



XVIII ENANPUR
NATAL2019
27 a 31 maio

INFRAESTRUTURA, ECONOMIA E TERRITÓRIO NO CEARÁ: As conexões dadas pelo Complexo Industrial e Portuário do Pecém.

Autores:

Francisco do O' de Lima Júnior - URCA;PLANDITES/UERN - lima.junior@urca.br

Fernando Cezar de Macedo - IE-UNICAMP - fernando.cezar.macedo@gmail.com

Denis Fernandes Alves - PPGECO-UFRN - denis_fernandes@outlook.com

Resumo:

No movimento de reestruturação econômica e produtiva promovendo a expansão dos fluxos internacionais impera como novo padrão de organização etapas produtivas multilocalizadas com a emergência de uma rede global de produção. Novos equipamentos de infraestrutura passam a ser concebidos promovendo arranjos de desenvolvimento regional dinâmicos. O presente trabalho objetiva analisar as conexões entre infraestrutura, economia e território no Estado do Ceará, dadas pela concepção do Complexo Industrial e Portuário do Pecém (CIPP), localizado no município de São Gonçalo do Amarante, Região Metropolitana de Fortaleza. A pesquisa é de caráter e utilizou-se dados da CEARÁPORTOS, Empresa Governamental responsável pela gestão do CIPP e outros órgãos governamentais. Observou-se que a constituição de um porto moderno, com alta capacidade, dispondo de vantagens locacionais e incentivos criados aos investimentos para comércio exterior dão importantes conexões entre infraestrutura, economia e território neste estado brasileiro, promovendo sua inserção competitiva no contexto da economia global.

INFRAESTRUTURA, ECONOMIA E TERRITÓRIO NO CEARÁ:

As conexões dadas pelo Complexo Industrial e Portuário do Pecém.

ST 05 - DESENVOLVIMENTO REGIONAL - VELHOS PROBLEMAS, NOVOS.

INTRODUÇÃO

As mudanças nas conformações territoriais decorrentes da reestruturação econômica e produtiva elevaram cada vez mais os fluxos de produtos ao longo do globo, a partir de uma nova lógica de divisão espacial do trabalho. Os processos econômicos passaram a articular uma imensa rede de etapas produtivas multilocalizadas, requerendo para tanto portas de entrada e saída modernas, eficientes e com grande capacidade.

Os nodais de transporte reafirmam seu papel estratégico nos processos de desenvolvimento, pautando juntamente com outros atributos de competitividade a inserção de cada território.

O presente trabalho objetiva analisar as conexões entre infraestrutura, economia e território no Estado do Ceará, dadas pela concepção do Complexo Industrial e Portuário do Pecém (CIPP), localizado no município de São Gonçalo do Amarante, Região Metropolitana de Fortaleza.

A indagação que problematiza o caminho de sua realização estar em entender quais as principais expressões dadas pelo grande projeto de infraestrutura contido no Complexo Industrial e Portuário do Pecém. Como hipótese a esta indagação, acredita-se que o estado do Ceará vivencia avanços na oferta de infraestrutura, através da implantação de grandes projetos de efeito estruturante como o caso do CIPP, dotando o seu território de condições competitivas e eficiência econômica, tornando-o plataforma de atuação dos grandes investimentos globais.

Para tanto, o trabalho está estruturado em três seções além desta Introdução. Na seção seguinte, serão ensaiadas algumas notas sobre o cenário recente de modernização econômica cearense. Em seguida, serão observados como as conexões dadas pelo CIPP se

inserir neste cenário de modernização, enquanto projeto importante na estratégia de inserção competitiva do Ceará.

TRANSFORMAÇÕES ECONÔMICAS, TERRITÓRIO E INFRAESTRUTURA CEARENSES NOS ANOS 2000.

O padrão de desenvolvimento decorrente da reestruturação capitalista dos dois últimos decênios do século XX, e que se processa dos anos 2000 em diante, transpuseram sucessivas etapas do avanço neoliberal. O conjunto de estratégias e determinações que o compõe aponta principalmente para a desregulação dos movimentos econômicos, predomínio da financeirização capitalista, aumento dos fluxos mundiais de comércio e expansão da produtividade com redução de custos.

Uma nova divisão internacional do trabalho emerge com reordenamentos territoriais complexos, imprimindo como estratégia fundamental a busca por inserção competitiva das diversas hierarquias espaciais, promovendo a atração de investimentos em todos os seus aspectos (BIACHI, 2015).

No conjunto de papéis reservados a cada região do Brasil são nítidos os padrões de reprodução interna da divisão do trabalho entre elas. Figura assim de um lado as áreas com estruturas produtivas mais diversificadas e com disponibilidade de serviços mais sofisticados como o caso do Centro-Sul e das principais metrópoles distribuídas pelos diversos estados. Os seus respectivos vínculos à economia internacional são processualmente mais diretos, tendo em vista que nestes espaços estão as sedes ou filiais das grandes corporações e grupos econômicos de ação mundial.

