

A expansão logística de Itaitinga-CE: Impactos econômicos, oportunidades e desafios na transformação da cidade em um hub logístico do Nordeste

The Logistic Expansion of Itaitinga-CE: Economic Impacts, Opportunities, and Challenges in the Transformation of the City into a Logistic Hub of the Northeast

Francisco Edson Pinto Barreto, Francisco Wilson Ferreira da Silva, Joelma Leite Castelo, Samuel Leite Castelo¹

Resumo: A expansão logística tem se consolidado como um dos principais vetores de transformação econômica no Brasil, com destaque para o município de Itaitinga-CE, cuja localização estratégica próxima a Fortaleza e ao Porto do Pecém tem atraído grandes centros de distribuição, como o da Amazon. Esse processo alterou a dinâmica econômica e territorial da cidade, exigindo da gestão pública respostas para os desafios de consolidar Itaitinga como um hub logístico sustentável e competitivo. O estudo teve como objetivo analisar os impactos da infraestrutura logística na economia local, observando especialmente a arrecadação tributária, a geração de empregos e as mudanças urbanas decorrentes. Para tanto, adotou-se uma abordagem qualitativa, baseada em revisão de literatura, análise documental e entrevistas semiestruturadas com gestores públicos, empresários e especialistas do setor. Os resultados apontaram crescimento expressivo da arrecadação de ICMS e ISS a partir de 2021, além do aumento das admissões formais, evidenciando a capacidade do setor de dinamizar a economia e estimular o comércio e os serviços. Contudo, persistem desafios relacionados à mobilidade urbana, à capacitação da mão de obra e à necessidade de planejamento integrado. Conclui-se que o fortalecimento de Itaitinga como polo logístico depende da articulação entre investimentos privados, políticas públicas eficazes e governança que assegure competitividade e qualidade de vida para a população

Palavras-Chave: Logística; desenvolvimento urbano; *hub* logístico; Itaitinga; arrecadação tributária..

¹ **Respectivamente:** 1 Especialista em Contabilidade Pública pela UECE, em Ciência de Dados, Inteligência Artificial e Inteligência de Dados pelo UNINASSAU e em Controladoria e Finanças pela FATE, graduado em Ciências Econômicas pela UFC e técnico em Segurança do Trabalho pelo IFCE. Atua no município de Itaitinga desde 2017, com experiência em coordenação, direção e gerência na Secretaria da Controladoria e Ouvidoria Geral. Possui expertise em processos financeiros, auditoria, gestão tributária e controladoria, com foco em eficiência, conformidade e transparência na administração pública. francisco.edson.barreto@email.com; 2. Doutorando em Administração e Controladoria (UFC, 2025). Mestre em Economia (UFC, 2014). Atuário (UFC, 2002) e Contador (Estácio, 2024; CRC/CE nº 9.995-0/9). Técnico de Controle Externo no TCE-CE. Especialista em Auditoria Governamental (ISC/TCU, 2025), Contabilidade Pública (FA7) e Controle Externo (Fatec). Experiência como docente na UNILAB e UECE, com pesquisas em previdência social, regimes próprios, solvência atuarial e governança. E-mail: Francisco.silva.tce.ce@gmail.com; 3. Doutora em Administração e Controladoria (UFC). Professora Adjunta da UECE, coordenando o Curso de Especialização em Controladoria Pública e o NAF UECE. Atua em contabilidade internacional e industrial, com pesquisas em sustentabilidade, qualidade da informação contábil, inovação social e contabilidade gerencial. Email Joelma.castelo@uece.br; 4. Doutor em Gestão de Empresas (Universidade de Coimbra). Professor Adjunto da UECE e membro da Academia de Ciências Contábeis do Ceará. Atua em Controladoria, Auditoria Governamental e Contabilidade Pública. E-mail: Samuel.castelo@uece.br.

1. Introdução

A expansão logística tem assumido papel central no desenvolvimento econômico brasileiro, funcionando como motor de modernização da infraestrutura de transporte, criação de empregos e dinamização industrial. Esse fenômeno nacional encontra no Nordeste um espaço privilegiado para expansão, pois a região, historicamente marcada por desigualdades estruturais, passou a atrair investimentos significativos voltados ao fortalecimento de sua competitividade logística. Nesse contexto, o município de Itaitinga, no Ceará, desponta como exemplo emblemático. Situado estrategicamente na Região Metropolitana de Fortaleza e próximo ao Porto do Pecém, o município passou a receber grandes empresas, como Amazon e Mercado Livre, que instalaram centros de distribuição de impacto regional. Essa dinâmica promoveu uma mudança profunda no perfil econômico da cidade, que deixou de depender prioritariamente da extração mineral e da construção civil para se consolidar no setor logístico.

O processo de transformação de Itaitinga é sustentado por fatores estruturais e conjunturais. De um lado, a infraestrutura viária, que conecta o município aos principais mercados consumidores e polos produtivos do Ceará, constitui diferencial competitivo relevante. De outro, políticas públicas de incentivo fiscal e a intensificação do comércio eletrônico em escala nacional ampliaram a demanda por centros de distribuição estrategicamente localizados. O resultado imediato foi a expansão urbana, a geração de empregos diretos e indiretos e o aumento da arrecadação tributária municipal, especialmente em impostos como ICMS e ISS. Essa realidade justifica a pertinência do estudo, uma vez que compreender os efeitos econômicos da logística e os desafios para consolidar Itaitinga como hub sustentável é essencial para gestores e formuladores de políticas públicas.

A experiência de Itaitinga insere-se em debate mais amplo sobre a logística como vetor de desenvolvimento regional. Casos como o de Cajamar, em São Paulo, ilustram o potencial multiplicador dos grandes centros de distribuição, capazes de aumentar receitas tributárias, gerar milhares de empregos e fortalecer cadeias produtivas. Cajamar tornou-se referência nacional ao reunir gigantes do e-commerce e transformar sua base econômica, mas também demonstra que o sucesso depende de planejamento urbano, investimentos contínuos em infraestrutura e políticas de capacitação profissional. Nesse sentido, a trajetória de Cajamar inspira comparações e orienta Itaitinga, mas também serve de alerta para os riscos de crescimento desordenado e pressões sobre a mobilidade e o território.

A questão de pesquisa que orienta o trabalho é: como o crescimento da infraestrutura logística em Itaitinga impacta a economia local e quais desafios a gestão pública enfrenta para consolidar a cidade como hub competitivo e sustentável? O estudo reconhece os efeitos positivos em termos de arrecadação e emprego, mas também aponta riscos como gargalos viários, insuficiência de mão de obra qualificada e financeirização imobiliária. O objetivo geral é analisar a expansão da infraestrutura logística e a atração de investimentos, compreendendo seus impactos econômicos e as estratégias adotadas pela administração municipal. Entre os objetivos específicos, destacam-se investigar a geração de empregos e a arrecadação tributária, examinar desafios de mobilidade e governança, propor diretrizes de competitividade e comparar o caso local com experiências consolidadas como Cajamar.

Metodologicamente, trata-se de estudo qualitativo, baseado em análise documental, revisão de literatura e entrevistas semiestruturadas com gestores, empresários e especialistas. Essa triangulação garante robustez analítica e amplia a compreensão das dinâmicas em curso. Os

resultados esperados incluem a confirmação do papel da logística no crescimento da receita municipal e do mercado de trabalho, além da identificação dos desafios de infraestrutura e sustentabilidade. Ao propor políticas públicas inspiradas em boas práticas nacionais, o estudo pretende fortalecer a competitividade de Itaitinga e contribuir para um desenvolvimento regional equilibrado.

2. Fundamentação teórica

A logística tem se consolidado como um dos pilares mais estratégicos para o desenvolvimento econômico contemporâneo, atuando como elemento central na integração das cadeias produtivas, na modernização da indústria e na expansão do comércio eletrônico. Em um país de dimensões continentais como o Brasil, a logística ultrapassa a função de simples transporte de mercadorias e se transforma em um fator decisivo de competitividade, uma vez que possibilita a redução de custos operacionais, a eficiência no escoamento da produção e a ampliação do acesso a novos mercados.

A relevância de uma infraestrutura logística bem planejada reside no fato de que ela não apenas reduz barreiras físicas entre produtores e consumidores, mas também contribui para dinamizar economias locais, integrar regiões historicamente periféricas e estimular a criação de empregos qualificados.

No Brasil, a evolução do setor logístico acompanha os processos de industrialização e urbanização. Desde a década de 1950, com a expansão rodoviária durante o governo Juscelino Kubitschek, até os programas mais recentes como o Plano Nacional de Logística (PNL 2025 e PNL 2035), a logística vem sendo compreendida como instrumento fundamental para equilibrar desigualdades regionais e aumentar a competitividade das empresas nacionais. No entanto, os custos logísticos ainda representam aproximadamente 12% do PIB, valor bastante elevado em comparação com países desenvolvidos como os Estados Unidos, onde giram em torno de 8% (EPL, 2018). Essa diferença expressa o déficit estrutural brasileiro, marcado pela predominância do modal rodoviário, pela baixa integração multimodal e pela carência de investimentos consistentes em ferrovias, hidrovias e terminais portuários.

Nesse cenário, o Nordeste surge como uma região de grande potencial logístico, mas também de enormes desafios. A posição geográfica privilegiada, mais próxima da Europa e da América do Norte, oferece vantagens competitivas para exportações. Entretanto, a infraestrutura ainda é marcada por desigualdades e gargalos históricos. Portos como o de Suape (PE) e Pecém (CE) se destacam como âncoras do desenvolvimento regional, ao passo que municípios periféricos, como Itaitinga, assumem papel central ao se consolidarem como retroáreas logísticas estratégicas. A transformação territorial de Itaitinga ilustra como investimentos em centros de distribuição, articulados a políticas públicas de incentivo fiscal e melhorias na infraestrutura viária, podem redefinir a dinâmica econômica de um município.

2.1 Centros de distribuição, reestruturação urbana, financeirização do território logístico, metodologias de seleção de municípios e políticas de incentivo

A instalação de centros de distribuição (CDs) em áreas periféricas das grandes metrópoles brasileiras intensificou-se nas últimas duas décadas, acompanhando uma tendência global de descentralização logística. Silva et al. (2022), em revisão sistemática sobre CDs do setor supermercadista, ressaltam que a localização estratégica é decisiva para a eficiência na distribuição, devendo considerar variáveis como proximidade dos mercados consumidores,

qualidade da infraestrutura viária e presença de incentivos fiscais. Esse movimento explica a emergência de polos logísticos em municípios vizinhos a grandes capitais, como Cajamar em São Paulo e Itaitinga no Ceará, que passaram a atrair empresas nacionais e globais em busca de custos competitivos e de conectividade com mercados diversificados.

No caso de Itaitinga, sua posição privilegiada próxima a Fortaleza e ao Porto do Pecém, associada ao acesso facilitado pelas BR-116 e BR-222, constitui diferencial competitivo relevante. Esses elementos permitem que o município seja visto como extensão logística da capital, oferecendo custos de terrenos mais acessíveis e condições atrativas para grandes investimentos. Não por acaso, a Amazon escolheu Itaitinga para sediar um de seus centros de distribuição, inaugurando uma nova fase no perfil econômico e territorial do município. A presença dessa multinacional consolidou a cidade como polo estratégico no Nordeste e reforçou sua capacidade de competir em âmbito nacional.

