltou-se, pois, para a produção de aço, matéria-prima imprescindível à indústria automobilística, carro-chefe desse novo período. Isso levou a uma demanda maior por aço e, nesse contexto, a siderurgia nacional alcançou a produção de 788 mil toneladas de aço bruto ao final dessa década, com forte investimento federal em parceria com empresas estrangeiras com tradição na produção de aço no Mundo (INSTITUTO AÇO BRASIL, 2014).

Ainda nesse contexto de desenvolvimento e com intensos investimentos estatais na indústria de base, foi criada a PETROBRÁS, empresa mais importante do País e que tinha como finalidade a exploração, refino e distribuição de petróleo. Nas décadas seguintes, os governos sucessivos a Vargas ampliaram as indústrias de base incentivando a

criação de cadeias produtivas que pudessem facilitar a relação e logística entre grandes empresas (INSTITUTO AÇO BRASIL, 2014).

No ano de 1971, como resultado do forte crescimento da demanda de aço no Brasil, foi criado o Plano Siderúrgico Nacional - PSN cujo objetivo foi incentivar a criação de siderúrgicas e diminuir a demanda de aço importado, uma vez que a produção nacional, nessa época, era responsável por cerca de 70% do consumo nacional, sendo necessário ainda importar somente 30% do aço utilizado nacionalmente. No ano de 1973, como parte do PSN, foi inaugurada, na Bahia, a Usina Siderúrgica da Bahia – USIBA<sup>105</sup>, isto é, na região Nordeste, portanto fora do eixo concentrador do Sudeste. Segundo o Instituto Aço Brasil (2014) foi a primeira usina integrada produtora de aço utilizando o processo de redução direta de minérios de ferro à base de gás natural.

Nos anos 1980, a forte crise que abalou a indústria brasileira teve repercussões também no setor siderúrgico. Assim, ocorreu uma retração na comercialização do aço produzido no Território nacional. Como alternativa para minimizar os prejuízos no setor, a produção passou a ser exportada, todavia, mesmo com a retração registrada entrou em operação, no ano de 1983, a Companhia Siderúrgica de Tubarão, em Vitória – ES, e, em 1986, foi criada a Aço Minas, em Ouro Branco – MG (INSTITUTO AÇO BRASIL, 2014)

A forte influência neoliberal no quadro político e econômico brasileiro nos anos 1990 teve como consequência a diminuição de seu papel nas decisões e investimentos eco-

---

105 A USIBA foi a primeira usina integrada com processo de redução direta de minérios a gás natural e está localizada em Simões Filho na Bahia.

nômicos. Assim, e de um modo geral, houve maior abertura política ao capital estrangeiro resultando em uma maior participação desse capital na composição acionária das empresas. Isso ocorreu na contramão do desenvolvimento industrial brasileiro que vinha sendo realizado até os anos 1980, caracterizado pelo nacional-desenvolvimentismo expresso na forte participação dos capitais estatais com as privatizações que ocorreram no País (INSTITUTO AÇO BRASIL, 2014).

O setor siderúrgico passou, então, por forte reestruturação gerencial e política cuja organização envolveu capital e força de trabalho em múltiplas escalas<sup>106</sup>. (NEVES e CAMISASCA, 2013). Com isso, a siderurgia nacional passou a sofrer pressão de grupos industriais de atuação mundial, que possuíam interesses nesse setor, desencadeando, no Brasil, o início de privatizações das empresas existentes.

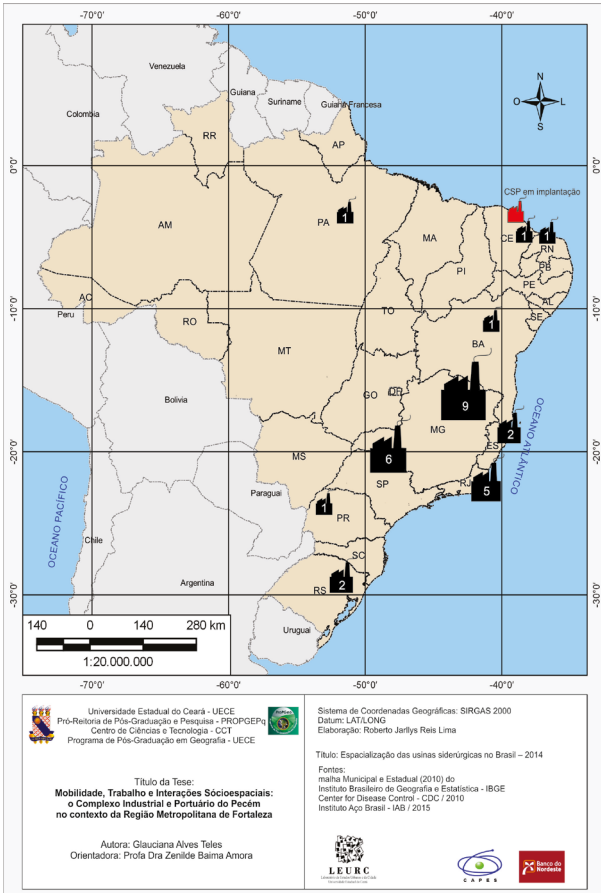
O parque siderúrgico brasileiro conta, atualmente, com 29 usinas, administradas por 11 grupos empresariais. No ano de 2014, a siderurgia nacional ocupou o primeiro lugar na produção de aço na América do Sul e na América Latina, o sexto lugar na produção e exportação de aço líquido e foi considerado o nono produtor mundial de aço (Instituto Aço Brasil, 2014). (Mapa 13).

---

106 Como assinalam Neves e Camisasca (2013), como resultado das medidas tomadas pós-privatização do setor siderúrgico, a produção de aço no Brasil cresceu acompanhando a demanda do mercado. Assim, o custo da produção foi reduzido, o parque siderúrgico se modernizou e elevaram-se os índices de qualidade e produtividade. Em 1990, o País produzia 20,6 milhões de toneladas de aço, número que em 1997 saltou para 26,2 milhões, um aumento de 27%. A maior parte da produção era exportada e, em 1996, o volume das exportações foi superior a US\$ 3 bilhões.



**Mapa 13** – Espacialização das usinas siderúrgicas no Brasil – 2014.



A Companhia Siderúrgica do Pecém insere o Ceará no contexto da indústria de base no Brasil, ou seja, a partir de 2010, com o início de sua implantação, portanto em um período mais recente da dinâmica econômica brasileira e quando o setor siderúrgico revela o aprofundamento das articulações do capital privado nacional com o capital internacional, marcadas pela atuação incentivada e regulada pelo Estado, iniciada ainda nos anos 1990. Isso revela os conteúdos mais recentes da industrialização brasileira vistas numa totalidade e que se particulariza nos Estados brasileiros, especialmente no Ceará, como veremos a seguir.

### 5.3.2 A COMPANHIA SIDERÚRGICA DO PECÉM E O SONHO QUINQUAGENÁRIO DE CONSTRUÇÃO DE UMA SIDERÚRGICA NO CEARÁ

A realização do sonho de construção de uma siderúrgica e de uma refinaria no Ceará se perpetuou por sucessivas gestões estaduais que, volta e meia, buscavam acalentá-la. As gestões estaduais, desde os anos 1990, empenharam-se na consecução de planos, estabelecendo estratégias e montando esquemas de incentivos fiscais, visando a atrair indústrias para o Ceará. Foi, porém, na gestão de Cid Ferreira Gomes, governador do Ceará por duas vezes consecutivas (2007-2010/2011-2014), que o projeto da siderúrgica foi concretizado. Quanto à refinaria, não obstante ter sido malograda com sua implantação suspensa, conforme já assinado, o envolvimento dos agentes públicos, não foi menor. Vultosos investimentos foram realizados pelo Poder Público

que por conta do compromisso desfeito, resultou em enorme prejuízo aos cofres oficiais<sup>107</sup>.

Embora o projeto da siderúrgica tenha se materializado nas últimas gestões estaduais, foi ainda nos anos 1960, na primeira gestão de Virgílio Távora, que se aventou a possibilidade de o Ceará receber indústrias de grande porte, mesmo que o Estado ainda dependesse, fortemente, da exportação de produtos primários de origem local. Foi no âmbito do Plano de Metas instituído em contextura nacional, nos anos 1960, que Virgílio Távora buscou as bases para implantar no Ceará, mesmo com todas as dificuldades por que passava este Estado, a indústria de base. Foi no seu segundo mandato, no entanto, no final dos anos 1970, que Virgílio Távora apresentou a ideia pioneira da construção da indústria de base no Estado. Desse modo, desde o início do projeto, ainda nos anos 1960, já se foram mais de 50 anos, com idas e vindas até sua concretização. A intenção de se implantar uma siderúrgica de grande porte no Ceará, que data da época de elaboração do II PLAMEG foi resgatada, pois havia intenção estadual em promover o dinamismo industrial por meio da indústria de base. Essa discussão era parte dos debates políticos que viam na industrialização a saída para o desenvolvimento do Ceará. A implantação da siderúrgica já no século XXI teve como grande incentivador o Estado, todavia, em um outro contexto, ou seja, no âmbito de uma economia globalizada e com características diferentes do período de dinamismo da indústria siderúrgica no Brasil.

Remontando às tentativas de implantação de uma siderurgia no Ceará, e conforme informações do *O Povo*, de Fortaleza, em 23/11/2006, na década de 1970, no âmbito do PLAMEG II, a Companhia Siderúrgica Brasileira – SIDERBRAS tentou construir uma siderúrgica no Ceará, mais especificamente, na recém-institucionalizada Região Metropolitana de Fortaleza. A situação econômica do Brasil era, naquele momento, desfavorável em função do elevado endividamento quando da atenção conferida ao financiamento de multinacionais em anos anteriores, fazendo com que a SIDERBRAS desistisse do plano. Mais adiante, nos anos 1990, ainda conforme a mesma fonte, o Estado buscou investidores privados, montou a estratégia dos incentivos fiscais e chega a assinar um protocolo de intenções com a Companhia Siderúrgica Nacional - CSN para instalar uma siderúrgica no Ceará, mas, também, não avançou na ideia, abandonando os encaminhamentos, desta vez em virtude das crises internacionais à época, deixando mais uma vez o Estado apenas na expectativa.

Nos anos 2000, a discussão foi retomada, quando a implantação da siderúrgica no Ceará é trazida novamente à pauta pela gestão estadual, que demandou do Governo Federal, um posicionamento mais contundente em relação a esse projeto. O governo federal, então, assumiu o compromisso de ser parceiro na construção do empreendimento e, por meio da PETROBRÁS fornecer o gás natural que seria utilizado no seu funcionamento. Ao Estado do Ceará caberia, segundo Pereira Junior (2012), alavancar os investimentos em infraestrutura e aos capitais nacionais e internacionais, parceiros no projeto financiarem os custos de funcionamento e de produção.

No ano de 2005, o Governo Estadual, na busca por parcerias com empresas internacionais, conseguiu atrair investidores privados - a Companhia Vale do Rio Doce, a coreana *Dongkuk* e a italiana *Danieli* - para a implantação da siderúrgica que teria o nome de Ceará *Steel*. Nesse mesmo ano, assinou o contrato com a PETROBRÁS para o fornecimento do gás natural para o suprimento da siderúrgica, e começam as obras de terraplanagem no terreno que sediará o empreendimento no CIPP.

Ao longo do ano de 2006, a revisão do contrato estabelecido no ano anterior com a PETROBRÁS que garantia o fornecimento de gás natural à siderúrgica Ceará *Steel* por um período de 20 anos, resultou no aumento do preço desse insumo, gerando uma discordância entre Governo do Estado e o Governo Federal. Segundo informações do jornal *O Povo* de 15/11/2006<sup>108</sup>, o contrato do gás foi fixado em 2 US\$ bilhões e a PETROBRÁS assegurou investir apenas 1 US\$ bilhão na construção do gasoduto Gasfor II (293 km) que ampliaria o transporte do gás natural de Guamaré – RN ao CIPP. Com essa garantia, a Ceará *Steel* produziria 1,5 milhão de placas de aço por ano, com investimento de capital privado no valor de 760 US\$ milhões. No ano de 2007, a PETROBRÁS alegou a inviabilidade no preço do gás natural estabelecido inicialmente, incorrendo, então, a quebra do acordo no fornecimento dessa fonte de energia à Ceará *Steel*, provocando insegurança na implantação do projeto aos investidores.

---

108 Mas informações consultar os links : <http://www.opovo.com.br/app/opovo/economia/2006/11/15/noticiasjornaleconomia,647866/revisao-de-contrato-br-do-gas-ameaca-usina.shtml> e <http://www.opovo.com.br/app/opovo/economia/2006/11/15/noticiasjornaleconomia,647867/siderurgica-projeto-br-em-risco.shtml>

Ainda no mesmo ano, como forma de garantir a fonte energética ao empreendimento, o Governo Federal sugere a substituição do gás natural para o carvão mineral, alegando que essa mudança poderia atender uma demanda energética bem maior, em razão de o preço do carvão ter um custo menor. Segundo informações do *O Povo* de 20/11/2007<sup>109</sup>, diante da mudança da matriz energética no projeto da siderúrgica, um novo projeto foi apresentado pelas empresas interessadas e uma nova composição acionária foi feita agora apenas com a *Dongkuk* (60%) e Companhia Vale do Rio Doce (40%), após a desistência da italiana *Danieli*. De acordo com a mesma fonte, a nova siderúrgica cearense seria instalada no CIPP, com investimento de US\$ 2 bilhões, para produzir em sua primeira etapa de funcionamento 2,5 milhões de toneladas de placas de aço por ano, gerando cerca de cinco mil empregos, investimento e produção bem maior do que o projeto anterior.

Com a consolidação do projeto da siderúrgica, a gestão estadual se empenha na construção da infraestrutura adequada ao seu funcionamento. Desse modo, as ações governamentais foram no sentido de estruturar a área do CIPP para as futuras indústrias de base que ali se instalariam. Elas se materializaram na ampliação do porto do Pecém, na construção da correia transportadora, ampliação da malha viária e na conclusão do Eixão das Águas, que foram, sem dúvidas, infraestruturas imprescindíveis à consecução do projeto da siderúrgica.

---

109 Mais informações no link: <http://www.opovo.com.br/app/opovo/economia/2007/11/20/noticiasjornaleconomia,746414/empresarios-estao-mais-otimistas-e-apostam-em-novo-projeto.shtml>

No ano de 2010, mais uma empresa passou a fazer parte da aliança para a implantação da siderúrgica - a sul coreana Posco - considerada a maior empresa siderúrgica da Coreia do Sul e quinta maior do Mundo na produção de aço. (Informações do relatório da *World Steel Association*, 2014). Com isso, constitui-se o consórcio que gestou o nome da nova empresa - a Companhia Siderúrgica do Pecém - bem como a nova composição acionária, ficando estabelecido que a CVRD seria majoritária com 50% das ações, enquanto a *Dongkuk* teria 30% e a *Posco* teria 20%. A participação da Posco, conforme noticiado no *Diário do Nordeste* de Fortaleza, em 17/07/2010<sup>110</sup>, se daria na primeira etapa do projeto com a fabricação de 300 milhões de toneladas de placas de aço, ficando ainda a ser avaliado se a empresa participaria da segunda etapa de produção.

Como parte das ações do Governo do Estado relacionadas ao CIPP e, mais especificamente, vinculadas à CSP, entra em funcionamento, no ano de 2010, por decreto estadual, a Zona de Processamento de Exportação - ZPE do Pecém e sua administradora, a Companhia Administradora da ZPE do Pecém<sup>111</sup>. A ZPE do Pecém foi a primeira ZPE a entrar em operação no Brasil, tendo sido instituída ainda no ano de 2007, por lei federal<sup>112</sup> juntamente com outras 23 ZPEs no País (Mapa 14). As ZPEs são administradas pelos Governos Estadual e Federal que agem em conjunto na regulação de seu funcionamento<sup>113</sup>.

110 Mais informações no link: <http://diariodonordeste.verdesmares.com.br/cadernos/negocios/coreana-posco-integra-projeto-da-siderurgica-1.359462>

111 Lei Estadual nº 14.794/2010

112 Lei Federal Nº 11.508

113 No Brasil, a criação das ZPEs se deu pelo Decreto-Lei Nº 2.452, de 29 de julho de 1988 (BRASIL, 1988) que dispõe sobre o regime tributário, cambial e administrativo das ZPEs.

As ZPEs são espaços de produção e comercialização de mercadorias com características particulares pois estão relacionadas diretamente com o mercado consumidor externo ao país que está situada. Esses espaços já são bem antigos quando visualizamos essa experiência nos países asiáticos, a exemplo da China que possui as chamadas Zonas Econômicas Especiais – ZEE e as zonas francas industriais - ZFI, modelos semelhante às ZPEs do Brasil. De acordo com Farole e Ankinci

SEZs have a long-established role in international trade. Entrepôts and citywide free zones that guaranteed free storage and exchange along secure trade routes—such as Gibraltar, Hamburg, and Singapore—have been operating for centuries. The first modern industrial free zone was established in Shannon, Ireland, in 1959.<sup>114</sup> Before the 1970s, most zones were clustered in industrial countries. But since the 1970s, starting with East Asia and Latin America, zones have been designed to attract investment in labor-intensive manufacturing from MNCs. These zones became a cornerstone of trade and investment policy in countries shifting away from import-substitution policies and aiming to integrate into global markets through export-led growth policies <sup>114</sup> (FA-ROLE E ANKINCI, 2011, p. 09)

---

Para traçar a orientação da política, estabelecer requisitos, analisar propostas, dentre outras atividades foi criado também o Conselho Nacional das Zonas de Processamento de Exportação – CZPE.

114 “A primeira zona franca industrial moderna foi criada em Shannon, na Irlanda, em 1959. Antes dos anos 1970, a maioria das zonas foram agrupados em países industriais. Mas desde a década de 1970, começando com Leste da Ásia e da América Latina, as zonas foram concebidos para atrair investimentos industriais relacionado ao trabalho intensivo de multinacionais. Estas zonas tornaram-se pedra angular da política de comércio e investimento em países que abandonaram as políticas de substituição de importações e com o objetivo de integrar mundialmente os mercados através de políticas de crescimento liderado pela exportação”(tradução nossa).



De acordo com a citação, o novo modelo de industrialização amplamente liderado pela exportação passa a ser incentivado de forma mais contundente nos anos 1970 na América Latina e nesse contexto se dá a criação das ZEE. No Brasil, contudo, é somente no final do anos 1980 que são instituídas as primeiras ZPEs. Mas é somente nos anos 1990, no contexto das políticas neoliberais consolidadas no país que ocorreu o incentivo à industrialização dentro de um modelo de plataforma de exportação semelhante as ZEE.

De acordo com a Associação Brasileira de Zona de Processamento de Exportações – ABRAZPE<sup>115</sup>, as ZPEs são conceituadas como “distritos industriais incentivados, onde as empresas neles localizadas operam com suspensão de impostos, liberdade cambial (podem manter no exterior, permanentemente, as divisas obtidas nas exportações) e procedimentos administrativos simplificados”. (ABRAZPE, 2015). No Brasil, a condição básica regulamentada para implantação de uma empresa numa ZPE<sup>116</sup> é que ela destine pelo menos 80% de sua produção ao mercado externo sob tarifas especiais, sendo que até 20% da produção pode ser comercializada no mercado doméstico, pagando, integralmente, os impostos cobrados normalmente sobre as importações.

Embora tenham sido criadas ainda nos anos 1980, as ZPEs no Brasil, nunca entraram de fato em funcionamento. Foi somente nos ano de 2010, no âmbito da construção da Companhia Siderúrgica do Pecém no CIPP que a primeira

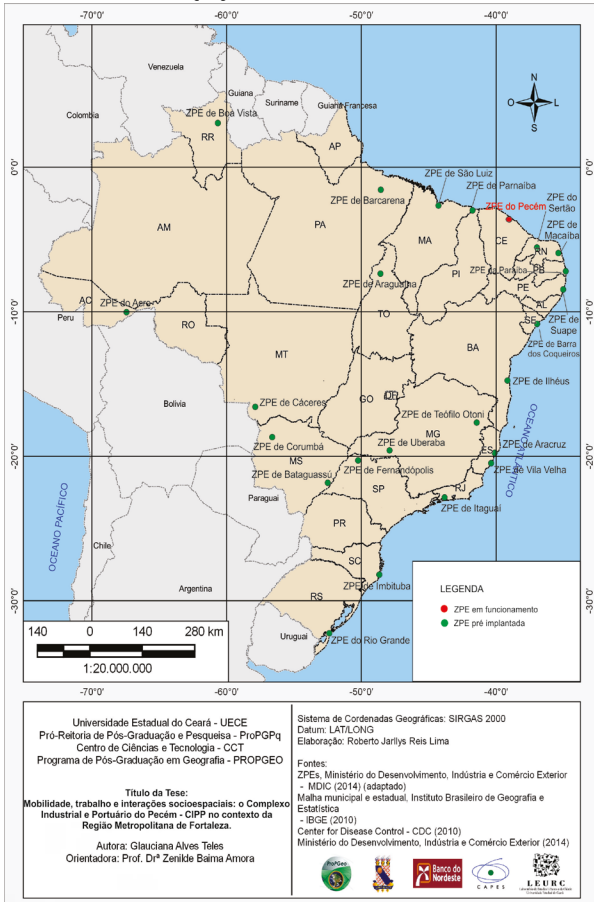
---

115 <http://www.abrazpe.org.br/index.php/o-que-sao>, acesso em 20/06/2014.

116 [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2007-2010/2007/Lei/L11508.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2007/Lei/L11508.htm)

ZPE do país entra em funcionamento, a ZPE do Pecém. Segundo informações obtidas em entrevista com o então presidente desta ZPE em 2013, ele nos informou que a movimentação de mercadorias na área alfandegada para a construção da siderúrgica, mesmo não tendo a produção efetiva da mercadoria, já foi considerada o marco para o funcionamento da ZPE do Pecém. Desse modo, a ZPE do Pecém foi a primeira a inaugurar no Brasil e no Ceará, um modelo de industrialização com base na exportação de 80% de sua mercadoria produzida.

**Mapa 14 – Zonas de Processamento de Exportação instituídas no Brasil com destaque para a ZPE do Pecém no Ceará.**



A ZPE do Pecém possui uma área de 4.271,41 hectares, integralmente localizada no Município de São Gonçalo do Amarante, sendo que atualmente possui 576 hectares alfundegados nos quais se encontra parte da CSP. Segundo informações do *O Povo* de 23/07/2014<sup>117</sup>, outras duas empresas estão implantadas na ZPE do Pecém: a Vale Mineradora e a cearense White Martins, e outras duas estão em negociação: a cearense Durametal e uma catarinense do setor de granitos. Em levantamento realizado no início de 2016, mais uma empresa teve seu projeto de instalação aprovado, a PHOENIX do Brasil que prestará serviços do ramo siderúrgico à Companhia Siderúrgica do Pecém.

A CSP está localizada integralmente na ZPE do Pecém, o que nos levou a indagar, durante a pesquisa, se a constituição dessa empresa, teve também como condição fundamental, a sua implantação numa área de ZPE, para garantir que a maior parte de sua produção fosse destinada ao mercado externo, com taxas cambiais diferenciadas, permitindo maior extração de mais-valia na comercialização da produção.

A área total destinada à CSP compreende 998 hectares na área do CIPP integrando o setor I, dos quatro setores que compõem o complexo. A empresa teve sua construção oficial iniciada no ano de 2010, sucedendo-se em etapas que, em linhas gerais, podem ser divididas em: limpeza do terreno (supressão vegetal), terraplanagem, construção civil, montagem de equipamentos (máquinas e estruturas). Algumas das etapas se deram de forma conjunta, a exemplo da

construção civil e montagem de equipamentos, pois, à medida que as obras civis eram concluídas, já se iniciava a parte de montagem de equipamentos que lhes eram relacionadas.

Nos anos de 2010 e 2011, as licenças ambientais foram concedidas pela SEMACE, após avaliação do novo projeto. Ainda no mesmo ano, foram autorizadas, também, as obras de limpeza do terreno e terraplanagem que ocorreram em etapas, na medida em que as licenças ambientais iam sendo liberadas. No ano de 2012, a construção civil foi iniciada oficialmente e se sucedeu durante os anos de 2012, 2013, 2014 e continuando em 2015. Em 2014, teve início a montagem dos equipamentos. Atualmente, a empresa segue na montagem dos equipamentos e na finalização da construção civil. Em visita técnica realizada na empresa em Fevereiro de 2016, obtivemos informações de que a sua operação comercial vai ter início no primeiro semestre deste mesmo ano.

O forte interesse do Estado na implantação de indústrias de base no Ceará, a exemplo da Companhia Siderúrgica, guarda semelhanças com o período de implantação da indústria de base nos anos 1930 no Sudeste do Brasil, quando o País vivenciava o início de sua industrialização, marcada intensamente por investimentos federais. As forças econômicas e políticas atuais, no entanto, são bem diferentes das ações implementadas naquele momento, visto que esse processo vai ocorrer no Ceará em um contexto de mundialização da economia e não vinculado diretamente, ao projeto desenvolvimentista nacional que, fundamentalmente, em corolário de base, alavancaria outros ramos industriais, a exemplo da indústria automobilística.