De outro lado, com destaque que se expande com maior força nas duas últimas décadas dado pela reconfiguração da economia mundial, emergem áreas de destaque na produção de bens primários de grande interesse internacional. Áreas distribuídas de acordo com a disponibilidade de recursos naturais

No tocante ao contexto cearense, este processo principia com os deslocamentos associados à sequência de ações, programas e políticas que caracterizaram a entrada do estado nas rodadas recentes da acumulação capitalista, sinalizando a sua modernização econômica e produtiva, acoplada àquele conjunto de mudanças econômicas mais amplas, acima referidas. O quadro mais perceptível considera a segunda metade dos anos 1980 como diferencial na gestão pública estadual, marcada pelo alinhamento ao paradigma de regulação fundado na eficiência de gestão, modernização econômica, renovação das políticas públicas pautada em ajustes fiscais, financeiros, administrativos e infraestrutural¹.

¹ Maior parte dos estudos que investigam o desenvolvimento do Estado do Ceará nas últimas décadas denomina a inflexão administrativa e econômica ocorrida nos anos 1980 e aprofundada nas três décadas seguintes de “Governos das Mudanças”. Para aprofundamentos consultar Moraes, Macedo e Lima Júnior (2014), Lima Júnior (2014), Amaral Filho (2003), Bonfim (2001). A designação é dada ao ciclo de governos estaduais que se sucedem de 1987 até 2002. Entretanto, a sequência

O plano das políticas de promoção do desenvolvimento econômico, neste contexto, elegeu como suporte maior para sua condução três grandes eixos: a indústria incentivada, o turismo e a promoção da agricultura irrigada (LIMA JÚNIOR, 2014). Na razão que justificou cada um dos eixos estava em comum: i) a necessidade de reestruturação dos setores envolvidos, até então com organização tradicional; ii) o redimensionamento das políticas públicas com a adequação/criação de instâncias institucionais para tanto; iii) o aproveitamento das potencialidades eleitas em diversos diagnósticos elaborados por órgãos de planejamento estaduais e consultorias realizadas por instituições multilaterais internacionais.

A indústria incentivada, tida como capaz de absorver o contingente de mão de obra, inicialmente esteve sob a órbita de segmentos mais tradicionais da Indústria de Transformação que se modernizaram. Dentre eles os setores de calçados, têxtil, alimentos e bebidas com presença marcante na vocação estadual decorrente inclusive das estruturas produtivas montadas no seu processo de formação econômica. A diferenciação é encontrada em dois elementos. De um lado a interiorização dos ramos mais intensivos no uso do fator trabalho, mobilizados pela oferta agressiva de incentivos de diversas ordens, ampliados à medida que a realização do empreendimento se distanciava da Região Metropolitana de Fortaleza (RMF). Assim, os principais centros urbanos do interior passam a receber unidades industriais principalmente de calçados, vindos de outras regiões do Brasil.

Em outra ordem estavam as atividades caracterizadas por uma relação capital/trabalho mais elevada e, portanto, mais tecnificadas, diversificadas e modernas, que permaneciam próximas à RMF. Apesar de ser o espaço com melhor disponibilidade de infraestrutura, seria necessário maior aporte neste campo, considerando a gradativa diversificação e complexificação dos setores induzidos aqui. O destaque foi o avanço na implantação do segmento de semielaborados, com evidência para a siderurgia, inaugurando uma nova etapa da diversificação produtiva do estado, cujo Complexo Industrial e Portuário do Pecém será signo maior, como será visto adiante

No âmbito do turismo, privilegiaram-se as atratividades litorâneas. A extensa faixa costeira, a paisagem encantadora das praias caracterizada por mar aberto, a boa iluminação solar, o panorama propício aos adeptos do veraneio, direcionou ações de atratividade turística voltada principalmente ao público internacional. Em momento posterior, os circuitos alternativos dos sertões e serras, com os atributos culturais e roteiros naturais, foram incluídos com atenção secundária.

O último eixo, o reordenamento da agricultura estadual pautado na promoção da agricultura irrigada teve importantes implicações. Reproduzindo o modelo considerado exitoso de outras experiências nordestinas - como os casos de Petrolina-Juazeiro, no vale do Rio São Francisco entre Pernambuco e Bahia e Assú-Mossoró, na bacia dos rios Assú e Apodi -, foram definidas algumas culturas dentro do segmento da fruticultura, considerando a aceitabilidade no mercado internacional. Além da montagem de um aparato institucional com a criação de órgãos específicos para os programas aqui implantados, foi também posto

posterior tem alinhamento administrativo ao que prevaleceu até então, pela continuidade dos princípios de gestão bem como pelo aprofundamento das ações e políticas pautadas no mesmo receituário.

em prática uma arrojada política de otimização e disponibilidade de recursos hídricos. Nesta ótica, produção de frutas como melão, melancia, mangas colocam o Ceará no circuito da fruticultura nacional como uma das estratégias de expansão de suas exportações.

