



**UNIVERSIDADE FEDERAL DO CEARÁ  
DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA**

**DESLOCAMENTOS COTIDIANOS NO ESPAÇO METROPOLITANO:  
as trajetórias Maracanaú-Fortaleza.**

**FRANCISCO OLIVEIRA DE SOUSA NETO**

**Orientadora: Prof<sup>ª</sup>. Dra. Maria do Céu de Lima**

**FORTALEZA  
2010**

FRANCISCO OLIVEIRA DE SOUSA NETO

DESLOCAMENTOS COTIDIANOS NO ESPAÇO METROPOLITANO:  
as trajetórias Maracanaú-Fortaleza

Dissertação submetida à Coordenação do Programa de Pós-Graduação em Geografia, da Universidade Federal do Ceará, como requisito parcial para a obtenção do grau de Mestre em Geografia.

Área de Concentração:  
Dinâmica Ambiental e Territorial do Nordeste Semi-Árido

Orientadora: Prof<sup>a</sup>. Dra. Maria do Céu de Lima

FORTALEZA  
2010

S697d Sousa Neto, Francisco Oliveira de  
Deslocamentos cotidianos no espaço metropolitano: as trajetórias  
Maracanaú – Fortaleza / Francisco Oliveira de Sousa Neto. – 2010.  
137 f. : il. color. enc.

Orientadora: Profa. Dra. Maria do Céu de Lima  
Área de concentração: Dinâmica Ambiental e Territorial do Nordeste  
Semi-Árido

Dissertação (mestrado) – Universidade Federal do Ceará, Centro de  
Ciências. Depto. de Geografia, Fortaleza, 2010.

Inclui CD-ROM

1. Mobilidade de mão-de-obra 2. Força de trabalho 3. Territorialidade  
humana I. Lima, Maria do Céu de (orient.) II. Universidade Federal do Ceará  
– Programa de Pós-Graduação em Geografia III. Título

CDD 910.91

Universidade Federal do Ceará – UFC  
Programa de Pós-Graduação em Geografia

**PARECER**

**Deslocamentos Cotidianos no Espaço Metropolitano: as trajetórias  
Maracanaú-Fortaleza**

Defesa em 26 de agosto de 2010

Conceito obtido: aprovado

**BANCA EXAMINADORA**

*Maria do Céu de Lima*

---

Prof.<sup>a</sup> Dr.<sup>a</sup>. Maria do Céu de Lima (Orientadora)  
Universidade Federal do Ceará - UFC  
Departamento de Geografia.

*Zenilde Baima Amora*

---

Prof.<sup>a</sup> Dr.<sup>a</sup>. Zenilde Baima Amora  
Universidade Estadual do Ceará (UECE)

*José Levi Furtado Sampaio*

---

Prof/Dr. José Levi Furtado Sampaio (UFC)  
Universidade Federal do Ceará (UFC)

*In memoriam* ao meu pai, professor de Geografia Helder Veríssimo de Lima, que me deu o bem mais valioso da vida, o seu ser. Pai você estará sempre nas minhas lembranças!

A minha mãe, Maria de Fátima de Sousa, minha base, sempre confiando em minhas escolhas com seu infinito amor e mansidão.

## AGRADECIMENTOS

Com a superação de mais uma etapa da carreira acadêmica é hora de nos lembrarmos das pessoas que nos ajudaram na concepção dessa Dissertação.

Primeiramente agradeço a Deus que me deu a serenidade necessária para enfrentar as dificuldades encontradas, iluminando sempre o meu caminho e me fazendo acreditar que esse sonho fosse possível.

Agradeço também a meu irmão, Aderson Sousa Lima, com sua inteligência, perspicácia e amor, esteve, sempre disponível a me ajudar na organização desse trabalho. Sem a minha família, este trabalho não seria impossível.

A minha namorada, Ana Tássia, que me deu força, atenção e afeto. Nesses três anos de companheirismo é o seu amor que me faz enfrentar de cabeça erguida a vida, para que no futuro possa ser a nossa vida.

A meus amigos do passado, do Colégio Machado de Assis (bairro – José Walter), Acácia, Joaquim, Daniel, Gersinho, Francisco Braga, Ednardo, Karynne, Wilson (Zé Walter) que mesmo distantes proporcionam em nossos encontros ocasionais, momentos ímpar de felicidade. Aos amigos do presente, os da UFC: Programa de Educação Tutorial – PET/Geografia, Laboratório de Estudos Agrários e Territoriais LEAT e do Mestrado, em especial, a Fabiano Lucas, José Auricélio, João Paulo, Silmara, Ricardo Melo, Izelmon, Wesley e tantos outros. Também agradeço o apoio técnico de Lizandro Gomes e Alexsandra Bezerra na construção dos mapas da pesquisa. Sou grato por desfrutar em sua essência o carinho e amizade de vocês.

Aos amigos e colegas do Curso Paulo Freire (UFC), que tornam a prática docência o meu hobby, sempre aguçando minhas reflexões. Em especial, agradeço a amizade de Rafael Leite, que mesmo após ter conseguido seu objetivo (será o futuro Niemayer), não mediu esforços para me ajudar na pesquisa de campo. Sua amizade é um bem inestimável.

Aos professores, mestres que conduziram minha formação acadêmica na UFC. Em específico, cultivo um carinho especial a Prof<sup>a</sup> Clélia, Elisa (tutoras do PET) e a minha orientadora do Mestrado prof<sup>a</sup> Maria do Céu. Esta última pela compreensão e cumplicidade que você teve comigo, num sentido *lato* - o esforço de arrumar e estudar o material não só na última hora, mas em todo o transcurso da pesquisa; em buscar o entendimento das questões centrais do trabalho; os dias em frente o computador a fim de realizar as correções a tempo; os contatos com a banca para que a qualificação e a

defesa fossem possíveis; o entendimento das minhas necessidades em tentar um concurso etc. – tudo isso me fez sentir grato por sua orientação e admirá-la cada vez mais.

A Fundação Cearense de Apoio ao Desenvolvimento Científico e Tecnológico (FUNCAP), que com o apoio financeiro (bolsa) possibilitou a realização dessa pesquisa. Agradeço também essa instituição, a Universidade Federal do Ceará, em especial o departamento de Geografia, pelo prazer do contato com essa ciência (Geografia) tão linda e instigante. Em nome da universidade, agradeço também a Isabela Rocha do Nascimento (Bibliotecária), pela correção das referências bibliográficas. A, João Vianey Campos Mesquita, pela destreza e solicitude prestada na revisão gramatical deste texto.

Agradeço ao poder público do município de Maracanaú e aos maracanauenses que foram tão atenciosos na hora de me ajudar na pesquisa.

Por fim, a todos que estão, ora como estrelas, ora como cometas, nas linhas da minha vida!

*“O homem nasceu livre e em toda parte se encontra sob ferros.”*  
(Jean-Jacques Rousseau)

## RESUMO

Na atualidade, ao mesmo tempo em que se aprofunda a divisão social e territorial do trabalho, as dinâmicas urbanas cada vez mais se integram, aumentam as velocidades dos fluxos de matéria (mercadorias, pessoas) e energia (informação) que permeiam os territórios metropolitanos. Múltiplos são os sujeitos sociais e agentes (Estado, Capital) envolvidos nestes processos. Assim, a mobilidade é uma condição necessária à vida nas cidades. Com efeito, este trabalho tem por objetivo analisar em que contexto acontecem os deslocamentos pendulares ocorrentes na Região Metropolitana de Fortaleza, com origem na integração dos municípios de Maracanaú-Fortaleza. É por meio dos deslocamentos cotidianos que se evidenciam a condição social do morador, as relações de poder e os conflitos, que permeiam a produção do espaço urbano metropolitano. Em síntese, buscou-se compreender os limites e possibilidades estratégicas que a mobilidade traz ao morador no seu direito à cidade, a uma vida, a uma sociabilidade, transpondo a produção e o consumo. Motivado pela busca por trabalho ou outra necessidade cotidiana, esse fenômeno se materializa como uma condição de classe, onde estes sujeitos redefinem no cotidiano sua concepção de espaço, tempo e direitos sociais.

Palavras-chave: Deslocamentos Pendulares, Força de trabalho, Cotidiano e Territorialidade.

## ABSTRACT

At present, at the same time where if it deepen the social and territorial division of the work, the urban dynamics each time more combine, increase the speeds of the flows of matter (merchandises, people) and energy (information) that pervade the territories metropolitans. Multiples are the social subjects and agents (State, Capital) involved in these processes. Thus, mobility is a necessary condition the life in the cities. Indeed, this study aims to examine the context in which context happens the daily displacements, that occur in the Region Metropolitan of Fortaleza, from the integration of the cities of Maracanaú-Fortaleza. It is means of the daily displacements that highlight the social status of the resident, power relations and conflicts, that pervade the production of the metropolitan urban space. In synthesis, sought understand the limits and the strategical possibilities that mobility brings to the inhabitant in its right to the city, a life, a sociability, in order to beyond the production and of the consumption. Motivated by the search for work or other daily needs, this phenomenon if materializes as a class condition, where these subject redefine everyday life your conception of space, time and social rights.

**Key words:** Daily displacements, work force, daily, territoriality.

## LISTA DE ILUSTRAÇÕES

<b>FIGURA 1</b> - Mapa de localização do município de Maracanaú/CE.....	25
<b>FIGURA 2</b> - Croqui dos bairros afetados pela poluição industrial.....	27
<b>FIGURA 3</b> - Imagem de satélite da referida área.....	27
<b>FIGURA 4</b> - Avaliação dos moradores sobre a qualidade do ar do município.....	28
<b>FIGURA 5</b> - Comércio popular informal no calçadão da área central de Maracanaú.....	30
<b>FIGURA 6</b> - Feira Center de Maracanaú.....	30
<b>FIGURA 7</b> - North Shopping de Maracanaú.....	30
<b>FIGURA 8</b> - Violência urbana na RMF – bairros de Fortaleza e Maracanaú.....	36
<b>FIGURA 9</b> - Sanatório para o tratamento da tuberculose em Maracanaú – 1950...	39
<b>FIGURA 10</b> –Conjunto Timbó ao lado do Distrito Industrial – 1990.....	43
<b>FIGURA 11</b> - Conjunto Jereissati - 1990.....	44
<b>FIGURA 12</b> – Crescimento demográfico do município de Maracanaú, 1970-2010.....	45
<b>FIGURA 13</b> – Mapa de uso e ocupação do solo do município de Maracanaú.....	48
<b>FIGURA 14</b> - Planta de Silva Paulet, 1818.....	54
<b>FIGURA 15</b> - Região Metropolitana de Fortaleza em 1973.....	57
<b>FIGURA 16</b> – Mapa da RMF atual - 2010.....	58
<b>FIGURA 17</b> - Conjuntos habitacionais em Fortaleza, Maracanaú, Caucaia – RMF.....	59
<b>FIGURA 18</b> - Empresas industriais ativas em Maracanaú.....	63
<b>FIGURA 19</b> – Nível de integração metropolitana em relação a Fortaleza - municípios da RMF/2000.....	67
<b>FIGURA 20</b> – Mapa dos anéis tarifários da RMF.....	69
<b>FIGURA 21</b> - Deslocamentos populacionais na relação espaço-tempo.....	73
<b>FIGURA 22</b> – Linhas do trem de Fortaleza.....	86
<b>FIGURA 23</b> - Passageiros transportados por estação de Maracanaú Abril/ 2008.....	87

<b>FIGURA 24</b> - Fluxo de passageiro/hora – sentido Centro (Estação João Felipe) Pacatuba (Estação Vila das Flores).....	89
<b>FIGURA 25</b> - Municípios de origem dos usuários do trem/ Linha Sul .....	90
<b>FIGURA 26</b> - Municípios de destino dos usuários do trem/ Linha Sul.....	91
<b>FIGURA 27</b> - Motivações para o uso do trem como meio de deslocamento.....	92
<b>FIGURA 28</b> - Imagens do embarque/desembarque de passageiros e do estado do trem.....	93
<b>FIGURA 29</b> - Projeto Metrô de Fortaleza.....	94
<b>FIGURA 30</b> - Utilização do trem antes da paralisação do serviço.....	96
<b>FIGURA 31</b> – Imagens da lotação na espera pelo ônibus para o retorno a casa.....	99
<b>FIGURA 32</b> - Ônibus metropolitanos com maiores fluxos de passageiro-Junho à Setembro 2009.....	100
<b>FIGURA 33</b> – Passageiros por sexo.....	102
<b>FIGURA 34</b> - Passageiros por classes de idade.....	102
<b>FIGURA 35</b> – Passageiros por renda.....	102
<b>FIGURA 36</b> – Passageiros por escolaridade.....	102
<b>FIGURA 37</b> - Motivo do deslocamento para Fortaleza.....	103
<b>FIGURA 38</b> - Composição da PEA em Maracanaú.....	104
<b>FIGURA 39</b> – Mapa dos principais destinos dos usuários do transporte Coletivo – Bairros de Fortaleza.....	107
<b>FIGURA 40</b> - Manifestação dos moradores de Maracanaú, 2006.....	109

## LISTA DE TABELAS

Tabela 1 - Distribuição da população por bairros de Maracanaú.....	26
Tabela 2 - Consultas realizadas em crianças de 0 – 4 anos nos municípios de Pacatuba, Maranguape e Maracanaú, por qualquer causa e por IRA - 1996.....	29
Tabela 3 - Número de estabelecimentos por nível de ensino em Maracanaú.....	32
Tabela 4 - Número total de estabelecimentos de saúde em Maracanaú.....	34
Tabela 5 – Indicadores de natalidade e mortalidade em Maracanaú.....	35
Tabela 6 - Municípios da RMF por População Residente, Situação do Domicílio, Taxa de Urbanização e Taxa Geométrica de Crescimento - 1991 e 2000.....	61
Tabela 7 - Distribuição das Indústrias nos distritos industriais de Maracanaú.....	62
Tabela 8 - Indicadores do Nível de Integração das Metrôpoles.....	66
Tabela 9 - Motivação do deslocamento para Fortaleza.....	88
Tabela 10 - Bairros de origem dos usuários do trem/ Linha Sul.....	90
Tabela 11 – Bairros de destino dos usuários do trem/ Linha Sul.....	91
Tabela 12 - Linhas de ônibus metropolitanos que os passageiros utilizam.....	101
Tabela 13 - Salário Médio de Admissão Jan/2010 até Mai/2010 dos trabalhadores de Maracanaú.....	105
Tabela 14 - Bairros de origem dos compradores do Centro de Fortaleza.....	110
Tabela 15 – Municípios de origem dos atendidos no Instituto Dr. José Frota (IJF).	111
Tabela 16 – Municípios de origem dos pais dos entrevistados.....	112

## LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

**AEDI** - Associação das Empresas do Distrito Industrial de Maracanaú

**AUMEF** - Autarquia da Região Metropolitana de Fortaleza

**BNH** - Banco Nacional da Habitação

**CEASA** - Central de Abastecimentos do Ceará S.A

**CAGECE** - Companhia de Água e Esgoto do Ceará

**CEF** - Caixa Econômica Federal

**CIPP** - Complexo Industrial e Portuário do Pecém

**CODIM** - Defesa dos Interesses de Maracanaú

**DETRAN/CE** - Departamento Estadual de Trânsito do Ceará

**DIF** - Distrito Industrial de Fortaleza

**FAPEMA** - Frente de Apoio à Emancipação de Maracanaú

**FGTS** - Fundo de Garantia por Tempo de Serviço

**FUNCAP** - Fundação de Apoio ao Desenvolvimento

**IBGE** - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

**IDH-M** - Índice de Desenvolvimento Humano Municipal

**IFET/CE** - Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Ceará

**IJF** – Instituto Doutor José Frota

**IPTU** - Imposto Predial e Territorial Urbano

**LEAT/DG-UFC** - Laboratório de Estudos Agrários e Territoriais/ Dpto. de Geografia/ UFC

**ONU** - Organização das Nações Unidas

**PAR** - Programa de Arrendamento Residencial

**PIB** – Produto Interno Bruto

**PLANDIRF** - Plano de Desenvolvimento Integrado da Região Metropolitana de Fortaleza

**PMM** – Prefeitura Municipal de Maracanaú

**PPGG-UFC** - Programa de Pós-Graduação em Geografia

**RMF** - Região Metropolitana de Fortaleza

**SASC** - Secretaria de Assistência Social e Cidadania de Maracanaú

**SUDENE** - Superintendência de Desenvolvimento do Nordeste

**METROFOR** - Companhia de Transportes Metropolitanos de Fortaleza

**MIDEMA** – Movimento de Independência e Defesa de Maracanaú

**TCM** – Tribunal de Contas dos Municípios

**UFC** – Universidade Federal do Ceará

## SUMÁRIO

<b>1 INTRODUÇÃO.....</b>	<b>15</b>
<b>2 MARACANAÚ NO PRESENTE.....</b>	<b>19</b>
<b>2.1 Perfil do município de Maracanaú.....</b>	<b>23</b>
<b>2.2 Maracanaú: transformações e permanências.....</b>	<b>37</b>
2.2.1 A ocupação inicial de Maracanaú: a sociedade doentia para longe da cidade de Fortaleza.....	37
2.2.2 A industrialização induzindo a urbanização: o Distrito Industrial de Fortaleza, a CEASA e os conjuntos habitacionais em Maracanaú.....	41
<b>3 MIGRAÇÃO EM ÁREAS METROPOLITANAS: POR QUE E PARA QUÊ? .....</b>	<b>49</b>
<b>3.1 A metropolização de Fortaleza e suas implicações para o Município de Maracanaú.....</b>	<b>52</b>
<b>3.2 O nível de integração da RMF e o município de Maracanaú.....</b>	<b>63</b>
<b>4 A INTEGRAÇÃO METROPOLITANA SOB A ÓPTICA DOS PARADIGMAS DA MOBILIDADE.....</b>	<b>71</b>
<b>4.1 A (in)definição de um conceito.....</b>	<b>73</b>
4.1.1 As migrações.....	74
4.1.2 Os deslocamentos cotidianos: dissociação ou dissolução da vida e do trabalho.....	80
<b>4.2 Deslocamentos cotidianos Maracanaú-Fortaleza: as perspectivas envolvidas no movimento.....</b>	<b>85</b>
4.2.1 “ <i>Se eu perder esse trem...</i> ” .....	86
4.2.2 O deslocamento por meio dos ônibus metropolitanos.....	96
<b>4.3 Nesta trama, quem são os sujeitos dos deslocamentos?.....</b>	<b>100</b>
<b>5 O DIREITO A CIDADE FRENTE À LÓGICA DA CIRCULAÇÃO E CONSUMO.....</b>	<b>113</b>
<b>6 CONSIDERAÇÕES FINAIS.....</b>	<b>117</b>
<b>REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....</b>	<b>120</b>
<b>ANEXOS</b>	

## 1 INTRODUÇÃO

A dissertação de mestrado intitulada **DESLOCAMENTOS COTIDIANOS NO ESPAÇO METROPOLITANO: as trajetórias Maracanaú-Fortaleza**, vinculada ao Programa de Pós-Graduação em Geografia (PPGG-UFC) da Universidade Federal do Ceará – mestrado - com início em agosto de 2008, sob a orientação da Prof.<sup>a</sup> Dra. Maria do Céu de Lima resulta de pesquisa vinculada ao Laboratório de Estudos Agrários e Territoriais (LEAT-DG/UFC) e contou com apoio da Fundação Cearense de Apoio ao Desenvolvimento Científico e Tecnológico (FUNCAP), mediante a concessão de bolsa de estudo ao pesquisador.

Os estudos populacionais sobre a mobilidade até os anos de 1980 centravam-se principalmente nas migrações inter-regionais da população de origem camponesa, que comporiam, com a ida para as cidades, o proletariado urbano. Três perguntas, então, eram tidas como chaves: Por que migrar? Quem migra? Quais as consequências deste movimento, nos espaços de origem e destino? Ligadas a uma urbanização induzida pelo impulso industrial, eram trajetórias bem definidas para as áreas de expansão do País, como os centros urbano-industriais de São Paulo, Rio de Janeiro, a área de fronteira agrícola do Paraná e do Centro-Oeste, e, em razão da política de ocupação e colonização do Governo Federal, a região Norte (BRITO, 2002).

As mudanças nos processos produtivos, a falta de oportunidades de emprego nas chamadas antigas áreas de desenvolvimento, a integração territorial brasileira e a dispersão da urbanização tornaram o ato de migrar uma escolha difícil, engendrando, principalmente, deslocamentos menos ousados e priorizando as curtas distâncias.

Na atualidade, a dualidade campo/cidade não responde mais aos elementos envolvidos na urbanização do espaço e da sociedade brasileira nem na determinação dos fluxos migratórios (os ditos fatores de atração e repulsão). Ao mesmo tempo em que se aprofunda a divisão social e territorial do trabalho, as dinâmicas urbanas cada vez mais se integram, aumentam as velocidades dos fluxos de mercadorias, pessoas e informação que permeiam os territórios metropolitanos. Intensifica-se o fenômeno da mobilidade dentro das regiões metropolitanas, em específico, os deslocamentos cotidianos. A mobilidade ou migração intrametropolitana constitui o novo padrão migratório no caso brasileiro. Trata-se de uma nova forma e escala de mobilidade, no qual, segundo Becker, “refletem a expansão e a multiplicação dos espaços focais da pobreza e da

violência: o rearranjo do tecido urbano em função das mudanças no tecido social”. (1997, p. 322).

Segundo o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE/ censo 2000), no Brasil, mais de sete milhões de pessoas, sendo 70% dos habitantes inseridos na faixa economicamente ativa, trabalhavam ou estudavam fora do seu município de origem. Na Região Metropolitana de Fortaleza (RMF), o Município de Maracanaú apresentou o terceiro maior índice percentual (15,94%), isto é, 16.136 pessoas que se dirigiam à Fortaleza diariamente para trabalhar e/ou estudar.

No projeto de pesquisa submetido no processo de seleção do PPGG-UFC, a proposta era trabalhar com todos os tipos de mobilidade que permeiam o espaço metropolitano, dentro dessa espacialidade Maracanaú - Fortaleza, ou seja, (a) as migrações como a mais antiga forma de movimento para a metrópole, o êxodo rural; (b) os deslocamentos pendulares, caracterizados pela repetição do movimento no contexto da metrópole e seu entorno; e (c) os (re)assentamentos compulsórios, isto é, a desapropriação de áreas e remanejamento da população local, processo marcado pelas resistências (ARAÚJO, 2002b). Em decorrência da revisão bibliográfica realizada, dos colóquios com a Orientadora, da observação das características apresentadas pela espacialidade em questão e que serão adiante evidenciadas, trabalharemos com os deslocamentos pendulares Maracanaú-Fortaleza, porém sem desconsiderar a importância e a indissociabilidade das condições que caracterizam outros movimentos populacionais engendrados na produção social do espaço metropolitano.

Circunscrevendo um conteúdo espaciotemporal, posto sob determinada condição histórica, a mobilidade torna-se um tema complexo, pois envolve um conjunto de restrições metodológicas, bem como uma multiplicidade de caminhos e que, por isso, devem estar intrinsecamente ligadas de uma forma clara aos objetivos que se perseguem (CUNHA & PATARRA, 1987). Nos censos realizados no Brasil, a principal fonte de dados para as pesquisas de mobilidade apresenta alguns empecilhos:

1) relega a condição de classe, pois não se sabe quem (perfil socioeconômico) se deslocam? Sob que meios e em que condições se mobilizam?

2) Para as migrações, pelo intervalo de coleta dos dados (dez anos), alguns fluxos importantes deixam de ser percebidos. Por exemplo, se no intervalo ele sai de uma cidade A para uma cidade B e depois para uma cidade C, e, na data de referência, ele estiver na cidade A (o lugar de origem), perde-se o sentido do movimento.

3) Não há distinção daqueles que se deslocam a trabalho ou a estudo, bem como se perdem as outras variáveis do deslocamentos, isto é, aqueles que se deslocam para consumir ou em busca de lazer.

Diferentemente daqueles que se deslocam por motivos díspares (lazer, turismo, estudo), há os que o fazem em razão do trabalho. Há neste processo, contudo, uma diferenciação posta sob uma sociedade de classes, isto é, a mobilidade se distingue quanto diferentes são os sujeitos e suas necessidades. Para isto, não se apresentam comparáveis as mobilizações da força de trabalho estável, qualificada tecnicamente e com melhores remunerações, daquela instável, como capital variável, buscando refazer a sua condição de existência e onde seu posto de trabalho depende das oscilações da economia.

Nesta pesquisa, tem-se como objetivo analisar em que âmbito e condições acontecem os deslocamentos cotidianos na RMF, um dos novos aspectos da mobilidade populacional no Ceará, em especial na espacialidade compreendida pelos Municípios de Maracanaú-Fortaleza. O desafio é compreender os limites e as possibilidades estratégicas que o deslocamento cotidiano traz ao morador de Maracanaú na garantia de seu direito à cidade, à vida, à sociabilidade, ultrapassando a da produção e o consumo.

Algumas reflexões, pois, são centrais nesta investigação: quais as condições que impedem o morador de Maracanaú a encontrar trabalho na sua cidade? Passando maior parte de sua vida na cidade vizinha em busca do trabalho, como este sujeito se territorializa? Quais são as referências onde ocorrem a apropriação social e territorial deste sujeito: na cidade onde mora ou no lugar em que trabalha? Que direitos são garantidos e negados a estes sujeitos que se mobilizam, nos lugares em que sua existência se realiza? Como sucedem as relações com a família, a vizinhança, os colegas de trabalho e com usuários do transporte coletivo?

Para viabilizar esta busca, seguem-se a orientação metodológica de Henri Lefebvre, expressa na proposição do *método regressivo-progressivo*, na qual menciona a necessidade de desvelar um duplo movimento, onde além do espaço, são essenciais um tempo e uma historicidade. Nesse constructo, sob duas dimensões temporais, uma horizontal ou sincrônica e uma vertical ou diacrônica, a teoria visa compreender a gênese do presente através do passado, para explicar este último e esclarecer os processos em curso no presente que apontam para o futuro. Assim, passamos por um duplo movimento, “regressivo (do virtual ao atual, do atual ao passado) e progressivo

(do superado e do *finito* ao movimento que declara esse fim, que anuncia e faz nascer algo novo).” (LEFEBVRE, 1999, p. 31).

Na compreensão de Martins (1996), no método lefebvriano, há três momentos: descritivo, analítico-regressivo e histórico genético. O primeiro momento é descritivo, pois no visível todas as dinâmicas e formas parecem simultâneas. No segundo, volta-se ao passado para decompor as temporalidades, em que as formas resultam de relações sociais específicas, e, por isto, têm datas desiguais. Por último, voltando ao presente, elucida-se o percebido pelo concebido e compreende-se o vivido, fruto de discontinuidades, permanências e contradições, definindo assim condições e possibilidades para o desvendamento da realidade social.

Deste modo, de acordo com Lefebvre, esse movimento conhecido como *transdução* (construir o objeto teórico como objeto virtual), visa “evitar a confusão numa continuidade ilusória, bem como as separações ou discontinuidades, absolutas, esta é a regra metodológica.” (LEFEBVRE, 2001, p. 52). Neste processo de continuidades e rupturas, transformações e permanências é que a cidade se evidencia, como, “mediadora ela própria das articulações entre o geral e o particular, coloca em evidência, através da sua forma, o movimento contraditório e conflitual das transformações sem, contudo, dissolvê-las” (DUARTE, 2006, p. 44).

No sentido de reconhecer, inicialmente, as condições em que acontecem os referidos deslocamentos, realizaram-se levantamentos documentais e fotográficos, contatos com a Assessoria de Comunicação da Prefeitura Municipal de Maracanaú (PMM), a Companhia de Transportes Metropolitanos de Fortaleza (METROFOR) e a Associação das Empresas do Distrito Industrial de Maracanaú (AEDI), bem como foram procedidas a entrevistas com alguns moradores do Município sob exame.

A fase da pesquisa de campo constituiu-se de duas etapas. Primeiramente, a fim de conhecer o comportamento e as condições em que os sujeitos da pesquisa se deslocam, foram realizadas dez viagens em ônibus metropolitanos de Maracanaú, em diferentes horários, pelas linhas de maior fluxo de passageiros: Acaracuzinho, Jereissati rota 1, Jereissati rota 2, Pajuçara, Novo Maracanaú e Timbó. Posteriormente, na determinação do perfil dos usuários destes coletivos, foi aplicado questionários baseado numa mostra aleatória com 100 pessoas, realizada em junho de 2010.

## 2 MARACANAÚ NO PRESENTE

Pelas ruas da cidade, pessoas andam no vai e vem  
 Não vêem o cair da tarde, dando os seus passos como reféns  
 De uma vida sem saída, vida sem vida, mal ou bem (...)  
 Pelos becos pelos bares pelos lugares que ninguém vê  
 Há sempre alguém querendo  
 Uma esperança sobreviver  
 Cada rosto é um espelho  
 De um desejo de ser de ter  
 Música Vida  
 Composição: Rosa Girón / C. Gomes / Escolar / Vs Cláudio Rabello

Vivemos num período em que as taxas de urbanização indicam que 80% da população brasileira estão morando nas cidades (IBGE, 2000). Na concretização desse novo Brasil, um País urbano, como denominou Milton Santos, ocorreram duas etapas que marcaram a urbanização brasileira: uma urbanização aglomerada e uma urbanização concentrada. O primeiro é fruto do *boom* industrial e demográfico passado dos anos 1950, quando houve o aumento do número das cidades e da população dos núcleos de mais de 20 mil habitantes. Já o segundo resulta da multiplicação das cidades de tamanho intermediário (SANTOS, 2005, p. 77).

Dos anos 1970, em diante, instaura-se o fenômeno metropolitano, no qual um duplo processo que acontece de forma sincrônica é fundamental para a caracterização dos adensamentos urbanos. Primeiramente, há uma convergência dos investimentos e crescimento populacional, isto é, uma urbanização concentrada nas regiões metropolitanas e cidades médias, ao mesmo tempo em que no espaço intrametropolitano, o tecido urbano se espalha entre o sistema de cidades, não de maneira homogênea, sobrepondo novas centralidades ao velho esquema centro-periferia, fenômeno esse denominado de urbanização dispersa (REIS, 2006).

Quando se pensa nas cidades e no modo de vida urbano hoje, alguns signos nos indicam, guardando as dimensões físicas e demográficas, certa homogeneidade do urbano. São eles: os edifícios, a pavimentação das ruas, os sistemas de iluminação, comunicação, transporte, a poluição, os sons não harmoniosos, a impessoalidade das relações sociais. Com origem em determinada óptica teórica ou mais pragmática, quando se estudam as cidades, é possível determiná-las: juridicamente, nos limites territoriais do mapeamento do Imposto Predial e Territorial Urbano (IPTU), pela natureza e densidade de sua infraestrutura, pela localização e atividades nos espaços ou por índices de urbanização.

Mais importantes, no entanto, do que defini-las é apreender as razões de uma cidade, isto é, o que na análise a particulariza das demais? Quais os significados de morar, viver nas cidades? O que é o urbano nesta relação? Com o objetivo de não perder de vista a realidade urbana, o sentido da dimensão humana, das práticas socioespaciais, da vida nas cidades, se faz relevante o entendimento da industrialização nesse fenômeno de macroubanização.

Com a industrialização, houve o aprofundamento da divisão social e técnica da sociedade, que transformou a cidade, de lugar da troca, do encontro, em *locus* da produção. Esta passagem não acontece numa linha evolucionista harmoniosa - alertamos Lefebvre. Há conflito entre cidade como era concebida e indústria como anticidade. Localizada, inicialmente, próxima aos recursos naturais (as matérias-primas, fontes energéticas), a indústria usurpa a realidade urbana preexistente para aproximar-se dos capitais e das reservas de mão de obra a baixo preço. No final deste percurso, passa a se instalar em qualquer lugar, modificando, rompendo, invadindo, transformando a realidade urbana preexistente e criando novas cidades. Lefebvre ilustra esse movimento dialético, segundo o qual:

Assim como a *citê* política resistiu durante longo tempo à ação conquistadora, meio pacífica, meio violenta dos comerciantes, da troca e do dinheiro, a cidade política e comercial se defendeu contra o domínio da indústria nascente, contra o capital industrial (...). Por que meios? Pelo corporativismo, a imobilização das relações. O continuísmo histórico e o evolucionismo mascaram esses efeitos e essas rupturas (...) a não cidade e a anticidade vão conquistar a cidade, penetrá-la, fazê-la explodir, e com isso estendê-la desmesuradamente, levando à urbanização da sociedade, do tecido urbano recobrando as remanescências da cidade anterior a indústria. (1999, p. 23).

A cidade, como a concebemos hoje, é fruto desse processo, consoante pensa Lefebvre. Em grande número, tornaram-se aglomerados populacionais incomensuráveis e concentradas espacialmente, isto é, implodiram-se. Induzidas pela industrialização, dispersaram-se, explodiram em termos quantitativos e qualitativos. (extensão do tecido e do modo de vida urbano) (IBID, p. 24). Surge algo novo nesta transformação, o fenômeno urbano, ensina Lefebvre. No ângulo das relações sociais de produção, a sociedade urbana se generaliza, reifica-se e, ao mesmo tempo, segrega-se, dilui-se no espaço. A era urbana, nesta perspectiva, encontra-se inacabada, virtual, porém existe, reunindo todos os elementos da vida social. O espaço-tempo da era urbana é diferencial,

é simultâneo. No espaço urbano, a centralidade e a segregação coexistem, articulam-se, ganham sentido com a prática social e revelam o urbano (IDEM, 2008, p. 85).

Com efeito, o sentido de ser cidade se modifica. A cidade como *locus* da produção é, também hoje, marcada pela circulação e o consumo. É o *locus* da exclusão e da oportunidade, na qual a riqueza e a pobreza coabitam numa instável pacificidade (SANTOS, 2002). É o lugar do poder, onde as instituições que resguardam a estrutura jurídica (o Estado, o Direito) e a ideologia (moral, política, religião), ou seja, a superestrutura, legitimam a ordem social vigente com o estabelecimento de uma conduta social aceitável, cujas quaisquer digressões morais são suprimidas.

Uma leitura geográfica da cidade ocorre com suporte na sua concepção como realidade material, mediante elaboração humana, de relações sociais (de produção) que lhe dão formas (CARLOS, 2004). O espaço urbano, como base da vida social, possui ao mesmo tempo valor de uso, no sentido da apropriação, do viver a cidade, e um valor de troca, sendo assim julgado pela quantidade de trabalho cristalizado para sua produção. A cidade perde, assim, sua monumentalidade; ela como obra, parece se tornar produto, mercadoria, tendo a propriedade privada como seu fundamento (LEFEBVRE, 2008).

Evidenciam-se os novos conflitos iminentes e inerentes ao espaço urbano. Sposito (2008) considera que é, “(...) preciso, portanto, compreender as formas de uso do solo na cidade por meio da luta entre proprietários e não-proprietários de imóveis e pelas diferenças entre valor de troca e o valor de uso e entre o direito à propriedade e o direito à apropriação da terra.” (P. 21).

Nesta leitura, o espaço urbano não é só objeto, produto (como espaço organizado), palco das relações sociais, moldado segundo as necessidades da sociedade; ele é sujeito, condição para realizar a reprodução do capital e da sociedade. Na qualidade de trabalho materializado, o espaço condiciona/determina o modo de pensar, agir e sentir dos seus habitantes. A sua produção legitima a (re)produção social, pelo cotidiano, numa repetição alienante ou renovação sutil do movimento da vida. Nos termos argumentados por Sposito, “(...) a cidade revela os interesses e ações da sociedade e, ao mesmo tempo, oferece condições para que esses interesses e ações se realizem, contribuindo para determinar o próprio movimento oriundo desse conjunto de ações.” (IBID., p.14).

Derivados da leitura lefebvriana, estas perspectivas abordam o espaço social como condicionado e condicionante. Carlos (1994) amplia esta análise, ao propor a ideia de que o espaço urbano, além de condição e produto, é também meio. Como meio, a cidade vai sendo produzida, as relações sociais vão sendo (re) produzidas mediante disputas, ora silenciosas, ora silenciadas. É nele que as relações conflitantes entre os sujeitos e agentes produtores do espaço, mediadas pela estrutura socioeconômica, se realizam. Configura-se a disputa pelo uso do/no espaço urbano, em especial, travam-se as lutas, organizadas em prol do direito à moradia, ao lazer e trabalho; em síntese, lutam pela vida, haja vista que

[...] o espaço se produz a partir da contradição entre sua produção socializada e apropriação individual. Essa contradição aparece no uso do solo urbano (...) e mais aumenta a disputa entre usos e pelos usos. A cidade é também o lugar onde ocorrem os movimentos reivindicatórios em que se acirram os conflitos e as lutas de classe (IBID., p.22).

Com amparo nesses elementos que o estudo da cidade de Maracanaú, sob a óptica da Teoria do Espaço Social, se faz compreensível. Inserido na RMF, como um dos municípios limítrofes ao sul de Fortaleza, a cidade de Maracanaú configura-se como realidade urbana complexa. Além da ligação com Fortaleza, o interesse para o estudo da dinâmica populacional, com ênfase nos deslocamentos cotidianos a partir dos moradores desta cidade, decorre das intensas transformações urbanas e explosão demográfica ocorridas neste espaço em um período de 25 anos, que promoveu uma ruptura com o antigo modo de vida local, isolado socioespacialmente e estagnado economicamente, para um conjunto de práticas dinâmicas e incessantes com a Metrópole. Partir-se-á da maneira como esta cidade é percebida, segundo o olhar de moradores que cotidianamente se deslocam em direção à Fortaleza. O que induz tais deslocamentos? Quais são as motivações desses deslocamentos: será o trabalho, o estudo ou necessidade cotidiana outra? Serão necessidades biológica, social e econômica do trabalhador ou orgânica do capital? O que caracteriza a força de trabalho que não encontra estabilidade social no local de origem? Qual é a identidade que este sujeito tem com o seu bairro e, conseqüentemente, que relações estabelece com o município de origem?

Neste caminho epistemológico, a investigação do fenômeno urbano, primeiramente, faz-se pela apreensão do visível, do descritivo, do real, da morfologia

dos espaços e das relações nelas constituídas, isto é, a complexidade horizontal da vida social (LEFEBVRE, 2008). Formas, funções, processo e estrutura, analisados em conjunto, sem “pasteurizar” o papel do conteúdo social na produção e reprodução destes lugares, e que, no primeiro momento, aparentemente não terão nenhuma relação lógica, incitarão o pesquisador a uma posterior decomposição desta realidade e a buscar novas possibilidades.

## **2.1 Perfil do município de Maracanaú**

Maracanaú assenta-se num sítio composto de tabuleiros pré-litorâneos ao norte, de planícies fluviais do rio Maranguapinho ao nordeste e o rio Timbó ao centro-sul. O restante abrange áreas da depressão sertaneja, cujas características são: rochas do embasamento cristalino, de solos mais rasos, tendo como cobertura vegetal dominante a caatinga arbórea, atualmente descaracterizada. Estas feições geológicas, em conjunto com as bacias hidrográficas apresentadas, favorecem a acumulação de água em superfície, formando os ambientes lacustres. Foi às margens destas lagoas que os primeiros núcleos de povoamento se instalaram, vivendo da agricultura de subsistência, pastoreio e pesca.

Remanescentes de um período anterior à colonização lusitana ocupavam a área, marco inicial de Maracanaú, os índios da etnia Pitaguary, descendentes da tribo Potiguara ou Pitaguaras, vivendo das atividades tradicionais, como caça, pesca e a coleta. Ao tempo em que o núcleo urbano passa a fixar uma população oriunda do interior e da própria capital, esta comunidade indígena é compulsoriamente remanejada para áreas distantes da cidade, no sopé da serra de Maranguape, serra do Pitaguary, próximo ao açude Santo Antônio. A ratificação dessa área como uma reserva indígena do Pitaguary com sua devida demarcação, abrangendo os municípios de Pacatuba, Maracanaú e Maranguape, na serra de Aratanha, se dá por meio da Portaria do Ministério da Justiça, nº 2366, de 15 de dezembro<sup>1</sup>.