Contudo, os efeitos da expansão logística não se limitam à esfera econômica. Pesquisas de Yassu (2022) e Ferreira (2021) mostram que a instalação de galpões em áreas periféricas promove reconfigurações urbanas significativas, estimulando a valorização imobiliária e desencadeando a financeirização do território. Esse fenômeno ocorre quando áreas antes subutilizadas passam a ser alvo de investimentos especulativos, elevando os preços da terra e transformando a dinâmica social local. Em Itaitinga, tal processo se manifesta na multiplicação de empreendimentos residenciais e comerciais, na expansão da classe média e na transformação da paisagem urbana.

O caso de Cajamar-SP, analisado por Magnani e Sanfelici (2022), reforça essa tendência. O crescimento dos CDs voltados ao comércio eletrônico impulsionou não apenas a valorização imobiliária, mas também pressões sobre a infraestrutura urbana, com aumento do trânsito pesado e mudanças intensas no uso do solo. Esses exemplos evidenciam a necessidade de planejamento urbano e de políticas públicas para mitigar externalidades negativas da expansão logística, garantindo equilíbrio entre competitividade econômica e qualidade de vida.

Paralelamente, observa-se a profissionalização do mercado de armazenagem, especialmente no Nordeste. Viana (2021) destaca que a demanda crescente do e-commerce tem estimulado a adoção de tecnologias avançadas, como sistemas automatizados de controle de estoque e rastreamento, elevando os padrões de eficiência. Isso exige mão de obra mais qualificada e investimentos em capacitação, como observa Pereira Júnior (2018), ao apontar a relevância da gestão compartilhada de serviços logísticos para otimizar fluxos e reduzir custos.

Nesse processo, políticas públicas e incentivos fiscais desempenham papel crucial. Apesar das críticas à “guerra fiscal”, Sobreira (2012) e Cardozo (2011) reconhecem os incentivos como instrumentos indispensáveis para atrair investimentos e estimular economias locais. Em Itaitinga, tais políticas foram determinantes para viabilizar a instalação da Amazon e consolidar o município como polo estratégico. Silva (2019) reforça que, sem esses mecanismos, municípios periféricos dificilmente competiriam com capitais já estruturadas.

A escolha de localidades para sediar CDs, como ressaltam Magalhães, Magalhães e Soares (2016), depende de variáveis logísticas, fiscais e territoriais analisadas em conjunto. Itaitinga reúne atributos que a colocam em posição favorável: terrenos acessíveis, integração rodoviária e proximidade a um porto com alcance internacional. A consolidação da cidade como hub logístico emergente resulta, portanto, da convergência entre fatores estruturais, conjunturais e políticos, que transformaram um território antes voltado à extração mineral em polo logístico de relevância regional.

2.2 A consolidação de Itaitinga como hub logístico emergente: a retroárea do Porto do Pecém, a inserção da Amazon e os impactos territoriais

Itaitinga, situada na Região Metropolitana de Fortaleza, passou por um processo de reconfiguração territorial que a projetou como um dos principais polos logísticos emergentes do Ceará. Esse movimento está diretamente relacionado à sua localização estratégica, às conexões rodoviárias e à proximidade com o Porto do Pecém. Desde sua inauguração em 2002, o porto consolidou-se como uma das plataformas mais dinâmicas do país, especialmente após a implantação da Zona de Processamento de Exportação (ZPE) e do Complexo Industrial e Portuário do Pecém (CIPP). Nesse contexto, Itaitinga funciona como retroárea do porto, desempenhando papel complementar no armazenamento, distribuição e circulação de mercadorias.

A literatura reforça a importância dessa posição. Nascimento Júnior (2022) argumenta que a retroárea é fundamental para a competitividade logística, por estabelecer corredores de interligação entre o interior e a infraestrutura portuária. Azenha e Pequeno (2016) acrescentam que a conectividade porto-centros logísticos reduz custos e prazos, aumentando a fluidez do transporte. Assim, Itaitinga consolidou-se como elo indispensável na logística cearense.

Além da infraestrutura portuária, o município destaca-se pela integração rodoviária. A BR-116, principal eixo entre o Nordeste e o Sudeste, atravessa seu território, enquanto a BR-222 assegura acesso direto ao Pecém. Essa malha cria um ciclo virtuoso: empresas escolhem Itaitinga pela facilidade logística, e sua presença estimula novos investimentos em infraestrutura e serviços.

O marco da consolidação ocorreu em 2021, com a instalação do Centro de Distribuição da Amazon, um empreendimento de 32 mil m² que simbolizou a confiança de players globais no município. Segundo Jesus e Bastos (2024), a estratégia da Amazon de descentralizar operações para cidades periféricas, mas bem conectadas, busca reduzir prazos de entrega e otimizar fluxos. A escolha por Itaitinga mostrou que o município oferece condições competitivas comparáveis a polos já consolidados, como Cajamar-SP.

Os efeitos foram imediatos. A presença da Amazon não apenas gerou empregos diretos, mas atraiu fornecedores, transportadoras e prestadores de serviços, dinamizando setores como comércio, serviços urbanos e construção civil. Magnani e Sanfelici (2022) destacam que esses processos impulsionam a valorização imobiliária e a financeirização do território. Em Itaitinga, áreas antes subutilizadas ganharam novo valor, e empreendimentos residenciais e comerciais se multiplicaram, alterando a paisagem urbana.

Entretanto, a expansão trouxe desafios. Ferreira (2021) alerta que a instalação de grandes galpões pode sobrecarregar a mobilidade urbana, aumentar a poluição e pressionar a infraestrutura local. Em Itaitinga, o aumento do tráfego de caminhões pesados exige investimentos em anéis viários e políticas específicas de trânsito. Ao mesmo tempo, o crescimento populacional demanda maior oferta de serviços públicos em saúde, educação e infraestrutura social, exigindo capacidade de governança para equilibrar ganhos econômicos e qualidade de vida.

Nesse cenário, as políticas públicas têm papel estratégico. Incentivos fiscais estaduais e municipais foram decisivos para atrair empresas de grande porte. Embora controversos, tais instrumentos, como defendem Cardozo (2011) e Silva (2019), constituem ferramentas

essenciais para fortalecer municípios periféricos em disputa nacional por investimentos. Assim, a consolidação de Itaitinga como hub logístico resulta da convergência entre fatores geográficos, infraestrutura integrada, políticas fiscais e presença de grandes empresas. Sua articulação com o Porto do Pecém amplia a inserção internacional, enquanto a valorização imobiliária mostra o poder da logística de redefinir territórios. O desafio central, porém, é assegurar que esse processo ocorra de forma equilibrada, transformando dinamismo econômico em desenvolvimento sustentável e inclusivo.

2.3 A evolução e a infraestrutura logística no Brasil, o papel do setor na economia e os desafios regionais no Nordeste

A logística brasileira tem sido marcada por avanços expressivos, mas também por limitações estruturais que comprometem sua competitividade internacional. Arieira, Pauliqué e Ferreira (2008) definem logística como o processo de movimentação eficiente de bens, serviços e informações, desde a origem até o consumidor final. Essa concepção amplia a compreensão do setor, mostrando que ele não se restringe ao transporte físico, mas envolve a integração de fluxos materiais e imateriais, fundamentais para a produtividade das empresas e para o crescimento econômico.

No Brasil, o setor logístico contribui com parcela significativa do PIB, respondendo por milhões de empregos formais e informais. Dados da EPL (2018) revelam que os custos logísticos representam cerca de 12% do PIB, valor elevado se comparado a países desenvolvidos. Essa diferença resulta de fatores como a dependência excessiva do modal rodoviário, o subaproveitamento de ferrovias e hidrovias e a baixa integração multimodal. O resultado é um sistema oneroso, que limita a competitividade e reduz margens de lucro das empresas.

O Plano Nacional de Logística 2025 (PNL 2025) identificou gargalos prioritários, entre eles a concentração do transporte rodoviário, responsável por mais de 60% das cargas no país. Essa predominância gera vulnerabilidade, pois os custos com combustíveis, pedágios e manutenção encarecem o transporte, além de aumentar a emissão de poluentes. A integração multimodal, por sua vez, poderia reduzir custos e ampliar a eficiência, mas ainda enfrenta entraves institucionais e financeiros. O Nordeste, em particular, sofre com a escassez de ferrovias e hidrovias, o que limita o escoamento de sua produção agrícola e industrial.

Torione, Antunes Neto e Germek (2024) apontam que a ausência de infraestrutura multimodal eficiente é um dos maiores obstáculos ao crescimento da região. Embora iniciativas como a Transnordestina e a modernização do Porto do Pecém representem avanços, ainda há um longo caminho a percorrer. A baixa conectividade reduz a competitividade do Nordeste, restringindo sua inserção em cadeias globais de valor.

Apesar disso, observa-se progresso significativo em algumas frentes. A modernização de portos, como Suape (PE) e Pecém (CE), criou novas oportunidades de atração de investimentos e integração internacional. Esses portos operam como plataformas logísticas que não apenas movimentam mercadorias, mas também estimulam a instalação de indústrias e centros de distribuição em suas retroáreas. É nesse contexto que municípios como Itaitinga emergem como pontos estratégicos, articulando logística portuária e urbana.

Outro fator crucial é a digitalização da logística. O avanço do comércio eletrônico impulsionou a adoção de tecnologias de rastreamento, inteligência artificial e big data, que permitem maior previsibilidade e controle de estoques. Viana (2021) destaca que essa transformação exige mão de obra qualificada, criando demanda por cursos técnicos e de nível superior em logística. No

Nordeste, universidades e institutos federais vêm ampliando a oferta de formação na área, mas ainda de forma insuficiente diante da velocidade das transformações.

O papel da logística na economia brasileira é, portanto, ambivalente. De um lado, representa motor de crescimento e integração regional. De outro, evidencia desigualdades e limitações que perpetuam disparidades históricas. No Nordeste, os desafios são ainda mais intensos, pois a região precisa superar déficits estruturais para consolidar-se como alternativa competitiva aos grandes centros do Sudeste. Itaitinga, ao se posicionar como hub emergente, demonstra que, mesmo diante de limitações regionais, é possível alcançar protagonismo com estratégias adequadas de localização, políticas públicas e investimentos privados.

2.4 Desempenho recente de Itaitinga, consolidação como potência regional e o comparativo com Cajamar: desafios e potenciais logísticos

O desempenho recente de Itaitinga evidencia como a expansão logística pode alterar de forma decisiva a posição de um município na hierarquia econômica regional. Em 2024, dados do *Diário do Nordeste* apontaram a cidade como líder em locação de galpões no Nordeste, consolidando-a como destino preferencial para grandes empresas do setor. Essa condição foi reforçada em 2025, quando Itaitinga figurou entre os cinco municípios que mais geraram empregos formais no Ceará (Ximenes, 2025). Os números refletem uma trajetória de crescimento sustentado, marcada pela combinação de políticas públicas de atração de investimentos, pela disponibilidade de terrenos a preços competitivos e por uma localização estratégica próxima a Fortaleza e ao Porto do Pecém.

