IV enanparq

Encontro da Associação Nacional de Pesquisa e Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo

Porto Alegre, 25 a 29 de Julho de 2016

CRESCIMENTO E DISPERSÃO URBANA NO EIXO OESTE DE EXPANSÃO METROPOLITANA DE FORTALEZA

SESSÃO TEMÁTICA: “URBANIZAÇÃO DISPERSA E NOVAS FORMAS DE TECIDO URBANO: ESTUDOS, DIÁLOGOS E DESAFIOS”

Beatriz Helena Nogueira Diógenes
DAU-PPGAU+D-UFC (Universidade Federal do Ceará)
bhdiogenes@yahoo.com.br

CRESCIMENTO E DISPERSÃO URBANA NO EIXO OESTE DE EXPANSÃO METROPOLITANA DE FORTALEZA

RESUMO

A metrópole cearense tem passado por um processo de urbanização intensa desde as ultimas três décadas, que se baseia em múltiplas práticas sociais (econômicas, politicas e cultural-ideológicas) e espaciais. Esse fenômeno resulta em padrões de crescimento diferenciados, evidenciados a partir de vetores que se desenvolvem ao longo dos principais eixos viários que partem da capital. Neste processo, percebe-se que existe uma relação direta entre a expansão verificada e as mudanças ocorridas na economia e nos investimentos em infraestrutura. A atividade econômica, sobretudo os setores da indústria e do turismo, tem acarretado transformações significativas do espaço, alterando a relação entre áreas rurais e urbanizadas. O objetivo do artigo, portanto, é analisar um dos vetores identificados, aquele relacionado ao setor oeste da metrópole, que abrange a faixa litorânea e o Complexo Industrial Portuário do Pecém - CIPP e verificar como a atividade turística e industrial determinou padrões de urbanização diferenciados. A expansão verificada nessa região apresenta morfologias espaciais ligadas aos processos de urbanização contemporâneos, desencadeados por dinâmicas globais, que resultam no fenômeno da dispersão urbana, apresentando estruturas sociais e espaciais mais complexas e novas formas de uso e ocupação territorial. No âmbito dessa expansão destacam-se grandes empreendimentos relacionados à atividade turística, como resorts, hotéis e condomínios de lazer que, de um modo geral, contribuem para a formação de núcleos dispersos ao longo do litoral, assim como surgimento de um número significativo de condomínios residenciais horizontais, ali construídos progressivamente deste a instalação do CIPP, resultando em descontinuidades e mudanças no tecido urbano, apresentando novas configurações espaciais. Pretende-se, portanto, no artigo, abordar inicialmente aspectos teóricos relacionados à urbanização dispersa, destacar exemplos no que se refere às transformações recentes observadas nessa área e analisar como vem ocorrendo esse processo, de modo a ensejar reflexões sobre as práticas urbanas aí verificadas.

Palavras-chave: Fortaleza, metrópole, urbanização dispersa.

GROWTH AND URBAN DISPERSION IN THE WEST AXIS OF FORTALEZA'S EXPANSION

ABSTRACT

The metropolis of Fortaleza has gone through an intense process of urbanization since the last three decades, which is based on multiple social practices (economic, political and cultural-ideological) and space. This phenomenon results in different growth patterns evidenced from vectors that develop along the main roadways and highways that depart from the capital. In this process, it is clear that there is a direct relationship between the observed expansion and changes in the economy and infrastructure investments. Economic activity, especially the sectors of industry and tourism, has resulted in significant changes of space, changing the relationship between rural and urban areas. Therefore, purpose of this article is to analyze one of the identified vectors related to the western sector of the metropolis. That specific vector covers the coastal strip and the Industrial Port Complex of Pecém – CIPP. Also, the article intends to describe how the tourism and industrial activity determined different urbanization patterns. The expansion observed in this region has spatial morphologies linked to contemporary urbanization processes, triggered by global dynamics, resulting in the phenomenon of urban dispersion, with more complex social and spatial structures and new forms of use and territorial occupation. Within this expansion we highlight major developments related to tourism, such as resorts, hotels and leisure condominiums that in general contribute to the formation of nuclei scattered along the coast, as well as the emergence of a significant number of horizontal residential condominiums, which was gradually built with the installation of CIPP, resulting in discontinuities and changes in the urban fabric, with new spatial configurations. Thus, this article is initially addressing theoretical aspects related to urban dispersion, highlighting examples related to recent changes observed in this area, as well as analyzing the process so as to arise reflections upon urban practices then noticed.

Keywords: Fortaleza, metropolis, urban dispersion.

1. ALGUMAS CONSIDERAÇÕES SOBRE O PROCESSO DE URBANIZAÇÃO CONTEMPORÂNEA

O desenvolvimento urbano das aglomerações urbanas contemporâneas tem ensejado investigações esclarecedoras acerca dos tipos e naturezas das novas espacialidades que surgem. Esses espaços revelam formas de distribuição territorial diferenciadas, bastante distintas daquelas pré-existentes.

Presentemente, áreas urbanas de diferentes tamanhos e diversidade de papéis vêm conhecendo transformações intensas. Efetivamente, trata-se de novas maneiras de produzir e se apropriar do espaço, imbricadas no surgimento de sistemas urbanos com formas mais complexas e no crescimento de áreas metropolitanas, com o aparecimento de periferias novas e diversificadas.

Diante desse quadro, uma estrutura conceitual baseada na dicotomia centro-periferia, campo-cidade ou rural-urbano já não se mostra suficiente para descrever de maneira eficaz a realidade urbana atual. Essa dicotomia parece diluir-se a partir das transformações tecnológicas e sociais (econômicas, políticas e culturais) que marcaram as ultimas décadas do século XX.

Pretende-se aqui desenvolver algumas considerações sobre as tendências da urbanização atual, notadamente no que se refere ao fenômeno da dispersão urbana – tema deste artigo - a fim de que se possa melhor compreender como ocorre o processo de urbanização em curso na área metropolitana de Fortaleza.