Localizado a 25 km da Metrópole, o município de Maracanaú, criado com o desmembramento do Município de Maranguape, pela Lei estadual 10.181, em 1983,

---

<sup>1</sup> Para estudos mais aprofundados sobre a etnia Pitaguary, seus valores, cultura e lutas, recomendamos a dissertação de Mestrado, intitulada: “*Os caminhos da territorialidade da etnia Pitaguary: o caso da aldeia Monguba no município de Pacatuba no Ceará*”, do filósofo e Me. em Geografia, Lúcio Keury Almeida Galdino.

divide-se, internamente, em dois distritos: Maracanaú ou Distrito-sede, que abrange a maioria da sua área territorial, e o Distrito de Pajuçara. A Administração pública encontra-se descentralizada pelo Município, pois uma parte se localiza no bairro Jereissati I e outra no bairro Novo Maracanaú.

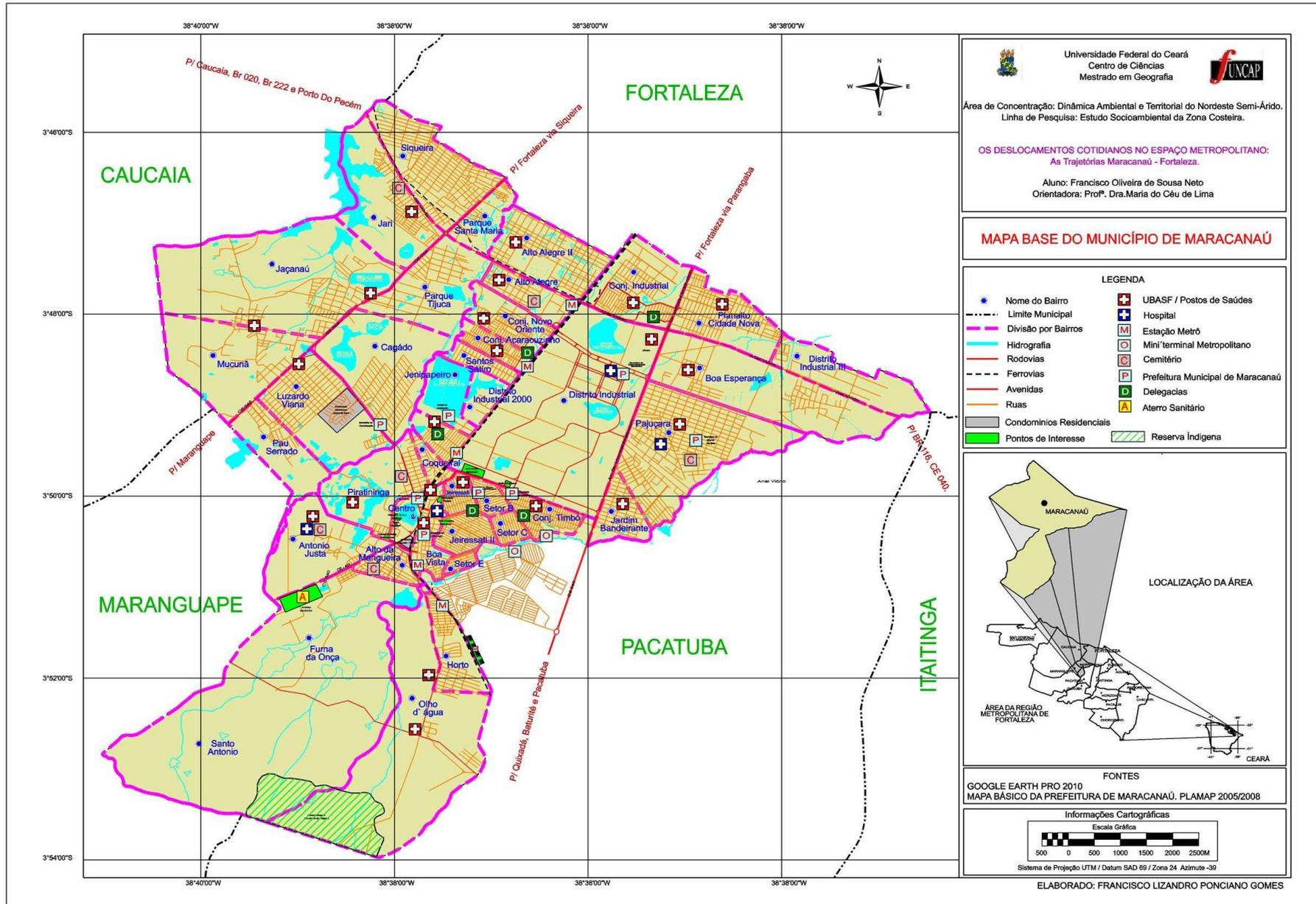
Limitando-se ao norte com a cidade de Fortaleza, a integração entre essas cidades ocorre por meio da rodovia Dr. Mendel Steinbruch e a linha férrea tronco norte. Indiretamente, a entrada no Município pode ser feita através do anel viário, que tangencia o Município ao norte e a CE -065, que tangencia o Município ao oeste. Excetuando o anel viário, que é circular, as outras vias são trechos que se prolongam na estrutura viária e ferroviária radioconcêntrica de Fortaleza.

Observando a paisagem (ver Figura 1), quando se segue de Fortaleza em direção a Maracanaú, pela avenida Osório de Paiva, que se transforma em CE-065, as mudanças na fisionomia urbana são sutis. Às margens dessa avenida encontram-se os bairros mais periféricos de Fortaleza - Bom Jardim e Canindezinho - em seguida, aparecem os bairros Siqueira e Alto Alegre II<sup>2</sup>. A tipologia das habitações e a precariedade na infraestrutura denunciam as péssimas condições de moradia nestes bairros.

Seguindo pela avenida Godofredo Maciel, que se transforma em rodovia Dr. Mendel Steinbruch, as mudanças paisagísticas são mais visíveis. O tráfego de veículos pesados é constante. O padrão das habitações é substituído por extensos lotes das unidades industriais que, de um lado, margeiam a via e da forma ao Distrito Industrial de Fortaleza (DIF I) localizado no Município de Maracanaú. Este parque industrial ocupa uma área de 1013 hectares, com 95 indústrias em funcionamento, destacando-se as do setor têxtil, alimentício e metal-mecânico (PMM, 2009). Dentro da área industrial, nos horários do trabalho, perdem-se os aspectos típicos da sociabilidade urbana. O espaço aufere novas formas: evidenciam-se os diversos tipos de plantas industriais, com seus galpões, muros, portões e chaminés. A ida e vinda de caminhões quebram o aspecto anecúmeno das vias urbanas.

---

<sup>2</sup> Há indefinição geográfica acerca de quem pertencem administrativamente os bairros Siqueira e Alto Alegre II: se ao Município de Maracanaú ou a Fortaleza; situação comum em áreas onde há processo de conurbação. Há mais de 30 anos os moradores destes bairros lutam para que haja a definição administrativa a qual município, efetivamente, pertencem. (DIÁRIO DO NORDESTE, 08/06/2008).



...Mapa de localização final.dgn 11/7/2010 16:33:46

**FIG. 1 –** Mapa de localização do município de Maracanaú/CE

Além desta área industrial mais antiga, existem mais dois polos industriais no Município, conhecidos como Distrito Industrial 2000 e o Distrito Industrial III, abrigando novos projetos industriais. Os investimentos na recuperação e modernização do parque industrial e da infraestrutura (iluminação, pavimentação, sinalização), segundo a PMM, visam estimular a implantação de indústrias a fim de situar o município competindo com as novas áreas de expansão da RMF, como o Complexo Industrial e Portuário do Pecém e o eixo industrial Horizonte-Pacajus. Em Maracanaú, a inserção do atual maior parque industrial na franja metropolitana induziu os movimentos permanentes e diários para às áreas de oferta do emprego industrial. Estima-se que metade das unidades industriais instaladas em Maracanaú sejam sucursais de empresas oriundas de São Paulo, Rio Grande do Sul e, até mesmo, de fora do País<sup>3</sup>.

Rompendo a continuidade da área industrial, surge um adensamento de moradias, cortado e isolado do restante da cidade. São os bairros Alto Alegre I, Novo Oriente, Novo Maracanaú e Acaracuzinho, que em conjunto, contêm 16% da população total do Município (ver tabela), sendo o conjunto Acaracuzinho um dos bairros mais populosos do Município.

**Tabela 1 – Distribuição da população por bairros de Maracanaú**

<b>BAIRROS</b>	<b>POPULAÇÃO CADASTRO*</b>	<b>%</b>	<b>ESTIMATIVA POPULAÇÃO ATUAL 198.943hab/ 2007</b>	<b>%</b>
ACARACUZINHO	8.839	6%	10.860	5%
ALTO ALEGRE	7.169	5%	8.808	4%
ALTO DA MANGUEIRA	4.624	3%	5.681	3%
CENTRO	2.406	2%	2.956	1%
CIDADE NOVA	5.182	3%	6.367	3%
DISTRITO INDUSTRIAL	5.309	3%	6.523	3%
JARDIM BANDEIRANTE	3.748	2%	4.605	2%
JEREISSATI I	18.958	12%	23.293	12%
JEREISSATI II	11.165	7%	13.718	7%
NOVO MARACANAÚ	5.417	3%	6.656	3%
NOVO ORIENTE	2.683	2%	3.296	2%

<sup>3</sup> Informação do sr. Edilson Teixeira Júnior, Presidente da Associação das Empresas do Distrito Industrial de Maracanaú (AEDI), em entrevista realizada em 23/04/2009.

PAJUÇARA	17.550	11%	21.563	11%
PIRATININGA	3.928	2%	4.826	2%
SIQUEIRA I	3.348	2%	4.114	2%
SIQUEIRA II	2.115	1%	2.599	1%
TIMBÓ	13.174	8%	16.186	8%
OUTROS	43.690	27%	56.892	29%
<b>TOTAL</b>	<b>159.305</b>	<b>100%</b>	<b>198.943</b>	<b>100%</b>

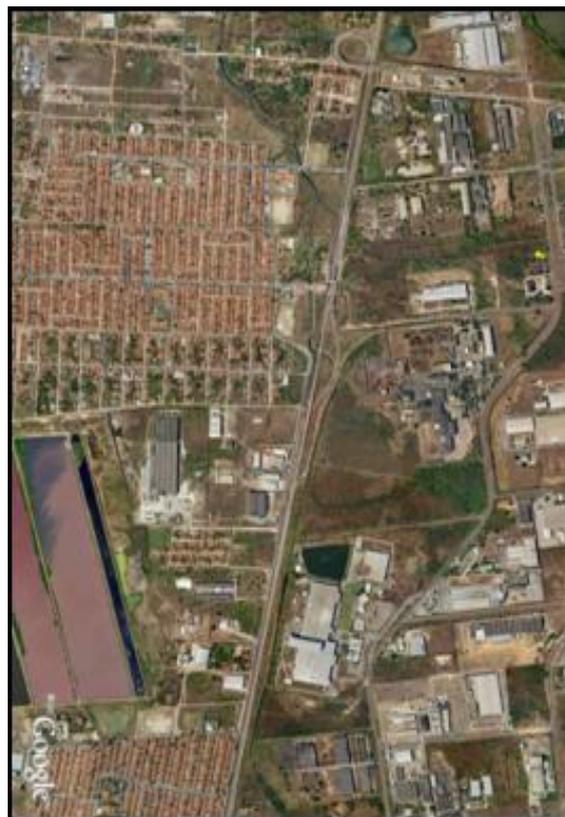
\*CADASTRO DO SUS CADSUS

Fonte: Secretaria de Saúde do município de Maracanaú, 2007.

Dispostos a favor dos ventos que atravessam o DIF I, a população destes bairros sofre com um intenso mau cheiro e consequentemente problemas respiratórios, resultante da liberação no ar de substâncias químicas da indústria de agrotóxico Nufarm (ver anexo A), a fuligem de aço da empresa Guerdau, do mau odor das indústrias de curtumes, da lagoa de estabilização e os deságues da Companhia de Água e Esgoto do Ceará – CAGECE (ver FIG. 2 e 3).



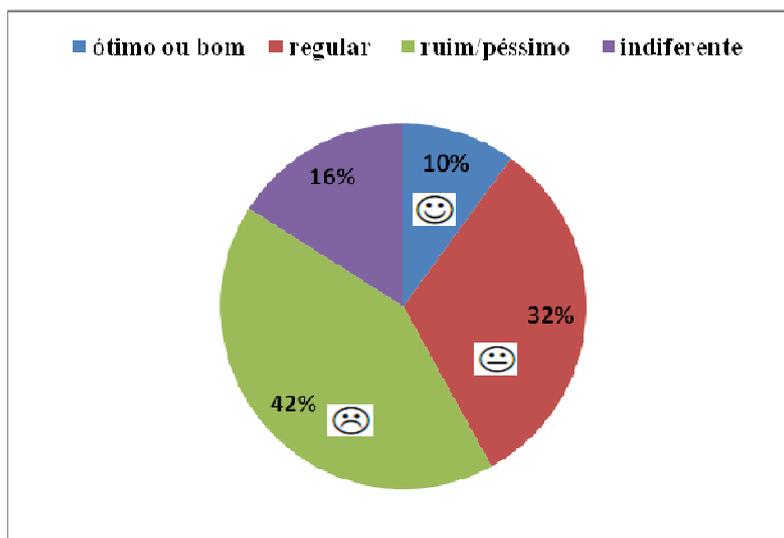
**FIG.2** - Croqui dos bairros afetados por poluição  
Fonte: ALMEIDA, 2005



**FIG. 3** – Imagem de satélite da referida área industrial.  
Fonte: Google Earth 4.2 pro, 2010

No que concerne às condições ambientais e riscos no seu bairro foi avaliado junto aos que moram em Maracanaú e se deslocam para Fortaleza, sujeitos dessa

pesquisa, dentre outras perspectivas, como veem a qualidade do ar no bairro onde mora. A pesquisa revelou que 42% destes que residiam próximo às áreas indústrias classificaram a qualidade do ar como ruim e péssima. Dos demais, 32% que residiam em bairros como Centro, Jereissati I e II, isto é, distante do Parque Industrial e por isto só afetada durante uma parte do ano, classificaram a qualidade do ar como regular – ver figura 4.



**FIG. 4** - Avaliação dos moradores sobre a qualidade do ar do município  
Fonte: Pesquisa de campo, 2010.

Estes relatos indicam que a poluição ocasionada pelas indústrias de Maracanaú configura um verdadeiro caso de saúde pública. Esta expressão na linguagem midiática, e, até mesmo acadêmica, não contém elementos bem claros que a transforme numa conceituação. Apesar disso, algumas leituras na área da saúde, nos ajudam a refletir as consequências da poluição como um problema que afeta o indivíduo e a comunidade, tanto no seu bem-estar como do ponto de vista econômico. Fazendo-se remissão ao artigo “*Oxford Textbook of Public Health*” (apud COSTA; VITÓRIA, 2006), no momento em que vai tratar dos aspectos relacionados à mortalidade, morbidade e sofrimento causado pelo meio, há uma referência metodológica para a definição **de um problema de saúde pública**, segundo o qual é caracterizado como

1. O impacto no indivíduo em termos de anos potenciais de vida perdidos, a extensão de incapacidade, dor e desconforto, o custo do tratamento, e o impacto na família do indivíduo.
2. O impacto na sociedade – mortalidade, morbidade custos do tratamento para a sociedade. (p. 145).

Nesta perspectiva, algumas pesquisas e estatísticas na área da saúde do Município dão embasamento aos relatos dos entrevistados e a suas condições de moradia. Em pesquisa que avaliou a qualidade do ar e as doenças respiratórias que ocorrem no Município, Andretta (1996) constatou que 45% dos atendimentos a crianças de zero a quatro anos nos postos de saúde de Maracanaú estavam relacionados a alguma infecção respiratória aguda, um número comparativamente maior do que os outros municípios estudados (Pacatuba e Maranguape) (ver Tabela 2). De acordo com o Sistema de Informações sobre Mortalidade (SIM/DATASUS), em Maracanaú, no ano de 2008, 60% das mortes em crianças de faixa etária de um a quatro anos são ocasionadas por doenças do sistema respiratório.

**Tabela 2** - Consultas realizadas em crianças de 0 – 4 anos nos municípios de Pacatuba, Maranguape e Maracanaú, por qualquer causa e por Infecção Respiratória Aguda (IRA) - 1996.

	<b>PACATUBA</b>	<b>MARANGUAPE</b>	<b>MARACANAÚ</b>
	1996	1996	1996
Nº consultas por qualquer causa	8.278	24.116	65.613
Nº consultas por IRA	2.325	7.249	31.009
Rel.consultas gerais/ consultas por IRA (%)	21,9	30	47,3

Fonte: ANDRETTA, 1996

A atração de indústrias de alto teor de poluição por meio dos incentivos fiscais, ao que se alia a falta de aplicação da legislação ambiental, implicou a degradação ambiental com graves consequências para condições de vida no Município. Segundo Almeida (2005), a ocupação e uso desordenado do espaço urbano no município, o desmatamento das planícies fluviais, ampliando o processo de assoreamento, a deposição de resíduos químicos em mananciais (rios e lagoas) e a extração de minerais das serras causa uma descaracterização dos sistemas ambientais do Município

Em direção ao sul, localiza-se a área central de Maracanaú caracterizado por apresentar arruamentos bem definidos, uma via ciclística, alguns equipamentos e serviços públicos (hospital municipal e o restaurante popular). Observa-se, também, importante atividade comercial varejista, com algumas filiais de empresas com sede em Fortaleza, além de um comércio popular ocupando parte do calçadão, que divide suas duas principais avenidas, e seu entorno.



**FIG. 5** - Comércio popular informal no calçadão da área central em Maracanaú  
Foto: Sousa Neto, 2009.

Nesta área foi implantado um *shopping center*, que depois passou a ser North Shopping de Maracanaú, em 2003<sup>4</sup>, e neste mesmo ano ocorreu nas proximidades da referida área a instalação, no bairro Conjunto Jereissati I, do *Feira Center*, complexo popular voltado ao comércio de confecções e acessórios no atacado, idealizado por um grupo português e que agrega comerciantes locais, da RMF e de outros municípios cearenses. Este incrementa uma mobilidade pendular em escala intraestadual, por ser o maior polo de confecções do Ceará.



**FIG. 6** - Feira Center de Maracanaú  
Foto: Sousa Neto, 2009.



**FIG. 7** - North Shopping de Maracanaú  
Fonte: Sousa Neto, 2009.

<sup>4</sup> O North Shopping, controlado pelo empresário Sérgio Gomes de Freitas, comprou o Maracanaú Shopping, que pertencia à SIL, empresa de capital português.

Em termos de transportes públicos, na área central, circulam oito linhas de ônibus metropolitanos que ligam os bairros de Maracanaú a Fortaleza e algumas linhas intramunicipal. Por ali passa o ramal ferroviário (sai da Estação João Felipe, em Fortaleza, e vai até a Estação Vila das Flores, em Pacatuba) que será substituído futuramente por uma linha do METROFOR.

No seu entorno, há a confluência de três dos bairros mais populosos do Município – os conjuntos Jereissati I e II e o Conjunto Timbó. Neste caso, a periferia aparece umbilicalmente ligada à área central, porém, geneticamente, sem nenhuma ligação com o centro da cidade. Deve-se a isto o fato de que esses bairros não são oriundos de uma expansão desta área central da cidade, como num modelo centro-periferia e sim a partir de projetos habitacionais que visavam a “desafogar” a superpopulação da Metrópole, Fortaleza, e (re)assentar população que serviria como força de trabalho à disposição das indústrias instaladas no Município.

Encaixados entre a área central e a zona industrial, estes bairros formam um aglomerado de habitações que muito diferem da sua concepção original, isto é, de conjunto habitacional. As poucas praças e alamedas são as opções de lazer para a população no tempo livre (do ócio).

Ao contrário dos vizinhos, Pacatuba, Maranguape, Caucaia e Fortaleza, todas cidades centenárias, o Município de Maracanaú só tem 26 anos de autonomia político-administrativa numa reduzida área de 82 km<sup>2</sup>. Apesar disso, apresenta o 2º maior Produto Interno Bruto - PIB do Estado, 7,92%, 77,81% dos quais são oriundos do setor industrial (IBGE/IPECE, 2002). Essa industrialização induz a taxa de urbanização de 99,69% (IBGE, 2000) e enseja arrecadação tributária de R\$ 8.339.296, a terceira maior entre os municípios da RMF (TCM/2006). Isto possibilita investimentos em diversos setores, destacando-se o setor industrial, comercial, habitacional e de serviços, que, conseqüentemente, refletem em melhorias na qualidade de vida da população.

Segundo a Organização das Nações Unidas – ONU, o município ocupou a segunda posição no *ranking* do Índice de Desenvolvimento Humano Municipal - IDH-M 2000, levando-se em conta os municípios do Estado do Ceará. Como melhoria na infraestrutura urbana passou a contar com sistema de abastecimento de água que atinge 84,1% das residências e sistema de coleta de lixo que abrange 89,7% do Município. Na área da educação, esses índices refletem-se em uma taxa de alfabetização de 80,9% da população, resultado da ampliação do sistema público de ensino básico estadual e

municipal, atração de escolas de ensino básico e profissionalizantes da rede particular e atração de um Centro Federal de Educação Tecnológica para o Município, em 2007 (ver tabela).

**Tabela 3** - Número de estabelecimentos por nível de ensino em Maracanaú

<b>Sistema Educacional</b>				
<b>Unidades de Ensino</b>	<b>Municipal</b>	<b>Estadual</b>	<b>Federal</b>	<b>Particular</b>
Ensino Fundamental	59	19	0	83
Ensino Médio	4	6	0	3
Ensino Técnico	0	0	1	3

Fonte: Secretaria de Educação Básica do Ceará, 2008

A atração de um Centro Federal de Educação Tecnológica, hoje chamado de Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia (IFET), ofertando cursos técnicos e tecnológicos, expressa a descentralização de equipamentos, antes privilégio da Capital, e opção de acesso ao signo contemporâneo, característico das novas relações de trabalho e produção, *a qualificação profissional*. A “importação de cérebro” ocupando os trabalhos mais estáveis e de melhores remunerações representa um entrave ao desenvolvimento social e aos interesses econômicos do Município, pois ocasionam evasão das divisas do Município, já que esses trabalhadores de maior qualificação técnica têm como local de moradia e vivência a cidade de Fortaleza e deslocam-se diariamente para o Município. Esta necessidade é um discurso a justificar tal conquista.

No concerto desta discussão, David Harvey, ao analisar as transformações ocorridas, pós-década de 1970 e 1980, na esfera econômica social e política mundial, o período denominado de reestruturação produtiva, marcado pela flexibilidade nos processos de produção, do mercado de trabalho (subcontratações, trabalhos temporários, banco de horas, terceirizações), dos produtos e padrões de consumo, fundamenta em que condições e como a força de trabalho se encontra nesse período de acumulação flexível. A polivalência do trabalhador moderno, a corresponsabilidade com o trabalho e proatividade em buscar se inserir ao mercado de trabalho são mediadas pela busca e acesso ao conhecimento, a outras aprendizagens.

O acesso ao conhecimento científico e técnico sempre teve importância na luta competitiva; mas, também aqui, podemos ver uma renovação de interesse e de ênfase, já que, num mundo de rápidas mudanças de gostos e necessidades e de sistema de produção flexíveis (em oposição a mundo relativamente estável do fordismo padronizado), o conhecimento da última técnica, do mais novo produto, da mais recente descoberta científica, implica a possibilidade de alcançar uma importante vantagem competitiva. (HARVEY, 2003, p. 151).

Em Maracanaú, dentre os setores da economia, o industrial é o que mais oferece empregos para a população local. Analisando, porém, o saldo (diferença entre admissões e demissões) e a variação de empregos, percebe-se que grande parte dos trabalhadores deste setor representam a parcela de capital variável, aquela que convive com essa instabilidade há pouco citada.

O presidente da Associação das Empresas do Distrito Industrial de Maracanaú (AEDI), perguntado sobre essa instabilidade que o mundo do trabalho vivencia (trabalho temporário, terceirizações, trabalho doméstico) e os seus reflexos na geração de emprego do setor industrial do Município, discorda de que este quadro seja geral e reforça os parâmetros do compromisso do trabalhador com o trabalho. Para ele,

Não no trabalho... Há uma instabilidade específica (instabilidade de segmento) - para quem trabalha na metal-mecânica... Sempre houve vagas/ ocupações, o que falta são bons profissionais comprometidos com as empresas, profissionais envolvidos com o trabalho, buscando ser o melhor na empresa... Esses até podem sair de uma empresa, mas passam menos de uma semana desempregados. O que tem é gente que trabalha seis meses para receber o seguro desemprego. Falta comprometimento com a empresa e consigo mesmo (capacitação). Estes vão estar em permanente instabilidade no trabalho (ENTREVISTA, Edilson Teixeira Junior, 23/04/2009).

Na área da saúde, além da presença do hospital municipal, houve a ampliação de postos de saúde nos bairros e atração de algumas clínicas particulares para o Município. Apesar da grande quantidade de centros e unidades básicas de saúde, 28 no total, localizadas nos bairros de Maracanaú, a qualidade do serviço não agrada os moradores. Na pesquisa de campo, 90% dos entrevistados desqualificaram o sistema público de saúde do Município, por problemas apresentados como, a demora para se marcar uma consulta e ser atendido, as filas de espera, a insuficiência de corpo médico especializado, entre outros.

**Tabela 4** - Número total de estabelecimentos de saúde em Maracanaú.

<b>Tipo de estabelecimento</b>	<b>Público</b>	<b>Privado</b>	<b>Total</b>
Centro de saúde/unidade básica de saúde	28	-	28
Central de regulação de serviços de saúde	1	-	1
Clinica especializada/ambulatório especializado	2	9	12
Hospital geral	1	-	3

Fonte: Cadastro de Estabelecimentos de Saúde/ Datasus – Maracanaú, 2007.

Na área habitacional, os mais novos investimentos são feitos pelo Programa de Arrendamento Residencial - PAR, do Governo Federal, por meio da Caixa Econômica Federal – CEF, destinados à implantação de empreendimentos que atendem prioritariamente a famílias com renda familiar de até R\$ 1.800,00 (um mil e oitocentos reais). Em Maracanaú, são 408 imóveis distribuídos em dois empreendimentos residenciais, ambos localizados no Centro, moldados ao padrão da família de classe média brasileira, ou seja, o casal e dois filhos.

Como síntese desses investimentos, a última estimativa populacional do IBGE situa Maracanaú entre os quatro municípios de crescimento populacional acima da média estadual, numa variação de 22,85% e um saldo migratório de 37.170 pessoas no intervalo entre 2000 e 2008 (O POVO, 30/08/2008). Isto significa a média anual de 4.646,25 pessoas a mais no Município, fruto da migração. Enquanto isso, percebe-se que, no intervalo de 2002 a 2008, os indicadores de natalidade e mortalidade mostram em números absolutos uma média 3.738 (nascidos por ano) e 791 (óbitos por ano), resultando num acréscimo absoluto de 2.947,85 pessoas por ano, num crescimento vegetativo médio de 1,5% ao ano no Município (ver indicadores). Neste caso, pode-se inferir que a migração constitui importante elemento a caracterizar a dinâmica populacional do Município, ou seja, mais relevante do que o próprio crescimento vegetativo.

**Tabela 5** – Indicadores de natalidade e mortalidade em Maracanaú

<b>Indicadores por ano</b>	<b>2002</b>	<b>2003</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>Média</b>
<b>Total de nascimentos</b>	3851	3709	3489	3680	3538	3713	4192	<b>3738,86</b>
<b>Nº de nascimento por 1.000 hab. (TN)</b>	20,9	19,9	18,5	19	18	18,7	21	<b>20,95</b>
<b>Total de óbitos</b>	686	770	773	786	774	859	889	<b>791</b>
<b>Nº óbitos por 1.000 hab.(TM)</b>	3,7	4,1	4,1	4,1	3,9	4,3	4,4	<b>4,09</b>
<b>Crescimento vegetativo (%)</b>	1,7	1,6	1,4	1,5	1,4	1,4	1,7	<b>1,5</b>

Fonte: SINASC/ SIM. Situação da base de dados nacional em 14/12/2009

Org.: SOUSA NETO, 2010.

Em contrapartida aos índices que mostram o desenvolvimento econômico do Município e sua integração metropolitana, Maracanaú, com seus 179.732 habitantes, a segunda maior densidade demográfica da RMF, 2.500 hab/km<sup>2</sup>, apresenta uma taxa de pobreza de 47% - IBGE, 2000/ METRODATA, distribuída em mais de 12 mil domicílios carentes e deficientes. Segundo dados da Secretaria de Assistência Social e Cidadania de Maracanaú (SASC), 77% das famílias de Maracanaú estão abaixo da linha da pobreza (PMM, 2009).

O incremento tecnológico em parques industriais reduz cada vez mais a quantidade de postos de trabalho necessários à produção. A quantidade menor de trabalhadores no processo produtivo, juntamente com a exigência de qualificação, induz a índices de aproximadamente 50% da força de trabalho do Município inserida no mercado informal e/ou nos deslocamentos pendulares em busca de oportunidade de emprego ou mesmo trabalhando em Fortaleza<sup>5</sup>.

Estes aspectos em conjunto, como nos aponta Heidmann (2004), é o núcleo duro das migrações na contemporaneidade. De um lado, uma força de trabalho partindo, requerendo dignidade, uma cidadania secundária, e, de outro, a capacidade produtiva que não consegue aproveitar toda a mão de obra. Para o referido autor, a humilhação primária seria a transformação em mero material no processo de valorização, ou seja, o homem em mercadoria. Para ele, esta cidadania secundária é a busca por um “reconhecimento” somente como sujeito produtivo, isto é, domesticado e disciplinado. Esta dignidade de segundo grau perpassa os direitos civis, a cidadania.

Os aspectos da problemática urbana, como a competição, a violência, a individualização das práticas sociais e até a própria modernização das áreas ocorrem

<sup>5</sup> Os dados que comprovam esta afirmativa serão apresentados em discussão posterior.

como consequência e são reproduzidas no cotidiano dessas relações. Nesta perspectiva, cabe destacar dentre os maiores índices de violência registrados na RMF (engloba os municípios limítrofes à Fortaleza), ocorre no bairro Pajuçara, localizado no Município de Maracanaú, pois, em 2008 apresentou o segundo maior índice de mortes violentas, registrando 31 homicídios. Há, desta forma, um contágio da vida metropolitana: o aumento das desigualdades sociais, da desestruturação familiar, da comercialização e do uso das drogas (que condiciona ganhos financeiros para os traficantes. Para não perder o controle da comercialização, estes definem leis de conduta para os usuários e o juízo dado aos devedores é a morte).



**FIG. 8** - Violência urbana na RMF – bairros de Fortaleza e Maracanaú  
Fonte: Diário do Nordeste – 23/03/2009

Com uma parte da população estudando e trabalhando fora do Município, atribui-se à cidade de Maracanaú uma característica de “dormitório”. Orientando o pesquisador nessa discussão, um questionamento é importante: se o Município atrai indústrias em troca de incentivos fiscais, como pode uma parcela significativa da população ter que procurar oportunidades de emprego na Capital?

## 2.2 Maracanaú: transformações e permanências

A cada época, Maracanaú foi sendo construída, concebida com base em relações sociais específicas que determinaram a forma urbana do hoje, o real, isto é, como uma cidade industrial, com o aumento de sua função comercial, um espaço de integração com a Metrópole e de fluxos diários. Coexistem neste espaço, porém, como construção histórica, marcas do passado, rugosidades. Mais do que reflexo desta materialização, segundo Carlos (2004) a cidade, é, portanto,

[...] expressão e significação da vida humana, a cidade a revela ao longo da história, como obra e produto que se efetiva como realidade espacial concreta em um movimento cumulativo, incorporando ações passadas ao mesmo tempo em que aponta as possibilidades futuras que se tecem no presente da vida cotidiana. (P. 20).

Neste caminho, seguindo o método lefebvriano, é necessário se perceber as diacronias no processo de produção desta espacialidade, com a decomposição das temporalidades. É o momento analítico-regressivo, de se examinar a complexidade vertical da vida social (MARTINS, 1996).

É nesta perspectiva que se faz necessário compreender em que contexto a cidade de Maracanaú passa a ter importância no panorama regional, perceber como acontece esse fenômeno de transformação espacial, concorrendo para mudanças no modo de vida, como o passado pode iluminar as relações sociais de produção, marcadas pela fluidez de mercadorias, capitais e pessoas que caracterizam a sociedade maracanauense no presente.

### 2.2.1 A ocupação inicial de Maracanaú: a sociedade doentia para longe da cidade de Fortaleza.

No século XVIII, após as primeiras aproximações feitas pelos holandeses, surge o primeiro núcleo populacional. Posteriormente este povoamento vai ocorrer às margens da lagoa de Maracanaú. Em 1875, com a ampliação da via férrea ligando esta área até o Distrito da Parangaba (em Fortaleza), estes núcleos vão se adensar no entorno das lagoas de Jaçanaú e Pajuçara. Ligando a produção algodoeira do sertão até o ponto de escoamento na zona portuária de Fortaleza, serviu como entreposto e conservou, por sua vez, o povoado de Maracanaú (SANTOS, 1998).

Em 1882, Maracanaú é elevado *a status* de vila por ato provincial. A sua realidade urbana constituía-se

[...] de duas ruas margeando a ferrovia (atuais Manoel Pereira e Capitão Valdemar de Lima) e duas praças (Pe. José Holanda do vale e Major Brás), sendo que os limites estendiam-se da Fazenda Belisário ao norte até o rio Timbó ao sul; da Lagoa à oeste até a fazenda Jereissati a leste. Essa conformação mantém suas características de ocupação até hoje e coincide com o centro do município, doravante chamado *centro histórico*.” (MARACANAÚ, 1998, p. 9).

Em 1906, deixou a condição de vila e passou a ser Distrito de Maranguape. Fazendo parte da realidade urbana apenas algumas igrejas católicas, o processo de emancipação do Distrito a Cidade foi lento, acontecido somente em 1983, com a organização dos moradores. Em virtude das condições climáticas e da ligação com Fortaleza pela via férrea, o Município passou a receber fortalezenses e pessoas de outras localidades que buscavam bom clima, momentos de lazer e ócio nos sítios da área. Muitos conflitos ocorreram neste processo, ao mesmo tempo em que alguns equipamentos públicos foram aí instalados e caracterizaram uma condição diferenciada com a então cidade de Maranguape. No plano simbólico, provocaram a estigmatização social da população de Maracanaú.

Em 1941, deu-se a implantação da Colônia Antônia Justa, a unidade hospitalar voltada ao tratamento da hanseníase. Após sair da Colônia, os enfermos e familiares passaram a constituir o bairro Piratininga, onde até hoje as pessoas têm receio de morar por esta característica histórica que originou o bairro. Ainda nesta mesma década, foi implantado o Reformatório Santo Antônio do Buraco, que abrigava menores delinquentes. Sobre estes equipamentos, Santos (1998) acentua que “mais uma vez o espaço é ocupado por uma obra que, embora de cunho social, põe o lugar em uma posição periférica ao modelo de sociedade proposto” (P. 49). Maracanaú, nesta época, tinha 7.662 habitantes.

No início do século XX, agrava-se em muitas cidades brasileiras o quadro epidemiológico que revelava um surto e altos índices de mortalidade em decorrência da tuberculose. Além da recém-criada vacina BCG, os outros tratamentos para a cura eram, proporcionar ao paciente condições favoráveis de alimentação, repouso, ao que se aliava a uma boa condição climática, em especial, o ar puro da montanha. Os tísicos

deveriam ainda, se manter isolados da sociedade e para isto foram construídos os dispensários, os sanatórios e os preventórios<sup>6</sup>

Em combate a esse mal, o Ministério da Educação e Saúde Pública, criado em 1930, implanta a política de ação por meio do Serviço Nacional de Tuberculose, no qual uma das diretrizes era priorizar o combate e desenvolvimento de medidas preventivas e de assistências em regiões de maior incidência da tuberculose. Em Fortaleza, o quadro não era diferente:

Fortaleza, em 1938, exibia taxa alarmante de mortalidade por essa doença (300/100.000 habitantes), só superada pelas diarreias e enterites, não poderia estar fora do Plano Nacional que a clarividência do notável sanitarista João de Barros Barreto formulara para a ampliação do armamento antituberculoso no País. (BARBOSA et al., 2004, p 15)

Além dos já existentes dispensatórios de Fortaleza, em 1952, era inaugurado o sanatório de Maracanaú, com a recepção de 27 doentes. Este equipamento público provocou um crescimento populacional ao Distrito, chegando a 10.141 habitantes, composto de familiares dos portadores de hanseníase e tuberculose. Nas áreas rurais, vivia-se ainda, da agricultura de subsistência e, nas áreas urbanas, de um pequeno comércio e artesanato.



**FIG. 9** – Sanatório para o tratamento da tuberculose em Maracanaú - 1950  
Fonte: BARBOSA, 2005

---

<sup>6</sup> Dispensário – unidade sanitária que se localizava anexa a um Centro de Saúde, com o objetivo de atender e encaminhar pacientes acometidos pela tuberculose. Sanatório – estabelecimento de saúde que tratava da cura ou convalescença de enfermos, geralmente acometidos por doença específica (tuberculose, lepra, câncer, doença mental etc.). Sua principal característica era o isolamento social. Preventório – Estabelecimento onde as pessoas eram cuidadas preventivamente. Foi criado para atender crianças, filhos de tuberculosos ou leprosos, a fim de afastá-las do perigo de contágio (BARBOSA et al., 2004, p. 15).

Os hospitais geraram a oferta de empregos públicos e a formação de atividades complementares, como comércio e serviços, no Município. A tipologia das casas, as vilas, localizadas no centro histórico, no entorno da estação ferroviária, hoje conhecida como Novo Maracanaú, remontam dessa época em que esses servidores passaram a morar próximos ao local de trabalho. O depoimento a seguir mostra uma parte do relatório elaborado pelo Dr. José Aristides Ferraz, em 1950, em que mostra as impressões desse equipamento e sua relação com a cidade de Fortaleza (os fluxos gerados com origem nele) e as dificuldades de acesso.

O Sanatório (atual hospital de Maracanaú) foi instalado na vila de Maracanaú, distrito de Maranguape, a 24 quilômetros aproximadamente de Fortaleza. Esta distância da Capital, que será destinada a lhe servir de principal fornecedora em material e pessoal, além de centro de comunicação extra-estadual e sede do Governo e dos representantes do Governo Federal, criou sério problema de transporte.

A vila está ligada à Fortaleza pela via-férrea. A Rede Viação Cearense, de administração federal e por duas rodovias: uma carroçável no verão, mas intransitável no inverno, acompanhando a linha férrea a partir do Mondubim; outra ligando à estrada, ainda em pavimentação, que ligará Fortaleza a Maranguape.

