UNIVERSIDADE ESTADUAL DO CEARÁ
MESTRADO EM GEOGRAFIA

METROPOLIZAÇÃO E INDÚSTRIA: MARANGUAPE NO CONTEXTO DA REGIÃO METROPOLITANA DE FORTALEZA-CE

MARÍLIA COLARES MENDES

Orientadora: Profª. Drª. Zenilde Baima

Fortaleza - 2006

Universidade Estadual do Ceará - UECE
Centro de Ciências e Tecnologia - CCT
Mestrado Acadêmico em Geografia - MAG

Marília Colares Mendes

METROPOLIZAÇÃO E INDÚSTRIA: MARANGUAPE NO CONTEXTO DA REGIÃO METROPOLITANA DE FORTALEZA- CE

Dissertação apresentada ao curso de Mestrado Acadêmico em Geografia, do Centro de Ciências, da Universidade Estadual do Ceará, como requisito parcial para a obtenção do grau de mestre na área de concentração: Análise Geoambiental e Ordenação do Território nas Regiões Semi-Áridas e Litorâneas.

Orientadora: Profª. Drª. Zenilde Baima Amora

Fortaleza – Ceará

2006

Universidade Estadual do Ceará - UECE
Centro de Ciência e Tecnologia – CCT
Mestrado Acadêmico em Geografia – MAG

Titulo do Trabalho

Metropolização e indústria: Maranguape no contexto da Região Metropolitana de Fortaleza – CE.

Autora:Marília Colares Mendes

Defesa em: 24/11/2006

Banca Examinadora

_____

Profª. Drª. Zenilde Baima Amora (Orientadora)
Universidade Estadual do Ceará - UECE

_____

Prof. Dr. Manoel Fernandes de Sousa Neto
Universidade Federal do Ceará - UFC

_____

Profª. Drª. Eliana Costa Guerra
Universidade Estadual do Ceará - UECE

AGRADECIMENTOS

Os agradecimentos são muitos, à várias pessoas e instituições. O que me ofereceram um forte alicerce nessa trajetória.

Agradeço à minha família, minha principal referência, representada pelos meus queridos pais Francisco Colares e Ingraça Maria Colares e minha única e amada irmã Shaula Colares, pelo apoio nos momentos mais difíceis e pela confiança total votada à minha pessoa. Agradeço, também, as minhas estimadas primas Ana Luíza Colares, Mirela Colares, Milene Colares e Mariana Mendes pela força e os momentos de descontração, como também à minha avó Ilda e minha tia Edileuza pelo carinho e amor com que sempre me privilegiam.

À minha professora e orientadora,Zenilde Baima Amora, que desde o tempo de bolsista do Programa Especial de Treinamento (PET) durante a graduação, se mostrava sempre muito atenciosa e rigorosa no encaminhamento das discussões e trabalhos. E no Mestrado aceitou orientar-me e seguir comigo esse difícil caminho, seu compromisso e experiência me trouxeram segurança e confiança para prosseguir. A ela devoto um carinho especial e sou-lhe muito grata pela convivência e formação que me proporciona com seus conhecimentos da Geografia e da vida. Ao seu esposo Francisco, sempre muito gentil, encheu com simpatia e acolhimento nossas reuniões de trabalho.

Ao Profº Manoel Fernandes pela disponibilidade, atenção e contribuições significativas durante a qualificação, a ele toda estima, admiração e apreço por sua contribuição intelectual e política para além das salas de aula.

À Profª Eliana Costa Guerra, pelo apoio, troca de idéias desde o seminário de apresentação do trabalho, e aos momentos de convivência e discussões no Laboratório de Estudos Urbanos e Geografia Cultural – LEURC.

Aos colegas de Laboratório de Estudos Urbanos e Cultural – LEURC, em especial a Glauciana Teles, que me ajudou bastante na construção do trabalho sempre muito solícita e preocupada com o andamento da pesquisa. A Celina Portugal,

principalmente pelo compartilhamento de reflexões políticas e discussões teóricas muito concisas e perseverantes no sentido de construir uma nova realidade acadêmica.

Aos colegas de turma, Eluziane Mendes, Josimeire, Jader de Oliveira, Ana Albuquerque, João Sérgio, Marcelo Gondim, Paulo Augusto e Davis Pereira. E, em especial, a Sergiano Araújo e Adriana Marques pelos ricos momentos de reflexões e confluência de idéias e utopias.

Aos companheiros de Universidade e de curso, Juscelino Eudâmidas e Suzana Arruda, por cederem dados à pesquisa e pelas infinitas conversas em meio aos almoços no Restaurante Universitário.

Aos grandes amigos Alex Pires, Carlos Queiroz, Eder Mileno, Emannuelly Leão, e Antonio Marques, e aos companheiros da geografia brasileira, que mesmo distantes a amizade e a consideração são concretas Cristiano Rocha, Gleydson Albano, Paulo Henrique, Rafael Rodrigues, Diogo Gomes e Luiz Henrique pela confiança e energia positiva emanadas.

A Daniel de Andrade Lima (meu lindo), pelos momentos de cumplicidade vividos, pelo companheirismo e compreensão. A ele toda gratidão e carinho especial.