Os três eixos acima designados concebem um padrão que como principal imperativo promoveu o reordenamento territorial do Estado para atendimento das suas funcionalidades, enquanto projeto de desenvolvimento bem delimitado. A noção de seletividade espacial, surgimento de novas áreas dinâmicas, privilegiando determinadas regiões do Estado convergentes com os atributos postos pelos eixos privilegiados é evidente. Adicionalmente, entrou na agenda posta pela dotação de condições propícias, a necessidade de investimentos em infraestrutura para a promoção de cada um deles, atendendo as suas especificidades tendo em vista ainda que são campos que exigem um estoque infraestrutural de grande envergadura.

O quadro posto reforça a visão de que novos territórios vão surgindo promovendo a especialização cada vez maior dos lugares, forjando sua inserção mais ampla com base nestas especializações e promovendo a seletividade de em diversas escalas sentidos, fatores e valores (SILVEIRA, 2009, p. 2009). Neste movimento, as estruturas de entrada e saída de fluxos renovam sua função estratégica, como será visto com o caso do CIPP na seção seguinte.

AS CONEXÕES DADAS PELO COMPLEXO INDUSTRIAL E PORTUÁRIO DO PECÉM.

No conjunto de transformações vivenciado pela economia cearense e acima apresentado em linhas mais amplas, o veio condutor foi a busca de acompanhar o movimento mundial de flexibilização e de reestruturação econômica. A disponibilidade de bases permitindo a inserção nos fluxos caracterizados por uma divisão internacional do trabalho se tornou imperativo condicionante. Dentre elas, a base para movimentos de transportes eficientes e modernos, caracterizadas como grandes pontos de intercâmbio permitindo rapidez na emissão/recepção de mercadorias, conforme apontam Lima e Batista (2005). A implantação de um porto moderno atendendo a tais critérios passa a fazer parte das plataformas de políticas públicas do estado do Ceará.

A história portuária cearense está bem articulada à formação econômica deste estado, com destaque à reorientação econômica e territorial dada pela sua inserção no plano da economia internacional da Primeira Revolução Industrial. Já a partir de fins do século XVIII, o fornecimento do algodão como matéria-prima fundamental coloca a necessidade de um porto no meio da costa cearense na capital Fortaleza, que até então não assumira papel relevante no panorama das aglomerações urbanas da província (LIMA JÚNIOR, 2014).

Inicialmente o embarcadouro com estrutura deficiente localizado próximo aos galpões de armazenamento de algodão serviu de porto durante muito tempo, derivando da sua localização um conjunto de estruturas urbanas como a alfândega, as casas comerciais, dentre outros, nas proximidades da parte central da cidade. Somente nos anos 1950, na

extensão das preocupações com o planejamento voltado para a promoção econômica, tem-se a instalação do Porto do Mucuripe, situado na parte leste de Fortaleza.

Ao longo dos anos 1960 a 1980, o Mucuripe passa a receber e consolidar um amplo conjunto de infraestruturas como ramal da ferrovia, pavimentação de ligação às principais rodovias, grandes armazéns, além da implantação de um conjunto de fábricas com destaque para moinhos de trigo para a indústria de alimentos. Entretanto, algumas restrições se acumularam, delineando estrangulamentos para as demandas de modernização.

Dentre elas destacam-se a pouca disponibilidade de retroárea para expansão tendo em vista o crescimento da área urbana de Fortaleza, o restrito espaço para a implantação de berços de atracação e, principalmente, um canal de profundidade de dez metros, o que é considerado baixo calado de atracação. As condições naturais do porto não permitiram o avanço de melhorias tendo em vista que sua localização, numa área suscetível ao grande movimento das águas marítimas, torna ineficiente as grandes obras de dragagem, realizadas ao longo destes anos.

Estas restrições, adicionadas às possibilidades de um complexo produtivo mais avançado junto ao porto foram decisivas. Dentre estas possibilidades estavam: implantação de indústria de grande porte e de setores diversificados; condições de expansão como é comum ao tipo de transporte marítimo; disponibilidade de grandes armazéns para atracagem de navios de calado elevado. Estudos preliminares foram realizados em toda a costa cearense na busca da área mais adequada, sendo feito levantamentos em Camocim, Paracuru, Fortim e Pecém, o lugar definido para tanto.

Os estudos para implantação de um novo porto na área metropolitana de Fortaleza têm início em 1995, culminado com a implantação do novo porto, denominado de Complexo Industrial e Portuário do Pecém (CIPP). O Quadro 1 apresenta sua cronologia.

Quadro 1 – Cronologia de implantação e funcionamento do CIPP (1995-2002).

