



A MOBILIDADE DA FORÇA DE TRABALHO NA INDÚSTRIA E A PRODUÇÃO DO ESPAÇO NO MUNICÍPIO DE MARANGUAPE – CEARÁ

THE MOBILITY OF THE LABOR FORCE IN THE INDUSTRY AND THE PRODUCTION OF THE SPACE IN THE MUNICIPALITY OF MARANGUAPE – CEARÁ

Marília Colares Mendes – UFC – Fortaleza – Ceará – Brasil
maripoiesis@gmail.com

RESUMO:

Apresentamos neste artigo os sentidos da metropolização e a forma como ocorre em nossa realidade, compreendida aqui como uma expressão maior da urbanização contemporânea. Conduzimos a nossa pesquisa na intenção de compreender o município de Maranguape no contexto da Região Metropolitana de Fortaleza a partir das mobilidades engendradas pelo desenvolvimento dos setores produtivos no município, e em particular, pelo trabalho na indústria, pois se constata que a atividade industrial se mostra como um grande vetor de mobilidades, e em nosso caso específico, propulsiona uma maior mobilidade da força de trabalho. Não obstante, outras formas de mobilidades foram verificadas no município e constituem-se também em pistas que elucidam as relações metropolitanas. Dessa forma, atribuímos que os fluxos gerados pela atividade industrial se constituem como o mote da nossa investigação, pois compreendemos que a mobilidade decorrente dessa atividade e que ao mesmo tempo se materializa no espaço urbano seja de natureza metropolitana.

Palavras- chave: Metropolização, Espaço, Mobilidades.

ABSTRACT:

We present here the senses of metropolises and how occurs in our reality, here understood as a greater expression of contemporary urbanization. We conducted our research in an attempt to understand the city of Maranguape in the context of the Fortaleza's Metropolitan Region from mobility engendered by the development of the productive

sectors in the city, and in particular the work in the industry, because it turns out that industrial activity is shown as a large array of mobility, and in our specific case, propels greater mobility of the workforce. However, other forms of mobility were observed in the municipality and are also slopes up in elucidating the relationship metropolitan. Thus, we attribute that flows generated by industrial activity are constituted as the reason of our research because we understand that mobility resulting from that activity and at the same time is materialized in the urban space is metropolitan nature.

Keywords: Metropolization, Space, Mobilities.

INTRODUÇÃO

O objeto de nosso interesse se insere no âmbito das reflexões lançadas sobre a natureza da metropolização, processo este que vem se pronunciando e definindo novos espaços após a criação da Região Metropolitana de Fortaleza (RMF), institucionalizada¹ na década de 1970. A apreensão das dinâmicas espaciais, notadamente as referentes à mobilidade propiciada pelo trabalho na indústria, constitui o interesse fundamental em nossa análise.

Nesse contexto, refletimos sobre as novas relações intrametropolitanas expressas na produção do espaço, e destacamos o município de Maranguape frente às dinâmicas metropolitanas que se apresentam em seu território. Estas são evidenciadas pelas práticas sociais urbanas que redefinem essa vertente da RMF como novo eixo de localização das atividades industriais.

Refutamos a abordagem que reduz a apreensão do município a algo particular e individualizado. Optamos, então, por uma metodologia que o considera um elemento contextualizado a uma totalidade. Ao estudarmos o processo de metropolização, verificamos, ainda, que essa discussão implica indissociabilidade dos municípios pertencentes a uma região metropolitana, muito embora o recorte administrativo por si só não explique uma dada realidade, chegando muitas vezes a camuflar as articulações regionais e intramunicipais presentes no contínuo territorial.

¹ A Região Metropolitana de Fortaleza foi instituída pela Lei nº. 14 em Junho de 1973. Os municípios que compõem atualmente a Região Metropolitana de Fortaleza são: Fortaleza, Aquiraz, Cascavel, Eusébio, Caucaia, Chorozinho, Guaiúba, Horizonte, Itaitinga, Maracanaú, Maranguape, Pacajus, Pacatuba, Pindoretama, São Luís do Curu, Paraipaba, Paracuru, Trairi e São Gonçalo do Amarante.

Nesse trabalho enfocamos a mobilidade como vetor de metropolização. Ao desenvolvermos nosso estudo, apontamos algumas reflexões sobre os conceitos de mobilidade e práticas espaciais. Dessa forma, tratamos mais especificamente dos deslocamentos diários dos trabalhadores e suas implicações no espaço geográfico, isto é, como o fenômeno da mobilidade constitui elemento primordial no entendimento das relações metropolitanas, sem perder de vista que estas práticas espaciais são inerentes, sobretudo, ao modo de produção capitalista, que articula novas espacialidades e se materializa no lugar.