É incontestável, no que se refere à questão da urbanização, a emergência de mudanças significativas, de várias tendências, desde o final do século XX e princípio do século XXI, que vêm alterando a dinâmica urbana atual. Constata-se, de início, uma elevação acentuada dos índices de urbanização, com um acréscimo expressivo da população urbana. Segundo Reis, (2006, p. 20), uma das características mais importantes da passagem do milênio “é o surgimento de sociedades nas quais desaparece a população rural e ao mesmo tempo os setores sociais urbanos se apropriam extensamente dos territórios ao seu redor, para implementação de seus modos de vida, agora de forma dispersa”. Sobre o panorama atual da urbanização, ele assinala:

> *No final do século XX estava claro que a industrialização nos conduzia à formação de sociedades plenamente urbanizadas e que essa urbanização já não apresentava as mesmas características do período anterior. O mundo urbano havia mudado, de modo*

amplo e em ritmo mais acelerado do que poderíamos prever algumas décadas antes. (REIS, 2006, p. 23)

Para muitos autores, que se dedicam a estudar as formas urbanas contemporâneas, o fenômeno que dá início a esse processo de transformações está ligado às intensas mudanças econômicas ocorridas que, por sua vez estão relacionadas com o processo de globalização econômico-cultural. Assim sendo, os novos arranjos espaciais são em grande parte decorrentes dessas mudanças que incidem de forma decisiva na modificação da estrutura urbana preexistente, marcando o surgimento de uma nova paisagem e uma nova forma urbana.

Além das modificações verificadas na economia, o desenvolvimento tecnológico (telecomunicações) permitiu novas formas de produção espacial urbana, que resultam na dispersão das cidades e dos espaços metropolitanos, formando periferias novas, distintas das tradicionais.

Em síntese, esse novo contexto que caracteriza a organização social mundial desde as últimas décadas do século passado, é resultado: da reorganização produtiva, como passagem para uma nova etapa na evolução do capitalismo; da modernização do sistema financeiro; da revolução informacional e da automação; da complexidade das mudanças tecnológicas; da ampliação do consumo e universalização dos hábitos e formas de vida urbana; da adoção de novos modos de vida por parte da população e do incremento da mobilidade.

Cabe ressaltar, portanto, que os avanços decorrentes dos processos de reestruturação produtiva e das novas tecnologias de informação e comunicação, aliados às transformações na esfera do consumo e da vida cotidiana, modificam a organização e o funcionamento das principais aglomerações urbanas e metropolitanas, afetando sua dinâmica e configuração espacial. “Desse conjunto de mudanças decorre a presença crescente do que podemos chamar de ‘novas territorialidades’, com novas configurações para as formas materiais da urbanização.” (REIS, 2007, p. 40).

As áreas de urbanização concentrada são agora associadas a áreas mais dispersas, resultado de um processo de urbanização ao mesmo tempo fragmentado e extensivo sobre o território. A ampliação e facilidade das tecnologias de comunicação e de transporte garantem a acessibilidade, de modo que se formam espaços urbanos cada vez mais extensos e descontínuos, porém ligados em rede.

A preponderância dos fluxos de informações, de pessoas ou mercadorias em rede não coincide mais com a lógica tradicional dos lugares. Assiste-se a uma expansão intensa do

caráter metropolitano, revelando transformações diferentes do que ocorria anteriormente. Diante deste quadro, tem-se intensificado o debate sobre as recomposições urbanas.

> *Com maior ou menor evidência, as cidades parecem dispersar-se em uma espécie de nebulosa difusa sobre o território, da qual se torna difícil descrever a forma e a organização espacial, econômica e social, dizer onde se encontra o centro e a periferia e quais seriam as partes constitutivas e suas características*. (SECCHI, 2004, p. 146) (tradução nossa)

François Ascher, em "Les nouveaux príncipes de l'urbanisme" (2001), destaca mudanças tanto no processo como na forma urbana propriamente dita, as quais tornam imprecisos os limites entre o urbano e o rural e resultam nas grandes conurbações e em novas configurações de redes urbanas.

No que se refere à América Latina, esse tipo de expansão urbana que começa a predominar no mundo inteiro adquire manifestações específicas nas cidades de economias emergentes, onde diversos núcleos urbanos, até então isolados, são absorvidos pela mancha urbana em expansão ou, simplesmente, incorporados à dinâmica metropolitana.

No Brasil, a exemplo do que ocorre em outras regiões do mundo, o processo recente de urbanização também tem assumido feições e características diferentes em relação a períodos anteriores e tem sido marcado, sobretudo nas áreas metropolitanas, pelo surgimento de novas periferias urbanas, bem mais complexas e diferenciadas daquelas que caracterizaram décadas anteriores.

Até o início dos anos 1980, a maioria das metrópoles brasileiras experimentou um processo contínuo e acentuado de crescimento demográfico e espacial. Desde então, algumas mudanças se fizeram observar e, atualmente, a extensão do tecido urbano assume formas diferenciadas, espacialmente dispersas, com crescente diversidade. Identificam-se, além das manchas contínuas urbanizadas, formas e processos descontínuos de urbanização dos espaços, denominados por Reis (2006) como urbanização dispersa.

O fenômeno da dispersão urbana tem sido estudado, no Brasil, com base na constatação da expansão do tecido urbano, com ocupação de áreas em descontinuidade com a aglomeração principal, dotadas de extensos espaços livres, com a predominância de baixas densidades e que se apoiam nos diversos sistemas de estrutura viária.

Vários pesquisadores têm se dedicado a estudar a problemática urbana atual brasileira, investigando as novas formas de crescimento e os novos padrões físico-espaciais, com o que contribuem para a reflexão teórico-conceitual sobre o processo de extensão e espraiamento do tecido urbano.

O professor Nestor Goulart Reis, conhecedor e estudioso do processo de urbanização brasileira em perspectiva histórica de longa duração, tem analisado as mudanças recentes, verificadas desde as últimas décadas do século XX, tomando como base o sistema urbano do estado de São Paulo e suas áreas metropolitanas.

