

O PORTO DO PECÉM – CE E AS SUAS RELAÇÕES COM O BRASIL: DEFINIÇÃO DE UMA HINTERLÂNDIA

PECEM'S PORT AND ITS RELATIONS WITH BRAZIL: A HINTERLAND DEFINITION

Catia Azenha¹, Luis Renato Bezerra Pequeno¹

¹ Universidade Federal do Ceará (UFC), Fortaleza, CE, Brasil

Correspondência para: Catia Azenha (catiaazinha@gmail.com)

doi: 10.12957/geouerj.2016.15969

Recebido em: 7 abr. 2015 | Aceito em: 2 mai. 2016



RESUMO

Este artigo analisa a instalação do porto do Pecém - Ceará e a sua ligação com o Brasil como um todo, a partir de uma lógica de fluxos. Salienta-se que o Porto do Pecém, a 60 km de Fortaleza, capital do estado, foi construído para integrar o Complexo Industrial e Portuário, que se encontra ainda em instalação. Com este desajuste temporal, entre a inauguração do porto em 2002 e a construção das indústrias âncora, o porto do Pecém procurou expandir a sua estrutura permitindo a exportação e importação de outras mercadorias. Com a sua proximidade aos Estados Unidos e à Europa, tem sido resposta para uma vasta gama de municípios. Este artigo pretende apresentar a evolução dos sistemas portuários, do Porto do Pecém, mas principalmente definir as sua hinterlândia, ou seja, qual a sua real zona de influência.

Palavras-chave: Porto; Hinterlândia; Fluxos de mercadorias; importação e exportação; Pecém.

ABSTRACT

This article analysis the relationship between the Pecem Port and Brazil, from a logical of flows. To note that Pecem's Port, 60 kms from Fortaleza, the state capital, was built to integrate the Industrial and Port Complex, which is still in installation. With this temporal mismatch between the port's opening in 2002 and the construction of anchor industries, the Pecem Port sought to expand its structure allowing the export and import of other commodities. With its proximity to the United States and Europe, the Pecem port has been a response to a wide range of municipalities. This article intend to present the development of port systems, Pecem's Port and especially define its hinterland, ie, what is your real influence area.

Keywords: Port; Hinterland; flows of commodities; import and export; Pecem.

INTRODUÇÃO

A Globalização generalizada que vivemos hoje e demonstrada a cada instante no nosso dia-a-dia, através de bens consumidos, mas também pela facilidade de trocas comerciais e de informação, permitiram que as redes de cidades se ampliassem de um âmbito regional ou nacional para um âmbito internacional. Atualmente “mais países e mais regiões participam da economia global de fluxos, provocando uma maior dispersão dos fornecedores, dos produtores e dos consumidores que exige uma grande capilaridade dos sistemas de transportes”. (MONIÉ, 2011)

Os portos, que vem do latim *portus* que significa “Porta” ou “Entrada”, são pontos de convergência entre dois dos domínios de circulação de mercadorias e de passageiros: a terra e o mar. (RODRIGUE, 2013). Desde sempre, que são utilizados como infraestrutura promotora de crescimento econômico, através da importação e exportação de bens para consumo e matérias-primas.

O porto do Pecém, inaugurado em 2002, foi construído para integrar o Complexo Industrial e Portuário do Pecém (CIPP), com 13.337ha, situado nos municípios de Caucaia e São Gonçalo do Amarante, localizados na Região Metropolitana de Fortaleza – CE. O Complexo Industrial e Portuário teve desde logo como empresas âncoras uma siderúrgica e uma refinaria. Atualmente, a primeira ainda se encontra em implantação e a segunda ainda não iniciou a construção. Esta diferença temporal o porto tem vindo a adaptar as suas instalações e infraestruturas para otimização do processo de exportação de cargas diversas, de acordo com a produção do estado e dos estados vizinhos.

Neste artigo pretende-se analisar qual a área de influência do Porto do Pecém. A partir dos dados do Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior pretende-se analisar quais os municípios exportam e importam pelo Pecém, definindo assim a sua hinterlândia. Esta definição é de real importância no sentido de saber qual a sua área de influência, perceber até que ponto, qualquer política poderá ter ampla repercussão.

SISTEMAS PORTUÁRIOS

Desde as modestas embarcações egípcias, que datam de 3200aC, que o transporte marítimo tem sido sempre o principal apoio ao comércio global. Com o crescimento das potências coloniais europeias, nomeadamente Espanha, Portugal, Inglaterra, Holanda e a França, houve uma profunda transformação no transporte de mercadorias e de passageiros. Com o desenvolvimento de colónias pelo mundo, foram criadas rotas constantes, estabelecendo e desenvolvendo as potencialidades de uma rede global de comércio marítimo. Impulsionados pelas necessidades de precisão e de conhecimento, este foi também uma alavancagem para o desenvolvimento da ciência e da técnica.

Após a revolução industrial e com o desenvolvimento do motor a vapor, a meados do século 19, o transporte marítimo pode-se expandir consideravelmente uma vez que esse transporte deixava de estar sujeito aos ventos dominantes.

Com o seu interesse em servir o maior número de navios, a sua localização foi, desde sempre, um fator determinante e cuidadosamente escolhido. Segundo o mesmo autor, antes da Revolução Industrial, os navios eram a forma mais eficiente de transportar mercadoria pelo que a localização dos portos era no lugar mais a montante possível, encontram-se muitas vezes nas margens dos seus rios. Com o crescimento dos navios, após a Revolução Industrial, estar dependente das marés dificultava todo o processo. Principalmente com a introdução do transporte containerizado, na década de 1960, a localização de alguns portos tornou-se inviável.

Os portos mais antigos apresentam assim algumas condicionantes que não permitem ou dificultam a sua expansão, tal como refere Caldeirinha (2006):

Acesso marítimo, dificuldade em dragar as zonas estuarinas e de rio com maior assoreamento; expansão da interface, dificuldades em expandir os terraplenos por constrangimentos das cidades; terraplenos e a existência de infraestrutura mais antiga dificultam a criação de modernos terminais portuários; acesso terrestre, paassagem por zonas densamente povoadas, com constrangimento para aceder às zonas industriais e de distribuição para consumo (p. 74).