A favor do transporte ferroviário, cremos que oferece maior segurança quanto à estrada, sofrendo menos na estação invernososa. A rodovia de Maranguape, entretanto, dará mais segurança, pois será pavimentada à macadame. Entretanto, o transporte ferroviário possui horário rígido, as viagens são insuficientes e em horas inconvenientes para o serviço. O primeiro trem sai de Fortaleza às 5 horas e a volta teria que ser feita nos dias úteis, às 12h15, ou três vezes por semana, às 15h30. Impossível assimilar a este horário as diferentes escalas de serviço que exige um Sanatório. A saída ideal seria que os funcionários morassem em Maracanaú, difícil de se exigir, mormente a um médico, por exemplo. (IBID., p. 23)

Segundo Mourão, em sua dissertação intitulada “*Trem para Maracanaú: Uma viagem em busca da identidade de lugar dos moradores de uma cidade reinventada*”, apesar da presença destas instituições terem contribuído para o desenvolvimento da cidade, com a chegada de funcionários e médicos, trouxe também estigma e preconceito para seus moradores - pois a hanseníase e a tuberculose eram tidas como doenças incuráveis na época. A Cidade passou a ser vista, então, como “um depositário de doentes, excluídos do convívio social.” (2003, p.55). Ao contrário, o Dr. Gilmário Mourão Teixeira dá outras razão para a instalação de tal equipamento no Município:

Quanto ao fato do Sanatório ter sido edificado em Maracanaú, na verdade, como poderia parecer à primeira vista, não foram razões de ordem climática nem de afastamento do centro urbano, tampouco por pretender-se erigi-lo nas vizinhanças do Leprosário. O real determinante foi a doação do terreno, feita pelo Estado, ali em Maracanaú. O terreno pertencia ao coronel Joaquim Magalhães. (BARBOSA, et al., 2004, p. 19)

Esta foi a primeira fase de ocupação de Maracanaú. Este isolamento social, que marcou sua história no primeiro momento, faz parte de uma visão de sociedade comparável ao organismo biológico, existindo mediante uma solidariedade orgânica que definia claramente as funções e normas na divisão social do trabalho. Desta feita, qualquer manifestação incomum, repulsiva, deveria ser isolada, retirada da sociedade tendo em vista não prejudicar as funcionalidades desse organismo social<sup>7</sup>.

### 2.2.2 A industrialização induzindo a urbanização: a instalação do Distrito Industrial de Fortaleza, a CEASA e os conjuntos habitacionais em Maracanaú

A década de 1960 inicia um período de transformações na dinâmica urbana de Maracanaú. Em menos de 50 anos, o Município passou por uma explosão demográfica e rupturas com o modo de vida dos antigos moradores e a incorporação ali, de novas sociabilidades.

Em 31 de dezembro de 1964, o governador Virgílio Távora, o precursor das mudanças na “máquina” estatal cearense - antes, subordinada às diretrizes e corrupção agrária - desapropria uma área de 1013 hectares, na localidade da Pajuçara, para instalação do DIF I (SANTOS, 1998).

O padrão de concentração espacial das indústrias baseia-se no modelo marshalliano, proposto na Inglaterra década de 1930, segundo o qual, a concentração e integração das unidades fabris trariam vantagens locacionais e produtivas a essas indústrias em razão de uma complementação produtiva (MARSHAL, 1961 *apud* BECATTINI, 2002, p. 11). Em 1972, há a implantação e inauguração, da Central de Abastecimentos do Ceará S.A. – CEASA, no bairro da Pajuçara, confluência da CE 060 com o Anel Rodoviário de Fortaleza (SANTOS, 1998).

Esta organização espacial concentrada resultou no desenvolvimento da Teoria dos Pólos (1955) por François Perroux. Observando a concentração industrial na França, na periferia de Paris, e na Alemanha ao longo do Vale do Ruhr (PERROUX,

---

<sup>7</sup> Sobre essa discussão, ver obra *Da divisão do trabalho social*. DURKHEIM, Émile, 1999.

1977), propôs dois efeitos na região na qual se instalava tais complexos industriais: pólos de crescimento e pólos de desenvolvimento.

O primeiro é resultado de uma forte identificação geográfica, porque ele é produto das economias de aglomeração (vantagens locacionais) gerada pelos complexos industriais, que são liderados por indústrias motrizes (empresa principal). Já o pólo de desenvolvimento, existe quando o pólo de crescimento provocar transformações estruturais e expandir o produto e o emprego no meio em que está inserido (SOUZA, 1993, p. 33)

Conforme Santos, no Brasil, a primeira experiência deste tipo, foi o Distrito Industrial de Contagem, município de Contagem, Minas Gerais, em 1941. Sob as mesmas diretrizes propostas na região Sudeste, isto é, industrializar a produção estadual, gerar postos de trabalho locais e descongestionar a metrópole adjacente, no Nordeste, esses distritos visavam, também a “racionalizar a localização das indústrias na região e criar atrativos adicionais aos empresários já beneficiados pelos incentivos fiscais”. Mencionado autor registrou o fato de que, além desse havia os Centros Industriais de Aratu e Pólo de Camaçari na Bahia, Cabo, Curado e Paulista em Pernambuco. Com tal política, convergindo para essas áreas os investimentos, foi promovido um padrão de urbanização desigual, concentrado nas regiões metropolitanas, e, o que, por sua vez, possibilitou a influência na sua região polarizada.

No caso do Ceará, a relocação das indústrias de Fortaleza e de outros estados, acontece primeiramente devido as chamadas *desenconomias de aglomeração*: encarecimento do fator trabalho, elevação dos preços dos terrenos e dos aluguéis, falta de espaço para expansão de empresas, poluição e congestionamentos urbanos. A partir disso, outros fatores como a facilidade de acesso entre Fortaleza e Maracanaú, a disponibilidade de terras na região e os incentivos fiscais favorecem a instalação das indústrias, particularmente, àquelas altamente poluidoras ou que necessitam de muito espaço para movimentar materiais e as que utilizam mão-de-obra menos qualificada e em maiores quantidades.

Diferentemente do modelo marshalliano, o Distrito Industrial de Fortaleza, localizado em Maracanaú, vai concentrar indústrias de diversos setores, sem atividades ligadas por relações de insumo-produto, isto é, localizadas numa mesma área, porém, sem nenhuma relação de complementaridade produtiva. Não se caracteriza um pólo de crescimento, pois, não há uma indústria motriz engendrando o surgimento de outras.

Maracanaú torna-se um pólo de desenvolvimento através de efeitos de encadeamento de suas indústrias (infraestrutura, surgimento de atividades comerciais e serviços) que afetam toda a região.

A descentralização industrial de Fortaleza, com a necessidade de mão de obra, foi acompanhada pela sua crescente demanda por novas unidades habitacionais subsidiadas ou que facilitassem a compra por parte das camadas mais desfavorecidas. Pelo aumento dos preços dos imóveis e dos aluguéis, resultou, como medida complementar, a construção dos conjuntos habitacionais em Maracanaú por intermédio do Banco Nacional da Habitação (BNH), o que provocou a “periferização” da pobreza. Foram, então, projetados conjuntos habitacionais: Distrito Industrial I e II (1978) compostos de 418 e 858 unidades; Timbó (1979) composto de 2870 unidades residenciais e 30 mistas, comércio e residência; Acaracuzinho (1980) compreendendo 1952 unidades residenciais e 24 comerciais; Jereissati I e II, com 6814 unidades. (MARACANAÚ, 1998). Com lotes de 150m<sup>2</sup> a 200m<sup>2</sup>, essas habitações eram voltados para trabalhadores que tinham como base o Fundo de Garantia do Tempo de Serviço (FGTS). A seguir duas fotos que ilustram essa realidade.



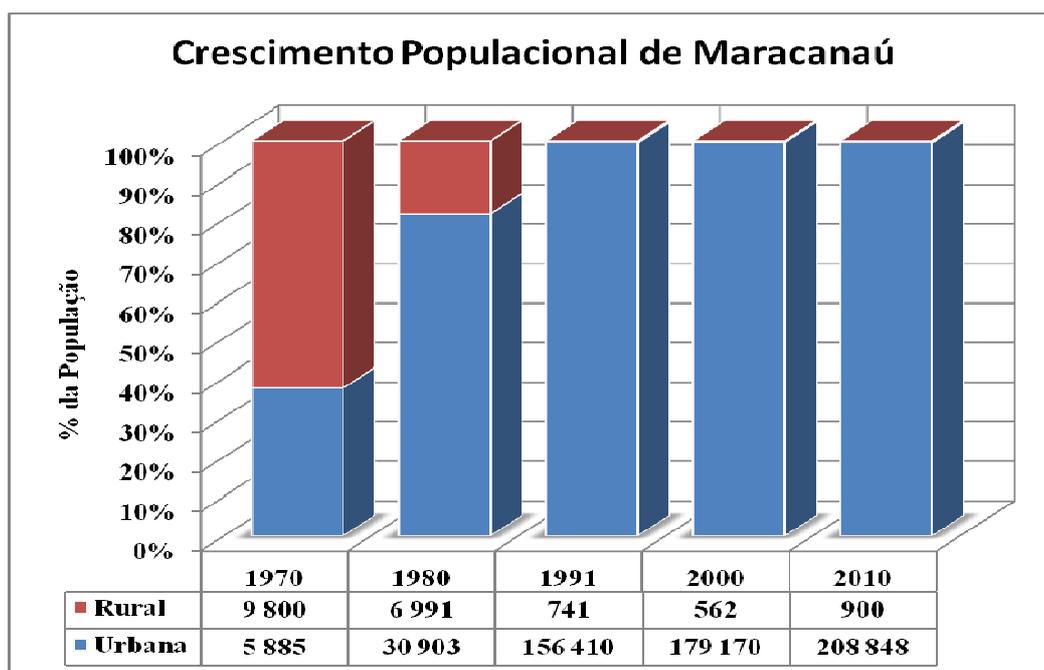
**FIG. 10** - Conjunto Timbó ao lado do Distrito Industrial - 1990.

Fonte: Secretaria de Infraestrutura de Maracanaú



**FIG. 11** - Conjunto Jereissati - 1990  
Fonte: Secretaria de Infraestrutura de Maracanaú

Maracanaú, nesta fase, constitui-se, assim, por um processo de ocupação por antecipação espacial, ou seja, todas as atividades econômicas e infraestrutura são alocadas para depois serem ocupadas. A industrialização, a perspectiva da condição de emprego formal, proximidade junto à Metrópole e o “sonho” da casa própria evidenciam o rápido crescimento demográfico do Município. A exemplo, nos anos de 1980 a 1991, o Município Maracanaú apresentou a segunda maior taxa de crescimento anual na RMF, com 13,80%, passando de uma população composta por 37.894 pessoas em 1980, ainda distrito, para 157.151, em 1991, já como município - IBGE/ Censo 1980-1991 (ver gráfico).



**FIG. 12** - Crescimento demográfico no município de Maracanaú, 1970-2010

Fonte: Censo IBGE/ IPECE.

Organizado por: SOUSA NETO

A análise desse crescimento populacional como efeito direto da migração ocorreu sob duas ópticas distintas. A primeira, para o Estado e as empresas, os fluxos migratórios respondem de maneira mais efetiva, num lapso menor, à dinamização da área, não só pela ocupação, bem como pela produção e consumo (RAFFESTIN, 1993). Sob a óptica da população e do espaço, Durhan (1984), ao estudar as transformações comportamentais de quem vivencia esse fenômeno migratório, percebe este processo da seguinte forma:

A industrialização e a urbanização significam a quebra de isolamento das comunidades tradicionais, a crise do sistema produtivo rural e da estrutura tradicional de autoridade, a negação dos velhos valores, a adoção de novos padrões de comportamento. (P. 8).

Em entrevista com a professora Fátima do Vale, memorialista que vivenciou todo esse processo de transformação da cidade de Maracanaú, relata essa ruptura do antigo modo de vida rural com o novo, os conflitos originados pelo desenvolvimento industrial, bem como a falta de vínculos da população que chegava ao Município.

E a transformação que o município passou foi justamente... houve as pessoas se perderam no meio da multidão grande, a gente às vezes se encontra num enterro (o pessoal de Maracanaú antigo se encontra num enterro), às vezes numa festa, às vezes pelo Orkut (às vezes encontra uma aluna, os pais tudo junto, meus pais viveram todos junto com os

pais dela) e a gente se perdeu na história. (...), antes a gente tinha uma vida muito tranqüila, a gente ia para onde queria. Maracanaú aqui não tinha água encanada, a gente se juntava para ir buscar água no chafariz. Antes, o nosso divertimento era esperar o trem de noite, a estação ferroviária que destruíram, destruíram o chafariz. Então Maracanaú não tem mais referência A transformação que Maracanaú passou, que hoje é um distrito industrializado, não é mais um distrito rural, onde se plantava. Poluição muito grande das fábricas (pessoas com os mais variados casos de doenças respiratórias), violência urbana (quase todo dia morre um jovem por aí), as famílias altamente desestruturadas, o consumo de droga muito grande. (...) O município hoje tá aí, houve uma invasão muito grande, a estrutura do município não está preparada para isso, as pessoas que vieram não tinham nenhum vínculo.

(...)Eram pessoas que no começo era muito roubo, muito assalto, hoje ainda continua... Mas no começo a gente tinha medo de sair na rua. Como se você dormisse com sua casa sem ninguém e acordar com a casa cheia de gente e não conseguir nem se mexer, ainda botam você pra fora... foi isso que aconteceu com a gente (ENTREVISTA, Prof<sup>a</sup>. Fátima do Vale, 21/05/2009)

Segundo dados da PMM<sup>8</sup>, o desenvolvimento econômico iniciou-se com as articulações em prol da emancipação do Distrito. As primeiras tentativas acontecem com um movimento tenentista em 1953. Em 1962, o padre José Holanda do Vale, vigário da Paróquia, institui um município dissolvido pelo golpe militar em 1964, que acabou com todos os municípios criados em 1962. Em agosto de 1981, um grupo de jovens maracanaenses funda o Movimento de Independência e Defesa de Maracanaú – MIDEMA. Meses depois, são criados por líderes comunitários e outras camadas da sociedade mais dois grupos: Frente de Apoio à Emancipação de Maracanaú – FAPEMA; Conselho de Defesa dos Interesses de Maracanaú – CODIM. A reivindicação desses grupos chega à Assembleia Legislativa de Fortaleza em 1982, onde é proposto um plebiscito junto à população. O desconhecimento e a falta de mobilização fizeram com que este não atingisse o número mínimo de votos exigido para a emancipação. Conseguiu-se, porém, um número considerável de votos que lhe garantiam o direito a uma posterior nova consulta popular. No segundo plebiscito, realizado em março de 1983, a população de Maracanaú afirmou o desejo pela emancipação. Em julho de 1983, é sancionada a Lei estadual nº 10.811, no qual criava definitivamente o Município de Maracanaú. A repercussão na mídia impressa da Capital foi mínima, sabendo que a cidade iria perder um volume grande de recursos oriundos do setor industrial que, agora, iria pertencer ao Município de Maracanaú (ver anexo B).

---

<sup>8</sup> Site da PMM, <http://www.maracanau.ce.gov.br/>

Esta emancipação favoreceu o uso do produto interno bruto, oriundo direta ou indiretamente da indústria na consolidação dos investimentos locais. Estes investimentos se materializaram no Município, por meio da construção de infraestrutura urbana (sistema viário, de esgoto, abastecimento d'água, energia e telefonia), da aglomeração de serviços, da expansão do comércio, além da instalação de equipamentos públicos básicos (nas áreas de educação, saúde e segurança).

Todos estes aspectos colaboraram na expansão urbana do Município, que se deu sem nenhuma forma de planejamento, o que é evidenciado pelos problemas de uso e ocupação do solo (ver mapa), aumento de loteamentos e favelas e os problemas ambientais (poluição atmosférica e hídrica).



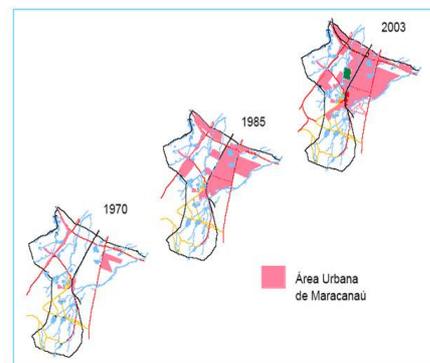
**Legenda**

- LIMITE MUNICIPAL (IPECE)
- HIDROGRAFIA
- APP's

**Descrição**

<ul style="list-style-type: none"> <li><span style="background-color: pink; width: 10px; height: 10px; display: inline-block;"></span> Até 1952 - Fazenda Raposa, Hospital de Maracanaú</li> <li><span style="background-color: lightgreen; width: 10px; height: 10px; display: inline-block;"></span> Até 1970</li> <li><span style="background-color: orange; width: 10px; height: 10px; display: inline-block;"></span> 1971 - CEASA</li> <li><span style="background-color: yellow; width: 10px; height: 10px; display: inline-block;"></span> 1978 - Distrito Industrial</li> <li><span style="background-color: lightblue; width: 10px; height: 10px; display: inline-block;"></span> 1979 - Conjunto Timbó</li> <li><span style="background-color: yellowgreen; width: 10px; height: 10px; display: inline-block;"></span> Até 1984</li> <li><span style="background-color: lightyellow; width: 10px; height: 10px; display: inline-block;"></span> Até 1986</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li><span style="background-color: green; width: 10px; height: 10px; display: inline-block;"></span> 2003 - Maracanaú Shopping</li> <li><span style="background-color: lightcyan; width: 10px; height: 10px; display: inline-block;"></span> 1993 - Lagoa de Estabilização</li> <li><span style="background-color: darkgreen; width: 10px; height: 10px; display: inline-block;"></span> 2007 - CEFET</li> <li><span style="background-color: blue; width: 10px; height: 10px; display: inline-block;"></span> 2007 - Feira Center</li> <li><span style="background-color: gray; width: 10px; height: 10px; display: inline-block;"></span> 1990 - 2000 - Demais Ocupações</li> <li><span style="background-color: lightgray; width: 10px; height: 10px; display: inline-block;"></span> 2000 - 2009 - Demais Ocupações</li> <li><span style="background-color: red; width: 10px; height: 10px; display: inline-block;"></span> Núcleo Inicial- Centro Histórico</li> </ul>
--	--

Base Cartográfica: Imagens do Satélite QuickBird 2009



**FIG. 13 –** Mapa de uso e ocupação do solo do município de Maracanaú  
 Fonte: Sec. de Infraestrutura de Maracanaú – Plano Diretor Participativo de Maracanaú, 2009

### 3 MIGRAÇÃO EM ÁREAS METROPOLITANAS: POR QUE E PARA QUÊ?

Mesmo realidades aparentemente distantes, o espaço local ou intraurbano e o espaço regional têm geralmente em comum uma base social, econômica, cultural e espacial que fundamenta os processos de sua reprodução. Dentro de um território nacional, faz parte de um fenômeno urbano, que se quer homogeneizador, global, porém reafirma a heterogeneidade espacial, as diferenças, fortalecendo as territorialidades, expondo o espaço local como racionalidade concebida pela/de/para a vida.

Nesse contexto, os deslocamentos cotidianos como um dos aspectos da mobilidade populacional estão intrinsecamente relacionados e são inerentes a uma lógica migratória anterior, em que se criam representações sociais aos sujeitos e grupos envolvidos e disputas do uso do espaço. Pela pobreza (historicamente condicionada), o espaço nordestino foi definido como “a região problema do Brasil” e por tal razão, lhe foi atribuída a identidade de um povo migrante.

Na verdade, porém, quando se trata do povo nordestino e, mais específico, do povo cearense e sua realidade, alguns questionamentos impõem-se: o que encerram os movimentos migratórios? O que motiva um sujeito ou um grupo a migrar? Quais as consequências deste movimento?

Na literatura tem-se a descrição de um povo marcado pelo sofrimento no cultivo em terras áridas e predestinação migratória, buscando mais prósperas áreas dentro ou fora dos limites territoriais do Estado. Oliveira, em seu romance ‘A saga de um povo’, no qual mescla um estilo literário juntamente com registros históricos, para contar a trajetória de seu pai, migrante, saindo das terras cearenses em 1877, para a região Norte, enumera algumas razões deste nomadismo.

Nenhum outro filho da grande pátria arrasta consigo a sina de emigrar. Várias razões tentam justificar esta maneira de agir dos nossos irmãos. Algumas vezes, são os fenômenos climáticos que os impelem a correr o mundo; outras, a pobreza do semi-árido que lhes nega o pão e água; e, ainda, o atavismo de raças primitivas, que trouxeram o sangue fenício ou de outras gerações andejas a vocação nômade. (1999, p. 18).

No âmbito desta discussão, “forjou-se”<sup>9</sup> um conjunto de percepções e representações inerente ao espírito do camponês “flagelado” nordestino e seu movimento, o êxodo rural. Fazem parte de uma cultura migratória, que Carleial (2002), assim definiu:

Um sistema de representações sociais que formam uma imagem sobre o migrante. Essas concepções coletivas e dinâmicas, que são afirmações de identidades e percepções, induzem comportamentos e reproduzem valores determinados pela produção econômica, reafirma idéias, ilusões, e desejos deste grupo particular. (P. 181).

Arraigado ao sistema cultural do povo nordestino, esta cultura migratória, foi promotora de um recursivo ciclo de idas e vindas, que encerra três dimensões: “primeiro, uma fala de expulsão, incentivando-se a emigração; segundo, um discurso de insatisfação com a situação de forasteiro; e, terceiro, um argumento de retorno, apelando-se para a volta do imigrante à sua terra natal” (*IBID.*, p. 182).

Assim, conforme Cavalcante (2002), trata-se de um movimento perene, em que esta cultura migratória é cristalizada e tomada como prática social institucionalizada orientada por certos valores, expectativas e modelos de conduta. Construída historicamente, gestada e transmitida no seio da família, advém da decisão compulsória, em que os sujeitos são impelidos a migrar como única possibilidade de sobrevivência e reprodução desse segmento social.

Além das crenças e valores culturais, relaciona-se à cultura migratória o ensejo da mobilidade social conseguida a partir de um modo de vida urbano edificante à vida social. Brito (2002), ao tratar da cultura migratória no Brasil, diz que “a rigidez da estratificação social no Brasil é tão grande que ‘melhorar de vida’ de vida ou ‘ascender socialmente’, para uma grande maioria da população, sempre esteve associado à migração ou, melhor ainda, só era possível com a migração.” (P. 31). Pensando a realidade cearense, Sampaio defendeu a ideia de que a mobilidade espacial fora um instrumento utilizado pelo Estado, como otimizador e regulador da economia. O contingente populacional ora era deslocando, visando à manutenção dos padrões de acumulação das áreas em desenvolvimento, ora fixado nas respectivas áreas de origem (SAMPAIO, 2002).

---

<sup>9</sup> A expressão “forjar” indica que este imaginário das secas e da vulnerabilidade do povo nordestino foi construído com o fim de redistribuir a população para áreas mais prósperas que necessitavam de mão de obra, ou barganhar recursos junto ao Governo federal, cujas ações, no geral, tiveram o papel de manter o *status quo*.

Passado o período do pleno emprego das indústrias que necessitavam abundantemente de mão de obra, a redefinição das relações de trabalho, o aumento do uso da tecnologia a produção, a compressão espaciotemporal, mudam-se as concepções sobre o movimento migratório e seus sujeitos. As cidades passam por uma densificação das redes que articulam espacialidades cada vez mais distantes, e na realidade local há multiplicação das formas de dominação e apropriação de sujeitos extra ou intra-territorial, da diversificação dos conflitos com origem nesta contradição, de um período de inovações tecnológicas, flexibilidade produtiva e fluidez na circulação e informação – a mobilidade da população torna-se mais importante do que a fixidez (SANTOS, 2004).

Diferentemente, porém, de outrora, quando o ato de migrar poderia ser interpretado como escolha, hoje para os mais pobres (o grupo mais propenso a se mobilizar), tal ato é uma opção pela vida. Diminui o volume das migrações, que outrora fora vista como motor do desenvolvimento social e econômico das áreas de destino, hoje, representando um problema social. Aumento da violência, gastos sociais e favelizações são problemas sociais que explodem na realidade urbana e desafiam a realização de planejamento urbano e social que garanta condições dignas para os migrantes.

Com a maior integração física do território brasileiro, é visto que não se percorrem mais as mesmas distâncias, naquelas trajetórias inter-regionais. Cavalcante (2002) exprime que o ato de se deslocar se tornou mais planejado, diminuindo os impactos sociais. Hoje, as áreas de origem apresentam características dos lugares de destino, o que motiva as pequenas distâncias. Intensificam-se as migrações intra-regionais, intermunicipais ou os deslocamentos rotineiros dentro dos “aglomerados metropolitanos”.

É nesta perspectiva que, para compreensão dos deslocamentos cotidianos Maracanaú-Fortaleza, para diferenciá-los em sua natureza, em seus ritmos, é necessário entendê-los como parte integrante da realidade metropolitana, percebê-los num momento histórico específico e compreender a articulação a um processo de urbanização/ metropolização de Fortaleza.

### 3.1 A metropolização de Fortaleza e as implicações para o Município de Maracanaú

Maracanaú, como cidade, passa a ganhar evidência, com subordinação a um processo de metropolização de Fortaleza. Antes, porém, desse fenômeno ganhar forma com a industrialização promovida pelo Estado, que colaborou para uma urbanização das áreas do entorno ou mesmo da institucionalização da RMF, alguns elementos renunciaram esta integração metropolitana. Da leitura de Girão (1997), Lemenhe (1991), Souza (2009) e Borzachiello da Silva (1992), emerge a caracterização de três grandes momentos, que compõem a lógica de constituição do processo de metropolização, em que a migração teve e tem papel fundamental, desde a incorporação ou exclusão dos migrantes como sujeitos sociais no tecido urbano, marcada por históricos conflitos socioespaciais, até a constituição da rede material e imaterial entre os municípios inseridos na RMF.

São as seguintes fases:

- **1º momento (século XIX até a década de 1960)** – no qual os elementos responsáveis por essa incipiente integração são a produção algodoeira no sertão, as secas e as migrações em direção a Fortaleza.
- **2º momento (1960 até 1990)** – Com as políticas públicas voltadas a industrialização e para construção dos conjuntos habitacionais.
- **3º momento (1990 - atual)** – A reestruturação produtiva e integração da economia cearense no circuito nacional e a Constituição de 1988, que incitaram políticas estaduais e locais na busca de investimentos através das vantagens locais.

O primeiro momento sucede com o processo histórico de consolidação da realidade urbana de Fortaleza. À margem dos interesses de Portugal, Fortaleza começou a ganhar expressão econômica e transformar-se por arranjos históricos e uma conjuntura econômica específica. E este momento é o século XIX. Após a Independência do Brasil, Fortaleza eleva-se à categoria de cidade em 1823. Viviam-se dois cenários importantes na economia mundial: a Revolução Industrial, na Inglaterra, caracterizada principalmente pela indústria têxtil, e a Guerra civil dos Estados Unidos, principal nação exportadora da matéria-prima para essa indústria, o algodão.

Os sertões cearenses, principalmente na área do Maciço de Baturité, com clima propício ao desenvolvimento dessa cultura, começa a produzi-lá e tem em Fortaleza o ponto receptor e escoadouro da matéria-prima ao mercado externo. O

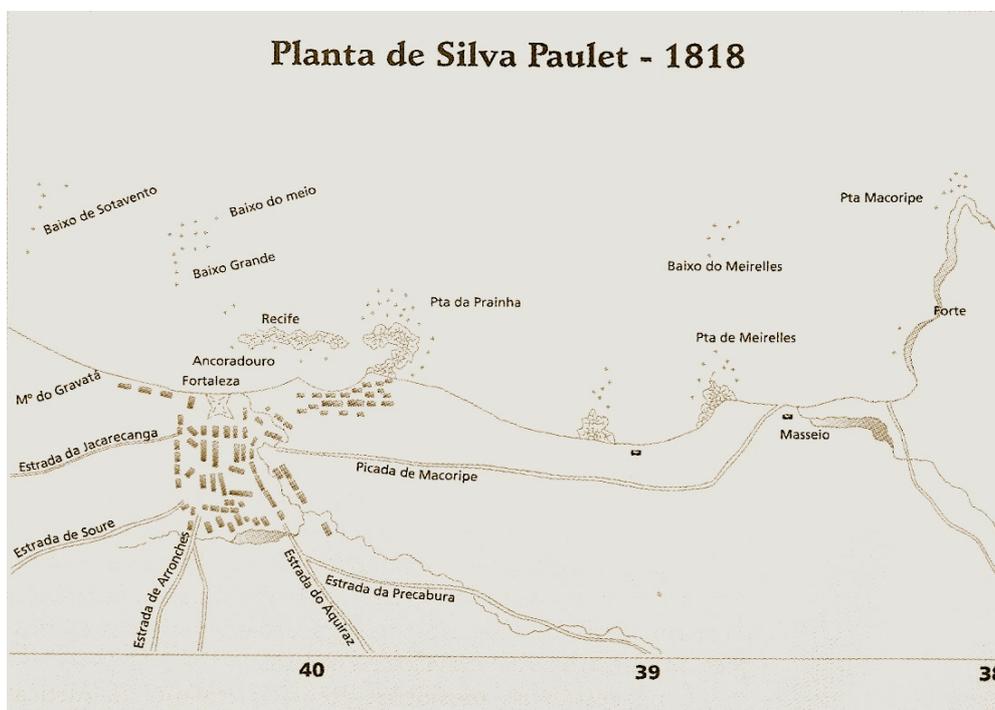
comércio dinamiza-se e a Capital da Província expande-se. Além disso, boa parte dos investimentos governamentais em edificações, infraestrutura e serviços dessa época vão convergir para a Capital da Província. É esse o processo de hegemonia urbana de Fortaleza, iniciado na primeira metade do século XIX e consolidado na sua segunda metade (LEMENHE, 1991).

Além do desenvolvimento econômico e espacial, Fortaleza passa por um crescimento demográfico. Nesta conjuntura, a seca de 1877 tem papel relevante, com as migrações de milhares de camponeses e suas famílias, esquilidos pela fome e as doenças que os abatiam, buscando sobrevivência em centros mais prósperos, cidades litorâneas e serras. Destacam-se os fluxos para Fortaleza, Pará, Maranhão, Espírito Santo e São Paulo. O entendimento da pobreza como resultado da determinação climática reduz a realidade social e política vivenciada do quadro agrário cearense. Dentre as razões deste desastre social, Cândido se exprime:

A seca de 1877 foi de grandes proporções (...) Ela foi pior do que as secas anteriores porque naqueles anos a pobreza se ampliava. Muitos lavradores que até a década de 1860 viviam plantando roçados para sua própria alimentação com o aumento do preço do algodão no mercado externo deixaram de produzir comida e mergulharam a fundo na cotonicultura. Mas os plantadores norte-americanos recuperaram seus mercados após a guerra da Secessão e a ruína atingiu muitos sertanejos cearenses. Sem comércio e sem estoques de alimentos os pobres foram pegos despreparados pela longa estiagem que matou as plantas e os animais. Não restou outra saída para os habitantes da província senão migrar. (2005, p. 19/20).

Em Fortaleza, com a mendicância “invadindo” os locais públicos e apavorando os olhares citadinos, surge a necessidade de intervenção do Poder público. Por meio da linguagem geométrica do planejamento, as plantas cartográficas da cidade, houve disciplinamento do uso do solo e “higienização” tendo o poder municipal criado frentes de trabalho. Visavam a ordenar o crescimento urbano, conter o aumento demográfico dos migrantes espoliados do sertão, segregá-los e condicionar o comportamento dos que moravam e se estabeleciam na cidade (PONTE, 1993). É neste âmbito que se justifica a primeira planta cartográfica, de Silva Paulet, em 1818, cujos eixos de expansão da cidade são orientados por quatro vias, que determinaram a feição radioconcêntrica de Fortaleza e que futuramente serviriam como eixos de integração metropolitana. São elas: A estrada de Jacarecanga (ligando o centro ao setor oeste da cidade, e que posteriormente iria se transformar no primeiro eixo industrial de

Fortaleza), do Soure (vai ligar Fortaleza a Caucaia), a do Arronches (que se transformaria numa importante via de ligação entre Fortaleza e Maracanaú), do Aquiraz, da Precabura e a Picada do Mucuripe.



**FIG. 14** – Planta de Silva Paulet, 1818  
Fonte: COSTA, 2005

Ainda neste contexto, há a construção, em 1875, da estrada de ferro Fortaleza-Baturité, ligando o sertão ao litoral. Esta possuía dupla função. A primeira de transformar a antiga malha ferroviária que ligava a produção algodoeira do sertão à zona portuária de Fortaleza, para o transporte de passageiros. A segunda era a de absorver como mão de obra para assentar os trilhos, os migrantes e, com isso, afastá-los gradativamente da cidade (PONTE, 1993). Estava criada a primeira via que iria ligar a posterior cidade de Maracanaú a Fortaleza.

Outro embate, no âmbito dos conflitos sociais vivenciados em Fortaleza com esta população migrante, se dá nas zonas litorâneas, até as primeiras décadas do século XX, áreas não sujeitas aos interesses das classes mais abastadas e, por isto, habitadas por pescadores e migrantes. A valorização destes ambientes ocorre, no primeiro momento, com sua utilização para tratamentos terapêuticos, assim como os ares da serra e do sertão. Maracanaú tem como símbolo desta época, como já visto, a colônia de abrigo para o tratamento da hanseníase e o hospital de tuberculose.

Relacionado aos espaços litorâneos, na década de 1980, as transformações sociais e novas práticas culturais (a ex. dos banhos de mar) condicionaram um processo de valorização destas áreas, o que resultou na expulsão deste grupo da área que depois ficou conhecida por “Beira Mar” (DANTAS, 2002; LIMA, 2002).

A partir dos anos 1950, há um novo surto de crescimento populacional de Fortaleza, novamente por meio de uma população migrante vinda do interior. De acordo com o recenseamento de 1950, o Município apresentou um crescimento populacional de 49,9%. Nos decênios seguintes, 1950/60, 1960/70 e 1970/80, os índices de crescimento foram de, respectivamente, 90,5%, 66,6%, 52,5% - IBGE (SOUZA, 2006, p. 149). Motivados pela persistência da tradicional estrutura fundiária do Ceará, a incidência das secas no sertão, bem como as crises na cultura do algodão (“bicudo”) e da cera de carnaúba, muitos migrantes chegam à Capital em busca de melhores condições de vida.

Nesta perspectiva, se esboçava o “rompimento” da estrutura monocêntrica da cidade. Fortaleza espraia-se para leste, oeste e sul, tornando latente o processo de segregação socioespacial. Segundo Souza (2006), isto se dá com

[...] o crescimento das favelas e expansão urbana, tanto para o setor leste quanto para os setores oeste e sul, acompanhando os principais eixos viários e também para além da ferrovia. As vias de acesso orientavam e dimensionavam o crescimento da cidade e, assim, à proporção que aumentava a população, surgiam novos bairros através da aglutinação cada vez maior de espaços periféricos. (P. 151).

O segundo momento caracterizou-se pelo descompasso do processo de urbanização em relação à fragilidade da economia urbana que engendrou graves problemas referentes à questão ocupacional (informalidade) e habitacional na Metrópole (IBID). Com efeito, do final dos anos 1960 e anos posteriores, as políticas públicas convergiram para os espaços metropolitanos, visando a amenizar esses problemas sociais nas cidades e reduzir as desigualdades regionais.

Era estratégico buscar superar os desequilíbrios regionais decorrentes dessa dinâmica socioespacial que o País vivenciava. O Estado brasileiro criou a SUDENE, em 1959. Sob o signo do “padrão planejado”, a força institucional alicerçou o crescimento industrial por meio de incentivos fiscais, infraestrutura e força de trabalho disponível, possibilitando, assim, a hegemonia da burguesia industrial do Centro Sul na região Nordeste, numa espécie de “dispersão-concentradora” (OLIVEIRA, 1977). De acordo

com essa prática, Sampaio (2002) ilustra a figura do Estado como controladora das ações e demandas a que o País aspirava, segundo o qual,

(...) durante o regime militar implantado em 1964, o país entrou no processo de integração cada vez mais acelerado, com novas estratégias de desenvolvimento, ampliando vias de comunicação, energia, estradas, o que fez expandir o processo de deslocamento (P. 117/8)

Então, a chegada dos investimentos da SUDENE ao Ceará ocorreu com a criação do DIF I, em 1964, implantado em Maracanaú (à época, Distrito de Maranguape), que causou o deslocamento do antigo eixo industrial localizado na avenida Francisco Sá, a oeste do centro de Fortaleza, para o município vizinho, de Maracanaú.

Fundamentado sob uma nova lógica, voltada à expansão urbana de Fortaleza, Silva (2005), a respeito desse processo, assinala que

A instalação de um Distrito Industrial, segundo as regras do planejamento econômico vigente à época, contrapõe-se ao Setor Industrial da Francisco Sá, inserido na malha da cidade de Fortaleza em sua porção Oeste. A Zona Industrial da Francisco Sá, como é conhecida popularmente, de crescimento espontâneo, sem planejamento, insere-se de forma conflitiva na trama da cidade. (...) o Distrito Industrial vai promover no desenrolar de uma série de políticas, grandes alterações no arranjo sócio-espacial metropolitano. (P. 115).

O crescimento do Distrito de Maracanaú, no primeiro momento, acontece de forma incipiente, pois foi um período de tentativa de consolidação do parque industrial, que teve implementação dificultada em decorrência da falta de infraestrutura (energia, água, saneamento básico, mão de obra) para tal investimento.

A política industrial da SUDENE teve papel decisivo no processo de dispersão da MetrÓpole e crescimento econômico do Ceará, porém não resultou numa desconcentração da renda ou diminuição das desigualdades regionais, pois deu-se uma modernização concentradora. De acordo com Oliveira (1977), sob o signo do “padrão planejado”, a SUDENE serviu de “correia-transportadora”, promovendo a hegemonia burguesa do Centro-Sul para o Nordeste, pela via dos incentivos fiscais do sistema 34/18. Para ele, essa política de incentivos fiscais só foi possível com uma articulação, pela qual

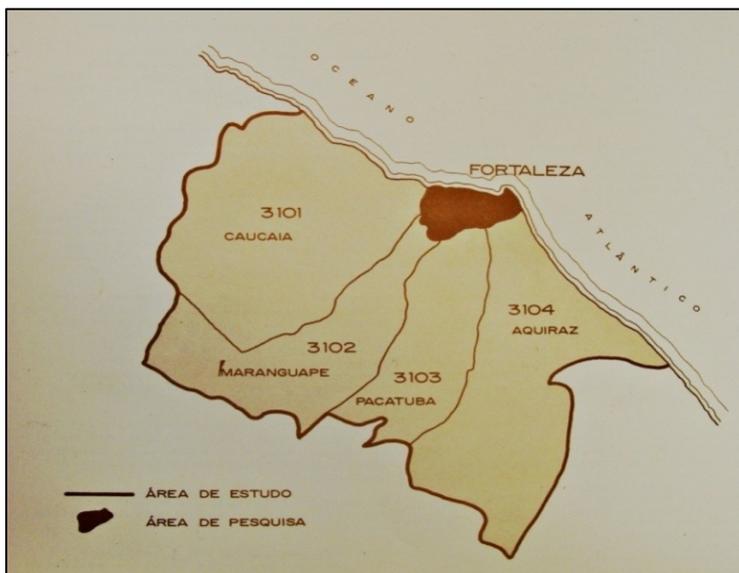
[...] o Estado foi capaz de transformar uma parte da mais-valia, os impostos, e fazê-los retornar sob o controle da burguesia com capital,

tornando-se capaz de operar uma mudança de forma do excedente que retornou ao processo produtivo [incentivos fiscais]. (P. 24).

A institucionalização das regiões metropolitanas no Brasil sucedeu de maneira compulsória, pois não levou em conta o pressuposto da articulação territorial e integração nas dimensões política, econômica e social dos municípios em torno da cidade-polo. A respeito dessa não-concepção planejada das regiões metropolitanas brasileiras, Maria Adélia de Souza acentua que a

Lei Complementar 14, de 1973, saiu do Ministério da Justiça. É assim que começa a história institucional das regiões metropolitanas brasileiras. Houve uma gritaria por parte dos governadores e prefeitos das cidades que não foram considerados no bojo da regionalização de metrópoles. As cidades escolhidas pelo governo militar receberam ações e destinações de recursos. Desse modo, o desenvolvimento e institucionalização das regiões metropolitanas no Brasil sempre seguiu à margem de todas as reflexões sobre política urbana brasileira, e até hoje segue a margem das políticas territoriais. (2006, p. 30)

No caso do Ceará, não foi diferente. A instituição da Região Metropolitana de Fortaleza aconteceu por força legal, Lei Complementar nº 14/73. Para Silva (2005), essa “imposição” significa dizer que houve uma institucionalização antes que o processo de metropolização se concretizasse. No seu início, composto pelos municípios de Fortaleza, Caucaia, Maranguape, Pacatuba e Aquiraz (ver figura), hoje já englobam quinze municípios, inclusive o Município em estudo, Maracanaú.