Reis utiliza preferencialmente a expressão dispersão urbana para tratar do fenômeno, pois lhe parece mais adequada para denominar os processos resultantes das transformações em curso, uma vez que "permite evidenciar as tendências à distribuição de pontos urbanizados sobre a totalidade dos territórios atingidos pelo processo, em meio a áreas tipicamente rurais, em direção a uma relativa homogeneização desses territórios" (REIS, 2006, p. 51).

De acordo com o autor (REIS, 2006), a dispersão urbana pode ser caracterizada: pelo esgarçamento crescente do tecido dos principais centros urbanos; pela formação de constelações ou nebulosas de núcleos urbanos e bairros, de diferentes dimensões, integradas em uma área metropolitana ou em um conjunto ou sistema de áreas metropolitanas; pelas mudanças nos transportes diários intrametropolitanos de passageiros e finalmente, pela difusão ampla de modos metropolitanos de vida e de consumo, também estes dispersos pela área metropolitana ou sistema de áreas metropolitanas.

No seu entender, são observadas diversas alterações na estrutura e no tecido urbano das aglomerações brasileiras, associadas às características da dispersão urbana, tais como: a intensificação da mobilidade espacial da população, que permite a organização do cotidiano numa escala metropolitana; a adoção de novas formas de ação do mercado imobiliário, com o surgimento de novos programas arquitetônicos e a implantação de empreendimentos de uso múltiplo; a alteração na relação entre espaços públicos e privados e as novas formas de ocupação e gestão do espaço urbano, com diversificadas formas condominiais.

A urbanização contemporânea manifesta, pois, complexas relações entre processo social e forma espacial, as quais resultam cada vez mais diferentes das que se observava há cerca de quarenta anos. Há que se considerar, entretanto, a relação entre os aspectos gerais da urbanização contemporânea e as especificidades próprias de cada região.

Neste sentido, apesar de se ressaltar que o fenômeno verificado em Fortaleza se insere num processo mais amplo, que abrange a maioria das áreas metropolitanas contemporâneas, faz-se necessário investigar e analisar as características das atuais dinâmicas urbanas que ora se verificam no território cearense. Nos próximos itens serão analisadas as mudanças verificadas no processo de urbanização recente da área metropolitana de Fortaleza, especificamente aquele observado no chamado eixo oeste.

2. AS FORMAS DE CRESCIMENTO URBANO E METROPOLITANO DA METRÓPOLE CEARENSE

Durante as últimas décadas, a área metropolitana de Fortaleza tem experimentado transformações bastante significativas em sua configuração socioespacial. O crescimento recente da metrópole aponta o surgimento de novas espacialidades e formas urbanas; os espaços já não se constituem como no passado, em mancha contínua, contida nos limites político-administrativos do município, com zonas bem definidas, mas se compõem de uma aglomeração que extrapola esses limites, conformando um tecido urbano bem mais complexo, descontínuo, que se estende para além da cidade consolidada.

A metrópole apresenta mudanças visíveis, expressas em suas paisagens, evidentes em suas reconfigurações espaciais, novas morfologias, usos e funções. Surgem periferias urbanas de um tipo distinto daquelas que se formavam até as décadas de 1960. No âmbito da área metropolitana, verifica-se um processo de realocação da população, de diferentes faixas de renda, que passam a ocupar zonas periféricas de baixa densidade ou áreas antes direcionadas para atividades agrícolas.

Essas mudanças se fizeram mais evidentes desde as últimas décadas do século XX. A Fortaleza atual difere radicalmente daquela dos anos 1980, resultado, em grande parte, das mudanças produtivas, tecnológicas e sociais, verificadas desde então.

Assim como ocorreu com outras áreas metropolitanas, que tiveram crescimento acelerado e passaram por mudanças significativas nos últimos tempos, Fortaleza também passa por um processo de adaptação aos novos tempos. São transformações percebidas em vários aspectos, tais como: a descaracterização do centro tradicional e a formação de novas áreas de centralidade; o surgimento de novos padrões espaciais para diversas atividades produtivas; a formação de espaços fragmentados e desarticulados; a adoção de novas formas de vida pela população, como a maior mobilidade; a segregação socioespacial proveniente da forma diferenciada de uso e apropriação dos espaços públicos e privados; as mudanças no mercado imobiliário e os reflexos no espaço urbano e a manifestação espacial da atividade turística, traduzida por núcleos dispersos ao longo do litoral.

Afora isso, a metrópole apresenta algumas outras características específicas, como a implantação do Porto do Pecém, inaugurado no ano de 2001, que tem estimulado o aumento da urbanização para o lado oeste; a criação de um corredor industrial na BR 116, com inúmeras indústrias instaladas ao longo da rodovia; o surgimento de novas áreas de centralidade; o aparecimento progressivo de condomínios residenciais horizontais,

sobretudo desde a última década, que configuram uma nova tipologia, gerando espaços mais fragmentados.

É relevante o papel da infraestrutura viária no processo de expansão urbana e na localização de uma série de atividades implantadas, até poucas décadas atrás, em zonas periféricas da cidade. Fatos novos têm gerado, por vezes, um contexto de dispersão territorial, que segue uma lógica de descontinuidade espacial e dilui, em algumas áreas, o limite rural-urbano, alterando sua dinâmica de crescimento, com o que estabelece novas relações espaciais entre centro e periferia.

Constata-se, portanto, que a área metropolitana de Fortaleza se encontra em pleno processo de expansão e essa expansão não tem se dado de modo contínuo e uniforme; apresenta padrões de crescimento diferenciados, evidenciados a partir de vetores de crescimento urbano, ao longo dos principais eixos viários, partindo da capital.