1995 (março)	Navios da Marinha do Brasil iniciam levantamentos ecobatimétricos na costa do Ceará
1995 (julho/dezembro)	Concepção do Complexo Industrial e Portuário do Pecém e contratação de projetos básicos de engenharia
1996 (maio)	Início das obras do Terminal Portuário do Pecém e obras de infraestrutura
1998 (abril)	Conclusão das obras da Rodovia de Acesso
1999	Conclusão das obras da Ponte de Acesso e do Pier 1 do Terminal e do Sistema Elétrico do CIPP
2000	Conclusão das obras do Pier 2
2001	Conclusão do Quebra-mar
2001 (junho)	Assinatura do Contrato de Adesão nº 091/2001 pelo Governo do Estado do Ceará e Ministério dos Transportes
2001 (novembro)	Início das operações comerciais do Terminal
2002 (março)	Inauguração Oficial do Terminal Portuário do Pecém
2002 (abril)	Alfandegamento a Título permanente pela SRRF da 3ª Região

Fonte: CEARÁPORTOS (2018)

Assim, para a nova etapa do modelo de desenvolvimento cearense, foi instalado um equipamento infraestrutural reunindo as condições acima apontadas de dispor de uma conexão fixa de grande densidade técnica num complexo produtivo, para se constituir na base produtiva moderna de inserção global da economia e do território cearenses.

A CEARÁPORTOS é a empresa do Governo do Estado do Ceará responsável pela Gestão do CIPP e agrupa as instalações do Complexo em três grandes conjuntos:

1. Instalações Gerais e de Administração: Portaria central; Sede administrativa; Instalações para órgãos federais (Ministérios da Fazenda, Agricultura, Justiça, Meio Ambiente e da Saúde); Instalações de órgãos estaduais (Secretarias da Fazenda e da Agricultura); Instalações Administrativas da Zona de Processamento das Exportações (ZPE);
2. Instalações de Acostagem: i) com píer para granéis sólidos e cargas não containerizadas; píer de 1.730m; ii) píer de granéis líquidos e gases liquefeitos de 2.143m para atender produtos derivados de petróleo (gasolina, diesel, querosene de aviação, óleo combustível, G.L.P) e outros combustíveis; iii) pier de graneis sólidos, para carga geral containerizada e não containerizada de 2.502m destinado ao atendimento de cargas siderúrgicas em geral, contêineres, cargas superdimensionadas, cargas não containerizadas e granel sólido; iv) estrutura de correias; v) todas as instalações de suporte e acesso aos píeres. Estes equipamentos tem localização off-shore;
3. Instalações de Armazenagem: i) pátio não coberto de armazenagem com capacidade para quase 900 contêineres refrigerados e 16 mil TEU's² com ampla capacidade de armazenagem para bobinas, chapas planas, rolos de fios máquina, vergalhões; ii) dois armazéns que juntos somam área coberta de 16.250m² e uma Inspeção Aduaneira de 1,8 mil m²;
4. Equipamentos Portuários: i) 05 guindastes sobre pneus com capacidade de 320 toneladas; guindastes de múltiplos uso sobre trilhos com capacidade de 45 toneladas esteira tubular transportadoras de minérios com capacidade de 2,4 toneladas por hora; braços de carregamento; descarredor de granel com capacidade de ,125 tonelada por hora; conjunto de 02 e 04 balanças rodoviárias com capacidade respectiva de 80 e de 100 toneladas

Nas infraestruturas para alcançar o CIPP houve uma acirrada ação dos governos municipal, estadual e federal para disponibilizar condições de acesso com a pavimentação de rodovias e outras estruturas

“O porto do Pecém foi projetado numa área estratégica de fácil acesso com as rodovias federais e estaduais mais importantes do Estado do Ceará. Eixos principais: BR-222: Rodovia federal, principal via de acesso às instalações portuárias do Pecém. Interliga a capital, Fortaleza, à região setentrional do Estado e aos estados mais ao norte do País; BR-116: mais importante rodovia federal do estado, interligando a capital aos estados do sul do Brasil. A partir das instalações do terminal, pode-se ter acesso a essa

² Nos conceitos técnicos acerca de infraestrutura portuárias, de acordo com a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), TEU's se referem à unidade utilizada para conversão da capacidade de contêineres de diversos tamanhos ao tipo padrão ISO de 20 pés (<http://antag.gov.br/Portal/Anuarios/Portuario2009/termos.htm>)

rodovia através do anel viário que também será utilizado como via de interligação entre o Complexo Industrial – Portuário do Pecém – CIPP e os Distritos Industriais de Maracanaú, Horizonte, Pacatuba e Eusébio; CE-422: Rodovia estadual, conhecida como Via Portuária, com 20,5 km de extensão e 12 m de largura, interliga a BR-222 às instalações portuárias. Essa via, juntamente com a BR-222, as principais vias de escoamento de tráfego de veículos de carga que se destinam ou que têm origem nas instalações do terminal.” (LIMA e BATISTA, 2005, p. 7.730)

As vantagens competitivas do Pecém passam a ser exploradas como um dos grandes atributos do portfólio do desenvolvimento do Ceará. A sua menor distância dos grandes portos europeus e americanos com 6 a 7 dias de viagem, bem como nas principais rotas de ligação com a Ásia coloca-o em situação de vantagem quando comparado com outros portos do Nordeste e do Brasil.