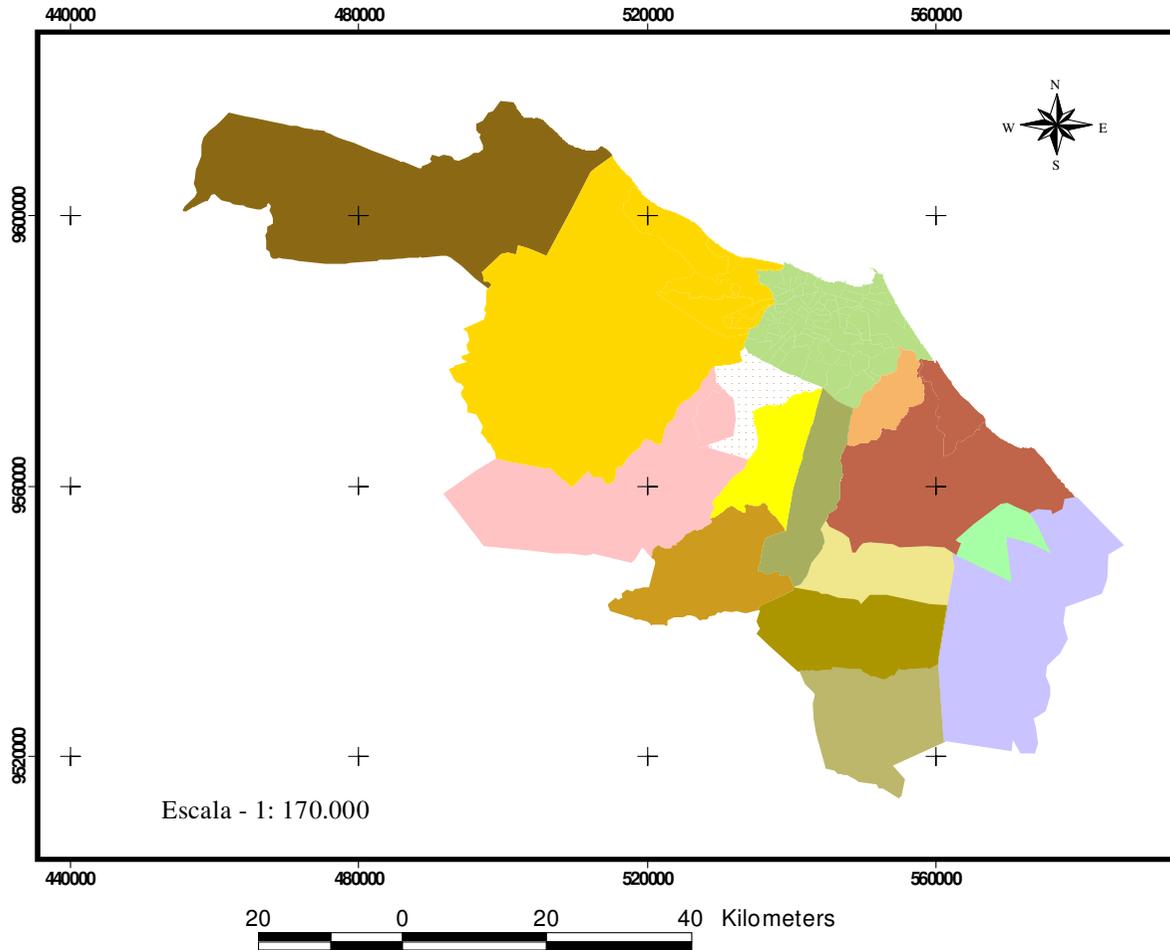
**FIG 15** - Região Metropolitana de Fortaleza em 1973

Fonte: Plano Diretor Integrado da Região Metropolitana de Fortaleza (PLANDIRF)



Universidade Federal do Ceará - UFC  
Programa de Pós-Graduação em Geografia - PPGG  
Mestrado em Geografia

Mapa da Região Metropolitana de Fortaleza - CE



**Legenda**

Municípios da RMF

- Aquiraz
- Caucaia
- Chorozinho
- Euzébio
- Fortaleza
- Guaiúba
- Horizonte
- Itaitinga
- Maracanaú
- Maranguape
- Pacajus
- Pacatuba
- S G Amarante
- Cascavel
- Pindoretama

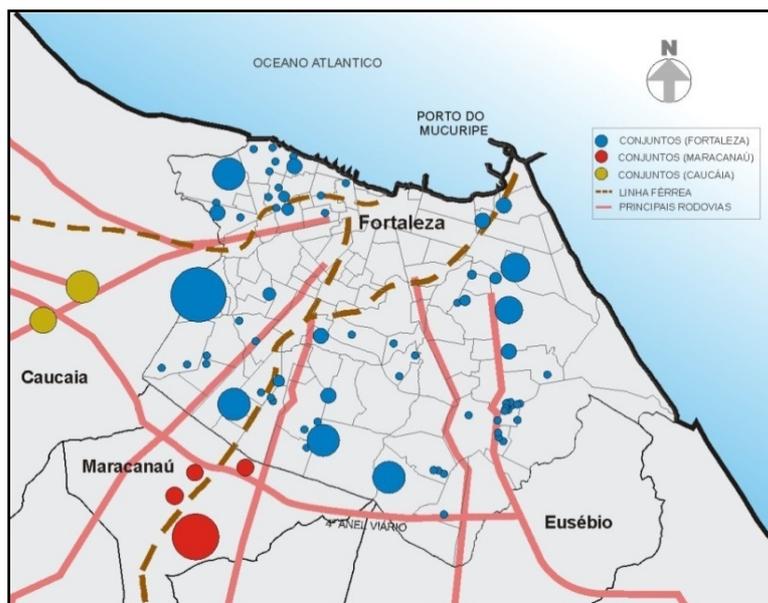
Fonte: Base digitalizada do IPECE  
Datum SAD 69 Zona 24  
Projeção Universal Transversa de Mercator  
Declinação Magnética do centro da  
folha em 2000 23° 32' W  
Folhas: Baturite (751) e Fortaleza (684)

Elaboração e Edição:  
Alexsandra Bezerra da Rocha



FIG. 16 – Mapa da RMF atual - 2010

As políticas que se sucederam, com a posterior constituição da RMF, em 1973, referiam-se à instalação de centros comunitários e desfavelamentos (COSTA, 2005), visando a amenizar os crescentes conflitos dos movimentos sociais com o Estado pela posse da terra urbana. A conjunção dessas políticas voltadas à descentralização habitacional tem início nos anos 1970, com a construção de grandes conjuntos habitacionais, nos limites sul e sudoeste de Fortaleza e, no entorno da MetrÓpole, nos anos 1980.



**FIG. 17** - Os conjuntos habitacionais em Fortaleza, Maracanaú, Caucaia – RMF  
 FONTE: PEQUENO, 2008.

Passado esse período, constituem-se o que se denomina de terceiro momento do processo de metropolização de Fortaleza. Os anos 1990 testemunharam a intensificação da reestruturação produtiva e socioespacial no Ceará e sua inserção na economia internacionalizada. Nessa conjuntura, decorrem mudanças na implementação das políticas estatais para o desenvolvimento local, passando da esfera federal para estadual e municipal. Destacam-se como responsáveis por tais mudanças: o desmonte da SUDENE (na sua capacidade de financiar e gerir os investimentos para a região Nordeste), o incremento tecnológico juntamente com a densificação das redes e a Constituição de 1988, concedendo maior autonomia aos estados e municípios (AMORA, 2005).

No Ceará, a emergência de uma nova elite política empresarial, o “Governo das Mudanças”<sup>10</sup>, em parceria com o capital privado engendra uma política “agressiva” na atração de investimentos. Enfocando três vetores de desenvolvimento: turismo, agricultura irrigada e a industrialização - as políticas, para este último acontecem no plano financeiro, por meio de incentivos fiscais e, no terreno ideológico, com fundamento no discurso da geração de emprego e renda.

Entre os estados e municípios, as vantagens locacionais (redução ou isenção de impostos, infraestrutura, mão de obra abundante e dessindicalizada) foram e continuam sendo ofertadas às empresas como estratégia de desenvolvimento local e no âmbito das empresas na valorização do capital investido. A seletividade espacial baseada numa escolha das empresas transforma-se, agora, numa verdadeira competição espacial, no plano político, numa trama que, segundo Santos (1999),

É como se o chão, por meio das técnicas e das decisões políticas que incorpora, constituísse um verdadeiro depósito de fluxos de mais-valia, transferindo valor às firmas nele sediadas. A produtividade e a competitividade deixam de ser definidas devido apenas à estrutura interna de cada corporação e passam, também, a ser um atributo dos lugares. E cada lugar entra na contabilidade das empresas com diferente valor. A guerra fiscal é, na verdade, uma guerra global entre lugares (p. 5).

Nos últimos vinte anos do século XX, as novas dinâmicas encenadas no Ceará, por capitais públicos e privados – como o advento da valorização das áreas litorâneas para o turismo, a descentralização industrial para as cidades médias do Estado e para na própria RMF, além do desenvolvimento dos complexos agroindustriais – ao que se ajunta a nova reestruturação do trabalho e da produção em escala nacional, evidenciaram mudanças no padrão migratório. Dentre essas, estão nas taxas geométricas de crescimento da população urbana, nos municípios constituintes da RMF, no período de 1991/2000, maiores do que a da própria Metrópole (ver quadro). Destacam-se os municípios de Aquiraz (3%), Caucaia (4,7%), Eusébio (4,9%), Horizonte (7,1%) e Pacajus (3,7%). O Município Maracanaú, sendo o vetor mais antigo de expansão, apresenta uma retração nos índices de crescimento (1,5%), significando, assim, um

---

<sup>10</sup> Denominado de Governo das Mudanças, a partir de 1987, segundo Bernal, representava a ascensão de um grupo de empresários pertencentes ao Centro Industrial do Ceará (CIC), visando a instaurar um novo projeto político para o Ceará, pautado numa política neoliberal. Esta gestão, “(...) caracterizou-se pela erradicação da prática política ‘coronelista’ e pela modernização administrativa do aparelho fiscal, modelo no qual predomina até os dias atuais.” (2004, p. 56).

indicativo para esta tese, ou seja, a migração intrametropolitana, que requer movimento e permanência (fixação) de pessoas, não é o fenômeno principal do Município de Maracanaú atualmente, e sim os deslocamentos cotidianos.

**Tabela 6** - Municípios da RMF por População Residente, Situação do Domicílio, Taxa de Urbanização e Taxa Geométrica de Crescimento - 1991 e 2000

Municípios	População residente e situação do domicílio						Taxa de urbanização		Taxa geométrica de crescimento 2000/1991		
	Total		Situação do domicílio						Total (%)	Urb. (%)	Rural (%)
			Urbana		Rural						
	1991	2000	1991	2000	1991	2000	1991	2000			
<b>Aquiraz</b>	46.305	60.469	40.772	54.682	5.533	5.787	88,1	90,4	3	3,3	0,5
<b>Caucaia</b>	165.099	250.479	147.601	226.088	17.498	24.391	89,4	90,3	4,7	4,9	3,8
<b>Chorozinho</b>	15.492	18.707	4.299	9.469	11.193	9.238	27,7	50,6	2,1	9,2	-2,1
<b>Eusébio</b>	20.410	31.500	20.410	31.500	-	-	100	100	4,9	4,9	-
<b>Fortaleza</b>	1.768.637	2.141.402	1.768.637	2.141.402	-	-	100	100	2,1	2,1	-
<b>Guaiúba</b>	17.562	19.884	10.048	15.611	7.514	4.273	57,2	78,5	1,4	5,0	-6,1
<b>Horizonte</b>	18.283	33.790	10.786	28.122	7.497	5.668	59	83,2	7,1	11,2	-3,1
<b>Itaitinga</b>		29.217		26.546		2.671		90,9			
<b>Maracanaú</b>	<b>157.151</b>	<b>179.732</b>	<b>156.410</b>	<b>179.170</b>	<b>741</b>	<b>562</b>	<b>99,5</b>	<b>99,7</b>	<b>1,5</b>	<b>1,5</b>	<b>-3,0</b>
<b>Maranguape</b>	71.705	88.135	51.954	65.268	19.751	22.867	72,5	74,1	2,3	2,6	1,6
<b>Pacajus</b>	31.800	44.070	22.650	34.301	9.150	9.769	71,2	77,8	3,7	4,7	0,7
<b>Pacatuba</b>	60.148	51.696	53.626	47.028	6.522	4.668	89,2	91	-1,7	-1,4	-3,6
<b>S. G. Amarante</b>	29.286	35.608	17.999	22.077	11.287	13.531	61,5	62	2,2	2,3	2,0
<b>Total</b>	2.401.878	2.984.689	2.305.192	2.881.264	96.686	103.425	96	96,5	2,4	2,5	0,75

FONTE: IBGE/CENSO, 1991 e 2000

Org.: Observatório das Metrôpoles

Sobre a tabela, pode-se extrair outras considerações. Em primeiro lugar, com exceção do Município de Chorozinho<sup>11</sup>, os demais apresentam taxa de urbanização superior a 50%. Essa redistribuição no crescimento populacional acompanhado o crescimento urbano ressalta, ao mesmo tempo, macrocefalia da Capital da RMF e o seu transbordamento recente e localizado.

Silva apresenta as contradições sobre os processos de expansão e urbanização dispersa da RMF. Segundo ele,

A formação de enormes periferias urbanas, a favelização seja rural ou urbana, aliadas à ocorrência de áreas com um significativo nível de desenvolvimento, formam verdadeiras 'ilhas' de prosperidade que tão bem caracterizam este espaço. A consolidação da mancha adensada vincula-se ao desenho dos eixos estruturantes constituído pelas vias e ferrovias. O esquema rádio-concêntrico partindo do centro da capital resultou num modelo semi-estelar. Sobre esse desenho dominante, os

<sup>11</sup> O referido município foi anexado recentemente, por Lei Complementar Estadual de 9 de dezembro de 1999.

anéis viários alteram a trama, modificam os fluxos de circulação e requalificam os espaços. (2005, p. 119/120)

Nesta perspectiva, concorda-se com o entendimento de Pereira (2006), quando define quatro principais espacialidades da RMF: “duas relacionadas à industrialização, o Distrito Industrial em Maracanaú e o eixo Horizonte-Pacajus; e duas relacionadas, as práticas marítimas modernas, demarcadas pelos litorais de Aquiraz (a leste de Fortaleza), Caucaia e São Gonçalo do Amarante (a oeste).” (P. 52/53)

Sob essa política industrial, sobressaem ainda, na década de 1990, na RMF, outros polos de desenvolvimento econômico, como o eixo industrial localizado nos Municípios de Horizonte e Pacajus, o Complexo Industrial e Portuário do Pecém (CIPP), e, fora da franja metropolitana, destacam-se as cidades médias de Sobral, Quixadá e a conurbação CRAJUBAR (Crato, Juazeiro e Barbalha)<sup>12</sup>.

Aqui é importante destacar o fato de que diante desse quadro, as ações do Poder público de Maracanaú prioriza a expansão do parque industrial para competir com essas novas áreas industriais do Estado. Além das indústrias em funcionamento nos três distritos, num total de 120 unidades, há em fase de implantação 23 empreendimentos. Além dos 11 terrenos reservados pela Prefeitura de Maracanaú, 35 novas áreas já foram adquiridas por empresários para futuros empreendimentos industriais, conforme detalhado na tabela a seguir

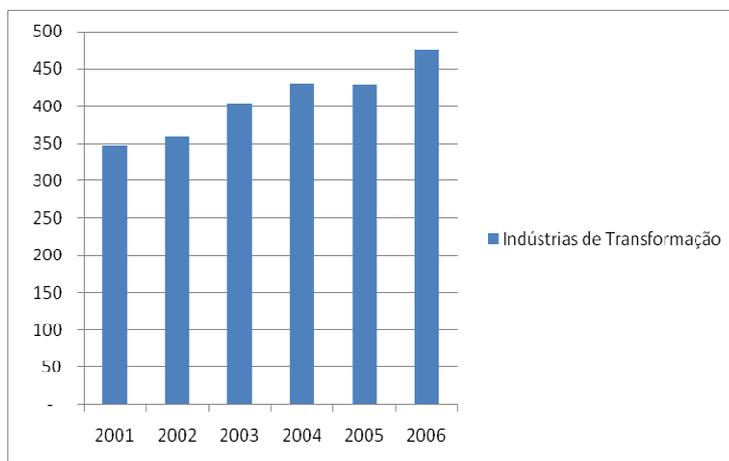
**TABELA 7 - Distribuição das Indústrias nos distritos industriais de Maracanaú**

<b>SITUAÇÃO</b>	<b>DIF I</b>	<b>DIF III</b>	<b>DI. 2000</b>	<b>TOTAL</b>
EM FUNCIONAMENTO	87	25	8	120
EM IMPLANTAÇÃO	12	6	5	23
COM TERRENO ADQUIRIDO	16	7	12	35
TERRENOS DO MUNICÍPIO (reservados para novos projetos)	6	0	5	11
IMPLANTADA/ PARALISADA	15	2	0	17

Fonte: Secretaria de Desenvolvimento Econômico de Maracanaú, 2008.

<sup>12</sup> Pela importância da integração econômica nas cidades do Cariri, a Lei Complementar Estadual nº78 de 2009 institucionalizou a Região Metropolitana do Cariri, composta pelos seguintes municípios: Juazeiro do Norte, Crato, Barbalha, Jardim, Missão Velha, Caririaguçu, Farias Brito, Nova Olinda e Santana do Cariri.

Os dados sobre a ação da gestão municipal em busca do incremento industrial mostram que, no período 2001 – 2006, houve o aporte de 129 indústrias, levando em consideração somente as indústrias de transformação, principalmente as do setor têxtil, alimentício e metal-mecânico, conforme o gráfico.



**FIG. 18** - Empresas industriais ativas em Maracanaú – Setor de transformação  
 Fonte: Secretaria da Fazenda (SEFAZ/CE) – Anuário Estatístico do Ceará (IPECE)/2006  
 Org.: SOUSA NETO.

Cada vez mais Fortaleza vai exercendo e reforçando sua centralidade, ao mesmo tempo em que a gestão metropolitana está posta. Um aspecto importante que caracteriza esse processo é a mobilidade interurbana na RMF, temática a ser compreendida nessa pesquisa.

### 3.2 O nível de integração da RMF e o município de Maracanaú

Um dos indicadores da metropolização precisa ser analisado a fim de que haja um planejamento regional e que este reúna valor aos planejamentos dos municípios nele inseridos para, assim, definir e dar corpo a uma região metropolitana. Trata-se do nível de integração das metrópoles. A metropolização faz referência, segundo Lencioni (2006), ao espaço, ao passo que a metrópole se relaciona com a cidade. Isso quer dizer que a metropolização é um processo que ultrapassa a forma e está relacionado ao conteúdo, não só do espaço denominado de metrópole como esse relaciona-se ao entorno. Infere-se que a metropolização está intimamente relacionada ao nível de integração da metrópole, pois já que este último tem como referência a cidade-polo (neste caso, Fortaleza), portanto quanto maior a integração física e virtual com a metrópole, mais ela expande suas características, feições nos espaços nele integrados.

Assim, além da densidade demográfica aliada ao processo de horizontalização da metrópole (cidades conurbadas – ver anexo A), outros elementos indicam a metropolização de uma cidade, como a urbanização no sentido amplo, ligado ao modo de vida urbano, bem como a expansão de um "território no qual os fluxos de pessoas, de mercadorias ou de informações são múltiplos, intensos e permanentes" (IBID., p.48).

A realidade da RMF incita o pesquisador a fazer alguns questionamentos: a cidade de Fortaleza passa por um processo de metropolização propriamente dito? Quais os critérios utilizados para se determinar o nível de integração das metrópoles? Em que nível de integração se encontram os municípios da RMF e como ocorre essa gestão metropolitana?

A primeira iniciativa na ideia de uma gestão metropolitana da RMF se deu em 1975, com a criação da Autarquia da Região Metropolitana de Fortaleza – AUMEF, que objetivava se articular com as gestões locais a fim de ampliar investimentos nos municípios de menor expressão econômica, buscando um desenvolvimento da área. Responsável pela elaboração dos planos diretores das cidades da RMF, e um plano geral de integração para o desenvolvimento de toda área urbana metropolitana, tinha a função também de coordenar a execução e projetos de interesses da região metropolitana.

O Plano de Desenvolvimento Integrado da Região Metropolitana de Fortaleza – PLANDIRF foi o primeiro diagnóstico da presente realidade. Marca uma nova fase na concepção do planejamento urbano, pois os planos diretores esgotavam a temática ao focarem somente na resolução dos problemas urbanísticos dos municípios. Sem associar e hierarquizar as variáveis que envolvem o fenômeno urbano e o metropolitano, tais planos tornavam-se insuficientes e limitados, meros “instrumentos privados de caráter operativo”. A equipe responsável pela elaboração do PLANDIRF realizou um diagnóstico detalhado da situação dos municípios pertencentes à RMF (Caucaia, Pacatuba, Maranguape e Fortaleza) sob os critérios de polarização, definindo assim o raio de influência da Capital e Integração, referentes aos aspectos físicos, econômicos, sociais e institucional. Está aí a grande audácia de tal planejamento em envolver as diferentes esferas administrativas autônomas (União, o Estado e os municípios) e articular seus diferentes interesses numa concepção de gestão metropolitana capaz de pensar o desenvolvimento da região (PLANDIRF, 1971).

Uma das principais intervenções feitas pelo órgão, seguindo os pressupostos do referido plano, ocorre pela integração física de alguns municípios por meio de estradas, com a construção do anel viário que circunscreve a cidade de Fortaleza ao sul, cortando as estradas de acesso aos municípios periféricos (Caucaia, Maracanaú, Pacatuba, Itaitinga, Eusébio) e o alargamento da BRs de acesso a Fortaleza (116 e 222). Em 1991, a autarquia é extinta.

Dentro da RMF, encontram-se municípios que guardam muito fortemente os vínculos com as áreas rurais (Guaiuba, Chorozinho), outros caracterizados por fortes investimentos no setor industrial (São Gonçalo do Amarante, Maracanaú, Horizonte e Pacajus); outros cuja importância se dá pelo setor turístico (Aquiraz e a cidade de Fortaleza), sendo a cidade macrocefálica. Recentemente, o desafio é pensar em que nível se encontra essa integração e de que forma se pode integrar municípios com desenvolvimento tão desigual. Para fazer o diagnóstico das principais RM's, o Observatório das Metrôpoles<sup>13</sup> propôs uma metodologia de avaliação do nível de integração na dinâmica de aglomeração, em função dos diferentes papéis desempenhados pelos municípios, denominada nível de integração das metrôpoles. Referida metodologia é pautada em alguns critérios que mostram o desenvolvimento dos municípios (a partir de uma urbanidade) e o grau de interação com a metrópole por meio do fluxo de pessoas e mercadorias. Esses critérios são: taxa de crescimento populacional, densidade demográfica, fluxos pendulares com o objetivo de estudo ou trabalho, população não agrícola, número de voos, origem destino, os portos, o PIB municipal e o PIB oriundo do espaço urbano (DECHAMPS et al., 2007).

Apresentando elevada taxa de crescimento populacional e um alto índice de urbanização, percebe-se que os municípios do entorno da Metrôpole têm as mais altas taxas de integração, o que é indicador de expansão do tecido urbano da cidade-polo. Encontram-se nesta condição os Municípios de Caucaia (alta), Eusébio (média), Maracanaú (muito alta) e Pacatuba (alta).

Segundo o Observatório das Metrôpoles, o fator determinante para classificar o nível de integração dos municípios de uma região metropolitana são os

---

<sup>13</sup> O Observatório das Metrôpoles, Núcleo de Fortaleza, foi implantado em 2004, composto por um grupo de professores, integrantes dos Departamentos de Geografia, Teoria Econômica, Arquitetura e Urbanismo e Psicologia da Universidade Federal do Ceará e da organização não governamental CEARAH Periferia, os quais apresentam, em seus históricos acadêmicos, o interesse comum pela pesquisa sobre questões associadas ao desenvolvimento metropolitano em seus diferentes campos de conhecimento e respectivos enfoques.

fluxos de pessoas e mercadorias que estes têm com a metrópole. Este fator está diretamente relacionado com a infraestrutura e vias de ligação que unem essas cidades ao polo.

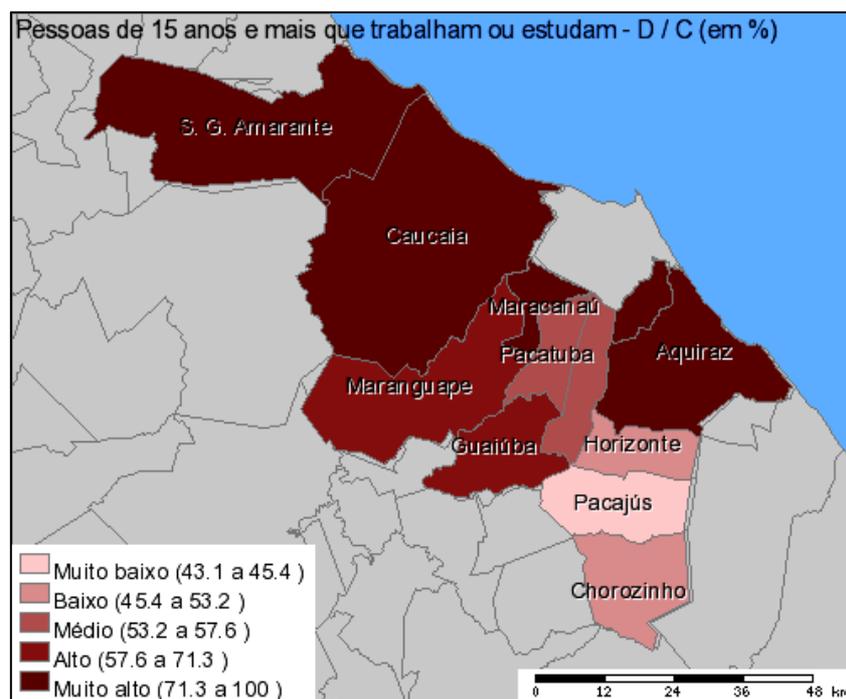
**Tabela 8** – Indicadores do Nível de Integração das Metrôpoles

Município	Indicadores da dinâmica da urbanização			Indicadores de funções e geração de renda				Nível integração na dinâmica da aglomeração
	Taxa Crescim. Pop. Total 1991/2000	Densidade (hab/km <sup>2</sup> ) 2000	Percentual Ocupados Não-Agrícolas 2000	Número Passageiros Vãos Domésticos (O/D) 2003	Rank Portos 2006	PIB 2003 (R\$mil)	% Município no Total PIB do Espaço Urbano (2003)	
Aquiraz	3,01	126	77,91			301.935	1,7	Baixa
Caucaia	4,74	204	88,8			852.846	4,81	Alta
Chorozinho	2,12	67	60,42			36.839	0,21	Baixa
Eusébio	4,94	411	86,94			474.285	2,67	Média
<b>Fortaleza</b>	<b>2,15</b>	<b>6.839</b>	<b>96,67</b>	<b>1.473.812</b>	<b>9</b>	<b>12.884.125</b>	<b>72,66</b>	<b>Pólo</b>
Guaiúba	1,39	74	63,98			35.654	0,2	Baixa
Horizonte	7,06	211	86,43			400.163	2,26	Média
Itaitinga	2,81	194	89,93			56.144	0,32	Média
<b>Maracanaú</b>	<b>1,5</b>	<b>1.700</b>	<b>96,92</b>			<b>1.797.798</b>	<b>10,14</b>	<b>Muito Alta</b>
Maranguape	2,32	149	77,51			307.849	1,74	Baixa
Pacajus	3,69	173	81,97			309.791	1,75	Média
Pacatuba	3,67	390	93,2			188.027	1,06	Alta
São Gonçalo do Amarante	2,2	43	68,44		12	86.806	0,49	Média

Fonte: IBGE/Censo 2000

Org.: Observatório das Metrôpoles

A exemplo, na RMF, o Município de Pacatuba, apesar de ser um ente sem expressão econômica (PIB DE 1,06%), está inserida na malha ferroviária da linha tronco-sul, o que dá boas condições de mobilidade até Fortaleza e, por isto, é classificada com alto nível de integração. Nessa condição, também, o Município de Maracanaú é classificado com um nível de integração metropolitana (com a cidade-polo - Fortaleza) muito alta, representado pelo terceiro maior índice percentual da RMF (15,94%) – ver mapa. São 18.220 pessoas que trabalhavam ou estudavam fora do Município, das quais 88% se dirigem para Fortaleza.



**FIG. 19** - Nível de integração metropolitana em relação a Fortaleza - municípios da RMF /2000  
 Fonte: Observatório das Metrôpoles, 2000.

Com uma parte da população estudando e trabalhando fora do Município, os próprios moradores atribuíam à cidade de Maracanaú uma definição de “cidade-dormitório”, não só pelo seu deslocamento, bem como pela própria falta de dinamismo econômico, social e cultural do núcleo central e periférico da cidade. Nessa perspectiva, é importante sabermos que elementos devem ser analisados para se classificar uma cidade como dormitório?

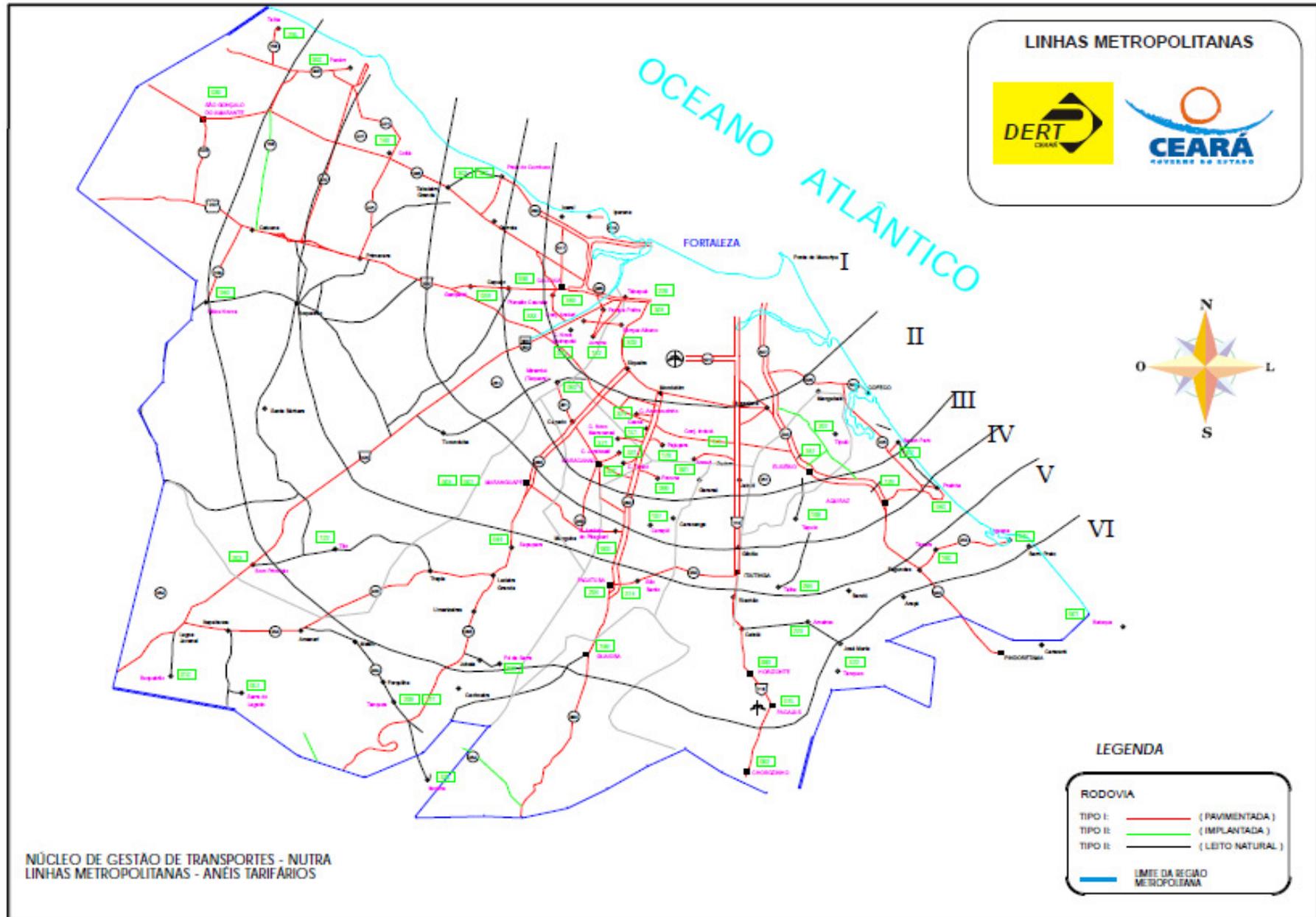
Inicialmente vinculada à marginalização e periferização da pobreza, este continha em si um sentido pejorativo às cidades assim denominadas. Este critério hoje é inconsistente, pois atualmente nas regiões metropolitanas, tomando como exemplo a RMF, município vizinho, como Eusébio, vivencia outro processo, isto é, o da periferização da riqueza. As classes médias e altas saem da Metrôpole para residir em condomínios fechados nos municípios vizinhos, buscando amenidades em sua qualidade de vida, como um local fora da faixa de poluição, permitindo maior contato com a natureza, sem ruídos e congestionamentos do trânsito e distante da violência urbana.

Além da mobilidade pendular sendo um elemento importante na definição, das cidades-dormitórios, outros critérios nos ajudam a pensar sobre a realidade vivenciada nessas cidades, como: elevado crescimento populacional, o baixo dinamismo econômico, a especulação imobiliária e a dispersão da industrialização como indutores desse processo.

Nessa perspectiva, a cidade de Maracanaú, apesar de não apresentar baixo dinamismo econômico evidenciado nos números do PIB, exhibe as demais características de uma cidade-dormitório. Além de possuir elevado percentual proporcional de pessoas que se deslocam para Fortaleza (aproximadamente 10% de sua população total), teve seu processo de urbanização associado a essa especulação imobiliária na cidade de Fortaleza, a conurbação e dispersão da industrialização. Esta dispersão reforça essa dependência em relação à Metrópole, à medida que as sedes dessas empresas estão em Fortaleza.

Freitag (2002) destaca outras características apresentadas em cidades deste tipo, como: o morador desse tipo de cidade não se reconhece como seu cidadão, pois, dissociado do seu local de trabalho, ele não tem compromisso afetivo com a cidade. São cidades sem independência administrativa nem econômica, altamente dependentes da sede regional, a quem se vinculam com grande intensidade. Outra característica que destacada é a ausência dos direitos humanos e da cidadania na cidade-dormitório, implicando precárias condições de vida para seus moradores que vivenciam altos índices de violência, insalubridade, epidemias, problemas de trânsito e transportes e degradação do meio ambiente. Sendo assim, a análise fenomênica feita sobre a cidade de Maracanaú, na primeira parte deste trabalho, nos aponta uma aproximação com esses pressupostos da autora.

Não será, no entanto alvo deste ensaio uma discussão metodológica para o estudo das cidades-dormitórios ou a classificação da cidade de Maracanaú sob tal aspecto. Mais importante, será perceber a relação de apropriação e uso deste sujeito com a cidade, com o bairro (como referência espacial mais próxima) na sua territorialização, isto é, se os deslocamentos cotidianos para fora do seu Município têm papel decisivo no esvaziamento da cidadania. Portanto, destoando do proposto da autora anteriormente citada, não é o espaço que determinaria o fenômeno, mas a reciprocidade nesta relação.



**FIG. 20** – Mapa dos anéis tarifários da RMF  
FONTE: DETRAN, 2010.

Outro fator que afeta fortemente as condições de deslocamento e na própria integração metropolitana é a distância. Mesmo existindo uma infraestrutura viária e uma rede de transporte para isso, a distância da Metrópole condiciona um aumento nos encargos para o deslocamento e conseqüentemente maior seletividade destas pessoas - ver mapa a seguir.

A exemplo, na RMF, a divisão tarifária das empresas permissionárias do transporte coletivo é feita com base numa divisão dos anéis tarifários que é crescente na medida em que se afasta da Metrópole. Esse sistema implantado na década de 1990 substituiu o antigo sistema por quilometragem, que era bem mais oneroso ao usuário

A metodologia proposta pelo Observatório das Metrópoles tem uma falha, pois avalia somente a lógica de integração de cada município com a Metrópole. Não analisa as condições de integração entre os diversos municípios da RMF, ou seja, não discute sobre um desenvolvimento amplo da região. Além disso, outro fator problemático é a inexistência de um órgão para a gestão metropolitana que assegure políticas públicas a fim de nivelar o desenvolvimento da região. Em termos institucionais, algumas tentativas isoladas pensam na integração da RMF. O órgão estadual que se aproxima dessa função é o METROFOR, cuja proposta de integração se dá pelo setor de transportes, por diferentes modais como o metrô e as linhas de ônibus.

Sobre esses modais que perpassam a espacialidade estudada, transportando a maior parte dos que se deslocam de Maracanaú-Fortaleza e os sujeitos envolvidos nesse deslocamento, dar-se-á, a partir desse momento, maior atenção.

#### **4 INTEGRAÇÃO METROPOLITANA SOB A ÓPTICA DOS PARADIGMAS DA MOBILIDADE**

As pesquisas que se desenvolvem com arrimo na análise geográfica do urbano e de seu conteúdo, além do fenômeno que buscam estudar, são orientadas, geralmente, por um arcabouço conceitual em que está a tríade sociedade, espaço e tempo. Sobre o discurso da mobilidade intrametropolitana, em específico os deslocamentos cotidianos, abrangendo a espacialidade de Maracanaú-Fortaleza, essa tríade transfigura-se em três outras categorias: trabalho, territorialidade e cotidiano, respectivamente.

Primeiramente, destaca-se a categoria relacionada à sociedade, isto é, o trabalho. No seu sentido primitivo, o trabalho é a necessidade do ser humano que, mediante de certo gasto de energia, satisfaz seus ensejos. Como prática fundante do ser social, converte-se nessa forma atual de sociedade, de finalidade central e humanizadora da ação humana para um meio de subsistência (ANTUNES, 2003). Mediador da relação espaço-tempo, o trabalho, como garantia de sobrevivência e reprodução dos sujeitos envolvidos, torna-se um dos elementos motivadores para tais deslocamentos, seja na dimensão da produção (em que ele diretamente vai trabalhar ou buscar trabalho) ou na dimensão do consumo (em que seus rendimentos lhe possibilitam a compra de bens necessários a sua vida). No contexto dos deslocamentos cotidianos, algumas questões são basilares: sendo a força de trabalho uma mercadoria, o que a distinguiria no seu conjunto e a situaria na condição de se mobilizar para sobreviver? O que significa o deslocamento para o trabalhador?

Através e além do trabalho originam-se as territorialidades, como a manifestação espacial das relações sociais de produção. Ligadas à dimensão do vivido, estas são definidas pelas relações de poder e intencionalidades (RAFESTIN, 1993) que permeiam a vida dos moradores de Maracanaú. Mediante os conflitos na apropriação e dominação dos lugares, estas territorialidades implicam possibilidades de significação do espaço a estes sujeitos.