O marco simbólico desse processo foi a instalação do Centro de Distribuição da Amazon em 2021. O empreendimento abriu caminho para novos investimentos de empresas do varejo e do atacado, como a Rede Uniforça, que reforçaram o papel do município como polo logístico. Cada novo empreendimento ampliou o efeito multiplicador da logística, gerando empregos diretos e indiretos e impulsionando setores adjacentes, como transporte, manutenção de frotas, construção civil e serviços especializados. Esse fenômeno confirma a análise de Silva e Silva (2022), segundo a qual hubs logísticos funcionam como catalisadores de desenvolvimento, capazes de atrair população, fomentar arranjos produtivos locais e modificar padrões de consumo.

Nesse contexto, a mão de obra de Itaitinga também passou por um processo de transformação. Programas de capacitação, conduzidos tanto por empresas quanto por instituições públicas, têm preparado trabalhadores para funções cada vez mais especializadas, envolvendo o uso de sistemas automatizados, gestão de estoques e controle de qualidade. A expansão de cursos técnicos e superiores na área de logística em Fortaleza e municípios próximos reforça esse ecossistema de aprendizado, garantindo a formação de profissionais qualificados e ampliando a competitividade local.

Outro indicador relevante é o crescimento da arrecadação municipal. A ampliação da base tributária, especialmente a partir do ISS e do ICMS, fortaleceu as finanças de Itaitinga, permitindo ao município ampliar investimentos em infraestrutura urbana. Esses avanços, no entanto, trazem responsabilidades significativas. Como adverte Ferreira (2021), o crescimento desordenado de polos logísticos pode agravar congestionamentos, sobrecarregar serviços públicos e intensificar desigualdades socioespaciais. Em Itaitinga, a pressão sobre a mobilidade urbana e os serviços básicos representa um desafio imediato que requer políticas públicas consistentes.

A comparação com Cajamar, em São Paulo, é inevitável. Cajamar consolidou-se como o maior polo logístico do país, abrigo de centros de distribuição de gigantes do e-commerce e do varejo. Sua localização próxima à capital paulista e sua conectividade rodoviária fizeram dela um modelo nacional, descrito por Ferreira (2021) como verdadeiro laboratório de modernização logística. Embora Itaitinga esteja em estágio inicial, apresenta vantagens competitivas próprias, como custos operacionais mais baixos e acesso privilegiado ao Porto do Pecém, que lhe confere integração internacional.

As diferenças, contudo, são significativas. Cajamar consolidou sua infraestrutura ao longo de décadas, enquanto Itaitinga ainda enfrenta gargalos urbanos e precisa compensar a menor densidade de mercado consumidor regional. Apesar disso, a trajetória recente mostra que o município já se projeta como potência emergente, com capacidade de se tornar referência no Nordeste. A consolidação de Itaitinga como hub logístico dependerá de planejamento estratégico e de políticas que assegurem equilíbrio entre dinamismo econômico, sustentabilidade urbana e qualidade de vida da população.

2.5 Estudos correlatos e lacunas de pesquisa

A literatura nacional e internacional sobre logística evidencia que a expansão da infraestrutura tem efeitos múltiplos, abrangendo aspectos econômicos, sociais e territoriais. No Brasil, Arieira, Pauliqué e Ferreira (2008) ressaltam que a logística deve ser entendida como processo integrador de cadeias produtivas, crucial para o aumento da competitividade. O PNL 2035 (Brasil, 2025) reforça essa perspectiva ao destacar a necessidade de reduzir custos e investir em multimodalidade para garantir eficiência no transporte.

No plano empresarial, a Associação Brasileira de Operadores Logísticos (ABOL, 2024) descreve o perfil dos operadores e suas estratégias de expansão, enfatizando o crescimento do setor de e-commerce como principal motor da descentralização de CDs. Esse movimento está em sintonia com análises de autores como Jesus e Bastos (2024), que destacam a expansão da Amazon e do Mercado Livre para municípios periféricos como fenômeno estratégico de redesenho logístico nacional.

No caso do Ceará, Azenha e Pequeno (2016) analisaram a retroárea do Porto do Pecém como fator de competitividade, mostrando como a articulação entre porto e centros logísticos amplia a capacidade de atração de investimentos. Esse raciocínio dialoga com os achados de Nascimento Júnior (2022), que identificou parâmetros de eficiência portuária associados ao sucesso da logística regional. Essas contribuições ajudam a compreender a importância da localização de Itaitinga e sua relação direta com a dinâmica do Pecém.

Estudos mais recentes, como os de Magnani e Sanfelici (2022) e Yassu (2022), ampliam a discussão ao abordar a financeirização imobiliária e as transformações urbanas derivadas da instalação de galpões. Eles apontam que, em muitos casos, a valorização imobiliária gera impactos ambíguos: de um lado, estimula investimentos e amplia a arrecadação; de outro, pode agravar desigualdades sociais e expulsar populações de áreas valorizadas. Essa perspectiva é especialmente relevante para Itaitinga, que precisa administrar o crescimento sem comprometer sua coesão social.

No cenário comparativo, Cajamar-SP tem sido amplamente estudada como referência de polo logístico consolidado. Ferreira (2021) e Cushman & Wakefield (2023) destacam o município como epicentro do e-commerce brasileiro, funcionando como benchmarking para outras cidades. Contudo, a maior parte dos estudos concentra-se no eixo Sudeste, deixando uma lacuna

sobre experiências emergentes no Nordeste.

É nesse ponto que se identifica a principal contribuição deste trabalho: integrar variáveis de arrecadação tributária, geração de empregos e comparação direta entre hubs logísticos consolidados (Cajamar) e emergentes (Itaitinga). Poucos estudos exploram essa dimensão de forma integrada, especialmente no Nordeste. Além disso, a interação entre políticas públicas locais, incentivos fiscais e transformações territoriais ainda carece de análises aprofundadas, particularmente em municípios periféricos.

Assim, a pesquisa proposta busca preencher essa lacuna, oferecendo uma leitura integrada dos impactos econômicos e sociais da expansão logística em Itaitinga. Ao articular comparações com Cajamar, contribui não apenas para compreender os fatores que sustentam a consolidação de hubs logísticos, mas também para propor políticas públicas que assegurem crescimento sustentável e inclusivo no Nordeste.

2.6 Considerações acerca do Referencial Teórico

O referencial teórico desenvolvido permitiu compreender de forma aprofundada a evolução da logística no Brasil, os impactos territoriais da instalação de centros de distribuição e as transformações específicas vivenciadas por Itaitinga na condição de hub logístico emergente do Nordeste. A análise mostrou que a logística, longe de ser apenas um setor técnico voltado ao transporte de mercadorias, constitui-se em um pilar estratégico para o desenvolvimento econômico e social, influenciando diretamente a competitividade empresarial, a modernização das cadeias produtivas e a geração de empregos.

No Brasil, os altos custos logísticos – equivalentes a cerca de 12% do PIB – refletem a fragilidade da infraestrutura multimodal e a dependência histórica do transporte rodoviário. A literatura indica que esse modelo é oneroso e ambientalmente insustentável, reforçando a necessidade de investimentos contínuos em ferrovias, hidrovias e integração portuária. Para o Nordeste, tais limitações são ainda mais desafiadoras, pois as desigualdades regionais intensificam os gargalos logísticos e dificultam a inserção da região em cadeias globais de valor. Entretanto, experiências recentes, como a modernização do Porto do Pecém e a criação de retroáreas logísticas, demonstram avanços significativos.

É nesse contexto que Itaitinga se insere como exemplo paradigmático. A cidade, historicamente voltada à extração mineral e à construção civil, passou a experimentar uma reconfiguração urbana e econômica a partir da chegada de grandes empresas como a Amazon. A proximidade com Fortaleza e com o Porto do Pecém, associada a incentivos fiscais e custos de terrenos mais acessíveis, permitiu que o município se tornasse destino preferencial para centros de distribuição. O resultado foi um ciclo de crescimento econômico que ampliou a arrecadação municipal, gerou empregos e valorizou o território.

Porém, como indicam Ferreira (2021) e Yassu (2022), a expansão logística também produz externalidades negativas. O aumento do tráfego de veículos pesados, a pressão sobre a infraestrutura urbana e a financeirização imobiliária são desafios que exigem políticas públicas adequadas. O planejamento urbano integrado e a governança participativa tornam-se indispensáveis para que o crescimento não comprometa a qualidade de vida da população local. Esse aspecto reforça a ideia de que a logística deve ser tratada como política pública de desenvolvimento, e não apenas como resposta a demandas empresariais.

A comparação com Cajamar-SP mostrou que, embora esteja em fase inicial, Itaitinga apresenta potencial de replicar parte do sucesso paulista. A vantagem competitiva reside na combinação

entre localização estratégica, custos mais baixos e articulação com o Porto do Pecém. No entanto, para alcançar esse patamar, será necessário superar gargalos estruturais, ampliar investimentos em mobilidade urbana e garantir políticas de capacitação da mão de obra.

Do ponto de vista acadêmico, a revisão teórica revelou lacunas importantes: poucos estudos integram a análise de arrecadação tributária, geração de empregos e impactos territoriais em hubs logísticos emergentes do Nordeste. A maior parte da literatura concentra-se no eixo Sudeste, deixando em segundo plano realidades que, como a de Itaitinga, trazem aprendizados fundamentais para o planejamento regional. A presente pesquisa busca preencher essa lacuna, fornecendo uma análise integrada e comparativa com Cajamar, de modo a subsidiar a formulação de políticas públicas que fortaleçam a sustentabilidade e a competitividade da região.

3. Método de pesquisa

A metodologia adotada neste estudo foi concebida de forma a garantir uma análise aprofundada e abrangente do processo de consolidação de Itaitinga como hub logístico emergente no Nordeste. As escolhas metodológicas dialogaram com os objetivos específicos da pesquisa, que buscaram investigar os impactos econômicos sobre geração de empregos e arrecadação municipal, além de identificar os principais desafios relacionados à infraestrutura e à mobilidade urbana. A opção por uma abordagem qualitativa refletiu a necessidade de captar não apenas dados objetivos, mas também percepções e interpretações de diferentes atores envolvidos no fenômeno logístico.

A pesquisa qualitativa mostrou-se adequada diante da complexidade do tema, já que a expansão logística envolve dimensões interligadas que extrapolam indicadores econômicos, abrangendo aspectos sociais, políticos e institucionais. Para compreender o caso de Itaitinga, tornou-se indispensável interpretar as percepções de gestores públicos, empresários e especialistas, bem como realizar comparações com Cajamar-SP, polo consolidado que serviu de referência para o estudo. Nesse sentido, o desenho metodológico combinou características exploratórias e descritivas. Foi exploratório ao aprofundar o conhecimento em um campo ainda pouco examinado no contexto nordestino, e descritivo ao detalhar impactos, estratégias e desafios do município.

A análise documental representou etapa essencial. Foram examinados relatórios oficiais do IBGE e do CAGED, documentos da Prefeitura de Itaitinga e estudos estratégicos, como o Plano Nacional de Logística (PNL 2025 e PNL 2035). Esses materiais forneceram dados sobre investimentos, arrecadação e geração de empregos, além de evidenciarem políticas públicas aplicadas ao setor. A revisão bibliográfica complementou essa etapa, reunindo estudos sobre logística, planejamento urbano e políticas de incentivo, com destaque para trabalhos que analisaram a experiência de Cajamar.