Caldeirinha (2006) refere ainda que atualmente existe a necessidade que um porto seja “moderno, competitivo, grande, com fundos a -14/15m, área disponível para as funções de logística e de indústria, e que suporte um elevado crescimento das trocas comerciais da cidade, a nível global” (CALDEIRINHA, 2006, p. 76).

A importância do transporte marítimo tem vindo a ser reforçada ao longo do tempo. Segundo dados de 2006, “o transporte marítimo foi responsável por 89,6% do comércio mundial, em volume, e de 70,1%, em termos de valor” (RODRIGUE 2013). Importante para esse reforço são as rotas

marítimas, cada vez mais e mais regulares, estruturadas de acordo com o serviço comercial, e as características dos portos.

A ligação das grandes cidades brasileiras, os seus portos e o mar deve-se essencialmente ao seu papel de ligação histórica e comercial entre Brasil colônia e Portugal enquanto metrópole, e posteriormente com outras colônias portuguesas africanas, nomeadamente Angola. Dada a sua importância enquanto portas de entrada de colonos e portas de saída de produtos exportados para a metrópole como o pau-brasil, cana-de-açúcar, ouro, prata e outras riquezas, era de importância à criação de um sistema portuário que servisse os interesses da coroa.

A expansão e crescimento das fazendas de cana-de-açúcar no Pernambuco e na Bahia provocou a localização, nestes estados, os principais portos da colônia, com maior movimento para a metrópole.

Existem relatos da chegada dos primeiros navios negreiros chegados ao Brasil em 1531 na Bahia e a 1532 em Pernambuco. No entanto, foi durante a segunda metade do século XVI, com a chegada dos jesuítas, que o processo se acelerou, uma vez que estes incentivavam que as fazendas trocassem os seus escravos indígenas por africanos. Desta forma, os negreiros que até então eram direcionados na sua maioria à Metrópole, no século XVII passaram a vir de forma sistemática e em maior quantidade para o Brasil, trazendo escravos para trabalhar na plantação de cana-de-açúcar.

A expansão e crescimento das fazendas de cana-de-açúcar no Pernambuco e na Bahia provocou a localização, nestes estados, os principais portos da colônia, com maior movimento para a metrópole.

Em 1808, com a chegada da família real portuguesa ao Brasil, D. João VI a 28 de Janeiro promulgou a carta régia que decretava a Abertura dos Portos às Nações Amigas (BRASIL, 1808). Este decreto redesenhou toda uma estrutura comercial que tinha sido imposta até então. A partir desse momento, os produtos não tinham que passar pelas alfândegas em Portugal, como era exigido anteriormente. Com a abertura comercial, o Tratado da Amizade de 1810 (BRASIL, 1810) impunha o pagamento de taxa de importação de 15% para a Inglaterra, 24% para todos os países amigos e uma taxa de 16% para

Portugal. Devido à estreita relação de Portugal com a Inglaterra, esta carta régia viria a beneficiar, e muito, este país que se encontrava em plena revolução industrial.

A mineração e o posterior desenvolvimento das lavouras de café nos estados de Minas Gerais, Rio de Janeiro e São Paulo, provocaram uma transferência de importância do comércio portuário, do Nordeste para o Sudeste.

As trocas comerciais e o crescimento dos sistemas portuários intensificam-se a partir da segunda década do século XIX, quando a revolução industrial chega ao desenvolvimento de grandes infraestruturas, como ferrovia, e a construção de navios e barcos a vapor.

A primeira República “herdou um sistema portuário fragmentado e em precárias condições com portos e trapiches espalhados ao longo da costa sem condições de suportar o aumento do fluxo de carga”. (GOULARTI FILHO, 2007, p.458) E nos seus primeiros anos a construção naval enfrentou dificuldades profundas por não estar ainda prepara para incorporar o aço, química e indústrias pesadas.

Foi entre o final do século XIX e início do século que começaram as concessões para construção e exploração dos portos nacionais.

Em 1958 houve a criação da Comissão do Plano Portuário e do Fundo Portuário Nacional, havendo a aprovação do Fundo em 1960. Os recursos do FPN provenientes de financiamentos externos (cerca de 22,5 milhões de dolares) garantiram a criação do Plano Portuário, aprovado em 1963. Estes dois instrumentos pretendiam melhorar as condições dos portos existentes. (GOULARTI FILHO, 2007).

Em 1975, através da Lei n. 6.222, de 10 de julho (BRASIL, 1975) é criada a Portobrás – Empresa de Portos do Brasil S.A., e extinto o Departamento Nacional de Portos e Vias Navegáveis – DNPVN. Esta empresa tinha como finalidade “realizar atividades relacionadas com a construção, administração

e exploração dos portos e das vias navegáveis interiores, exercendo a supervisão, orientação, coordenação, controle e fiscalização sobre tais atividades” (art. 3).

Em 1990, o governo do Presidente Fernando Collor de Melo extinguiu várias empresas publicas, entre elas a Portobrás. Esta extinção “marcou o início de uma confusão administrativa e uma rápida deterioração das estruturas portuárias” (GOULART FILHO, 2007, p. 480). Parte das funções da Portobrás passaram pelas companhias de docas estaduais.

Somado a esta extinção, houve o desmembramento do Ministério da Infra-Estrutura e a volta do Ministério dos Transportes, tendo os portos passado a serem coordenados pelo Departamento Nacional de Transportes Aquaviários.

Em 1993, foi criada a Lei de Modernização dos portos, Lei nº 8.630 de 25 de fevereiro de 1993 (BRASIL, 1993). Apesar de trazer algumas novidades à administração, aposta essencialmente na iniciativa privada como solução.