São quatro os vetores identificados (Figura 1), segundo o diagnóstico do Plano Diretor de Fortaleza, de 2003. Os três primeiros relacionam-se com as zonas sul e oeste da metrópole, historicamente ligadas às áreas industriais e de habitação popular; o vetor 1 corresponde ao eixo onde se localizam o Distrito Industrial de Maracanaú e conjuntos habitacionais surgidos nas vizinhanças. O vetor 2 configura-se ao longo da BR 116, concentrando as indústrias situadas nos municípios de Eusébio, Horizonte e Pacajus. O vetor 3 se desenvolve em direção ao município de Caucaia e ao longo da faixa litorânea oeste, abrangendo o complexo Industrial Portuário do Pecém. O vetor 4 situa-se no quadrante sudeste da metrópole, em direção aos municípios de Eusébio e Aquiraz. Constitui o eixo imobiliário mais valorizado da metrópole e abrange também equipamentos de lazer e turismo.

A expansão da área metropolitana de Fortaleza, que corresponde, nesse estudo, à Região Metropolitana de Fortaleza - RMF (Figura 1) a partir desses vetores, resulta em novas configurações territoriais, provocando tendências de concentração urbana, em certas áreas, bem como de dispersão urbana em outras, sobretudo nas de ocupação mais recente. Cada vetor possui características próprias e distintas, as quais conferem ao espaço urbano configurações específicas e determinam formas de ocupação e crescimento diferenciados. Será analisado no item seguinte o vetor 3, que corresponde ao setor oeste da metrópole, o qual apresenta mudanças significativas e áreas com tendência a urbanização dispersa.

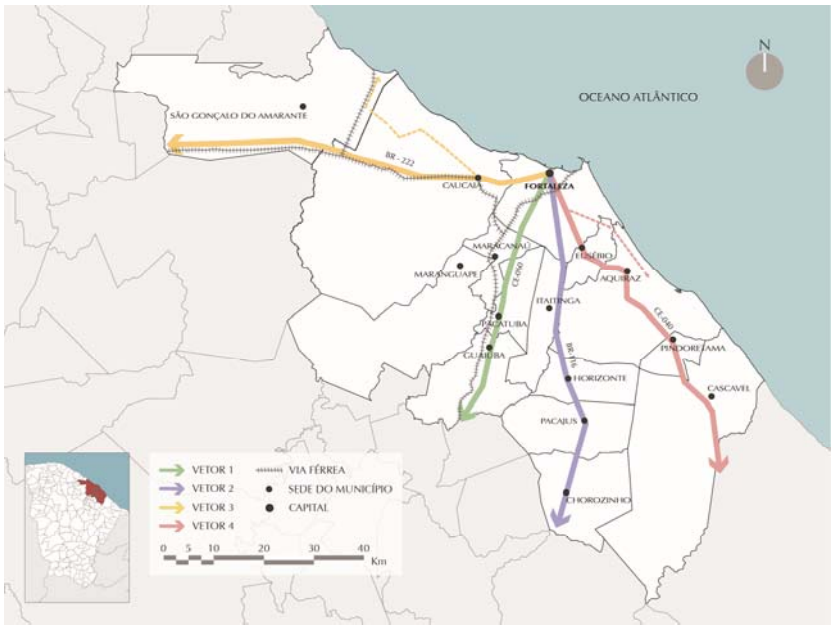

Figura 1 – Região Metropolitana de Fortaleza – vetores de crescimento urbano e metropolitano.
Fonte: elaborado pela autora

3. O VETOR OESTE DE EXPANSÃO METROPOLITANA

O exame do vetor oeste, objeto desse artigo, foi realizado, sobretudo, a partir de observação empírica, com o intuito de verificar sua forma particular de expansão. A análise e a leitura da paisagem foram empreendidas com base na situação atual, buscando identificar e destacar: os principais usos, tipos de ocupação, marcos simbólicos, recursos naturais mais significativos, atividade econômica predominante, investimentos mais importantes, principais concentrações de atividades, tipos de ocupação e áreas de urbanização dispersa.

O vetor 3 se desenvolve em direção à zona oeste, estabelecendo a ligação com Caucaia, abrangendo a faixa litorânea e o Complexo Industrial e Portuário do Pecém, situado no Município de São Gonçalo do Amarante. Tem início na Av. Bezerra de Menezes, ainda na zona central de Fortaleza, e que dá acesso aos municípios da zona norte do Estado. Continua pela Av. Mr. Hull até o ponto em que, já denominada BR 020, tem inicio a BR 222. Daí, dirige-se para Brasília, enquanto a BR 222 segue em direção aos Estados do Piauí e Maranhão (Figura 2).

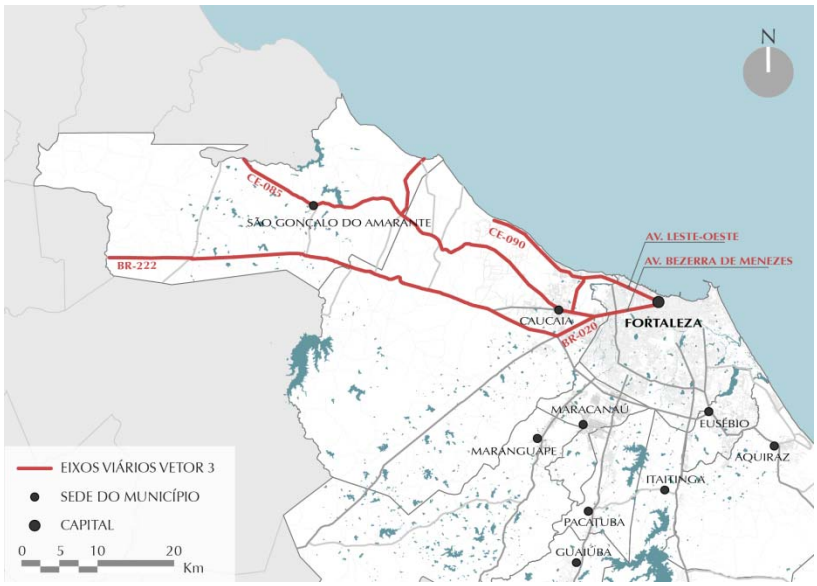

Figura 2 – Vetor 3 com indicação das principais vias/eixos viários.
Fonte: elaborado pela autora

O vetor oeste é complementado pela linha norte do trem metropolitano, responsável pelo fluxo diário de grande parte da população que se desloca para o Centro e para a zona leste; e pela Via Estruturante (CE 085), que constitui um verdadeiro subvetor de crescimento metropolitano.