As entrevistas semiestruturadas constituíram o principal instrumento de coleta primária. Foram realizadas com três grupos: gestores públicos ligados ao planejamento urbano e econômico, representantes de empresas instaladas no município e especialistas em logística e infraestrutura. Enquanto os gestores ofereceram subsídios sobre estratégias de governança e enfrentamento de desafios, os empresários destacaram fatores de atração e impactos econômicos diretos. Já os especialistas proporcionaram uma visão comparativa, ressaltando boas práticas observadas em outros polos. O roteiro das entrevistas foi elaborado com base nos objetivos da pesquisa, explorando percepções sobre impactos econômicos, investimentos, incentivos fiscais, gargalos

de infraestrutura e perspectivas de longo prazo. Para padronizar respostas, foi utilizada escala ordinal de 1 a 5, inspirada no modelo de Rensis Likert (1932), preservando a riqueza qualitativa por meio das justificativas discursivas.

A observação direta complementou o estudo, permitindo captar práticas e discursos em eventos e atividades do setor logístico, o que facilitou a compreensão de como estratégias e políticas se materializaram no cotidiano. O período de análise abrangeu 2018 a 2025, englobando desde o início da intensificação dos investimentos até os efeitos mais recentes, como a instalação do centro de distribuição da Amazon.

Para análise dos dados, utilizou-se a técnica de análise de conteúdo, identificando categorias como emprego, arrecadação, mobilidade, incentivos fiscais e sustentabilidade. A triangulação foi adotada como recurso metodológico central, garantindo consistência e validade ao cruzar informações de diferentes fontes. Reconheceram-se, contudo, limitações, como restrições de acesso a dados atualizados e dificuldades de agenda de alguns entrevistados. Apesar disso, a integração de documentos e dados secundários mitigou tais limitações.

A metodologia, ao combinar análise documental, entrevistas e observação direta, forneceu um quadro robusto e confiável para compreender a transformação de Itaitinga em polo logístico. A abordagem qualitativa, associada à triangulação, assegurou resultados consistentes e interpretativos, capazes de subsidiar tanto decisões políticas quanto estratégicas empresariais voltadas ao fortalecimento da infraestrutura logística no Brasil.

4. Resultados e Discussão

Este capítulo apresentou de forma integrada os resultados obtidos pela pesquisa, a partir de uma abordagem metodológica que combinou a análise quantitativa de dados financeiros e de emprego com uma investigação qualitativa baseada em entrevistas semiestruturadas realizadas com gestores públicos, empresários do setor logístico e especialistas em logística e infraestrutura. Ao reunir essas diferentes fontes de evidência, foi possível oferecer uma visão abrangente e fundamentada sobre os efeitos concretos da expansão do setor logístico em Itaitinga, especialmente no que se refere ao fortalecimento da arrecadação tributária, à dinamização do mercado de trabalho local e às percepções dos principais atores envolvidos no processo de desenvolvimento socioeconômico da cidade.

A lógica de apresentação dos resultados foi estruturada em três frentes principais:

1. A evolução histórica das receitas municipais, com ênfase na Cota-Parte do ICMS e no ISS, tributos diretamente associados às atividades de circulação de mercadorias e serviços logísticos;
2. A análise da geração de empregos formais no município no período recente, com base nos dados do Cadastro Geral de Empregados e Desempregados (CAGED), examinando admissões, desligamentos e saldo de postos de trabalho;
3. A interpretação qualitativa das entrevistas realizadas com gestores públicos, empresários e especialistas, permitindo compreender convergências, divergências e recomendações sobre os rumos da política logística municipal.

A esses três eixos somou-se uma análise comparativa com o caso de Cajamar-SP, polo logístico consolidado nacionalmente, utilizado como referência para destacar semelhanças, diferenças e oportunidades de aprendizado aplicáveis a Itaitinga.

Dessa forma, ao integrar dados objetivos, percepções subjetivas e comparações externas, buscou-se construir uma leitura crítica e abrangente sobre a expansão logística em Itaitinga,

situando o município dentro de um processo mais amplo de transformação econômica e urbana.

4.1 Evolução da Receita de Itaitinga de 2018 a 2024

A primeira dimensão de análise foi a evolução da receita tributária do município entre 2018 e 2024, com foco na Cota-Parte do ICMS e no ISS, considerados os tributos mais diretamente afetados pelo crescimento das atividades logísticas. Ambos refletem, em diferentes dimensões, o aumento da circulação de mercadorias e da prestação de serviços, elementos centrais da economia logística.

Optou-se por não incluir impostos como IPVA e FPM, uma vez que não possuem relação imediata com o setor. Enquanto o FPM depende de transferências intergovernamentais, o IPVA está mais associado ao mercado de veículos, não captando de forma direta a intensidade do processo logístico.

4.1.1 Cota-Parte do ICMS

A Cota-Parte do ICMS de Itaitinga apresentou crescimento expressivo no período analisado, especialmente a partir de 2021, coincidindo com a intensificação da instalação de centros de distribuição e a diversificação de serviços de transporte e armazenagem no município. Os dados oficiais revelaram a seguinte evolução: 2018: R\$ 7.715.504,81; 2019: R\$ 11.582.313,42; 2020: R\$ 15.220.211,73; 2021: R\$ 22.549.976,61; 2022: R\$ 26.768.045,17; 2023: R\$ 30.604.773,35 e 2024: R\$ 41.911.830,98

Esse comportamento confirma o argumento de Arieira, Pauliqué e Ferreira (2008), segundo o qual a logística, quando apoiada por políticas públicas e infraestrutura adequada, atua como vetor de integração de cadeias produtivas e fortalecimento da base fiscal municipal. Em Itaitinga, a entrada de novos players logísticos e a ampliação da movimentação de mercadorias explicam a curva ascendente da arrecadação.

O crescimento contínuo demonstra também a existência de um ciclo de retroalimentação: o aumento das operações amplia a arrecadação, que, se corretamente reinvestida, gera novas condições para atração de empreendimentos. Essa lógica foi igualmente observada em Cajamar-SP, onde, conforme estudo da Cushman & Wakefield (2023), a consolidação como hub logístico elevou de forma significativa as receitas vinculadas à circulação de mercadorias.

4.1.2 ISS – Imposto Sobre Serviços

O ISS seguiu trajetória semelhante, mas com oscilações mais acentuadas, típicas de setores dependentes de contratos e de demandas sazonais. Os dados do período foram: 2018: R\$ 4.630.710,49; 2019: R\$ 4.871.194,58; 2020: R\$ 6.682.871,38; 2021: R\$ 10.921.679,37; 2022: R\$ 20.788.601,97; 2023: R\$ 18.500.716,38 e 2024: R\$ 22.164.590,48.

Nota-se que o grande salto ocorreu em 2022, quando a instalação de novos empreendimentos logísticos ampliou de forma extraordinária a demanda por serviços de transporte, armazenagem e distribuição. A leve retração em 2023, seguida de retomada em 2024, sugere ajustes de mercado ou reconfigurações contratuais, sem comprometer a tendência de crescimento de médio prazo.

Esse comportamento corrobora a análise de Viana (2021), para quem a diversificação e a profissionalização da prestação de serviços logísticos são fatores essenciais para sustentar ciclos de crescimento tributário. O ISS, ao captar diretamente a expansão de serviços, funciona como indicador imediato da vitalidade do setor.

4.1.3 Comparação com Outros Tributos

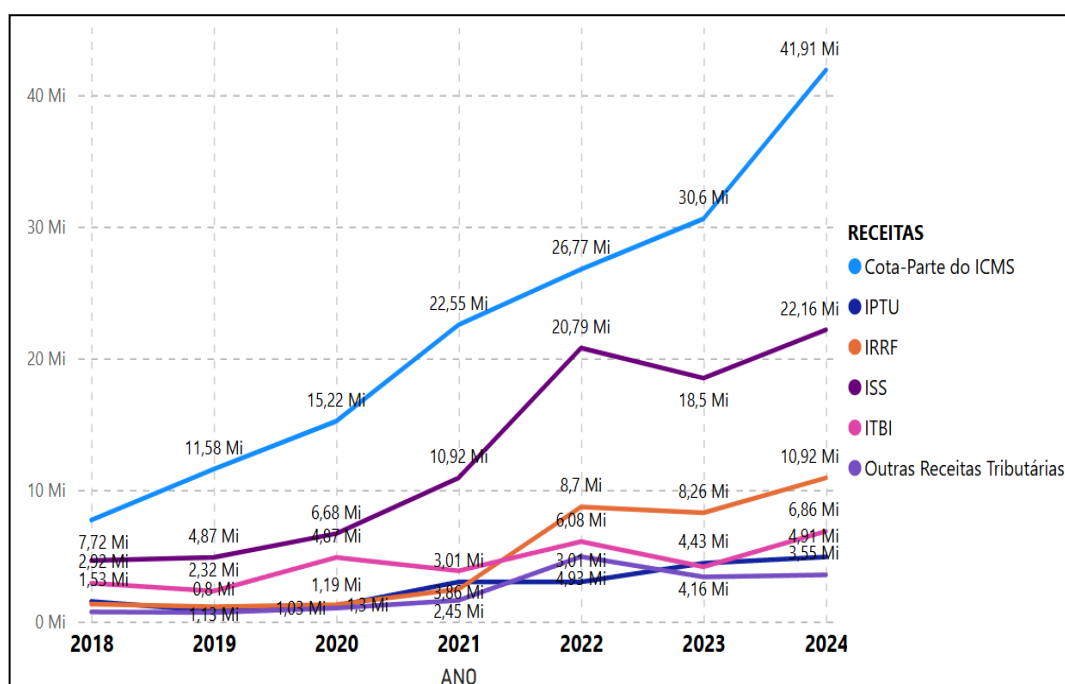
Embora o ITBI e o IPTU também tenham registrado crescimento no período, sua relação com a expansão logística foi indireta, refletindo sobretudo a valorização imobiliária e a reconfiguração do uso do solo. Yassu (2022) e Magnani & Sanfelici (2022) destacam que esses tributos tendem a responder de forma mais lenta às mudanças econômicas provocadas pela logística.

Em Itaitinga, enquanto o ICMS e o ISS apresentaram elevação acelerada, o ITBI e o IPTU mostraram trajetórias mais modestas, reforçando a ideia de que os tributos ligados diretamente à circulação econômica são os mais sensíveis à expansão logística.

4.1.4 Análise Gráfica

A evolução das receitas foi representada graficamente, permitindo visualizar com clareza a curva ascendente de ICMS e ISS no período 2018–2024. O gráfico evidencia que o ponto de inflexão ocorreu em 2021, ano em que a instalação de grandes empresas, como centros de distribuição de players nacionais, intensificou as operações locais.

Gráfico 1 – Evolução das Receitas de ICMS e ISS em Itaitinga (2018–2024)



Fonte: Elaborado pelo Autor. Portal da Transparência – (RREO) - Itaitinga (2025)

4.1.5 Discussão sobre os Resultados

Os resultados confirmam que a expansão logística tem efeito multiplicador sobre a base fiscal municipal, elevando especialmente os tributos diretamente associados às cadeias de transporte e serviços. Para Arieira, Pauliqué e Ferreira (2008), esse efeito depende da conjugação de três fatores: infraestrutura adequada, políticas de incentivo fiscal e presença de empresas âncoras. Em Itaitinga, esses três elementos convergiram no período recente, gerando um ciclo virtuoso de arrecadação. No entanto, como alertam Cardozo (2011) e Silva (2019), esse ciclo só se

mantém se houver investimentos consistentes em infraestrutura e qualificação da mão de obra, evitando que o crescimento se esgote em médio prazo.