Os pilares básicos da Lei de Modernização são (GOULARTI FILHO, 2007):

- a) a ampliação do direito à iniciativa privada de fazer as operações portuárias, que na prática significou a privatização dos portos, criando a figura do operador portuário;
- b) a criação do Órgão Gestor da Mão-de-Obra, entidade responsável em administrar o fornecimento da mão-de-obra do trabalhador portuário avulso, quebrando o monopólio dos sindicatos;
- c) a criação da Administração Portuária, sob-responsabilidade das companhias docas estaduais; e
- d) a instituição do Conselho de Autoridade Portuária cuja função é deliberar sobre as regras de funcionamento de cada porto, formado por três blocos: poder público, operadores portuários e trabalhadores portuário

A abertura comercial dos anos 1990 foi realizada sem preparação dos portos para o fluxo de mercadorias importadas e os incentivos à exportação não trouxeram melhoria portuária. Em todo o caso, desde 1999 que o crescimento das exportações têm tido um crescimento acelerado.

Em 2001 foi criada pela Lei 10.233, de 5 de julho (BRASIL, 2001), a Antaq - Agência Nacional de Transportes Aquaviários – atual órgão responsável pelos portos.

Durante duas décadas não houve um plano que apostasse numa redefinição e uma real aposta nos portos brasileiros, até a aprovação da nova lei dos portos, pela Lei nº 12.815 em 2013 (BRASIL, 2013).

A nova lei dos portos traz novamente a questão do setor privado, estabelecendo novos critérios para a exploração e arrendamento, por meio de contratos de cessão para uso, para a iniciativa privada de terminais de movimentação de carga em portos públicos. Para além disso, as novas regras facilitam a instalação de novos terminais portuários privados.

A grande diferença da lei dos portos para a nova lei é o critério utilizado para seleção da empresa a explorar o terminal: pela lei antiga, a licitação seria ganha pela empresa que pagasse maior valor de concessão do serviço portuário, enquanto que com a nova lei, a empresa vencedora é a que garantir maior movimentação de carga pelo menor preço por tonelada.

O PORTO DO PECÉM

Na cidade de Fortaleza, o porto do Mucuripe, inaugurado em 1953 movimenta diversos tipos de mercadoria: granéis sólidos, como grãos e cereais; granéis líquidos, ou seja, derivados do petróleo; e ainda carga solta e contêinerizada. Segundo as Docas do Ceará (2013), que administra o porto, as maiores movimentações são de: Castanha de caju, cera de carnaúba, metal, tecidos, frutas, trigo, malte, lubrificantes, combustíveis e derivados de petróleo.

Este porto possuía uma batimetria de 10m, tendo iniciado, em 2004, uma operação de aprofundamento. Em 2005 passou para uma batimetria de 11,5 m e em 2008 passou a estar habilitado para receber navios com calado até 13m. Apesar do seu aprofundamento, a nova geração de navios, nomeadamente de portacontêineres refrigerados, possui um calado superior, não podendo assim servir este tipo de navios.

Por se encontrar na área urbana na cidade, apresenta as dificuldades de expansão apresentadas por Caldeirinha (2006) anteriormente. Para além da limitada batimetria, o porto do Mucuripe não apresenta, no seu entorno, área disponível para expansão, nem para a implantação de mais indústrias, nem para área de armazenamento, como é exigido neste tipo e transporte.

Estas foram várias das razões apresentadas que justificariam a construção e implantação de um novo porto: teria que ser fora da cidade, com uma grande área de expansão, para possibilitar a construção de um complexo industrial – que era, desde logo, a grande motivação – e que tivesse a possibilidade de receber navios de grande calado.

Desde a década de 1970 que se vislumbrava a necessidade de existir um porto que servisse de complemento ao porto do Mucuripe. Na segunda metade dessa década, foram realizados estudos para a ampliação do porto de Camocim. No entanto, os estudos apontavam que não existiam condições para essa expansão, sugerindo que esse porto continuasse como porto pesqueiro. Tais conclusões voltavam, novamente, o foco para o Porto do Mucuripe.

Com este reverso, foi laborado um projeto de ampliação do porto do Mucuripe, constando no II PLAMEG do Governador Virgílio Távora. No entanto, mais uma vez, esse plano não foi possível uma vez que os recursos não foram liberados pela União.

Em 1984 a PETROBRÁS iniciou as operações no pier petrolífero no Porto do Mucuripe, com a fábrica de asfalto e posteriormente a fábrica de lubrificantes.

Desta forma, foi pensada uma alternativa, com vista à expansão do capital e da industrialização cearense. Registros de 1987 referem que as negociações para a implantação de uma siderurgica no Ceará não se concretizavam pela ausência de infraestruturas portuárias, com vista a receberem navios com calado de 15m e área disponível para construção e implantação destas indústrias.

No Plano de Desenvolvimento do Governador Tasso Jereissati, pautado por um pensamento de gestão econômica privada, com fortes ligações internacionais, a implantação dessas indústrias, e consequente construção de um segundo porto para o estado, apresentava-se como prioritário. Desta forma, foram feitos levantamentos na costa do estado, nomeadamente em Paracuru, Fortim, Camocim e Pecém, na tentativa de encontrar um lugar com grande batimetria, permitindo construir um porto capaz de receber navios de grande calado e com área disponível para implantação de grandes indústrias.

Dos vários locais estudados, o Pecém era o local que possuía as características procuradas: não só poderia receber navios com calado superior a 15m como possuía uma grande área com baixa densidade que permitia a instalação de indústrias de grande porte.

No mês de março de 1995, foi definido o Complexo Industrial e Portuário Governador Mário Covas, tendo como objetivo a instalação de indústrias de base com atividades nas áreas de siderurgia, refino de petróleo, petroquímica e ainda de geração de energia elétrica. (CEARAPORTOS, 2013).

Em Maio de 1996 foi dada a ordem para o início do Terminal Portuário do Pecém, um porto de uso privado. O projeto incluía obras de três tipos diferentes: on shore (na área retroportuária), off shore (marítimas) e infraestruturas.

As obras on shore incluíam várias infraestruturas necessárias à armazenagem ou estocagem e a todo o processo administrativo. Rodrigues (2007) lista essas infraestruturas como sendo: pátio de estocagem; prédios das Secretarias Estadual e Federal, Portaria de acesso ao porto, guaritas de controle e cabine de pesagem, armazéns de estocagem, instalações das redes hidráulicas de combate a incêndio e de drenagem pluvial, reservatórios para água potável, prédio da administração e tubovia. Destas

infraestruturas salientamos a pavimentação do pátio de estocagem com uma área de 348.000m² e os dois armazéns de estocagem com uma área de 16.250m².