A PERSPECTIVA TEÓRICO METODOLÓGICA

Entendemos o espaço geográfico como produto social, constituído, em sua essência, por um conteúdo histórico. “O espaço é a sociedade pelo simples fato de que é a história dos homens produzindo e reproduzindo sua existência por intermédio do processo do trabalho” (MOREIRA, 1982, p. 90). Ainda nessa linha de raciocínio, Santos acrescenta que não podemos captar o movimento do espaço apenas como um palco onde acontecem as ações e estas são materializadas, mas sim como resultado e resultante das práticas sociais (SANTOS, 1978).

Diante dessa abordagem, compartilhamos também das reflexões de Remy e Voyé (1997, p.74), ao atribuir “a urbanização como mobilidade espacial”, pois a urbanização/metropolização são processos que promovem sensíveis mudanças nas mobilidades cotidianas. Conforme Moreira, “[...] a urbanização é a manifestação mais clara da mobilidade do espaço” (2001, p.32) assim não evidenciamos somente a mobilidade do espaço, mas sim a mobilidade no espaço concretizada por homens e mulheres que o transformam e o redefinem.

Numa discussão mais histórica da abordagem conceitual de mobilidade Becker a enfatiza como deslocamento populacional destacando dois momentos históricos distintos:

Nas sociedades primitivas, a mobilidade representava uma forma de sobrevivência para as populações itinerantes que precisavam se deslocar para encontrar alimentos e terras férteis para seus cultivos comunitários. Na sociedade capitalista, a mobilidade representa um meio para a reprodução do capital, uma vez que uma força de trabalho

livre e móvel torna-se essencial para o processo de acumulação (BECKER, 1997, p.341).

A partir da reflexão da autora, podemos compreender que a mobilidade é gerada a partir de necessidades. Estas surgem em diferentes períodos históricos e ocorrem tanto em “sociedades primitivas” quanto nas complexas sociedades capitalistas. As mobilidades efetivadas sob a égide do capitalismo são também mais diversificadas, indo desde os deslocamentos diários de trabalhadores (movimento pendulares), ou às grandes migrações resultantes da divisão internacional do trabalho e das consequências do desenvolvimento desigual do capitalismo (migração de trabalhadores de países periféricos para países centrais), além dos deslocamentos oriundos do desenvolvimento do turismo de massa.

De acordo com Amora e Guerra (2015, p.02) “[...] a mobilidade inclui também, movimento de mão de obra, mobilidade profissional, social, ascendente ou descendente”. A mobilidade se expressa em várias esferas: sociais, religiosas, políticas, e geográficas. Esta última constitui nosso interesse, tendo em vista o seu significado para compreendermos as relações metropolitanas.

Mesmo considerando que o emprego na indústria venha acompanhado de mudanças nas relações de trabalho, no padrão de consumo e no âmbito da cultura em geral, não nos deteremos nessa análise, tendo em vista sua amplitude e, portanto, a necessidade de um maior aprofundamento, desviando-se de nosso objeto específico, que centra a abordagem na esfera da espacialidade.

Consideramos a mobilidade como um processo inerente à mundialização da economia e à metropolização, Dessa forma, Levy² vai afirmar que “[...] a nova relação com o espaço assim constituída contribui para o reforço de uma mobilidade do capital, típica de uma sociedade de capitalismo avançado” (2002, p.62). Tentamos captar essa relação em um espaço metropolitano,

² Os conceitos de Urbanização e Metropolização foram elaborados em realidades distantes das cidades brasileiras, por isso é necessária cautela no entendimento dessas grandes teorias, e de como elas podem contribuir em nossas realidades empíricas particulares.

mais especificamente em uma realidade como a cearense, que não apresenta a condição de sociedade apontada pelo autor.

Desse modo, o processo de urbanização se intensifica junto à modernização das cidades, alicerçada nas inovações técnicas que se apresentam em níveis inimagináveis. É a partir dessa compreensão que consideramos a reestruturação produtiva como processo que imprime ao espaço novas funções, induz a implantação dos fixos e articula complexas mobilidades.