Com a disposição destas estruturas descritas, implantadas gradativamente a partir da segunda metade os anos 1990, o Ceará passa a participar de maneira agressiva na montagem do aparato que insere seu território de forma mais nítida no ambiente de reestruturação econômica e produtiva mundial. Ao se apresentar como plataforma para abrigar/participar das etapas da multilocalização produtiva em rede global conforme apresentado por Monié (2011, p.299), o CIPP se coloca como porta de entrada e saída no complexo de redes de valor agregado mundial, funcionalizando o território cearense nesta lógica.

As instalações do porto alteram a própria configuração da Região Metropolitana de Fortaleza (RMF) que passou a incorporar a partir de 1999 o município de São Gonçalo do Amarante, onde está localizado o Complexo.



Fonte: ADECE (2018)

Figura 1 – Complexo Industrial e Portuário do Pecém (CIPP), vista da infraestrutura de armazenagem

A reconfiguração das conexões dadas pela infraestrutura, economia e território avança com a implantação da Zona de Processamento de Exportações (ZPE) dentro do Complexo do Pecém. Consideradas como “áreas que funcionam como espécies de

condomínios industriais, isentos de impostos, voltados essencialmente à exportação e com facilidades para importar insumos e matérias-primas” (IAQUINTO, 2012, p. 52), a ZPE trouxe possibilidades de atração de grandes conglomerados internacionais a partir do conjunto de incentivos estabelecidos.

Atualmente dentre as principais empresas que se instalaram na ZPE do CIPP estão a Companhia Siderúrgica do Pecém, Vale Pecém, White Martins, Phoenix do Brasil, Companhia Industrial de Cimento de Apodi, TermoCeará Ltda. (Petrobrás) (ZPE CEARÁ, 2018). Como se observa, estas empresas atuam nos setores pesados da indústria, siderurgia, minério de ferro, fabricação de gases industriais, serviços siderúrgicos variados, dentre eles o manuseio de escória e a recuperação e dimensionamento de sucata de metal.

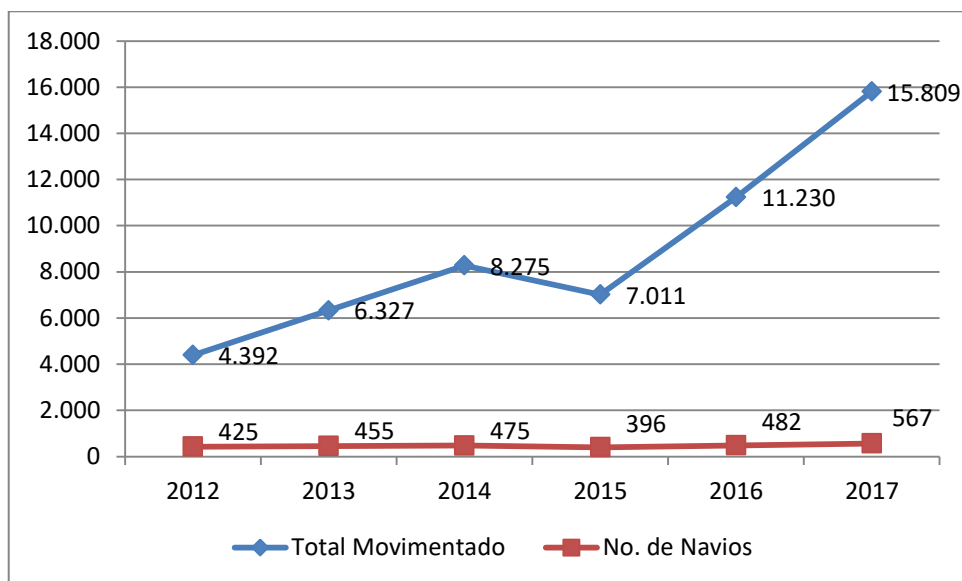
A implantação da indústria de base representada pelo CIPP e por sua ZPE, ainda que predominantemente nas fases de processamento, inaugura outro momento da industrialização do Ceará. Até então, a atividade industrial do estado volta-se quase que exclusivamente para a indústria de bens de consumo não duráveis, forte tradição de sua matriz produtiva.

Assim, na estratégia de internacionalização da economia cearense delineada objetivando tornar o estado um ponto de intercâmbio dos fluxos globais, o CIPP foi um dos maiores investimentos³. A evolução do crescimento do movimento de cargas de 2012 em diante é apresentada no Gráfico 1, pelo número de navios e pelo volume movimentado. A taxa de crescimento deste volume é de 29,2% a.a. no período de cinco anos, entretanto, o destaque maior é para a fase após 2015, quando tem início a operação da Companhia Siderúrgica do Pecém, considerada como o maior empreendimento do Complexo.

Um elemento importante é a capacidade de carga dos navios que atracam no porto demonstrando o seu elevado porte na recepção de embarcações que exigem profundidade de 15m. As cargas mais que triplicam ao passo que o número de navios cresce 6%.