A comparação com Cajamar-SP reforça esse ponto: lá, a consolidação logística foi acompanhada por parcerias público-privadas, investimentos viários e programas de capacitação profissional, criando condições para ciclos prolongados de crescimento.

4.2 Geração de Empregos em Itaitinga (2020–2024)

A segunda dimensão da análise incidiu sobre a evolução da geração de empregos formais no município de Itaitinga no período de 2020 a 2024. A escolha desse recorte temporal deveu-se, em primeiro lugar, à disponibilidade de dados mais recentes e sistematizados do Cadastro Geral de Empregados e Desempregados (CAGED), que passou a fornecer informações mais detalhadas e acessíveis a partir de 2020. Além disso, esse intervalo temporal permitiu captar tanto os efeitos da recuperação econômica pós-pandemia de COVID-19 quanto os impactos mais imediatos da intensificação do setor logístico na região.

A análise buscou compreender de que forma as admissões e desligamentos evoluíram, qual foi o saldo líquido de empregos gerados e como esse comportamento esteve relacionado ao fortalecimento das operações logísticas e à chegada de novos empreendimentos ao município. Ao mesmo tempo, buscou-se interpretar as tendências observadas à luz da literatura sobre logística, emprego e desenvolvimento urbano, situando o caso de Itaitinga no contexto mais amplo de expansão de polos logísticos no Brasil.

4.2.1 Panorama Geral

Entre 2020 e 2024, os dados do CAGED revelaram que Itaitinga experimentou um crescimento expressivo no volume de admissões, especialmente a partir de 2021. Esse comportamento esteve diretamente associado à instalação de centros de distribuição de grandes empresas e à ampliação da base de serviços logísticos no município.

De forma geral, o saldo de empregos foi positivo na maior parte dos anos analisados, refletindo tanto a recuperação da atividade econômica após a pandemia quanto o dinamismo gerado pela logística. Conforme destacam Arieira, Pauliqué e Ferreira (2008), a expansão logística tem potencial de irradiar efeitos sobre diferentes setores econômicos, estimulando a geração de postos de trabalho não apenas diretos, mas também indiretos, em áreas complementares.

4.2.2 Total de Admissões e Desligamentos

A análise quantitativa revelou que as admissões cresceram de maneira consistente, com maior intensidade em 2022 e 2024. Os desligamentos também acompanharam essa tendência, mas em patamares menos acentuados, o que garantiu saldos positivos na maior parte do período.

Esse comportamento confirma o papel da logística como setor estruturante da economia local, capaz de criar novas demandas de trabalho em funções diversas: operadores de carga, motoristas, ajudantes gerais, conferentes, gestores de estoque, técnicos em logística, entre outros. Como ressalta Viana (2021), a diversificação das atividades logísticas amplia o leque de ocupações e estimula a profissionalização da mão de obra.

Adicionalmente, o efeito de encadeamento descrito por Magnani e Sanfelici (2022) foi observado em Itaitinga. A presença de grandes empreendimentos logísticos impulsionou setores como manutenção automotiva, segurança patrimonial, serviços de alimentação e comércio local, gerando postos de trabalho indiretos e fortalecendo a economia regional.

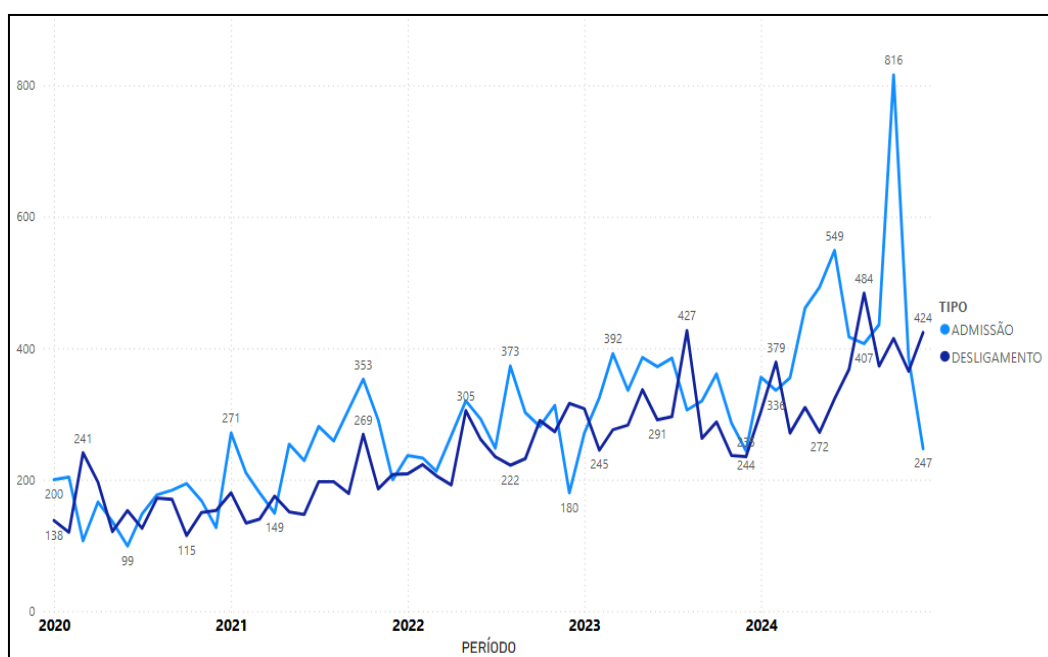
4.2.3 Gráfico de Admissões e Desligamentos

A seguir, apresenta-se um gráfico detalhado que ilustra a evolução das admissões e desligamentos de trabalhadores formais no município de Itaitinga ao longo do período de 2020 a 2024, permitindo uma visualização clara das variações tanto em escala anual quanto mensal. Essa representação gráfica é uma ferramenta fundamental para compreender o comportamento dinâmico do mercado de trabalho local, evidenciando momentos de maior aquecimento na geração de empregos, bem como períodos de retração ou estabilidade nas movimentações de mão de obra. Esse tipo de análise gráfica é defendido por Arieira, Pauliqué e Ferreira (2008) como recurso essencial para captar tendências e relacioná-las com mudanças estruturais no território, como a expansão logística.

Por meio do gráfico, é possível identificar padrões sazonais que se repetem ao longo dos anos, como aumentos nas admissões em determinados meses, possivelmente ligados a demandas específicas do setor logístico, picos de atividade comercial, campanhas promocionais ou sazonalidade de contratos temporários. Essa sazonalidade é comum em polos logísticos, conforme aponta Viana (2021), que a relaciona a períodos de maior movimentação de mercadorias e intensificação de operações de transporte e armazenagem.

Da mesma forma, os desligamentos podem apresentar variações relacionadas ao encerramento de contratos, ajustes de quadro de pessoal ou reestruturações empresariais. A literatura de Magnani e Sanfelici (2022) explica que parte dessas variações também decorre de ajustes estratégicos feitos por empresas para se adaptar a ciclos de demanda e novas configurações da cadeia de suprimentos.

Gráfico 1 – Admissões e Desligamentos – Itaitinga – (2020-2024)



Fonte: Elaborado pelo Autor (2025). Cadastro Geral de Empregados e Desempregados (CAGED).

Além disso, o comparativo entre o volume de admissões e desligamentos permite analisar o

saldo líquido de empregos formais no município, servindo como indicativo direto da capacidade de geração de novas oportunidades de trabalho e da resiliência do mercado frente a desafios conjunturais, como crises econômicas ou flutuações na atividade produtiva. No caso de Itaitinga, o saldo positivo na maior parte do período está alinhado ao que Cushman & Wakefield (2023) observaram em Cajamar-SP, onde a presença de grandes empreendimentos logísticos contribuiu para manter o mercado de trabalho em expansão mesmo diante de cenários macroeconômicos adversos.

Assim, o gráfico não apenas sintetiza os dados numéricos de forma visual e de fácil interpretação, mas também reforça a análise interpretativa apresentada neste capítulo, corroborando a influência do crescimento do setor logístico, da recuperação econômica pós-pandemia e do fortalecimento das atividades comerciais e industriais como fatores centrais para a dinâmica do emprego em Itaitinga no período considerado. Essa leitura também está em sintonia com o Plano Nacional de Logística – PNL 2025 (EPL, 2018), que enfatiza que o fortalecimento de hubs regionais pode produzir ganhos sustentados de emprego e renda quando acompanhado de políticas adequadas de incentivo e qualificação da mão de obra.

4.2.4 Admissões – Tendências Observadas

As admissões cresceram de forma acelerada, atingindo patamares recordes em 2024. Os picos registrados nos meses de maio e outubro daquele ano evidenciam momentos de maior demanda por força de trabalho, possivelmente relacionados a períodos de alta no comércio eletrônico e à necessidade de reforço nas operações de distribuição.

Esse padrão encontra paralelo na análise de Cushman & Wakefield (2023) sobre Cajamar-SP, onde a presença de grandes centros de distribuição gerou ondas de expansão de contratações em momentos específicos do ano, associadas a campanhas promocionais, datas comemorativas e sazonalidade do consumo.

Em Itaitinga, a instalação de novos galpões logísticos e a ampliação de rotas de transporte demandaram profissionais em todos os níveis, desde trabalhadores operacionais até gestores e supervisores. Essa diversificação de postos confirma a análise de Viana (2021), para quem a logística, quando consolidada, cria um mercado de trabalho heterogêneo e mais complexo.

4.2.5 Desligamentos – Tendências Observadas

Embora os desligamentos também tenham aumentado, sua evolução foi relativamente estável quando comparada ao ritmo das admissões. Isso indica que a maioria dos trabalhadores contratados conseguiu manter-se no mercado, contribuindo para saldos líquidos positivos.

Os picos de demissões observados em 2024 podem estar relacionados a ajustes de quadros de pessoal, término de contratos temporários ou reorganizações internas de empresas. No entanto, não chegaram a comprometer a trajetória geral de crescimento do emprego.

Esse padrão confirma o que Arieira, Pauliqué e Ferreira (2008) apontam: setores logísticos bem estruturados garantem maior estabilidade ao mercado de trabalho, reduzindo a volatilidade típica de outras atividades econômicas.

4.2.6 Relação entre Crescimento Logístico e Geração de Empregos

O fortalecimento do setor logístico em Itaitinga foi o principal vetor de geração de empregos no período. A abertura de centros de distribuição, a ampliação da capacidade de armazenagem e a intensificação das operações de transporte resultaram em demanda contínua por

trabalhadores.

Além disso, o efeito multiplicador da logística alcançou setores como a construção civil, estimulada pelo crescimento imobiliário em áreas próximas às zonas logísticas, e o comércio local, aquecido pelo aumento da circulação de renda. Esse fenômeno, descrito por Yassu (2022) como “financeirização do território”, foi observado em municípios onde a logística se consolidou como motor de transformação urbana.