As obras off shore, incluem dois piers, pontes de acesso aos piers e o quebra-mar. O píer 1 com 362 m x 45 m possui dois berços de atracação e destina-se essencialmente para granéis sólidos nomeadamente minérios (essencialmente ferro) e produtos siderúrgicos. O píer 2 com um comprimento total de 413,11m é destinado a granéis líquidos e aos rebocadores. Neste momento está em andamento o processo para construção do píer 3 designado por píer de cargas gerais ou terminal de múltiplo uso – TMUT. A ponte de acesso aos piers possui um total de 2.097,56m de comprimento, 1.789,28m até ao Píer 1 e 308,28m entre o píer 1 e píer 2. (CEARAPORTOS, 2013).

O quebra-mar possui a forma de “L”, com dimensões de 800 m na extensão leste-oeste e 968m na extensão norte-sul, tem como principal objetivo garantir a quebra das ondas permitindo que na zona de atracação e de manobra dos navios existam águas tranquilas. O quebra-mar é constituído por blocos de pedras de até 6 toneladas retiradas da pedreira do Jucurutu, localizada a 21km. (RODRIGUES, 2007).

No dia 31 de outubro de 2001 foram concluídas as obras de off shore do terminal portuário, tendo sido oficialmente inauguradas no dia 28 de março de 2002.

Devido ao desajuste temporal entre a construção e início de operação do porto (2002) e a construção das empresas âncora (2012 – atualmente) que se instalam no Complexo Industrial, o porto tem vindo a adaptar as suas instalações e infraestruturas para otimização do processo de exportação de cargas diversas, de acordo com a produção do estado e dos estados vizinhos.

A carga mais exportada era a de frutas produzidas nos perímetros irrigados do semiárido nordestino, que Elias (2011) define como Regiões Produtivas Agrícolas (RPA), ou seja,

novos arranjos territoriais produtivos agrícolas, os territórios das redes agroindustriais, escolhidos para receber os mais expressivos investimentos produtivos inerentes ao agronegócio globalizado, representando suas áreas mais competitivas (p. 154)

Segundo a autora, as RPA trazem elevados impactos sobre os espaços agrícolas e urbanos, que “passam, então, por um processo acelerado de reorganização, com incremento da urbanização e de processos de (re)estruturação urbana e regional”.

A produção de fruta no Nordeste localiza-se principalmente em três grandes Regiões Produtivas Agrícolas (RPA): Uma RPA composta pelas regiões do Baixo Jaguaribe (CE), Mossoró (RN) e Baixo Açu (RN), comandada a partir de Mossoró, onde predomina a produção de melão, banana e abacaxi; outra RPA composta pelas microrregiões de Juazeiro (BA) e Petrolina (PE), comandada a partir desta cidade, onde se destaca a produção de uva e, finalmente, uma terceira RPA composta pelo Alto da Parnaíba (PI), Barreiras (BA) e Gerais de Balsas (MA), comandada a partir de Barreiras (ELIAS, 2011).

Com a instalação de cada vez mais indústrias no CIPP, o peso relativo da exportação de frutas tem vindo a diminuir drasticamente. É possível verificar isto mesmo através dos números da CEARÁPORTOS de 2012 e de 2013. Comparando estes valores tem-se que:

Em 2012, a carga mais exportada era; Frutas; Cascas de Cítricos e ee Melões apresentando o valor de 214.205 toneladas, apresentando já uma variação negativa de 2011 (304.950 toneladas) de 30%. Em 2013 este número cai para 176.044 toneladas, tendo uma variação negativa de 18%.

Em 2013 a carga mais movimentada para exportação em percursos de longo curso é: Combustíveis Minerais, Óleos Minerais E Produtos De Sua Destilação; Matérias Betuminosas, com 379.935 toneladas. Esta é uma nova tipologia de carga exportada que, até 2012 era apenas importada.

É possível verificar através destes números que desde 2012 que está a haver uma transformação na tipologia de cargas no Pecém. Verificando as causas, surgem melhorias nos portos de Suape e de Natal, mas é claro que o porto do Pecém exportará cada vez mais, carga produzida no Complexo Industrial e Portuário do Pecém, adquirindo o perfil para qual foi instalado.

HINTERLÂNDIA DO PORTO DO PECÉM

Uma questão que se coloca é quando se estuda um porto é: até onde vai a sua influência? Para analisar esta questão é necessário ter presente definições de Hinterlândia.

Hinterlândia é o território em o porto “vende os seus serviços e onde se localizam os seus clientes” (CALDEIRINHA, 2006, p.80), é assim a sua zona de impacto econômico, que compreende a origem e a destinação do frete utilizado pelo porto. A hinterlândia depende do nível de atividade econômica mas também da concorrência entre os diferentes modos de transporte e da sua intermodalidade. Há ainda que salientar que cada produto exportado e importado terá a sua cadeia logística. Para os produtos importados, é necessário pensar nos consumidores e no seu acesso ao transporte, enquanto que para os produtos exportados, são as zonas de produção que devem ser tidas em conta.

Tal como referido anteriormente, uma das principais cargas exportadas pelo porto era a fruta. Assim, analisando as diversas RPA poderia dizer-se que essa era, de forma geral a hinterlândia do Porto. A CearáPortos (2013) confirma a hinterlândia criada pela exportação da fruta pelo porto do Pecém constituída pelo estado do Ceará, Rio Grande do Norte e Pernambuco e Bahia, mas que a sua representatividade é variável ao longo do ano salientando-se, no entanto sempre, a exportação de fruta proveniente do Ceará e Rio Grande do Norte.

Questiona-se, no entanto, se será mesmo esta a hinterlândia do Porto do Pecém. Sabe-se que uma das vantagens apontadas pela CearáPortos é a proximidade do porto com os Estados Unidos e a Europa, permitindo que a fruta possa ser colhida mais tarde e chegue mais rápido ao destino. Desta forma,

considera-se importante analisar qual a hinterlândia do Porto do Pecém tendo em conta toda a carga exportada e importada.