METROPOLIZAÇÃO E REESTRUTURAÇÃO PRODUTIVA

A indústria, em nosso caso, tem-se mostrado como um dos principais elementos associados ao processo de metropolização, notadamente pelas inúmeras transformações que essa atividade incorpora ao espaço. A inserção desse setor na realidade de um determinado lugar propicia mudanças significativas na economia, nas relações sociais, no trabalho, no cotidiano e em outras dimensões da vida. Tais mudanças não se restringem ao lugar nem mesmo aos limites político-administrativos. A dinâmica industrial extrapola as fronteiras territoriais, permitindo que outros lugares se insiram nessa vertente e se tornem elementos importantes na análise espacial.

Nesse sentido, a indústria, ao se instalar em um território, desencadeia um conjunto de fluxos responsáveis por novas espacialidades e territorialidades expressas no cotidiano dos lugares.

Maranguape convive hoje com uma realidade particular, vinculada ao seu processo de industrialização, que não se deu acompanhado de uma forte aglomeração populacional e, portanto, não se deu verificando a construção de moradias, como ocorreu em tempos pretéritos³; tampouco se expressou como a realidade constatada por Pereira Júnior (2005) ao analisar a industrialização em Horizonte e Pacajus, que desencadeou intenso processo migratório.

Dessa maneira, captamos um processo peculiar, onde verificamos que a mão de obra não necessita imediatamente morar nas cercanias das indústrias, como verificamos historicamente na

³ A industrialização em Maranguape na década de 1970 foi verificada pela instalação do distrito industrial, ainda quando Maracanaú compunha seu território, o que demandou a construção de grandes conjuntos habitacionais destinados, principalmente, à classe trabalhadora que buscava no então distrito, trabalho e moradia.

ocorrência da construção de inúmeros conjuntos habitacionais destinados à classe trabalhadora. Assim, percebemos que a inserção de novos elementos dentro do contexto da relação trabalhador e meio de produção formará um conjunto articulado, como: trabalhador, transportes, infraestrutura e indústria.

Ao tratarmos da mobilidade metropolitana tendo como objeto Maranguape, convém destacar que estas não se realizam exclusivamente pelas relações de dependência efetivadas entre os municípios da Região Metropolitana e a metrópole Fortaleza, mas também através das relações que se manifestam nas porções intrametropolitanas, ou seja, as relações se realizam através dos fluxos cotidianos que são, sobretudo, intramunicipais e intermunicipais.

Dessa forma, percebemos que as mobilidades produzidas pelo trabalho, além das referentes a estudo, consumo, lazer etc, não se reduzem apenas à relação bilateral entre Maranguape e Fortaleza. As manifestações espaciais que se desencadeiam na RMF requerem uma análise mais ampla desse processo, que considere os aspectos diretamente relacionados à natureza das dinâmicas urbanas, tais como: a instalação de novas indústrias, implantação de aportes técnicos e os deslocamentos populacionais. Tudo isso condicionando novas formas de apropriação e consumo do espaço.

Ao discutirmos a nova inserção produtiva verificada em Maranguape a partir de 1995 com a chegada da indústria Dakota e demais indústrias, sejam as vinculadas a sua cadeia produtiva ou não, a exemplo da Mallory, passamos a visualizar, desde então, uma dinâmica diferenciada no território.

A atividade industrial, além de migrar para novos espaços em busca de comodidades e vantagens que promovam o aumento da mais-valia, não se restringe ao lugar. A indústria pode ser entendida como um componente espacial responsável por inúmeros fluxos que interligam vários pontos localizados em diferentes territórios inseridos nas mais variadas escalas. Dessa forma, a nova indústria não limita seus estabelecimentos à distribuição e à localização, nem tampouco à disponibilidade de matéria-prima, isso porque outros fatores oferecidos pelo lugar se tornam mais importantes.

O espaço passa a ser um componente importante nesse processo de reestruturação, sendo cada vez mais levado a desempenhar um papel fundamental para a chegada dos atores hegemônicos em função de obter inúmeras vantagens comparativas, legitimadas a partir da redução dos custos com mão de obra e infraestrutura ou com a oferta de subsídios estatais.

O movimento gerado pela produção do espaço industrial em Maranguape não se realiza sem as relações estabelecidas entre as demais parcelas do território nacional e mundial. Portanto, não visualizamos a dinâmica industrial verificada nessa porção metropolitana dissociada de outros componentes regionais, nacionais e internacionais. Essa realidade está intimamente vinculada às imposições do sistema capitalista, que, ao expandir suas relações de produção, articulam novos atores e novos lugares na divisão territorial do trabalho.