A retomada da economia pós-pandemia e as políticas locais de incentivo fiscal reforçaram esse processo. Cardozo (2011) e Silva (2019) demonstram que municípios que adotam incentivos atrativos conseguem não apenas aumentar a base empresarial, mas também estimular diretamente a geração de empregos formais.

A análise do mercado de trabalho em Itaitinga entre 2020 e 2024 mostrou que o município atravessou um ciclo de expansão econômica, refletido no aumento das admissões e na manutenção de desligamentos em níveis relativamente estáveis. Os picos de contratação em 2024 confirmam o setor logístico como motor central do desenvolvimento local, replicando o padrão observado em outros polos logísticos nacionais.

No entanto, a pesquisa também revelou desafios persistentes, como a necessidade de qualificação da mão de obra local. Parte das empresas relatou dificuldades em encontrar profissionais com competências técnicas específicas para atender às demandas do setor. Esse ponto foi igualmente destacado por Silva et al. (2022), para quem a ausência de programas robustos de capacitação pode comprometer a competitividade de municípios emergentes no setor logístico.

Portanto, os resultados sugerem que, para manter o ciclo de crescimento de forma sustentável, Itaitinga precisa investir em políticas de capacitação profissional, fortalecimento da infraestrutura urbana e integração entre poder público, setor privado e instituições de ensino. Essa visão encontra respaldo no Plano Nacional de Logística – PNL 2025 (EPL, 2018), que enfatiza a necessidade de alinhar expansão logística com qualificação da mão de obra e planejamento urbano.

4.3 Análise Descritiva das Respostas dos Entrevistados

A terceira dimensão dos resultados correspondeu à análise qualitativa das entrevistas semiestruturadas realizadas com gestores públicos, empresários do setor logístico e especialistas em logística e infraestrutura. Esse recorte buscou captar percepções, expectativas e críticas dos principais atores envolvidos no processo de consolidação de Itaitinga como hub logístico.

A análise das respostas foi organizada a partir das categorias previamente definidas no roteiro da pesquisa, contemplando: impactos econômicos, infraestrutura e mobilidade urbana, políticas públicas e incentivos fiscais, governança e planejamento de longo prazo, relação público-privada e sustentabilidade.

4.3.1 Impactos Econômicos

Os gestores públicos entrevistados destacaram, de forma quase unânime, que o setor logístico passou a ocupar posição central na economia de Itaitinga a partir de 2021. Relataram que a instalação de grandes centros de distribuição elevou significativamente a arrecadação municipal e ampliou a geração de empregos.

Um dos gestores afirmou: “O setor logístico é hoje a locomotiva do nosso município. A

arrecadação de ICMS e ISS aumentou consideravelmente e conseguimos ampliar nossa capacidade de investimento em áreas sociais". Essa percepção foi compartilhada pelos empresários, que ressaltaram que a escolha por Itaitinga esteve ligada justamente ao potencial de crescimento e à localização estratégica, próxima à Região Metropolitana de Fortaleza e ao Porto do Pecém.

Os especialistas, por sua vez, chamaram atenção para os efeitos multiplicadores da logística. Destacaram que, além de gerar empregos diretos, a presença de grandes empreendimentos aqueceu o comércio local e dinamizou setores complementares, como manutenção de veículos, serviços de alimentação e segurança patrimonial. Essa leitura dialoga com os achados de Magnani e Sanfelici (2022), que analisaram a financeirização imobiliária decorrente da logística em municípios paulistas.

Contudo, alguns entrevistados alertaram para o risco de dependência excessiva da logística, defendendo a diversificação da base econômica. Um dos especialistas observou: *"Itaitinga precisa evitar ser apenas uma cidade-dormitório de galpões. É necessário estimular outros setores para que o município não fique vulnerável às oscilações do mercado logístico"*.

4.3.2 Infraestrutura e Mobilidade Urbana

Um dos temas mais recorrentes nas entrevistas foi a infraestrutura urbana. Tanto gestores públicos quanto empresários e especialistas reconheceram que o crescimento acelerado da logística pressionou a mobilidade urbana do município.

Foram citados congestionamentos em vias de acesso, aumento da circulação de caminhões pesados e dificuldades de escoamento da produção. Empresários relataram que a falta de infraestrutura viária adequada eleva custos operacionais e compromete prazos de entrega, um fator crítico em cadeias logísticas modernas.

Os gestores admitiram limitações, mas enfatizaram que investimentos em duplicação de vias e projetos de integração metropolitana estavam em andamento. Ressaltaram também que a parceria com o governo estadual era essencial para ampliar a capacidade viária, dado que muitas rodovias de acesso extrapolam a jurisdição municipal.

Especialistas reforçaram a necessidade de planejamento de longo prazo. Um deles comentou: *"Se Itaitinga não resolver os gargalos de mobilidade, corre o risco de comprometer sua atratividade como hub. Empresas escolhem locais pela logística, mas também pela fluidez do transporte"*. Essa observação confirma a visão de Azenha e Pequeno (2016), para quem a retroárea do Porto do Pecém só se tornaria competitiva mediante investimentos contínuos em infraestrutura integrada.

4.3.3 Políticas Públicas e Incentivos Fiscais

As entrevistas revelaram que os incentivos fiscais tiveram papel central na atração de empresas para Itaitinga. Os gestores defenderam que as políticas adotadas foram eficazes, equilibrando renúncia de receitas com aumento da base tributária a médio prazo.

Empresários confirmaram essa percepção, apontando que a combinação entre incentivos, localização estratégica e custos reduzidos de terrenos foi decisiva para sua instalação no município. Um deles declarou: *"Se não fosse o pacote de incentivos, provavelmente teríamos escolhido outra cidade. Aqui encontramos condições favoráveis para crescer"*.

No entanto, especialistas alertaram para a necessidade de equilíbrio. Lembraram que a atração de empresas deve estar atrelada a contrapartidas em termos de geração de empregos,

responsabilidade ambiental e investimentos em capacitação. Sem esse alinhamento, há risco de incentivos se tornarem apenas renúncia fiscal sem retorno proporcional.

Essa discussão remete à análise de Cardozo (2011), que destacou a importância de vincular políticas fiscais a objetivos estratégicos de desenvolvimento, evitando distorções ou benefícios desproporcionais a determinadas empresas.

4.3.4 Governança e Planejamento de Longo Prazo

Os entrevistados apontaram que Itaitinga avançou em governança, mas ainda carece de instrumentos de planejamento de longo prazo. Gestores destacaram esforços recentes para elaborar planos diretores e regulamentar o uso do solo em áreas logísticas. No entanto, reconheceram que a pressão por investimentos imediatos muitas vezes dificulta ações estruturantes.

Empresários cobraram maior previsibilidade nas decisões públicas. Relataram que mudanças em legislações ou atrasos em obras de infraestrutura podem comprometer investimentos. Um deles afirmou: *“O setor logístico exige estabilidade e visão de futuro. Precisamos de garantias de que a cidade continuará investindo para sustentar esse crescimento”*.

Especialistas enfatizaram que a governança colaborativa é fundamental. Sugeriram a criação de conselhos permanentes de logística, reunindo representantes do setor público, privado e da sociedade civil, para alinhar estratégias e reduzir conflitos. Essa visão converge com o Marco de Medição de Desempenho dos Tribunais de Contas (ATRICON, 2014), que recomenda mecanismos participativos como condição para transparência e eficiência.

4.3.5 Relação Público-Privada

As entrevistas revelaram que a relação entre empresas e poder público local é considerada, em geral, satisfatória. Empresários reconheceram que a prefeitura tem sido receptiva e buscado facilitar processos burocráticos. Entretanto, alguns relataram dificuldades pontuais em licenciamento ambiental e liberação de alvarás.

Gestores afirmaram que esforços estão sendo feitos para modernizar processos e adotar sistemas digitais que reduzam a burocracia. Ressaltaram ainda que a prefeitura mantém diálogo constante com as empresas, buscando resolver entraves rapidamente.

Especialistas, por sua vez, destacaram que a consolidação de Itaitinga como hub logístico dependerá da manutenção desse diálogo. Reforçaram que experiências bem-sucedidas, como a de Cajamar-SP, só foram possíveis devido a parcerias estáveis e de longo prazo entre setor público e privado.

4.3.6 Sustentabilidade e Qualidade de Vida

Um tema transversal que emergiu das entrevistas foi a sustentabilidade. Gestores reconheceram que a expansão logística traz riscos ambientais, como aumento da emissão de poluentes, impermeabilização do solo e pressão sobre recursos hídricos.

Empresários destacaram que muitas empresas adotam práticas de responsabilidade ambiental, como reuso de água, eficiência energética e compensação de carbono. No entanto, admitiram que a busca por custos reduzidos pode limitar a adoção de medidas mais ousadas.

Especialistas alertaram para o risco de o município priorizar apenas indicadores econômicos, negligenciando aspectos sociais e ambientais. Defenderam a criação de políticas específicas de sustentabilidade logística, com exigências claras para empresas em áreas como transporte

limpo, gestão de resíduos e compensações ambientais.

Além disso, mencionaram a importância de equilibrar crescimento econômico com qualidade de vida da população local. Um deles sintetizou: *“De nada adianta Itaitinga ser um hub logístico competitivo se seus moradores viverem em meio ao caos urbano. O desenvolvimento precisa ser inclusivo e sustentável”*.

4.3.7 Síntese das Percepções

De modo geral, as entrevistas revelaram percepções convergentes sobre o papel estratégico da logística para Itaitinga, mas também ressaltaram desafios significativos a serem enfrentados. Houve consenso entre os grupos consultados de que a atividade logística impulsionou a arrecadação tributária, gerou empregos e projetou o município no cenário regional, além de destacar a localização estratégica e os incentivos fiscais como elementos decisivos para a atração de investimentos. Contudo, algumas divergências se tornaram evidentes. Enquanto os gestores públicos ressaltaram avanços em planejamento e investimentos recentes, os especialistas se mostraram mais críticos, apontando a ausência de políticas de longo prazo e de estratégias consistentes de sustentabilidade. Já os empresários, embora reconhecessem a relevância dos incentivos fiscais para viabilizar a instalação de empreendimentos, manifestaram preocupação com a instabilidade institucional e a necessidade de maior previsibilidade regulatória.

As recomendações apresentadas pelos entrevistados reforçaram a importância de se consolidar um modelo de desenvolvimento equilibrado. Entre as propostas, destacaram-se a ampliação dos investimentos em mobilidade urbana, a criação de programas de qualificação da mão de obra e a implementação de mecanismos de governança participativa que promovam maior integração entre poder público, empresas e sociedade civil. Também foi enfatizada a necessidade de diversificação econômica, a fim de reduzir a dependência exclusiva do setor logístico, e de políticas ambientais mais robustas, capazes de mitigar os impactos do crescimento acelerado. Assim, as entrevistas apontaram tanto os avanços quanto as fragilidades do processo em curso, oferecendo subsídios para a formulação de estratégias mais eficazes de planejamento urbano e desenvolvimento *sustentável em Itaitinga*.

4.3.8 Discussão à Luz da Literatura

As percepções dos entrevistados dialogam com a literatura revisada. O otimismo quanto ao impacto econômico confirma análises de Arieira, Pauliqué e Ferreira (2008) e Silva (2019), que apontam a logística como vetor de dinamização econômica. A preocupação com infraestrutura e mobilidade reflete os argumentos de Azenha e Pequeno (2016), que destacam a importância da integração territorial para competitividade logística.