Desta forma, irá se utilizar diferentes escalas¹ para a compreensão da hinterlândia do Porto do Pecém, partindo da local passando pela abordagem da Região Metropolitana de Fortaleza, estadual, regional e nacional.

Para a definição da hinterlândia foram analisados, a partir do banco de dados AliceWeb do Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior, quais os municípios que exportaram e importaram a partir do porto do pecém. Esta informação foi espacializada nos mapas seguintes.

Na escala da **Região Metropolitana de Fortaleza**, alterada no dia 9 de setembro de 2014 pelo projeto de lei complementar nº 144 com a introdução de quatro novos municípios (São Luiz do Curu, Paracuru, Trairi e Paraipaba), verifica-se que, dos 19 municípios, apenas não exportam ou importam pelo porto do Pecém Chorozinho, Pindoretama e São Luiz do Curu (figura 1).

Os municípios que mais exportam são Fortaleza, Caucaia e Maracanaú enquanto que os mais importam são Gonçalo do Amarante, Caucaia e Fortaleza. Estes dados mostram como Fortaleza ainda é o município que mais produz e por isso mais exporta, enquanto que o CIPP, representado pelos seus dois municípios, é o ponto que mais importa.

¹ Para realizar esta análise é importante começar com o conceito de escala, a partir de uma visão geográfica e não apenas cartográfica, que fundamentará todo o nosso trabalho. Vários autores (CORRÊA, 2003; CASTRO, 1999, 2007) já realizaram trabalhos bastante elaborados e profundos sobre o conceito e serão esses trabalhos que serão considerados e analisados.

Castro (2007) refere que devemos usar, apesar de nem sempre conseguível, a “escala como estratégia de apreensão da realidade como representação”. Concordamos também com Castro (1999 apud CORRÊA 2003) quando refere que:

O nível explicativo de uma escala não é transferível a outra; (...) a escolha da escala define o que é significativo ou o que terá visibilidade; (...) cada escala incorpora um conjunto de causalidades específicas: a microescala não é menos importante que a macroescala (CASTRO, GOMES E CORRÊA, 1999, p.9, apud CORRÊA 2003).

E como refere também Castro (2007) “a análise geográfica dos fenômenos requer a consideração da escala em que eles são percebidos” (p.21).

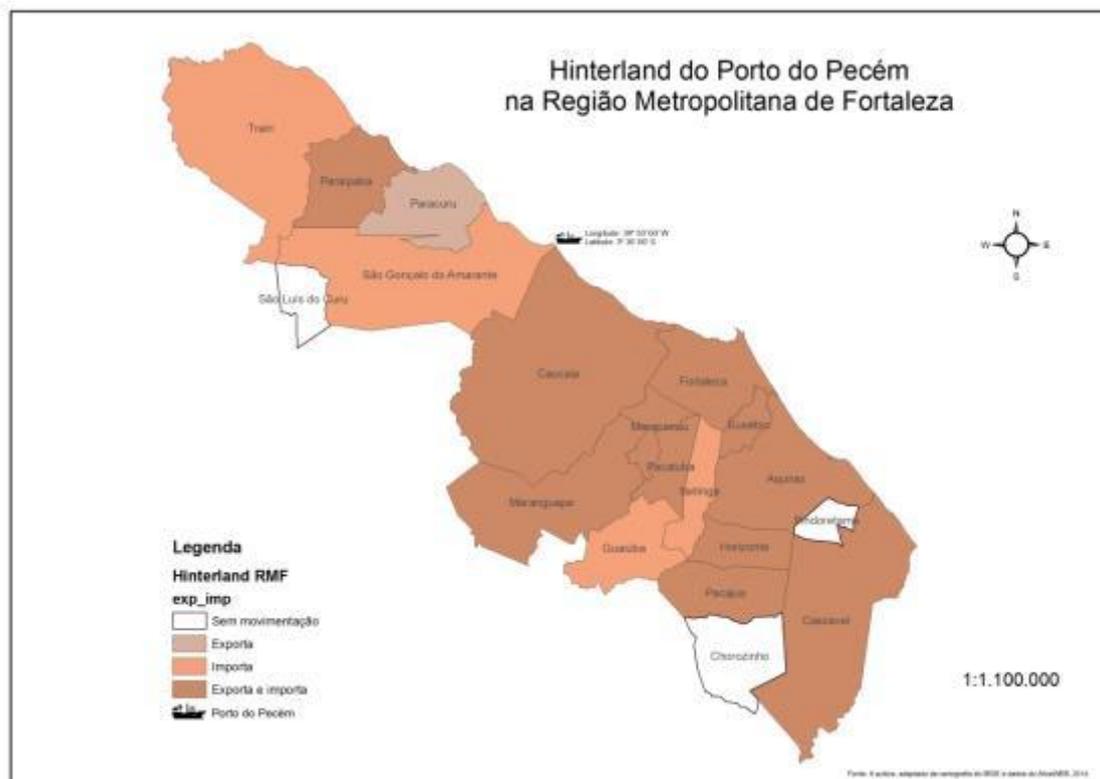


Figura 1. Hinterlândia do Porto do Pecém na Região Metropolitana de Fortaleza

Fonte: a autora; Cartografia: IBGE; Dados: AliceWeb/MDIC, 2014.

Em relação a Chorozinho há que salientar que, com atividades essencialmente ligadas à pecuária e à agroindústria com vasta produção de castanha de caju, mandioca, feijão e milho (IBGE, 2014), não exporta nem importa pelo Pecém, podendo concluir que esta exportação é para consumo interno ou que, em caso de exportação / importação, utiliza o porto o Mucuripe.