Nesse sistema de vias, componentes do vetor, vale destacar também o eixo formado pela av. Leste-Oeste, junto à orla marítima, que se prolonga pela ponte sobre o rio Ceará até o Icaraí e praias adjacentes, no Município de Caucaia, aí já transformado na rodovia CE 090.

Toda a zona oeste do município de Fortaleza é caracterizada historicamente pela presença da via férrea e da zona industrial, implantada na década de 1930, na parte mais próxima ao Centro. Também conta com inúmeros conjuntos habitacionais, construídos junto à ferrovia e à BR 020, nas décadas de 1960-1980. Trata-se de área densamente povoada, ocupada por setores de renda baixa e média-baixa, como também por favelas e autoconstrução.

A concentração de indústrias na zona oeste, ainda nas primeiras décadas do século XX, resultou num tipo de ocupação popular dessa área, na vizinhança das fábricas e acompanhando a via férrea, fator importante para os trabalhadores.

O vetor 3, como um todo, apresenta características bastante específicas. Vem se desenvolvendo em etapas, tendo iniciado com a construção de conjuntos habitacionais em área situada às margens da BR 020, entre os Municípios de Fortaleza e Caucaia. A oferta habitacional gerada nessa região tinha como objetivo reduzir o déficit de moradias de

Fortaleza e deslocar populações de baixa renda de áreas de valorização imobiliária em potencial.

A etapa seguinte da urbanização desse vetor é a ocupação da faixa litorânea de Caucaia, que se iniciou na praia do Icaraí, na década de 1970, com finalidade de segunda moradia, de veraneio e lazer, e que vem se transformando progressivamente em local de moradia principal, determinando uma expansão urbana mais concentrada na zona litorânea compreendida entre as praias do Icaraí e do Cumbuco. A atividade turística, incrementada desde a década de 1990, também provoca mudanças substantivas nessa área, sobretudo na praia do Cumbuco.

A etapa mais recente de ocupação desse vetor é a que se refere à implantação do Complexo Industrial Portuário do Porto do Pecém – CIPP - instalado no Município de São Gonçalo do Amarante .

A instalação do CIPP, com o porto e retroporto (siderúrgica e refinaria), demanda vultosos investimentos, assim como a previsão de maior concentração de pessoas em busca de trabalho, intensificando a expansão urbana nessa área e ampliando o espaço metropolitano.

A Via Estruturante do Turismo (CE 085), que participa desse eixo, tende a se tornar o principal vetor de deslocamento rodoviário na área, e prevê-se, segundo Smith (2001), um adensamento populacional

> *dentro de vários matizes qualitativos de ocupação, até a faixa destinada ao Complexo Industrial Portuário do Pecém - CIPP, com maiores concentrações urbanas na faixa litorânea a partir do Cumbuco e na área interna de Matões e outros sítios adjacentes* (SMITH, 2001, p. 8).

Este vetor possui, portanto, três ramificações distintas: a primeira prossegue pela BR 222, a segunda acompanha a Via Estruturante (ou CE 085), desde Caucaia até o Porto do Pecém, e a terceira corresponde à via que passa junto ao litoral (CE 090).

3.1. A "URBANIZAÇÃO TURÍSTICA" NO LITORAL OESTE

A urbanização em curso na faixa litorânea oeste da RMF se relaciona, em parte, com a instalação do CIPP, mas também com um processo articulado de três dinâmicas relacionadas ao turismo: o veraneio marítimo (loteamentos, novas e antigas tipologias de residências secundárias); o turismo propriamente dito (hotéis, pousadas, restaurantes, complexos de lazer e resorts); e a expansão imobiliária (condomínios horizontais e oferta de loteamentos diversos).

Nos últimos anos, com o incremento do turismo, a faixa litorânea da Região Metropolitana de Fortaleza vem acusando um acelerado processo de ocupação do solo, de forte impacto sobre a natureza. Uma acirrada competição se estabelece entre os diversos atores produtores do espaço na faixa litorânea, envolvendo populações tradicionais representadas pelos pescadores, a classe média urbana que ali constrói sua segunda residência e os investidores nacionais e estrangeiros ligados ao setor de negócios turísticos.

No caso específico do Vetor Oeste, a conexão viária na faixa litorânea foi realizada com a construção da ponte sobre o Rio Ceará e o alargamento da Av. Leste-Oeste, favorecendo a interligação com o município de Caucaia e contribuindo para o processo de conurbação urbana e integração mais efetiva com as praias da porção oeste da RMF.

A Via Estruturante CE-085 (Figura 3) constitui uma das principais intervenções no território metropolitano que impulsionaram o crescimento do Vetor Oeste. A via foi construída com recursos do PRODETUR NE I na direção da Costa do Sol Poente a fim de facilitar o acesso às praias localizadas no litoral oeste do Ceará. A construção da CE-085 visa dinamizar não somente a atividade turística, mas também viabilizar os fluxos relacionados à implantação do Complexo Industrial e Portuário do Pecém, atestando a coexistência de dinâmicas distintas no mesmo eixo de crescimento metropolitano.

Figura 3 – CE – 085 (Via Estruturante)
Fonte: PRODETUR

Desde o final da década de 1990, o litoral oeste da RMF passou por transformações que se relacionam com estas infraestruturas relacionadas ao turismo. Esse conjunto de intervenções urbanas proporcionou uma maior integração viária entre Fortaleza e os núcleos litorâneos de Caucaia, proporcionando uma valorização crescente da orla oeste.

Apesar da continuidade da urbanização na orla de Caucaia, os núcleos litorâneos possuem características distintas em função do período em que cada um se urbanizou. Podem-se distinguir três momentos: o primeiro até a década de 1960, com assentamentos espontâneos de comunidades de pescadores; entre fins da década de 1960 e 1980, com a construção de residências secundárias e a partir de 1990, com o incremento do turismo litorâneo no Ceará.