#### 5.4 A COMPANHIA SIDERÚRGICA DO PECÉM E A MOBILIDADE DA FORÇA DE TRABALHO

Nossos primeiros contatos com a empresa ocorreram no início do ano de 2012, quando as obras de terraplanagem estavam quase concluídas e iniciadas as obras de construção civil. Para o entendimento do processo de implantação da primeira siderúrgica do Ceará, procuramos averiguar os contornos histórico-institucionais que culminaram com a sua concretização.

A CSP nos revelou em sua fase de implantação importantes conteúdos relativos à aos capitais externos, uso de tecnologias sofisticadas, movimentação da matéria-prima e mobilidade de força de trabalho no período mais recente da economia política do Ceará. A CSP é a empresa que de fato caracteriza o complexo pela dependência do porto, pelo tipo e procedência da matéria prima que movimentará, bem como a densidade do produto final que se destina ao mercado internacional. É uma indústria que se articula de fato com o porto, e sem o qual inviabilizaria a sua instalação.

Nossas pesquisas sobre a empresa se deram ao longo dos anos de 2012, 2013, 2014 e 2015 quando realizamos visitas institucionais e trabalho de campo na área da empresa e nos Distritos de Pecém, em São Gonçalo do Amarante e na localidade de Cumbuco, em Caucaia, elegidos para nossa investigação mais aprofundada. Os trabalhos sistematizados se deram em três momentos: nos meses de agosto a dezembro, em 2012; fevereiro de 2014 e setembro de 2014.

Nos meses de agosto a dezembro de 2012, o instrumental utilizado foi o questionário-padrão<sup>118</sup> distribuído

118 A opção pelo questionário-piloto se deu em razão da quantidade de trabalhadores que a obra já atingia a esse momento. O instrumental encontra-se no apêndice deste Livro.

aos trabalhadores com o apoio da empresa CSP, que o distribuiu às empresas, por ela contratadas, de forma aleatória. No mês de fevereiro de 2014, a investigação aconteceu no campo, nos Distritos de Pecém e na localidade Cumbuco, áreas de maior concentração dos trabalhadores que atuavam nas obras de construção civil e montagem de equipamentos. Nesse momento, foram realizadas observações, entrevistas e contatos com trabalhadores, moradores e proprietários de estabelecimentos comerciais e de serviços, coletando-se informações de cunho quantitativo, ao mesmo tempo em que esses contatos foram de grande valia para nossas análises qualitativas. No mês de setembro de 2014, retornamos à empresa, no intuito de atualizarmos os dados sobre o andamento geral da obra e, em particular, sobre as variáveis relativas aos trabalhadores na obra.

Cabe destacar, o fato de que, ao longo dos anos citados, além dos trabalhos em campo formais com utilização de instrumental, várias vezes nos deslocamos à área em estudo para agregar informações que só poderiam ser captadas no cotidiano do trabalhador, portanto de modo mais direto. Nos momentos de observações e conversas no campo para a captação de informações, optamos por diálogos diretos de forma individual ou com grupo de trabalhadores (roda de conversa), e entrevistas com proprietários de estabelecimentos de serviços de alimentação e de hospedagem, além de moradores locais de Pecém e Cumbuco.

Reforçamos a ideia de que na primeira etapa de investigação, como já assinalado, o instrumental utilizado foi um questionário-padrão distribuído aos trabalhadores pelos re-

presentantes das empresas. A distribuição foi feita em uma reunião na CSP, em agosto de 2012, na qual, por solicitação da empresa, tivemos que explicar o objetivo do estudo e da aplicação dos referidos questionários. Na ocasião estavam os representantes de 32 empresas subcontratadas que atuavam nas obras naquele momento, dos quais 30 deles receberam um envelope contendo 15 questionários para serem distribuídos aos trabalhadores contratados por suas empresas em um total de 450 questionários. A devolução destes foi agendada em um mês, a contar da data de entrega, todavia, a devolução do instrumental se deu no decorrer dos quatro meses seguintes. Nossas análises, nesse momento, recaíram sobre um universo de 140 trabalhadores dos 3.200 empregados e de 12 empresas subcontratadas que devolveram o instrumental.

As empresas contratadas pela CSP, das quais obtivemos informações, são, em sua maioria, do setor da construção civil, com destaque para a construção civil pesada, que atuavam, naquele momento, quando se iniciavam as obras de construção civil da siderúrgica (Figura 47).



**Figura 47** – Empresas subcontratadas pela Companhia Siderúrgica do Pecém e seus respectivos ramos de atividades - 2012

<b>Empresa</b>	<b>Ramo</b>	<b>Origem</b>
Cortez	Construção civil	Ceará
Makro	Construção civil pesada	Ceará
Junco	Sem informação	Sem informação
Posco	Construção civil de grande porte e siderurgia.	Coreia do Sul
Kumyano	Fabricação de produtos químicos básicos	Coreia do Sul
Craft	Terraplanagem, construção civil pesada.	Rio de Janeiro
Rio verde	Construção civil	São Paulo
Cordeiro	Engenharia de movimento	Ceará
Daeh	Serviços arquitetônicos	Ceará
Braco	Construção civil	São Paulo
Dalmyong	Engenharia elétrica	Coreia do Sul
Dongyane	Engenharia civil pesada	Coreia do Sul

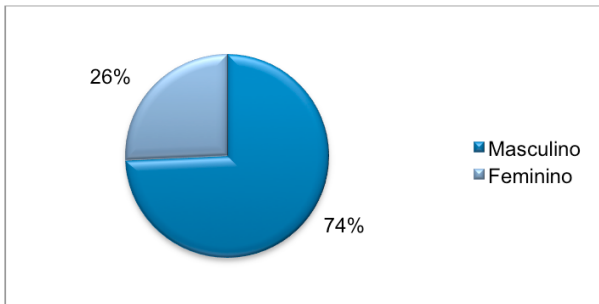
**Fonte:** Dados obtidos dos questionários aplicados em 2012.

Quanto à origem das empresas contratadas para as obras de construção civil, nesse momento, sua maioria tem origem no Ceará (quatro empresas) e na Coréia do Sul (quatro). As demais são originárias dos Estados de São Paulo e Rio de Janeiro. A relação multiescalar mantida na construção civil da CSP, desde o início das obras, nos permite enxergar a intensidade do processo de globalização que atinge a gestão e organização de empresas na construção de grandes obras civis. A especificidade de determinado tipo de obra e a operacionalização dos equipamentos mobiliza um escopo de empresas especializadas, trazendo com elas os trabalhadores de acordo com seu local de origem. Além disso, cada empresa contratada é responsável pela efetivação de

um projeto específico de execução, ocorrendo, assim, uma profunda divisão do trabalho.

Antes de adentrarmos as questões mais específicas sobre as relações de trabalho, procedemos a uma análise do perfil dos trabalhadores da CSP. Com relação ao gênero, o que prevalece é a mão de obra masculina, com 74% do total verificado. Constatamos, todavia, um percentual significativo de mulheres, 26%, representando a destacada inserção destas mulheres em obras de construção civil, como resultado de uma maior participação do gênero feminino nesse ramo de atividade (Figura 48).

**Figura 48**– Trabalhadores, por gênero, nas obras da Companhia Siderúrgica do Pecem - 2012

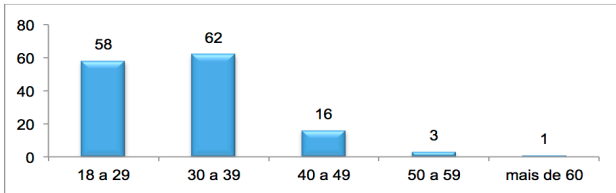


**Fonte:** Informações obtidas dos questionários aplicados em 2012.

A idade dos trabalhadores empregados nas obras foi outro indicador considerado. O destaque vai para a faixa etária de 30 a 39 anos, seguida daqueles que se acham incluídos na faixa etária de 18 a 29 anos (Figura 49). Essas

duas faixas de idade absorveram a maioria dos trabalhadores ao longo do processo de construção, prevalecendo durante toda a obra. O fluxo de trabalhadores dessa faixa etária é bem mais dinâmico do que das demais, tanto pela quantidade de trabalhadores disponíveis no mercado de trabalho, quanto pelas poucas limitações físicas apresentadas nessa etapa da vida.

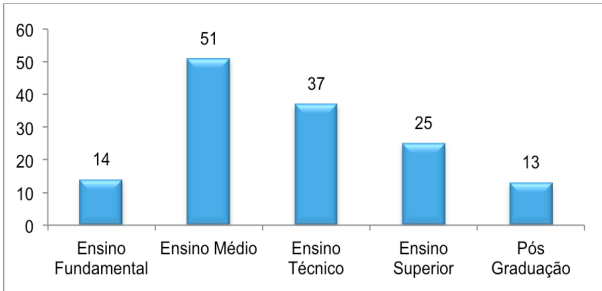
**Figura 49** – Faixa etária dos trabalhadores empregados nas obras da Companhia Siderúrgica do Pecém – 2012



**Fonte:** Informações obtidas dos questionários aplicados em 2012

Esses trabalhadores completaram, em sua maioria, a Educação Básica. Na etapa de construção civil inicial, a demanda de profissionais da Educação Básica, sobretudo, de técnicos, foi bastante significativa. O estoque de trabalhadores locais dos Municípios de Caucaia e São Gonçalo do Amarante denota baixa escolaridade e, nesse momento, a obra demandava profissionais nesse nível de escolaridade que não exigia conhecimentos mais complexos (Figura 50).

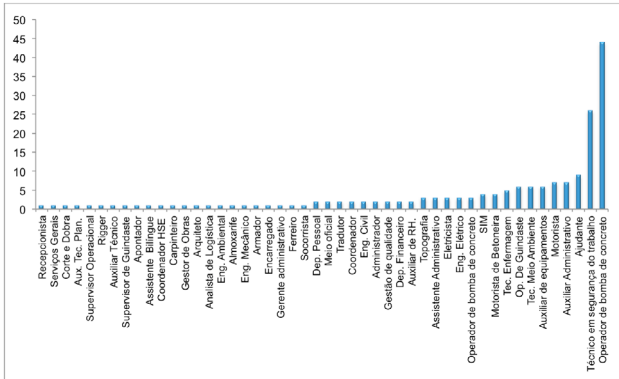
**Figura 50** – Escolaridade dos trabalhadores da Companhia Siderúrgica do Pecém na fase inicial de construção civil.



**Fonte:** Informações obtidas dos questionários aplicados em 2012.

A escolaridade também se reflete nos cargos ocupados, quando salientamos que nesse momento não havia uma exigência maior de qualificação. Os cargos que mais empregaram foram: operador de bomba de concreto, técnico em segurança do trabalho e ajudante. Quanto a esse último, indagamos ao representante da empresa o motivo de sua expressividade e ele afirmou que o ajudante agrega várias habilidades, podendo atuar em distintos setores da empresa ligados à construção civil, como: fixação de um prego, subida nas estruturas para fazer uma amarração, conduzir um determinado material leve no canteiro de obras, dentre outros. Assim, até mesmo cargos com baixa escolaridade, passam a agregar vários conhecimentos técnicos numa obra (Figura 51).

**Figura 51** – Cargos ocupados por trabalhadores da Companhia Siderúrgica do Pecém em 2012.

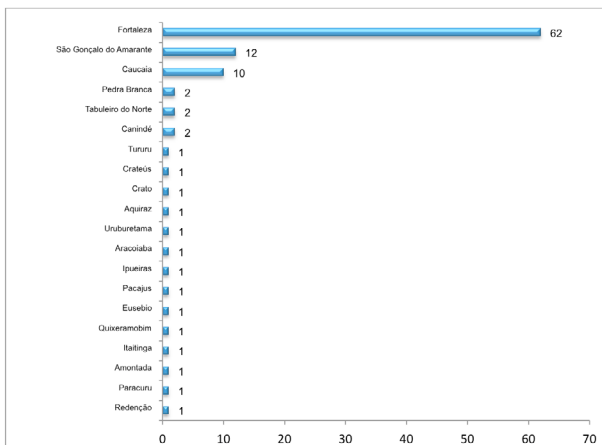


**Fonte:** Informações obtidas dos questionários aplicados em 2012.

No tocante ao local de nascimento, nesse momento da obra (2012), a maioria dos trabalhadores era do Ceará, com destaque para Fortaleza e os municípios, onde o CIPP está situado (Caucaia e São Gonçalo do Amarante). Havia também trabalhadores de outros municípios da Região Metropolitana de Fortaleza, que também figuram na pesquisa, a exemplo de Aquiraz, Itaitinga, Pacajus e Paracuru. Pelo fato de as análises terem sido realizadas com suporte na amostra aleatória, acreditamos que havia trabalhadores de outros municípios metropolitanos. Trabalhadores originários dos municípios de Paraipaba e Trairi, localizados mais próximos ao CIPP que na época ainda não compunham a RMF, também se engajaram nas obras. Quando observamos os municípios fora da RMF, percebe-se que foi registrada a incidência de trabalhadores de quase todas as regiões adminis-

trativas do Ceará, com um alcance estadual extraordinário da região do Baixo Jaguaribe e da região Oeste do Ceará, com baixa densidade demográfica e qualificação profissional (Figura 52).

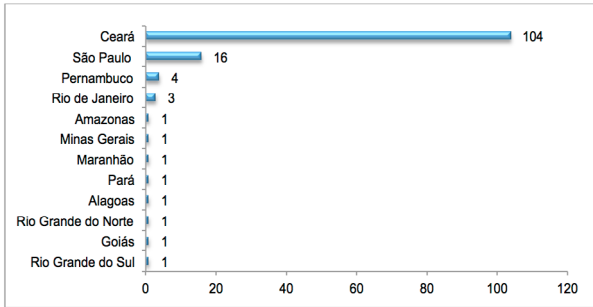
**Figura 52** – Origem dos trabalhadores da Companhia Siderúrgica do Pecém em relação aos municípios do Ceará - 2012



**Fonte:** Informações obtidas dos questionários aplicados em 2012.

Tratando-se do alcance nacional, a CSP ocupou, em 2012, trabalhadores de todas as regiões brasileiras, todavia, o maior contingente foi da região Nordeste e dentro desta, o destaque ficou com o Ceará. O Estado de São Paulo, no Sudeste, ocupou o segundo lugar nesse *ranking* seguido de Pernambuco, no Nordeste e Rio de Janeiro, no Sudeste (Figura 53).

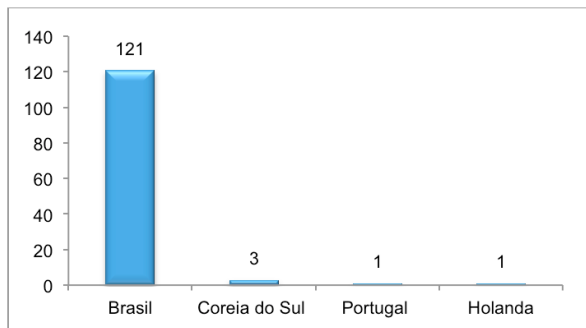
**Figura 53** – Origem dos trabalhadores da Companhia Siderúrgica do Pecém por Estados da federação – 2012



**Fonte:** Informações obtidas dos questionários aplicados em 2012.

No que se refere à origem dos trabalhadores estrangeiros, identificamos que eles eram originários de pelo menos dois continentes (Europa e Ásia), refletindo que as dinâmicas mobilatórias alcançavam, nesse momento, uma escala mundial, todavia, em número muito pequeno, ou seja, sendo três da Coreia do Sul, um de Portugal e um da Holanda (Figura 54). O maior contingente de fato foi de trabalhadores brasileiros, que como vimos, vieram de diversos Estados.

**Figura 54** – Origem dos trabalhadores estrangeiros da Companhia Siderúrgica do Pecém – 2012.



**Fonte:** Informações obtidas dos questionários aplicados em 2012.

A presença de trabalhadores da Coreia do Sul decorre do fato, de as acionistas *Posco* e *Dongkuk* da CSP serem desse país, fato que abriu o caminho para que muitos trabalhadores coreanos se dirigissem a São Gonçalo do Amarante para trabalhar, desde o início das obras da siderúrgica, na CSP.

A participação de coreanos na composição acionária da CSP acarretou grande mobilização de trabalhadores desse país. Segundo informações do Ministério do Trabalho e Emprego – MTE, de 2012 a 2014, haviam sido concedidas 1.429 autorizações a coreanos, pelo Conselho Geral de Imigração - CGI para trabalharem, temporariamente, no Brasil (Figura 55).



**Figura 55** – Autorizações de trabalho temporário no Brasil por nacionalidade

<b>Nacionalidade</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>
Portugal	468	848	893	1.040
<b>Coreia do Sul</b>	<b>87</b>	<b>296</b>	<b>442</b>	<b>691</b>
Espanha	314	471	701	504
França	363	432	415	415
EUA	480	503	420	396
Itália	192	310	352	360
Japão	223	330	309	353
China	490	608	383	352
Alemanha	219	215	209	211
México	221	266	229	184
Outros	1.558	1.553	1.449	1.344
<b>Total</b>	<b>4.615</b>	<b>5.832</b>	<b>5.949</b>	<b>5.703</b>

Fonte: Conselho Geral de Imigração – CGI do Ministério do Trabalho e Emprego – MTE

Na ocasião de nossas investigações na localidade de Cumbuco, cerca de 800 coreanos estavam empregados nas obras da CSP, num momento em que a empresa tinha um quantitativo de 9.600 trabalhadores. Desse modo, relacionando-se a pesquisa direta com os dados do MTE, acreditamos que, aproximadamente, dessas 691 autorizações de trabalho temporário concedidos pelo Ministério, 65% eram de trabalhadores da CSP.

Em comparação aos outros Estados brasileiros, o Ceará aparece em terceiro lugar na utilização de mão de obra estrangeira no País, perdendo apenas para São Paulo e Rio de Janeiro, estados que, historicamente, sempre estiveram à dianteira na contratação de estrangeiros para trabalhos temporários (Figura 56). Em geral, as grandes obras de construção civil exigem conhecimentos especializados na utilização

de tecnologia, daí muitos trabalhadores serem oriundos dos países produtores dessa tecnologia, como é caso dos coreanos. A entrada de empresas estrangeiras no Brasil fez com que muitos trabalhadores também as acompanhassem, tendo em vista a troca de experiência e a transferência de tecnologia demandadas no processo de implantação e funcionamento das estruturas construídas.

**Figura 56** - Autorizações de trabalho temporário estrangeiro por unidade da federação

<b>Estado</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>
São Paulo	2.455	2.891	2.800	2.406
Rio de Janeiro	1.163	1.446	1.241	1.024
<b>Ceará</b>	<b>39</b>	<b>278</b>	<b>578</b>	<b>802</b>
Minas Gerais	198	361	278	341
Outros	760	856	1.052	1.130
<b>Total</b>	<b>4.615</b>	<b>5.832</b>	<b>5.949</b>	<b>5.703</b>

**Fonte:** Conselho Geral de Imigração – CGIG do Ministério do Trabalho e Emprego – MTE

De 2011 a 2014, ou seja, em apenas três anos, as autorizações de trabalho temporário concedidas aos estrangeiros, passaram de 39 para 802 (Figura 50), fato inédito no Ceará, considerando, sobretudo, que em nenhum outro momento de seu desenvolvimento industrial houve contratação tão elevada de força de trabalho estrangeira.

Em relação à escolaridade dos trabalhadores estrangeiros que ingressaram no País, segundo dados do CMig, nos últimos quatro anos, para exercer trabalho temporário, o Ensino Superior assume a liderança no nível de formação

(Figura 57) contudo, a maioria dos trabalhadores assumem cargos de coordenação, supervisão e manutenção em obras de construção civil e montagem de equipamentos, com um nível de conhecimento bem elevado em relação aos demais trabalhadores, com os quais passam a conviver.

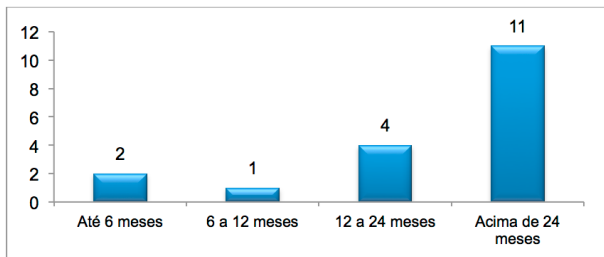
**Figura 57** - Escolaridade dos trabalhadores temporários estrangeiros no Brasil

<b>Escolaridade</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>
Superior Completo	3.196	3.984	3.443	2.840
Ensino Médio Completo	443	769	1.319	1.469
Mestrado/Doutorado	856	1.050	1.067	1.014
Não Informado	2	1	1	0
Total	4.615	5.832	5.949	5.703

**Fonte:** Conselho Geral de Imigração – CGI do Ministério do Trabalho e Emprego – MTE

No que se refere ao regime de contratação, por caracterizar uma obra de construção, a contratação de mão de obra se deu de forma intensa e havia uma rotatividade muito elevada, contudo, o nosso instrumental apontou que a maioria dos trabalhadores manteve contratos indeterminados, ou seja, 122 (87%) trabalhadores e 18 (13%) com contratos determinados. Aqueles que afirmaram ter contrato determinado, a maioria possui contrato superior a dois anos, seguidos daqueles que possuem de 1 a 2 anos. (Figura 58).

**Figura 58** – Tempo médio de contratação dos trabalhadores com contratos determinados da Companhia Siderúrgica do Pecém - 2012.

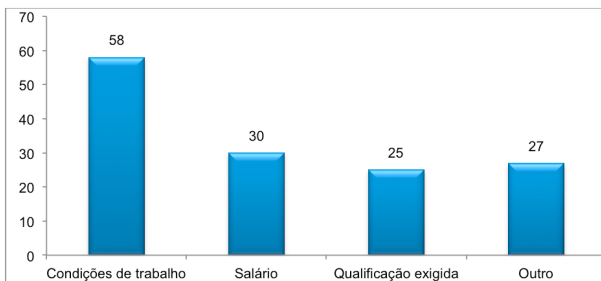


**Fonte:** Informações obtidas dos questionários aplicados em 2012.

Embora os contratos indeterminados tenham prevalecido, sabemos que eles se findariam no decurso de conclusão dos projetos que compunham cada setor que integra a siderúrgica. Desse modo, havia uma previsão de permanência na obra, ficando assim o trabalhador desempregado após o seu término. Havia casos em que o trabalhador era demitido de uma empresa e readmitido em outra empresa, que também atuava na siderurgia, havendo, assim, uma grande rotatividade no canteiro de obras. Constatamos que algumas empresas faziam a admissão do trabalhador ali mesmo no canteiro de obras, havendo, diariamente, fluxo de trabalhadores na porta principal da siderúrgica, portanto, uma elevada rotatividade de trabalhadores que eram demitidos e outros admitidos. Importante é destacar o fato de que os contratos, sejam eles determinados ou indeterminados na empresa, se realizam com base na Consolidação das Leis de Trabalho – CLT, não havendo registro ou conhecimento de trabalhadores que atuaram de maneira informal nas obras de construção civil.

Os trabalhadores buscavam a CSP atraídos pela possibilidade de conseguir emprego nas obras de construção civil e como motivos para procurar a empresa, a maioria apontou as condições de trabalho que as empresas a ela subcontratadas proporcionavam (Figura 59). Além disso, os salários e qualificação exigida foram, também, motivos para a mobilização de trabalhadores para a CSP.

**Figura 59** – Motivos apresentados pelos trabalhadores para ingresso na Companhia Siderúrgica do Pecém.

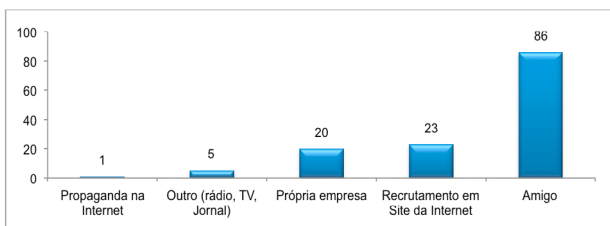


**Fonte:** Informações obtidas dos questionários aplicados em 2012.

Desde o momento de seu anúncio oficial, no ano de 2010, a mídia cearense investiu fortemente em propagandas, que mostravam os benefícios econômicos e sociais que a siderúrgica traria para o Ceará, para o Nordeste e para o País. Desde então, ficou notória a demanda de trabalhadores que a empresa passaria a exigir no decurso de sua implantação. Os trabalhadores, assim, ficaram sabendo sobre essa demanda por vários meios de comunicação, como internet, televisão, rádio, dentre outros. Em nossa pesquisa, todos es-

ses meios de comunicação foram apontados, todavia o que mais se destacou foi a comunicação feita por amigos que já trabalhavam na obra e foram comunicando a outros sobre a demanda por trabalhadores nas empresas subcontratadas. (Figura 60).

**Figura 60** – Meios de informação sobre a disponibilidade de postos de trabalho demandados pela Companhia Siderúrgica do Pecém



**Fonte:** Informações obtidas dos questionários aplicados em 2012.

A internet constitui num importante veículo de comunicação quando analisamos, conforme a figura 54, que ela foi o segundo meio de notícia apontado pelos trabalhadores sobre as obras na CSP. Acreditamos que a internet possa ter tido um importante papel na difusão de informações sobre a demanda de trabalhadores na CSP que alcançou lugares bem distantes, como outros estados brasileiros e países de todos os continentes, portanto, um alcance global.

No que se refere à situação dos trabalhadores antes de ingressar nas obras da CSP, a maioria dos respondentes, ou seja, 74 trabalhadores estavam empregados em outras obras, contudo não responderam a sua localização. Os que estavam desempregados, 66 trabalhadores, a maioria era de

jovem até 29 anos, que já trabalharam ou não em obras de construção civil, enquanto outros estreavam no primeiro emprego.