As divergências sobre políticas públicas e incentivos remetem à discussão de Cardozo (2011), que defende contrapartidas claras em políticas fiscais. Já o debate sobre sustentabilidade encontra respaldo nos estudos de Yassu (2022) e Magnani & Sanfelici (2022), que alertam para os efeitos negativos da financeirização imobiliária e da pressão ambiental associada a hubs logísticos.

Assim, a análise qualitativa reforçou que o caso de Itaitinga não pode ser compreendido apenas por números de arrecadação e empregos, mas exige a consideração das percepções e expectativas dos atores envolvidos, bem como das tensões e dilemas que emergem no processo de desenvolvimento.

4.4 Comparativo Itaitinga x Cajamar: lições e perspectivas

A análise comparativa entre Itaitinga (CE) e Cajamar (SP) foi central para contextualizar o estágio atual do município cearense no processo de consolidação como hub logístico. Enquanto Cajamar representa o polo mais consolidado do país, considerado referência no setor, Itaitinga surge como experiência emergente no Nordeste, com características próprias, desafios específicos e oportunidades únicas.

4.4.1 Cajamar como modelo consolidado

Cajamar consolidou-se ao longo das últimas duas décadas como o maior polo logístico do Brasil. Localizado na Região Metropolitana de São Paulo, a apenas 30 km da capital, possui acesso direto às principais rodovias do estado, o que lhe confere conectividade ímpar com o maior mercado consumidor da América Latina. Essa infraestrutura privilegiada atraiu gigantes do e-commerce, como Amazon, Mercado Livre e Magazine Luiza, além de empresas multinacionais de logística integrada.

Segundo estudo da Cushman & Wakefield (2023), Cajamar responde por parte significativa da absorção de galpões logísticos no Brasil, operando com galpões modernos, altamente automatizados e alinhados a padrões internacionais de eficiência. Ferreira (2021) descreve o município como um verdadeiro “laboratório de modernização logística”, onde práticas inovadoras de gestão de estoques, distribuição urbana e integração tecnológica foram testadas e difundidas.

Esse sucesso, contudo, não foi espontâneo. Resultou da combinação de políticas públicas estaduais e municipais, investimentos contínuos em infraestrutura viária, incentivos fiscais bem calibrados e, sobretudo, de uma localização estratégica no coração da economia nacional.

4.4.2 Itaitinga em trajetória de ascensão

Itaitinga, embora em estágio inicial de consolidação, apresenta uma trajetória promissora. Localizada a apenas 35 km de Fortaleza e próxima ao Porto do Pecém, reúne condições que lhe conferem atratividade para empresas que buscam alternativas ao Sudeste.

Dados recentes do *Diário do Nordeste* (2024) apontam Itaitinga como líder em locação de galpões no Nordeste, e Ximenes (2025) destacou que o município esteve entre os cinco maiores geradores de empregos formais no Ceará em 2025. Esses indicadores evidenciam que a logística já assumiu papel de destaque na economia local.

Diferentemente de Cajamar, onde os custos imobiliários atingiram patamares elevados, Itaitinga oferece terrenos mais acessíveis e custos operacionais reduzidos, fatores que atraem empresas em busca de competitividade. Além disso, a articulação com o Complexo Industrial e Portuário do Pecém representa um diferencial estratégico, permitindo integração direta com mercados internacionais.

4.4.3 Similaridades e diferenças

Ao comparar os dois municípios, observam-se semelhanças estruturais: ambos se beneficiaram de localização estratégica, atraíram grandes empresas âncora e contaram com políticas públicas de incentivo. No entanto, há diferenças marcantes: Infraestrutura viária: Cajamar dispõe de rodovias duplicadas e interligadas, enquanto Itaitinga ainda enfrenta gargalos de mobilidade; Maturidade do mercado: Cajamar opera em estágio de sofisticação, com galpões automatizados, enquanto Itaitinga ainda está consolidando sua base de serviços; Contexto socioeconômico:

Cajamar integra a região mais rica do país, com maior densidade de consumo, enquanto Itaitinga precisa compensar a menor escala do mercado nordestino com custos competitivos e integração portuária e ; Governança: Cajamar já consolidou parcerias público-privadas de longo prazo; em Itaitinga, esse processo ainda está em construção.

Essa comparação sugere que Itaitinga pode seguir parte da trajetória de Cajamar, mas adaptando estratégias ao seu contexto regional.

4.4.4 Lições de Cajamar aplicáveis a Itaitinga

A experiência de Cajamar oferece lições valiosas para Itaitinga no processo de consolidação como hub logístico. O primeiro ponto refere-se ao planejamento urbano integrado. Cajamar enfrentou fortes pressões imobiliárias decorrentes da valorização do território e da expansão dos empreendimentos logísticos, mas conseguiu, em parte, equilibrar o crescimento econômico com a expansão urbana. Esse aprendizado indica que Itaitinga precisa adotar instrumentos eficazes de zoneamento, capazes de prevenir conflitos entre áreas residenciais e industriais e de garantir um desenvolvimento ordenado do município.

Outro aspecto fundamental está relacionado ao investimento em mobilidade. A trajetória de Cajamar mostra que a fluidez do transporte foi decisiva para sua consolidação como polo logístico competitivo. Para Itaitinga, torna-se imprescindível priorizar projetos de duplicação viária e de integração com as principais rodovias estaduais e federais, a fim de assegurar a eficiência no escoamento de mercadorias e na circulação de trabalhadores.

A capacitação de mão de obra também representa uma lição essencial. Cajamar avançou nesse campo ao investir em cursos técnicos e parcerias educacionais, garantindo profissionais preparados para atender às demandas crescentes do setor. No caso de Itaitinga, ampliar os esforços de qualificação será determinante para evitar gargalos de oferta de trabalho especializado e para sustentar a competitividade do município frente a outros polos logísticos.

Outro aprendizado refere-se à governança colaborativa. Cajamar conseguiu consolidar conselhos e fóruns de diálogo permanentes entre empresas, poder público e sociedade civil, prática que contribuiu para aumentar a previsibilidade das políticas locais e reduzir potenciais conflitos de interesse. Replicar esse modelo em Itaitinga seria estratégico para alinhar expectativas, criar um ambiente de negócios mais seguro e fortalecer a articulação institucional.

Por fim, a questão da sustentabilidade emerge como um ponto inadiável. Cajamar enfrenta atualmente forte pressão ambiental decorrente da concentração de atividades logísticas e industriais em seu território. Esse cenário reforça a necessidade de Itaitinga antecipar-se a tais problemas, estabelecendo políticas claras de responsabilidade ambiental, com foco em transporte limpo, gestão de resíduos e compensações ecológicas. Dessa forma, o município poderá conciliar crescimento econômico com preservação ambiental, assegurando qualidade de vida à população local e legitimidade ao seu desenvolvimento logístico.

Os resultados obtidos ao longo do capítulo demonstraram que a expansão logística em Itaitinga constitui um processo de transformação estrutural, capaz de reposicionar o município como ator estratégico na economia regional. A análise da arrecadação tributária e da geração de empregos evidenciou um dinamismo consistente, associado à instalação de grandes centros de distribuição e ao fortalecimento do setor de serviços, confirmando a logística como vetor central de desenvolvimento. Ao mesmo tempo, as entrevistas revelaram percepções

convergentes quanto à importância da atividade para a economia local, mas também divergências relacionadas à qualidade da infraestrutura urbana, à necessidade de políticas mais robustas de qualificação profissional e à implementação de práticas de governança colaborativa.

A comparação com Cajamar indicou que Itaitinga apresenta potencial para consolidar-se como referência logística no Nordeste, desde que saiba adaptar as lições de modelos já consolidados ao seu contexto específico. Para isso, será necessário alinhar crescimento econômico a políticas de planejamento urbano, sustentabilidade e integração metropolitana, de modo a evitar a reprodução de problemas estruturais já observados em outros polos logísticos. Nesse sentido, a consolidação de Itaitinga como hub logístico dependerá da capacidade do município em transformar o dinamismo imediato em desenvolvimento socioeconômico sustentável, equilibrando competitividade, inclusão social e responsabilidade ambiental.

4. Conclusões

A pesquisa realizada permitiu compreender de forma aprofundada os impactos da expansão logística no município de Itaitinga, evidenciando que o crescimento desse setor tem se configurado como o principal vetor de transformação socioeconômica local. A análise da evolução da arrecadação tributária, especialmente do ICMS e do ISS, mostrou um aumento significativo de receitas, comprovando a relevância da atividade logística como fonte estruturante da capacidade fiscal municipal. Do mesmo modo, a investigação sobre a geração de empregos formais apontou resultados expressivos no período recente, ainda que acompanhados da necessidade de políticas mais consistentes de qualificação da mão de obra.

As entrevistas semiestruturadas ampliaram a compreensão dos dados objetivos ao trazer percepções de gestores públicos, empresários e especialistas. As falas revelaram consenso quanto ao papel estratégico da logística para o município, mas também expuseram tensões em torno da infraestrutura urbana, da governança e da sustentabilidade ambiental. Ficou evidente que, embora a expansão logística tenha produzido efeitos imediatos positivos, a continuidade desse processo exige maior planejamento de longo prazo, integração com políticas metropolitanas e adoção de instrumentos que conciliem crescimento econômico com qualidade de vida da população.

A comparação com Cajamar-SP possibilitou identificar semelhanças e diferenças úteis para projetar o futuro de Itaitinga como hub logístico. Enquanto Cajamar consolidou-se com base em décadas de investimentos estruturais e integração ao maior mercado consumidor do país, Itaitinga apresenta vantagens relativas, como custos operacionais mais baixos e proximidade com o Porto do Pecém. Contudo, também enfrenta desafios significativos, sobretudo no que diz respeito à mobilidade urbana, à regulação do uso do solo e à implementação de políticas públicas ambientais. Dessa forma, as lições extraídas de Cajamar reforçam a importância do planejamento urbano integrado, da governança colaborativa e da sustentabilidade como condições indispensáveis para a competitividade de Itaitinga.

Assim, conclui-se que a trajetória de Itaitinga rumo à consolidação como hub logístico do Nordeste dependerá menos da velocidade do crescimento econômico imediato e mais da capacidade de transformar esse dinamismo em desenvolvimento regional sustentável. Para tanto, será fundamental o alinhamento entre poder público, setor privado e sociedade civil, de modo a estruturar políticas eficazes em mobilidade, capacitação profissional e responsabilidade

ambiental. Nesse cenário, Itaitinga tem a oportunidade de se tornar não apenas um polo logístico competitivo, mas também um modelo de desenvolvimento equilibrado e inclusivo, capaz de inspirar outras cidades brasileiras que buscam no setor logístico um caminho de fortalecimento econômico e social.