Gráfico 1 - Movimentação no Porto do Pecém Número de Navios e Total Movimentado (mil ton.) (2012-2017)

³ Compõem esta estratégia o HUB de Tecnologia da Informação através dos cabos transatlânticos de fibra ótica que interconectam a América do Sul a outras partes do mundo (<https://www.ceara.gov.br/2016/09/12/novo-cabo-submarino-de-fibra-optica-chega-em-fortaleza/>) e o HUB aeroportuário instalado no Aeroporto Internacional de Fortaleza.



Fonte: CEARÁPORTOS (2017)

Ainda que com a implantação da Siderúrgica a sua produção tenha elevada participação no total movimentado pelo porto de 2015 em diante, há uma diversificação com a participação de outros produtos conforme é possível observar nas Tabelas 1 e 2. Como estava planejado, o Pecém tinha como intento ser um equipamento a serviço da integração econômica nordestina e nacional no território cearense, sendo consolidado tal aspecto quando se observa as estatísticas de sua movimentação. Do total das exportações de frutas feitas pelo Porto no ano de 2017, 49,8% eram de produção potiguar, 24,2 do próprio Ceará, 13,9% tinham origem no estado do Pernambuco, 11,4% na Bahia e 0,7% de outros estados. (CEARÁPORTOS, 2018).

A ótica expressa pela concepção e funcionamento do CIPP, vinculada à lógica da dinâmica urbano-regional na sua atual configuração de inserção competitiva, explicita o efeito do esforço exportador como estratégia fundamental conforme apontado por Macedo (2015), que coloca o território e a economia nacional a serviço dos grandes fluxos.

As Tabelas 1 e 2 confirmam ao evidenciar o movimento das exportações e das importações realizadas pelo CIPP nos anos de 2015 a 2017. Observa-se que o maior crescimento das exportações, expresso pela movimentação de longo curso, está nos setores econômicos priorizados no conjunto de políticas direcionadas à estrutura produtiva do Ceará. Os dois ramos de maior exportação são ferro fundido, ferro e aço, advindos da Siderúrgica e, frutas em cascas, cítricos e melões, provenientes da modernização da agricultura via complexos irrigados de fruticultura para exportação.

No âmbito das importações, as principais movimentações são direcionadas a setores de insumos para as atividades econômicas exportadoras dentre elas se destacam insumos para as atividades agrícolas (Adubos e Fertilizantes), Ferros Fundido e Aço Bruto para a siderurgia e, a grade participação de combustíveis. É importante observar que não obstante o crescimento das exportações, o movimento de importações ainda é maior.

Tabela 1 - Movimentação de mercadoria por tipo de carga no Porto do Pecém (2017)



MOVIMENTAÇÃO	2015	2016	2017
EXPORTAÇÕES			
FERRO FUNDIDO, FERRO E AÇO	21.118	587.556	2.615.267
FRUTAS; CASCAS DE CÍTRICOS E DE MELÕES	211.613	213.600	201.035
COMBUSTÍVEIS MINERAIS, ÓLEOS MINERAIS E PRODUTOS DE SUA DESTILAÇÃO; MATÉRIAS BETUMINOSAS		332.550	121.511
PLÁSTICOS E SUAS OBRAS	5.149	58.590	58.375
PREPARAÇÕES ALIMENTÍCIAS DIVERSAS	40.682	52.547	50.065
SAL; ENXOFRE; TERRAS E PEDRAS; GESSO, CAL E CIMENTO	29.419	26.058	29.268
CALÇADOS, POLAINAS E ARTEFATOS SEMELHANTES, E SUAS PARTES	13.809	11.440	14.163
OUTROS METAIS COMUNS; CERAMIAS (.CERMETS.); OBRAS DESSAS MATÉRIAS	7.529	15.559	13.504
GORDURAS E ÓLEOS ANIMAIS OU VEGETAIS; PRODUTOS DA SUA DISSOCIAÇÃO; GORDURAS ALIMENTARES	16.022	12.285	10.809
LEITE E LATICÍNIOS; OVOS DE AVES; MEL NATURAL; PRODUTOS COMESTÍVEIS DE ORIGEM ANIMAL	4.142	3.123	4.524
PELES, EXCETO A PELETERIA (PELES COM PÊLO*), E COUROS	12.937	9.983	4.381
PRODUTOS DIVERSOS DAS INDÚSTRIAS QUÍMICAS	3.696	3.838	3.404
OUTROS PRODUTOS	199.180	169.665	125.816
TOTAL	565.295	1.496.795	3.252.123
IMPORTAÇÕES			
COMBUSTÍVEIS MINERAIS, ÓLEOS MINERAIS E PRODUTOS DE SUA DESTILAÇÃO; MATÉRIAS BETUMINOSAS	3.974.217	5.183.726	5.670.434
FERRO FUNDIDO, FERRO E AÇO	429.652	272.959	206.950
SAL; ENXOFRE; TERRAS E PEDRAS; GESSO, CAL E CIMENTO	173.866	24.886	84.474
ADUBOS OU FERTILIZANTES	44.715	43.942	43.393
ALGODÃO	6.626	27.662	35.859
PLÁSTICOS E SUAS OBRAS	28.871	24.499	27.599
BORRACHA E SUAS OBRAS	15.492	12.602	16.693
PRODUTOS DIVERSOS DAS INDÚSTRIAS QUÍMICAS	25.283	27.224	16.435
FIBRAS SINTÉTICAS OU ARTIFICIAIS, DESCONTÍNUAS	24.253	21.205	15.991
MÁQUINAS, APARELHOS E MATERIAIS ELÉTRICOS, E SUAS PARTES; APARELHOS DE GRAVAÇÃO OU DE REPRODUÇÃO DE IMAGEM E DE TELEVISÃO	11.281	9.295	15.688
FILAMENTOS SINTÉTICOS OU ARTIFICIAIS	12.269	15.567	14.155
PAPEL E CARTÃO; OBRAS DE PASTA DE CELULOSE, DE PAPEL OU DE CARTÃO	23.634	12.005	11.575
OUTROS PRODUTOS	631.106	220.690	192.543
TOTAL	5.401.264	5.896.262	6.351.789