No ano de 2014 (mês de fevereiro), retornamos ao campo, para completarmos as informações sobre os trabalhadores, porém, desta vez, focamos mais em aspectos como cotidianidade e relações mantidas com o lugar. Observamos, também, como o Distrito de Pecém, em São Gonçalo do Amarante, e a localidade de Cumbuco, em Caucaia, estavam vivenciando as transformações causadas pela elevada quantidade de pessoas que ali passaram a residir, motivando novos conteúdos e novas relações no espaço e no cotidiano desses municípios.

Nesse período, a CSP, por meio de suas empresas contratadas, empregava por volta de 8.000 trabalhadores, o que provocou mais impactos nessas comunidades com o aumento dos fluxos e das necessidades provocadas pelo elevado contingente de trabalhadores temporários que ali se instalaram, como detalharemos no capítulo 6.

Ainda no final de setembro de 2014, retornamos à CSP em busca de informações atualizadas sobre o andamento das obras de construção da CSP e, conseqüentemente, sobre os trabalhadores. Naquele momento, a CSP contava, aproximadamente, com 10.765 trabalhadores, ocupados nas obras de construção civil e montagem de equipamentos e com previsão de início de funcionamento para o final de 2015. Foi-nos, porém, informado que as obras estavam atrasadas em virtude de sucessivas greves dos trabalhadores, razão pela qual, o início de funcionamento da siderúrgica

só seria possível no começo de 2016. Solicitamos à CSP, mediante ofício, um detalhamento maior sobre os trabalhadores, ou seja: origem, escolaridade, gênero e onde estavam hospedados. De posse dessas informações, procedemos a uma nova análise, quando pudemos constatar um aumento significativo no número de trabalhadores na obra, que passou de 3.200 para, aproximadamente, 10.765, situação bem diferente da verificada anteriormente, quando as obras estavam na fase de construção civil inicial. Constatamos, ainda, um aumento no número de trabalhadores estrangeiros, bem como maior diversificação de suas origens.

Em relação aos trabalhadores estrangeiros engajados nas obras da CSP, no ano de 2014, comprovamos destacada procedência dos Continentes Europeu, Asiático e Latino-americano. Os trabalhadores europeus vieram de vários países que possuem tecnologia “de ponta” na área de siderurgia e produção de energia. Já os trabalhadores asiáticos são todos oriundos da Coreia do Sul e totalizaram 831 agregados, em diversos setores, distribuídos em 32 projetos em execução que a obra apresentava àquele momento (Mapa 15).



**Mapa 15** – Origem dos trabalhadores estrangeiros da Companhia Siderúrgica do Pecém – 2014



Universidade Estadual do Ceará - UECE  
 Pró-Reitoria de Pós-Graduação e Pesquisa - ProPGPq  
 Centro de Ciências e Tecnologia - CCT  
 Programa de Pós-Graduação em Geografia - PROPGE

Título da Tese:  
**Mobilidade, Trabalho e Interações Sócioespaciais: o Complexo Industrial e Portuário do Pecém no contexto da Região Metropolitana de Fortaleza**

Autora: Glauciana Alves Teles  
 Orientadora: Prof. Dr<sup>a</sup> Zenilde Baíma Amora

### LEGENDA

- 1 - 2 (5)
- 2 - 51 (6)
- 831 (1)
- 9.889 (1)
- Países de origem dos trabalhadores

Elaboração: Roberto Jarllys Reis Lima

Fontes:  
 Limites Estaduais, Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE (2010)  
 Delimitação do CIPP, Instituto de Pesquisa Estratégica e Econômica do Ceará - IPECE (2014) (Adaptado)  
 Limites nacionais, Center for Disease Control - (2010)  
 Pesquisas direta

No que se refere à mão de obra brasileira notamos uma diferença em relação ao quadro situacional apresentado nos anos de 2012, haja vista que houve ampliação significativa de trabalhadores na composição geral das obras de construção civil. A procedência de trabalhadores se deu de quase todos os estados brasileiros, expressando o alcance que teve a CSP, nessa etapa de implantação industrial relativo à montagem de equipamentos (Mapa 16). O destaque, no entanto, continuou, com os estados nordestinos, como Ceará, Bahia, Pernambuco, Maranhão, Piauí e Rio Grande do Norte e, também, maior mobilização de trabalhadores dos estados do Sudeste, como Minas Gerais e São Paulo. Chamou-nos ainda atenção o Estado do Pará, como o estado fora do Nordeste com maior número de contratados (Figura 61).



**Figura 61** – Quantitativo de trabalhadores, por estado da Federação, na fase de implantação da Companhia Siderúrgica do Pecém – 2014.

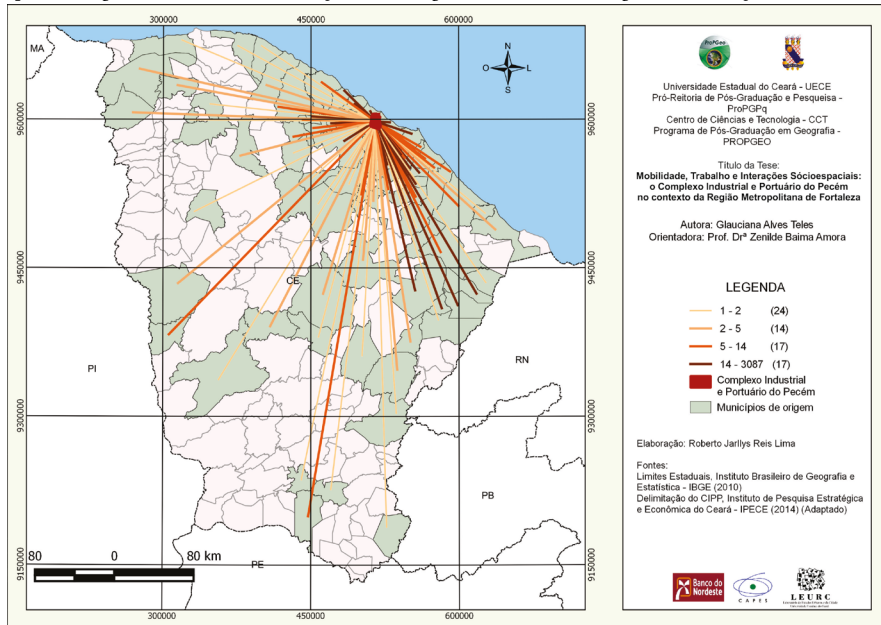
<b>Município</b>	<b>Total</b>	<b>%</b>
Ceará	8686	87,83%
Piauí	328	3,32%
Bahia	279	2,82%
Rio Grande do Norte	235	2,38%
Pernambuco	166	1,68%
Pará	61	0,62%
Minas Gerais	33	0,33%
São Paulo	32	0,32%
Maranhão	17	0,17%
Rio de Janeiro	16	0,16%
Goiás	11	0,11%
Alagoas	8	0,08%
Espírito Santo	5	0,05%
Paraíba	4	0,04%
Santa Catarina	2	0,02%
Sergipe	2	0,02%
Tocantins	2	0,02%
Paraná	1	0,01%
Rio Grande do Sul	1	0,01%
<b>Total</b>	<b>9889</b>	<b>100,00%</b>

**Fonte:** Dados fornecidos pela empresa – Relatório da Meta nº 26/2014 - semana 26.

Os trabalhadores brasileiros mobilizados já possuíam, em sua maioria, experiência de trabalho em outras obras de construção civil. A pouca oferta de mão de obra qualificada em certos setores de atividades, ou com experiência no Ceará, fez que com as empresas contratadas requisitassem em outras unidades da Federação, dada a necessidade de cumprir o cronograma de implantação da CSP.

No Ceará, especificamente, a mão de obra mobilizada procedeu de quase todas as suas macrorregiões de planejamento. Observando o mapa 15, percebe-se o destaque para os municípios da RMF e os da região do Baixo Jaguaribe. Os Municípios de Caucaia e São Gonçalo do Amarante, que abrigam o CIPP, figuram como aqueles que mais inseriram mão de obra na construção da CSP, no período analisado. Em seguida, aparecem os municípios que recentemente integraram a RMF, Paracuru, Paraipaba e São Luiz do Curu, o que se justifica pela proximidade com o CIPP.

**Mapa 17** – Origem dos trabalhadores da Companhia Siderúrgica do Pecém no Ceará segundo os municípios cearenses – 2014.



A Figura 62 traz o quantitativo de trabalhadores, por origem, nos municípios cearenses. De um total de 73 municípios constatados na pesquisa, expomos os valores absolutos e relativos referentes a 23 municípios de onde a força de trabalho proveio. Observando a tabela, percebemos que mais de 50% dos trabalhadores procederam da Região Metropolitana de Fortaleza. Esta região continua bem relevante na oferta de mão de obra no Ceará, e não poderia ser diferente no caso do CIPP. A RMF constitui, assim, grande reservatório de mão de obra, coadunando-se com a sua condição de *locus* de concentração das dinâmicas metropolitanas.

**Figura 62** – Quantitativo absoluto e relativo de trabalhadores da Companhia Siderúrgica do Pecém na fase de implantação, segundo os municípios cearenses - 2014

<b>Município</b>	<b>Total</b>	<b>%</b>
<b>São Gonçalo do Amarante</b>	<b>3087</b>	<b>35,57%</b>
<b>Caucaia</b>	<b>2051</b>	<b>23,63%</b>
<b>Fortaleza</b>	<b>1921</b>	<b>22,13%</b>
<b>Paracuru</b>	<b>735</b>	<b>8,47%</b>
<b>Maracanaú</b>	<b>131</b>	<b>1,51%</b>
<b>São Luís do Curu</b>	<b>92</b>	<b>1,06%</b>
<b>Paraipaba</b>	<b>66</b>	<b>0,76%</b>
<b>Maranguape</b>	<b>59</b>	<b>0,68%</b>
Tururu	58	0,67%
<b>Pacajus</b>	<b>52</b>	<b>0,60%</b>
Pentecoste	51	0,59%

<b>Município</b>	<b>Total</b>	<b>%</b>
<b>Horizonte</b>	<b>25</b>	<b>0,29%</b>
Tabuleiro do norte	23	0,27%
<b>Itaitinga</b>	<b>22</b>	<b>0,25%</b>
Limoeiro do norte	22	0,25%
Morada nova	18	0,21%
São João do Jaguaribe	18	0,21%
Crato	14	0,16%
<b>Pacatuba</b>	<b>14</b>	<b>0,16%</b>
Beberibe	13	0,15%
<b>Eusébio</b>	<b>13</b>	<b>0,15%</b>
Itapipoca	11	0,13%
<b>Trairi</b>	<b>10</b>	<b>0,12%</b>
Total	8506	98,01%
Outros	173	1,99%
<b>Total geral</b>	<b>8679</b>	<b>100,00%</b>

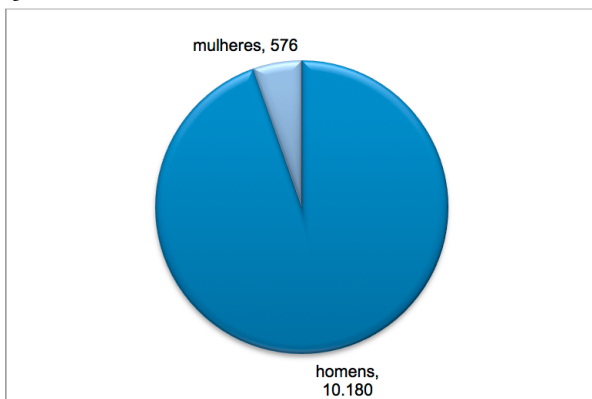
**Fonte:** Dados fornecidos pela empresa – Relatório Meta nº 26/2014 - semana 26.

Quanto à condição de gênero, mantém-se a maior parte dos trabalhadores do sexo masculino, todavia há intenso número de mão de obra feminina. Elas estão nos cargos administrativos, mas também já aparecem de forma significativa nos postos de ajudante e auxiliar, na construção civil (Figura 63). A maior parte da mão de obra feminina é de procedência local, não se registrando a participação de trabalhadoras oriundas de locais mais distantes, fato que pode ser justificado pela condição feminina de ocupação



dos afazeres domésticos, criação dos filhos, amamentação etc. que são fatores que ainda limitam maior mobilidade de mulheres no mercado de trabalho.

**Figura 63** – Trabalhadores ocupados na Companhia Siderúrgica do Pecém segundo o gênero – 2014.

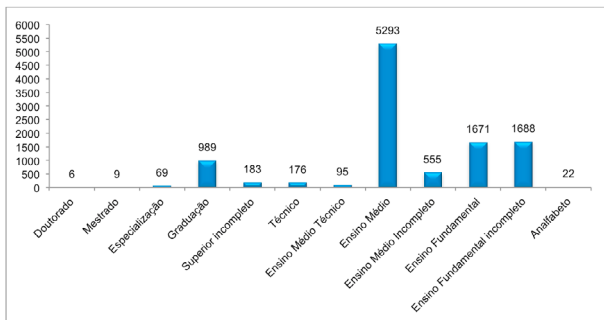


**Fonte:** Dados fornecidos pela empresa – Relatório Meta nº 26/2014 - semana 26.

A exemplo da Eneva, e da fase anterior de implantação da CSP, por nós analisadas, a maioria dos trabalhadores completou somente a Educação Básica, destacando-se aqueles que possuem Ensino Médio completo. Isso evidencia a mudança no perfil de escolaridade do trabalhador, que talvez esteja associada a uma crescente exigência das empresas contratantes ou mesmo um direcionamento desses trabalhadores para a construção civil, onde há maior oferta de trabalho. Apesar de ser em quantidade menor, registra-se, ainda, um significativo contingente de mão de obra com

Ensino Fundamental completo e ensino fundamental incompleto. Chamou-nos a atenção a contratação de 22 trabalhadores analfabetos (Figura 64).

**Figura 64** – Escolaridade dos trabalhadores ocupados na Companhia Siderúrgica do Pecém – 2014.



**Fonte:** Dados fornecidos pela empresa – Relatório Meta nº 26/2014 - semana 26.

No que se refere à formação superior, observamos um total de 989 trabalhadores com esse grau de ensino, contudo, não foi possível estabelecermos uma correlação entre formação e cargo por eles ocupados nessa etapa de construção da siderúrgica. A figura 55 expõe de forma detalhada os cargos com a correlata participação de trabalhadores, isso para o ano de 2014<sup>119</sup>. Cabe destacar o fato de que cada cargo expresso na tabela possui uma diversidade de subcategorias, que, em razão de sua múltipla diversidade, ficaria inviável expor neste texto, todavia consta no apêndice deste

<sup>119</sup> Os cargos analisados foram retirados de um relatório chamado “Cadastro de Cargos Ativos” disponibilizado pela CSP em 04/09/2014. Nesse período, o número de trabalhadores já havia mudado em relação ao mês de junho, período de última visita à empresa.

Livro, porém, mesmo com essa sintetização, ainda é extensa a lista de cargos demandados na etapa de construção da CSP (Figura 65).

**Figura 65** – Número de trabalhadores da Companhia Siderúrgica do Pecém, segundo os cargos ocupados na fase de construção – 2014.

<b>Cargo</b>	<b>Total</b>	<b>%</b>
Ajudante	1.841	15,47%
Carpinteiro	1.060	8,91%
Servente	937	7,88%
Motorista	820	6,89%
Auxiliar	737	6,19%
Pedreiro	610	5,13%
Técnico	527	4,43%
Montador	513	4,31%
Operador	426	3,58%
Ferramenteiro	414	3,48%
Soldador	379	3,19%
Armador	329	2,77%
Encarregado	296	2,49%
Gerente	285	2,40%
Supervisor	265	2,23%
Mecânico	214	1,80%
Engenheiro	208	1,75%
Analista	203	1,71%
Assistente	170	1,43%
Eletricista	127	1,07%

<b>Cargo</b>	<b>Total</b>	<b>%</b>
Coordenador	121	1,02%
Caldeireiro	103	0,87%
Encanador industrial	85	0,71%
Tradutor	63	0,53%
Vigilante	54	0,45%
Diretor	51	0,43%
Topografo	44	0,37%
Administradores	25	0,21%
Arquiteto	18	0,15%
Outros	972	8,17%
<b>Total</b>	<b>11.897</b>	<b>100,00%</b>

**Fonte:** Dados fornecidos pela CSP - Cadastro de Cargos Ativos

Os cargos que exigem pouca formação escolar, como ajudante, pedreiro, servente, motorista, auxiliar, dentre outros, foram os que tiveram maior participação nas obras, no ano de 2014, o que nos levou a fazer algumas ponderações. Os cargos de ajudante e auxiliar, muitas vezes, não demandam experiência, podendo ser executados por jovens que ainda não desempenharam essa função, pois exigem apenas precisão e habilidade em sua realização. Um exemplo para ilustrar essa constatação é que os ajudantes podem apenas realizar tarefas de acabamento, limpeza pós-pintura, mobilização de pequenos materiais para locais adequados ou ser um mensageiro entre um projeto e outro dentro da obra.

Em relação aos cargos de nível superior, a demanda foi evidentemente bem menor em relação aos cargos que exigem pouca escolarização, porém imprescindíveis em etapas como planejamento e execução dos projetos, bem como no manuseio de máquinas de elevado nível de tecnologia e na transferência de tecnologia para trabalhadores que precisariam se adequar a novos conhecimentos técnicos para operacionalizar a maquinaria mais complexa.

As análises realizadas demonstram as particularidades desse novo momento de industrialização que se edifica no Ceará com base nas indústrias de produção de energia a carvão e a siderurgia. A força de trabalho, ao longo desses anos de construção do CIPP, figura como a peça mais importante na edificação desse espaço produtivo e na materialização de um processo maior de engajamento que busca consolidar do Ceará na economia do Mundo, como parte das exigências do novo momento de globalização econômica.

A construção do CIPP continua a envolver a participação de agentes políticos e econômicos, sobretudo os gestores estaduais que, em sucessivos momentos, ante a gestão estadual, desde os anos 1970, figuram como dos principais protagonistas de sua materialização, no Ceará. A mobilidade da força de trabalho, compreendida por nós como um dos componentes dos ajustes espaciais do capital e do trabalho e assinalado por David Harvey (2013) “como uma condição necessária para a acumulação de capital”., parece ser um novo componente de acumulação na RME, como parte da expansão geográfica do capital pelo mundo, pois, a “versatilidade e a mobilidade da força de trabalho [...] são essenciais para a fluidez do capital”. (P 487).

A mobilidade da força de trabalho para as obras do CIPP inseriu, também, novos conteúdos à urbanização na porção oeste da RMF desencadeando um conjunto de interações socioespaciais, como a dinamização da economia urbana dos distritos e localidades com a chegada de grandes contingentes de trabalhadores, assunto que será tratado no capítulo a seguir. Cabe, entretanto ultrapassar o meramente empírico mostrando-se como a inserção do CIPP no circuito da acumulação instituiu relações socioespaciais, como é o caso das comunidades indígenas, mas também trazendo a precarização, haja vista uma seletividade espacial, sobretudo, no quesito moradia, elemento fundamental à reprodução do capital e, logo, do espaço.

## OS MOMENTOS DE (I) MOBILIDADE E A (RE) PRODUÇÃO DO ESPAÇO LOCAL E METROPOLITANO

A vida cotidiana é a vida de todo homem. Todos a vivem, sem nenhuma exceção, qualquer que seja seu posto na divisão do trabalho intelectual e físico. Ninguém consegue identificar-se com sua atividade humano-genérica a ponto de poder desligar-se inteiramente da cotidianidade. E, ao contrário, não há nenhum homem, por mais ‘insubstancial’ que seja, que viva tão somente na cotidianidade, embora essa a absorva preponderantemente. (HELLER, 1989, p. 17).

[...] a forma espacial por excelência da mobilidade do trabalho e do capital é a urbanização, fenômeno que se expressa no crescente peso da transferência da população dos campos para as cidades, e hoje, sobretudo entre as cidades. (MOREIRA, 2009, p. 99).

Quanto mais o espaço é submetido a um processo de funcionalização, mas é passível de ser manipulado, limitando-se, com isso, as possibilidades de apropriação. (CARLOS, 2011, p. 65).

Neste capítulo, tratamos mais especificamente das questões concernentes à produção do espaço resultante dos impactos provocados pela mobilidade da força de trabalho na RMF, mais especificamente nos municípios de São Gon-

çalo do Amarante e Caucaia, considerando os aspectos referentes à cotidianidade e ao ambiente natural e construído. Iniciamos abordando a moradia dos trabalhadores do CIPP, componente imprescindível da reprodução da força de trabalho. Destacamos a maneira como o CIPP afetou outros setores da economia (construção de moradias, expansão do comércio e serviços, loteamentos, dentre outros), aumentando o preço da terra, provocando especulação imobiliária além da refuncionalidade de alguns setores da economia urbana no Distrito de Pecém e na localidade de Cumbuco, analisados em particular. Cuidamos ainda, neste capítulo, mesmo que de forma geral, dos impactos provocados pelo CIPP nas comunidades e no meio ambiente, sem, contudo, termos a intenção de aprofundar o assunto. Finalmente, abordamos a metropolização, aqui entendida com fenômeno que tem na mobilidade do capital e da força de trabalho componentes de destaque.

## **6.1 A PRODUÇÃO DO ESPAÇO E A REPRODUÇÃO DA FORÇA DE TRABALHO**

### **6.1.1 A CENTRALIDADE DO DISTRITO DE PECÉM E A COTIDIANIDADE DOS TRABALHADORES DO CIPP.**

Como sabemos, o trabalho nas obras de construção e montagem das plantas industriais no CIPP possui caráter temporário. Mesmo assim consideráveis são os efeitos que a chegada de trabalhadores provoca nos lugares, sobretudo com a ampliação da demanda por moradia. As obras de construção do porto e das indústrias instaladas no CIPP já duram mais de uma década, mobilizando elevados contin-



gentes de trabalhadores, sem contar, ainda, os moradores ou aqueles que passaram a morar em São Gonçalo do Amarante e Caucaia, além de outros municípios próximos.

A análise da moradia relacionada ao trabalho passa necessariamente pela análise da produção do espaço. Assim, a produção é o momento de se pensar as várias determinações que se estabelecem na realidade concreta, levando em consideração as condições históricas, políticas e sociais. Nesse sentido, Carlos assinala que a produção do espaço

Abre perspectiva para desvendar, antes de tudo, a vida humana – a produção como atividade/ação essencial do humano – ao mesmo tempo em que permite pensá-la em cada momento, circunscrita a um determinado grau de desenvolvimento da história da humanidade. (2011, p. 59).

E assinala, ainda, a citada autora que “o espaço guarda o sentido do dinamismo, das necessidades e dos desejos que marcam a reprodução da sociedade em seu sentido mais amplo, a realização da vida para além de sua sobrevivência”. (2011, p. 61). Já Araújo (2010) considera que o trabalho e a habitação constituem o que “[...] há de mais concreto para se pensar a realidade em termos de acumulação capitalista e a reprodução da força de trabalho”. (2010, p. 23). Assim, representam categorias importantes para se compreender a produção do espaço sob a égide do capitalismo, e carrega consigo outro momento que a integra dialeticamente, que é o da reprodução das relações sociais de produção, entendida como o momento de reprodução da vida, na expressão de Carlos (2011).

Desse modo, a moradia, o lazer e o consumo consultivo, instituem a relação entre a produção do espaço como categoria central para se compreender a vida humana e a reprodução das relações sociais nas formas subjetivas, expressando a realização da vida cotidiana, além de sua sobrevivência. Com a construção do CIPP, Pecém, em São Gonçalo do Amarante e Cumbuco, em Caucaia, assumiram centralidade em relação à moradia dos trabalhadores e sua cotidianidade, porém com características diferenciadas.

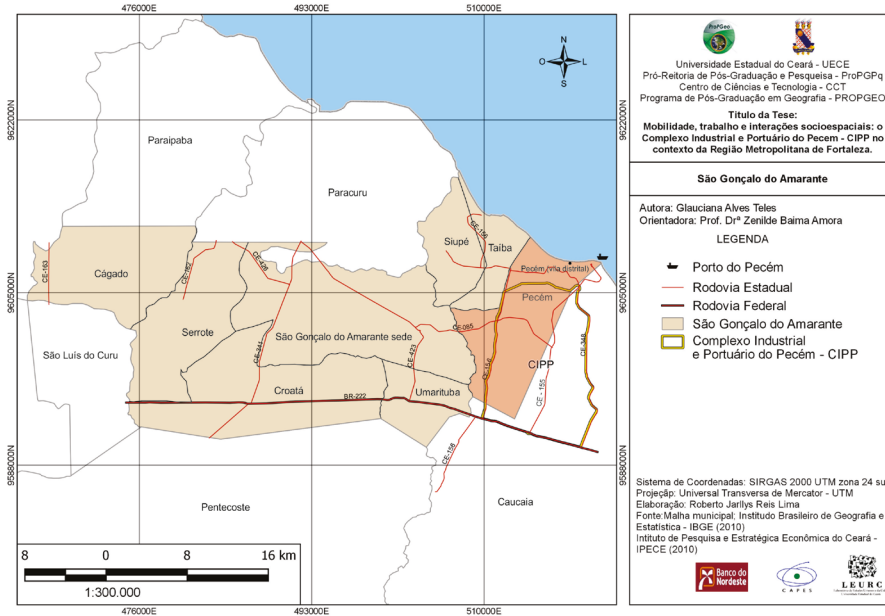
O Distrito de Pecém, onde está situado o Porto, pertence ao Município de São Gonçalo do Amarante, que, ao contrário do Município de Caucaia, foi inserido muito depois, ou seja, no ano de 1999, na RMF, e não expressava, antes disso, as mesmas características de Caucaia, que já compunha a RMF, desde a sua criação, no ano de 1973, no que tange à dinâmica populacional, fluxos e relações com Fortaleza.