Numa **escala estadual** apresenta-se um cenário de exportação com 35 municípios, sendo os principais: Fortaleza, Quiterianopolis, Icapui, Paraipaba e Caucaia. Em termos de importação, tem-se um cenário de 50 municípios, sendo os principais importadores: São Gonçalo Do Amarante, Caucaia, Quixeré, Fortaleza e Eusébio. No total fazem parte da hinterlândia 55 municípios, distribuídos pelo estado, conforme figura 2

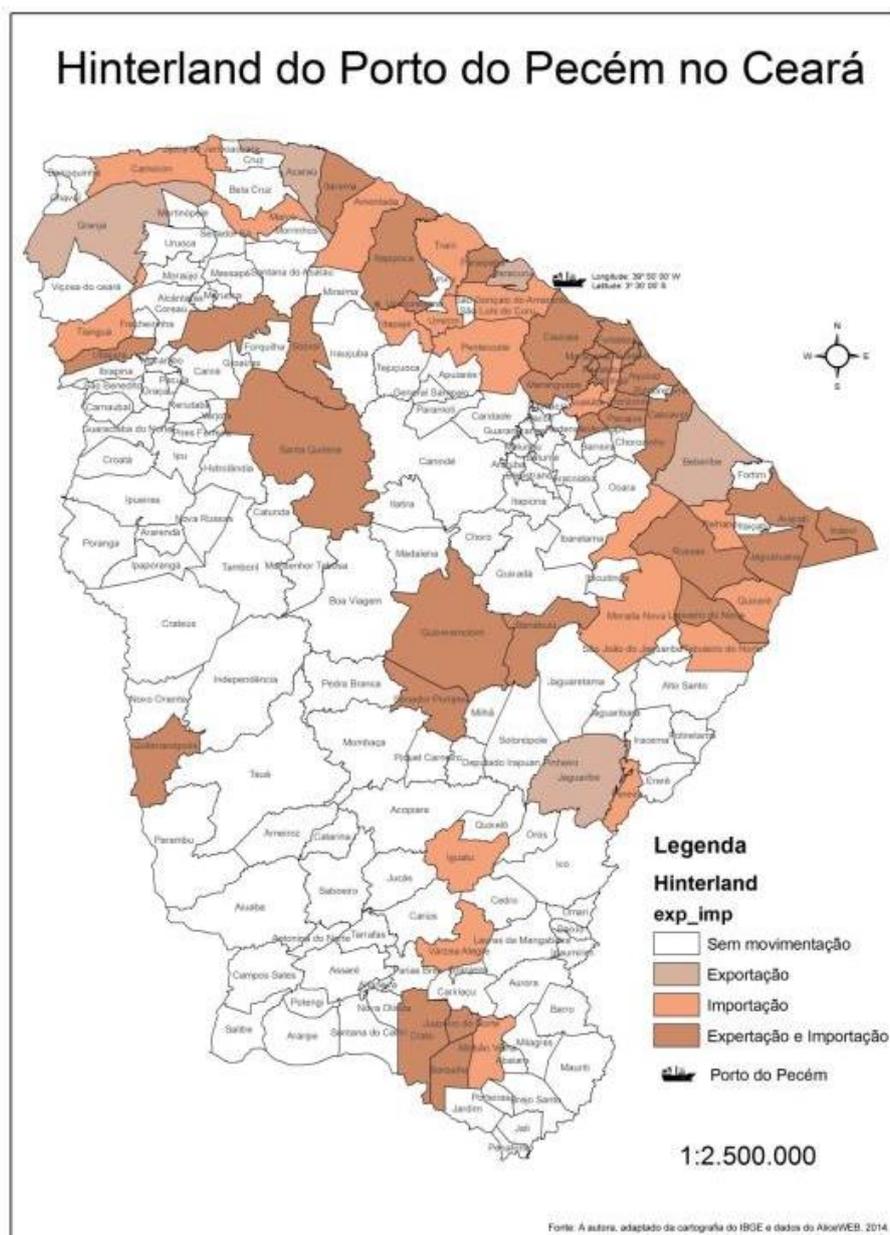


Figura 2. Hinterlândia do Porto do Pecém no estado do Ceará
Fonte: a autora; Cartografia: IBGE; Dados: AliceWeb/MDIC, 2014.

É possível reconhecer uma grande concentração nos municípios litorâneos, mas também se reconhece outras dinâmicas como um arco interior, com os municípios de Tinguá, Ubajara, Sobral, Santa Quitéria, Quixeramobim, Senador Pompeu, Banabuiú, até à microrregião do baixo Jaguaribe. Esta última microrregião com elevada movimentação devido à concentração de produção de fruta. Nota-se também localização de alguns municípios em direção a Sul, como alguns municípios da região metropolitana do Cariri e ainda alguns municípios próximos à BR 122.

Analisando a região Nordeste verifica-se que existe uma participação de todos os estados, sendo os que mais participam em movimentação de carga é o Ceará e o Rio Grande do Norte. Aqui salienta-se que são os estados onde a participação da exportação da fruta é muito grande. O único estado que não exporta é Alagoas, mas que entra com participação em importação. No mapa seguinte verifica-se a existência de municípios com importação ou exportação um pouco por todos os estados, de notar uma maior concentração nos estados mais próximos, como Rio Grande do Norte e Piauí.