Essa ocupação crescente se efetivou sobretudo em função da construção da rodovia CE-090, localizada bem próxima à praia, que interliga todos os núcleos litorâneos. O litoral de Caucaia concentra, nos seus 44 km, os núcleos de Pacheco, Iparana, Icaraí, Tabuba e Cumbuco.

O Cumbuco é a praia com maior atratividade turística, uma das mais conhecidas e visitadas do Ceará. Essa atratividade se sustenta na paisagem natural diversificada não só da praia, mas também das dunas e lagoas. Os principais indícios dessa valorização turística do Cumbuco, além dos atrativos naturais, diz respeito à maior concentração de hotéis e pousadas, ao maior número de licenças ambientais solicitadas para implementação de resorts e outros empreendimentos turísticos e ao maior fluxo de turistas.

Ali, verifica-se ainda a presença da população local, que foi incorporada pela atividade turística, ocupando postos de emprego em restaurantes, no comércio de artesanato e produtos regionais e no serviço de passeios de buggy pela orla.

O litoral de São Gonçalo do Amarante, por sua vez, apesar de apresentar a menor extensão entre os municípios litorâneos metropolitanos, comporta uma maior diversidade de usos desde a inauguração do Porto do Pecém. A faixa litorânea é definida pelo porto - na divisa com Caucaia - e pelo Rio São Gonçalo do Amarante, no sentido oeste. O acesso se dá através da CE-085, que articula os acessos para as praias do Pecém e da Taiba. A ocupação litorânea, nesse trecho, vai ficando cada vez mais rarefeita.

Os impactos da atividade turística na faixa litorânea dos municípios de Caucaia e de São Gonçalo do Amarante se manifestam distintamente em função das preexistências socioambientais, que constituem ora resistência, ora potencialidades. Alguns impactos na orla dos municípios litorâneos da zona oeste RMF são verificados, como o crescimento da

área urbanizada, a apropriação dos espaços mais bem preservados, a privatização da faixa de praia e a articulação com a dinâmica imobiliária.

Todas essas dinâmicas provocam mudanças relevantes no espaço litorâneo, ensejando um tipo de urbanização diferenciado. A forma de ocupação possui peculiaridades que resultaram na produção de um espaço marcado pelo alto padrão dos imóveis - *resorts*, condomínios de luxo e grandes mansões – e pelo caráter de luxo. Em sua maioria, as construções se destinam a um tipo de lazer sofisticado, próprio de uma população de elevado poder aquisitivo e de turistas estrangeiros.

A atividade turística ali desenvolvida se insere nas proposições de Mullins (1991) acerca da "urbanização turística[1]", quando ressalta que os centros turísticos constituem atualmente uma nova e extraordinária expressão da urbanização, ao se transformarem em locais construídos unicamente para o consumo.

A implantação dos *resorts* (Figura 4) demanda extensas áreas para abranger um programa diversificado de lazer, diretamente relacionado com localizações privilegiadas, como a proximidade do mar, lagoas e rios. Embora instalados distantes de áreas urbanizadas, requerem acessibilidade fácil e excelente infraestrutura de apoio, uma vez que o próprio *resort* já é um destino em si. São vários instalados na região e alguns ainda em construção. Situam-se todos junto à orla, ocupando consideráveis áreas de praia.

Figura 4 – Hotel Vila Galé Cumbuco
Fonte: http://www.camilaroza.com.br/wp-content/uploads/2016/02/portfolio_pic8.jpg

[1] Patrick Mullins: "Tourism urbanization." In: International Journal of Urban and Regional Research. XV-93, 1991.

Quanto aos condomínios de lazer, surgidos recentemente, vieram substituir os antigos loteamentos de residências de férias e fim de semana, comercializados nos anos 1970. São empreendimentos com características diferenciadas, compostos de unidades residenciais de alto padrão, relacionados com veraneio marítimo. Os usuários em geral são habitantes da Capital, de nível de renda elevada, ou investidores estrangeiros, que adquirem um imóvel próprio para passar temporadas, alugando-o durante o resto do ano.

Assim como os *resorts*, os condomínios trazem consigo a noção de confinamento espacial, com seus muros, cercas elétricas e acesso restrito, constituindo verdadeiros “enclaves” urbanos, reforçando os padrões de segregação socioespacial.

Com a instalação desses empreendimentos, verifica-se um espraiamento estritamente linear da mancha urbana, entre a via de acesso e a praia, que se estende de forma dispersa ao longo da orla, ocupando os vazios litorâneos, resultando em novas configurações territoriais.

Em suma, a ocupação da faixa litorânea oeste da RMF obedece às tendências da urbanização contemporânea, produzindo formas de tecido urbano diferenciadas e inovadoras (REIS, 2006). Os grandes equipamentos de lazer e turismo, condomínios fechados e *resorts* ocupam o espaço de maneira descontínua, evidenciando o fenômeno da dispersão urbana, de que também resultam processos de fragmentação e segregação socioespacial.

3.2 A INSTALAÇÃO DO CIPP E A INTENSIFICAÇÃO DA URBANIZAÇÃO NO OESTE METROPOLITANO

O Complexo Industrial Portuário do Pecém “Governador Mário Covas” (Figura 5) foi inaugurado em março de 2002. Está situado ao noroeste da RMF, entre os Municípios de Caucaia e S. Gonçalo do Amarante, a cerca de 60 km da Capital.

Figura 5 – Porto do Pecém - CIPP
Fonte: Google Earth

A instalação do CIPP constitui um dos investimentos de maior impacto no território metropolitano, concebido pelo Governo Estadual como uma estratégia para incrementar, além do setor industrial, diversos setores da economia do Ceará. O planejamento do porto de forma integrada foi concebido para propiciar operações eficientes, com acessos rodoviários e ferroviários independentes dos problemas de conturbações urbanas e criar um novo polo industrial na Região Metropolitana de Fortaleza.