A inserção de São Gonçalo do Amarante na RMF se deu em função do porto do Pecém, quando foi a ela incorporado por lei estadual. O porto e as indústrias alteram, progressivamente, a dinâmica urbana, desencadeando a intensificação das relações, em primeira instância, com Fortaleza e, em segunda instância, com os espaços econômicos mais distantes. Nesse sentido, o distrito de Pecém, em São Gonçalo do Amarante, mantém relações com o espaço regional, nacional e mundial subsidiado, pelas suas funções portuárias que marcam sua inserção no contexto da economia globalizada.

Quando o Município de São Gonçalo do Amarante foi inserido na RMF, no ano de 1999, a proposta do CIPP já era uma realidade. Ainda nos anos 1960, esse Município passou a chamar a atenção dos Governos Estadual e Federal, quando ali foram realizados estudos indicando que havia no Distrito de Pecém, mais precisamente, condições favoráveis para a construção de um grande porto que pudesse subsidiar indústrias de base. Teve início, com efeito, um processo de transformação de uma comunidade de pescadores e comunidades indígenas em um espaço afetado pela lógica ampliada do capital.

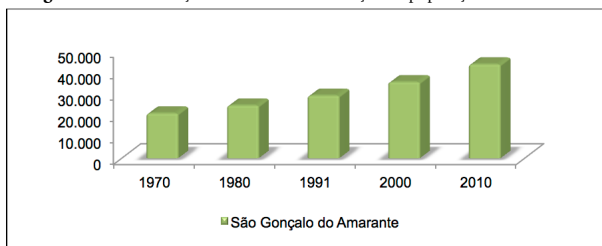
O Município de São Gonçalo do Amarante é o segundo maior em área na RMF, perfazendo 834,4 km<sup>2</sup> dos 4.872,7 km<sup>2</sup> de toda a região. Limita-se ao norte com o oceano Atlântico e os Municípios de Paracuru e Paraipaba; ao sul, com os Municípios de Pentecoste e Caucaia; a leste com Caucaia e ao oeste com os Municípios de Trairi, São Luís do Curu e Pentecoste. Dista 45 km de Fortaleza, tendo como principais vias de acesso à Metrópole, a outros municípios cearenses e a outros estados, a CE- 155, CE-421, a CE 085 e a BR-222 (Mapa 18).

Mapa 18 – São Gonçalo do Amarante – Divisão política



Com uma população total de 43.890 habitantes (IBGE, 2010) é o 11º em população na RME, superando apenas os municípios metropolitanos de Itaitinga (35.817), Guaiúba (24.091), Chorozinho (24.091) e Pindoretama (18.683). No que tange à dinâmica populacional, São Gonçalo do Amarante apresentou, nos últimos 30 anos, crescimento progressivo, à exceção do último censo, que indicou crescimento relativo inferior às médias dos intercensos anteriores. É, no entanto, um crescimento populacional positivo, quando consideramos que a sua população absoluta continuou a ter ganhos significativos (Figura 66).

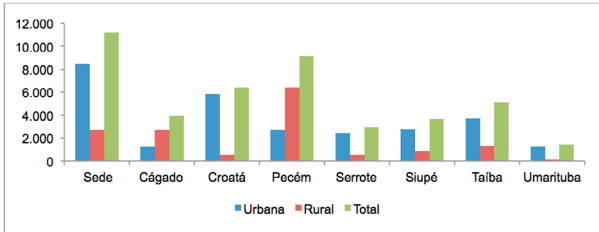
**Figura 66** – São Gonçalo do Amarante: evolução da população 1970 – 2010.



Fonte: IBGE

Em relação à sua organização territorial, o Município de São Gonçalo do Amarante está dividido em oito distritos: o Distrito-Sede e os Distritos de Pecém, Croatá, Cágado, Serrote, Siupé, Taíba e Umarituba. A maior parte deles tem população urbana maior do que a rural, com exceção dos Distritos de Pecém e de Cágado, que possuem população superior à urbana (Figura 67).

**Figura 67** - São Gonçalo do Amarante: População Urbana e Rural por distrito – 2010.



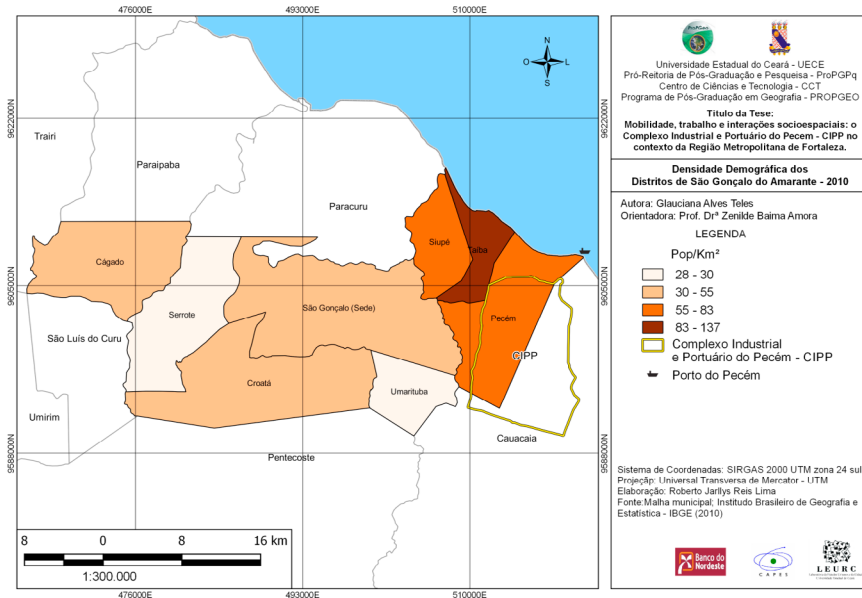
Fonte: IBGE

Chamou-nos a atenção o contingente de população rural no Distrito de Pecém, o que não condiz com os estudos empíricos, ao evidenciarem uma dinâmica, urbana se não mais expressiva, mas no mesmo patamar da Sede urbana, não se sabendo como explicar essa aparente distorção. O Distrito de Pecém é o segundo mais populoso de São Gonçalo do Amarante, perdendo somente para a Sede municipal. Os demais distritos, embora tenham população urbana superior à rural, não se configuram como centralidades importantes no Município.

A população economicamente ativa do Pecém vive de pequenos comércios, serviços públicos, e ainda se registra a ocorrência de pescadores. Por ser um distrito litorâneo, onde se desenvolvem atividades turísticas, conta com pousadas, hotéis de pequeno porte e restaurantes, além de casas de veraneio, que, conforme comentaremos mais adiante, foram se adequando às novas demandas provocadas pela chegada dos trabalhadores do CIPP.

No que se refere à densidade demográfica, São Gonçalo do Amarante apresenta 52,34 hab/km<sup>2</sup>, considerada baixa, em relação a outros municípios da RMF. A sua população é irregularmente distribuída, concentrando, nas sedes distritais, especialmente, no Distrito Sede, e nos Distritos de Pecém, Croatá e Taíba (Mapa 16). É, principalmente, nos Distritos Sede e de Pecém onde se encontram os principais equipamentos urbanos públicos e privados, constituindo centralidades em relação ao restante dos distritos e ao CIPP.

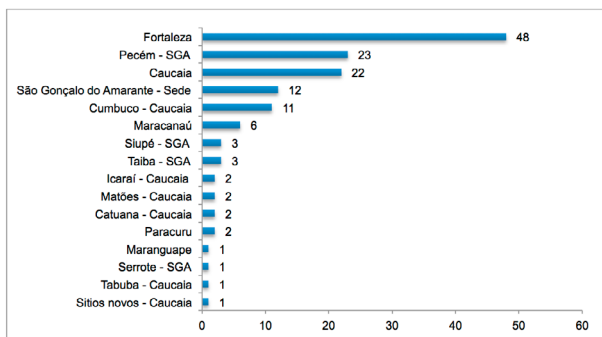
**Mapa 19 – São Gonçalo do Amarante: Densidade demográfica - 2010**





O Distrito de Pecém e a localidade de Cumbuco, em Caucaia, assumiram importância fundamental em nossa pesquisa, pois se transformaram em centralidades importantes no contexto de implantação do CIPP. Os questionários aplicados aos trabalhadores no ano de 2012 e as nossas observações em campo durante toda a pesquisa apontaram como local de moradia dos trabalhadores temporários as localidades próximas ao CIPP, sobretudo, o Distrito de Pecém e a localidade de Cumbuco. Fortaleza, contudo, foi a cidade que mais contribuiu com mão de obra para a CSP, bem como foi a centralidade mais importante no que tange à outras atividades relacionadas ao CIPP. (Figura 68).

**Figura 68** - Local de residência dos trabalhadores da Companhia Siderúrgica do Pecém - 2012.



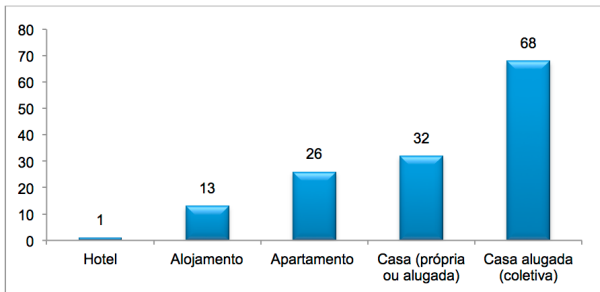
**Fonte:** Informações obtidas dos questionários aplicados em 2012

Os trabalhadores temporários buscaram o Distrito de Pecém pela sua proximidade com o local de trabalho e pela maior oferta de infraestrutura e imóveis para moradia.

Esse Distrito passa por transformações sucessivas, desde a implantação do porto do Pecém, no final dos anos 1990, relacionadas aos fluxos de trabalhadores que demandam no Distrito serviços básicos, como hospedagem e alimentação. Além disso, recebe um razoável fluxo de turistas e moradores de Fortaleza e municípios metropolitanas, que buscam ali opções de lazer nas praias, hospedando-se em casas de veraneio, hotéis e pousadas.

Os trabalhadores temporários passaram a residir em vários tipos de moradias como casas, apartamentos, alojamentos coletivos alugados por grupos ou pelas empresas os quais estavam vinculados. Nas pesquisas identificamos o predomínio de casas alugadas coletivamente, seguindo de casa própria ou alugadas, individualmente. Acredita-se que essas casas próprias ou alugadas eram ocupadas por trabalhadores residentes em Fortaleza e/ou localidades próximas ao CIPP. Em terceiro e quarto lugar foram apontados moradias em apartamentos e alojamentos pagos pela empresa (Figura 69).

**Figura 69** - Tipo de residência ocupada por trabalhadores

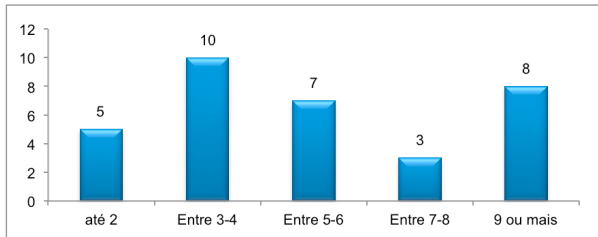


**Fonte:** Informações obtidas dos questionários aplicados em 2012

De um modo geral, as casas e apartamento alugados de forma coletiva foram os tipos de moradia que mais se evidenciaram durante a pesquisa, concentrando-se, principalmente, no Distrito de Pecém e na localidade de Cumbuco. As casas eram alugadas de forma coletiva pelos trabalhadores, quando o auxílio-moradia era pago junto com o salário ou diretamente pelas empresas que alugavam as casas e as disponibilizavam para os trabalhadores.

O número de trabalhadores morando em residências coletivas variou de duas ou até nove ou mais sendo que a maior parte divide residência com três ou quatro colegas, seguindo-se aqueles que dividiam com nove ou mais colegas de trabalho (Figura 69).

**Figura 69** – Ocupação das moradias coletivas por número de trabalhadores – 2012.



**Fonte:** Informações obtidas dos questionários aplicados em 2012

A procura pelas residências para aluguel coletivo causou impactos sobre a propriedade dos imóveis, crescendo o interesse dos proprietários em aproveitar o *boom* provocado pela chegada desses trabalhadores, disponibilizando-os para aluguel. É comum nas fachadas de alguns imóveis placas com chamadas do tipo: “aluga-se residências”. É ordinária, também a circulação de propagandas em *outdoor* e outros

meios, ofertando pousadas com exclusividade de seus quartos para trabalhadores das empresas do CIPP (Figura 71).

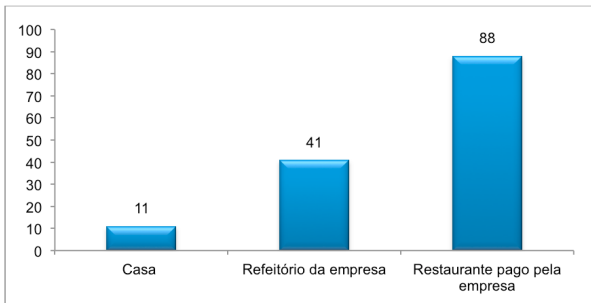
**Figura 70** – Placas chamando atenção para o aluguel de casas coletivas para pessoas e/ou empresas no distrito de Pecém.



Fonte: TELES, 2014

Em relação à alimentação - outra variável importante capturada em nossa pesquisa - a maioria dos trabalhadores alimentava-se em restaurantes e refeitórios pagos pelas empresas a que estavam subordinados (Figura 72).

**Figura 72** – Tipos de estabelecimentos usados como locais de refeição dos trabalhadores da Companhia Siderúrgica do Pecém – 2012.



Fonte: Informações obtidas dos questionários aplicados em 2012

Em relação à oferta de alimentação realizada em restaurantes, os trabalhadores deslocavam-se de ônibus disponibilizado pela empresa ou carro próprio. A demanda por alimentação impactou a oferta desse serviço nas localidades próximas ao CIPP, sobretudo no Distrito de Pecém, para onde se dirigia a maioria dos trabalhadores nos horários de almoço e jantar. Já os refeitórios disponibilizados por algumas empresas eram instalados na área de construção da siderúrgica, não necessitando, nesse caso, de meios de transporte para o deslocamento no momento do almoço. Os que se alimentavam em restaurantes recebiam cartão-alimentação ou vale-alimentação para realizar suas refeições em qualquer estabelecimento que os aceitassem. Outros, porém, se alimentavam em restaurantes credenciados pela empresa, cujo controle era feito pela assinatura em uma lista de presença, após o término das refeições. A necessidade por alimentação fez com que, por um lado, os estabelecimentos destinados a esse serviço existentes no Distrito de Pecém reestruturassem suas infraestruturas para receber contingentes maiores de clientes, e, por outro, surgissem outros estabelecimentos em vários locais do Distrito. Muitos dos novos estabelecimentos de alimentação surgiram em casas de veraneios que foram adaptadas com refeitórios e ambientes de entretenimento, como televisor e mesas de sinuca.

Como já destacado, a aplicação de questionário-piloto, no ano de 2012, constituiu momento inicial de apreensão de informações sobre os trabalhadores empregados nas obras de construção do CIPP, sobretudo na CSP, que foi a empresa que mais ensejou mobilidade de capital e força

de trabalho, mesmo estando ainda em fase de implantação. Visando captar os efeitos dos fluxos de trabalhadores no lugar, entretanto, apreendermos em particular o cotidiano da força de trabalho empregada no CIPP, lançamos mão de outros instrumentos de pesquisa, como a observação direta e diálogos com os trabalhadores em locais comumente frequentados por eles, o que constituiu em mais um momento importante de coleta de informações para a pesquisa.

No ano de 2014, voltamos ao campo no Distrito de Pecém, visando a acompanhar mais de perto os efeitos da mobilidade da força de trabalho, que não se dá apenas no sentido do deslocamento, mas também nas múltiplas relações que esse fenômeno estabelece com o lugar.

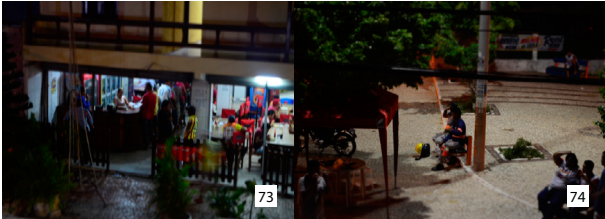
Para não despertar atenção dos entrevistados, não inibi-los e até mesmo limitá-los nas respostas às nossas perguntas, o levantamento de informações se deu por meio de conversas, aproveitando momentos como intervalos de almoço durante o dia e de retorno do expediente, sempre às noites, quando, após o jantar, transitavam pelas ruas do Distrito.

As conversas favoreceram a obtenção de informações que, talvez, não nos fossem fornecidas de outro modo, já que eles falaram de maneira mais descontraída e por não estarem diante de um objeto formal de pesquisa, no caso, o questionário. Havíamos estabelecido, porém, um roteiro prévio para orientar as nossas conversas, contemplando questões sobre cotidiano e visão deles sobre o lugar, e, ao mesmo tempo, os deixando livres no relato de suas vivências.

No período noturno, a praça principal do Distrito de Pecém fica repleta de trabalhadores, em sua maioria homens

de 20 e 40 anos, que após o dia de trabalho se encontram para “bater papo” e “jogar conversa fora”. (Figuras 72 e 73). Muitos praticavam esportes num campo, na área de praia, destinado à prática de esporte que foi incentivada pela Prefeitura nos projetos de ação social para o Distrito.

**Figuras 73 e 74**– Trabalhadores no distrito de Pecém após o dia de trabalho



**Fonte:** TELES, 2014

A aproximação com um ou dois trabalhadores despertava a atenção de outros que nos cercavam, movidos pela curiosidade, querendo saber do que tratava a nossa pesquisa. Por vezes, formavam-se rodas de conversas, nas quais se desenvolviam diálogos mediante os questionamentos que fazíamos. Nessa oportunidade, comprovamos o que já havíamos constatado de modo quantitativo, ou seja, a pluralidade na origem dos trabalhadores e, como vimos, alguns só se conheceram por ocasião das obras da CSP, enquanto outros já se conheciam de obras que exerceram, anteriormente, em outros estados quando haviam trabalhado juntos. Constatamos, quanto à origem, o predomínio de baianos, norte rio-grandenses, piauienses, maranhenses, paraenses, e cearenses do sul e do oeste do Ceará.

Respondendo às nossas indagações, muitos trabalhadores afirmaram que permaneciam de três a quatro meses no Distrito de Pecém sem retornar ao local de residência e distantes da família, salvo nos momentos de feriado prolongado, quando não desejassem trabalhar por hora extra e nos momentos de greves. Afirmaram que se sentiam muito saudosos e ociosos nos fins de semana, mas que tentavam suprir suas carências praticando esportes e visitando outros locais com grupo de amigos recém-conhecidos. Além disso, falavam com a família diariamente usando telefone celular, redes sociais e *whatsapp* quando havia a frequência suficiente da cobertura 3G no Distrito.

Os trabalhadores estavam alojados em hotéis e pousadas, ocupando quartos coletivos que abrigavam de três a quatro pessoas, como já havíamos constatado de forma quantitativa por meio dos questionários. Alguns reclamavam do desconforto em dividir o quarto, mas era a única opção, caso contrário, estariam hospedados nos alojamentos montados e oferecidos pela empresa, na qual eram subordinados, localizado distante da área central do Distrito. Aqueles que estavam hospedados em alojamentos reclamavam da distância às áreas de “badalação”, e como estratégia utilizavam as rotas dos ônibus de outras empresas para o centro do Pecém, onde “batiam um racha”, “tomavam uma” e depois “davam um jeito” de ir embora, pagando um mototáxi ou pegando “uma carona” de um conhecido no retorno para o alojamento.

Além das pousadas, hotéis e alojamentos, os entrevistados citaram também as casas de veraneio ou de habitantes locais como outra alternativa de moradia, principalmente



para aqueles trabalhadores que não tinham a hospedagem paga pela empresa. Nessas conversas, foram observadas as diversas estratégias utilizadas pelos trabalhadores com vistas a dividir os gastos com aluguel e reduzir as despesas com hospedagem.

No decorrer da pesquisa, tomamos conhecimento de que essa prática era irregular e que as empresas deveriam arcar com as despesas de hospedagem e alimentação, com o fornecimento desses serviços ou como auxílio, quando o trabalhador era de procedência distante. Para não pagar o auxílio, muitas empresas só admitiam trabalhadores que declarassem residência no Distrito de Pecém. Isto fez com que grupos de trabalhadores se juntassem para alugar imóveis de modo coletivo no Distrito, alegando residência local.

Além da moradia e no âmbito das relações mais ampliadas de reprodução da vida, como lembra Carlos (2011), procuramos ouvir os trabalhadores sobre o que faziam quando não estavam no trabalho. Como forma de entretenimento, além da prática de esporte na praia (futebol e voleibol), muitos trabalhadores frequentavam bares e restaurantes locais. E percebemos que eles ingeriam bebidas alcoólicas e nas nossas conversas muitos deles confirmaram essa prática, alegando que não tinham esse costume, mas que bebiam para “relaxar” e “passar o tempo”. Observou-se que os estabelecimentos como bares, lanchonetes e restaurantes, localizados principalmente na área central do Distrito, ficavam lotados, repercutindo na ampliação desses serviços, conforme trataremos mais adiante. Apreendemos, assim, a rotina dos trabalhadores que durante a semana se recolhiam cedo, pois a “badalação” citada tinha início por

volta das 18 horas, quando retornavam do trabalho, voltando aos seus alojamentos antes das 22 horas, momento em que essa localidade central se transformava num “deserto”, salvo por alguns estabelecimentos que encerravam suas atividades um pouco mais tarde.

Longe dessas “badalações”, havia também aqueles trabalhadores que se reuniam para a prática de cultos religiosos (católicos ou evangélicos). Geralmente, esses cultos ocorriam nos locais mais calmos à beira-mar, aproveitando a paisagem noturna onde se destacava ao fundo, dependendo da direção, a iluminação do porto do Pecém ou das usinas eólicas implantadas ali próximo.

Alguns trabalhadores afirmaram que havia no local a prática do uso de drogas e a prostituição feminina, sem que houvesse uma fiscalização efetiva. Muitos declararam que isso ocorria “à luz do dia” e “no meio da rua” e lamentavam que meninas muito jovens se submetessem à prostituição. No decorrer da pesquisa, o consumo de drogas e a prostituição de jovens, atraídas pela elevada população masculina no Distrito, foram os problemas mais citados por trabalhadores e moradores residentes, que também tivemos a oportunidade de entrevistar naquele momento.

A rotina de trabalho começava muito cedo, ou seja, por volta das 5 horas, quando os estabelecimentos comerciais abrem as portas para servir o café da manhã (pago pelas empresas) aos trabalhadores se presenciando, subitamente, um intenso fluxo de ônibus e vans que trafegavam pelo Distrito para conduzi-los até a empresa na área do complexo (Figuras 74 a 77).

**Figuras 75 a 78** – Trabalhadores no início da manhã no distrito de Pecém – 2014



Fonte: TELES, 2014

Em suma, notamos um certo estranhamento em relação ao lugar, uma não pertença visto que o Pecém para eles se caracteriza como lugar de passagem, pois a permanência deles dura em média de um a dois anos. Não obstante esse distanciamento alguns laços com o lugar são estabelecidos, pois é nesses momentos fora do canteiro de obras onde ocorre um maior contato com o lugar e se desenvolve parte da vida cotidiana. Segundo Heller (1989), a vida cotidiana é heterogênea e dela fazem parte “a organização do trabalho e a vida privada, os lazeres e o descanso, a atividade social sistematizada, o intercâmbio e a purificação” (P. 18).

Chamou-nos atenção, durante toda a pesquisa, o vai-vém de veículos, em especial, de ônibus que conduzem os trabalhadores também no período do meio dia do local de trabalho, ao Distrito de Pecém, onde fazem refeições em

restaurantes determinados. As refeições são pagas pelas empresas, que contratam restaurantes localizados nas proximidades do CIPP, em vários pontos, entre os quais o centro do Distrito de Pecém. O controle é feito mediante uma lista com o nome dos trabalhadores, que a assinam, registrando o consumo diário da refeição.

As práticas cotidianas do trabalhador estão submetidas às normas e controle por parte das empresas. Percebemos isso no corre-corre durante os horários de refeição, em virtude do pouco tempo disponibilizado para não perder a condução que os leva de volta ao trabalho, reforçando práticas relacionadas à lógica capitalista de controle perverso do tempo. Nos momentos de greve, constatamos que as horas *intinere* era umas das reivindicações dos trabalhadores. Isso significa os momentos de mobilidade do local de trabalho aos locais de refeição eram perdidas e não pagas pela empresa e ainda refletiam na redução dos momentos de descanso, contudo, não tivemos o conhecimento de que essa reivindicação foi ou não atendida até o fechamento de nossa pesquisa.