Referências

ARIEIRA, A. P.; PAULIQUÉ, E. C.; FERREIRA, J. Evolução da logística no Brasil. **Revista Eletrônica Científica Empresarial**, v. 5, n. 1, p. 1–10, 2008. Disponível em: <https://biblat.unam.mx/es/revista/revista-de-ciencias-empresariais-daunipar/articulo/evolucao-da-logistica-no-brasil>. Acesso em: 12 abr. 2025.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE OPERADORES LOGÍSTICOS. **Perfil dos Operadores Logísticos – Edição 2024**. ABOL, 2024. Disponível em: <https://abtra.sharepoint.com/sites/Dados/Documentos/Forms/AllItems.aspx?id=%2Fsites%2FDados%2FDocumentos%2FAdministra%C3%A7%C3%A3o%2FInfoporto%2F2024%2FLegisla%C3%A7%C3%B5es%2Fperfil%2Ddos%2Doperadores%2Dlogisticos%2D2024%2Epdf&parent=%2Fsites%2FDados%2FDocumentos%2FAdministra%C3%A7%C3%A3o%2FInfoporto%2F2024%2FLegisla%C3%A7%C3%B5es&p=true&ga=1>. Acesso em: 12 abr. 2025.

AZENHA, D. M.; PEQUENO, L. D. O porto do Pecém – CE e as suas relações com o Brasil: definição de uma hinterlândia. **Geo UERJ**, v. 29, p. 44-62, 2016. Disponível em: <https://www.e-publicacoes.uerj.br/geouerj/article/view/15969/19558>. Acesso em: 12 abr. 2025.

BRASIL. **Plano Nacional de Logística – PNL 2035**. Resumo Executivo. Ministério da Infraestrutura, 2025. Disponível em: <https://www.gov.br/transportes/pt-br/assuntos/PIT/politica-e-planejamento/ResumoExecutivoPNL2035final.pdf>. Acesso em: 21 abr. 2025.

CAJAMAR. (2023). Cajamar alcança 1º lugar em Empreendedorismo no Ranking Connected Smart Cities 2022. Disponível em: <https://cajamar.sp.gov.br/noticias/2023/03/23/cajamar-alcanca-1o-lugar-em-empreendedorismo-no-ranking-connected-smart-cities-2022>. Acesso em: 19 jun. 2025.

CAJAMAR. (2024). Campus de Logística e Tecnologia avança para etapas finais. Disponível em: <https://cajamar.sp.gov.br/noticias/2024/11/18/construcao-do-campus-de-logistica-e-tecnologia-avanca-para-etapas-finais>. Acesso em: 19 jun. 2025.

CARDOZO, C. A. **Políticas estaduais de atração de investimentos baseadas em isenção fiscal: Uma análise do Estado do Ceará de 1995 a 2008**. **Revista Econômica do Nordeste**, v. 42, n. 2, p. 203–218, 2011. Disponível em: <https://www.bnb.gov.br/revista/ren/article/view/165/143>. Acesso em: 12 abr. 2025. Nb

CÂMARA MUNICIPAL DE ITAITINGA. **Portal Oficial da Câmara Municipal de Itaitinga**. 2025. Disponível em: <https://www.camaraitaitinga.ce.gov.br/>. Acesso em: 12 abr. 2025.

CUSHMAN & WAKEFIELD. **Inside Cajamar 2023**. Cushman & Wakefield, 2023. Disponível em: <https://www.cushmanwakefield.com/pt-br/brazil/insights/ebook-inside-cajamar>. Acesso em: 12 abr. 2025.

DIÁRIO DO NORDESTE. Cidade cearense lidera aluguel de galpões no Nordeste e vira potência logística. **Diário do Nordeste**, dez. 2024. Disponível em: <https://diariodonordeste.verdesmares.com.br>. Acesso em: 12 abr. 2025.

EMPRESA DE PLANEJAMENTO E LOGÍSTICA – EPL. **Plano Nacional de Logística – PNL 2025**. Ministério dos Transportes, 2018. Disponível em: <https://www.gov.br/transportes/pt-br/assuntos/PIT/politica-e-planejamento/publicacoes/pnl2025.pdf>. Acesso em: 12 abr. 2025.

FERREIRA, R. O. **Cidade galpão: alterações na paisagem devido à implantação de galpões logísticos entre 2004 e 2021, distrito de Jordanésia, Cajamar (SP)** [Trabalho de graduação]. Universidade de São Paulo, 2021. Disponível em: https://bdta.abcd.usp.br/directbitstream/0e19696f-d2a4-4c4c-869b-5e82c48ae899/2021_RubensOliveiraFerrei.... Acesso em: 12 abr. 2025.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA – IBGE. **Panorama do Censo Demográfico 2022**. 2022. Disponível em: <https://censo2022.ibge.gov.br/panorama/>. Acesso em: 12 abr. 2025.

JESUS, F. S. de; BASTOS, J. M. **Inserção da Amazon Inc. no Brasil: operações logísticas, disputas e estratégias territoriais. GEOUSP: Espaço e Tempo (Online)**, v. 28, n. 2, 2024. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/geo/a/xZjfM89BNtV99t4PJy5dJvS/?lang=pt>. Acesso em: 12 abr. 2025.

MAGALHÃES, M. C. R. C.; MAGALHÃES, M. J. F.; SOARES, A. L. **Localização de centro de distribuição logístico: Uma questão de estratégia**. XX Encontro Latino Americano de Iniciação Científica. 2016. Disponível em: https://www.inicepg.univap.br/cd/INIC_2016/anais/arquivos/RE_0494_0168_01.pdf. Acesso em: 12 abr. 2025.

MAGNANI, J.; SANFELICI, D. **O e-commerce e os fundos imobiliários logísticos: Estratégias de captura de rendas imobiliárias**. **Cadernos MetrÓpole**, v. 24, n. 53, p. 125–152, 2022. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/cm/a/nybwD4STw9h5RqWt5kXKKKc/>. Acesso em: 12 abr. 2025.

MERCADO LIVRE. Mercado Livre anuncia investimento de R\$ 34 bilhões no Brasil para 2025. **CNN Brasil**, 2025. Disponível em: https://www.cnnbrasil.com.br/economia/negocios/mercado-livre-anuncia-investimento-de-r-34-bi-no-brasil-em-2025/?utm_source=chatgpt.com. Acesso em: 12 abr. 2025.

MERCADO LIVRE. Mercado Livre investe na expansão de centros de distribuição no Ceará. **Diário do Nordeste**, 2025. Disponível em: https://diariodonordeste.verdesmares.com.br/negocios/com-amazon-ceara-preve-atrair-e-ampliar-cerca-de-20-centros-de-distribuicao-em-2022-1.3169641/leia-mais-1.3170554/caucaia-dever%C3%A1-ter-maior-centro-de-distribui%C3%A7%C3%A3o-do-cear%C3%A1-diz-prefeito-do-munic%C3%ADpio-7.4586398?utm_source=chatgpt.com. Acesso em: 12 abr. 2025.

MORA, J. **Sistema de certificação da qualidade de condomínios logísticos no Brasil** [Dissertação de mestrado]. Universidade de São Paulo, 2016. Disponível em: https://www.realestate.br/dash/uploads/sistema/Dissertacoes/dst_jackelinemora.pdf. Acesso em: 12 abr. 2025.

NASCIMENTO JÚNIOR, A. M. **Análise de parâmetros da infraestrutura logística e competitividade de portos no Nordeste** [Dissertação de mestrado]. UFRN, 2022. Disponível em: <https://repositorio.ufrn.br/>. Acesso em: 12 abr. 2025.

O POVO. **Rede de supermercadistas inaugura centro de distribuição e espera crescimento de 30%**. *O Povo*, 23 jan. 2025. Disponível em: <https://www.opovo.com.br>. Acesso em: 12 abr. 2025.

OLIVEIRA, L. K.; CORREIA, D. L. **Proposta metodológica para avaliação dos benefícios de um centro de distribuição urbano para mitigação dos problemas de logística urbana**. *Journal of Transport Literature*, v. 8, n. 2, p. 110–133, 2014. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/jtl/a/wGNL8FswXVvk9xNTpjLjP9m/>. Acesso em: 12 abr. 2025.

PEREIRA JÚNIOR, L. A. **Condomínios logísticos e plataformas logísticas: A logística e a multimodalidade dos transportes**. In: Anais do Congresso Nacional de Pesquisa em Transporte da ANPET. 2018. Disponível em: <https://openaccess.blucher.com.br/article-details/06-21935/>. Acesso em: 12 abr. 2025.

PREFEITURA MUNICIPAL DE ITAITINGA. **Lei Complementar nº 797, de 18 de novembro de 2022. Dispõe sobre a divisão política e administrativa do município de Itaitinga-CE**. *Diário Oficial do Município*, 2022. Disponível em: https://www.itaitinga.ce.gov.br/arquivos/1089/LEIS%20MUNICIPAIS_797_2022_0000001.pdf. Acesso em: 12 abr. 2025.

PREFEITURA MUNICIPAL DE ITAITINGA. **Portal Oficial da Prefeitura de Itaitinga**. 2025. Disponível em: <https://www.itaitinga.ce.gov.br/>. Acesso em: 12 abr. 2025.

RANEVSKY, D. R.; BRAGANÇA, A. S.; BALIAN, R. L. **Estratégia de localização para a instalação de hub logístico para a empresa Alpha na cidade de São Paulo** [Trabalho de conclusão de curso]. Instituto Mauá de Tecnologia, 2023. Disponível em: <https://repositorio.maua.br/>. Acesso em: 12 abr. 2025.

SILVA, C. C. **O incentivo fiscal como oportunidade de crescimento** [Trabalho de conclusão de curso]. Universidade Tecnológica Federal do Paraná, 2019. Disponível em: <https://repositorio.utfpr.edu.br>. Acesso em: 12 abr. 2025.

SILVA, D. B. da; SILVA, M. R. F. da; GOMES, L. L. S. **O papel de um centro de distribuição (CD) no setor supermercadista: Uma revisão sistemática da literatura**. *Research, Society and Development*, v. 11, n. 15, e436111532864, 2022. Disponível em: <https://rsdjournal.org/index.php/rsd/article/view/38728/31887>. Acesso em: 12 abr. 2025.

SOBREIRA, L. C. **Metodologia de seleção de município para recebimento de condomínio logístico e análise de viabilidade econômica de sua implantação** [Dissertação de mestrado]. Universidade Federal do Rio de Janeiro, 2012. Disponível em: <https://pantheon.ufrj.br>. Acesso em: 12 abr. 2025.

TORIONE, E.; ANTUNES NETO, A.; GERMEK, G. **Logística e transportes no Brasil: Uma discussão sobre os modais de transporte e o panorama na região Nordeste**. *Revista Prospectus*, v. 21, n. 1, p. 49–63, 2024. Disponível em: <https://www.prospectus>.

fatecitapira.edu.br/index.php/pst/article/view/216/152. Acesso em: 12 abr. 2025.

VIANA, M. T. **Logística de armazenagem**. Escritório Técnico de Estudos Econômicos do Nordeste (ETENE/BNB), 2021. Disponível em: <https://www.bnb.gov.br/>. Acesso em: 12 abr. 2025.

XIMENES, V. **A cidade cearense que quer ser a terra dos centros de distribuição**. **Diário do Nordeste**, 2025. Disponível em: <https://diariodonordeste.verdesmares.com.br>. Acesso em: 12 abr. 2025.

YASSU, M. F. **O galpão logístico e a financeirização urbana: Da flexibilidade produtiva ao imobiliário**. **Cadernos MetrÓpole**, v. 24, n. 53, p. 153–177, 2022. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/cm/a/GcZL33knDCmm8cpnkrNmTXn/>. Acesso em: 12 abr. 2025.