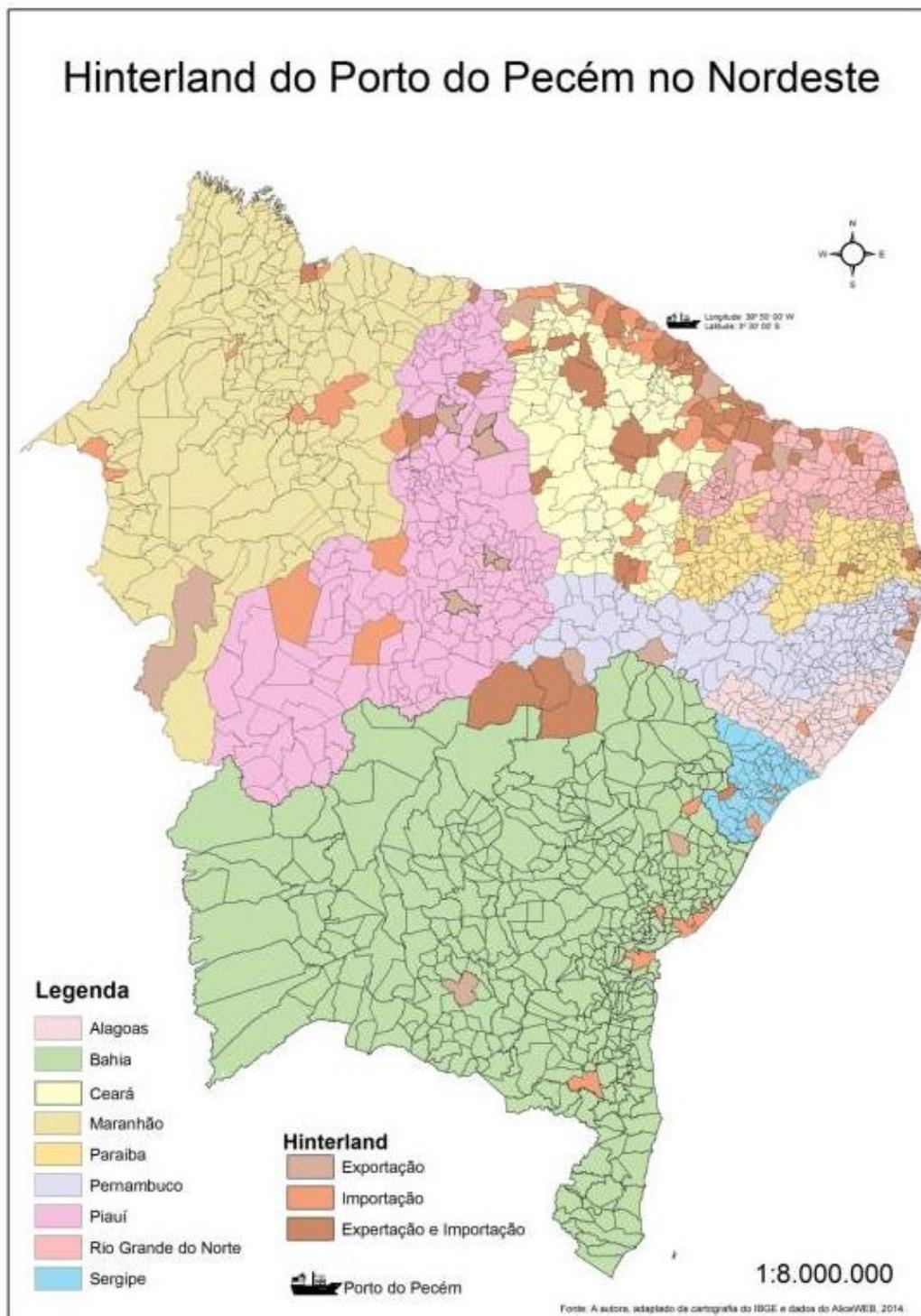


Figura 3. Hinterlândia do Porto do Pecém no Nordeste
 Fonte: a autora; Cartografia: IBGE; Dados: AliceWeb/MDIC, 2014.

Numa escala Nacional existe uma hinterlândia do Porto do Pecém, em quase todos os estados à exceção do Acre, Roraima e Mato Grosso do Sul, como é possível verificar no mapa seguinte.