A industrialização em Maranguape, além de promover inúmeras transformações na paisagem urbana local e no cotidiano da população, assume um importante papel dentro da reprodução territorial na medida em que integra outras parcelas do espaço metropolitano, como também se articula às escalas nacional e internacional.

A chegada da indústria e a relação do município com outros territórios nos faz compreender que a dinâmica provocada por esta não se reduz ao lugar. Os fluxos desencadeados com a compra das matérias-primas e na venda da produção geram outros fluxos de natureza mais local; entretanto, são os fluxos intrametropolitanos gerados principalmente pela mobilidade dos trabalhadores, efetivada pelos seus deslocamentos cotidianos, que nos interessou analisar mais especificamente.

O TRABALHO NA INDÚSTRIA IMPLICANDO EM MOBILIDADES METROPOLITANAS

Comumente observamos, na Região Metropolitana de Fortaleza, um fluxo pendular dos municípios metropolitanos convergindo para a metrópole Fortaleza, evidentemente, pela diversidade de atividades encontradas na metrópole, e por esta se destacar como centro de oportunidades e empregos, além de consumo, estudo, lazer etc.

Na perspectiva de uma compreensão mais ampla do processo de metropolização, verificamos que Fortaleza não exerce sozinha uma centralidade do emprego dentro do contexto metropolitano, apesar do seu enorme poder de concentração. No conjunto da RMF podemos considerar as áreas onde estão concentradas as indústrias como polos de trabalho, embora, débeis, formando de certa forma pequenas centralidades.

A instalação de novas indústrias em Maranguape ampliou o movimento de trabalhadores que se deslocam dentro do próprio município, ou seja, dos distritos para a sede e também dos seus lugares de moradia em Fortaleza e Maracanaú. Esta realidade se concretiza de forma cotidiana, contribuindo para reforçar o caráter de interdependência entre os municípios metropolitanos e de centralidade da sede urbana de Maranguape. Nas indústrias que tivemos acesso, grande parte da mão de obra é originária do próprio município, sobretudo da sede; somente os cargos mais especializados destinados aos postos de gerência, administrativos e de recursos humanos empregam trabalhadores, principalmente de Fortaleza e, em segundo lugar, de Maracanaú. No conjunto dessas empresas, somente a Dakota emprega na sua linha de produção uma grande quantidade de operários provenientes de outros distritos e municípios pertencentes à RMF.

Essa é uma estratégia importante usada pela empresa, ao que parece, para facilitar, em grande parte, o controle do trabalho, contratando trabalhadores residentes da zona rural do município. Ficamos impressionados quando fomos ao campo e verificamos a ocorrência de uma mão de obra oriunda de Fortaleza que também estava trabalhando na linha de produção da indústria calçadista Dakota, fato este explicado pelo grande índice de trabalho informal que se multiplica na metrópole, obrigando as pessoas a procurarem locais de trabalho formais mais distantes para garantir o emprego e a renda.

Conforme informações de funcionários da Prefeitura de Maranguape, as contratações são realizadas a partir de correntes de solidariedade. Quando aparecem vagas disponíveis na fábrica, a notícia circula entre os amigos, vizinhos e parentes, enquanto a indústria utiliza outros

mecanismos para divulgar sua demanda, fixando, muitas vezes, cartazes em espaços públicos e dentro dos transportes coletivos.

Também de acordo com a referida fonte, os dados indicam que mais de 50% dos trabalhadores da indústria calçadista são oriundos de distritos próximos e da zona rural, como também de outros municípios, formando um expressivo contingente de trabalhadores não residentes na sede do município.

Quanto às demais indústrias, talvez pelo seu menor contingente de mão de obra empregada, seus operários residem na sede de Maranguape, ficando as funções que exigem maior qualificação a cargo de funcionários residentes em Fortaleza. Ao que parece, a origem do capital dessas indústrias é de outros estados ou de outros países; normalmente os cargos de chefia são assumidos por funcionários do lugar de origem do capital.

Anteriormente, a participação desses funcionários era bem maior. Com o decorrer do funcionamento, muitas dessas empresas começaram a buscar este tipo de trabalhador em outras localidades, principalmente em Fortaleza, havendo processualmente a substituição da mão de obra de fora, tendo em vista a contenção de gastos.

A única empresa a contar em seu quadro com funcionários de outros países é a Mallory, cujos diretores (em número de 2) são espanhóis, representantes da multinacional *Tauru's Group*. Ambos residem em Fortaleza desde a chegada da empresa a Maranguape, no ano de 1996.