#### 6.1.2. A CENTRALIDADE DE CUMBUCO NA SUA VINCULAÇÃO COM O CIPP.

O outro lugar pesquisado, a localidade de Cumbuco, no município de Caucaia expressa características diferentes do Distrito de Pecém, pois se trata de uma centralidade turística consolidada e bem próxima à Fortaleza, e com uma oferta maior de serviços, como restaurantes e estabelecimentos de hospedagem, e que atraiu trabalhadores mais especializados do CIPP, portanto, de maior poder aquisitivo.

Em Cumbuco, intentamos utilizar as mesmas estratégias de pesquisa, usadas em Pecém, ou seja, observações e conversas com moradores e lideranças locais. O acesso direto ao trabalhador, entretanto, não foi possível, haja vista que essa localidade se constitui na moradia dos trabalhadores da CSP que são de origem estrangeira, sobretudo coreanos, e que não falam português, além das dificuldades de estabelecer um diálogo com eles, mesmo em outras línguas.

A nossa pesquisa foi direcionada no sentido da realização de entrevistas com as lideranças locais (presidente da Colônia de Pescadores Z-05, proprietários de barracas e restaurantes, proprietários de estabelecimentos de hospedagem). Apoiamos-nos, ainda, em material empírico, como reportagens realizadas por jornalistas dos principais jornais do Ceará que, com certa frequência, abordam a temática do CIPP e as relações dos trabalhadores estrangeiros com os lugares de moradia, mais especificamente, com o Cumbuco.

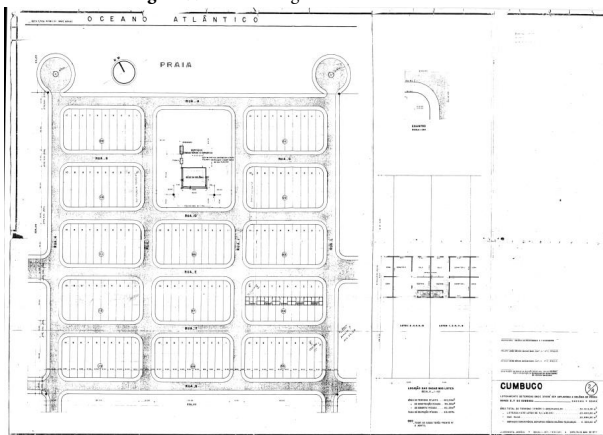
A centralidade de Cumbuco situada, estrategicamente, entre o Distrito de Pecém e a cidade de Fortaleza, possui infraestrutura turística de restaurantes, hotéis, pousadas e residências secundárias, voltadas ao lazer e ao turismo já consolidado, atraindo visitantes do Brasil e do Exterior, além de moradores de Fortaleza que consomem os serviços oferecidos nessa localidade.

A função turística de Cumbuco, bem como seu papel na metropolização litorânea, foram estudadas por Souza (2013), que trata da centralidade de Cumbuco no contexto da metropolização litorânea e por Cavalcante (2012), que aborda os problemas decorrentes da passagem de Cumbuco de uma vila de pescadores a uma destacada centralidade turística metro-

politana no Ceará. O nosso interesse, nesse tópico, é mostrar uma nova centralidade do Cumbuco em relação ao trabalho, portanto, como a mobilidade da força de trabalho decorrente da implantação das indústrias do CIPP, especificamente a CSP produz novas configurações espaciais no Distrito.

A vila de Cumbuco foi construída nos anos de 1970, pela construtora Cumbuco LTDA. Conforme Cavalcante (2012), os pescadores que viviam naquela comunidade distribuíam-se de modo disperso, tendo sido recolocados na pequena vila, sendo que o resto das terras foi loteada pela construtora Loteamento Praia do Cumbuco (CAVALACANTE, 2012). A vila original foi formada por 80 casas, distribuídas em quatro ruas cujo centro é uma praça, sendo que seu entorno foi ocupado por casas de veraneio e grandes hotéis (Figura 78).

**Figura 79** - Planta original da Vila do Cumbuco



**Fonte:** Cavalcante, 2012, p. 53

Os anos 1980 marcam uma reviravolta na tradicional vila de pescadores, quando o Cumbuco começou a despontar como uma centralidade turística do litoral cearense. Essa localidade passou de uma vila de pescadores a um polo de atração de segundas residências, *resorts* de luxo e restaurantes, isso no âmbito das políticas de inserção do Ceará na globalização, por meio da atividade turística, um dos vetores eleitos, no final dos anos 1980 na contextura das políticas de desenvolvimento do Ceará. O Cumbuco passou a receber estrangeiros e brasileiros, muitos dos quais motivados pela prática de esportes náuticos (*Kite Surf*), favorecidos pelas condições naturais e pelas belezas do lugar, passando a sediar também competições internacionais dessa modalidade de esporte, constituindo-se em mais um atrativo turístico e inserindo, mais uma vez, o Ceará, na rota internacional dos eventos esportivos.

Essa ocupação do Cumbuco, como é sabido, se deu de forma desordenada, provocando uma série de problemas ambientais, como ocorreu em outras localidades litorâneas do Ceará, contudo, não nos deteremos nesse assunto, haja vista os limites deste trabalho.

Souza (2012) assinala que, nessa localidade, “nos anos 1990 e 2000, surgiu com mais evidência os condomínios fechados de segundas residências e os condomínios *resorts*”. A maioria dos proprietários desses imóveis reside em Fortaleza, contudo, há, também, um peso significativo de proprietários estrangeiros que instituíram residência no local e que em muitos casos alugam seus imóveis por temporada quando permanecem, por algum tempo, em seus países de origem.

Desse modo, no período atual, o Cumbuco agrega, além da vila de pescadores, da atividade turística e seus

desdobramentos, a função de moradia dos trabalhadores ocupados na CSP, sobretudo coreanos que ali se instalaram, portanto uma mão de obra diferenciada daquela que se instalou no Distrito de Pecém.

Os trabalhadores da CSP passaram a residir em Cumbuco quando as obras de construção civil da siderúrgica se iniciaram. O Cumbuco atraiu trabalhadores com melhor qualificação e, conseqüentemente, salários mais elevados, portanto, mais compatíveis com os preços cobrados pelos estabelecimentos de hospedagem. Ali são ofertados imóveis com maior conforto, já que se trata de um destino turístico acostumado a receber pessoas mais exigentes. Embora Cumbuco tenha se destacado como local de moradia dos trabalhadores mais qualificados da CSP, parte deles reside também em Fortaleza, deslocando-se diariamente em ônibus contratados para fazer o traslado entre a Metrópole e o Distrito de Pecém, obedecendo a rotas preestabelecidas.

A localidade de Cumbuco pertence ao Município de Caucaia e faz parte da área litorânea do Distrito Sede. Este município foi integrado à RMF, juntamente com Aquiraz, Maranguape, Pacatuba e Fortaleza, no momento de instituição das regiões metropolitanas brasileiras, no ano de 1973.

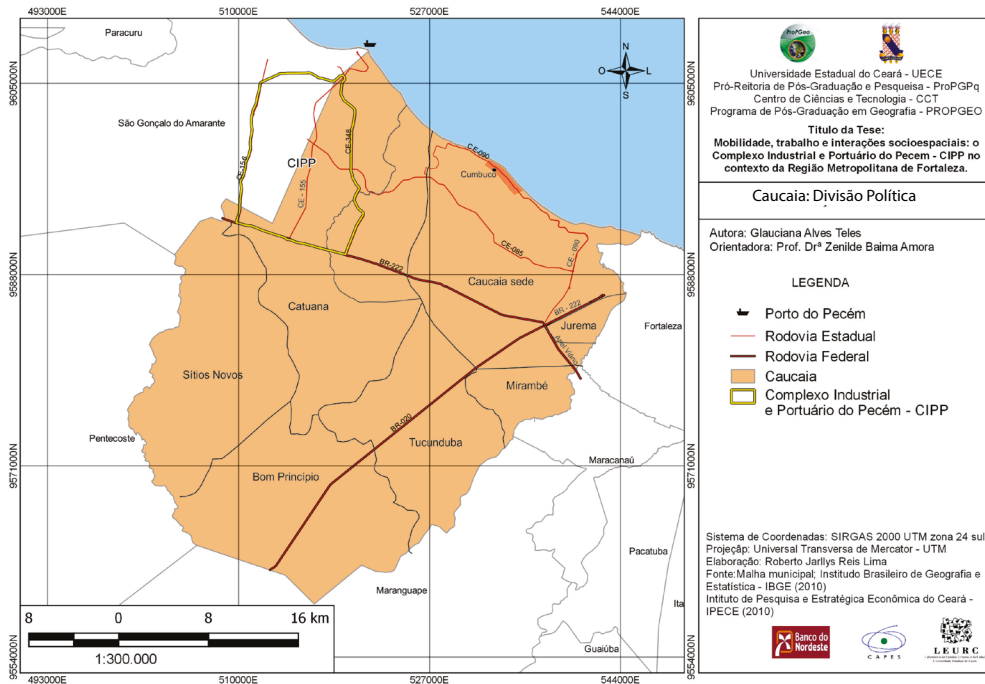
Como critérios de sua inclusão, destacaram-se: proximidade com Fortaleza, população residente, deslocamentos diários de população entre o Município e a Metrópole (por motivo de trabalho, estudo e outras atividades), atividades de veraneio e as ligações rodoviárias e ferroviárias com Fortaleza (IPEA, 1973). Caucaia, como município metropolitano, envolve uma pluralidade de processos multiescalares que, de um lado, contêm dinâmicas econômicas de



natureza intraurbana e, de outro, em escala metropolitana, articulando, assim, processos mais amplos carreados pela metropolização estendida a esse Município.

Caucaia é o maior Município em extensão da RMF, com área territorial de 1.227,9 km<sup>2</sup>. Limita-se ao norte com o oceano Atlântico; ao sul, com os Municípios de Pentecoste e Maranguape; a leste com Fortaleza, Maracanaú e também Maranguape; ao oeste com os Municípios São Gonçalo do Amarante e também com Pentecoste. Sua sede urbana dista 23 km da Sede urbana de Fortaleza, tendo como principais vias de acesso, à Metrópole, a outros municípios cearenses e a outros estados, as rodovias estaduais a CE- 085 e CE-090, e as rodovias federais BR-222 e BR-20. Além das rodovias, Caucaia é atendido pela linha Norte do Metrô de Fortaleza – METRO-FOR, constituindo-se em mais um meio de deslocamento utilizado pela população entre os dois municípios (Mapa 20).

## Mapa 20 – Caucaia: Divisão política



Relativamente à população, é o segundo município mais populoso da RMF e também do Ceará, com 325.441 habitantes (IBGE, 2010), superado apenas por Fortaleza. Em relação ao Estado do Ceará, sua população supera a de municípios interioranos, como Juazeiro do Norte (249.939 hab.), Crato (121.428 hab.), Sobral (188.233 hab.) e Iguatu (96.495 hab.), cujas dinâmicas demográficas se mostravam expressivas nos últimos anos, em razão, sobretudo, das atividades terciárias de comércio e serviços que se consolidam na economia destas aglomerações.

Em relação à dinâmica demográfica, Caucaia exibiu taxas de crescimento populacional mais elevadas nos anos 1990 e 2000, denotando 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. Cabe destacar, o fato de que ainda anos 1980, Caucaia se tornou um município urbano, quando houve verdadeira inversão quanto à qualificação territorial, ou seja, a população urbana, em 1970, era de 20,46%, nos anos de 1980 atingiu um percentual de 77,90% e, no ano de 2010, expressou uma população urbana de 89,10% (Figura 80).

**Figura 80** - Caucaia – População Urbana e Rural – 1970 - 2010

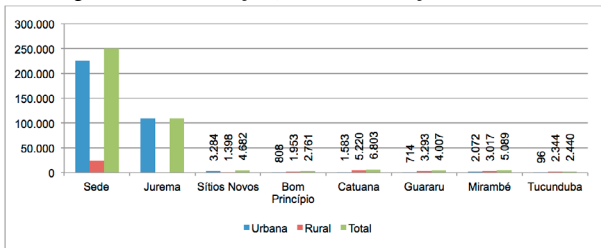
Pop.	1970		1980		1991		2000		2010	
	Total	%	Total	%	Total	%	Total	%	Total	%
Urbana	11.200	20,46	73.304	77,90	147.601	89,40	226.088	90,26	290.220	89,18
Rural	43.554	79,54	20.802	22,10	17.498	10,60	24.391	9,74	35.221	10,82
<b>Total</b>	<b>54.754</b>	<b>100,00</b>	<b>94.106</b>	<b>100,00</b>	<b>165.099</b>	<b>100,00</b>	<b>250.479</b>	<b>100,00</b>	<b>325.441</b>	<b>100,00</b>

Fonte: IBGE censo 1970 – 2010.

A organização municipal de Caucaia, que conta com grande extensão territorial, é composta por oito distritos,

porém com densidade demográfica baixa em relação ao total da população residente. A população total se concentra em apenas aproximadamente 10% da área do município, mais especificamente, no Distrito Sede, que inclui toda área litorânea, incluindo a localidade de Cumbuco, e no Distrito de Jurema, bem próximo à Fortaleza (Figura 81).

**Figura 81** - Caucaia – População Urbana e Rural por distrito - 2010

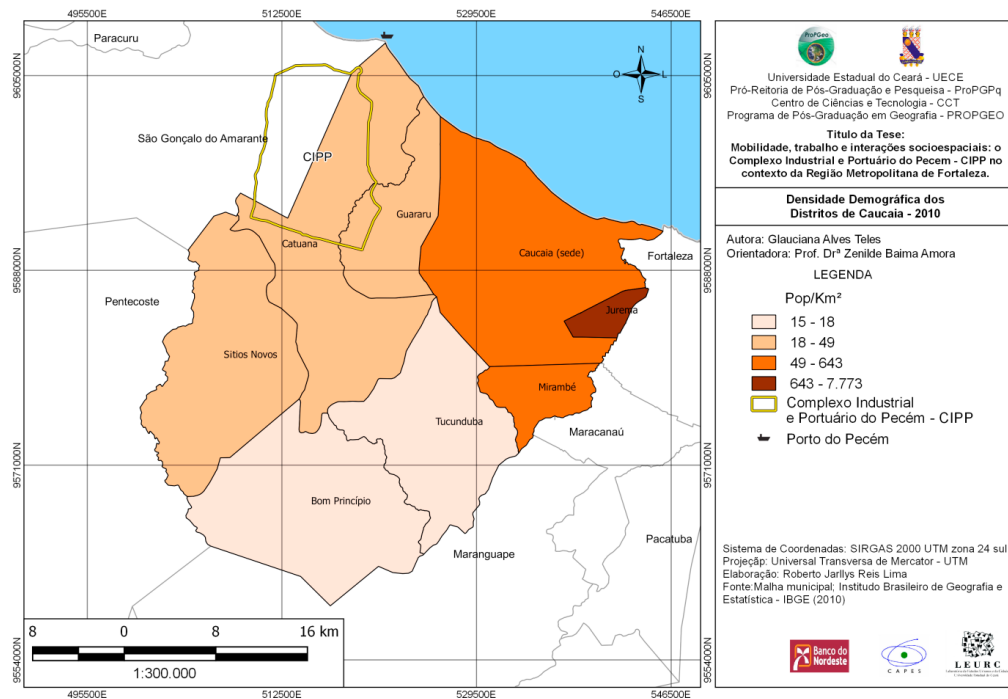


Fonte: IBGE, 2010

A concentração populacional no Distrito Sede de Caucaia e no Distrito de Jurema é responsável, em parte, pela existência 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 e uma das centralidades metropolitanas, notadamente pelo peso exercido pelas atividades de comércio e serviços.

Em relação à densidade demográfica, o Distrito Sede e Jurema possuem as maiores densidades do Município, enquanto os demais distritos têm densidade muito baixas e bem distantes dos primeiros citados (Mapa 21).

## Mapa 21 – Caucaia: Densidade demográfica - 2010



Com exceção dos Distritos Sede e de Jurema, os demais apresentam em suas sedes uma dinâmica restrita ao lugar e ainda é possível verificar o desenvolvimento de atividades agropecuárias, como pequenas criações de gado e agricultura de subsistência, porém inseridas no tecido urbano metropolitano e com relações diretas com a Metrópole.

O litoral de Caucaia que pertence ao Distrito Sede é a área de maior concentração de população e equipamentos urbanos, fato decorrente, em parte das atividades do lazer e do turismo, já comentadas e que se concentraram nas localidades de Iparana, Pacheco, Icaraí, Tabuba e Cumbuco. Essa concentração é alavancada nos anos 1990, sobretudo, com o Programa de Ação para o Desenvolvimento do Turismo do Nordeste – PRODETUR/CE, quando se desenvolveu mais ainda a atividade turística em Caucaia, repercutindo no aumento de estabelecimentos de hospedagem, comércios e serviços para atender a demanda dessa atividade. Consolida-se, neste contexto, a localidade de Cumbuco como a centralidade turística mais importante do Município e uma das mais destacadas no Ceará.

A implantação do porto do Pecém e de indústrias no CIPP, nos anos 2000, conferiu nova dinâmica à localidade de Cumbuco e suas adjacências em razão dos fluxos de trabalhadores para as obras de construção/ampliação do porto e das indústrias. No capítulo 05, mostramos que cerca de 800 coreanos já se acham efetivamente engajados nas obras da CSP, desde 2013. Reportagem publicada pelo *O Povo* de 04/05/2015, de Fortaleza, destacava que cerca de 3000 coreanos deveriam chegar à Fortaleza até o final de 2015,

para atuar na siderúrgica. Não há certeza se essa previsão se confirmou, porém são notáveis os fluxos de trabalhadores entre o CIPP e Cumbuco, isto porque esta localidade se transformou em espaço de moradia desses trabalhadores estrangeiros, ocorrendo com isso uma refuncionalização das moradias secundárias e estabelecimentos de hospedagem.

Os trabalhadores da CSP que optaram por Cumbuco moram em pousadas, hotéis, casas e apartamentos de veraneio, pagos ou não pela empresa. Além disso, segundo informações obtidas com uma proprietária de uma barraca de praia, alguns coreanos já possuem residência fixa no Distrito e trouxeram suas famílias, fato que já vem acontecendo, desde o ano de 2012, quando se iniciou a construção da siderúrgica.

Em Cumbuco, os hotéis e as pousadas de médio a de alto padrão foram alugados a trabalhadores da CSP e acreditamos que eles devem receber melhores salários em razão dos altos preços cobrados nessa localidade, pois tanto o preço diário das hospedagens como dos serviços de alimentação estão bem mais elevados se comparados com o Distrito de Pecém. As razões para essa diferença podem ser explicadas pela valorização, imobiliária em decorrência da proximidade com Fortaleza e da centralidade turística que Cumbuco detém na RMF.

Em entrevistas com lideranças locais, ficamos sabendo que há ainda outros coreanos que não trabalham no CIPP e vieram para o Ceará atraídos pela oportunidade de montar um negócio próprio. Há casos de famílias em que o marido trabalha na CSP, enquanto a esposa administra um negócio

no Cumbuco, a exemplo de pequenos restaurantes, fato esse que pudemos reforçar, pois tivemos a oportunidade de dialogar com os proprietários de um desses estabelecimentos.

Em visita a um desses restaurantes, o proprietário informou que só atendia um público específico, ou seja, os coreanos, por ter um cardápio bem restrito e particular já combinado com seus clientes. Observamos, ainda, que muitas casas de veraneio foram ocupadas por grupos de trabalhadores coreanos, tornando-se, ao mesmo tempo, refeitório e locais de moradia. (Figuras 82 e 83).

**Figuras 82 e 83** – Casas para hospedagem e refeitório que abrigam coreanos no Cumbuco – 2015



Fonte: TELES, 2014

Constatamos que algumas pousadas foram reformadas para atender exclusivamente os novos hóspedes, ou seja, os trabalhadores da CSP, sobretudo coreanos, sendo alugadas por contratos superiores a um ano, a exemplo de um estabelecimento localizado na área central da vila do Cumbuco (Figura 84).



**Figura 84** – Pousada alugada para trabalhadores da CSP – 2015.



**Fonte:** TELES, 2015.

A chegada dos coreanos imprimiu marcas na paisagem, chamando atenção dos moradores locais pelos seus costumes: língua, culinária e comportamento. Esse fato alterou o cotidiano do Distrito com inserção, na localidade, de conteúdos, hábitos e costumes, diferentes daqueles verificados até então, haja vista que os turistas que procuram o Cumbuco são em geral brasileiros e estrangeiros provenientes de países europeus.

É notória a movimentação dos coreanos no Cumbuco, quando se observam na paisagem placas de restaurantes ou mesmo de indicação em língua coreana, reforçando a adequação desses espaços à demanda de seus novos habitantes. As placas estão em quase todas as ruas da vila do Cumbuco chamando a atenção o uso de palavras associados a figuras de alimentos e bebidas da culinária coreana, no caso dos estabelecimentos de alimentação. Chamou-nos placas nas fachadas ou muros das casas utilizadas como hospedagem e

refeitório, denotando que ali residiam coreanos. Não se sabe ao certo a sua função, mas acreditamos que as placas sirvam para estabelecer comunicação com os moradores locais, expressando territorialmente que ali há coreanos (Figura 85).

**Figura 85** – Exemplos de placas indicativas no idioma coreano em Cumbuco - 2015



Fonte: TELES, 2015.

Conforme já destacado, em face das limitações decorrentes do idioma, não dialogamos com os estrangeiros, todavia, as observações obtidas em campo nos possibilitou o acesso a essas informações primárias, que foram obtidas em conversas com moradores, proprietários de estabelecimentos comerciais e de serviços que residem no Cumbuco. Além disso, as informações de jornais, quase que diariamente, nos serviram como fonte inesgotável de atualização das informações coletadas em campo.

Os jornais locais publicam longas matérias sobre os trabalhadores coreanos no Ceará e as diferenças culturais entre esses povos e os brasileiros. As nossas observações caminharam no sentido de compreender as relações com o lugar, e nossas constatações deram conta dos impactos estabelecidos pela cultura coreana no Cumbuco. Os coreanos diferenciam-se dos demais estrangeiros que até então frequentavam o Cumbuco, haja vista que a circulação deles na localidade se deu em função de sua atuação na CSP, portanto mantendo relações muito mais controladas pelo trabalho, do que relações espontâneas relacionadas ao lazer.

A relação dos trabalhadores com o lugar realiza-se em razão de suas necessidades de moradia e alimentação e, desse modo, imprimem marcas na localidade em virtude da satisfação de suas necessidades mais básicas. Os habitantes locais passaram a perceber os novos costumes, mesmo sendo acostumados com os estrangeiros, pela forma como estes novos moradores passaram a vivenciar o lugar. O modo “mais reservado de viver” foi a característica que o presidente da Colônia dos Pescadores Z-05, liderança local da comunidade, qualificou a presença dos coreanos em Cumbuco, quando indagamos sobre as relações deles com o lugar. Conforme citou a liderança, no entanto, eles têm realizado algumas ações coletivas em benefício da localidade, com a participação dos moradores, a exemplo do projeto Praia Limpa, que contou com apoio da CSP.

A chegada dos trabalhadores do CIPP à localidade de Cumbuco foi um dos fenômenos marcantes durante a pesquisa, em virtude, sobretudo, da maneira singular como

esses novos moradores se relacionam com o lugar. Os hábitos e costumes que passam a estampar novas marcas no cotidiano de Cumbuco são diferentes das constatadas anteriormente, haja vista que os trabalhadores que passam aí a residir vêm por motivo de trabalho diferente dos demais estrangeiros e outros tipos de trabalhadores que visitam a localidade, atraídos pelas práticas de lazer e turismo.

## **6.2 O TRANSPORTE COMO COMPONENTE NO DESLOCAMENTO DOS TRABALHADORES DO CIPP.**

Além da moradia, o transporte constitui outra variável importante na reprodução da força de trabalho, haja vista o papel que desempenha como meio de mobilidade. Considerando que o CIPP foi implantado em uma área de certo modo distante das sedes distritais, vilas e cidades, os deslocamentos dos trabalhadores da moradia, aos locais de trabalho passaram a depender de transportes exclusivos para esse fim.

O entendimento da mobilidade dos trabalhadores refere-se à acessibilidade que se caracteriza como o momento de deslocamento no espaço viabilizado pelos sistemas de transporte e engenharia, apontado por Lévy (2002). Visto numa perspectiva mais ampla, o transporte constitui não apenas elemento técnico que define fluxos de toda a natureza, mas, sobretudo, como componente importante na reprodução da força de trabalho.

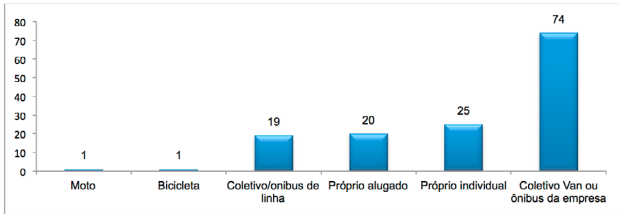
Discorrer sobre o transporte vai além de falar sobre o movimento mecânico no espaço, pois referir-se dessa rela-

ção implica reportar-se ao urbano, onde a sobreposição de momentos de reprodução da vida exige a utilização ampla de meios que possam encurtar os tempos de percursos e, assim, ampliar os tempos de disponibilidade ao trabalho e os afazeres cotidianos. O urbano é entendido aqui no sentido de Lefebvre, ou seja, em seu sentido *latu*, como resultado do processo de industrialização que caracterizou a sociedade moderna, “a sociedade urbana”, “a sociedade que nasce com a industrialização”. (LEVEBvre, 1999, p.18).