Fonte: CEARÁPORTOS (2017)

Tabela 2 - Movimentação de mercadoria por tipo de carga no Porto do Pecém (2017)

MOVIMENTAÇÃO	EXPORTAÇÃO	IMPORTAÇÃO	TOTAL
CARGA SOLTA			
FERRO FUNDIDO, FERRO E AÇO	2.654.071	452.628	3.106.699
MÁQUINAS, APARELHOS E MATERIAIS ELÉTRICOS, E SUAS PARTES; APARELHOS DE GRAVAÇÃO OU DE REPRODUÇÃO DE SOM	3.044	1.724	4.769
BORRACHA E SUAS OBRAS	-	2.044	2.044
OBRAS DE FERRO FUNDIDO, FERRO OU AÇO	333	1.436	1.769
OUTROS PRODUTOS	108	1.496	1.604
TOTAL	2.657.557	459.329	3.116.886
CARGA CONTEINERIZADA			
SAL; ENXOFRE; TERRAS E PEDRAS; GESSO, CAL E CIMENTO	252.179	43.184	295.363
CEREAIS	18.872	219.768	238.640
PLÁSTICOS E SUAS OBRAS	69.773	135.039	204.813
FRUTAS; CASCAS DE CÍTRICOS E DE MELÕES	201.996	694	202.690
PRODUTOS DA INDÚSTRIA DE MOAGEM; MALTE; AMIDOS E FÉCULAS; INULINA; GLÚTEN DE TRIGO	123.143	8.330	131.473
PAPEL E CARTÃO; OBRAS DE PASTA DE CELULOSE, DE PAPEL OU DE CARTÃO	5.569	106.711	112.280
FERRO FUNDIDO, FERRO E AÇO	11.126	84.235	95.362
PREPARAÇÕES ALIMENTÍCIAS DIVERSAS	73.155	10.968	84.123
MADEIRA, CARVÃO VEGETAL E OBRAS DE MADEIRA	8.773	38.621	47.394
BEBIDAS, LÍQUIDOS ALCOÓLICOS E VINAGRES	22.837	20.154	42.991
OUTROS PRODUTOS	412.402	412.402	1.042.894
TOTAL	1.199.827	1.298.195	2.498.022
GRANEL LÍQUIDO			
COMBUSTÍVEIS MINERAIS, ÓLEOS MINERAIS E PRODUTOS DE SUA DESTILAÇÃO; MATÉRIAS BETUMINOSAS; CERAS MINERAIS	184.986	782.491	967.477
OUTROS PRODUTOS	-	-	-
TOTAL	184.986	782.491	967.477
GRANEL SÓLIDO			

COMBUSTÍVEIS MINERAIS, ÓLEOS MINERAIS E PRODUTOS DE SUA DESTILAÇÃO; MATÉRIAS BETUMINOSAS; CERAS MINERAIS	4.954.087	4.954.087
MINÉRIOS, ESCÓRIAS E CINZA	4.201.176	4.201.176
OUTROS PRODUTOS	71.313	71.313
TOTAL	9.226.576	9.226.576

Fonte: CEARÁPORTOS (2017)

A Tabela 2 apresenta a movimentação no ano de 2017 por tipo de carga, no intuito de apresentar a diversificação deste movimento a partir da capacidade do porto. É evidente a expansão na capacidade de movimentação de cargas conteneurizadas, um dos principais aspectos do transporte marítimo moderno. Como lembram Lima e Batista (2005) a containerização sintetiza o caráter moderno e de eficiência em capacidade de carga (volume, rapidez, acondicionamento).