Na indústria de embalagens de papelão Paema, dois gerentes são do Rio Grande do Sul e um outro é de Minas Gerais. O vendedor e o gerente de produção também são do Rio Grande do Sul. Atualmente residem em Maranguape. Já os demais trabalhadores, ou melhor, os que participam da linha de produção moram, em sua maioria, na sede e se deslocam a pé e/ou de bicicleta. Os operários que residem nos demais distritos contam com o transporte de responsabilidade da empresa.

Já os trabalhadores das indústrias locais, a Micrel Benfio e a Leite Maranguape, residem na sede, sendo esta uma exigência da empresa. Conforme o gerente de Recursos Humanos, isso

ocorre por ser a Micrel uma “empresa da terra” (informação verbal)⁴, apenas alguns poucos cargos, como gerência de produção e cargos de engenharia são preenchidos por funcionários que residem em Fortaleza. Segundo a mesma fonte, Maranguape não conta com esse tipo de mão de obra, isto é, mais especializada.

A empresa Dakota, Mallory e Liko se destacam nas contratações de funcionários residentes em Fortaleza, haja vista a maior necessidade das mesmas de mão de obra especializada em sua produção. A Mallory conta em seu quadro com funcionários de nível superior, como: administradores, contadores, psicólogos, assistentes sociais, químicos industriais, advogados e engenheiros.

Muitos desses profissionais são provenientes da metrópole. A indústria Liko exige nas funções laboratoriais uma mão de obra mais especializada, composta essencialmente por químicos industriais, engenheiros-químicos e técnicos em Química, o que denota evidentemente a dependência em relação à metrópole.

No estacionamento da fábrica Dakota observamos uma concentração de automóveis com placas de Maracanaú e de Fortaleza. Ao abordamos os funcionários que, de certa forma, se diferenciavam dos demais trabalhadores, por não usarem o uniforme da fábrica, perguntamos a alguns deles quais os cargos que exerciam. Muitos se identificaram como integrantes dos setores de recursos humanos e administração. Acrescidos aos dados fornecidos pela prefeitura, pudemos deduzir que muitos destes cargos são preenchidos por profissionais que moram em Fortaleza e Maracanaú.

No caso de Maracanaú, é interessante ressaltar que este município aparece quase sempre nas pesquisas como fornecedor de mão de obra especializada para a indústria de Maranguape. Esse fato se explica, talvez, pelo fato de Maracanaú já ter um pouco mais de tradição na atividade industrial devido à presença do distrito industrial, oferecendo assim, disponibilidade deste tipo de profissional.

⁴ Informação concedida pelo gerente de Recursos Humanos da indústria Micrel Benfio Têxtil Ltda, durante trabalho de campo e visita realizada a fábrica em dezembro de 2015.

A Dakota, como já antecipamos, diferentemente das outras empresas, emprega em sua linha de produção um significativo número de trabalhadores provenientes dos demais distritos de Maranguape, como também de Maracanaú e de Fortaleza, fato este constatado através de nossas observações de campo. Ao tentarmos tecer uma conversa pelo telefone com a gerente dos recursos humanos da empresa, e ao perguntarmos sobre a origem da mão de obra, ela nos afirmou categoricamente que todos os funcionários residiam em Maranguape. A nossa pesquisa revelou uma outra lógica de contratações, que contraria o que foi afirmado pela funcionária da fábrica, ao identificarmos moradores provenientes do município de Maracanaú (bairros: Cágado e Pajuçara) e de Fortaleza, notadamente dos bairros mais periféricos : Siqueira, Prefeito José Walter, Jardim Jatobá, além de outros.

A omissão dessas informações pela funcionária se deve, talvez, pela exigência que a prefeitura tem com as indústrias de garantir exclusividade de contratações à população maranguapense. Na busca de entender a mobilidade do trabalho centramos nossas observações na indústria Dakota S/A, dada a sua importância por empregar um grande contingente de mão-de-obra na linha de produção.

Verificamos que significativa parte desses novos operários da indústria exerciam atividades ligadas à agricultura de subsistência ou trabalhavam em outras atividades, como olarias, e as mulheres em bordados, por exemplo, que têm pouca aproximação com o ritmo imposto pelo trabalho formal e disciplinado da indústria moderna. Mesmo assim, segundo dados do setor de fomento à indústria, da Prefeitura de Maranguape, esses operários oriundos da zona rural são os que mais facilmente se adaptam aos novos ritmos impostos pela disciplina da fábrica.