Numa perspectiva marxista, o transporte integra os diversos espaços de produção e circulação e como assinala Harvey (2004), “no contexto de acumulação geral, o aperfeiçoamento dos transportes e das comunicações é visto como inevitável e necessário”, isto porque, citando Marx, o autor compreende que ‘novas esferas de realização para o trabalho impulsionado pelo capital podem se abrir’. (P. 50). Ante essas considerações, entendemos, com base em Harvey, que o transporte é um momento de captura da mais-valia, uma vez que sua eficiência implica a acumulação vista de um modo geral.

No ano de 2012, quando as obras da CSP tinham em torno de 3.200 trabalhadores, o deslocamento dos trabalhadores era realizado em vários modais capturados nos questionários aplicados, sendo o transporte coletivo de passageiros em *vans* ou ônibus os mais apontados pelos trabalhadores. Em seguida, aparece o transporte próprio individual e o próprio alugado, seguindo-se dos coletivos de linha regular, e em menor escala, a moto e a bicicleta. (Figura 86).

**Figura 86** – Meios de transporte utilizados pelos trabalhadores da Companhia Siderúrgica do Pecém – 2012.



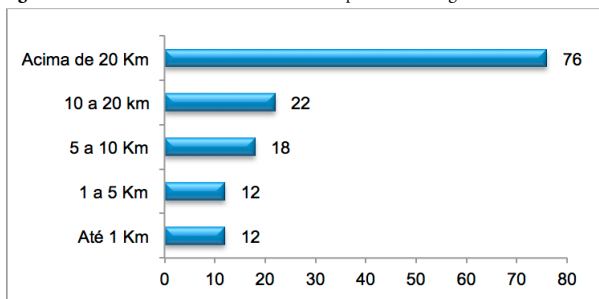
**Fonte:** Informações obtidas dos questionários aplicados em 2012

O transporte foi evidenciado em diversos momentos da pesquisa como o principal problema relacionado ao deslocamento dos trabalhadores que saem dos distritos e localidades metropolitanas e não metropolitanas para o trabalho no CIPP, isso desde o início de implantação das termelétricas, do grupo Eneva e, posteriormente, com a CSP. O elevado contingente de trabalhadores vai de encontro a pouca disponibilidade de transporte regular entre municípios e entre distritos e localidades de um mesmo município oferecido pelas empresas de transportes que atuam na região. Evidentemente, a implantação do CIPP alterou a lógica do transporte local, que embora não atendendo diretamente às indústrias e o porto, ampliou o número de viagens realizadas. Mesmo assim, não foi suficiente para suprir a demanda.

Em relação à distância e ao tempo para se chegar ao CIPP, a maioria dos trabalhadores apontou que suas trajetórias são realizadas em distâncias acima de 20 km. Acreditamos que muitos desses trabalhadores residem em Fortaleza ou em outros municípios metropolitanos ou não metropolitanos. Já as distâncias compreendidas de 10 a 20 km e de

5 a 10 km, são percorridas pelos trabalhadores que residem nos distritos e localidades mais próximas à área do CIPP, sobretudo, o Distrito de Pecém e a localidade de Cumbuco, espaços que se destacaram, conforme já comentado, como centralidades de fluxos de trabalhadores. (Figura 87).

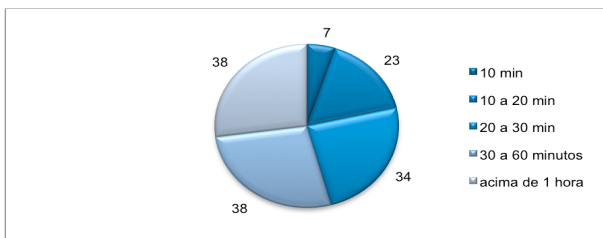
**Figura 87** – Distancia dos trabalhadores da Companhia Siderúrgica do Pecém – 2012.



**Fonte:** Informações obtidas dos questionários aplicados em 2012

No que se refere ao tempo gasto nos deslocamentos do local de residência ao lugar de trabalho, a maioria dos entrevistados indicou que gastava acima de uma hora, seguida daqueles que realizam o trajeto de 30 a 60 minutos (Figura 88). Esse resultado nos leva a confirmar que os trabalhadores são em sua maioria de Fortaleza, seguem-se aqueles que residiam nos distrito e localidades dos Municípios de Caucaia e São Gonçalo do Amarante, além de outros municípios próximos ao CIPP.

**Figura 88** – Tempo de deslocamento dos trabalhadores da Companhia Siderúrgica do Pecém – 2012.



**Fonte:** Informações obtidas dos questionários aplicados em 2012

Ficou evidente, o fato de que, de um modo geral, o transporte regular privado intermunicipal não atende a demanda dos trabalhadores do CIPP. Ademais, esses transportes regulares não passam pela CE-155, principal via de acesso às indústrias em funcionamento e à CSP. Mesmo assim, há ônibus que atendem regularmente a área e os transportes alternativos regulares como *vans* e carros particulares cadastrados que fazem o transporte de passageiros em geral.

Enquanto o Município de Caucaia possui uma oferta diversificada do serviço de transporte de passageiros que interliga várias localidades em âmbito municipal e metropolitano, o Município de São Gonçalo do Amarante não possui transporte público municipal. Este fato dificulta a situação dos trabalhadores que queiram se deslocar dos distritos e localidades desse Município ao CIPP.

A oferta de transporte não condiz com a necessidade de mobilidade e acessibilidade dos trabalhadores, sendo esse um dos problemas de mobilidade apontado pelas empresas e trabalhadores. Isso agrava a situação da acessibilidade no âmbito municipal e no contexto metropolitano.



Como forma de solucionar o problema de transporte dos trabalhadores e garantir que eles estejam nos locais de trabalho e cumpram o horário previsto, as empresas em funcionamento e em implantação, bem como o porto, contrataram empresas de transporte coletivo (ônibus e vans) para realizar diuturnamente o deslocamento dos trabalhadores (Figuras 89 e 90).

**Figuras 88 e 89** – Transporte coletivo de trabalhadores nas obras de construção da Companhia Siderúrgica do Pecém no ano de 2014



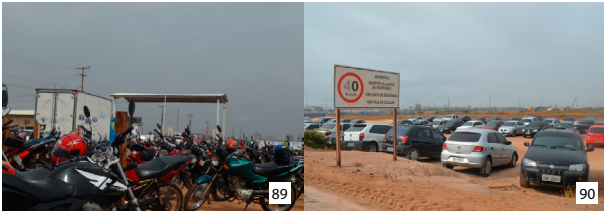
**Fonte:** TELES, 2014.

Os deslocamentos até a empresa se realizam desde os pontos estratégicos, cumprindo rotas estabelecidas, levando em conta o local de residência dos trabalhadores. Além desse movimento de deslocamento moradia-trabalho, há também os deslocamentos diários dos locais de trabalho até os estabelecimentos de alimentação, o que já foi comentado, pois nem sempre o trabalhador conta com refeitórios vinculados à obra, e ainda há casos em que ele conduz a própria refeição. Os itinerários procuram suprir a deficiência do transporte realizado para a área do CIPP, cuja problemática é discutida em âmbito regional e municipal por gestores e técnicos, conforme pudemos constatar quando tivemos

conhecimento do projeto Pacto pelo Pecém promovida pela Assembleia Legislativa do Ceará, desde o ano de 2011, contudo não tivemos conhecimento de alteração desse quadro até o final da pesquisa.

Além dos ônibus e *vans* contratados, há também aqueles trabalhadores que dispõem de transporte individual próprio para os seus deslocamentos. Nesse perfil, estão os trabalhadores de Fortaleza, distritos e localidades próximas ao CIPP, que se valem de carro ou moto disponibilizando, em muitos casos, caronas para os que residem na sua mesma localidade ou que realizam o mesmo itinerário por eles percorrido (Figuras 91 e 92).

**Figuras 91 e 92** – Transporte individual dos trabalhadores das obras de construção da Companhia Siderúrgica do Pecém no ano de 2014.



**Fonte:** TELES, 2014

Como resultado do intenso fluxo de transportes coletivos (ônibus e *vans*) e transporte individual para o deslocamento de trabalhadores, bem como em virtude da ampliação dos fluxos propiciados pela atividade turística, o Governo do Estado, no ano de 2014, finalizou a duplicação da CE 085. Essa rodovia inicia-se em Caucaia indo até a entrada do município de Paracuru, totalizando 62 km com pista duplicada. No trecho que passa pela área do CIPP,

no território de Caucaia, a rodovia foi objeto de desvio de 38 km em função das obras de construção da refinaria Premium II, que se instalaria na área do complexo. Com o cancelamento das obras da refinaria, o antigo trecho da rodovia CE-085 deverá funcionar como uma via alternativa para as empresas e moradores das comunidades de Bolso, em São Gonçalo do Amarante, e Matões, em Caucaia.

As formas de contratação estabelecidas pela Eneva e CSP, caracterizadas pela subcontratação para execução de obras, dificultam a obtenção de dados precisos relacionados às rotas realizadas pelo transporte de trabalhadores. São muitas empresas contratadas e, conseqüentemente, inúmeras rotas de transporte de trabalhadores, tornando-se inviável uma apreensão mais completa desse fenômeno.

Pudemos observar em nossas pesquisas de campo um intenso movimento de caminhões que fazem o transporte de mercadorias do porto, bem como ônibus, carros, *vans* e motos na área do CIPP, configurando uma dinâmica permeada por sistema técnico moderno, em meio à paisagem formada por campos de dunas. O tráfego de veículos (caminhões, ônibus, *vans*, automóveis, motos etc) contrasta uma natureza exuberante típica de ambientes litorâneos, ainda com áreas preservadas, mas que pouco a pouco vão sendo modificadas em virtude da implantação de equipamentos modernos que integram setores diversificados do Complexo, chamando atenção para os ambientes constituídos por essa nova lógica do capital no Ceará.

Em entrevistas com motoristas de ônibus que fazem o traslado dos trabalhadores, eles nos informaram haver uma média de 250 a 300 ônibus contratados, além de uma

média de 60 *vans*, isso em 2014. Acrescentaram ainda que os ônibus conduziam trabalhadores que atuavam, em sua maioria, na construção civil e sendo procedentes dos Municípios de Fortaleza, Caucaia, São Gonçalo do Amarante, Paracuru, Paraipaba, Trairi, Itapipoca, São Luiz do Curu, Pentecoste, Itaitinga, Itapajé, Maracanaú e Maranguape. Já as *vans* conduziam trabalhadores de Fortaleza, Caucaia (Cumbuco e Icaraí) e São Gonçalo do Amarante (Sede).

Os fluxos de trabalhadores ao longo dos anos de construção das empresas termelétricas e da siderúrgica provocaram mudanças também na economia urbana dos distritos, com a abertura de restaurantes e adequação de imóveis para aluguel surgindo pequenos estabelecimentos de venda de produtos alimentícios, bem como de serviços mais ligados à demanda dos novos moradores.

### **6.3. AS ALTERAÇÕES RECENTES NO ESPAÇO URBANO E A EXPANSÃO DO MERCADO IMOBILIÁRIO EM FACE DA CHEGADA DOS TRABALHADORES DO CIPP.**

#### **6.3.1. O IMPACTO NO COMÉRCIO E NOS SERVIÇOS COM A CHEGADA DOS TRABALHADORES.**

Como vimos, a moradia constitui a condição primordial da reprodução da força de trabalho, porém, junto a ela, se desencadeiam outras necessidades que em geral são atendidas no meio urbano e que numa perspectiva mais ampla são condições para a reprodução da vida. Os distritos e localidades próximas ao CIPP foram impactados pelos

fluxos cotidianos de trabalhadores que ali se estabeleceram e passaram a demandar serviços básicos de hospedagem, alimentação, transportes, lazer etc.

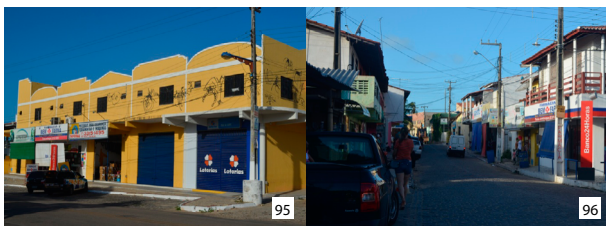
No Distrito de Pecém, os estabelecimentos comerciais se localizam, praticamente, em duas ruas: na rua São Luiz Gonzaga, principal acesso à praia, onde se encontram as pousadas e restaurantes (Figuras 93 e 94) e na rua Marciolínia Sampaio, onde estão os estabelecimentos aparentemente mais recentes e de maior porte, a exemplo de supermercados, e também o mercado tradicional da Vila Distrital (Figuras 96 e 96).

**Figuras 93 e 94** – Estabelecimentos comerciais na Rua São Luiz Gonzaga no distrito de Pecém



**Fonte:** Glauciana Teles, 2014.

**Figuras 95 e 96** – Estabelecimentos comerciais na Rua Marciolínia Sampaio no distrito de Pecém



**Fonte:** Glauciana Teles, 2014.

O comércio do Distrito de Pecém é, em geral, composto por farmácias, lanchonetes, cafés, padarias, mercadinhos, lojas de produtos importados, roupas e sapatos. Observou-se na rua da praia, um estabelecimento de vendas de passagens aéreas onde se pode perceber propagandas de companhias aéreas brasileiras, e também asiáticas (*Korian Air* e *Katar Air*). Pelo que pudemos constatar é uma empresa recente e sua instalação parece ter sido motivada pelos fluxos de pessoas de outros estados brasileiros e de outros países que moram e/ou circulam no Distrito, em função do CIPP. Além do serviço da venda de passagens, oferece ainda serviços de traslado entre Pecém e Fortaleza, e também disponibiliza serviços turísticos que compreendem visitas às praias cearenses, principalmente da sua porção litorânea a oeste (Figura 97).

**Figura 97** – Estabelecimento comercial de venda de passagens aéreas e passeios turísticos no distrito de Pecém



Fonte: TELES, 2015.

Quanto aos serviços, destaca-se um núcleo de uma escola da Faculdade Ateneu, uma escola de Ensino Superior privada, que oferece cursos de graduação e pós-graduação,

bem como cursos técnicos. De acordo com informações obtidas no *site* da instituição, os cursos de graduação oferecidos são nas áreas de Administração, Enfermagem, Comércio Exterior, Gestão de RH, Gestão Portuária e Gestão de Turismo, enquanto os cursos de pós-graduação, também, são na área de Gestão Portuária, Turismo, bem como em Gestão Escolar. Já os cursos técnicos, a instituição oferece os de Técnico em Segurança do Trabalho, Técnico em Enfermagem, Técnico em Logística e Técnico em Edificações. Como se percebe, os cursos são relacionados às ocupações demandadas pelo porto e pelas indústrias, como também pela atividade turística. São, portanto, formações profissionais que se coadunam com a dinâmica econômica recente, induzida pelo CIPP.

O público-alvo da referida faculdade é dos moradores de Pecém e localidades próximas que se deslocam até o Distrito nos dias da semana e nos fins de semana, conforme o horário ofertado pelo curso (Figura 98).

**Figura 98** – Faculdade Ateneu no distrito de Pecém



Fonte: TELES, 2014.

No quesito saúde, o Distrito de Pecém conta com uma Unidade de Pronto Atendimento – UPA implantada com recursos federais e estaduais, uma unidade de atendimento da rede Hapvida, denominada Hapclínica Pecém e outra unidade chamada de Pronto Atendimento da Unimed Nordeste do Ceará, bem como um laboratório de exames diversos (Figuras 99 e 100).

**Figuras 99 e 100** – Estabelecimentos de saúde implantados recentemente no distrito de Pecém



Fonte: TELES, 2014

Interessante é ressaltar que essa unidade da UNIMED existe instaladas em Fortaleza, Maracanaú, Pacajus e Pecém, portanto, municípios metropolitanos que se destacam pela existência de indústrias e, portanto, que agregam elevada quantidade de trabalhadores nesta atividade.

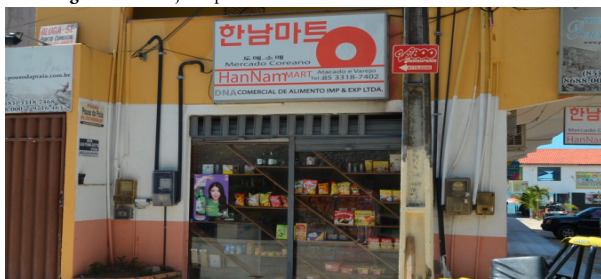
Mesmo sendo o Pecém um distrito, ele conta com serviços, como os já citados, que não são encontrados na Sede do Município, destacando-se toda uma propaganda em panfletos e *outdoors* com o uso de fotos de trabalhadores uniformizados, relacionando, assim, estes serviços aos trabalhadores que residem no Distrito e em localidades próximas a ele. Por outro lado, ficou evidente a grande de-



pendência de Fortaleza para serviços mais especializados de Educação e Saúde, bem como em relação a setores comerciais mais especializados, como equipamentos eletrônicos, eletrodomésticos sofisticados, dentre outros.

Em Cumbuco, a situação se expressa diferente da constatada no distrito de Pecém, que se caracteriza pelo predomínio de equipamentos turísticos, como casa de veraneio de alto padrão, grandes hotéis e *resorts*, restaurantes sofisticados, casa de *show*, lojinhas de *souvenir*, ligadas ao lazer e ao turismo. Quando os coreanos chegam, já encontram essa oferta de serviços, todavia incorporam ao lugar uma nova lógica, isto porque, ao morar em Cumbuco e suas proximidades, passaram a consumir diversos serviços ofertados no lugar. Eles adequam a estrutura existente, a exemplo com cardápios escritos em língua coreana. Além disso, observamos a presença de lojas que comercializam produtos alimentícios, também de origem coreana, trazidas por conterrâneos que vieram para o Cumbuco implantar um negócio próprio e atender a essa demanda mais exclusiva (Figura 101).

**Figura 101** – Loja de produtos alimentícios exclusivamente coreanos.



Fonte: TELES, 2015

O comércio de Cumbuco, pelas suas peculiaridades de localidade turística, é bem mais restrito do que o de Pecém, reduzindo-se, praticamente, a um certo segmento de consumo. Reportamos-nos a restaurantes mais sofisticados, bares, mercadinhos, lojas de produtos de praia, esporte e *souvenir* direcionados ao turista. O comércio e serviços acham-se localizados de forma concentrada em ruas paralelas e perpendiculares ao mar, destacando-se a rua dos Coqueiros, onde se situam os grandes hotéis, restaurantes e algumas casas de veraneio (Figura 102)

**Figura 102** – Estabelecimentos comerciais na rua dos Coqueiros, principal via do Cumbuco.



**Fonte:** TELES, 2015.

Quanto aos serviços de saúde, a localidade de Cumbuco não dispõe de clínicas ou hospitais, há apenas um posto de saúde que atende regularmente a população local e, eventualmente, trabalhadores e turistas que necessitem de um atendimento médico sem grandes complexidades. Os serviços de saúde estão localizados na área central do

Distrito-Sede de Caucaia, para onde se dirigem os trabalhadores e população que necessitem de um atendimento mais especializado, e ainda para Fortaleza, quanto se trata de atendimentos mais complexos ainda. Vale salientar que Cumbuco permanece uma vila de pescadores, não obstante a descaracterização por que passou, todavia a pesca artesanal ainda resiste inclusive com lideranças atuantes na luta pela permanência desta atividade, com uma colônia que organiza diversos eventos sociais com pescadores e suas famílias.

Constatamos uma pluralidade de opiniões a respeito dos trabalhadores do CIPP nessas localidades. A maioria dos depoimentos evidencia que a população se sente incomodada, pois, com o acréscimo populacional, em sua maioria do sexo masculino, houve também a ampliação da prostituição feminina local e questões relativas ao uso de drogas, não se sabendo até que ponto esses problemas já existiam e estariam ligados a outros fatores. Não nos deteremos nesses aspectos, haja fugir do objeto central desta pesquisa.

Nos relatos ficou evidente a crítica ao Poder Público por não conseguir, ainda estabelecer um controle mais efetivo dessas questões. Afirmaram os entrevistados que não houve modificação nos serviços de segurança pública e serviço social, no sentido de atenuar os problemas evidenciadas por eles. Situações como lixo nas ruas, deficiência do transporte público e falta de organização das vias públicas, bem como em relação aos veículos que transitam em velocidade superior à permitida, foram também apontados como impactos negativos provocados com a chegada dos de novos moradores de modo súbito, tendo em vista que as pequenas cidades, distritos e localidades não têm estrutura suficiente

para atender demandas tão expressivas como as provocadas pela implantação de grandes obras, como é o caso das indústrias do CIPP.

Ao adentrar o universo local, percebemos que há uma simultaneidade e ao mesmo tempo uma fragmentação de processos na cotidianidade da população residente nos distritos e localidades próximas ao CIPP. A urbanização ocorrente desde Fortaleza e a lógica da industrialização que se implanta na porção oeste da RMF sucedem de forma desconectada em relação à realidade local, estabelecendo um verdadeiro abismo entre os processos sociais locais, ali presentes resultando em fragmentação, continuidades e descontinuidades na produção do espaço.

### 6.3.2. A EXPANSÃO DO MERCADO IMOBILIÁRIO NA SUA RELAÇÃO COM O CIPP.

Outra alteração significativa na produção do espaço urbano da porção oeste da RMF, com a implantação do CIPP, refere-se ao mercado imobiliário. O processo de especulação imobiliária foi sendo observado ao longo de nossa pesquisa, constatando-se aumento considerável no número de loteamentos, tanto em Caucaia, quanto em São Gonçalo do Amarante. Até que ponto esse processo, que não é só comum na porção metropolitana oeste, mas que ocorre também na porção metropolitana leste, resultam da chegada do CIPP?

À medida que as atividades correlatas ao funcionamento do CIPP se expandem, há também a reorganização do espaço metropolitano, com a realocização e incorporação

de outras atividades econômicas, inclusive as imobiliárias. No caso da porção oeste, a implantação do CIPP, propicia uma acentuada especulação imobiliária com vários desdobramentos, sendo a valorização da terra um dos principais fatores de rearranjo territorial.

É comum encontrar-se ao longo das estradas de acesso ao complexo, sobretudo na margem das CEs e nas localidades próximas, propagandas de loteamentos, usando como *marketing* o porto do Pecém e as indústrias do CIPP, principalmente, a siderúrgica. (Figura 103 a 108).

**Figuras 103 a 108** – *Outdoors* com anúncios chamativos de loteamentos e condomínios na área do CIPP



Fonte: TELES, 2015.

Os especuladores valem-se, também, da utilização de *outdoors* com imagens alusivas ao interior de apartamentos e casas, expressando conforto e qualidade de vida, usando até mesmo a língua coreana. (Figura 109).

**Figura 109** – Outdoor em língua coreana fazendo propaganda de apartamentos na área do CIPP.



Fonte: TELES, 2015.

Em entrevistas realizadas com corretores ficamos sabendo, entretanto, que grande parte desses lotes é vendida para pessoas de Fortaleza, como forma de investimentos, expressando a expansão ampliada da MetrÓpole, o que não invalida a aquisição desses lotes para trabalhadores brasileiros e estrangeiros que estão atuando no CIPP.

A expansão desses empreendimentos exprime intensiva onda de especulação imobiliária na área, resultando num progressivo aumento do preço da terra dos Municípios de

Caucaia e São Gonçalo do Amarante. Além disso, foi possível apreender que essa especulação imobiliária também se estende, ao Município de Paracuru, aonde diversas áreas são loteadas em sua Sede urbana, com a criação de bairros, utilizando como âncora em suas propagandas o porto do Pecém e as indústrias.

No Distrito de Pecém, os loteamentos são inúmeros e estão localizados, em geral, ao longo da CE – 085, mas é possível encontrá-los, também, nas vias secundárias que ligam esse distrito ao Distrito de Taíba e à Sede Urbana do Município. O preço da terra aumentou consideravelmente nos últimos anos, e segundo informações obtidas localmente, de 2008 a 2013, a valorização de alguns desses lotes chegou a 100%. Muitos proprietários venderam suas terras para empresas que construíram galpões para guardar máquinas, equipamentos e insumos utilizados na construção civil das empresas. Outra questão refere-se ao aumento de preço do aluguel das casas. Uma liderança local nos adiantou que isso causa o esvaziamento de muitos imóveis de proprietários locais que os alugavam para descendentes de famílias que moram há muito tempo no Distrito de Pecém e nas localidades próximas, como Matões e Bolso, e que deixaram de alugá-los esperando por preços mais altos. Isso fez com que muitos imóveis ficassem vazios à espera de aluguel pelas empresas e trabalhadores que viessem a residir por mais tempo nessas e outras localidades.

No caso de Cumbuco há uma expansão bastante ampliada de condomínios de casas e apartamentos, conforme comentados anteriormente, haja vista a sua condição de

localidade turística, enquanto os loteamentos são poucos, uma vez que esse processo ocorreu mais frequência em décadas anteriores. O período atual caracteriza-se muito mais pela venda de casas de veraneio construídas ainda nos anos de 1980 e 1990, época do *boom* da venda de loteamentos nessa área. São muitas as placas de “vende-se” encontradas nas casas situadas nas ruas mais antigas e na área da vila do Cumbuco. Muitas dessas residências possuem área ampla dispendo de piscinas, áreas esportivas e jardins. Muitas delas, no entanto, se acham deterioradas, indicando que não vêm sendo ocupada já há algum tempo. Muitos moradores venderam suas casas mais recentemente, aproveitando esse novo momento de expansão imobiliária e aumento do preço da terra e dos imóveis. O presidente da Colônia dos Pescadores afirmou que vendeu a sua casa e comprou outra na localidade de Tabuba, inserida em uma área de ocupação recente por moradores locais que saíram do Cumbuco para viver em outras áreas, porém bem próximas às antigas residências.