As categorias trabalho e a territorialidade compondo a análise do urbano encontram-se indissociáveis no debate da vida cotidiana. Em conjunto, levam à busca pela apreensão da (re)produção do espaço social, pois são causa e consequência desse processo. Para análise, o cotidiano como espírito do tempo não deve ser entendido só

como o repetitivo, o rotineiro, o trivial, mas sim, segundo Lefebvre (1991), este conceito encerra

O estudo da atividade criadora (da produção no sentido mais amplo) conduz a análise da re-produção, isto é, das condições em que as atividades produtoras de objetos e obras se re-produzem elas mesmas, re-começam, re-tomam seus elos constitutivos ou, ao contrário, se transforma por modificações graduais ou saltos (P. 24)

Isto significa que as ações dos que se deslocam, no seu percurso casa-trabalho, regidas por gestos, necessidades, trabalho, diversão, produtos e obra (LEFEBVRE, 1991), os momentos que permeiam a vida nas cidades compõem uma racionalidade, consciente ou não, que produzem e reproduzem, sob a égide das relações sociais e de poder, as territorialidades nelas constituídas. Esta produção e reprodução, contudo, não são passivas, como a de um espectador que vê o filme transcorrer sem poder intervir. Na vida, as práticas sociais dimensionam conflitos pelo uso do espaço, modificando este e a própria natureza dos sujeitos. É nessa dialética socioespacial que se inserem a possibilidade, a transformação e a teoria do vir-a-ser (IBIDEM).

Nesta relação de reciprocidade entre trabalho, territorialidade e cotidiano, destacam-se alguns elementos de coesão do/no espaço urbano, como as redes urbanas e a dimensão do ser/ter/viver a cidade.

Em primeiro lugar, as redes urbanas, na sua materialidade física e virtual, firmam-se sob o signo da circulação forjando um dos aspectos do modo de vida metropolitano (REIS, 2006). Em contrapartida, o deslocamento intrametropolitano apresenta-se como forma não mais qualitativa deste, e sim, com base numa necessária condição para a garantia das condições de sobrevivência do trabalhador e sua família na cidade de origem.

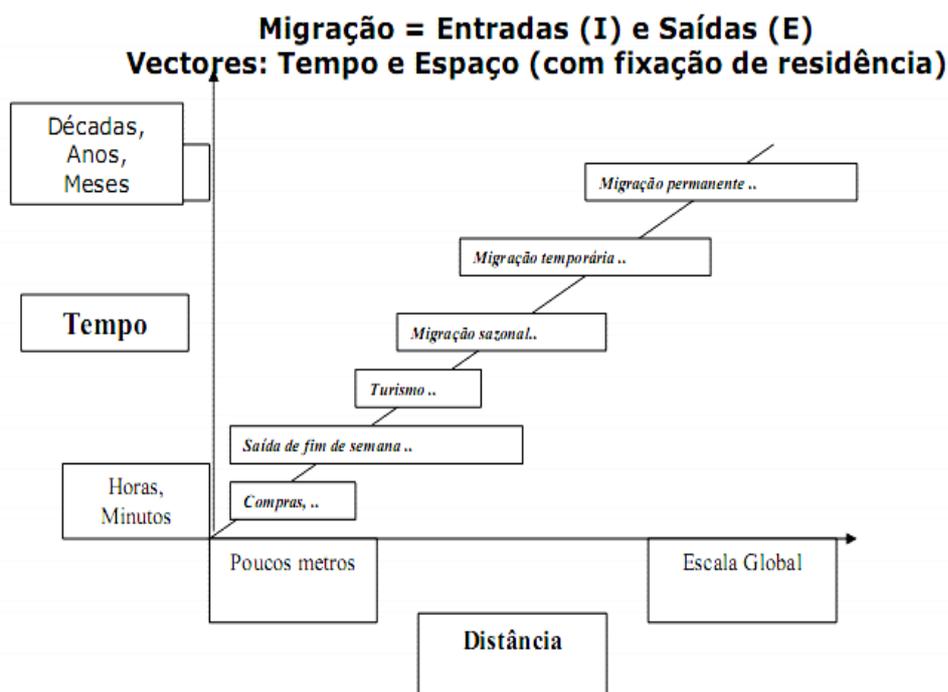
O direito do ser/ter/viver a cidade evidencia uma lógica de apropriação que acontece na interseção da territorialidade, habitat e lugar de trabalho noutro município. Esses trabalhadores que passam 2/3 de sua vida, quase que diariamente, a trabalhar no município vizinho, dedicando, ainda, parte desse tempo e energia no deslocamento e, no tempo livre se destinando a formas de lazer condicionadas ao consumo ou fora de sua cidade, teria este uma vivência, uma pertença, uma consciência no viver a sua cidade?

A busca pela compreensão das dimensões do vivido e do percebido pelos maracanaenses mobilizados, principalmente, na busca de trabalho em Fortaleza,

requer, também, a apreensão das relações de poder que permeiam a produção social do espaço no lugar de moradia e no lugar do trabalho.

#### 4.1 – A (in)definição de um conceito

Dentre os aspectos da dinâmica populacional, isto é, a fecundidade, a mortalidade e os deslocamentos humanos, este último, desperta em si maior interesse por afetar rapidamente os índices de crescimento populacional. Na determinação do tipo de deslocamento humano, a simples relação espaço-tempo traria uma resposta de maneira satisfatória. Quanto maiores fossem a duração e a distância envolvidas, maiores as chances de fixação do sujeito (ver esquema abaixo). Distinguir-se-iam, com efeito, todas as variações do movimento, desde os deslocamentos diários ou ocasionais, até a migração permanente do sujeito.



**FIG. 21** – Deslocamentos populacionais na relação espaço-tempo.  
Elaborado por: Maria João Valente Rosa

Não relegando, no entanto, a importância das variáveis distância e tempo, a mobilidade é mais do que um mero deslocamento espacial. Como fenômeno social, envolve um conjunto de outros fatores que vão desde as características das espacialidades contidas nas trajetórias, as motivações que levam a tal ato, a caracterização dos sujeitos em questão, sob que condições acontece o movimento e, por fim, as consequências espaciais, sociais, econômicas e culturais decorrentes de tal ato.

Na linha tênue da decisão de migrar ou se deslocar, estão em jogo também as vontades pessoais, os sentimentos e esperanças (DAMIANI, 1991).

#### 4.1.1 As migrações

A mobilidade geográfica ou espacial foi alvo de várias análises no campo das ciências (Demografia, Sociologia, Economia, Geografia etc.), buscando teorizações mais abrangentes ou evidenciando a complexidade e dinamismo do fenômeno por meio de casos particulares. Na Geografia, seja na obra ratzeliana ou na obra vidaliana, a migração era pressuposto de vitalidade e soberania de um Estado nacional, na redistribuição populacional dos grupos na colonização de novos territórios.

Com o advento de novas técnicas computacionais e estatísticas, índices, taxas, desvios, período de correspondência da Nova Geografia ou Pragmática, os estudos populacionais ganharam nova força. A demografia, com seu caráter quantitativista, anistórico, encontrou terreno fértil nos estudos de Geografia da População. Os debates em torno desta perspectiva vinculam-se à chamada linha neoclássica da migração.

A partir deste momento, os estudos sobre a mobilidade humana se desenvolveram, principalmente, por duas visões, com proposições analíticas opostas, identificadas como clássica e marxista.

Segundo Cunha e Patarra (1987), os estudos na perspectiva clássica seguiam um esquema cujo objetivo era destacar os anseios e a liberdade individual do migrante em relação aos fatores de repulsão ou atração das áreas, bem como caracterizar o migrante em potencial (idade, sexo, ocupação). Nesta abordagem, destacam-se os trabalhos de Ravenstein (1885), Everet Lee (1966) e Todaro (1969).

O Reino Unido, em plena fase de Revolução Industrial, foi o cenário para os primeiros estudos dessa natureza. Ravenstein (1885), de posse dos dados do censo de 1881, procurou caracterizar o perfil do migrante e como aconteciam tais deslocamentos. Associando de forma direta as atividades econômicas aos deslocamentos populacionais mediados pela crescente oferta e demanda de trabalho, o autor destaca que as correntes são importantes para equilibrar as áreas. Nos países de industrialização tardia, algumas

de suas leis são aplicáveis, porém, a metodologia<sup>14</sup> mascara as desigualdades socioespaciais e a trama dos diferentes sujeitos na incorporação desses fluxos (CUNHA & PATARRA, 1987).

O trabalho desenvolvido por Everest Lee (1966) compreendeu de um esquema geral (cujo último e mais importante teria sido o de Ravenstein) sobre os movimentos espaciais. Mensurando o volume, o desenvolvimento das correntes (numa analogia de que os fluxos migratórios seguem rotas bem definidas) e as características dos migrantes, destacou, com origem nesta caracterização, que as migrações são seletivas (entre os mais predispostos e os menos a migrar). Para ele, no ato migratório, estão em jogo os fatores pessoais e a capacidade do espaço em atrair ou expulsar a população. Sua definição de migração:

Não importando quão curto ou quão longo, quão fácil ou quão difícil, a verdade é que todo ato migratório implica num lugar de origem, num local de destino e uma série de obstáculos intervenientes. Inclui-se nesta série, como um dos obstáculos que sempre estão presentes, a distância do deslocamento. (LEE, 1966, p. 100).

Ainda nesta concepção, destaca-se o trabalho de Michael P. Todaro (1969), evidenciando um modelo probabilístico em que destaca o diferencial de renda ‘esperado’ entre as rendas dos setores rurais e urbanos. Contextualizando um período de crise do emprego (desemprego e subemprego), principalmente nos países subdesenvolvidos, os diferenciais de renda e as probabilidades de emprego influenciam na decisão de migrar. Para ele, sua abordagem poderia suscitar políticas públicas alternativas que reequilibraria essas áreas e, portanto, reduziria o desemprego.

Consequente, na perspectiva clássica, a dinâmica da migração é apreendida mapeando os fluxos e refluxos, mensurando volume das migrações, por intermédio de uma análise estatística, descritiva, anistórica, da migração. Destacam-se outros dois elementos característicos dos estudos clássicos: a espacialidade, entendida como um suporte físico, espaço produtivo, e a ausência do termo mobilidade, mas sim uma *mobilidade perfeita do trabalho*, ou seja, baseada numa racionalidade individual dos agentes econômicos (ROCHA, 2008). No âmbito dessa discussão, alerta Faissol (1973), sobre a teoria clássica da migração:

---

<sup>14</sup> Caracterização do migrante e os locais de origem e destino, bem como, a busca de regularidades no fenômeno migratório, em formas de correntes (PATARRA & CUNHA, 1987).

Os estudos obedeceram a abordagem da Teoria dos Sistemas e freqüentemente incorporavam conceitos e analogias com processos físico-mecânicos como motor (o impulso para migração), atração (chegada) e repulsão (saída). A idéia de motor acoplava-se o arranque da economia do país e seus efeitos sobre o território, no qual a migração era um vetor de movimento. (FAISSOL, 1973 *apud* MENEZES, 2000)

No Brasil, as análises inseridas nesta perspectiva ocorrem em meados do século XX. Com o desenvolvimento econômico pautado na industrialização, os eixos iniciais privilegiados por esse modelo – regiões Sul e Sudeste - implementou-se uma política migratória como forma mais rápida de suprir os mercados com abundante demanda de mão de obra. Assim, as migrações aconteciam em longas distâncias, de maneira inter-regional, tendo como origem a região Nordeste, principalmente, feitas por uma força de trabalho expropriada dos meios de produção, nesse caso, a terra.

Para Becker (1997), nesta conjuntura, expressando-se sob uma perspectiva neoclássica, “(...) a migração era percebida como um mecanismo gerador de equilíbrio para economias em mudança; especialmente aquelas mais pobres. A mobilidade era considerada, portanto, como fluxo de ajustamento, sinal e fator de progresso econômico.” (P. 331).

O fenômeno da mobilidade, além de ser atomizado, ou seja, visto apenas por um dos aspectos da dinâmica social, o econômico, ainda era reduzido apenas a uma categoria, ante o processo de industrialização e urbanização da sociedade, decorrente do *êxodo rural*.

Contraopondo-se a essa abordagem, dos anos 1970 em diante, a Escola Neomarxista, fundamentada na dialética, vai propor uma análise estrutural do fenômeno migratório. Gaudemar (1977) foi um dos principais teóricos dessa escola, que surgiu no contexto de superação da Geografia Pragmática e aparecimento da chamada Geografia Crítica. Propõe o entendimento da questão migratória com amparo na discussão da mobilidade da força de trabalho. O migrante cuja mercadoria é a força de trabalho tem a sua mobilidade promovida pelos movimentos do capital, tratando assim de uma mobilidade forçada (GAUDEMAR, 1977 *apud* BECKER, 1997).

Outro estudo, alicerçado pela tese de Gaudemar, da mobilidade forçada da população, foi a obra de Paul Singer. Nesta, esse autor, parte da correlação entre campo e cidade<sup>15</sup> no rearranjo espacial das atividades econômicas e na redistribuição da

---

<sup>15</sup> Para o referido autor, as desigualdades regionais são o motor das migrações internas.

população, porém, segundo ele, a migração não se deve reduzir a isto, pois engloba também uma série de arranjos institucionais e históricos para se realizarem. Na compreensão de Singer (1980), migração como processo social, historicamente condicionada, tem causas estruturais (um processo global de mudanças) que impelem determinados grupos (e não indivíduo) a se pôr em movimento. Sobre a velha discussão de quais seriam os motivos predominantes no ato de migrar, o autor enfatiza sua análise em um ponto:

O que importa é não esquecer que a primeira determinação de quem vai e de quem fica é social ou, se quiser, de classe. Dadas determinadas circunstâncias, uma classe social é posta em movimento. Num segundo momento, condições objetivas e subjetivas determinam que membros desta classe migrarão e quais ficarão para trás. (SINGER, 1980, p. 237).

A década de 1980 foi um período de instabilidades no teatro econômico, social e político. No Brasil, ampliavam-se a difusão das unidades produtivas, a dispersão da urbanização (ainda que de maneira concentrada), a densificação das redes de informação e transportes pelo Território Nacional. Houve transformações e saturação dos mercados de trabalho em estados antes receptores de mão de obra. Brito (2002) justifica os elementos das significativas mudanças do saldo migratório das metrópoles da região Sudeste e Sul, ao expor a ideia de que

As grandes virtudes das grandes cidades desapareceram diante da violência urbana, do desemprego, das dificuldades de acesso aos serviços públicos básicos, à moradia (...) As externalidades positivas das grandes cidades das regiões metropolitanas, em particular, que tanto atraíam os migrantes, foram superados pelas externalidades negativas, comprometendo a “ilusão migratória”. (p. 49).

Essa urbanização concentradora (nas regiões metropolitanas) (BRITO, 2002) e a saturação dos centros urbanos e industriais, como São Paulo e Rio de Janeiro, concorreram para mudanças no padrão migratório<sup>16</sup>. Promoveu-se numa escala regional uma migração de retorno, que, segundo Heidemann (1984),

Em primeiro lugar trata-se de um “retirante da crise”, cuja reprodução da força de trabalho não está sendo garantida no local de destino de sua migração. Em segundo lugar, no caso de um “pau-de-

---

<sup>16</sup> É um tipo ou uma modalidade de fluxo migratório que aparece como predominante em determinadas circunstâncias históricas (BRITO, 2002).

arara” que volta a sua terra, trata-se de um elemento aproveitando um permanente processo de integração produtiva e da homogeneização do mercado, o que leva a um aperfeiçoamento da “dependência produtiva” da região sertaneja no contexto nacional/internacional. (P. 48).

Explicita Brito (2002) a razão de que as trajetórias migratórias acontecem na relação sociedade, economia e Estado, em que desenham, espacialmente seu movimento, e o redesenam à medida que suas necessidades se modifiquem (p. 19). No caso da RMF, trata-se da mudança de um padrão interestadual ou regional, predominante, para um de caráter intraestadual (FERREIRA, 2004).

Esta conjuntura vivenciada no Brasil deu base para o desenvolvimento de outra perspectiva no âmbito da discussão sobre a mobilidade. Insere-se aí outra categoria de migrante, o temporário, e uma nova característica a lhe dimensionar movimento. Segundo Martins (1986), as migrações temporárias caracterizam-se pelos valores pessoais (sociológicos) e não os demográficos. Após o deslocamento, a permanência física dá lugar à incerteza subjetiva do migrante. Há uma ruptura temporal no lugar de destino, de um tempo ritmado pela natureza para um tempo cronológico. Há a desestruturação dos laços familiares, pela ausência do descanso e infinitude do tempo do trabalho. A interinidade do sujeito é expressa pelo desejo de sempre querer retornar. Como definir, porém, estes sujeitos? Mediante os censos? Ainda segundo o referido autor, a percepção destes movimentos, sejam eles cíclicos (sazonais) ou não, pode ser encontrada nos relatos de Igreja, notícias de jornais e depoimentos. Põem-se aqui duas dificuldades: uma de cunho conceitual, o que seria o migrante temporário e outra metodológica, qual o elemento responsável para tornar a migração temporária. A estas questões responde o autor:

É temporário, na verdade, aquele migrante que se considera a si mesmo fora de casa, fora do lugar, ausente, mesmo quando, em termos demográficos, tenha migrado definitivamente. É aquele se considera fora do **seu** lugar, fora de **suas** relações sociais, e que, no limite, não se considera dentro, mesmo quando está(...). É sempre o que **vai voltar a ser** e não o que é. A demora desse reencontro define a migração temporária (IBID., p. 49).

Para Martins, somente com a migração da festa (do ócio), o ato de migrar se torna definitivo; quando a festa, representação de formas culturais típicas do seu local de origem, seus símbolos e signos culturais, seu padrão de sociabilidade, for recriada no

novo lugar (IBID.). Além disso, é preciso considerar, também, a comida, o padroeiro, a dança, o reencontro do trabalho e do lazer não feitichizado (cinema, *shopping*). Em alguns lugares de destino de migrantes, há a recriação desses momentos, a exemplo da feira de São Cristóvão (RJ).

A indefinição mostrada por correntes de visão analíticas antagônicas, ou focando a esfera psicologizante do migrante, esconde um ponto cego das teorias migratórias, isto é, aqueles deslocados compulsoriamente. Numa perspectiva relacional, Rafestin, destaca o fato de que, no período moderno, por meio dos censos (fichários demográficos), o Estado e as organizações tiveram meios de promover o controle dos fluxos naturais (nascimentos e mortes) e espaciais (migrações). Para ele, “(...) sendo a população a fonte primeira de energia, é natural que se tente fazê-la crescer ou se deslocar para atingir este ou aquele objetivo. (P. 70, 1993).

Complementando o raciocínio anterior, em específico sobre as políticas migratórias, Martine (1987), exprime a noção de que,

[...] quando se percebe que as migrações internas, os deslocamentos de pessoas se fazem de acordo com a localização e a redistribuição das atividades econômicas sobre o espaço – e que o Estado é quem mais decide como e onde a atividade econômica se localiza – então é fácil ver que o Estado está sempre fazendo política migratória (P. 28, 1987)

Neste caso, é inegável a perversidade com aqueles que se deslocam, por alguma ação coercitiva do Estado, sejam eles motivos étnicos, políticos, sociais e econômicos, bem como os que são removidos por barragens (VAINER, 2002) ou relocados da cidade para as periferias. Neste último caso, as relações de poder e interesses entre Estado e capital imobiliário acontecem de forma implícita, refletindo assim a segregação socioespacial daqueles a que é negado o direito de se estabelecer na cidade.

Estas ideias sobre as migrações e suas consequências neste novo contexto foram tratadas por Araújo (2002a), em estudo sobre a configuração espacial de Fortaleza, nas suas formas de habitat (na perspectiva lefebvriana como lugar de reprodução e de práxis social urbana):

A respeito da migração nesse processo tem-se constatar que, a migração avoluma a expansão urbana e social para a periferia e conduz a aglomeração urbana em favelas. Percebe-se que os pobres apresentam uma alta mobilidade espacial para além da mobilidade do trabalho, por sua condição de excluído social e politicamente. Os

deslocamentos não são tão espontâneos como aparecem nas explicações neoclássicas, nem só determinadas por atração do mercado de trabalho, conforme estruturalistas, mas ela tem um componente de violência que restringe a manutenção de um território, lugar de conflito e de exercício de poder. (P.87).

Dito isto, sintetizando o pensamento anterior, a migração é definida “(...) como um fenômeno socioterritorial determinado por relações sociais e de poder na sociedade, sendo que alguns grupos populacionais apresentam uma maior propensão a migrar que outros.” (IBID., p. 151).

O conceito de mobilidade populacional no âmbito das ciências humanas ultrapassa a perspectiva meramente espacial, de origem-destino, das relações de causa-efeito. São consideradas todas as possibilidades das mobilizações humanas, quer no tempo (definitivas, temporárias ou cotidianas), no espaço (internacional, internas) ou pelos condicionantes (trabalho, capital, consumo, turismo).

Nestes tempos, multiplicaram-se os movimentos, os destinos, os sujeitos, os motivos, ao passo que contraditoriamente a um mundo dito integrado, uma aldeia global, multiplicam-se também as humilhações, constrangimentos, coerções aos migrantes, com a construção de muros, com o preconceito étnico, a criminalização e a sua marginalização social.

Em suma, as leituras concernentes às concepções sobre os deslocamentos humanos mostram quão diversificados e múltiplos são os olhares postos sobre os sujeitos e agentes envolvidos, o que causa certa indefinição dos termos e confusão metodológica na apreensão do fenômeno. Isso, no entanto, é importante para explicar o fenômeno, como propõe Santos, ao dizer que “a explicação unifatorial dificilmente ultrapassará o nível de descrição mais simplista”. (2004, p. 303).

Nestes termos, a mobilidade relega a distância como fator determinante, amplia em sentido e qualidade o movimento humano. Ao se tratar da mobilidade intrametropolitana, não há como desconsiderar a relação entre a migração como um ato permanente e os deslocamentos cotidianos.

#### 4.1.2 Os deslocamentos cotidianos: dissociação ou dissolução da vida e do trabalho?

Nos estudos populacionais e de Geografia Urbana, os debates sobre os deslocamentos pendulares ou movimentos diários desenvolveram-se primeiramente nos países desenvolvidos, haja vista uma urbanização que se consolida, e com ela o setor de

transporte se amplia e se moderniza. Esta perspectiva apresenta-se de forma secundária, pois migrar como ato de mudança permanente de uma unidade administrativa para outra produzia com maior intensidade transformações tanto nas áreas de origem, pela saída, perda de potencial humano, como nos destinos nas áreas em desenvolvimento.

A primeira abordagem sobre os deslocamentos pendulares ocorreu nos Estados Unidos, após o censo de 1920 e subsequentes, ao considerar na análise urbana a relevância da alta mobilidade da população e o emprego descentralizado. Fugindo da análise dicotômica (rural-urbano) e convencional (definições físicas e administrativas) dos lugares urbanos, amplia-se o conceito de comunidades urbanas, com a introdução da terceira categoria, a do rural-não-lavrador, isto é, o sujeito que continuava morando em áreas rurais, mas trabalhava nas cidades. Com isto, foram delimitadas as áreas urbanas (ou metropolitanas), segundo regiões funcionais. Consoante Clark, “a definição americana reconhece que, em termos funcionais, uma área urbana consiste em um centro de área municipal ligado por viagens diárias entre o local de trabalho e a hinterlândia dormitório”. (1985, p. 55).

Ainda nos estudos clássicos sobre Geografia da População, Derruau (1973), tipificando as migrações temporárias e seus princípios gerais, apesar de não tratar dos “deslocamentos quotidianos”, salienta que estes “merecem um lugar de destaque no estudo da geografia das cidades e seus arredores”. Exemplifica: algum destes movimentos fronteiriços de mão de obra que trabalha numa cidade além dos limites de sua região “os habitantes belgas que trabalham no Nordeste da França, ou as deslocções de trabalhadores alsacianos ao Bade e o Palatinado”. (P. 67).

Na obra intitulada ‘*Geografia da População: padrão mundial*’, publicada inicialmente em 1896, Trewartha considera que os deslocamentos pendulares estão inseridos nas inúmeras formas de mobilidade. Para ele estão aumentado em distância e número esses deslocamentos. O autor faz referência a alguns elementos importantes na apreensão deste processo:

Os fluxos diários dos trabalhadores urbanos de suas residências até o lugar de trabalho, principalmente nos distritos comerciais centrais, no começo do dia, e o seu retorno ao fim da tarde, são características das cidades e de suas regiões periféricas. Isto é conhecido como “*trânsito*”. A eficiência dos transportes tornou possível esta árdua transferência permutante da população, enquanto a rápida urbanização de grande parte do mundo tornou-a necessariamente crescente. A região comunitária, ao redor de Londres, estendeu-se a 100 km ou mais do seu centro. (1974, p. 176).

Beaujeu-Garnier aprofunda a análise, indicando que o aumento dos movimentos diários em quantidade e distância decorre da influência do progresso técnico sobre a vida humana. A necessidade do movimento diário, porém, é que indica este crescimento das facilidades dos transportes e não o contrário. Em seu livro *Geografia da População*, publicado inicialmente em Londres, a autora, explica que em França, em 1900, a primeira linha de metrô transportou 620 milhões de passageiros. Com o crescimento populacional e aumento da demanda, a quantidade transportada em 1959 foi nove vezes maior. Salienta que, apesar da velocidade deste meio de transporte ter duplicado, a demanda fez com que a velocidade dentro da cidade diminuísse. Denominada de movimentos de vaivém ou do termo inglês “commuting”, estes apresentam características que o definem e restringem como movimento populacional, são elas: “apreciável extensão, uso de alguns meios de transporte mecânicos e certo grau de convergência. (BEAUJEU-GARNIER, 1980, p.293).

Estudos sobre áreas metropolitanas indicam que os deslocamentos pendulares se tornam indicadores da centralização de atividades numa região, comunidade, isto é, da dinâmica da vida social, econômica e cultural. Tais deslocamentos é que vão caracterizar a vida urbana atual, acentuando a importância dos transportes para viabilizar tal processo.

Nessa perspectiva, diversifica-se o uso da dicção - ora como movimento pendular, ora como migração pendular. Assim, argumentam Branco et al. (2005) que, apesar de implicarem fluxos de pessoas no território, migrar e deslocar-se diferenciam-se em sua natureza. O primeiro sentido trata de transferência e fixação definitiva de um lugar para o outro, enquanto o segundo é marcado pela repetição diária da interinidade do sujeito. Há sim, no entanto, uma estreita vinculação dos deslocamentos com os movimentos migratórios intrametropolitanos, no momento em que, “com a expansão física dessas aglomerações, as distâncias entre residência e local de trabalho/estudo aumentam, inviabilizando ou encarecendo este tipo de deslocamento, e implicando – em muitos casos – a migração propriamente dita.” (IBID., p. 124). Não o definindo como migração pendular<sup>17</sup> e sim deslocamento, cabe salientar que este movimento é indissociável da discussão de mobilidade.

---

<sup>17</sup> O conceito de migração pendular foi desenvolvido em algumas análises de autores clássicos na Geografia Humana. Destacam-se nessa perspectiva os trabalhos de Beaujeu-Garnier (1980) e Max Derruau (1973), que se preocupavam com espacializações e temporalidades envolvidas em tal fenômeno. Em razão da sua escala, duração e não-fixação do sujeito é sensato, para uma diferenciação conceitual, a expressão deslocamentos pendulares ou cotidianos.

No Brasil, a relevância dada aos deslocamentos diários remonta ao momento de institucionalização das regiões metropolitanas e sua incompleta, porém existente, integração física, social, política e econômica. Da década de 1970 em diante, essas informações entram nos censos demográficos, buscando a proporção da população residente que trabalhava ou estudava fora do município. Na década de 1980 e anos posteriores, essas informações foram incrementadas, entrando a relação entre município de origem-destino, deslocamentos em direção ao município-polo, definindo o movimento como o deslocamento que uma pessoa realiza entre seu lugar de residência e seu local de trabalho ou estudo, quando estes se localizam em municípios distintos (IBGE, 1990).

Residem nos censos alguns problemas quanto à operacionalização dos dados. Primeiramente, não há a distinção dos indivíduos que se deslocam para trabalhar e dos que se deslocam somente para estudar. As duas variáveis são trabalhadas indistintamente. Outro problema é que são relegados os outros aspectos da vida cotidiana, no qual essas pessoas se movimentam para o consumo ou lazer. Em adição, a falta de pesquisas origem-destino nos órgãos de transporte, o custo de uma investigação desse tipo e a superficialidade de um espaço amostral para se realizar uma pesquisa própria fazem com que o fenômeno passe despercebido nas análises de população.

Ultrapassando esse conceito operacional, tem-se acordo com a perspectiva que Branco et al. (2005), resgatam do entendimento de D'Arcier e Raux (1994, p. 122), cujo estudo amplia o conceito de deslocamento pendular, não o ligando somente à perspectiva da produção, considerando que a “mobilidade corresponde ao conjunto de deslocamentos que o indivíduo efetua para executar os atos de sua vida cotidiana (trabalho, compras, lazer)”. Há neste processo, entretanto, uma diferenciação posta sob uma sociedade de classes, isto é, a mobilidade distingue quão diferentes são os sujeitos e suas necessidades.

Outro fator intrinsecamente ligado a este processo refere-se ao papel do Estado, induzindo tais deslocamentos por meio das políticas públicas relacionadas à moradia e às formas de mobilidade urbana.

No que concerne a moradia, primeiramente, cabe destacar a idéia de que, antigamente, o capital privado, industrial, condicionava a construção de residência para sua mão de obra próxima às fábricas, em algumas situações até financiando tais empreendimentos. As chamadas vilas operárias convertiam-se em renda real para os

trabalhadores, já que não haveria custos de transportes. Implicitamente, havia uma função de controle da vida social do proletariado, onde até o lazer era provido pelas indústrias por meio dos clubes sociais. Em Fortaleza, exemplo explícito disso é a formação de bairros adjacentes à antiga área industrial, antes localizada no entorno da avenida Francisco Sá, como o Carlito Pamplona e a Barra do Ceará (com seu histórico Clube de Regatas, hoje transformado em Centro Urbano de Cultura e Arte pela Prefeitura Municipal de Fortaleza).

Com a dispersão da cidade, volume dos fluxos populacionais e aumento da favelização na área central da cidade, o Estado passa a intervir na política habitacional. Estas submoradias representavam, de alguma forma, segundo o Poder Público, um entrave ao desenvolvimento, engendrando, desta forma, o remanejamento compulsório das populações locais (migrantes, pescadores) que compunham os núcleos favelados da cidade, para áreas distantes daquelas que passavam por uma valorização e do Centro.

O crescimento das cidades e a intervenção do Estado nas políticas habitacionais condicionou a dissociação entre o local de moradia e o lugar de trabalho. Em Fortaleza, tal acontecem na década de 1970, com a construção dos conjuntos habitacionais nas áreas suburbanas, sem nenhuma infraestrutura urbana. Essa relocação da população das áreas marginais da cidade tem como concepção original projetos voltados a operários e militares nos Estados Unidos, por meio da iniciativa pública e privada e colaborou na inversão de um processo de implosão urbana (GOTTDIENER, 1993).

Para esse autor, o surgimento das “cidades exurbanas”, tendência das áreas metropolitanas, reflete entre as cidades que a compõem mais do que uma diferenciação funcional, pois é uma diferenciação socioespacial; indica a reorganização da vida cotidiana no plano regional e revela um aspecto do atual crescimento das cidades:

(...) a vida urbana tornou-se portátil e, desse modo, ocorreu o mesmo com a cidade. Em lugar da forma compacta de cidade que outrora representava um processo histórico em formação há anos, existe agora uma população metropolitana distribuída e organizada em áreas regionais em permanente expansão, que são amorfas na forma, maciças no escopo e hierárquicas em sua escala de organização social. (IBID., p. 14).

Como ocorre essa organização, sob que perspectiva, por parte do Estado se faz esses remanejamentos compulsórios? Visando à manutenção e ao controle social, afastando das áreas centrais que concentram o poder político administrativo da cidade

os prováveis focos de reivindicação e conflito, bem como possibilitando a reprodução ampliada do capital, pois, juntamente com essa relocação, há a desconcentração de algumas atividades econômicas que demandam mão de obra.

Outra derivação do conceito de mobilidade, mas na verdade uma redução deste, é definida como **mobilidade urbana**. Inerente à gestão das cidades, esta tem o objetivo de criar condições para o movimento (ciclovias, calçadas de qualidade, pavimentação das ruas), considerando as suas peculiaridades (acessibilidade), ensejar uma maior fluidez do tráfego urbano e proporcionar maior acesso às diferentes modais de transporte pela população (com maior oferta de transporte e redução tarifária).

Distantes dos seus antigos locais de emprego, essa população passa a demandar por infraestrutura urbana e ampliação no setor de transportes. O transporte coletivo, seja rodoviário ou ferroviário, em razão das pressões sociais, foi alvo da intervenção estatal e vai servindo para induzir os deslocamentos diários da população e consolidar, assim, a dissociação casa-trabalho.

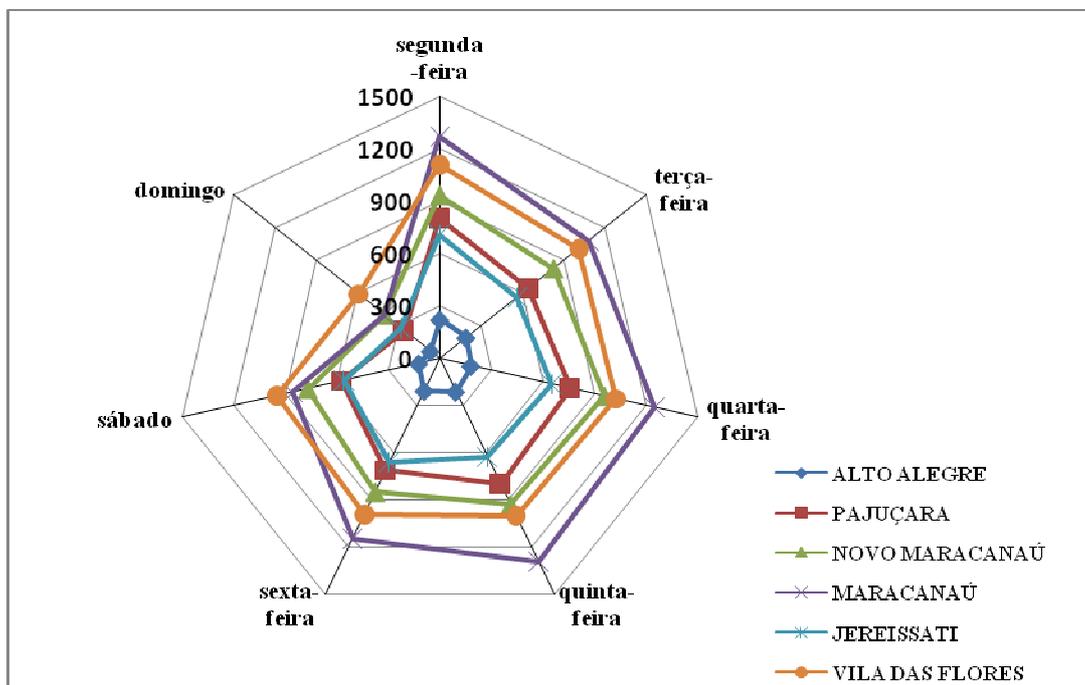
#### **4.2 Deslocamentos cotidianos Maracanaú-Fortaleza: as perspectivas envolvidas no movimento**

Na espacialidade Maracanaú-Fortaleza, o deslocamento da população ocorre por meio da contiguidade espacial entre os municípios, com a confluência dos sistemas viários, ou seja, rodovia Dr. Mendel Steinbruch (Maracanaú) com a avenida Godofredo Maciel (Fortaleza) e CE 065 (cortando Maracanaú) com a avenida General Osório de Paiva (Fortaleza), por onde trafegam as linhas de ônibus metropolitanos, bem como pelo sistema ferroviário que tangencia a oeste o DIF I. Os itinerários dos ônibus metropolitanos, ou até mesmo o percurso da via férrea, ambas convergem para o centro histórico de Fortaleza.

A fim de analisar os aspectos que envolvem os deslocamentos cotidianos, mais do que indicar a oferta de transportes, a origem-destino desses fluxos ou a acessibilidade para os sujeitos que usufruem desses meios de transporte, outras questões são centrais, como: quem são esses sujeitos, os motivos de tais deslocamentos, sob que meios e condições acontecem e quais são os custos (inerentes às relações sociais e espaciais que estes criam) para os sujeitos envolvidos em tal processo?



semana do ano de 2008, pode-se perceber a ocorrência dos maiores fluxos durante os dias úteis da semana - ver gráfico.



**FIG. 23** - Passageiros transportados por estação de Maracanaú – ABRIL/ 2008.

FONTES: METROFOR, 2009. Org.: Sousa Neto, 2010

Dos usuários que utilizaram o sistema em abril de 2008, durante os dias úteis, 38,5% são passageiros, em sua maioria, oriundos de Maracanaú, que acessaram o sistema não só pelas estações do Município como também nas proximidades na estação de Alto Alegre e Vila das Flores (Pacatuba)

Em 2009, o METROFOR, instituição que atualmente administra o sistema ferroviário de Fortaleza, encomendou uma pesquisa de origem-destino a fim de atualizar os dados de demanda e retificar alguns pontos do projeto do Metrô de Fortaleza. Essa pesquisa se guiou por algumas perguntas-chaves descritas a seguir:

- De qual bairro você veio?
- De que modo você chegou a estação?
- Qual o tipo de passagem adquirida?
- Qual o motivo da sua viagem?
- Em qual estação vai descer?
- Depois de descer do trem, de que modo seguirá a viagem a seu destino?
- Para quais bairros destina-se?

- Você vai retornar de trem?
- Quantas vezes você utiliza o trem por semana?
- Qual o motivo que leva você usar o trem?

Nesta pesquisa do Metrofor, foram entrevistados 1773 usuários dos dois ramais do sistema ferroviário de Fortaleza (linha-tronco oeste e linha-tronco norte), mediante uma amostragem proporcional estratificada, em que, para inferir tal estrato amostral, foi utilizada uma média de passageiros transportados nos dias de terça, quarta e quinta-feiras (dias que aprestaram maior constância de passageiros) no período de abril de 2008 a março de 2009. Deste total, especificamente, interessa a pesquisa os 755 usuários da linha Sul (Pacatuba-Maracanaú-Fortaleza).

Da investigação, pode-se extrair alguns dados relevantes que se referem, além da origem e destino dos usuários, o motivo da viagem e o porquê da preferência por esse modal de transporte. Em primeiro lugar, cabe ressaltar os fatores que motivavam os usuários do trem a se deslocarem para Fortaleza. Relacionando os fatores motivadores com a frequência do uso do transporte, percebe-se que 473 (62,65%) destes usuários vinham para Fortaleza de quatro a sete vezes por semana, evidenciando assim os principais fatores motivadores por tal frequência na utilização deste, ou seja, o trabalho (58,36%) e o estudo (10,17%). O restante, equivalente a 282 (37,65%), se utilizava ocasionalmente do trem, de uma a três vezes por semana, seja para buscar trabalho (trabalhadores autônomos), ou para se dedicar a outras atividades da vida cotidiana, como o lazer (12,49%), compras (6,00%), tratamento de saúde na Capital (6,37%) ou quaisquer outros serviços (6,64%). (ver tabela).