Foi idealizado para possibilitar o escoamento da produção, sobretudo aquela proveniente do agronegócio, além da possibilidade de ampliar os mercados e diversificar a pauta de exportações, contribuindo assim para aumentar a participação do Estado no PIB brasileiro. Os desdobramentos positivos da instalação do CIPP na economia local estão relacionados com a geração de emprego e renda, bem como o aumento do comércio e infraestrutura necessária para atrair outros investimentos.

Embora as ações industriais do complexo ainda não estejam inteiramente consolidadas, as atividades portuárias já estão em pleno funcionamento, assim como grande parte da infraestrutura de apoio, o que tende a transformar o CIPP num dos principais polos de desenvolvimento contemporâneo da RMF. Atualmente, mais de uma década depois de sua instalação, conta com oito empresas em operação e oito em fase de instalação.

Com a conclusão da construção da Refinaria e a possível instalação da Siderúrgica, previstas para o Complexo (com investimentos estimados de 11 bilhões de reais e 19,8 bilhões de reais, respectivamente), estima-se que haverá um acréscimo significativo na

geração de empregos, provocando transformações expressivas no quadro urbano do Município e dos arredores.

Em 2013 foi inaugurada no CIPP a primeira Zona de Processamento de Exportação (ZPE) do Brasil em operação. A ZPE está instalada inicialmente em uma área 576 hectares, com área total prevista de 4.271,41 hectares, no município de São Gonçalo do Amarante, e fica a 20 quilômetros do cais do porto.

Outros grandes investimentos em infraestrutura vêm sendo realizados pelos Governos federal e estadual como apoio ao CIPP, como a Ferrovia Transnordestina, a implantação do Terminal de Múltiplo Uso, o aeroporto de cargas do Pecém e outras obras relacionadas à logística, energia e desenvolvimento urbano.

Como se pôde constatar, conforme observação empírica, a instalação recente do CIPP e do Porto do Pecém no Município de S. Gonçalo do Amarante tem implicado, sobretudo nos últimos anos, numa transformação substancial na área, com grande afluxo de trabalhadores, inclusive de estrangeiros, como coreanos, conforme atestam os diversos estabelecimentos instalados nas imediações, como restaurantes, pousadas e lojas voltados para essa população, além da oferta de inúmeros loteamentos para os futuros habitantes.

O Porto do Pecém

O terminal portuário do Pecém que faz parte do CIPP (Figura 6) e é administrado pela Ceará Portos, empresa do Governo do Estado foi concebido para propiciar operações portuárias mais eficientes e competitivas, com facilidade de acessos rodoviários e ferroviários e também para dar suporte à movimentação do Complexo Industrial do Pecém.

Figura 6 – Porto do Pecém
Fonte: Acervo autora

As principais cargas embarcadas são frutas, calçados, pescados, couros e produtos têxteis e são importados insumos siderúrgicos, granéis líquidos e gás natural. O porto é um terminal *off shore*, não carece de dragagem e possui custos operacionais baixos, constituindo um diferencial entre os portos do Nordeste, além da vantagem de localização em relação aos portos da Europa e dos Estados Unidos.

Desde a sua criação, o CIPP tem como objetivo criar um "retroporto" de amplo espectro (siderúrgica, refinaria e indústrias petroquímicas, etc.) de modo a consolidar um conglomerado industrial que modifique a ocupação da área, transformando-a em zona urbanizada autônoma, definida pela concentração de pessoas, geração de empregos, etc. Nos primeiros anos, esta urbanização limitava-se à polarização aos arredores do porto propriamente dito, entretanto, ultimamente, essa situação vem se alterando e a área urbanizada vem se expandindo progressivamente.

Com a perspectiva da conclusão da Refinaria e da Siderúrgica e com a consolidação do CIPP, deverá ocorrer significativa mudança em todo o setor, inclusive nas vias que dão acesso ao Complexo, quando os empreendimentos previstos estiverem efetivamente em funcionamento, atraindo população vultosa, pelas oportunidades de empregos gerados. As características do lugar estão sendo modificadas substancialmente e já se percebe um acréscimo significativo da área urbana.

3.3. DISPERSÃO URBANA NA VIA ESTRUTURANTE: OS NOVOS LOTEAMENTOS E CONDOMÍNIOS RESIDENCIAIS

A Via Estruturante (CE-085), na chamada Costa do Sol Poente, constitui um dos investimentos do Programa de Desenvolvimento do Turismo no Nordeste (PRODETUR-NE) no Estado do Ceará. Foi concebida para facilitar o acesso às praias do litoral oeste cearense, com o intuito, portanto, de incrementar o desenvolvimento turístico de vários municípios dessa região.

A via tem início em Caucaia e segue na direção oeste, com várias entradas (vias secundárias transversais) que levam aos diferentes núcleos litorâneos, além de conduzir também a alguns sítios situados nas imediações. Permite ainda o acesso ao CIPP, desempenhando papel importante também com relação ao incremento da atividade industrial.

A primeira etapa da CE 085 - do Município de Caucaia até o Distrito de Barrento, no Município de Itapipoca, com os acessos às diversas praias - teve início em 1996 e foi concluída em 1999, quando completou 253 quilômetros. A segunda etapa da obra segue em

direção a Jijoca de Jericoacoara, importante destino turístico do Estado. No ano de 2014 foi concluída a duplicação da via no trecho inicial (62 quilômetros), obra empreendida pelo governo estadual, de modo a "estruturar a atividade turística da região e melhorar a logística de escoamento de mercadorias para exportação no Porto do Pecém"[2].

De maneira geral, a paisagem ao longo da rodovia é predominantemente rural, com abundante vegetação em ambos os lados; no entanto, observam-se indicações (e anúncios) de vários loteamentos à venda nas imediações, o que aponta, por um lado, a valorização da área, em consequência da abertura da via, e, por outro, uma tendência de futura ocupação, em virtude da facilidade de acesso e também da proximidade do CIPP, o qual deverá atrair grande contingente de trabalhadores.