A expansão do mercado imobiliário em Pecém e Cumbuco foi uma das constatações no decorrer da nossa pesquisa embora não tenhamos podido nos deter neste fenômeno. Essa temática em muito despertou a nossa atenção nos trabalhos de campo, nas notícias publicadas em jornais de circulação local e nas pesquisas realizadas por pós-graduandos no âmbito do Laboratório de Estudos Urbanos e da Cidade – LEURC, o qual somos vinculada. Toda essa discussão sobre o mercado imobiliária relacionadas ao CIPP, contudo, careceria de um maior aprofundamento, cabendo novas pesquisas sobre esse tema.



Como sabemos, a expansão das moradias, do comércio e dos serviços sob a pressão da demanda por satisfazer as necessidades básicas do fenômeno do habitar, da alimentação, do lazer, dentre outras, está atrelada largamente ao consumo e, conseqüentemente, à produção de valor. Esse fato estende-se às relações cotidianas, que são marcadas substancialmente pela reprodução das relações de produção, e que têm no espaço a concretização desses fenômenos. De acordo com Carlos (2011), “a reprodução do espaço, aponta a direção e o caráter mundial da reprodução social, englobando também a produção da cotidianidade” (P. 66). Nesse sentido, a reprodução da vida não se desvincula do modo de produção dominante.

#### **6.4 O CIPP E A CONFIGURAÇÃO DO VETOR DE EXPANSÃO PRODUTIVA DA PORÇÃO OESTE DA RMF: ESPAÇO PRODUTIVO E A MOBILIDADE COMO CO-ROLÁRIOS DO PROCESSO DE METROPOLIZAÇÃO**

A mobilidade de capital e força de trabalho constitui processos que vêm desencadeando transformações mais recentes na Região Metropolitana de Fortaleza relacionadas, sobretudo, à implantação do Complexo Industrial e Portuário do Pecém – CIPP. Moreira (2009) ao se referir à mobilidade do capital e do trabalho em escala mundial afirma que “a forma espacial por excelência da mobilidade é a urbanização [...]” (P. 99). A configuração da Região Metropolitana de Fortaleza se deu por meio de vetores de expansão produtiva que, partindo de Fortaleza, se irradiou em direção aos municípios metropolitanos.

A metropolização de Fortaleza, evidenciada pelos vetores de metropolização (DANTAS E SILVA, 2009) e pelos eixos produtivos (SOUZA, 2013) é marcada pelo processo rápido que aliou a modernização à produção capitalista em múltiplas escalas. Assim, a mobilidade do capital e do trabalho, sob os imperativos dos ajustes espaciais, na perspectiva de Harvey, dinamizam os espaços metropolitanos que inseridos nos processos mais amplos de acumulação, desencadeiam uma lógica espacial necessária a sua reprodução no plano local (HARVEY, 2004).

A atividade industrial e a atividade turística se constituíram nas formas que mais contribuíram para a formação de vetores produtivos na RME, desencadeando um processo de metropolização, com base nessas atividades econômicas. A expansão econômica concentrada em Fortaleza, até início dos anos 1970, passou se estabelecer também, em direção aos municípios metropolitanos, situando-se, sobretudo, próximo aos principais corredores rodoviários que partem da Capital.

No contexto de expansão produtiva, a Região Metropolitana de Fortaleza concentrou os investimentos voltados para a atividade industrial desde os anos 1970, quando foi instituída oficialmente como região metropolitana, juntamente com outras oito regiões metropolitanas no País. Desse modo, o capital e a força de trabalho foram atraídos para este espaço com o apoio de políticas públicas e investimentos privados, desencadeando uma série de transformações espaciais e com a participação de agentes econômicos públicos e privados.

A porção oeste da RME, especificamente nos municípios onde o CIPP foi implantado, constitui vetor de expansão metropolitana mais recente, tendo por base a atividade

industrial. Com efeito, a mobilidade é um componente importante na produção do espaço dessa porção metropolitana, por inserir novos conteúdos à urbanização. Esses novos conteúdos dizem respeito às novas interações sócioespaciais, ao criarem e recriarem espaços produtivos no contexto do processo industrial recente e inédito na RMF e no Ceará.

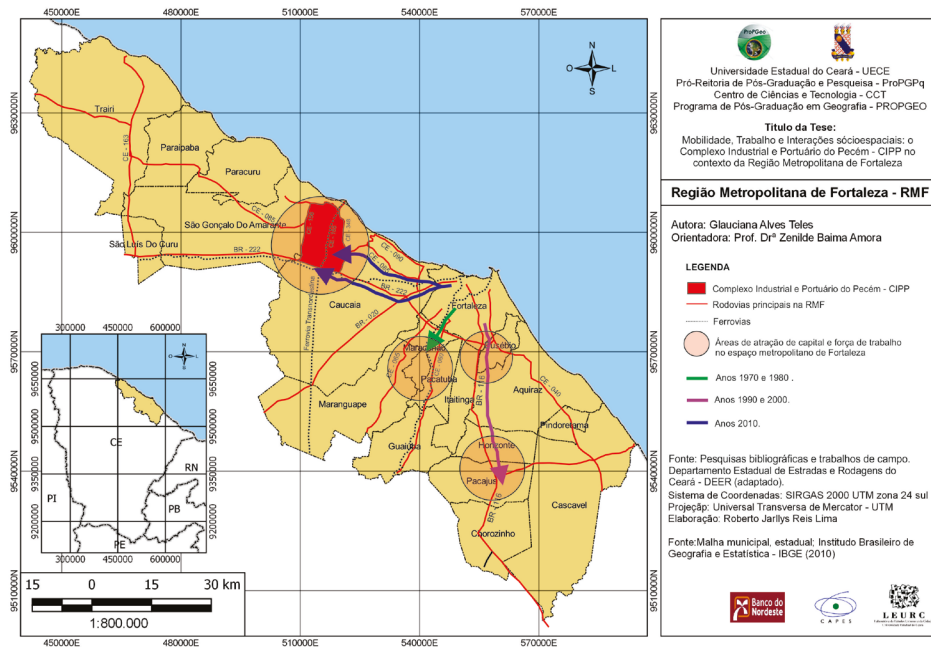
A mobilidade assume assim, papel importante no entendimento da expansão da metropolização na porção oeste na RMF, com base em duas constatações de nossa pesquisa. A primeira delas é que a força de trabalho inseriu novos conteúdos ao processo de urbanização na porção oeste da RMF, notadamente, nos municípios de Caucaia e São Gonçalo do Amarante, sobretudo no Distrito de Pecém e na localidade de Cumbuco, mas, que, nem de longe, ficaram restritos apenas a esses espaços, visto que se materializaram também em outras porções da RMF, bem como fora dos seus limites institucionais. Como vimos, amplamente relacionado à implantação do CIPP esse fenômeno provoca, também, a dinamização de outros setores produtivos, a exemplo da implantação de empresas de serviços para atender as demandas das indústrias da área do Complexo.

A segunda constatação está mais relacionada aos distritos e localidades escolhidas como lugares de moradia dos trabalhadores do CIPP, que demandam serviços essenciais para atender às suas necessidades básicas de sobrevivência, como moradia, alimentação, lazer etc. Ocorre, assim, uma metamorfose no local, quando se observa que a reprodução das relações sociais, como a produção e reprodução da vida desses trabalhadores temporários, abala a cotidianidade construída no lugar pelos moradores.

A terceira constatação refere-se a uma questão de amplitude econômica e funcional. A mobilidade de capitais e força de trabalho no contexto de implantação do CIPP provoca a configuração do espaço na porção oeste da RMF e materializa um vetor produtivo com base na atividade industrial que, ao longo de mais de 20 anos, foi marcado pela expansão de um conjunto de atividades econômicas relacionadas ao turismo. Assim, há uma configuração do espaço relacionada à atividade industrial recente, provocada, sobretudo, pela implantação do CIPP e, ao mesmo tempo, uma refuncionalização das atividades econômicas, antes restrita, sobretudo, ao turismo. Desse modo, esses novos espaços passam a atender as demandas geradas pelos trabalhadores temporários e itinerantes residentes na porção oeste e, em Fortaleza, em função da nova atividade industrial e também portuária.

Os investimentos em atividades produtivas e, conseqüentemente, a mobilização de trabalhadores desempenham papel importante, ao longo dos anos, na configuração do espaço metropolitano, não obstante as contradições que lhes são inerentes. Houve, assim, a ampliação da Região Metropolitana de Fortaleza como resultado da integração institucional de novos municípios e distritos, sobretudo pela ação do Estado. Alguns desses municípios se destacaram pela ação das políticas públicas de atração industrial e investimentos privados, que se instalaram em espaços fora de Fortaleza, contribuindo, assim, para a expansão ampliada da Metrópole. O mapa 22 indica as áreas produtivas, portanto de atra o de capital e força de trabalho relativas aos eixos de expansão metropolitana.

**Mapa 22** – Mobilidade de capital e de força de trabalho no espaço metropolitano cearense numa perspectiva temporal.



Observando o mapa 22, vê-se que o primeiro eixo de expansão produtiva se consolidou ao nos anos 1970 e 1980, quando ocorreram os primeiros passos da modernização cearense, no âmbito, então, da recém-instituída região metropolitana, com a implantação industrial com base nas políticas da SUDENE e criação do I Distrito Industrial do Ceará – DIC, em Maracanaú e próximo à CE – 065, principal via de ligação de Fortaleza com a porção sul da RMF e interior do Estado. Nessas décadas, ocorreu a mobilização expressiva de capital em direção a essa área, visando à implantação de indústrias, sobretudo a têxtil, que foram se inserindo na área do DIC. Com isso, aconteceu, também, massivo deslocamento de trabalhadores, sobretudo de Fortaleza, atraídos pelo emprego nessa área industrial, criando um corredor de tráfego pendular ao longo da CE – 065. Como necessidade de reprodução, a força de trabalho passou a demandar moradia, culminando na construção de conjuntos habitacionais em consonância com a expansão produtiva comercial e serviços para atender à população, que antes transitória, passou a ser residente. Assim, a atividade industrial e a força de trabalho materializaram o eixo produtivo mais importante da RMF durante os anos 1980.

O segundo eixo de expansão produtiva foi se configurando desde os anos 1990, consolidando-se nos anos 2000, na porção sudeste da RMF, compreendendo os Municípios de Eusébio, Itaitinga, Horizonte e Pacajus nas áreas próximas à BR – 116, que intercepta estes municípios, ligando-os, de um lado, à Fortaleza e, de outro, ao interior do Estado e a outros estados do Brasil. No final dos anos 1980 e início dos

anos 1990, com o fim do governo militar e início do governo civil, um novo ideário político se estabeleceu no Ceará com a eleição de Tasso Jereissati para governador deste Estado. Com isso, se intensificam os investimentos na indústria, então, perante a um modelo neoliberal que buscava estabelecer as bases de inserção do Ceará numa economia globalizada. Assim, como enfoca Pereira Junior (2013), esse momento foi “marcado por novas relações transescalares”, cujo objetivo central foi “estimular o investimento industrial por meio de parcerias com organismos internacionais, dos quais seriam captados novas e diversificadas fontes de recursos”. (P. 253).

Como desdobramento desse quadro, sobretudo nos anos de 1990 e 2000, o corredor rodoviário da BR -116 nos Municípios de Eusébio, Horizonte e Pacajus foi o lugar escolhido para a implantação de industriais com capitais nacionais e estrangeiros, todavia, com intenso incentivo estadual na consolidação das infraestruturas necessárias à sua realização. Com efeito, houve também deslocamento vultoso de força de trabalho atraída pela possibilidade de auferir emprego nessas indústrias implantadas, consolidando, assim, um vetor de expansão produtiva com base na atividade industrial planejada. Há, com isso, a dinamização da economia urbana desses municípios em face da demanda de consumo desencadeada pelos trabalhadores que ali passaram a transitar e residir em função de seus empregos nas indústrias e atividades a ela correlatas.

Cabe destacar, o fato de que os investimentos na atividade industrial continuaram a ocorrer nas demais áreas da RMF e interior do Ceará, como parte dos investimentos

estaduais produtivos, não deixando de existir em virtude da materialização dos outros.

O terceiro eixo de expansão produtiva, e que constituiu o interesse de novo estudo e resultado de nossas constatações, foi se estruturando nas duas primeiras décadas do século XXI na porção oeste da RMF, englobando os Municípios de Caucaia e São Gonçalo do Amarante, com a implantação do CIPP. Embora esse eixo produtivo esteja em consolidação, sua idealização, como comentamos data da dos anos 1960, quando, no governo de Virgílio Távora se aventou a possibilidade de instalação de um complexo industrial e portuário que abrigasse indústrias de base (refinaria e siderurgia), portanto, em um contexto político e econômico bem diferente do que temos recentemente. Contando com vultosos investimentos internacionais, em parceria com capitais nacionais, de um lado, e forte investimentos públicos nacionais e estaduais, de outro, o CIPP passou a ser uma realidade no início desse século com o funcionamento do porto do Pecém e a implantação das indústrias. Essa mobilização de capitais veio acompanhada de uma mobilização de força de trabalho, em termos quantitativos e qualitativos, como jamais visto na história da industrialização cearense. Isto não só por conta das grandes obras de instalação do porto, das indústrias e das infraestruturas correlatas, mas também pelo caráter diferenciado dos novos ramos de atividades que demandam novas especializações, pela flexibilização da força de trabalho e pela intensificação da correlação das distintas escalas espaciais no desenvolvimento das atividades produtivas.



Em suma, o vetor de expansão produtiva da porção oeste da RMF difere dos demais já citados. A dinamização atual envolve diferentes escalas no que se refere à origem dos capitais e, sobretudo, em relação à mobilização dos trabalhadores, que não se deu sem conflitos entre a força de trabalho e o capital expresso em constantes momentos de greve com a reivindicação de melhores condições e salários.

O CIPP insere novos conteúdos às dinâmicas metropolitanas mais recentes na RMF, evidenciando, assim, um conjunto de transformações no espaço metropolitano. A consolidação do vetor de expansão produtiva com base na atividade industrial na porção oeste envolve lógicas econômicas, políticas e sociais, bem como, uma série de articulações e contradições entre os agentes produtores do espaço, sobretudo, aqueles que detêm o poder econômico, subsumindo os demais às suas determinações. Junto a esses imperativos, revelam-se as contradições resultantes do processo capitalista de produção do espaço, sobretudo, a exploração intensa da força de trabalho e a sua subsunção alienada ao processo de expansão geográfica do capital e do trabalho apreendidas no plano local, mas que fazem parte de uma totalidade concreta do modo de produção capitalista.

## 7

## CONCLUSÃO

A dispersão geográfica do capital e do trabalho pelo mundo se apresenta como uma realidade do modo de produção capitalista e como parte de um processo mais amplo de acumulação de capital, cujas possibilidades de compreensão ultrapassam o plano do teórico e necessitam de estudos que dêem conta de como esse fenômeno que se materializa nos lugares.

A compreensão da mobilidade da força de trabalho, tendo por objeto de estudo o Complexo Industrial e Portuário do Pecém – CIPP foi uma tarefa que nos exigiu um intenso esforço de apreensão que acompanhou todo o percurso de realização deste estudo. Ao finalizar esta pesquisa, encontramos mais indagações do que mesmo respostas, entretanto, foi possível apreendermos algumas peculiaridades relacionadas a forma atual de dispersão do capital e seus desdobramentos no aspecto relativo ao trabalho e a produção do espaço metropolitano cearense.

O ajuste espacial, proposta teórica de David Harvey (2005) e formulada com vistas à compreensão da dispersão geográfica do capital e do trabalho, inspirou, teoricamente, a nossa pesquisa, apresentando-se como uma possibilidade

de compreender a produção do espaço sob o prisma geográfico e as múltiplas determinações que se estabelecem no recorte em estudo. O Complexo Industrial e Portuário do Pecém, nosso recorte empírico, nos permitiu compreender que a mobilidade do capital e da força de trabalho, insere-se, evidentemente, numa totalidade, mas que, no momento atual, e com base nas empresas estudadas, assume características próprias que acompanham esse movimento geral caracterizado por uma maior transitoriedade e flexibilidade. Informações recentes veiculadas no *O Povo*, em seu caderno de economia, de 15/10/2015, dão conta, de que dos 12.000 trabalhadores que atuam na CSP até esta data, deverá passar por uma redução gradativa com a finalização das obras, restando cerca de 2.800 trabalhadores quando iniciar o processo de funcionamento previsto para o início do ano de 2016. Apreende-se, também, a dependência tecnológica das empresas, com a afirmação de que os coreanos vieram para treinar a mão de obra brasileira que deverá atuar na fase de funcionamento da CSP, devendo retornar à Coreia do Sul ao término dessa fase. Adverte, ainda, a referida coluna, que a redução de trabalhadores na CSP agrava-se mais ainda porque se que eles migrariam para as obras de construção da refinaria, que não se concretizou, agravando assim, a situação de desemprego.

Com o nosso trabalho enfrentamos muitos desafios, em face de uma dinâmica difícil de acompanhar, haja vista tratar-se de um fenômeno com a incorporação de novos elementos quase que diariamente, relacionadas à mão de obra utilizada, às ações do Estado, das empresas e, ainda, dos impactos sobre o lugar.

O desenvolvimento deste Livro nos deu, também, a possibilidade de estabelecermos a relação entre mobilidade e urbanização, tudo isso, evidentemente, tendo como substrato teórico a produção do espaço como condição e produto das relações sociais de produção na perspectiva dialética do movimento de produção da vida. Nesse sentido, ficaram evidentes, as diferenças (salariais, de grau de instrução, tipos de moradia etc), dentro da própria classe trabalhadora e nas formas de relação com o lugar.

Ao final deste trabalho, destacamos alguns pontos conclusivos de nossa investigação e chegamos a constatações importantes, relacionadas aos objetivos inicialmente apresentados, o que nos levou à compreensão da mobilidade do capital e da força de trabalho no espaço metropolitano cearense como parte de um processo mais amplo de dispersão geográfica do capital e do trabalho. As particularidades encontradas em nosso objeto de estudo, serão apresentadas nos tópicos a seguir.

O Complexo industrial e Portuário do Pecém se configura como um espaço de industrialização recente no Ceará, situado na Região Metropolitana de Fortaleza onde o Estado assume, o seu papel de consolidar as políticas públicas e articular os investimentos privados, seja pela regulamentação expressa com a criação de leis, seja pela construção de infraestruturas necessárias ao funcionamento do porto e das indústrias no CIPP. Portanto, o Estado figura como um dos agentes mais importantes na expansão capitalista no Ceará.

O resgate da formação socioespacial brasileira nos serviu como substrato para entendermos a expansão capitalista no Brasil, inicialmente, relacionados à atividade agrícola e

posteriormente, à atividade industrial. Nesse contexto, a força de trabalho acompanhou, desde sempre, as áreas produtivas atraídas pela possibilidade de emprego e as empresas interessadas em absorver uma mão de obra a custo muito baixo. Assim, a história da mobilidade da força de trabalho no país é desenhada de acordo com as lógicas capitalistas de acumulação mais severas, seguindo outro direcionamento, mas sempre guiada pela possibilidade de extrair a maior lucratividade possível.

As transformações no mundo do trabalho puderam ser visualizadas na apresentação dos resultados da pesquisa, constando-se que os deslocamentos dos trabalhadores se dão em percursos cada vez mais distantes dos seus locais de residência. Essa é, portanto, a expressão mais contundente da subsunção do trabalho ao capital no período mais recente de implantação industrial no Ceará.

As termelétricas do grupo Eneva e a CSP utilizam como estratégias de contratação a subcontratação de outras empresas que ocorre de forma tão ampla, que não foi possível apreendermos com mais detalhes na pesquisa. Desse modo, muitas empresas transferem as responsabilidades trabalhistas para outras menores. Estas, por sua vez, estabelecem um tratamento diferenciado com o trabalhador, sobretudo, no que tange às condições de trabalho e salário, gerando uma série de conflitos no canteiro de obras que culminaram com deflagração de greves e até mesmo de conflitos entre os próprios trabalhadores, em casos que levaram a brigas e mortes. A subcontratação das empresas e a contratação temporária de trabalhadores nas obras de

implantação do CIPP se revelaram como a expressão mais forte do processo de implantação industrial mais recente no Ceará. Esse fato foi aprendido, sobretudo, na Eneva, na sua fase de funcionamento, ou seja, alguns trabalhadores só atuavam na empresa quando solicitados a reparar alguma maquinaria ou equipamento que apresentassem problemas, e assim, só auferindo salário, com a demanda pelo serviço.

A mobilidade da força de trabalho, apreendida no processo da pesquisa, está longe de ser um movimento livre onde o trabalhador escolhe para onde deve e como vender sua força de trabalho, isto porque a submissão do trabalho ao capital, no contexto atual do processo de globalização econômica, ampliou os deslocamentos no mundo por motivo de trabalho, fazendo com que o trabalhador renuncie mais tempo de seu cotidiano, sem que tenham se ampliado os benefícios dessa renúncia. A renúncia do trabalhador de seu tempo livre em função da mobilidade precariza, cada vez mais, as relações sociais, comprimindo os tempos não capitalistas dedicado às relações mais afetivas e necessárias à sobrevivência humana, como a convivência com a família.

No plano territorial metropolitano, a força de trabalho imprimiu novos conteúdos ao processo de urbanização ampliada de Fortaleza, ao desencadear uma série de metamorfoses no plano local. Essas metamorfoses estão relacionadas ao novo dinamismo da economia urbana relacionadas aos fluxos cotidianos de trabalhadores que acarretaram a demanda por serviços essenciais à sua sobrevivência (hospedagem e alimentação) e por desencadear uma série de atividades ligadas ao comércio e serviços.

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

O Complexo Industrial e Portuário do Pecém como recorte territorial e as indústrias escolhidas, como objeto empírico de análise nos deu possibilidades para compreender a essência das contradições da mobilidade da força de trabalho, no período mais recente, frente às novas exigências impostas pelas dinâmicas produtivas recentes face à dinâmica da globalização.

Embora a pesquisa tenha apresentado resultados de acordo com os objetivos propostos, todavia, por força dos limites impostos a um trabalho dessa natureza, deixamos de lado outras temáticas que se apresentaram ao longo da pesquisa de forma sedutora. Uma delas, refere-se às questões relativas aos conflitos entre trabalhadores, sindicatos e empresas por direitos que cruzaram o nosso caminho a todo o momento e que ficaram de fora, embora consideramos uma questão relevante no entendimento das representações e organização política da classe trabalhadora frente à acumulação flexível. Outra questão foi o papel das lideranças locais, impactadas fortemente pelas obras do CIPP, no enfretamento direto com agentes econômicos que a todo

custo tentavam, sem muito diálogo, passar como um rolo compressor sobre as populações locais, eximindo-as de seus direitos, propriedades e conquistas ao longo da vida. Além disso, a organização dessas lideranças na mobilização da população local para exigir melhoria e ampliação dos serviços básicos de moradia, segurança, saúde, educação e transporte foram capturados, também, pelos trabalhadores transitórios que passaram a consumir esses serviços, sem que houvesse um planejamento efetivo democrático para controlar os seus usos.

No mais, estamos longe de esgotar a discussão frente aos temas e problemas que esta pesquisa suscitou, todavia, entendemos que a sua temática central, a mobilidade da força de trabalho, precisa ser melhor aprofundada no âmbito dos estudos geográficos. Compreendemos, assim, que o entendimento dos processos de produção do espaço deve aliar, dialeticamente, a produção econômica e a reprodução das relações sociais de produção da sociedade às contradições que permeiam o modo de produção capitalista nesses tempos.



## REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ABU-EL-HAJ, Jawdat. Classe, poder e administração pública no Ceará. In: PARENTE, Josênio. ARRUDA, José Maria. *A era Jereissati: modernidade e mito*. Fortaleza: Edições Demócrito Rocha, 2002.
- ALVES, Jose. *As revoltas dos trabalhadores de Jirau (RO): Degradação do trabalho represada na produção de energia elétrica na Amazônia*. Tese de Doutorado. Programa de Pós Graduação em Geografia da Universidade Estadual Paulista. Presidente Prudente. UNESP. 2014.
- ALVES, Giovanni. *Trabalho e Subjetividade: O espírito do toyotismo na era do capitalismo manipulatório*. São Paulo: Boitempo, 2011.
- AMARAL FILHO, Jair do. (org.) *Federalismo Fiscal e transformações recentes no Ceará*. Fortaleza: INESP, 2000.
- AMORA, Zenilde Baima. *As transformações da indústria de Fortaleza face à política de industrialização do Nordeste*. São Paulo: Universidade de São Paulo, 1978. Dissertação de mestrado.
- AMORA, Zenilde Baima. Aspectos históricos da industrialização do Ceará. In: SOUZA, Simone de (coordenadora). *História do Ceará*. 2º ed. Fortaleza: Fundação Demócrito Rocha, 1994.
- AMORA, Zenilde Baima. Indústria e espaço no Ceará. In: SILVA, José Borzachiello da; CAVALCANTE, Tércia Correia; DANTAS, Eustógio Wanderley Correia (organizadores). *Ceará: um novo olhar geográfico*. Fortaleza: Fundação Demócrito Rocha, 2005.
- AMORA, Zenilde Baima. O espaço urbano cearense: breves considerações. In: AMORA, Zenilde Baima (organizadora). *O Ceará: enfoques geográficos*. Fortaleza: FUNECE, 1999.