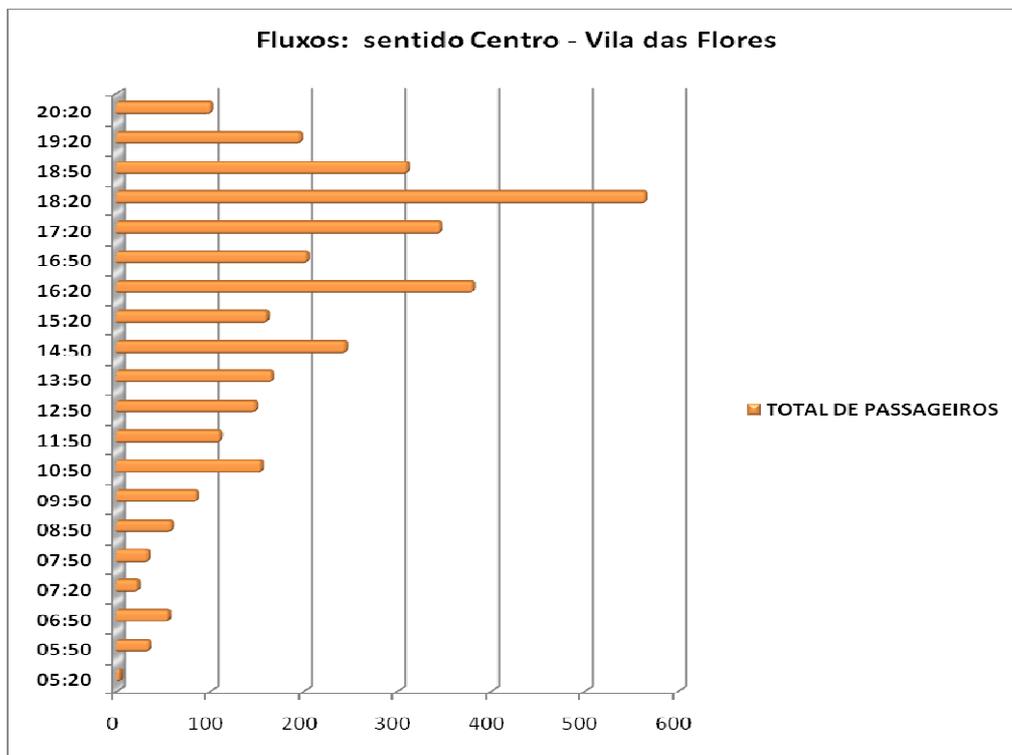
**Tabela 9** - Motivação do deslocamento para Fortaleza

<b>MOTIVO</b>	<b>FREQUÊNCIA</b>	<b>%</b>
<b>TRABALHO</b>	440	58,33%
<b>LAZER</b>	94	12,49%
<b>ESTUDO</b>	77	10,17%
<b>COMPRAS</b>	45	6,00%
<b>SAUDE</b>	48	6,37%
<b>OUTROS</b>	50	6,64%
<b>TOTAL</b>	<b>755</b>	<b>100,00%</b>

Fonte: Pesquisa de campo, 2010.

Derivar disso a apreensão dos fluxos diários de trabalhadores, somente é possível compartimentando as viagens por horários em que os passageiros acessaram a estação de trem. Considerando a direção centro de Fortaleza (Estação João Felipe) e

Pacatuba (Estação Vila das Flores), percebe-se neste caso uma das características dos deslocamentos pendulares que implica a ida durante a manhã e seu retorno para casa durante a tarde/noite. Os dados apresentados na figura mostram o volume de passageiros a partir da 15h20min, representam 66,4% do total, isto é, este fluxo se intensifica ao final do expediente de trabalho.

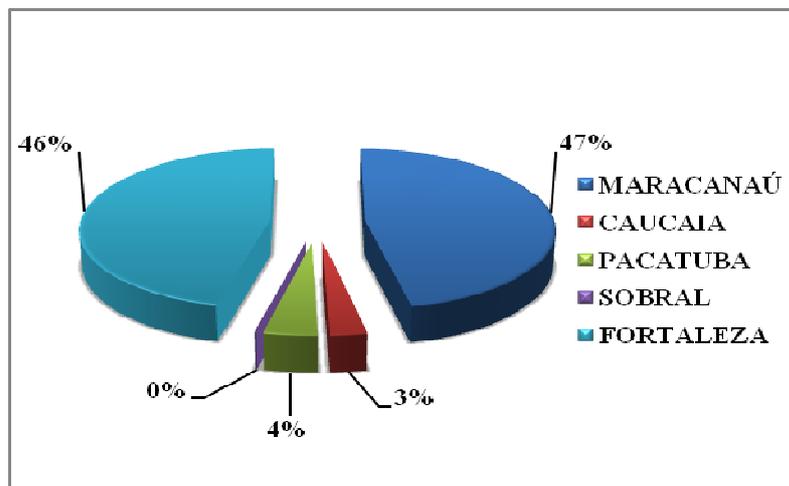


**FIG. 24** - Fluxo de passageiros/hora – sentido Centro (Estação João Felipe) Pacatuba (Estação Vila das Flores).

Fonte: METROFOR, 2009

No questionário amostral, foi feita uma pergunta - de qual bairro você veio?(origem) - e 32 entrevistados responderam que vieram de Maracanaú, como a cidade e não o bairro precisamente. Desta variável apreende-se o fato de que a maioria dos usuários da linha sul ou vinha dos bairros de Fortaleza (49%) ou dos bairros de Maracanaú (44%). Em Maracanaú, destacam-se como bairros de origem: Centro, Jereissati, Acaracuzinho e Novo Maracanaú (ver tabela). Visualizando o mapa-base do Município (FIG. 1, p. 19), percebe-se que estes bairros se localizam perto das estações, diferentemente dos bairros Pajuçara, Timbó e até parte do bairro Jereissati que se encontram distantes das estações, o que inviabiliza o acesso a este transporte. Este quadro estende-se a Fortaleza, onde são representados bairros de sua periferia que margeiam a linha férrea. Como exemplo, podemos citar os bairros Aracapé (4,24%),

Conjunto Esperança (3,31%), Parangaba (3,05%), Couto Fernandes (1,72%) – ver gráfico e tabela.



**FIG. 25** – Municípios de origem dos usuários do trem/ Linha Sul  
 Fonte: Metrofor, 2009  
 Org.: Sousa Neto, 2010

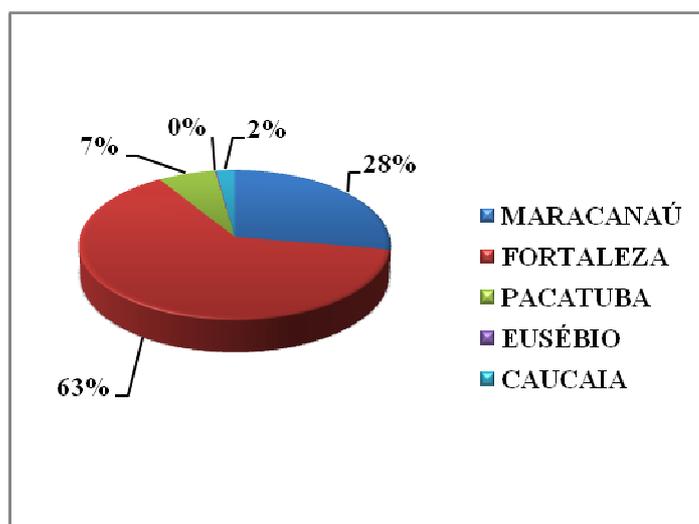
**Tabela 10** – Bairros de origem dos usuários do trem/ Linha Sul

<b>BAIRROS DE MARANAÚ</b>	CENTRO	113	14,97%
	JEREISSATI	84	11,13%
	MARACANAÚ	32	4,24%
	ACARACUZINHO	28	3,71%
	NOVO MARACANAÚ	19	2,52%
	ALTO DA MANGUEIRA	18	2,38%
	ALTO ALEGRE	14	1,85%
	PIRATININGA	13	1,72%
	PAJUÇARA	7	0,93%
	NOVO ORIENTE	6	0,79%
	BOA VISTA	3	0,40%
	HORTO	3	0,40%
	OLHO D'ÁGUA	3	0,40%
	TIMBÓ	3	0,40%
	RESIDENCIAL	2	0,26%
	CIDADE NOVA	1	0,13%
	COQUEIRAL	1	0,13%
	MARACANANANZINHO	1	0,13%
	VILA DA PAZ	1	0,13%
INDUSTRIAL	1	0,13%	
<b>CAUCAIA</b>	<b>21</b>	<b>2,78%</b>	
<b>PACATUBA</b>	<b>31</b>	<b>4,11%</b>	
<b>SOBRAL</b>	<b>1</b>	<b>0,13%</b>	
<b>FORTALEZA</b>	<b>349</b>	<b>46,23%</b>	
<b>TOTAL</b>	<b>755</b>	<b>100,00%</b>	

Fonte: Metrofor, 2009  
 Org.: Sousa Neto, 2010.

Com base nos dados, outro problema operacional e conceitual apontado permite inferir-se que houve certa ambiguidade na pergunta sobre a origem do deslocamento. Com referência à origem, foi perguntado: “*De Qual bairro você veio?*” em vez da pergunta - “*Em qual bairro você mora?*”. Percebe-se isto com base nos bairros que mostram os de Fortaleza que supostamente seriam os bairros de origem desses usuários. A exemplo, 23 pessoas (3,05%) disseram que vieram da Aldeota. O desconhecimento do horário de aplicação do questionário e a relevante distância deste bairro às estações de trem, ensejando dúvidas sobre se essas pessoas moram na Aldeota ou vieram de lá do trabalho ou atividade outra.

Com efeito, analisando os dados de destino dos usuários, percebe-se que a maioria destes converge para Fortaleza (479). Destacam-se como principais bairros, nesta perspectiva: Centro de Fortaleza (16,95%), Conjunto Esperança (4,77%), Parangaba (4,77%) e Aldeota (2,65%).



**FIG. 26** – Municípios de destino dos usuários do trem/ Linha Sul

Fonte: Metrofor, 2009.

Org.: Sousa Neto, 2010.

**Tabela 11** – Bairros de Destino dos usuários do trem/ Linha Sul.

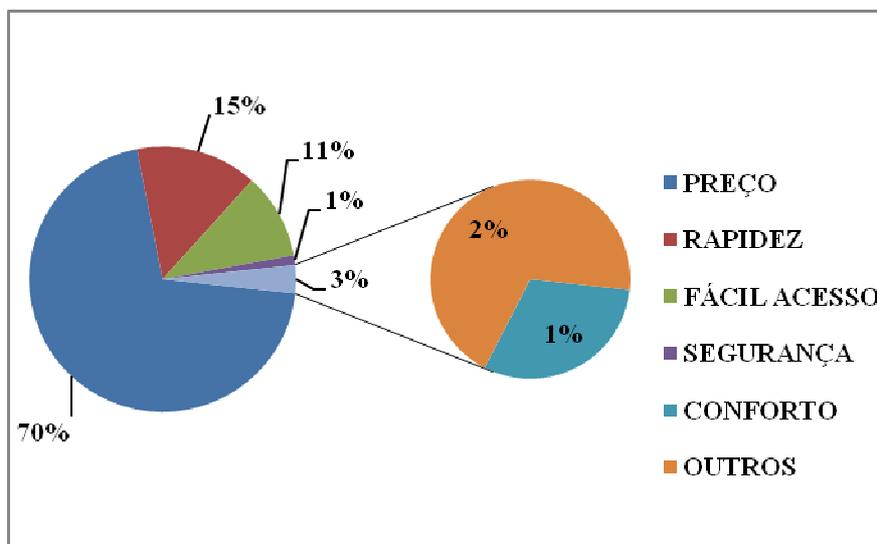
<b>FORTALEZA</b>	Centro	128	16,95%
	Conjunto Esperança	36	4,77%
	Parangaba	36	4,77%
	Aracapé	24	3,18%
	Aldeota	20	2,65%
	Modubim	17	2,25%
	Vila Manoel Sátiro	13	1,72%
	Vila Peri	13	1,72%
	Couto Fernandes	12	1,59%
	Maraponga	10	1,32%
<b>MARACANAÚ</b>	Jereissati I	55	7,28%
	Maracanaú	45	5,96%
	Alto da Mangueira	21	2,78%
	Novo Maracanaú	20	2,65%
	Acaracuzinho	18	2,38%
	Piratininga	11	1,46%
	Alto Alegre	10	1,32%
	Pajuçara	10	1,32%
<b>Pacatuba</b>	50	6,62%	
<b>Caucaia</b>	16	2,12%	
<b>Total</b>	<b>755</b>	<b>100,00%</b>	

Fonte: Metrofor, 2009.

Org.: Sousa Neto, 2010

Outro erro, referente a essa variável, decorre do descuido no horário da coleta e até pela própria pergunta - “Para quais bairros destina-se?”. Coletado no período da tarde, existe a tendência de pesquisar as mesmas pessoas abordadas pela manhã, o que causa o erro no destino da viagem desse sujeito. Supostamente, ele iria para o trabalho (o seu destino real) e no período da tarde estaria voltando para casa, o que na verdade seria a origem real deste sujeito. Isto é evidenciado, por exemplo, como os bairros Vila das Flores em Pacatuba (6,62%) ou Conjunto Esperança (4,77%) e Couto Fernandes (4,77%), que são bairros periféricos de função típica residencial, não bairros de destino de tais fluxos.

Outro dado importante refere-se à pergunta - “Por qual motivo você está utilizando o trem como meio de transporte?”. Destacam-se como principais qualidades para o uso deste transporte o fator preço (70%) e rapidez (15%) – ver gráfico.



**FIG. 27** – Motivações para o uso do trem como meio de deslocamento  
 Fonte: Metrofor, 2009  
 Org.: Sousa Neto, 2010

A variação de preço entre o bilhete do trem (R\$ 1,00) e a passagem de ônibus (R\$ 2,50) é de 150%. Isso significa uma diferença de R\$ 60,00 (sessenta reais) mensais, contando apenas os que se deslocam de segunda a sexta-feira. Para o trabalhador assalariado ou estudante, tal despesa representa um ônus para o sustento da sua família.

Outro fator importante se reporta a rapidez deste transporte em relação ao ônibus. Este com a velocidade perfazia o percurso num menor tempo (cerca de 30 minutos) e transportando uma quantidade maior de pessoas que as linhas de ônibus, que enfrentam congestionamentos.

Os itens referentes a conforto (1%) e a segurança (1%) proporcionam refletir em que condições acontece o deslocamento dessas pessoas que cotidianamente utilizam o trem. Apesar da regularidade de horários e da rapidez no deslocamento pelos trens, seus usuários reclamavam da insegurança nos vagões (em razão dos assaltos) e por existir o constante risco de sua depredação por pessoas à margem dos trilhos.

Não sendo o transporte rodoviário a alternativa viável para o trabalhador, este recorria ao sistema ferroviário, mais barato e mais rápido do que o anterior. O usuário, porém, tinha que conviver com um sistema defasado, trens deteriorados, enferrujados, barulhentos e termicamente desconfortáveis.



**FIG. 28** – Imagens do embarque/desembarque de passageiros e do estado do trem, 2010  
Fonte: Sousa Neto, 2010.

As portas não fechavam mais e muitos viajavam segurando-as, e nos horários de pico este quadro se agravava pela lotação nos vagões. Nos últimos anos, com a perspectiva de desativação do ramal ferroviário por causa da implementação do projeto METROFOR, o sistema ferroviário já não apresentava a mesma regularidade de horários. As fotos denunciavam um pouco dessa realidade.

Fazendo parte das políticas públicas de mobilidade e integração metropolitana atuais, há transformação da antiga Rede Ferroviária Federal S.A para um sistema metroviário, o METROFOR, com administração estadual de mesmo nome, incrementando assim a eficácia na mobilidade da população. O projeto em questão, iniciado há dez anos, tem enfrentado dificuldades diversas (captação de recursos, gestão e desenvolvimento). Somente com o apoio financeiro do Governo Federal, a partir de 2005, foi possível acelerar a construção da infraestrutura. O projeto prevê a ampliação e modernização do antigo sistema, tanto na linha sul como oeste, tornando-o não poluente, mais seguro, mais rápido e confortável. Por meio dos estudos de demanda, no desenvolvimento do projeto, algumas estações da linha sul, como de Otávio Bonfim, Couto Fernandes e Vila Peri deixarão de existir, o que vai prejudicar assim a população dessas áreas.



**FIG. 29 - Projeto Metrô de Fortaleza**  
Fonte: METROFOR, 2008

A desativação total da linha sul aconteceu no último dia 11 de janeiro de 2010. Até esta data, o trem vindo de Maracanaú fazia sua última parada na estação da Parangaba, o resto do percurso, até a estação João Felipe, no Centro de Fortaleza, havia sido desativado em maio de 2009.

No âmbito dos deslocamentos pendulares na trajetória Maracanaú-Fortaleza, outra questão se impõe: sendo o custo desse transporte menor em relação aos ônibus metropolitanos, que consequências a desativação da linha sul traz a seus usuários? Como reagem os usuários quando, por alguma condição, lhes é negado o direito de se deslocar a menor custo? O que os usuários hoje avaliam com a desativação total da linha do trem e tendo como a única opção o deslocamento pelos ônibus? Estas questões representam a relevância dos deslocamentos rotineiros para a população das áreas metropolitanas e suas proximidades, em especial, as que moram em Maracanaú.

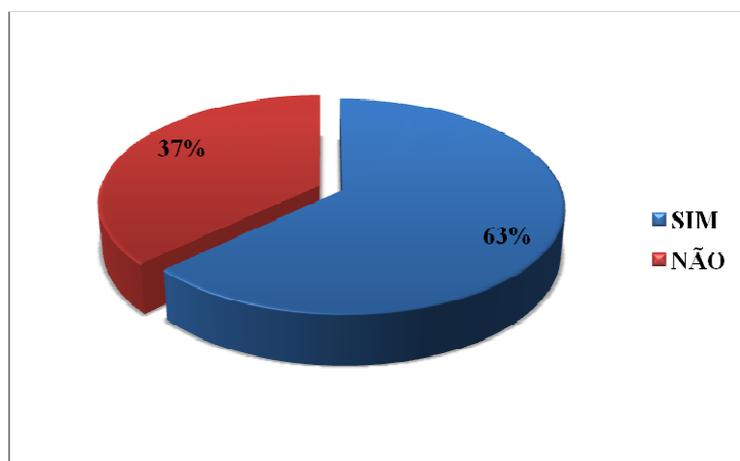
A desativação parcial havia implicado a redução do preço do bilhete, de R\$ 1,00 (um real) para R\$ 0,50 (cinquenta centavos), pois o usuário, para completar o seu percurso, teria que pagar uma passagem no transporte coletivo de Fortaleza. A soma dos dois trechos pagos seria semelhante ao custo de uma passagem no transporte rodoviário metropolitano. A desativação total referida obrigou os antigos usuários do sistema ferroviário a passar a utilizar os ônibus metropolitanos cujas tarifas são mais dispendiosas. Mediante tal situação, houve a necessidade de reivindicar a alternativa mais viável para o deslocamento, nas audiências relativas ao projeto e junto às autoridades políticas do Município. Os relatos seguintes evidenciam a insatisfação inerente a uma condicionante dessa mobilidade, isto é, a busca pelo direito de se deslocar:

Antes eu acordava às 4 horas para chegar ao trabalho. Agora não sei como vai ser para não me atrasar. O percurso ficou mais demorado e caro porque, além do trem, tem de pegar ônibus - Depoimento do usuário Carlos Alberto, sobre a desativação parcial do sistema - (Jornal O POVO, 12/05/2009)

A situação do trem é ruim, mas a gente paga barato. Agora vai ficar difícil pagar ônibus intermunicipal - Depoimento da faxineira Edilânia Pereira sobre a desativação total do sistema - (Jornal O POVO, 7/01/2010)

Ante o exposto, um dos itens da pesquisa de campo realizada junto aos usuários dos ônibus, em junho de 2010, pautou a avaliação do antigo meio de deslocamento e as consequências desta interrupção momentânea. Perguntados se

utilizavam o trem, no período de seu funcionamento, 63% dos que responderam ao questionário disseram que foram usuários do trem – ver gráfico.



**FIG. 30** - Utilização do trem antes da paralisação do serviço.  
Fonte: Pesquisa de campo, 2010

Sobre as conseqüências da desativação, 20% dos que responderam a essa questão a relacionaram com a piora nas condições do deslocamento, tanto no que se refere ao crescimento dos custos, quanto as dificuldades enfrentadas no deslocamento, em virtude da lotação dos ônibus e de uma oferta que não satisfaz a demanda, seja na irregularidade do tempo de percurso dos ônibus, em razão de congestionamentos, principalmente, o que faz com que as pessoas se atrasem para chegar ao trabalho ou tenham menos tempo de descanso, como exemplificado nos relatos a seguir: “Desmotivou de trabalhar aqui. O trem chegava no horário certo e era mais rápido”; “Tenho que acordar mais cedo para poder pegar ônibus”. (Relatos de usuários do transporte coletivo. Fonte: Pesquisa de campo, 2010).

Sobre o que eles esperam do Metrofor, **muitos são céticos** quanto ao período de conclusão das obras e funcionamento do sistema, porém acreditam que, construído irá melhorar o deslocamento em termos de agilidade, conforto e custos.

#### 4.2.2 O deslocamento por meio dos ônibus metropolitanos

Em relação ao transporte rodoviário, em Maracanaú, uma empresa permissionária, por meio de treze linhas de ônibus metropolitanos, perfaz o transporte de passageiros de Maracanaú para Fortaleza. Estas linhas cortam os principais bairros de Maracanaú, e o término do seu percurso converge para a área do Centro de Fortaleza.

Para compreender o comportamento e as condições em que os sujeitos se deslocam utilizando ônibus, na fase inicial desta pesquisa, foram realizadas dez viagens em horários diferentes, pelas linhas de maior fluxo de passageiros: Acaracuzinho, Jereissati rota 1 e Jereissati rota 2, Pajuçara, Novo Maracanaú e Timbó.

Os congestionamentos em algumas vias de Fortaleza, o atraso das viagens, a lotação nos horários de maior demanda (pela manhã e final da tarde), o longo itinerário dos ônibus que tem duração média de 60 minutos tornam o percurso estressante para os passageiros, um desgaste visto no semblante de quem está em pé e na sonolência dos que percorrem a viagem sentados.

Constata-se entre os passageiros, de maneira geral, uma individualização de suas ações e relações com o meio e com o outro; um estranhamento social, conforme Milgram (1997), concorrendo para o favorecimento de comportamentos não sociais em alguns casos. Na perspectiva do pesquisador, em específico, tais comportamentos são evidenciados pelo desinteresse em prosseguir uma conversa iniciada pelo passageiro do lado; em reclamar porque o ônibus está lotado, e ser indiferente, principalmente, com as necessidades de quem está fora, na parada; o medo de encostar-se à pessoa do lado, sempre pedindo desculpas caso isso aconteça; os empurrões e a desorganização na hora do embarque no veículo, quando as pessoas buscam incondicionalmente o seu lugar para sentar-se.

Mesmo com a supressão de uma distância física dentro dos ônibus, pois o outro está ao seu lado, há uma ampliação da distância interior, um isolamento entre as pessoas, sendo um reflexo, segundo Debord, da própria concepção de urbanismo e sua forma de controle das massas. Ao mesmo tempo, há uma “reintegração controlada” das pessoas, mantendo-as nos mesmos ambientes, como na criação de uma ideia de civilidade, o que o referido autor chamou de “uma integração no sistema de indivíduos isolados em conjunto”. (2003, p. 173). Refere-se a ambientes tais como os conjuntos habitacionais, fábricas e, adaptando para este caso, os meios de transporte coletivos. Para Santos (2002), essa proximidade que ocorre da fragmentação dos homens em um espaço fechado chama-se de copresença, segundo a qual, “nas cidades esse fenômeno é ainda mais evidente, já que pessoas desconhecidas entre si trabalham conjuntamente para alcançar, malgrado elas, resultados coletivos”. (p.320).

Em contrapartida, alguns comportamentos pró-sociais são vistos no interior dos veículos, como: a solidariedade dos que estão sentados em carregar o sobrepeso que

o passageiro que está em pé traz consigo; o motorista facilitando o desembarque dos passageiros mesmo fora das paradas, algo que não lhes é permitido; os mais jovens cedendo o lugar para as pessoas mais idosas, fora daqueles demarcados e previstos em lei.

Nas paradas, os passageiros esperam os ônibus enfrentando o sol ou a chuva, amontoados e apressados em adentrar o veículo e buscar o seu lugar para sentar e enfrentar o longo percurso. E que nada a partir daí dê errado na viagem, pois na exatidão do relógio, o atraso é imperdoável para os que trabalham e estudam.

São 7 horas da manhã  
Vejo Cristo da janela  
O sol já apagou sua luz  
E o povo lá embaixo espera  
Nas filas dos pontos de ônibus  
Procurando aonde ir  
São todos seus cicerones  
Correm pra não desistir  
Dos seus salários de fome  
É a esperança que eles tem  
Neste filme como extras  
Todos querem se dar bem  
(Composição: Cazuzza e Gilberto Gil)

A composição *Trem das estrelas* retrata algumas perspectivas desse deslocamento casa-trabalho, que chamando de outras correntezas, o comparam àqueles dos navios negreiros. Estas pessoas guiam o próprio destino, mesmo com as adversidades, a lotação e a incerteza da validade em passar diariamente por esse desgaste físico e emocional objetivando um trabalho não compensador. Depois de um longo dia de trabalho, as situações se repetem, como as filas intermináveis à espera dos ônibus (ver fotos), que se atrasam por conta dos congestionamentos nas vias de Fortaleza e, mais do que isso, nesse momento, todos os que querem retornar (trabalhadores, os consumidores e estudantes) se encontram exaustos.



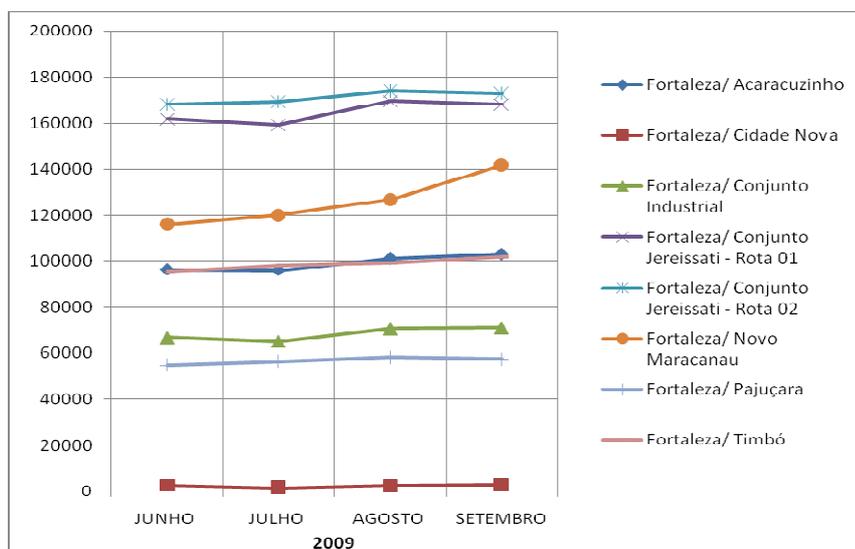
**FIG.31** – Imagens da lotação na espera pelo ônibus para o retorno a casa.  
 Fonte: Sousa Neto, 2010

Apesar do olhar fixo para o horizonte “de quem está do lado da janela”, a paisagem parece ser pouco percebida, em razão da extensa viagem e da velocidade dos ônibus durante o percurso. Para Santos, a fricção deste meio de transporte pela cidade, esta mobilidade, proporciona uma superficialidade da percepção do entorno, da cidade, do mundo. Para o autor, “Durante séculos os homens mais velozes detinham a inteligência do mundo (...) Agora, estamos descobrindo que, nas cidades, o tempo que comanda, ou vai comandar, é o tempo dos homens lentos”. (2002, p. 325).

Nessa práxis repetitiva, alienante, em que não há interação de passageiros, o pouco interesse no aproveitamento deste tempo ocioso (p. ex. para leitura?), ou pelo que acontece no interior do veículo e fora, mesmo com tudo isso, há a produção no sentido pleno da própria vida do ser humano. É uma cultura de massas onde esta pseudocoletividade mantém a ordem e leis sociais (LEFEBVRE, 1991). Há uma banalidade do espaço percebido pelos passageiros e do tempo da viagem, levando a “pensamentos vazios”, refletindo talvez somente em sair daquele ambiente, em chegar ao trabalho ou ao fim da viagem.

### 4.3 Nesta trama, quem são os sujeitos dos deslocamentos?

Na pesquisa de campo realizada em junho de 2010, foram contatados 100 pessoas na parada seletiva dos ônibus metropolitanos de Maracanaú (na Avenida do Imperador- Centro de Fortaleza), especificamente ligadas às linhas metropolitanas com maiores fluxos de passageiros. Este volume considerado tem como referência os dados do Departamento Estadual de Trânsito do Ceará (DETRAN/CE), em relação ao uso do sistema durante quatro meses do ano de 2009 e suas médias.



**FIG. 32** – Ônibus metropolitanos com maiores fluxos de passageiro-Junho à Setembro 2009

Fonte: DETRAN, 2009.

Constataram-se nos dados da pesquisa que as linhas Conjunto Acaracuzinho (12%), Conjunto Novo Maracanaú (15%), Conjunto Jereissati – rota I (25%) e Conjunto Jereissati – rota II (20%) são as de maiores fluxos. Percebe-se também que as pessoas que moram em algumas áreas próximas às rotas dos ônibus (área central de Maracanaú, ou próximo a avenida Dr. Mendel Steinbruch) têm a opção de usar mais de uma das linhas de ônibus.

**Tabela 12** - Linhas de ônibus metropolitanos que os passageiros utilizam

<b>LINHAS DE ÔNIBUS METROPOLITANOS</b>			
<b>CÓDIGO</b>	<b>LINHA</b>	<b>QUANTIDADE</b>	<b>%</b>
<b>324</b>	Acaracuzinho	12	12%
<b>350</b>	Novo Maracanaú	15	15%
<b>151</b>	Conjunto Industrial	6	6%
<b>326</b>	Timbó	4	4%
<b>179</b>	Pajuçara	6	6%
<b>20331</b>	Jereissati - rota II	20	20%
<b>10331</b>	Jereissati - rota I	25	25%
<b>MAIS DE UMA OPÇÃO</b>	Jereissati - rota I ou Novo Maracanaú	3	3%
	Jereissati - rota I ou Pajuçara	1	1%
	Jereissati - rota I ou Timbó	1	1%
	Jereissati - rota II ou Novo Maracanaú	1	1%
	Jereissati - rota II ou Olho d'água	1	1%
	Jereissati - rota II/ Pitaguary (060)/ Olho d'água (061)	1	1%
	Timbó/ Acaracuzinho/ Industrial	1	1%
	Qualquer um	3	3%
<b>TOTAL</b>		<b>100</b>	<b>100%</b>

Fonte: Pesquisa de campo, 2010.

A fim de analisar o perfil socioeconômico dos usuários dos ônibus, percebeu-se que, em sua totalidade, estes estão inseridos na População Economicamente Ativa (PEA), onde 80% pertencem à faixa etária adulta, isto é, entre 20 a 60 anos. Os jovens na maioria estudam e os idosos vêm a Fortaleza objetivando resolver algum problema, seja financeiro, como pagar conta, seja de saúde, como ir ao hospital particular, ou visitar familiares. Em termos de gênero, há um certo equilíbrio, pois 51% dos entrevistados são do sexo masculino e 49% do sexo feminino.

Em termos de renda e escolaridade, percebe-se que 53% dos usuários possuem o ensino médio completo e outros terminaram ou interromperam os estudos no ensino fundamental.

## PERFIL SOCIOECONÔMICO DOS USUÁRIOS DO TRANSPORTE COLETIVO

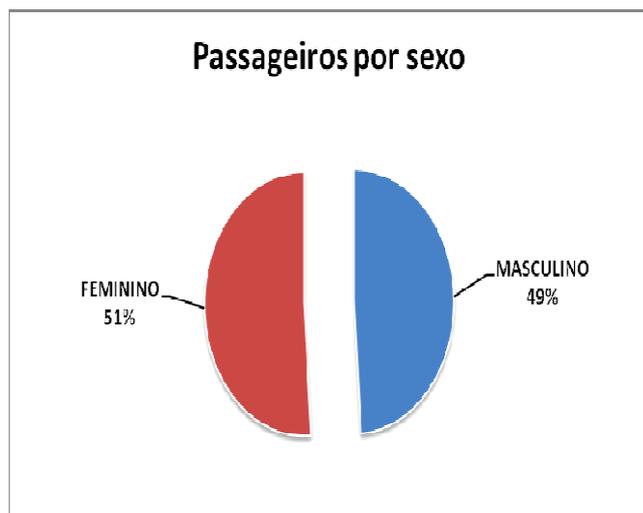


FIG. 33 – Passageiros por sexo

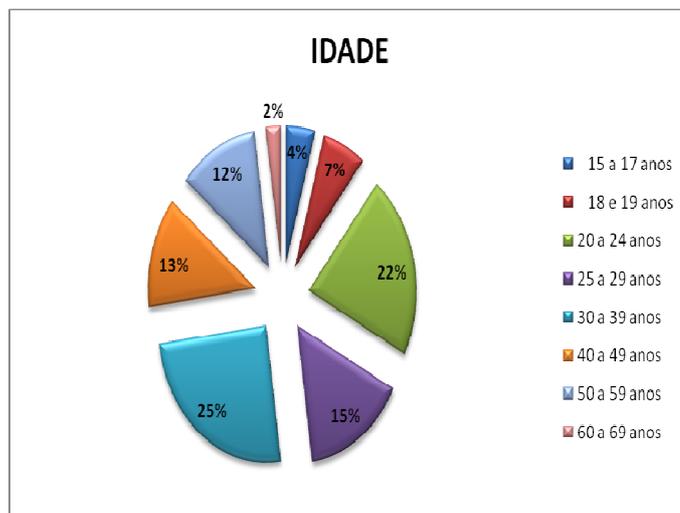


FIG. 34 – Passageiros por classes de idade

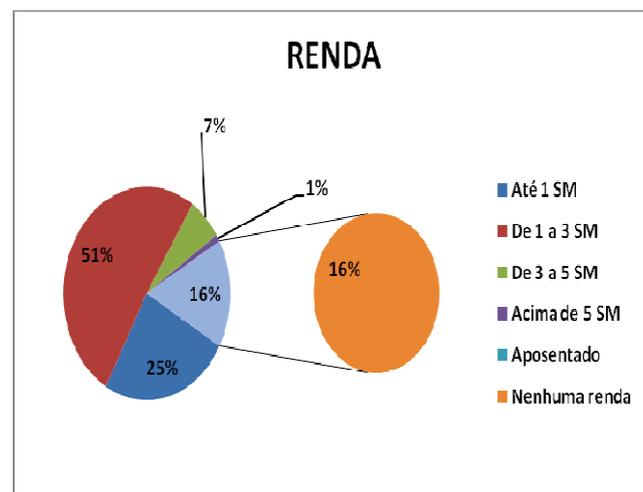


FIG. 35 – Passageiros por renda

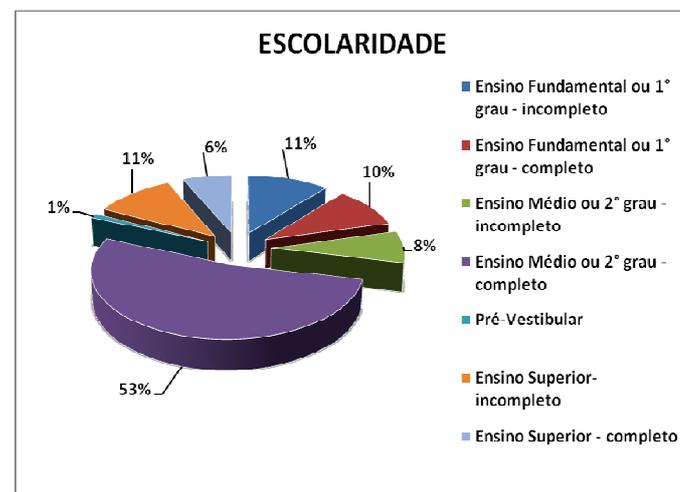
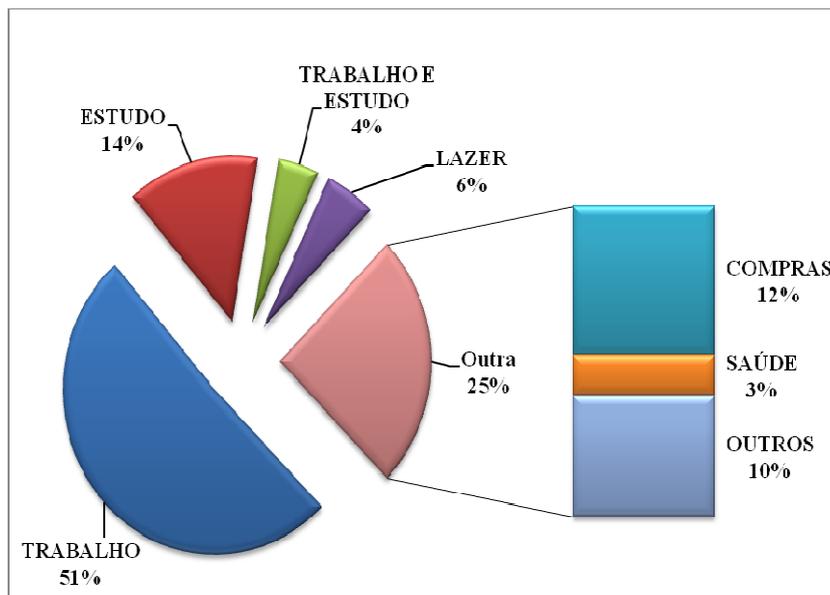


FIG. 36 – Passageiros por escolaridade

Fonte: Pesquisa de campo, 2010

Dos usuários que se encontram ocupados (trabalhando), 25% recebe um salário mínimo (SM) e 51% auferem entre 1 e 3 SM, e a esta categoria pertencem a maioria dos que tem ensino médio completo. Uma parte destes, isto é, 16%, são pessoas que não possuem nenhuma renda, vivem sob alguma forma de dependência dos pais, no caso dos estudantes, ou são subsidiados pelos cônjuges, no caso das mulheres que vêm a Fortaleza fazer compras.

Em questão, visualizando o gráfico, sobre os motivos que levam essas pessoas a se deslocarem, destacam-se o fator trabalho (51%), os estudos (14%), trabalho/estudo (4%) e as compras (12%).



**FIG. 37** - Motivo do deslocamento para Fortaleza.

Fonte: Pesquisa de campo, 2010.

Com efeito, onde a maior parte aponta como motivação para o deslocamento o fator trabalho (51%), que condições impedem o morador de Maracanaú encontrar trabalho na sua cidade?

Considerados numa perspectiva individual, parece que tais deslocamentos são uma estratégia de um sujeito que procura seu lugar na sociedade. Um sujeito ativo – em analogia ao trabalho de Todaro<sup>19</sup> - mensuraria as virtualidades do movimento, a partir do diferencial de renda ‘esperado’ em se trabalhar em Maracanaú ou na Metr pole.

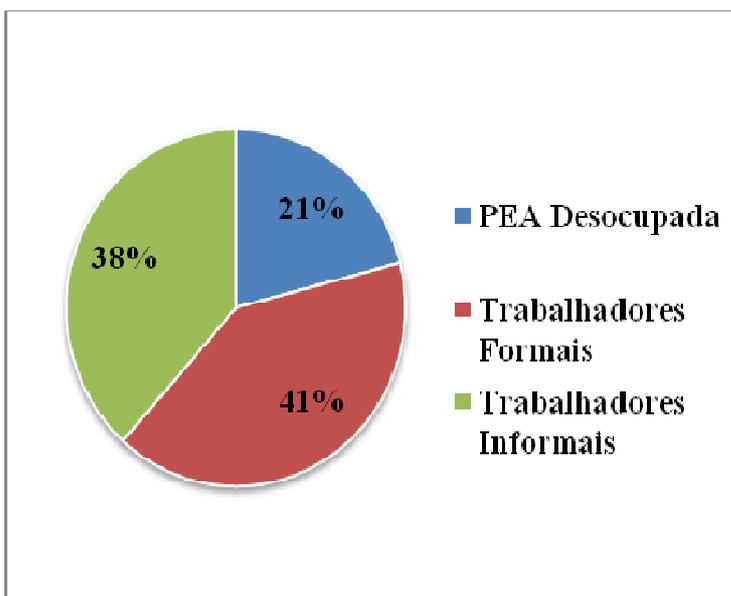
Na perspectiva que considera as classes sociais envolvidas, a pesquisa mostra que tais deslocamentos acontecem por grupos de trabalhadores em sua maioria aut nomos (domésticas), terceirizados, temporários, que, ao não se inserirem no mercado de trabalho no seu local de origem, encontram-se sob uma dualidade de sua liberdade. São “livres” na decisão de permanecer ou partir, no entanto, não têm outra condi o de sobrevivência se não vender o único instrumento que lhe pertence, ou seja, sua força de trabalho (MARX, 1844). Encontram-se disponíveis para as necessidades do capital e de garantir sua subsistência e de sua família. Ela é uma mercadoria única, pois, somente ela tem a capacidade de se mobilizar até os mercados e tem a fun o

<sup>19</sup> Nesta concep o clássica da migra o, o trabalho de Michael P. Todaro (1969) evidencia um modelo probabilístico em que destaca o diferencial de renda ‘esperado’ entre as rendas dos setores rurais e urbanos. Contextualizando um período de crise do emprego (desemprego e subemprego), principalmente nos países subdesenvolvidos, os diferenciais de renda e as probabilidades de emprego influencia na decisão de migrar. Para ele, sua abordagem pode suscitar políticas públicas alternativas que reequilibrar  essas áreas e, portanto, reduzirão o desemprego.

primordial no processo de reprodução ampliada do capital (GAUDEMAR, 1977). Desta forma, esses trabalhadores buscam adaptação às variações na jornada de trabalho, a polivalência funcional no trabalho, além de vencer cotidianamente as distâncias impostas por essa distribuição espacial dos empregos.