CONSIDERAÇÕES FINAIS

As preocupações do presente trabalho voltaram-se para a compreensão das transformações requeridas pela reestruturação econômica, dentre elas os atributos de infraestrutura tornando territórios periféricos em plataformas da rede de geração de valor agregado produtivo, conforma atestou Monié (2011). O caso de referência foi a implantação do moderno Complexo Industrial e Portuário do Pecém, na Região Metropolitana de Fortaleza.

Dentre as principais expressões reveladas, confirmou-se a hipótese de que este grande projeto de infraestrutura equipou o território do estado do Ceará para novas rodadas do capitalismo, em que a produção multilocalizada requereu instrumentos de eficiência para efetivá-la. A constituição de um porto moderno, com alta capacidade, dispendo de vantagens locacionais e incentivos criados aos investimentos para comércio exterior como o caso da ZPE, são emblemáticos.

A expansão dos indicadores de comércio exterior revelada pelos dados coloca o Ceará como ambiente de especialização na finalização de produção de matérias-primas semielaboradas como aço e ferro e, como espaço de produção primária da fruticultura irrigada. A limitada diversificação da estrutura produtiva estadual se torna mais competitiva com a disponibilidade do CIPP, embora seus avanços de conexão territorial dada pela infraestrutura privilegie a conexão de economias ganhadoras com o mundo, reforçando ainda a heterogeneidade econômica.

REFERÊNCIAS

ADECE. Agência de Desenvolvimento do Ceará. Disponível em <http://www.adece.ce.gov.br/index.php/porto-do-pecem> Acesso em 12 de outubro de 2018.

AMARAL FILHO, Jair. do. Ajustes estruturais, novas formas de intervenção pública e novo regime de crescimento econômico no Ceará. In: GONÇALVES, Maria Flora, BRANDÃO,

Carlos Antônio. e GALVÃO, Antônio Carlos (Org.). *Regiões e cidades, cidades nas regiões: o desafio urbano-regional*. São Paulo: UNESP-ANPUR, 2003. p. 368-385.

ANTAQ. Agência Nacional de Transportes Aquaviários. Disponível em <http://antag.gov.br/Portal/Anuarios/Portuario2009/termos.htm> Acesso em 13 novembro de 2018.

AZENHA, Catia; PEQUENO, Luiz Renato Bezerra. *O Porto do Pecém – CE, e as suas relações com o Brasil: definição de uma hinterlândia*. Revista GeoUERJ, Rio de Janeiro, n. 29, p. 44-62, 2016

BIACHI, Ana Paula Theodoro. *Condicionantes e articulações dos investimentos do Complexo Portuário de Suape – PE*. Campinas, SP: Instituto de Economia da UNICAMP, 2015. (Dissertação de Mestrado) 147p.

BONFIM, Washington. Luís de Sousa. *Industrialização, planejamento estatal e o paradoxo da economia cearense*. Revista Políticas Públicas e Sociedade. UECE. v. 1. n. 2. p. 102-115. 2001.

CEARÁPORTOS. Companhia de Integração Portuária do Ceará. Disponível em: <http://www.cearaportos.ce.gov.br/> Acesso em 27 de outubro de 2018.

CEARÁPORTOS. Companhia de Integração Portuária do Ceará. *Mensário Estatístico 2017*. Disponível em: <http://www.cearaportos.ce.gov.br/> Acesso em 12 de outubro de 2018.

IAQUINTO, Kalinka. A reinvenção da ZPE. *Conjuntura Econômica* junho de 2012. Rio de Janeiro. p. 52-57.

LIMA JÚNIOR, Francisco do O' de. *Estrutura produtiva e rede urbana no Estado do Ceará durante o período de 1980-2010*. Campinas/SP: Instituto de Economia. (Tese de Doutorado). 2014. 296p.

LIMA, Luiz Cruz; e BATISTA, Francisca Gonçalves. *O porto na nova organização da produção mundial*. Anais do X Encontro de Geógrafos da América Latina, 20 a 26 de março de 2005 .– Universidade de São Paulo, USP. p. 7.721-7.732.

MACEDO, Fernando César de. *Economia, transformações territoriais e infraestrutura no Brasil*. Revista Conjuntura e Planejamento Salvador/BA. No. 188, pp 43-51, jul-set/2015.

MONIÉ, Frédéric. Globalização, modernização do sistema portuário e relações cidade-porto no Brasil. In: *Circulação, transportes e logística: diretivas perspectivas*. SILVEIRA, Márcio Rogério (Org.). São Paulo: Outras Expressões, 2011.

MORAIS, José Micaelson Lacerda; MACEDO, Fernando, Cezar de. LIMA JÚNIOR, Francisco do O' de. *Ceará: Economia, Urbanização e Metropolização*. Crato, CE: RDS Editora, 2014.

SILVEIRA, Márcio Rogério. As cinco revoluções e evoluções logísticas e seus impactos sobre o território brasileiro. In: SILVEIRA, M. R., LAMOSO, Lisandra Pereira. e PAULO, Fernando Cirino Mourão. *Questões nacionais e regionais o território brasileiro*. São Paulo: Editora Expressão Popular, 2009. p. 13-42.