Essa maleabilidade no trabalho indica uma necessidade de adaptação às novas regras impostas pelo capital. Fato esse evidenciado em nossas pesquisas de campo quando percebemos o retraimento e desconfiança dos trabalhadores quando por nós abordados. Ficou implícita em suas falas a preocupação em manter o comprometimento com o emprego e a pouca liberdade de ceder mais informações relacionadas às suas condições de trabalho, vendo-nos quase como uma ameaça à segurança de seus emprego.

A MOBILIDADE COTIDIANA

É grande o movimento pendular de trabalhadores que chegam dos mais variados distritos, e mesmo de alguns municípios próximos como Fortaleza e Maracanaú. Esses operários utilizam como meio de transportes ônibus, bicicletas ou se deslocam a pé. É comum também encontrar motos e motoletes como meio de transporte dos operários.

A indústria Calçadista Dakota⁵, que constitui a maior indústria da cidade, empregando mais de dois mil trabalhadores, montou um esquema de transporte, que é feito de forma terceirizada por uma empresa com sede em Fortaleza, disponibilizando quinze ônibus que atendem no principal turno da empresa, ou seja, de 7:00hs às 17:00h.

Cada rota tem seu horário e caminho pré-determinado, tendo quase sempre como pontos de parada locais como praças e igrejas dos distritos. Os ônibus chegam a transportar cerca de 60 a 70 trabalhadores, que para “usufruírem” deste serviço têm descontado de seus salários mensalmente entre R\$36 a R\$50 reais.

Mesmo com a disponibilidade dos ônibus “fornecidos” pela empresa para os trabalhadores da zona urbana do município, estes não utilizam esta forma de condução, que ao todo somam 15 rotas, preferindo chegar à Dakota-Maranguape de bicicleta ou a pé. Indagados sobre o porquê desta escolha, eles apontaram como razão o custo do transporte disponibilizado pela fábrica, justificando que moram mais próximos à indústria.

Os que moram mais distante, muitas vezes demoram mais de uma hora no trajeto casa/trabalho, e os que optam por pagar pelo transporte ficam na dependência dos ônibus contratados que são responsáveis pelo trajeto entre a fábrica e a moradia. Há também um número relevante de operários que gastam quase duas horas diárias no deslocamento moradia/trabalho,

⁵ Convém destacar que, em 1995, ano em que se instalou a fábrica Dakota S/A, Maranguape contava com 1.759 trabalhadores com carteira assinada, elevando-se esse número para 2.502 em 2015.

principalmente aqueles que residem em outros municípios e que utilizam quatro conduções em um dia de trabalho.

Percebemos a magnitude do fluxo de funcionários da Dakota-Maranguape ao término dos turnos de trabalho, principalmente no turno “A” (de 7:00hs às 17:00hs) como já fizemos referência. No outro turno, ou seja, no turno ”B”, o número de trabalhadores é menos expressivo, pelo fato de não existir contratação de empresas de ônibus para esse turno, assim como pela falta de acessibilidade ao transporte coletivo; os operários que trabalham neste turno moram, em sua grande maioria, na sede do município.

No horário de mudança de turno forma-se uma verdadeira “festa” na frente da empresa. Vários comerciantes, ambulantes aproveitam a saída dos funcionários para vender os mais variados produtos, desde bijuterias até lanches. Quem também tenta aproveitar a troca de turno são os mototaxistas, que aguardam a oportunidade de transportar algum passageiro.

É interessante registrar a movimentação em frente à fábrica com a chegada e saída dos ônibus, bem como a organização que esta implica. Cada um dos ônibus está identificado com uma placa que leva o número e o nome da sua rota, indicando o itinerário a ser percorrido. As rotas atendem os distritos e localidades rurais, além de municípios da RMF, em especial, Fortaleza e Maracanaú. Enquanto isso, os demais trabalhadores que usam bicicletas e motos disputam espaço no “bicicletário” e no estacionamento da fábrica, acrescentando outros ritmos à paisagem.

Somente a partir das constantes idas ao lugar foi que pudemos identificar a origem dos trabalhadores que utilizam o transporte contratado pela fábrica. A placa com o nome da rota foi basilar para traçarmos a mobilidade dos trabalhadores da grande empresa calçadista. De um total de quinze rotas, três delas trazem respectivamente em suas placas os nomes Jaçanaú I, Jaçanaú II e Jaçanaú III; são, portanto, localidades pertencentes ao município de Maracanaú. As demais indicavam localidades dos distritos de Maranguape, inclusive da zona rural, passando por bairros periféricos da cidade.