Para os que responderam vir a Fortaleza para estudar, apreende-se que estes se inserem nesta mesma lógica, pois buscam o acesso ao signo contemporâneo, característico das novas relações de trabalho e produção, *a qualificação profissional*. Os indicadores que conduzem a essa percepção constituem as respostas dos entrevistados na participação em cursos técnicos e cursos superiores de algumas faculdades de Fortaleza, com vista a terem mais oportunidades no mercado de trabalho.

Atualmente, a situação do mercado de trabalho em Maracanaú diverge um pouco do discurso de geração de emprego e renda que a instalação das indústrias iria proporcionar ao Município. A oferta de empregos industriais não acompanhou o crescimento populacional, realidade esta agravada com o incremento tecnológico das indústrias. Desta feita, inseridos na PEA, somando-se os 38% de trabalhadores informais (que trabalham sem carteira assinada ou por conta própria) da PEA ocupada aos 21% da população desempregada (PEA desocupada), percebe-se que 59%, ou 39.719 pessoas, vivem em condição de vulnerabilidade social, em busca de empregos ou se submetendo a uma carga intensa de sobretrabalho para garantir as necessidades de sua família.



**FIG. 38** - Composição da PEA em Maracanaú  
Fonte: Ministério do Trabalho e Emprego – MTE, 2009

As indústrias instaladas nos três distritos implantados em Maracanaú empregam um total de 15.003 pessoas (MOURÃO, 2003); O total de pessoas empregadas nas indústrias e residentes em Maracanaú, entretanto, somente corresponde a 18% da população economicamente ativa do Município.

Analisando a relação dos empregos industriais de maiores e menores saldos (contando a diferença entre admitidos e demitidos) com suas respectivas remunerações, apreende-se uma remuneração média entre 1 e 2 SM, condição esta que não enseja muitas perspectivas para os mais jovens.

**Tabela 13** - Salário Médio de Admissão Jan/2010 até Mai/2010 dos trabalhadores de Maracanaú

<b>SALÁRIO MÉDIO DE ADMISSÃO Jan/2010 até Mai/2010</b>	
<b>Indicadores</b>	<b>Salário médio de admissão(R\$)</b>
<b>Ocupações com maiores saldos</b>	
Alimentador de linha de produção	519,39
Servente de obras	519,38
Auxiliar de escritório, em geral	511,98
Costureiro, a máquina na confecção em série	516,99
Trabalhador da elaboração de pré fabricados (concreto armado)	516,34
<b>Ocupações com menores saldos</b>	
Operador polivalente da indústria têxtil	348,86
Vendedor de comércio varejista	561,07
Trabalhador de fabricação de tintas	663,42
Pintor de obras	658,50

Fonte: Censo 2000 - IBGE/Ministério do Trabalho e Emprego - MTE

Assim sendo, pelo fato de portar a pessoa de maior qualificação técnica, a maior parte desses empregos, os mais estáveis e mais bem remunerados, como nas áreas gerenciais das indústrias ou no funcionalismo público do Município, pertencem a pessoas que moram em Fortaleza ou que migraram de outros estados juntamente com as empresas. Em ambos os casos, estes trabalhadores se deslocam diariamente de Fortaleza até Maracanaú, em fretamento particular de coletivos ou por automóveis. Isto evidencia que, apesar de ser em menor volume, mostra que o movimento não é unilateral.

Na perspectiva do mercado e mobilidade do trabalho, é necessário o entendimento, de um lado, dessa divisão social e territorial do trabalho, pois, pelo aspecto da seletividade, as atividades como a indústria, o comércio e serviços se

concentram, proporcionando maior densidade econômica a determinados municípios, o que concorre por sua vez, para ratificar uma hierarquia espacial. De outra parte, passa pela (des)valorização desta força de trabalho e, conseqüentemente, sua diferenciação pelo capital.

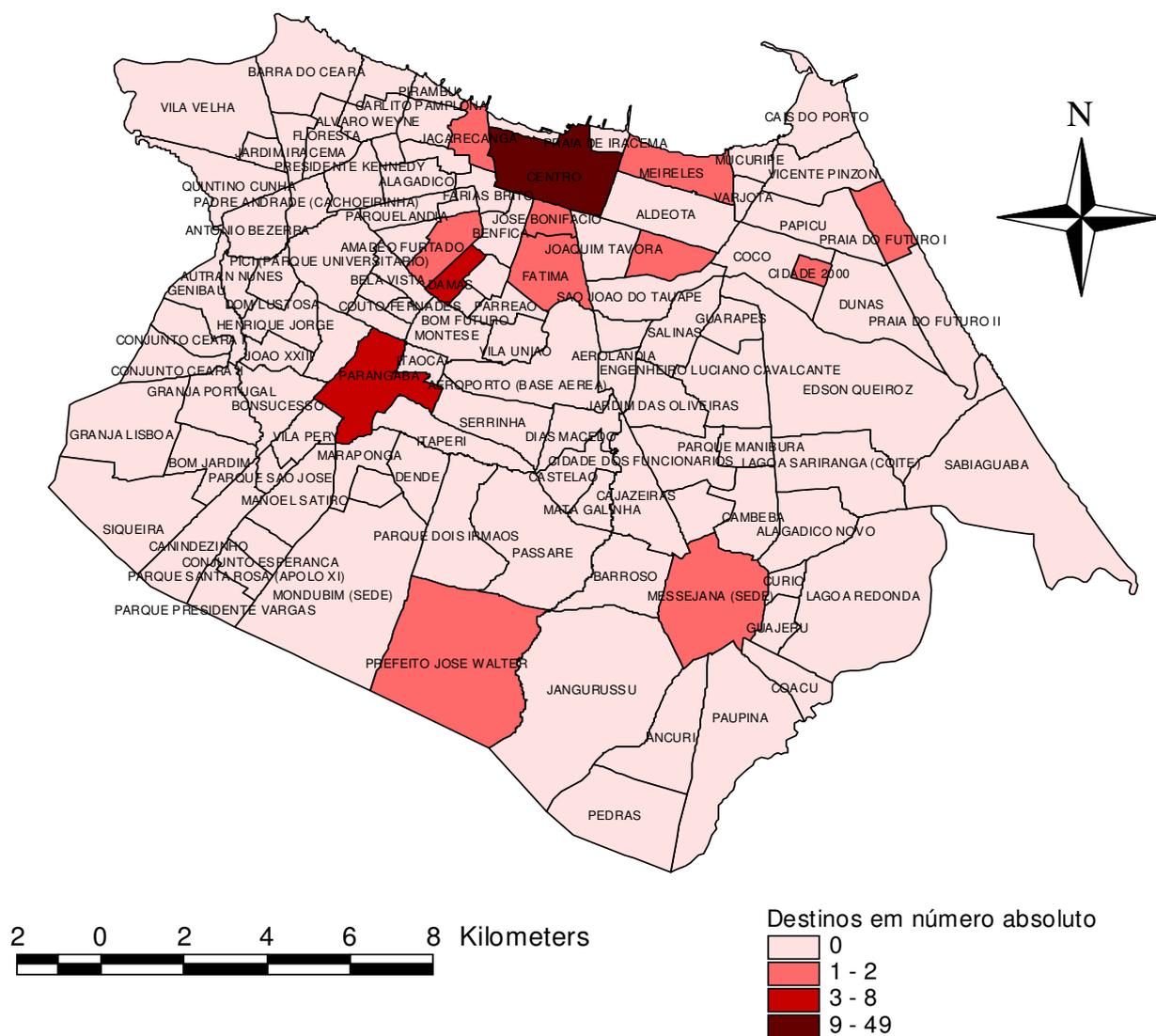
Esse valor, posto no mercado de trabalho, é um “valor de troca”, ou seja, um rendimento (salário) que se paga pelo usufruto de uma mercadoria, a força de trabalho, que lhe garante, como sujeito da produção, a produção do espaço e conseqüentemente a reprodução do capital. Além de não possuir valores homogêneos, o que exemplifica também essa realidade, é que nem todos são aproveitados totalmente, ao mesmo tempo, pelo capital. . Como garantem Gonçalves e Thomaz Júnior,

A maior contradição da sociedade capitalista é que apesar de o capital estabelecer para a sociedade a venda da força de trabalho como única forma de garantir o seu acesso às mercadorias que satisfaçam as suas necessidades, não permite que parte considerável dos que se encontram aptos e a disposição possa fazê-los. (P. 11, 2002).

A força de trabalho que se desloca a Fortaleza depara-se com a oferta de empregos que, diferentemente de seu município de origem, caracterizado pelo trabalho industrial, dá-se no setor de serviços e do comércio. Nessa perspectiva, como a parcela mais vulnerável (pobres), as pessoas que se deslocam cotidianamente vão encontrar na Metr pole como o lugar de todos os capitais, bens, estruturas e pessoas, o espaço onde possam subsistir (SANTOS, 2002).

Não são ao Centro, porém, se direcionam o fluxo desta mão de obra. Destina-se também a outras subcentralidades, como o bairro da Parangaba, Benfica e aos bairros do setor leste da cidade de Fortaleza, como a Aldeota, Cidade 2000, Meireles. Estes últimos se sacrificam ainda mais, pois, em razão do percurso linear dos ônibus metropolitanos, têm que enfrentar outras condu es de Fortaleza para chegar ao local de trabalho.

Outro embate que envolve a perspectiva da mobilidade do trabalho está voltado a que elementos determinariam o ato de se deslocar:   a escolha dessa força de trabalho ou este movimento está condicionado ao caráter móvel do capital?



**FIG. 39** – Principais destinos dos usuários do transporte coletivo – Bairros de Fortaleza.  
 Fonte: Pesquisa de campo.  
 Org.: Freitas, 2010.

Possibilitada pelo avanço tecnológico, a dissociação entre unidades gestoras e unidades produtivas possibilitou a flexibilidade do capital, que lhe concedeu, assim, maior maximização de seus lucros. Ligada a lógica da produção, a ideia de que o deslocamento espacial e funcional da força de trabalho seria induzido pelos movimentos do capital (GAUDEMAR, 1977) é verificável, em tese.

Para Villaça (2001), isso acontece quando as mobilizações ocorrem num espaço regional, ou seja, quando o trabalhador muda de região ou de país à medida que o capital se desloca. Os movimentos sazonais ou de longa distância exemplificariam sim uma mobilidade em que o sujeito seria condicionado sempre à perspectiva de seguir acompanhando a oferta de empregos. No caso em questão, em que, nas metrópoles, essa

força de trabalho se desloca na condição casa-trabalho, transpassando fronteiras administrativas, porém não mudando de residência, engendraria outro olhar sobre o movimento onde passaria da lógica da produção para a esfera do consumo. Segundo o autor,

No nível intra-urbano, o trabalhador já está no “local” de trabalho, e não muda de casa toda vez que muda de emprego (...). No espaço urbano, para “seguir o capital”, o trabalhador exige transporte urbano de passageiros, aos mesmo tempo que é esmagado pela concorrência entre classes que disputam a melhor localização intra-urbana. (...) essa localização é que otimiza suas condições de consumo. Em busca de um emprego, o trabalhador se move no espaço regional; ele muda, por exemplo, do Nordeste para São Paulo. Uma vez em São Paulo, ele luta não mais pela cidade do emprego – pois para isso ele veio para São Paulo -; luta por *proximidade do emprego*, por *redução do tempo e custo do deslocamento na viagem da residência ao trabalho*.(P.43/44).

Sendo o sistema de transporte uma das condições de mobilidade, uma das primeiras reivindicações requerendo o seu acesso foi empreendida por estudantes, quando houve o aumento do preço das passagens dos ônibus metropolitanos em 2006. Organizados, questionaram o aumento ocorrido e lutaram pela garantia do direito à meia passagem estudantil. Monopolizados por uma só empresa, o serviço tem tarifa hoje de R\$ 2,50 (dois reais e cinquenta centavos), e, nesta condição, já diferencia socialmente o trabalhador, pois seu custo é efetivamente 100% maior do que o transporte ferroviário. Isto significa que, para um trabalhador que ganha apenas um salário mínimo, dentro dos valores atuais, ou seja, R\$ 510,00 (quinhentos e dez reais), os gastos com os deslocamentos, somente ida e volta, na perspectiva do trabalho, equivale a aproximadamente 11% de sua renda.

As mudanças das tarifas, encarecendo o custo do deslocamento, a paralisação da oferta de transporte coletivo, enfim, a restrição do deslocamento, limita a mobilidade destes sujeitos na cidade e na RMF, e, conseqüentemente, suas possibilidades estratégicas de inserção no mercado de trabalho.



**FIG. 40** – Manifestação dos moradores de Maracanaú, 2006.

Fonte: <http://www.midiaindependente.org/pt/red/2005/07/325233.shtml>

Conhecendo a dura realidade dos trabalhadores que passam maior parte do seu tempo fora do Município, numa rotina diária em que trabalham oito ou mais horas por dia, seja começando pela manhã ou à noite, estes ainda se põe ao árduo deslocamento que dura em média uma hora. Para as mulheres, essa condição torna-se pior, segundo alguns relatos, porque enfrentam uma dupla jornada, pois, além do emprego, quando ao chegam em casa, também enfrentam o trabalho doméstico.

Para os que disseram que vinham fazer compras em Fortaleza, percebe-se a influencia que o comércio da Capital, na área central, caracterizada por forte setor varejista e vasto mercado informal, tem sobre essa parcela da população maracanauense, ao possibilitar o acesso a produtos mais baratos. O centro histórico de Fortaleza, antes reduto da burguesia da cidade com função típica residencial, hoje é marcado por forte comércio varejista, informal e serviços, de todos os tipos, no qual trabalhadores (de baixa renda) se encontram para suprir suas necessidades. Hoje é o centro da distante periferia.

Para identificar os frequentadores do Centro Histórico de Fortaleza, o Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas (SEBRAE/CE) realizou, em 2004, uma pesquisa e elaborou o perfil socioeconômico dos clientes, com o intuito de subsidiar o projeto de revitalização do Centro da cidade. Nessa pesquisa, foram percebidos os fluxos não só da periferia de Fortaleza, mas a extensão do seu raio de influencia a outros municípios da RMF, principalmente Maracanaú, com 5,46%

(contando somente os bairros do Centro de Maracanaú e Conjunto Jereissati) e Caucaia, com 3,35%.

**Tabela 14** - Bairros de origem dos compradores do Centro de Fortaleza.

Bairro/Localidade	Número de Pessoas (%)
<b>Centro</b>	3,89
<b>Messejana</b>	3,76
<b>Maracanaú</b>	3,40
<b>Caucaia</b>	3,35
<b>Conjunto Ceará</b>	3,04
<b>Antônio Bezerra</b>	2,46
<b>Barra do Ceará</b>	2,32
<b>Conjunto Jereissati</b>	2,19
<b>José Walter</b>	2,06
<b>Outros</b>	72,86%
<b>Não respondeu</b>	0,67
<b>Total</b>	100

Fonte: SEBRAE, 2004.

Observou no campo, em 2010, foi que, mesmo o município de Maracanaú tendo importante atividade comercial varejista, com algumas filiais de empresas com sede em Fortaleza, alguns dos pesquisados ainda vão à procura de outras opções de lojas (de grife) nos *shoppings* de Fortaleza, como o North Shopping, Iguatemi e Benfica. A maioria dos entrevistados, ao trabalhar ou estudar na Metrópole, gastam parte da sua renda, comprando no comércio de Fortaleza. Isto, indiretamente, tem um efeito nocivo ao comércio local de Maracanaú e torna-se uma problemática a ser posta em questão quando da realização do planejamento municipal e definição das políticas públicas a serem implementadas em Maracanaú, em particular, em relação à geração de emprego e renda para a população local.

Nos outros motivos de mobilidade apontados, como ligados ao tratamento de saúde ou resolver algum problema nas redes bancárias de Fortaleza, demonstra-se cada vez mais o reforço da centralidade de Fortaleza. Essa realidade não é nova, haja vista matéria divulgada pelo jornal O POVO, 2008, que apontou a expressiva demanda de atendimento de pacientes vindos do interior no Instituto Dr. José Frota (IJF/Fortaleza), autarquia municipal e hoje maior hospital de urgência e emergência do Ceará. Mais de 50% dos 40 mil atendimentos feitos no IJF são oriundos dos municípios

da Região Metropolitana de Fortaleza, estando o Município de Maracanaú em 2º no número de pacientes atendidos.

**Tabela 15** – Municípios de origem dos atendidos no Instituto Dr. José Frota (IJF)

<b>PACIENTES</b>	
<b>Município</b>	<b>Atendimentos</b>
Caucaia (RMF)	7.099
Maracanaú (RMF)	5.075
Aquiraz (RMF)	1.469
Maranguape (RMF)	1.335
Eusébio (RMF)	1.217
Pacajus (RMF)	1.114
Itaitinga (RMF)	1.051
Cascavel	1.029
Horizonte (RMF)	1.012
Pacatuba (RMF)	809
Morada Nova	622
Itapipoca	619
São Gonçalo do Amarante	574
Canindé	467
Guaiúba (RMF)	448

Fonte: Secretária de Saúde do Ceará/ O POVO, 2008.

No âmbito do lazer, opção escolhida como fator motivador do deslocamento por 6% das pessoas, pelas respostas, apreende-se que este porcentual seja maior. As respostas, quais são os lugares freqüentados em Fortaleza, indicam que a predileção é as praias, bares, restaurantes, cinemas (nos *shoppings*) e visita a amigos ou familiares. Em Maracanaú, as opções são restritas a praça, academia, campo de futebol e ao North Shopping. Tão importante quanto o trabalho, é o lazer, o tempo do ócio que vão indicar como se da a vivência urbana, a criação das identidades locais, da apropriação que estes moradores passando maior parte do seu dia fora vão ter com o Município.

A restrição do tempo e o dispêndio de energia gasta na atividade desenvolvida fora de Maracanaú e do tempo gasto no deslocamento, para os mais velhos, condiciona maior vínculo com a casa, com a família, no sentido do descanso até como um escapismo. Além disso, a escolha ou não de sair de casa, no seu tempo de ócio, trata-se de uma estratégia que busca combinar rendimentos insuficientes com

necessidades definidas no seio da família, de acordo com uma escala de prioridades (o gasto com a alimentação, vestuário, água, luz) (MAGNANI, 1998).

Entender os deslocamentos de moradores de Maracanaú, na atualidade, em direção a Fortaleza, indica a necessidade de considerar uma série de aspectos que condicionaram muitos trabalhadores de Fortaleza (e suas famílias) a promoverem uma primeira mobilidade intrametropolitana, afastando-se da MetrÓpole. Posteriormente, um conjunto de relações sociais de (produção) no novo espaço de moradia condicionou os seus filhos e filhas a manter os vínculos com Fortaleza, agora por um repetitivo movimento de ida e vinda, objetivando o trabalho, estudo ou obrigação qualquer.

Segundo a tabela, pode-se perceber que 53% dos pais dos entrevistados migraram de algum município da RMF para Maracanaú. Em relação à MetrÓpole, percebe-se que 44% moravam em Fortaleza e, na busca de emprego ou da casa própria, se deslocaram de Fortaleza para residir em Maracanaú em um momento anterior. Para os que não responderam tal a indagação, o indicativo está na idade, pois pessoas pertencentes à faixa etária entre 45 a 60 e eles próprios vivenciaram esse processo de urbanização de Maracanaú.

**Tabela 16** – Municípios de origem dos pais dos entrevistados

<b>RMF</b>	Caucaia	2
	Eusébio	1
	Fortaleza	44
	Maranguape	4
	Pacatuba	1
	Cascavel	1
Aracati		1
Canindé		1
Crato		1
Milhã		1
Mombaça		1
Paracuru		1
Punharé		1
Quixeramobim		2
Redenção		1
São João do Jaguaribe		1
Sobral		1
Mais de um município		4
Outro estado		7
<i>NÃO RESPONDERAM</i>		24
<b>TOTAL</b>		<b>100</b>

Fonte: Pesquisa de campo, 2010

O direcionamento desses fluxos para a Capital resulta de determinantes históricos, do desenvolvimento socioeconômico (concentrador de renda) e do processo político na definição dos investimentos públicos direcionados para Fortaleza, além da proximidade geográfica e ligação umbilical de Maracanaú ao processo de expansão urbana de Fortaleza.

## **5 O DIREITO A CIDADE FRENTE À LÓGICA DA CIRCULAÇÃO E DO CONSUMO.**

Nos modernos tempos, alguns o tratam como Pós-Modernidade - ou segundo Giddens (1990), sendo uma forma mais radical e universalizada da Modernidade, enfim, evidenciando uma nova ordem, como proposto por Thrift, há o retorno do conceito de território e com perspectivas analíticas que superam a definição do território nacional em Ratzel.

A perspectiva que orienta a discussão aqui considera que o conceito de território exige considerar outras dimensões. A primeira delas, na perspectiva dialética, “o território corresponde a um nível de produção social do espaço” (GEIGER, 1994, p. 138). E este espaço, hoje, se encontra num período técnico-científico-informacional, ou seja, transformado, “transnacionalizado”, há nestes tempos um desencaixe, uma dissolução do espaço-tempo, em que as realidades locais são influenciadas por ações globais. Nestes tempos, Santos (2005) refere-se a dialética do território, no conflito entre o espaço local (espaço vivido, apropriado) e um espaço global (dominado).

E qual o elo entre esses muitos territórios? São as redes. As redes materiais e imateriais. Bebendo da fonte dialética, “o sujeito se constrói e se transforma vis-à-vis o objeto e vice versa” (SPOSITO, 2004, p. 46), Souza (1995) denomina esta nova configuração de territórios-descontínuos ou territórios em rede. Consistindo num campo de forças, há uma superposição de territórios, com limites não coincidentes e contradições entre as diversas territorialidades. Fortemente marcado pelas relações de poder<sup>20</sup> e intencionalidade que irão constituir esse espaço, sejam as indústrias, o Estado e o papel que a população tem nesse processo, Souza explicita que o território não se restringe somente a essa dimensão, porquanto

---

<sup>20</sup> O entendimento da dimensão do poder se sob a forma de *heteronomia* – as assimetrias, os conflitos, a dominação – ou sob a forma de *autonomia* – a simetria, o consenso livre de coerção. (SOUZA, 2009, p. 61)

O que “define” o território é, em primeiríssimo lugar, o *poder* – e, nesse sentido, a dimensão política é aquela que, antes de qualquer outra, lhe define o perfil. Isso não quer dizer, porém, que a cultura (o simbolismo, as teias de significados, as identidades...) e mesmo a economia (o trabalho, os processos de produção e circulação de bens) não sejam relevantes ou não estejam contemplados ao se lidar com o conceito de território(...). (2009, p. 59)

Para Haesbaert (2004), seguindo leituras pós-modernas como a de Deleuze e Guattari, as dimensões simbólicas e culturais não podem ser negadas como estratégia na formação das territorialidades; e que essas contradições engendram a formação de aglomerados de exclusão (exclusão socioespacial), para quem não se territorializa ou está no meio dos territórios-redes.

A compreensão do território como uma “experiência integral”, segundo Haesbaert (2005), consiste na conjugação das dimensões que vinculam o grupo ao espaço. As quatro dimensões referem-se: às classes sociais a que o fenômeno se refere (econômica/cultural), à base física minimamente estável para sobrevivência do grupo (físico/econômico), ao acesso aos direitos básicos da cidadania (político), e aos referenciais espaciais que compõem a identidade sociocultural (simbólico).

Nessa perspectiva, chegando ao fim da trajetória de deslocamento, isto é, a sua casa, a reflexão sobre a condição dos sujeitos direciona a outro questionamento relacionado à mobilidade: passando maior parte de sua vida na cidade vizinha, trabalhando, estudando ou em busca do trabalho, como este sujeito se territorializa? Na existência de uma territorialidade, quais são as referências espaciais destes sujeitos e onde ocorre essa apropriação social e territorial: na cidade onde mora, na cidade em que trabalha ou em ambas?

As entrevistas mostram, por parte daqueles que trabalham em Fortaleza, um forte vínculo com o local de moradia (a casa). Quanto maior a idade do sujeito entrevistado, maiores as responsabilidades com a família, mais limitados são os espaços de convivência na cidade onde mora, e a significação dada à cidade para onde se desloca fica restrita ao espaço de trabalho. Nessa perspectiva, Fernandes (2009), ao fazer uma leitura das tipologias dos territórios para o entendimento das disputas territoriais e seus processos de conflitualidades, com base nos seus estudos de territórios rurais, trata da propriedade como espaço de vida, que pode ser particular e comunitária. Ele diferencia essa territorialidade no campo onde na mesma área se concentra o espaço de moradia e trabalho, e na cidade, onde os locais de trabalho e moradia são distintos.

Nas cidades, os movimentos socioterritoriais lutam principalmente por moradia (...). Na cidade, com a supremacia do trabalho assalariado, os territórios dos trabalhadores são suas moradias. Os locais de trabalho são predominantemente territórios do capital. De modo que – em parte – as conflitualidades entre assalariados e capitalistas não são necessariamente disputas territoriais, são disputas pelas riquezas produzidas pelo trabalho. (FERNANDES, 2009, p. 209).

Para esse grupo, tendo a vida presa a um ritmo cronológico, mecânico, a disciplina imposta no trabalho, estes sujeitos sofrem ainda com a rigidez na dimensão espaço-tempo, o desgaste físico-emocional ao enfrentar o deslocamento precário e demorado para casa. Este contexto desestrutura sua vida social (THOMPSON, 1998). Fadigados – ou, no caso das mulheres tendo que enfrentar dupla jornada (no emprego e em casa com o trabalho doméstico) - estes perdem a “vivência da cidade” onde moram.

Quando se trata dos de menor faixa etária, vê-se a ampliação das suas relações sociais e territorialidades, que se concentram com maior força em Fortaleza. Os espaços de vivência são os espaços de lazer - bares, restaurantes, praias, os cinemas, a casa da namorada ou familiar.

Outro fator ligado à superficialidade dessa apropriação do Município é evidenciado quando se analisa o lazer, no tempo livre desses sujeitos. Rodrigues (2002), ao examinar a relação lazer e espaço nas cidades ditas pós-industriais (mesmo não sendo a característica do caso em estudo), ajuda a se pensar um pouco sobre as realidades envolvidas nos deslocamentos. Segundo a, autora quando, “o trabalho e o consumo são alienados, é difícil evitar-se que o lazer também não o seja. A passividade e o embrutecimento no trabalho repercutem diretamente no lazer.” (IBID., p. 4).

Com efeito, as respostas revelam uma pobreza além da carência material, num sentido mais amplo, pela falta ou raras opções de lazer. Trata-se de um lazer desvirtuado do sentido da contemplação e descanso, um lazer consumista que condena os espaços da cidade ao abandono, ao simples espaço de circulação, como o “passear pelo *shopping* da cidade”, “ir ao cinema” (que se localiza no *shopping*), “passear no calçadão” (ocupado pelo comércio informal). Em alguns bairros, como a Pajuçara, o Acaracuzinho, a falta de integração de um transporte, com uma tarifa diferenciada para a área central do próprio Município, faz com que os seus moradores tenham uma estreita relação com a cidade de Fortaleza, buscando como opção de lazer as praias, os *shoppings*, bares e restaurantes da Capital.

Não só a inexistência ou precariedade da infraestrutura e espaços de lazer, explica o fenômeno de estranhamento do morador com o seu bairro, sua cidade, sendo importante nessa lógica a dimensão do tempo. Para Lefebvre o direito à cidade consiste numa apropriação, num sentido amplo - mais do que o material, o de ter, o do consumir - significa a apropriação do tempo, do espaço, da vida fisiológica, do desejo. Nessa perspectiva, ele indaga associando essas duas dimensões o espaço-tempo como sendo uma das necessidades urbana. Para ele,

As necessidades urbanas específicas não seriam necessidade de lugares qualificados, lugares de simultaneidade e de encontros, lugares onde a troca não seria tomada pelo valor de troca, pelo comércio e pelo lucro? Não seria também a necessidade de um tempo desses encontros, dessas trocas? (LEFEBVRE, 2001, p. 104)

Este quadro tem efeito direto na territorialização destes sujeitos no Município de Maracanaú. A pesquisa revela alguns aspectos que indicam a fragilidade da apropriação pelo sujeito, do seu espaço (na escala do bairro, da rua) e sua interação com o outro. Estes aspectos são: os conflitos no seio das relações de vizinhança (“a minha rua é boa, o ruim é a outra/ “o vizinho não tem consciência e joga o lixo na rua”); a dissociação do seu bairro da cidade (onde o sujeito acha que mora no bairro x, e que ali não é Maracanaú); a não-participação em movimentos reivindicatórios para superação dos problemas do seu bairro; o descrédito em relação ao corpo político da cidade. O esvaziamento da cidadania conferido a não-vivência da cidade reflete a rigidez do percurso e o reduzido tempo do ócio, no qual, para Araújo, tal comportamento pode ser explicado.

A explicação para que o comportamento metropolitano se diferenciasse dos demais passa pela forma que o cidadão metropolitano vive na grande cidade. Principalmente relacionada ao tempo despendido com o trabalho e as grandes distâncias de deslocamento residência-trabalho ou de outras relações cotidianas. O trabalhador metropolitano teria menos tempo disponível (considerando distância e problemas de qualidade de transporte) para participar de organizações da sociedade civil e de lutar por melhores condições de vida.” (2007, p. 91)

Portanto, indicar esse fenômeno dos deslocamentos cotidianos numa espacialidade que não comporta todos os seus moradores, evidencia, na dialética socioespacial, de um lado, uma cidade produzida como valor de troca, posto a um

processo de desenvolvimento, que na maximização e reprodução do capital, se utiliza da exploração (e não-exploração) da força de trabalho e do controle da máquina política em seu benefício, e, de outro, a territorialidade de um grupo requerendo o seu direito à cidade, buscando nela uma vida, uma sociabilidade, seja na festa, seja na moradia, uma cidadania plena, além do consumo e da produção (LEFEBVRE, 2001), mesmo impellido pela necessidade do deslocamento.

## **6 CONSIDERAÇÕES FINAIS**

Em Maracanaú, as crescentes taxas de crescimento demográfico e de urbanização, a limitada capacidade de absorção de mão de obra da atividade, o que é característico do Município, a indústria, e a busca, por parte da população, por meio do trabalho, de uma cidadania secundária, apontam para algumas tendências referentes à dinâmica territorial deste Município. A primeira é que nessa urbanização dispersa ou metropolização, se estendem e se reproduzem os modos de vida metropolitanos (modos de circulação e consumo) (LENCIONI, 2006). Deste modo, a circularidade da população é um elemento essencial nas relações sociais deste espaço, pois evidencia a condição social do morador, as relações de poder e os conflitos, permeando a produção do espaço urbano metropolitano.

Na bibliografia sobre a temática em foco evidencia-se o fato de que, hoje a mobilidade parece ser a regra. “O movimento se sobrepõe ao repouso. A circulação é mais criadora que a produção. Os homens mudam de lugar (...) mas também os produtos, as mercadorias, as imagens, as idéias.” (SANTOS, 2004, p. 328). Assim, a mobilidade para as camadas mais pobres da população é uma condição necessária à vida nas cidades. Além disso, na espacialidade estudada, excetuando-se aqueles deslocamentos que não representam um obstáculo quanto à renda e às formas de acessibilidade de direitos, dos quais as pessoas se distanciam voluntariamente, buscando amenidades fora da metrópole, isto é, em relação aos que se direcionam de Fortaleza para Maracanaú, o movimento inverso, a pendularidade da parcela mais pobre da população, revela: as desigualdades socioeconômicas no interior da área metropolitana, a segregação socioespacial e a busca constante pela inserção no mercado de trabalho ou pelo acesso aos bens e serviços não encontrados em Maracanaú.

A estreita relação entre a migração (como a mudança definitiva de uma unidade administrativa para outra) e os deslocamentos cotidianos (e sua itinerância) se dá pela permanente avaliação individual e familiar dos sujeitos que se movimentam diariamente e, as possibilidades econômicas e materiais para manter o deslocamento, bem como, esperar que ele represente um saldo positivo. Quando a virtualidade não existe o movimento diário pode resultar numa mudança permanente.

A pesquisa objetivou delinear um caminho metodológico para o estudo deste tipo de mobilidade. O aprofundamento de algumas questões referentes aos sujeitos envolvidos nesse movimento além da origem e destino, como o seu perfil socioeconômico, as perspectivas do movimento e como se dá a relação deste com o município foram algumas questões abordadas na investigação.

Apesar de se constatar que esse movimento, por meio dos ônibus, “topics” e o trem, fosse realizado por pessoas com uma renda média entre 1SM a 3SM, apresentando assim certa homogeneidade, percebe-se que as motivações, a frequência e a percepção do deslocamento e do lugar em que moram são bem diversificadas. As observações de campo indicam que, nas trajetórias vividas por homens e mulheres que moram em Maracanaú, este fenômeno se materializa como uma condição de classe e (re)define no cotidiano urbano sua concepção de espaço, tempo e direitos sociais. Deste modo, o ato de se deslocar reflete, numa perspectiva de classe, uma segregação do “sujeito sujeito”, porém, posto na perspectiva individual, mascara esta situação, mostrando um sujeito ativo que procura seu lugar na sociedade.

Os atos da vida cotidiana, como acordar cedo, esperar o ônibus, deslocar-se durante uma hora (em pé, muitas vezes) até chegar ao trabalho ou à escola, laborar durante oito horas e no fim do dia retornar a sua casa, enfrentando todos os transtornos do percurso (congestionamentos, barulho, cansaço), tudo isto, de uma forma recursiva, são os elementos que dão significado à vida e à ação desses sujeitos nos espaços que vivenciam. A energia que lhes restar e a condição familiar que imperar no momento (necessidades) vão determinar a miséria (a sobrevivência na penúria, o repetitivo, o prolongamento da escassez, o alienante) ou a grandeza do cotidiano (a apropriação do corpo, do espaço, do tempo e do desejo) (LEFEBVRE, 1991).

Nestes termos, o cotidiano é a essência da práxis, refletindo o movimento da vida, encarnando uma historicidade e expressando as possibilidades de transformação, numa instabilidade que ameaça o urbano, o urbanismo assim posto. O direito à cidade

para estes sujeitos decorre primeiramente da sua condição de mobilidade, de ter acesso aos meios de transporte a fim de continuar vivendo sua cotidianidade. A cidade, assim, para Lefebvre emerge como

Lugar de equilíbrio é também o lugar em que se manifestam os desequilíbrios ameaçadores. Quando as pessoas, numa sociedade assim analisada, não podem mais continuar a viver sua cotidianidade, então começa uma revolução. Só então, enquanto puderem viver o cotidiano, as antigas relações se reconstituem” (ibidem, p. 39)

Nessa perspectiva, será a não-mobilidade uma condição de marginalização/exclusão socioespacial? Como um apontamento, o aprofundamento deste tema em futuras pesquisas torna-se essencial para a apreensão dos estudos de mobilidade nas urbes.

Na espacialidade Maracanaú-Fortaleza, a busca por se conhecer os sujeitos, suas motivações, os vínculos que eles criam na cidade onde moram e para onde se deslocam, sob o ponto de vista deles, dá os caminhos para outros trabalhos acerca deste novo aspecto da mobilidade - a mobilidade intrametropolitana.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALMEIDA, Lutiane Queiroz de. **Análise geoambiental como subsídio ao planejamento territorial do município de Maracanaú, CE.** 2005. 235 f. Dissertação (Mestrado Acadêmico em Geografia) – Universidade Estadual do Ceará, Fortaleza, 2005.

AMORA, Zenilde Baima. Indústria e Espaço no Ceará. In: SILVA, José Borzacchiello da; CAVALCANTE, Tércia Correia; DANTAS, Eustógio Wanderley Correia (Org.). **Ceará: um novo olhar geográfico.** 2. ed. Fortaleza: Edições Demócrito Rocha, 2005. parte IV, p. 365-382.

ANDRETTA, I. U. **Poluição do ar e doenças respiratórias no município de Maracanaú.** 1996. Monografia (Especialização) – Escola de Saúde Pública do Ceará, Fortaleza, 1996.

ANTUNES, Ricardo. **Os sentidos do trabalho: ensaio sobre a afirmação e a negação do trabalho.** 6. ed. São Paulo: Boitempo, 2003.

ARAÚJO, Ana Maria Matos. O êxodo dos trabalhadores rurais para as cidades à luz de Lefebvre. In: CARLEIAL, Adelita Neto. (Org.). **Transições Migratórias.** Fortaleza: IPLANCE, 2002a. cap. 6, p. 130-154.

\_\_\_\_\_. **Mobilidade da população no espaço metropolitano: o caso de Pecém.** 2002. 208 p. Dissertação (Mestrado Acadêmico em Geografia) – Universidade Estadual do Ceará, Fortaleza, 2002b.

\_\_\_\_\_. **Mobilidade populacional na produção do espaço metropolitano regional: o caso de Fortaleza.** 2007. 372 f. Tese (Doutorado em Geografia) - Universidade Federal de Sergipe, Aracajú, 2007.

ARAÚJO, Ana Maria Matos; CARLEIAL, Adelita Neto. O Processo de metropolização em Fortaleza: uma interpretação pela migração. **Scripta Nova: Revista Eletrônica de Geografia e Ciências Sociais,** Barcelona, v. 5, n. 94, p. 73-84, 2001.

BARBOSA, Maria Abreu (Coord.) et al. **Hospital Municipal de Maracanaú: reflexos das políticas nacionais de saúde em meio século de história.** Brasília: Ministério da Saúde, 2004. 298 p. (Série I, História da Saúde no Brasil)

BEAUJEU-GARNIER, Jacqueline. **Geografia de população.** 2. ed. rev. e atual. São Paulo: Ed. Nacional, 1980. 441p.

BECATTINI, Giacomo. Del distrito industrial marshalliano a la teoria del distrito contemporânea: una breve reconstrucción crítica”. **Revista Investigaciones Regionales,** Espanha, n. 1, p. 9-32, otoño 2002.

BECKER, Olga Maria Schild. Mobilidade espacial da população: conceitos, tipologias, contextos. In: CASTRO, Iná Elias de; GOMES, Paulo César da Costa; CORRÊA,

Roberto Lobato (Org.). **Explorações Geográficas**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1997. p.319-367.

BERNAL, Cleide. **A MetrÓpole emergente**: a ação do capital imobiliário na estruturação urbana de Fortaleza. Fortaleza: Ed. UFC; Banco do Nordeste do Brasil, 2004.

BRANCO, Maria Luisa Gomes Castello; FIRKOWSKI, Olga Lúcia C. de Freitas; MOURA, Rosa. Movimento pendular e perspectivas de pesquisas em aglomerados urbanos. **São Paulo em Perspectiva**, São Paulo, v. 19, n. 4, p. 121-133, out./dez. 2005.