De fato, fenômeno recente tem sido observado nessa área nos últimos anos, ao longo da via, sobretudo depois da sua duplicação. É visível o surgimento crescente de loteamentos e condomínios residenciais diversos, ofertados pelo mercado imobiliário, tendo como apelo principal a proximidade do CIPP e das praias, na faixa litorânea. (Figuras 7, 8 e 9)

Esses empreendimentos são implantados de forma dispersa em toda a área, resultado de um intenso processo de parcelamento do solo pela transformação de propriedades rurais em loteamentos, fenômeno que contribui para o espraiamento da área urbanizada metropolitana.

Essa forma de urbanização, decorrente da implantação dos condomínios e loteamentos fechados, manifesta baixa densidade populacional e possui um caráter disperso e fragmentado, descontínuo com relação ao tecido urbano tradicional, apresentando formas diferenciadas, conforme se constata pelas imagens.

Figura 7– Loteamento Parque do Pecém
Fonte: http://br.vazlon.com/static/pics/2014/02/14/Lote-no-Pecem-R-20140214101752.jpg

[2] http://diariodonordeste.verdesmares.com.br/cadernos/regional/online/governo-do-estado-inaugura-duplicacao-da-rodovia-estruturante-ce-085-1.1184448

Figura 8 – Loteamento Cidade Cauype
Fonte: http://img.clasf.com.br/2016/03/25/loteamento-planejado-na-lagoa-do-cauype-em-caucaia

Figura 9 – Loteamento Garrote Village
Fonte: http://www.visaoempreendimentos.com.br/images/loteamentos/urbanos/royal_ville/pecem/

A maior parte dos loteamentos se concentra ao longo da CE 085 – Via Estruturante, a qual desempenha papel de indutora da urbanização. O processo remete à observação de Monclús (1998), que se aplica ao caso em estudo, quando assinala que

> *[...] o predomínio das baixas densidades, tanto em áreas residenciais de habitações unifamiliares, como em conjuntos de habitações coletivas, apoiadas em sistemas de infraestrutura viária e dotadas de extensos espaços livres está na base do fenômeno da dispersão urbana* (MONCLÚS, 1998, p.7).

A Via Estruturante (CE-085), segundo a avaliação do PRODETUR–NE, permitiu melhor integração entre os municípios do litoral oeste, estimulou o desenvolvimento dos núcleos urbanos, possibilitou o acesso à infraestrutura, em geral, e ensejou negócios ao longo da rodovia, com investimentos privados e aumento na oferta turística.

Com efeito, essa rodovia intensificou os eixos de comunicação entre a Capital e os acessos às diversas praias da zona oeste, ao mesmo tempo em que interferiu no processo de metropolização ligado à ocupação do litoral, constituindo verdadeiro subvetor de expansão.

4. CONSIDERAÇÕES FINAIS

As questões e reflexões expostas neste artigo provêm das investigações sobre a compreensão da dinâmica urbana atual da Metrópole cearense e sobre as novas formas de tecido urbano que se configuram no território, especialmente aquelas que se manifestam no setor oeste. Essa dinâmica, que compõe o ciclo metropolitano atual, tem apresentado uma complexidade crescente e resultado em novas configurações territoriais, provocando tendências de concentração urbana, em certas áreas, bem como de dispersão urbana em outras, sobretudo nas de ocupação mais recente.

O eixo oeste apresenta dinâmicas diferenciadas, relacionadas à atividade turística articulada à dinâmica imobiliária e habitacional e à implementação do CIPP, conforme foi explicitado acima. Esse movimento, apesar de suas especificidades, deve ser entendido num contexto mais amplo, inserido que está nos processos de urbanização contemporânea, caracterizado pela difusão de novos estilos de vida, de moradia e de novos hábitos de consumo.

Além da ocupação linear, verificada em determinados trechos ao longo do eixo viário e que vai se tornando rarefeita à medida que se afasta do Município de Fortaleza, observa-se a formação de dois polos expressivos: um turístico-residencial-imobiliário, concentrado no Icaraí e no Cumbuco e outro, mais recente, ainda em formação, junto ao CIPP (relacionado a atividades portuárias e industriais). Além disso, percebe-se a formação de áreas residenciais dispersas, constituídas pelos sucessivos empreendimentos surgidos nos últimos anos – loteamentos e condomínios residenciais diversos, implantados preferencialmente ao longo da Via Estruturante e ofertados pelo mercado imobiliário, tendo como apelo principal a proximidade do CIPP e das praias, na faixa litorânea.

Esses núcleos mais dispersos, verificados ao longo da porção oeste metropolitana, formados por condomínios residenciais fechados, loteamentos e grandes equipamentos de turismo e lazer apresentam geralmente baixa densidade, opções de lazer e apelos ambientais, distinguindo-se de áreas periféricas que caracterizaram a expansão urbana em décadas anteriores, sem infraestrutura adequada, ocupadas em geral pela população de mais baixa renda e em continuidade com o tecido urbano da cidade dita tradicional.

5. BIBLIOGRAFIA

Ascher, François. *Les nouveaux principes de l'urbanisme*. Paris: Édition de l'Aube, 2001

Diógenes, Beatriz. H. N. *Dinâmicas urbanas recentes da área metropolitana de Fortaleza.* Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo). São Paulo: FAUUSP, 2012.

Monclús, Francisco Javier. *La ciudad dispersa – suburbanización y nuevas periferias.* Barcelona: Centre de Cultura Contemporânea de Barcelona, 1998.

Reis, Nestor Goulart. *Notas sobre urbanização dispersa e mudanças no tecido urbano*. São Paulo: Via das Artes, 2006.

Reis, Nestor Goulart & Tanaka, M. S. Brasil: estudos sobre dispersão urbana. São Paulo: LAP/FAUUSP, 2007.

Secchi, Bernardo. "Ciudad moderna, ciudad contemporanea y sus futuros". In: Ramos, Angel Martín. *Lo urbano*. Barcelona: Edicions UPC, 2004.

Smith, Roberto. *A dinâmica da RMF e os vetores da expansão territorial*. Mimeo. Fortaleza, 2001.