No que diz respeito às três rotas destinadas ao município de Maracanaú, acabamos identificando uma parcela de trabalhadores que reside em Fortaleza. Estes operários utilizam o transporte consorciado com a fábrica e, ao chegarem no anel viário de Maracanaú – Fortaleza, início da CE- 060, apanham um outro transporte até chegarem as suas residências.

Em nossas entrevistas constatamos moradores dos bairros mais periféricos de Fortaleza próximos a Maracanaú, como: Siqueira, Canindezinho, Jardim Jatobá, além de outros. Alguns dos entrevistados revelaram que já tinham trabalhado antes no comércio de Fortaleza, enquanto outros afirmaram ter trabalhado como ambulantes. Para os mais jovens, a fábrica era seu primeiro emprego.

Os fluxos intrametropolitanos são considerados tendo em vista que essa mobilidade se evidencia em uma porção metropolitana recortada pelos municípios, além de Maranguape, Maracanaú e Fortaleza. Somente com o descortinar do empírico verificamos que a mobilidade do trabalho, engendrada pela indústria calçadista, se realizava em caráter bem mais complexo do que pensávamos. A mão de obra da indústria de Maranguape insere-se numa escala regional, imprimindo no seu movimento novas territorialidades.

Em um breve momento, que deve durar em torno de 20 a 30 minutos, à frente da fábrica ocorre um tipo uma espécie de “territorialidade flexível” (SOUZA, 2001), onde a rua da fábrica fica tomada pelos funcionários da empresa, pelos ambulantes e curiosos que moram próximo. A dispersão desses trabalhadores se dá de acordo com os diferentes meios de transportes: ônibus, motos, bicicletas e até mesmo as tradicionais conduções (Rural) que cruzam as vias de acesso à Dakota nas várias direções, indicando uma movimentação acelerada de trabalhadores que saem da fábrica com a mesma pressa com que se perdem de vista pelas ruas da cidade. A paisagem, por um breve instante, se transforma.

Essa territorialidade se repete todos os dias, nos mesmos horários, onde, por um breve instante, a rua é tomada por um outro tipo de paisagem. Conforme Souza (2001), essa territorialização possui um caráter cíclico verificada pela alternância habitual desse grupo sobre o espaço concreto na rua da fábrica e nas suas imediações.

Minutos depois da partida de todos os funcionários, a territorialidade se desfaz. Ambulantes recolhem suas barracas, o carro de som e os mototaxistas deixam o local, demonstrando os múltiplos rebatimentos da chegada da indústria ao município e como a vida local é alterada.

O interessante desse movimento se expressa no fato da indústria se transformar em um fenômeno, ou um “espetáculo”, onde grande parte da população residente próximo à Dakota concebe aquele novo elemento da paisagem com entusiasmo e satisfação ao observar e participar cotidianamente dessa realidade.

Mesmo o município convivendo com outras mobilidades urbanas, como lazer, estudo e consumo, direcionaram nossa pesquisa para a mobilidade do trabalho, por entendermos que esta, ao ser engendrada pelo processo de industrialização em curso, está intimamente relacionada à metropolização ainda em gestação, trazendo aos espaços metropolitanos novos usos e significados.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

As indústrias que chegaram a Maranguape foram encaradas como a salvação para o município, que se encontrava em uma situação considerada de “crise”. Para muitos, sobretudo a população pobre e desempregada, a bandeira do progresso e do “desenvolvimento” teria sido hasteada naquela cidade.

Os trabalhadores da atividade industrial são, em sua maioria, compostos por jovens e mulheres, muitos dos quais estão tendo acesso ao primeiro emprego. Nesse sentido, a mão de obra da indústria de Maranguape caracteriza-se pela mobilidade cotidiana através dos deslocamentos diários de trabalhadores no sentido moradia/trabalho e vice-versa.

A mobilidade é também interpretada, por um lado, como uma nova oportunidade dada ao indivíduo para produzir espaços, ampliar seu raio de atuação e estabelecer novas formas de

solidariedade. Por outro, a mobilidade dos trabalhadores é entendida como uma extensão do tempo de trabalho e dispêndio da força física, uma vez que o tempo desperdiçado com os deslocamentos rotineiros, muitas vezes enfadonhos, é subtraído do tempo livre, isto é, dos momentos de estar com a família, ou mesmo de se desenvolver no lazer e no conhecimento, como também melhorar o nível escolar e educacional.