- ANDRADE, Manuel Correia de. *Espaço, polarização e desenvolvimento: uma introdução à economia regional*. São Paulo: Atlas, 1987.
- ANDRADE, Manuel Correia. *A Terra e o Homem no Nordeste*. 4ª ed. São Paulo: Ciências Humanas, 1980
- ANTUNES, Ricardo e ALVES, Giovanni. *As Mutações no Mundo do Trabalho na Era de Mundialização do Capital*. Revista do Centro de Estudos Educação e Sociedade (CEDES). Campinas, vol. 25, n. 87, p. 335-351, maio/ago. 2004. Disponível em <http://www.cedes.unicamp.br>
- ANTUNES, Ricardo. *A dialética do trabalho: escrito de Marx e Engels*. São Paulo, Expressão Popular, 2004.
- ANTUNES, Ricardo. *A era da informatização e a época da informalização: riqueza e miséria do trabalho no Brasil*. São Paulo: Boitempo, 2006.
- ANTUNES, Ricardo. *O Continente do labor*. São Paulo: Boitempo, 2011.
- ANTUNES, Ricardo. *Os sentidos do trabalho. Ensaio sobre a afirmação e negação do trabalho*. [2. ed. 10ª reimpressão revisada e ampliada]. São Paulo: Boitempo, 2009.
- ARAÚJO, Tania Bacelar *Ensaio sobre o desenvolvimento do Nordeste brasileiro: heranças e urgências*. Rio de Janeiro: Revan: Fase, 2000.
- ARAÚJO, Tania Bacelar. *O Brasil ainda precisa se consolidar como nação*. Boletim Regional. Informativo da Política Nacional de Desenvolvimento Regional – n. 1 (jan./abr. 2006) - Brasília, DF: Ministério da Integração Nacional. Secretaria de Políticas de Desenvolvimento Regional, 2006.
- ARAÚJO, Tania Bacelar e SANTOS, Valdeci Monteiro. Desigualdades Regionais e Nordeste em Formação Econômica do Brasil in ARAÚJO, Tarcisio Patricio; VIANNA, Salvador: MACAMBIRA, Júnior (orgs). *50 anos de Formação Econômica do Brasil*. Rio de Janeiro: IPEA, 2009.
- ASCHER, François. *L'âge des métapoles*. Paris. Editions de l'Aube, 2009.
- ASCHER, François. *Metápole, Acerca do futuro da cidade*. Oeiras: Celta Editora, 1998.
- BAENINGER, Rosana. Rotatividade migratória: um novo olhar para as migrações internas no Brasil. Revista Internacional de Mobilidade Humana. Ano XX. n. 39. Brasília: 2009, p. 77-100.

BAENINGER, Rosana. Redistribuição espacial da população e urbanização: mudanças e tendências recentes in GONÇALVES, Maria Flora. BRANDÃO, Carlos e GALVAO, ANTONIO. Regiões e cidades, cidades e regiões. São Paulo: Editora UNESPE: ANPUR, 2003.

Balanço Energético Nacional 2014: Ano base 2013. Ministério de Minas e Energia. Empresa de Pesquisa Energética (Brasil). – Rio de Janeiro : EPE, 2014.

BANDEIRA, Robson Torres e SILVA NETA, Maria Enésia. Virgílio X Tasso: o mudancismo no Ceará. Artigo apresentado no IV Encontro do Ceará em debate, 2008.

BARREIRA, Irllys Alencar Firmo. *Pensamento, palavras e obras*. In: PARENTE, Josênio. ARRUDA, José Maria. *A era Jereissati: modernidade e mito*. Fortaleza: Edições Demócrito Rocha, 2002.

BATISTA, Francisca Gonçalves. *Reestruturação socioespacial do Ceará: o projeto portuário do Pecém*. Dissertação de Mestrado. Universidade Estadual do Ceará. Fortaleza, 2005.

BENKO, Georges e LIPIETZ, Alain. *As Regiões Ganadoras - Distritos e Redes, os novos paradigmas da geografia econômica*. Portugal: Celta Editora, 1994.

BENKO, Georges. *Economia, espaço e globalização na aurora do século XXI*. 2 ed. São Paulo: HUCITEC, 1996.

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

BESERRA, Fábio Ricardo Silva. *Espaço, indústria e reestruturação do capital: a indústria de calçados na região do Cariri – CE*. Dissertação de Mestrado. Universidade Estadual do Ceará. Fortaleza, 2007.

BOURDIN, Alain. *Mobilité et écologir urbaine*. Paris: Destartes & Cie, 2007.

BRANDÃO, Carlos. *Território e desenvolvimento – as múltiplas escalas entre o local e o global*. Campinas: Editora da Unicamp, 2007.

BRESSER-PEREIRA. Luiz Carlos. O novo desenvolvimentismo. Artigo. *Folha de São Paulo*. Data de publicação: 19/09/2004. Data de consulta: 12/12/2014.

CAMPOS, Ricardo Sapia. A globalização do local: distritos industriais, trabalho e qualificação profissional in SILVA, Gerado e COCCO, Giuseppe (orgs). *Territórios Produtivos: oportunidades e desafios para o desenvolvimento local*. Rio de Janeiro: DP&A; Brasília-DF: SEBRAE, 2006.

CANO, Wilson. Desconcentração produtiva regional do Brasil 1970 – 2005. São Paulo: Editora UNESP, 2008.

CARLOS, Ana Fani A. *Espaço e indústria*. 5 ed. São Paulo: Contexto, 1992.

CARLOS, Ana Fania. *A condição espacial*. São Paulo: Contexto, 2011.

CARLOS, Ana Fanni Alessandri. Da Organização à Produção do Espaço no Movimento do Pensamento Geográfico in CARLOS, Ana Fanni; SOUZA, Marcelo Lopes; SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão (organizadores). *A produção do espaço urbano: agentes, processos, escalas e desafios*. São Paulo: Contexto, 2011.

CARVALHO, Keane Barroso de. *Territórios produtivos: estudo geográfico do I Distrito Industrial do Ceará*. Dissertação de Mestrado. Universidade Estadual do Ceará. Fortaleza, 2009.

CARVALHO, Rejane Vasconcelos Accioly de. *Virgílio, Adauto e César Cals: a política como arte da chefia*. In: PARENTE, Josênio. ARRUDA, José Maria. *A era Jereissati: modernidade e mito*. Fortaleza: Edições Demócrito Rocha, 2002.

CASTELLS, Manuel e GODARD, Francis Monopolville. *Analyse des rapports entre l'entreprise, l'Etat et l'urbain*. The Hague and Paris: Mouton, 1974.

CASTELO BRANCO, Rodrigo. *O novo desenvolvimentismo e a decadência ideológica do pensamento econômico brasileiro*. *Revista Serviço Social & Sociedade*. São Paulo. n. 112. p. 613-636. Out/Dez, 2012.

CAVALCANTE, Eider Olivindo. *Modernização do litoral: conflitos, mudanças e permanências na localidade de Cumbuco (CE)*. Dissertação de Mestrado. Programa de Pós-Graduação em Geografia. Universidade Federal do Ceará, 2012.

CEARÁ. *Decreto nº 27.196, de 29 de setembro de 2003 que aprova o regulamento do Programa de Desenvolvimento do Complexo Industrial e Portuário*

*do Pecém e da Economia do Ceará*. Fortaleza, 29 de setembro de 2003.

CEARÁ. Governador do (Virgílio Távora). *II Plano de metas governamentais - PLAMEG, 1979-83*. Fortaleza, 1979.

CEARÁ. Governo do Estado do. *Plano Plurianual*. 1992-1995. Fortaleza: 1991.

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

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

CEARÁ. *Plano Plurianual*. 1992-1995. Fortaleza: 1991.

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

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

CÉLÉRIE, Pierre. Os portos marítimos. Tradução de Isaac e Fredja Schenkman. São Paulo: Difusão Europeia do Livro, 1962.

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

CENTRO INDUSTRIAL DO CEARÁ. *Discursos e Publicações*. Vários anos.

CHESNAI. A mundialização do capital. Tradução: Silvana Finzi Foá. São Paulo: Xamã, 1996.

CHESNAIS, François. *A mundialização do capital*. São Paulo: Xamã, 1996.

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

COSTA, Maria Clélia Lustosa e AMORA, Zenilde Baima. Fortaleza na rede urbana brasileira: de cidade à metrópole in COSTA, Maria Clélia Lustosa e PEQUENO, Renato (Orgs). *Fortaleza: transformações na ordem urbana*. 1 ed. Rio de Janeiro: Letra Capital: Observatório das Metrôpoles, 2015.

DANTAS, Eustógio Wanderley Correia. In *Geografias – Leituras Cultu-*

*rais*. Organizadores: ALMEIDA, Maria Geralda e RATTTS, Alecsandro JP. Goiânia: Alternativa, 2003.

DRUCK, Graça e FRANCO, Tania. *Terceirização: a Chave da precariedade no Brasil* in NAVARRO, Valquíria e PADILHA (orgs) Retratos do trabalho no Brasil. – Uberlândia: Edufu, 2009.

DRUCK, Graça e Tânia Franco. Terceirização: a chave da precarização do trabalho no Brasil in NAVARRO, Vera Lúcia e PADILHA, Valquíria (Orgs). Retratos do trabalho no Brasil. Uberlândia: Edufu, 2009.

DRUCK, Maria da Graça. *Terceirização: (des)fordizando a fábrica*: um estudo do complexo petroquímico. São Paulo: Boitempo: Salvador: EDUFBA, 1999.

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

ENGELS, Frederick. Sobre o papel da transformação do macaco em homem in ANTUNES, Ricardo. *A dialética do trabalho*. Expressão Popular, 2004.

ESPINDOLA, Rodolfo. Caravelas, jangadas e navios: uma história portuária. Fortaleza: OMNI, 2007.

FAROLE Thomas e AKINCI Gokhan. *Special Economic Zones: Progress, Emerging Challenges, and Future Directions*. The International Bank for Reconstruction and Development/The World Bank. 2011. Disponível em: <https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/2341/638440PUB0Exto00Box0361527B0PUBLIC0.pdf?sequence=1>.

FEDERAÇÃO DAS INDÚSTRIAS DO CEARÁ. *Revista da FIEC e Arquivo de palestras*. Vários anos.

FERNANDES, Bernardo Mançano, WELCH, Clifford Andrew e GONÇALVES, Elienai Constantino. Os usos da terra no Brasil. 1 ed. São Paulo: Cultura Acadêmica: Unesco, 2014.

FICHER, André. *Industrie et espace géographique*: introduction à la géographie industrielle. Paris. Ed. Masson, 1994.

- FIRKOWSKI, Olga Lúcia Castreghini e SPOSITO, Eliseu Savério. *Indústria, Ordenamento do Território e Transportes* – a contribuição de André Fischer. São Paulo: Expressão Popular: UNESP. Programa de Pós-Graduação em Geografia, 2008.
- FURTADO, Celso. *Formação econômica do Brasil*. 25 ed. São Paulo: CIA Editora Nacional, 1995.
- GAUDEMAR, Jean-Paul de. *Mobilidade do Trabalho e Acumulação do Capital*. Tradução: Maria do Rosário Quintela. Lisboa: Ed. Estampa, 1979.
- GIRÃO, Raimundo. *Evolução da História Cearense*. Fortaleza, BNB. ETENE, 1985.
- HAFFNER, Jacqueline Angélica Hernandez. *A CEPAL e a industrialização brasileira. (1950-1961)*. Porto Alegre: EDIPURCS, 2002.
- HARVEY, David. *A produção capitalista do espaço*. São Paulo: Annablume, 2005.
- HARVEY, David. *Condição pós-moderna*. 7. ed. São Paulo: Edições Loyola, 1992.
- HARVEY, David. *Espaços de esperança*. São Paulo: Edições Loyola, 2004.
- HARVEY, David. *Los límites del capitalismo y la teoría marxista*. México: Fondo de Cultura Económica, 1990.
- HARVEY, David. *Neoliberalismo – história e implicações*. São Paulo: Edições Loyola, 2008.
- HARVEY, David. *Os limites do capital*. Tradução de Magda Lopes. 1. ed. São Paulo: Boitempo, 2013.
- HELLER, Agnes. *O cotidiano e a história*. Tradução de Carlos Nelson Coutinho e Leandro Konder. 3 ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1989.
- HOLANDA, Virgínia. *Modernização e espaços seletivos no Nordeste brasileiro*. São Paulo: Universidade de São Paulo, 2007. Tese de Doutorado.
- INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. *Censos Demográficos 1980, 1990, 2001, 2010*.
- INSTITUTO DE PESQUISA E ESTRATEGIA ECONOMICA APLICADA (IPEA). *Dados demográficos, econômicos e geográficos para estado, regiões e municípios brasileiros*. Vários anos.

INSTITUTO DE PESQUISA E ESTRATÉGIAS ECONOMICAS DO CEARÁ – IPECE. *Participação (%) do Produto Interno Bruto - PIB do Ceará em relação ao Brasil*. Fortaleza: IPECE, 2010.

INSTITUTO DE PESQUISA E ESTRATÉGIAS ECONOMICAS DO CEARÁ – IPECE. *Índice de Desenvolvimento Social – IDS - vários anos*.

INSTITUTO DE PESQUISA E ESTRATÉGIAS ECONOMICAS DO CEARÁ – IPECE. *Índice de Desenvolvimento Municipal – IDM - vários anos*.

INSTITUTO DE PESQUISA E ESTRATÉGIAS ECONOMICAS DO CEARÁ – IPECE. *Desempenho da indústria de transformação cearense*, 2004.

JUCÁ, Gisafran Nazareno Mota. *Verso e reverso do perfil urbano de Fortaleza (1945-1960)*. São Paulo: Annalube, 2000.

KNAFOU, Rémy. *La planète momade*. Paris: Editons de Lie, 1998.

KONDER, Leandro. *A derrota da dialética: a recepção das ideias de Marx no Brasil até o começo dos anos 1930*. 2 ed. São Paulo: Expressão Popular, 2009.

KOSIK, Karel. *Dialética do Concreto*. Tradução: Célia Neves e Alderico Tobírio, 2. ed, Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1976.

LEFEBVRE, Henri. *A cidade do capital*. Tradução: Helena Ruata Ramos e Marilene Jamur. 2 ed. Rio de Janeiro: DP&A, 2001.

LEFEBVRE, Henri. *A revolução urbana*. Tradução de Sergio Martins. Belo Horizonte: Ed. UFMG, 1999.

LEFEBVRE, Henri. *Espace et politique*. Paris: Points Civilisation, 1974.

LEFEBVRE, Henri. *La production de l'espace*. Tradução livre: Tomoko Iyda Paganelli. 3ème. Édition. Paris: Anthropos, 1986.

LEPIKSON, João Augusto Pessoa. *A lógica da acumulação capitalista na prática hodierna: crescimento, crise e ajustes espaciais*. Dissertação de Mestrado. Programa de Pós Graduação em em Administração. Universidade Federal da Bahia. Salvador/BA, 2010.

LEITE, Marcia de Paula e ARAÚJO, Ângela Maria C. (Orgs). *O Trabalho reconfigurado no Brasil*. São Paulo, Annablume: Fapesp, 2009.



LENIN, Vladimir Ilitch. *O imperialismo: etapa superior do capitalismo*. Apresentação: Plínio de Arruda Sampaio Júnior. Campinas, SP: FE/UNICAMP 2011. Ebook disponível em [navegandopublicacoes.net](http://navegandopublicacoes.net).

LEVY, J. *Os Novos Espaços da Mobilidade*. GEOgraphia, América do Norte, 3, set. 2009. Disponível em <http://www.uff.br/geographia/ojs/index.php/geographia/article/view/62/60>.

LIPIETZ, Alain. *Fordismo, Fordismo Periférico e Metropolização*. Tradução: Ricardo Brinco. Revista Ensaio FEE, n. 10 (2), Porto Alegre, 1989, p 303-335.

MACAMBIRA, Júnior. SALES, Telma. RODRIGUES, Rosana. *O trabalho, o porto e as transformações socioeconômicas no Distrito do Pecém*. Fortaleza: Instituto de Desenvolvimento do Trabalho (IDT) e Banco do Nordeste do Brasil (BNB), 2011.

MARX, Karl. Capítulo VI Inédito de O capital: resultados do processo de produção imediata. Preparação dos originais: Joaquim José de Faria e Maria Clara de Faria. Editora Moraes: São Paulo, 1985.

MARX, Karl. *O Capital: crítica da economia política*. Volume 01. 2 ed. São Paulo: Nova Cultural, 1985.

MARX, Karl. *O Capital: crítica da economia política*. Volume 02. 3. ed. São Paulo: Nova Cultural, 1988.

MATOS, RALFO. Fluxos migratórios no Brasil contemporâneo: descrição e análise in GONÇALVES, Maria Flora. BRANDÃO, Carlos e GALVAO, ANTONIO. Regiões e cidades, cidades e regiões. São Paulo: Editora UNESPE: ANPUR, 2003.

MÉSZÁROS, István. Para além do capital: rumo a uma teoria da transição. Tradução: Paulo Cezar Castanheira, Sérgio Lessa. – 1. ed. revista. São Paulo: Boitempo, 2011.

MENELEU NETO, Jose. Novos sapateiros: os trabalhadores e a reestruturação do capital. Tese de Doutorado. Programa de Pós-Graduação em Sociologia. Universidade Federal do Ceará, 2000.

MINISTERIO DE MINAS E ENERGIA - MME. Balanço Energético Nacional – Relatório Síntese.. Rio de Janeiro. Empresa de Pesquisa Energética – EPE, 2014.

MINISTERIO DO TRABALHO E EMPREGO - MTE. Relatório Anual de Informações Sociais (RAIS) e Cadastro Geral de Empregados e Desempregados (CAGED). Vários Anos.

MINISTERIO DO TRABALHO E EMPREGO – TEM. Autorizações de trabalho concedidas para estrangeiros pela Coordenação Geral de Imigração do (CGIg) e pelo Conselho Nacional de Imigração (CNIg) do Ministério do Trabalho e Emprego de 2014.

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

MORAES, Antonio Carlos Robert de. Apresentação da obra. In HARVEY, David. A Produção Capitalista do Espaço. São Paulo: Annablume, 2005.

MOREIRA, Ruy. Formação espacial brasileira. Uma contribuição crítica à geografia do Brasil. Rio de Janeiro: Consequência, 20102.

MOREIRA, Ruy. *Para onde vai o pensamento geográfico?:* uma epistemologia crítica. 1 ed. 2ª reimpressão. São Paulo: Contexto, 2009.

MOREIRA, Ruy. *Pensar e Ser em Geografia:* ensaios de história, epistemologia e ontologia do espaço geográfico. São Paulo: Contexto, 2007.

NAVARRO, Valquiria e PADILHA, Valquiria (orgs) Retratos do trabalho no Brasil. – Uberlândia: Edufu, 2009.

NEVES. Osias Ribeiro e CAMISASCA. Marina Mesquista. Aço Brasil: uma viagem pela indústria do aço. Belo Horizonte: Escritório de histórias, 2013.

OLIVEIRA, Francisco de *Elegia para uma re(li)gião* - SUDENE, Nordeste. Planejamento e conflito de classes. 3ª ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1981.

OLIVEIRA, Francisco de. *A economia brasileira: crítica à razão dualista.* 5ª ed. São Paulo: Boitempo, 2003.

OLIVEIRA. *Economia Brasileira: Critica à razão dualista.* 5ª edição. Petrópolis. Editora Vozes, 1987.

PACTO PELO PECÉM. Assembléia Legislativa do Ceará, 2012.

- PEQUENO. Luís Renato Bezerra Pequeno (org.) *Como anda Fortaleza*. 2ª ed - Rio de Janeiro: Letra Capital - Observatório das Metrôpoles, 2009.
- PEREIRA JÚNIOR, Edilson. *Industrialização e reestruturação do espaço metropolitano*: reflexões sobre o caso de Horizonte-Pacajus (CE). Fortaleza: Eduece, 2005.
- PEREIRA JÚNIOR, Edilson. *Território e economia política* – uma abordagem a partir do novo processo de industrialização no Ceará. - Presidente Prudente, 2012.
- PEREIRA JUNIOR, Edilson. *Território e economia política: uma abordagem a partir do novo processo de industrialização do Ceará*. São Paulo: Cultura Acadêmica, 2012.
- PIQUET, Rosélia. *Indústria e Território no Brasil Contemporâneo*. Rio de Janeiro: Garamond, 2007.
- POCHMANN. Marcio. *A superterceirização do trabalho*. Campinas: LTR Editora, 2008.
- POCHMANN. Marcio. *O emprego na globalização*. São Paulo: Boitempo, 2012.
- POCHMANN. Marcio. *O emprego no desenvolvimento da nação*. São Paulo: Boitempo, 2008.
- PRADO JUNIOR. *História Econômica do Brasil*. São Paulo Brasiliense, 2008.
- RANIERE. Jesus. *Trabalho e Dialética*. Hegel, Marx e a teoria social do devir. São Paulo: Boitempo, 2011.
- RELAÇÃO ANUAL DE INFORMAÇÕES SOCIAIS – RAIS. *Base de dados estatísticos*. Vários anos. Brasília: RAIS, 2010. CD-ROM.
- ROSSO. Sadi Dal. *Mais trabalho! A intensificação do labor na sociedade contemporânea*. São Paulo: Boitempo, 2008.
- SANTOS, Milton e SILVEIRA, Maria Laura. *Brasil: território e sociedade no início do século XXI*. 3ª ed. Rio de Janeiro: Record, 2001.
- SANTOS, Milton. *Por uma outra globalização* – do pensamento único à consciência universal. 2ª ed. Rio de Janeiro: Record, 2000.

SANTOS, Milton. *A urbanização brasileira*. 5ª ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2008.

SANTOS, Milton. Circuitos espaciais da produção: um comentário. In: SANTOS, Milton. SOUZA, Maria Adélia. *A construção do espaço*. São Paulo: Nobel, 1986.

SANTOS, Milton. *Espaço e método*. 5 ed. São Paulo: EDUSP, 2008.

SANTOS, Milton. *O espaço dividido: os dois circuitos da economia urbana dos países subdesenvolvidos*. Rio de Janeiro: F. Alves, 1979.

SILVA, José Borzacchiello. *A cidade contemporânea no Ceará*. In: SOUZA, Simone de (org.). *Uma nova história do Ceará*. Fortaleza: Edições Demócrito Rocha, 2000.

SILVA, José Borzacchiello. *O algodão na organização do espaço*. In: SOUZA, Simone de (coordenadora). *História do Ceará*. 2 ed. Fortaleza: Edições Demócrito Rocha, 1994.

SILVA, José Borzacchiello. *Os Incomodados não se Retiram*. Uma análise dos movimentos sociais em Fortaleza. Fortaleza: Multigraf Editora, 1992.

SILVA, Jose Bozarchiello. A região metropolitana de Fortaleza. In CAVALCANTE, DANTAS e SOUSA. Ceará um novo olhar Geográfico. Fortaleza: Edições Demócrito Rocha, 2005.

SILVEIRA, Bruno Rodrigues da. O morar permanente na praia: Moradia e Vilegiatura na localidade praiana de Icarai – CE. Dissertação de Mestrado. Programa de Pós Graduação em Geografia. Universidade Federal do Ceará, 2011.

SISTEMA IBGE DE RECUPERAÇÃO AUTOMÁTICA (SIDRA) – Tabelas e gráficos, bases cartográficas baseados nos censos demográficos. Vários anos.

SOUSA, Marcos Timóteo Rodrigues. *Mobilidade e acessibilidade no espaço urbano*. Revista Sociedade & Natureza. Uberlândia 17(33), 2005, p. 119-129.

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

SOUZA, Eudes André Leopoldo. *Metropolização litorânea: produção do espaço do lazer e mercado imobiliário*. Dissertação de Mestrado. Programa de Pós Graduação em Geografia. Universidade Estadual do Ceará, 2013.

Souza, Nali de Jesus. *Teoria dos polos, regiões inteligentes e sistemas regionais de inovação*. Revista Análise. v. 16. n. 1. Porto Alegre, 2005.

TELES, Glauciana Alves e Amora, Zenilde Baima. *Caucaia no processo de metropolização e expansão de Fortaleza*. In SILVA, Cátia Antônia; FREIRE, Desirré; OLIVEIRA Floriano (orgs). *Metrópole: Governo, Sociedade e Território*. Rio de Janeiro: DP&A editora, 2006.

TELES, Glauciana Alves. *Dinâmicas Metropolitanas Contemporâneas: Caucaia na Região Metropolitana*. Dissertação de Mestrado. Universidade Estadual do Ceará. Fortaleza, 2005.

THOMAZ, JUNIOR. Antonio. *Dinâmica Geográfica do Trabalho no Século XXI* (Limites Explicativos, Autocrítica e Desafios Teóricos). Tese de Livre docência. São Paulo. [s.n.], 2009.

THOMAZ, JUNIOR. Antonio. *Degradação e Centralidade do Trabalho: As Contradições da Relação Capital x Trabalho e o Movimento Territorial de Classe* Revista Pegada, v. 13, n. 02. 2012.