BRITO, Fausto. Brasil, final de século: a transição para um novo padrão migratório? In: CARLEIAL, Adelita Neto (Org.). **Transições Migratórias**. Fortaleza: IPLANCE, 2002. cap. 1, p. 15-54.

CÂNDIDO, Tyrone Apollo Pontes. **Trem da seca**: sertanejos, retirantes e operários (1877-1880). Fortaleza: Museu do Ceará, 2005.

CARLEIAL, Adelita Neto. Cultura migratória. In: CARLEIAL, Adelita Neto (Org.). **Transições Migratórias**. Fortaleza: IPLANCE, 2002. cap. 9, p. 181-195.

CARLOS, Ana Fani A. **A (re)produção do espaço urbano**. São Paulo: EDUSP, 1994. 270 p.

\_\_\_\_\_. **O espaço urbano**: novos escritos sobre a cidade. São Paulo: Contexto, 2004. 154 p. ISBN 8572442669 (broch.)

CAVALCANTE, Maria Juraci Maia. Tradição e cultura de migração na memória e educação de jovens e famílias do interior do Ceará. In: CARLEIAL, Adelita Neto (Org.) **Transições Migratórias**. Fortaleza: IPLANCE, 2002. cap. 7, p. 155-167.

CIDADES cresceram acima da média, 118. **Jornal O Povo**. Fortaleza, 30 ago. 2008. Caderno Fortaleza, p. 8.

CLARK, David; GERARDI, Lucia Helena de Oliveira; PINTAUDI, Silvana Maria (tradução). **Introdução à geografia urbana**. São Paulo: DIFEL, 1985.

COSTA, Juvenal Soares Dias da; VICTORA, Cesar G. O que é um problema de saúde pública? **Revista Brasileira de Epidemiologia**. v. 9, n.1, p. 144-146, 2006.

COSTA, Maria Clélia Lustosa. Fortaleza: expansão urbana e organização do espaço. In: SILVA, José Borzacchiello da; CAVALCANTE, Tércia Correia; DANTAS, Eustógio Wanderley Correia (Org.). **Ceará: um novo olhar geográfico**. Fortaleza: Edições Demócrito Rocha, 2005. parte I, p. 51-100.

CUNHA, José Marcos Pinto da; PATARRA, Neide Lopes. Migração: um tema complexo. **Revista São Paulo em Perspectiva**, São Paulo, v. 1, n. 2, p. 32-35, 1987.

DAMIANI, Amélia Luisa. **População e Geografia**. São Paulo: Contexto, 1991. (Caminhos da geografia).

DANTAS, Eustógio Wanderley Correa. **Mar à vista**. Fortaleza: Museu do Ceará, 2002.

DEBORD, Guy. **A sociedade do espetáculo**. [S.l.: s.n], 2003. Disponível em: <<http://www.ebooksbrasil.org/eLibris/socespetaculo.html>>. Acesso em 2 mar. 2010.

DECHAMPS, Marley Viana. (et al.). Nível de integração dos municípios à dinâmica metropolitana. **Revista Primeira Versão**. Paraná: IPARDES, v. 1, n. 5, p. 1-27, 2007

DERRUUAU, Max. **Geografia humana**. [Lisboa]: Presença; [s.l.]: Martins Fontes, 1973.

DUARTE, Cristovão Fernandes. **Forma e movimento**. Rio de Janeiro: Viana & Mosley; Proub Editora, 2006. 140 p.

DURHAM, Eunice Ribeiro. **A caminho da cidade: a vida rural e a migração para São Paulo**. 3. ed. São Paulo: Perspectiva, 1984. 245p.

DURKHEIM, Émile. **Da divisão do trabalho social**. 2. ed. São Paulo: Martins Fontes, 1999.

FERNANDES, Bernado Mançano. Sobre a tipologia dos territórios. In: SAQUET, Marcos Aurelio; SPOSITO, Eliseu Severio. **Territórios e territorialidades: teorias, processos e conflitos**. São Paulo: Expressão Popular; UNESP (Programa de Pós-Graduação em Geografia), 2009. p.197-215.

FERREIRA, Assuéro. **A aventura da sobrevivência: as migrações cearenses na década de 1990**. 2004. 238 f. Tese (Doutorado em Sociologia) - Centro de Humanidades, Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, 2004.

FREITAG, Barbara Rouanet. **Cidade dos homens**. Rio de Janeiro: Tempo Brasileiro, 2002. 254 p.

FORTALEZA - PMF/SUPLAM. **Plano de Desenvolvimento Integrado da Região Metropolitana de Fortaleza – PLANDIRF – 1969/71**. Fortaleza: PMF, 1971

GAUDEMAR, Jean Paul de. **A mobilidade do trabalho e acumulação do capital**. Lisboa: Estampa, 1977.

GEIGER, Pedro P. Des-territorialização e espacialização. In: SANTOS, Milton (et al). **Território: globalização e fragmentação**. São Paulo: Hucitec, 1994.

GIDDENS, Anthony. **As consequências da Modernidade**. São Paulo: UNESP, 1991, p. 11-58

GIRÃO, Raimundo. **Geografia estética de Fortaleza**. Fortaleza: UFC, Casa José de Alencar, 1997. 253p.

GONÇALVES, Andrade; THOMAZ JUNIOR, Antônio. Informalidade e precarização do trabalho: uma contribuição a geografia do trabalho. **Scripta Nova: Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales**, Barcelona, v. 6, n. 119, 2002. Disponível em: <<http://www.ub.es/geocrit/sn/sn119-31.htm>>. Acesso em: 20 mai. 2008.

GOTTDIENER, Mark. **A produção social do espaço urbano**. São Paulo: EDUSP, 1993. 310 p.

HAESBAERT, Rogério. Migração e desterritorialização. In: PÓVOA NETO, Helion; FERREIRA, Ademir Pacelli (Orgs.) *Cruzando fronteiras disciplinares: um panorama dos estudos migratórios*. Rio de Janeiro: REVAN, 2005. parte I, p. 35-46.

\_\_\_\_\_. **O mito da desterritorialização: do “fim dos territórios” à multiterritorialidade**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2004.

HARVEY, David. **Condição pós-moderna: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural**. 12. ed. São Paulo: Loyola, 2003.

HEIDEMANN, Dieter. A volta do Pau-de-Arara como veículo de homogeneização do mercado mundial: a contribuição da migração de retorno para o desenvolvimento regional do Sertão Nordeste. **Revista Geonordeste**, Recife, v. 1, n. 1, p. 47-50, 1984.

HEIDMANN, Heinz Dieter. Os migrantes e a crise da sociedade do trabalho: humilhação secundária, resistência e emancipação. In: Serviço Pastoral dos Migrantes. (Org.). **Migração, discriminação e alternativas**. São Paulo: Paulinas, 2004. p. 25-40

IBGE. **Censo demográfico**, 1991. Rio de Janeiro: IBGE, 1991.

IBGE. **Censo demográfico**, 2000. Rio de Janeiro: IBGE, 2000.

IBGE. **Censo demográfico**, 2010. Rio de Janeiro: IBGE, 2010.

LEE, Everett S. Uma teoria sobre a migração. In: MOURA, Hélio Augusto de. (Org.). **Migração Interna: textos selecionados**. Fortaleza, Banco do Nordeste do Brasil, 1980.

LEFEBVRE, Henri. **A revolução urbana**. Belo Horizonte: Ed. da UFMG, 1999. 178 p. (Humanitas, 39).

\_\_\_\_\_. **Espaço e Política**. Belo Horizonte: Ed. da UFMG, 2008.

\_\_\_\_\_. **A vida cotidiana do mundo moderno**. São Paulo: Ática, 1991. 216 p.

\_\_\_\_\_. **O direito à cidade**. São Paulo: Centauro, 2001

LEMENHE, Maria Auxiliadora. **As razões de uma cidade: conflito de hegemonias**. Fortaleza: Stylus Comunicações, 1991. 131 p.

LENCIONI, Sandra. Reconhecendo metrópoles: território e sociedade. In: SILVA, Catia Antônia da; FREIRE, Désirée Guichard; OLIVEIRA, Floriano José Godinho de.

(Org.). **Metrópole: governo, sociedade e território**. Rio de Janeiro: DP&A, 2006. cap. 2, p. 41-58.

LIMA, Maria do Céu de. **Comunidades pesqueiras marítimas no Ceará: território, costumes e conflitos**. 2002. 198 f. Tese (Doutorado em Geografia Humana) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2002.

MAGNANI, Jose Guilherme Cantor. **Festa no pedaço: cultura popular e lazer na cidade**. 2.ed. São Paulo: UNESP, 1998. 166 p.

MARACANAÚ (CE), Prefeitura Municipal; NASSER Hissa Arquitetos Associados. **Documento Básico do Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano do município de Maracanaú**. Maracanaú: Prefeitura Municipal de Maracanaú, 1998.

MARACANAÚ (CE), Prefeitura Municipal. Portal da Prefeitura de Maracanaú. 2009. Disponível em: <<http://www.maracanau.ce.gov.br/>>. Acesso em: 16 ago. 2009.

MARTINS, José de Souza. As temporalidades da História na dialética de Lefebvre. In: MARTINS, José de Souza (Org.). **Henri Lefebvre e o retorno a dialética**. São Paulo: Hucitec, 1996. cap. 1, p. 13-24.

\_\_\_\_\_. O voo das andorinhas: migrações temporárias no Brasil. In: \_\_\_\_\_. **Não há terra para plantar neste verão**. Petrópolis: Vozes, 1986. p. 43-61.

MARX, Karl. **Trabalho assalariado e capital & salário, preço e lucro**. São Paulo: Expressão Popular, 2006.

MENEZES, Maria Lúcia Pires. Tendências atuais das migrações internas no Brasil. **Scripta Nova: Revista Eletrônica de Geografia e Ciências Sociais**, Barcelona, v. 69, p. 1-18, 2000.

MOURÃO, Ada Raquel Teixeira. **Trem para Maracanaú: uma viagem em busca da identidade de lugar dos moradores de uma cidade reinventada**. 2003.154 f. Dissertação (Mestrado em Psicologia) – Universidade de Fortaleza, Fortaleza, 2003.

OLIVEIRA, Alberto de. **A saga de um povo**. Fortaleza: ABC Fortaleza, 1999. 154 p.

OLIVEIRA, Francisco de. **Elegia para uma re(li)gião: SUDENE, Nordeste, planejamento e conflito de classes**. 2. ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1977.

PEREIRA, Alexandre Queiroz. Estruturação urbana litorânea da Região Metropolitana de Fortaleza: planos para Aquiraz, Caucaia e São Gonçalo do Amarante. **Mercator: Revista de Geografia da UFC**, ano 8, n. 15, p. 49-57, 2009.

PERROUX, François. O conceito de pólo de crescimento. In: SCHWARTZMAN, Jacques. **Economia regional**. Belo Horizonte: Cedeplar, 1977. (Textos escolhidos)

PONTE, Sebastião Rogério. **Fortaleza belle époque: reformas urbanas e controle social (1860-1930)**. Fortaleza: Fundação Demócrito Rocha, 1993. 208p.

POPULAÇÃO dividida entre Fortaleza e Maracanaú. **Diário do Nordeste**. Fortaleza, 8 jun. 2008. Caderno Cidade, p. 13.

RAFFESTIN, Claude. **Por uma geografia do poder**. São Paulo: Ática, 1993.

RAVENSTEIN, Ernst Georg. As leis da migração. In: MOURA, Hélio Augusto de (Org.). **Migração interna**: textos selecionados. Fortaleza: Banco do Nordeste do Brasil, 1980.

REIS, Nestor Goulart. **Notas sobre urbanização dispersa e novas formas de tecido urbano**. São Paulo: Via da Artes, 2006.

ROCHA, Márcio Mendes, GHIZZO, Márcio Roberto. Contextualização dos Estudos de Mobilidade da População nas Ciências Humanas. **Revista Espaço Plural**, Paraná, v. 9, n. 18, p. 101-110, 2008.

RODRIGUES, Adyr Balastrieri. Lazer e espaço na cidade pós-industrial. **Turismo e mercado.com**, 2002. Disponível em:  
<[http://contenidos.turismoymercado.com/web/trabajos/trab\\_obs.php?wVarTraID=199](http://contenidos.turismoymercado.com/web/trabajos/trab_obs.php?wVarTraID=199)  
Acesso em: 22 mar. 2010.

SAMPAIO, José Levi Furtado. A mobilidade da população cearense e a reestruturação produtiva. In: CARLEIAL, Adelita Neto (Org.) **Transições Migratórias**. Fortaleza: IPLANCE, 2002. cap. 5, p. 115-129.

SANTOS, Milton. **A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção**. 4. ed. São Paulo: EDUSP, 2002. 384 p. (Coleção Milton Santos)

\_\_\_\_\_. **A urbanização brasileira**. 5. ed. São Paulo, SP: EDUSP, 2005. 174 p

\_\_\_\_\_. Guerra de lugares. **Folha de São Paulo**, São Paulo, 8 ago.1999. Caderno Mais, p. 3-5.

\_\_\_\_\_. **O espaço dividido**: os dois circuitos da economia urbana dos países subdesenvolvidos. 2. ed. São Paulo, SP: EDUSP, 2004. 433 p.

SANTOS, Raimundo Santiago dos. **A expansão urbana de Maracanaú**: uma análise cartográfica – 1970 a 1998. 1999. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Estadual do Ceará, Fortaleza, 1999.

SEBRAE. **Perfil socioeconômico do cliente do Centro de Fortaleza**. Fortaleza: SEBRAE, 2004.

SILVA, José Borzacchiello da. Região Metropolitana de Fortaleza. In: SILVA, José Borzacchiello da.; CAVALCANTE, Tércia Correia.; DANTAS, Eustógio Wanderley Correia. (Org.). **Ceará: um novo olhar geográfico**. 2. ed. Fortaleza: Edições Demócrito Rocha, 2005. parte I, p. 35-55.

\_\_\_\_\_. **Quando os incomodados não se retiram**: uma análise dos movimentos sociais em Fortaleza. Fortaleza: Multigraf, 1992.

SINGER, Paul Israel. Migrações internas: considerações teóricas sobre o seu estudo. In: MOURA, Hélio Augusto de. (Org.). **Migração Interna**: textos selecionados. Fortaleza: Banco do Nordeste do Brasil, 1980

SPOSITO, Eliseu Severio. **Geografia e Filosofia**: contribuição para o ensino do pensamento geográfico. São Paulo: UNESP, 2004. 218p.

\_\_\_\_\_. **Redes e cidades**. São Paulo: Editora UNESP, 2008.

SOUZA, Marcelo José Lopes de. O território: sobre espaço e poder, autonomia e desenvolvimento. In: CASTRO, Iná Elias de. CORRÊA, Roberto Lobato (et. all). **Geografia**: conceitos e temas. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1995. p. 77-116.

SOUZA, Maria Adélia Aparecida de. Reconstituo a história da região metropolitana: processo, teoria e ação. In: SILVA, Catia Antônia da; FREIRE, Désirée Guichard; OLIVEIRA, Floriano José Godinho de. (Org.). **Metrópole**: governo, sociedade e território. Rio de Janeiro: DP&A, 2006. cap. 1, p. 27-40.

SOUZA, Maria Salete de. Análise da estrutura urbana. In: DANTAS, Eustóquio Wanderley Correia; COSTA, Maria Clélia Lustosa; SILVA, José Borzacchiello da. **Da cidade a metrópole**: (Trans)formações urbanas em Fortaleza. Fortaleza: UFC, 2009. cap.1, p.13-86.

\_\_\_\_\_. Segregação socioespacial em Fortaleza. In: SILVA, José Borzacchiello da. (Org.). **Litoral e sertão**: natureza e sociedade no Nordeste brasileiro. Fortaleza: Expressão Gráfica, 2006. parte II, p. 135-146.

SOUZA, Nali de Jesus. Desenvolvimento polarizado e desequilíbrios regionais no Brasil. Análise Econômica. Porto Alegre: UFRGS, ano 11, n. 19, p. 29-59, mar. 1993

THOMPSON, Edward Palmer; EICHEMBERG, Rosaura (tradução). Costumes em comum. 1. ed. 1998, 3a. reimpressão. São Paulo, SP: Companhia das Letras, 2008. 493p.

TODARO, Michael P. A migração da mão-de-obra e o desemprego urbano em países subdesenvolvidos. In: MOURA, Hélio Augusto de. (Org.). **Migração interna**: textos selecionados. Fortaleza: Banco do Nordeste do Brasil, 1980.

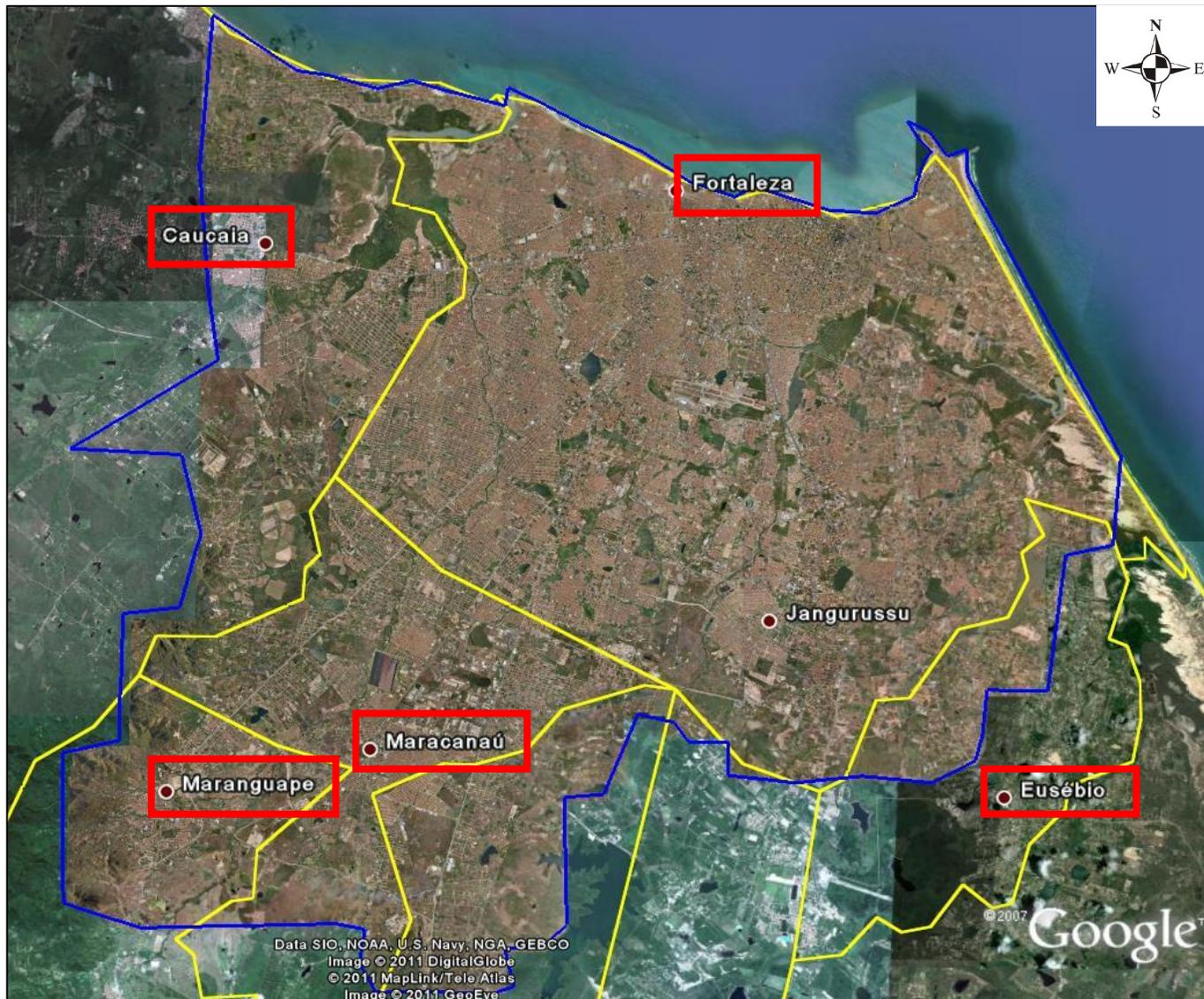
TRÊS bairros disputam o topo do ranking da criminalidade. **Diário do Nordeste Online**, Fortaleza, 23 mar. 2009. Disponível em: <<http://diariodonordeste.globo.com/materia.asp?codigo=624792>>. Acesso em: 15 dez. 2010.

TREWARTHA, Glenn Thomas. **Geografia da população**: padrão mundial. São Paulo: Atlas, 1974. 222 p.

VILLAÇA, FLÁVIO; FUNDAÇÃO DE AMPARO À PESQUISA DO ESTADO DE SÃO PAULO. **Espaço intra-urbano no Brasil**. 2.ed. São Paulo: Studio Nobel: FAPESP, 2001. 373 p.

# **ANEXOS**

Anexo A – Croqui da área conurbada – Fortaleza, Caucaia, Maracanaú, Eusébio, Maranguape/ RMF




 Universidade Federal do Ceará  
 Centro de Ciências  
 Mestrado em Geografia
 

Área de Concentração: Dinâmica Ambiental e Territorial do Nordeste Semi-Árido.  
 Linha de Pesquisa: Estudo Socioambiental da Zona Costeira.

**OS DESLOCAMENTOS COTIDIANOS NO ESPAÇO METROPOLITANO:**  
 As Trajetórias Maracanaú - Fortaleza.

Aluno: Francisco Oliveira de Sousa Neto  
 Orientadora: Profª. Dra. Maria do Céu de Lima

**LEGENDA**

- Área conurbada
- Limite dos municípios
- Municípios

Elaborado por: Francisco Oliveira  
 Fonte: Google Earth Pro 4.2 - 2007

**Anexo B** – Reportagem de Érika Alessandra sobre a poluição causada pela NUFARM – Maracanaú/CE.

## Repórter Metropolitana

Por Érika Alessandra

[erika\\_imprensa@yahoo.com.br](mailto:erika_imprensa@yahoo.com.br)

Quarta, 31 de dezembro de 2009

### **Câmara denuncia fábrica de agrotóxico Nufarm Ao Ministério do Meio Ambiente e à Anvisa**

*A antiga Agripec é responsável pela fabricação do Stron, um veneno perigoso a saúde humana.*



A Câmara de Maracanaú, na região metropolitana de Fortaleza, encaminhou ao Ministério do Meio Ambiente e à ANVISA documento solicitando a proibição da formulação do produto agrotóxico, conhecido como metamidafós ou Stron, um veneno altamente danoso a saúde humana.



A denúncia foi entregue em mãos ao diretor da Agência Nacional de Vigilância Sanitária – ANVISA, José Agenor Álvares da Silva, durante o III Seminário Nacional sobre Agrotóxicos, saúde e Sociedade, promovido pela ANVISA e Ministério da Saúde nos dias 08, 09 e 10 de julho, em Brasília.

A empresa Nufarm fica localizada há 600 metros do Conjunto habitacional Novo Maracanaú e é responsável pela fabricação do agrotóxico que vem, ao longo de vários anos causando efeitos colaterais em moradores dos bairros Novo Maracanaú, Piratininga, Coqueiral, Jenipapeiro, Conjunto Jereissati 1 e Loteamento DI 2000.

Além do mau cheiro, identificado pelos moradores como sendo de rato podre ou amônia, o agrotóxico tem causado muitos problemas de saúde como dores de cabeça, náuseas, insuficiência respiratória, queimação na mucosa nasal, ardência nos olhos, coceiras, pneumonia e até leucemia.

À frente do movimento contra os agrotóxicos e contra a instalação da fábrica no município, a moradora Ireuda Ferreira Tavares luta há 15 anos e é também uma das vítimas do agrotóxico. A liderança foi convidada a participar do seminário, em Brasília, juntamente com a professora Raquel Rigoto, membro da Rede Brasileira de Justiça Ambiental, que fez mestrado sobre a problemática vivida pela população Maracanaense no enfrentamento do veneno.

Um dossiê, relatando toda a realidade sofrida pela população maracanaense foi encaminhada e o caso está sendo acompanhado pelo Procurador do Ministério Público Federal no combate de questões ambientais, Marcellus Lima.

Durante o III Seminário da ANVISA, foram discutidos os impactos do uso de agrotóxicos no país e os prejuízos para a saúde humana. Uma comissão recebeu as denúncias de Maracanaú, Limoeiro do Norte e da Chapada do Apodi, por uso indevido de agrotóxicos. O caso de Maracanaú teve bastante repercussão e foi considerado gravíssimo pelas autoridades que avaliaram o dossiê. O objetivo do encontro é gerar resultados e perspectivas para o controle de agrotóxicos, criando alternativas à agricultura convencional e com a participação da sociedade na tomada de decisões no setor.



**\* O que é o Stron** - O Stron ou Metamidafós é um inseticida sistêmico de contato e ingestão, classificado como extremamente tóxico e de alta periculosidade e danos ao Meio Ambiente e à saúde humana.

**Os sintomas de exposição e intoxicação causadas pelo agrotóxico são:** Cefaléia, tontura, náusea, vômito, hemorragias, hipersensibilidade, fasciculação muscular, lesão cerebral irreversível, tumores, paresia e paralisias reversíveis, tumores malignos, atrofia testicular, ação neurotóxica retardada, esterilidade masculina, alterações irreversível, problemas neuro-comportamentais, neurites, distúrbios neuro-psicológicos, dermatites de contato, formação de catarata, atrofia do nervo óptico, lesões hepáticas morte fetal desorientação, dificuldade respiratória, coma. O contato direto ao produto pode levar à morte.

População sofre com envenenamento em massa

### **Leucemia**



**“Tive leucemia e fiz tratamento por quase dois anos. Tive que ir embora e dar um novo rumo à minha vida. Voltar lá? Nunca mais”**

(Ana Érika, 26 anos, moradora do Novo Maracanaú nos anos de 2002 a 2005).

Sintomas: Dores intensas nas articulações, tumor e diagnóstico de leucemia.

Fez tratamento durante um ano e meio e foi aconselhada pela médica a ir embora do conjunto. Hoje, grávida de seis meses, está com a casa à venda e agradece à Deus a chance de recomeçar a vida em outro lugar.

### **Sofrimento em família**



**“Quando cheguei aqui não sabia que era assim. Tanto eu como minha família sofremos com problemas de respiração e até sangramento nasal. Minha esposa vive passando mal. Isso é desumano”**

Seu José, morador do Conjunto Novo Maracanaú há 16 anos. Mora com a esposa, dona Marlene e os filhos Também está com a casa à venda.

### **Vendeu a casa para salvar a vida do filho**



**“Vivia com meu filho doente, sofrendo com insuficiência respiratória. Passava mais tempo no hospital que em casa. Fui aconselhada pelo médico, depois que disse que morava perto da fábrica de agrotóxico a ir embora. Hoje moro em Pajuçara e a saúde do meu filho vai muito bem, obrigada”**

Ana Angélica Oliveira Silva morou 21 anos no Novo Maracanaú. Depois do nascimento do filho vivia em hospitais. Com o agravamento da doença do filho resolveu vender a casa e se mudar para a Pajuçara, onde o filho Alexandre vive tranquilo e sem problemas respiratórios.

**Fonte:**<http://www.maracanet.com/>

## Anexo C – Reportagens relatando o processo de emancipação do município de Maracanaú.

Fortaleza, Domingo, 26 de junho de 1983



Maracanaú, com o seu aspecto pacato de cidade do interior, ainda aguarda a emancipação, sonhada

# Sonho de emancipação de Maracanaú adiado

Mais uma vez, os habitantes de Maracanaú, distrito de Maranguape localizado a 24 quilômetros de Fortaleza, tiveram que prolongar a sua espera para ver solidificado um antigo sonho: a emancipação. O projeto de lei criando o município de Maracanaú era para ter sido votado na Assembléia Legislativa na sessão de anteontem, pela manhã, mas, por falta de número regimental de deputados foi adiada a votação para o dia 5.

Mesmo depois de aprovado o projeto de lei, o novo município só passará a existir oficialmente em 1988, quando ocorrerão as eleições para Prefeito. "O povo já está é cansado de tanta luta", resume Fátima Dutra, esposa de Almir Freitas Dutra, ex-Prefeito de Maranguape e um dos líderes da Fapema - Frente de Apoio e Promoção à Emancipação de Maracanaú.

É esse também o pensamento do português Manuel Ferreira de Almeida, que mora em Maracanaú, onde tem uma panificadora, há 28 anos, o que não fez com que ele perdesse o sotaque. Manuel também foi um batalhador pela causa que é

a de todos os habitantes do distrito. Ele acha que essa luta tem demorado muito a produzir seus frutos, já que Maracanaú reúne condições de sobra para se transformar em município há muito tempo.

O distrito vem adquirindo maior importância desde que ali se implantou o 1o. Distrito Industrial (localidade de Pajuçara), onde estão instaladas 15 indústrias já em funcionamento, além de outras que já estão sendo reservadas.

As tentativas de emancipar Maracanaú vem de longe, sendo que seus postulantes se baseiam, principalmente, na dependência econômica da região. Maracanaú tem hoje maior renda que Maranguape, maior população, estimada em 38 mil habitantes, maior número de eleitores e domicílios.

Há cem anos, mais precisamente a 6 de maio de 1882, se deu o primeiro reconhecimento oficial da maturidade sócio-política do lugar, elevado à categoria de vila. Com o reconhecimento da autonomia dos municípios brasileiros, Maracanaú permaneceu até hoje na condição

de distrito de Maranguape, apesar das campanhas promovidas por setores representativos da sua população desde 1935.

Em 1958 chegou-se até a aprovação da lei estadual que transformava em município o distrito. Por não ter ocorrido sua publicação em tempo hábil, frustrou-se a tentativa de emancipação. Uma nova foi feita, em 1975, de novo sem resultado. Em agosto do ano passado, foi realizado o primeiro plebiscito, que não obteve o quórum, o que se repetiu em 29 de agosto do ano passado, quando os partidários da emancipação em Maracanaú votaram "Sim", vencendo os adeptos do "Não" por 4.436 votos contra 280, mas não alcançando novamente o quórum.

O pleito obteve êxito em março desse ano, quando a maioria esmagadora dos eleitores de Maracanaú decidiu pela emancipação do distrito. Votaram 6.740 dos 12.159, aptos a votar, sendo que 6.291 disseram "Sim", contra 290 que votaram "Não".

Desde 1982 que dois movimentos patrocinam a luta pela transformação de Maracanaú em município a Frente de Apoio e Promoção à Emancipação de Maracanaú (Fapema) e o Movimento de Integração, Desenvolvimento e Emancipação do Distrito de Maracanaú (Midema). Eles já tiveram motivos para comemorar o resultado de suas lutas, quando da vitória na eleição de março, que consagrou o movimento pela emancipação. Agora, esperam pela aprovação do projeto de lei que tramita na Assembléia Legislativa e, mais a longo prazo, pelas eleições de 1988, que farão de Maracanaú município de fato.

## Projeto beneficia indústrias

O deputado (PDS-Ce) apresenta projeto que estabelece regras para a produção de energia no período de transformação de qualquer espécie exclusivamente com capital nacional.

Em sua juízo parlamentar cearense o País está enfrentando choques que se a economia nacional em decorrência dos preços do petróleo e alternativas de energia que contam com a eletricidade armazenada na opinião de uma perspectiva muito mais favorável para fazer mover veículos.

"É cristalina a necessidade de desenvolvimento e aperfeiçoamento do produto e processos elétricos, dependendo de um decidido apoio que as empresas que utilizam recursos a tais empecilhou Paulo Lustosa.

## Pacote econômico entregue diz deputado

"O caráter nocivo anti-popular e entreguista do pacote econômico" principal do pronunciamento na Assembléia Legislativa o deputado José analisou a situação econômica dos estados. afirmou que os estados ao capitular significam entregar de fato a economia a interesses do Brasil".

Manifestou o ponto de vista que "a liquidação das estruturas próprias da indústria, pois o setor industrial, não é um poderoso efeito sobre o conjunto da economia só através da manutenção da tecnologia sofisticada através da preparação mão-de-obra técnica qualificada, mas também de suas próprias empresas". Advertiu que "se esse projeto não for aprovado também o setor de multinacionais".

## Aposentados aos 25 para pescadores

O deputado federal Ayres de Moura defendeu o direito dos pescadores artesanais à aposentadoria.

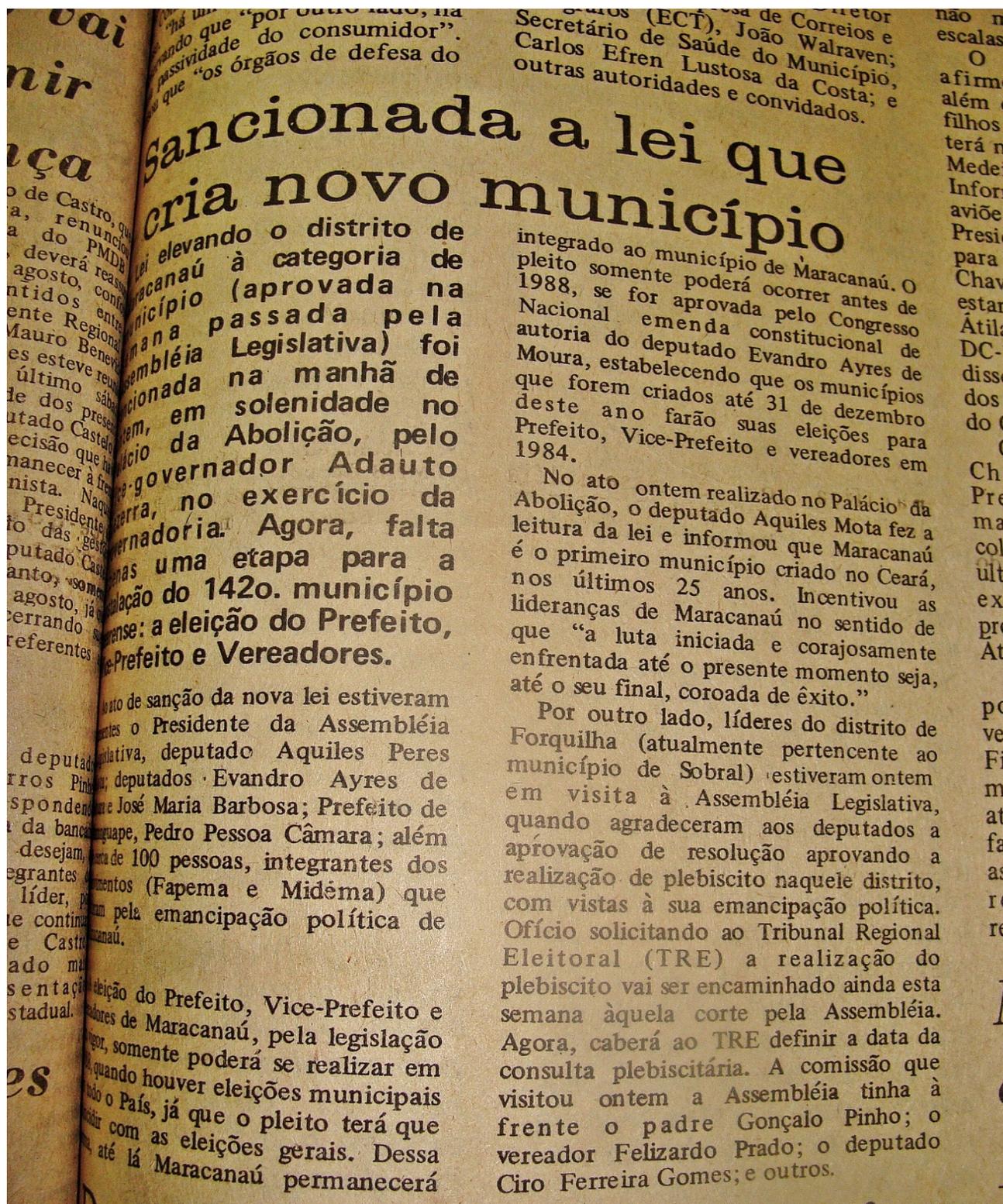


Manuel: não faltam condições



Fátima: cansada de tanta luta

Anexo D - Matéria sobre a emancipação de Maracanaú – jornal de veiculação na Capital.



Fonte: Jornal O POVO, 12/07/1983.

## Anexo E - Questionário aplicado aos usuários do transporte coletivo e afins.

**UNIVERSIDADE FEDERAL DO CEARÁ  
DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA**

**PESQUISA:** *Os deslocamentos cotidianos no espaço metropolitano: as trajetórias Maracanaú- Fortaleza /* **Pesquisador:** Francisco Oliveira S. Neto  
**Orientadora:** Profª. Dra. Maria do Céu de Lima

Colaborador: \_\_\_\_\_

### QUESTIONÁRIO PARA PESQUISA:

1. SEXO  M  F

2. IDADE

3. ESCOLARIDADE Se ainda estuda? ( ) Sim ( ) Não

- Ensino Fundamental ou 1º grau - incompleto  
 Ensino Fundamental ou 1º grau - completo  
 Ensino Médio ou 2º grau - incompleto  
 Ensino Médio ou 2º grau - completo  
 Pré-Vestibular  
 Ensino Superior- incompleto  
 Ensino Superior - completo

4. RENDA

- Até 1 SM  De 1 a 3 SM  
 De 3 a 5 SM  Acima de 5 SM  
 Nenhuma renda - (Vive de: \_\_\_\_\_)

5. RELACIONAR QUAIS OS TIPOS DE TRANSPORTE QUE VOCÊ SE UTILIZA PARA VIR A FORTALEZA E FREQUENCIA?

TIPO DE TRANSPORTE \ FREQUENCIA	TIPO DE TRANSPORTE					
	ÔNIBUS	TOPIC	TAXI	MOTO TAXI	TREM	BICICLETA
De segunda a sexta						
Todos os dias						
Somente nos finais de semana						
Duas a quatro vezes por semana						
Uma vez por semana						
Uma vez por mês						
LINHA DE ÔNIBUS:						
LINHA DE TOPIC:						
OUTRAS ESPECIFICAÇÕES						

6. COMO VC SENTE COMO USUÁRIO DO TRANSPORTE COLETIVO (ÔNIBUS)? PERCEPÇÃO DO DESLOCAMENTO?

7. UTILIZAVA-SE DO TREM?  SIM  NÃO  
 - Se respondeu NÃO, vá para a pergunta 9.

8. O QUE ACHOU DAS MUDANÇAS? O QUE ESPERA METROFOR?

9. POR QUE VEM A FORTALEZA

- Trabalho  Estudo  
 Trabalho e estudo  Lazer  
 Compras  
 Outros ( \_\_\_\_\_ )

	LUGAR EM QUE/ E ONDE:	HORAS ACORDA/ SAI DE CASA	HORAS CHEGA	Outras especificações:
TRABALHO				QUAL A PROFISSÃO?
ESTUDO				ESTUDANTE DE QUE?

- Se respondeu para fazer compras ou a lazer ir para a questão 13 ou 14 respectivamente?

10. FAZ HORA EXTRA?

- SIM  NÃO

11. PORQUE TRABALHA/ESTUDA EM FORTALEZA E NÃO EM MARACANAÚ? (ELENCAR MOTIVOS) - Como vê o mercado de trabalho em Maracanaú.

12. O QUE FAZ QUANDO CHEGA EM CASA?

13. PRODUTOS QUE BUSCA EM FORTALEZA?

- Livros/material escolar  Saúde/comésticos  
 Informática/ acessórios  Eletrônicos/Eletrrodomésticos  
 Vestuário  Alimentos  
 Outros (que: \_\_\_\_\_)

14. PORQUE VEM FAZER COMPRAS/LAZER/ OUTROS EM FORTALEZA E NÃO EM MARACANAÚ? (ELENCAR MOTIVOS)

Onde:  
Porque:

15. QUAIS OS LUGARES QUE MAIS FREQUENTA EM MARACANAÚ E FORTALEZA? ONDE VOCÊ TEM MAIS AFINIDADES, AMIZADES?

16. BAIRRO EM QUE MORA:





**APOIO:**