Em uma perspectiva mais otimista, os deslocamentos cotidianos contribuem para que os indivíduos estabeleçam novos laços de sociabilidade, ampliando sua escala de atuação como produtores do espaço e sujeitos da história. Com base nesses questionamentos é que entendemos a mobilidade do trabalho não somente como produtora de territorialidades e espacialidades, mas como condição que altera a vida dos trabalhadores e trabalhadoras ao estabelecer novas relações espaciais.

Grande parte dos operários gasta quase duas horas diárias no deslocamento moradia/trabalho, principalmente aqueles que residem em outros municípios e que utilizam quatro conduções em um dia de trabalho. Fica evidente que a atividade industrial acaba priorizando a expansão do sistema econômico em detrimento dos aspectos relacionados à qualidade de vida, especialmente quando “obriga” os trabalhadores a grandes deslocamentos cotidianos. É no contexto da mobilidade do trabalho que se explica, em parte, o processo de metropolização. Nesse contexto, Maranguape assume na RMF uma nova centralidade do emprego. A indústria instalada no município gera uma nova territorialidade produtiva atrelada à inserção do Ceará no contexto nacional e global, materializada pelos fluxos de capital, produtos e de trabalhadores.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

AMORA, Zenilde Baima; GUERRA, Eliana Costa. Mobilidades: por uma ruptura do urbano na contemporaneidade. In: SIMPURB – Simpósio de Geografia Urbana, **Anais** (CD – ROM), Manaus: 2015.

BECKER, O.M.S. A mobilidade espacial da população: conceitos, tipologia, contextos. In: CASTRO, I.E.; GOMES, P.C.C.; CORRÊA, R.L. **Explorações geográficas**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1997.

LEVY, Jacques. Os novos espaços da mobilidade. In: **Geographia**, Revista da pós- graduação em Geografia da UFF, V 3 – Nº. 6. Niterói/ RJ, UFF/EGG, 2002.

MOREIRA, Ruy. As Categorias Espaciais da construção geográfica das sociedades. In: **Geographia**, Revista dos pós-graduação em Geografia da UFF, Ano III, nº. 5. Niterói/ RJ, UFF/EGG, 2001.

_____, Ruy. Repensando a Geografia In: SANTOS, Milton (org.), **Novos Rumos da Geografia Brasileira**. São Paulo: Hucitec, 1982.

PEREIRA JÚNIOR, Edílson Alves. **Industrialização e reestruturação do espaço metropolitano**: reflexões sobre o caso de Horizonte – Pacajus (CE). Fortaleza: Eduece, 2005.

SANTOS, Milton. **Por uma Geografia Nova**. (Da crítica da Geografia a uma Geografia crítica). São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1978 (reimpressão 2004).

SOUZA, Marcelo Lopes de. Território: sobre espaço e poder, autonomia e desenvolvimento. In: CASTRO, Iná Elias de; GOMES, Paulo César da Costa; CORRÊIA, Roberto Lobato (Orgs). **Geografia**: conceitos e temas, 3ª edição - Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2001.

RÉMY, Jean; VOYÉ, Liliane. **A cidade**: rumo a uma nova definição? Porto: Afrontamento, 2004.

Marília Colares Mendes - Estudante no Curso de Doutorado em Geografia da Universidade Federal do Rio Grande do Norte - UFRN desde 2014, Mestre em Geografia pela Universidade Estadual do Ceará (2006), sobre a temática de Metropolização, Reestruturação Produtiva e Mobilidade do trabalho na indústria. Participou como membro do Conselho Municipal de Proteção ao Patrimônio Histórico - Cultural da Secretaria de Cultura de Fortaleza - COMPHIC (2012 - 2014). Professora concursada da Rede Pública do Estado do Ceará desde 2006, atuando como Assessora Pedagógica no Centro de Educação de Jovens e Adultos José Walter - CEJA, desde 2012.. Especialista em Gestão e Avaliação da Educação Pública pelo CAED - UFJF em parceria com a SEDUC - Formação de Gestores (2010). Aluna concludente da graduação de Filosofia na UECE (2013), áreas de interesse e pesquisa: Metropolização, Gentrificação, Cidade e Filosofia, Filosofia das Ciências, Política educacional e ensino público.

Recebido para publicação em 12 de maio de 2017.

Aceito para publicação em 21 de agosto de 2017.

Publicado em 26 de agosto de 2017.