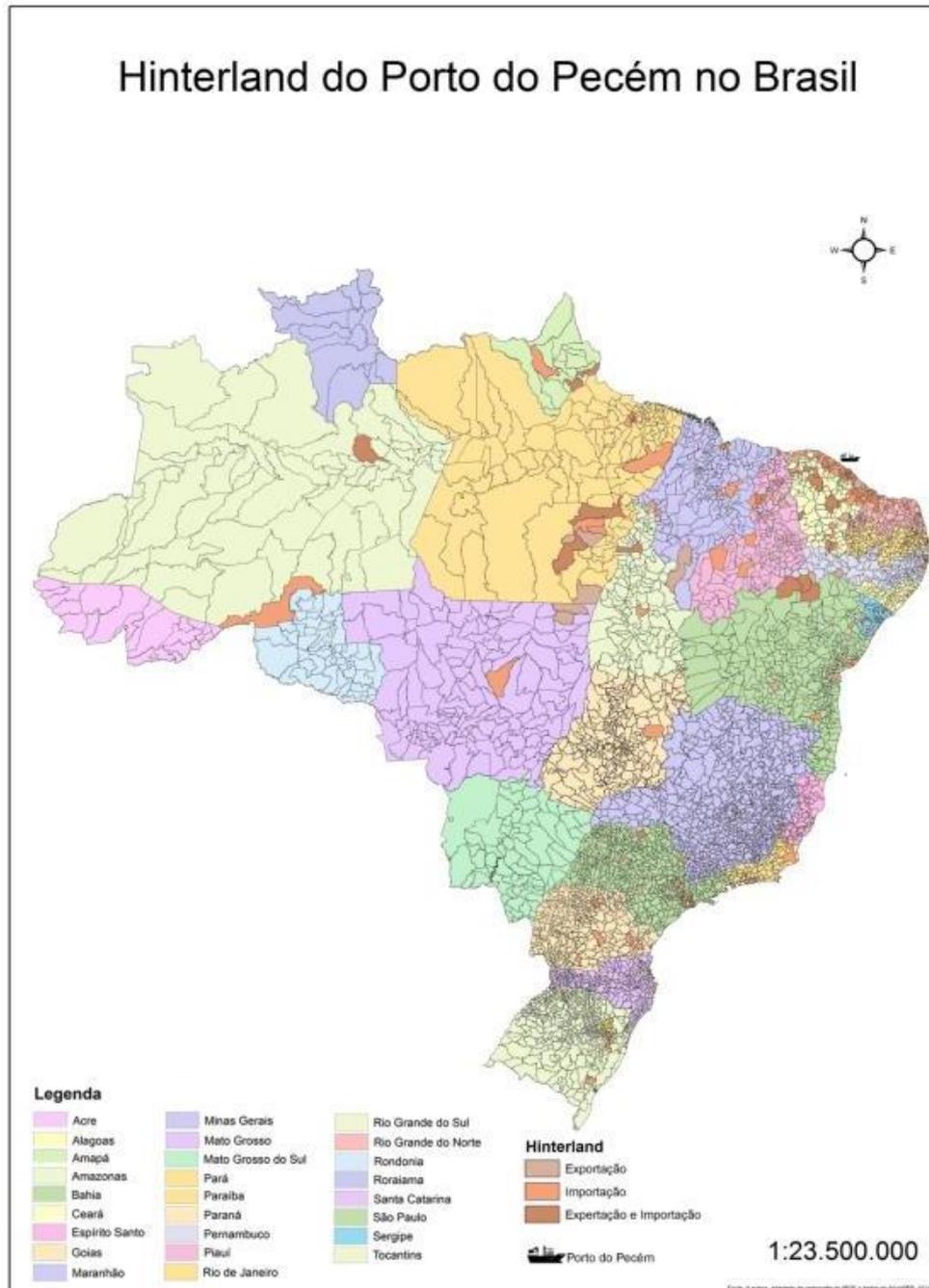


Figura 4. Hinterlândia do Porto do Pecém no Brasil
 Fonte: a autora; Cartografia: IBGE; Dados: AliceWeb/MDIC, 2014.

Apesar de existirem alguns municípios do RS e SC que poderão estar presentes na hinterland por localizarem neles a sede de algumas indústrias localizadas inclusivamente no Ceará (como indústria de calçado), estes não deixam de ser hinterland do Porto, uma vez que é lá que se localizam os clientes do porto, mesmo que de forma administrativamente, havendo transferência de capitais e mercadorias.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Num momento em que vivemos num mundo globalizado, o fluxo de mercadorias é algo concreto e inegável na economia dos países e das regiões. Os sistemas portuários e a sua evolução ao longo da história são infraestruturas que permitem que esse fluxo atinja uma escala mundial.

A construção do porto do Pecém – CE tinha como principal objetivo promover a importação e exportação das grandes empresas do Complexo Industrial. No entanto, devido ao desajuste entre a construção do porto e as grandes indústrias, o porto tem alargando o seu leque de mercadorias exportadas e importadas, assim como os municípios e regiões influenciadas.

Como foi possível verificar ao longo deste estudo a hinterlândia do Porto do Pecém vai muito além do estado do Ceará ou da própria região Nordeste, permitindo a importação ou exportação de mercadorias para quase em todos os estados da União, exceção feita ao Acre, Roraima e Mato Grosso do Sul.

Uma das razões apontadas para a grande hinterlândia do porto do Pecém é a sua proximidade com os países da Europa e dos Estados Unidos, permitindo que o seu tempo de viagem marítima seja menor. Um fator a salientar é o tempo que a mercadoria passa dentro de um navio no seu percurso ao longo da costa do Brasil, podendo de uma forma mais rápida chegar, por rodovia, ao Pecém.

Com este artigo pode-se demonstrar a larga influência do Porto do Pecém, constituindo uma nova e vasta rede de fluxos de mercadorias.

REFERÊNCIAS

- BRASIL, Carta Régia de 28 de Janeiro de 1808. Disponível em: http://www2.camara.leg.br/legin/fed/carreg_sn/antioresa1824/cartaregia-35757-28-janeiro-1808-539177-publicacaooriginal-37144-pe.html. Acesso em fevereiro 2015
- BRASIL, Lei Nº 10.233 de 5 de Junho De 2001. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/leis_2001/110233.htm. Acesso em fevereiro 2015
- BRASIL, Lei nº 12.815 em 2013. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2013/Lei/L12815.htm. Acesso em fevereiro 2015
- BRASIL, Lei Nº 6.222, De 10 De Julho De 1975. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/1970-1979/L6222.htm. Acesso em fevereiro 2015
- BRASIL, Lei Nº 8.630, De 25 de Fevereiro de 1993. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/18630.htm. Acesso em março 2015
- CALDEIRINHA, Vitor; **Gestão Portuária**, Lisboa: 2006
- CASTRO, Iná Elias de. O problema da Escala. In: Iná Elias de Castro, Paulo Cesar da Costa Gomes, Roberto Lobato Corrêa (Org.). **Geografia: Conceitos e Temas**. 10ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2007, p.117-140.
- CEARÁPORTOS. Disponível em: <http://www.cearaportos.ce.gov.br/>. Acesso em março 2015
- CORRÊA, Roberto Lobato. **Hinterlândias, Hierarquias e Redes: Uma avaliação da produção Geográfica Brasileira**. 2007
- CORRÊA, Roberto Lobato. Uma nota sobre o urbano e a escala. In: **Território**. Rio de Janeiro. Ano VII Nº 11, 12 e 13, 2003, p. 133-136. Set/Out.
- DOCAS DO CEARA. Disponível em: <http://www.docasdoceara.com.br/> Acesso em março 2015
- ELIAS, Denise. Agronegócio e Novas Regionalizações no Brasil. **R. B. Estudos Urbanos e Regionais** v. 13, n. 2. Novembro, 2011 p. 153-167.
- GOULARTI FILHO, Alcides. Melhoramentos, reaparelhamentos e modernização dos portos brasileiros: a longa e constante espera. **Economia e Sociedade**, Campinas: v. 16, n. 3 (31), p. 455-489, dez. 2007.
- IBGE. Disponível em: <http://www.ibge.gov.br/home/> Acesso em março 2015
- MDIC. AliceWeb. Disponível em <http://aliceweb.desenvolvimento.gov.br/>. Acesso em março 2015
- MONIÉ, Frédéric. Globalização, Modernização do Sistema Portuário e Relações Cidade-Porto no Brasil. In: Márcio Rogério Silveira (Org.). **Circulação, Transportes e Logísticas diferentes perspectivas**. 1ed. S. Paulo: Outras Expressões, 2011, p. 299-330.
- RODRIGUE, Jean-Paul, Department of Economics and Geography, **Hofstra University, Hempstead, New York e Université de Montréal**. Disponível em: http://people.hofstra.edu/faculty/Jean-paul_Rodrigue. Acesso em janeiro de 2015
- RODRIGUES, Maria do Socorro Costa; FILHO, Luciano Moreira de Sousa. **Pecém, uma trajetória Portuária**. Fortaleza, 2007.