E aos recém-companheiros de jornada acadêmica, Abraão Levi e Rita Vidal, pela confecção dos mapas, ajustes de figuras e normatização que muito me ajudaram para finalizar e apresentar esse trabalho, a eles dedico os meus sinceros agradecimentos.

A todos que, direta ou indiretamente, contribuíram para a realização desse trabalho.

Por fim, à Fundação Cearense de Apoio ao Desenvolvimento Científico e Tecnológico (Funcap) pelo financiamento de minha pesquisa.

RESUMO

O que sinalizaria uma metropolização em Maranguape? O objeto de nosso interesse se insere no âmbito das reflexões lançadas sobre a natureza desse processo materializado no território cearense, que vem se desenvolvendo após a criação da Região Metropolitana de Fortaleza na década de 1970. A apreensão das dinâmicas espaciais, notadamente, as referentes à mobilidade desencadeada pelo trabalho na indústria constitui um dos principais direcionamentos da nossa análise. Destacamos o município de Maranguape frente às dinâmicas metropolitanas que se imprimem em seu território, evidenciadas pelas práticas sociais urbanas que a (re)desenham. Visando um maior entendimento discutimos a industrialização como vetor de metropolização, abordando esta atividade, especificamente, no período mais recente de implantação de novos estabelecimentos fabris na esteira do processo de reestruturação produtiva em curso no Ceará. Consideramos que, em Maranguape, a industrialização traz em seu bojo alterações decorrentes, em grande medida, da concentração e mobilização de pessoas e de atividades. Assim, percebemos a metropolização como um processo que desencadeia mobilidades e traz fluidez aos espaços. Não obstante o forte peso da metrópole Fortaleza no contexto da sua região metropolitana, e da centralidade que esse município exerce, podemos afirmar, a partir da nossa pesquisa, que a metropolização é um processo interdependente e que promove centralidades específicas. Maranguape, na escala metropolitana, assume destaque tornando-se uma nova territorialidade produtiva atrelada à inserção do Ceará no contexto nacional e global, materializada pelos fluxos de trabalhadores, capital e de produtos. Os fluxos de trabalhadores geram mobilidades, alterando a vida cotidiana e as relações espaciais.

Palavras-Chave: Metropolização, Região Metropolitana de Fortaleza, Industrialização, Reestruturação Produtiva, Maranguape, Mobilidade.

ABSTRACT

What does metropolization in Maranguape signal? The object of this research lies on the reflections which are related to the nature of such process materialized in the cearense territory that are being developed after the creation of the Metropolitan Region of Fortaleza in the 70´s. the meaning of the special dynamics, the references to the mobility produced by the work in the industry, constitute one of the main goal of our analysis. We focus on Maranguape related to the metropolitan dynamics which are observed in its territory because of urban social practices that re-design it. Objecting a wider understanding, industrialization as a way of metropolization was discussed specifically in a more recent period of implementation of new industries in Ceará. We consider that in Maranguape, the industrialization brings significant alterations of concentration and mobilization of people and activities. Furthermore, the metropolization was noticed as a process which goals to mobility and space significance. Despite the significance of Fortaleza, it can be affirmed through this research that the metropolization is an interdependent process which promotes specific centralization. Maranguape, in a metropolitan scale, has its importance becoming a new productive territory in Ceará and also in a national and global context, materialized by the products, money and workers flood. The last one result in mobility changing the day by day life and the spatial relations.

Key – Words: Metropolization, Metropolitan Region of Fortaleza, Industrialization, Produtive Reestruturation, Maranguape, Mobility.

SUMÁRIO

Pág.

LISTA DE FIGURAS
LISTA DE TABELAS
LISTA DE SIGLAS

INTRODUÇÃO 12

01 **MARANGUAPE: MUNICÍPIO METROPOLITANO SERRANO** 31

1.1Breve apresentação de Maranguape: população, economia e divisão distrital 31
1.2 Condicionantes naturais e formação sócio-espacial 44
1.2.1 Componentes naturais e estratégias espaciais 44
1.2.2 Apropriação e organização do espaço: a agricultura, as primeiras unidades fabris e a formação do espaço urbano 49

02 **O CONTEXTO METROPOLITANO EM QUE SE INSERE MARANGUAPE** 63

2.1 O conceito de metropolização 63
2.2 A Região Metropolitana de Fortaleza 64
2.3 A indústria como indutor de metropolização 68
2.3.1 A criação do I Distrito Industrial do Ceará: um marco da metropolização 71
2.3.2 Maranguape perde Maracanaú e o Distrito Industrial 73
2.4 As dinâmicas metropolitanas recentes, a reestruturação produtiva e os vetores de “modernização” 74
2.5 A habitação: outro fator de metropolização 85

03 **MARANGUAPE: A INDÚSTRIA E NOVAS TERRITORIALIDADES METROPOLITANAS** 92

3.1 O destaque da indústria em Maranguape 92
3.2 Os períodos de industrialização 101
3.3 A inserção de Maranguape na reestruturação produtiva em curso no Ceará 105
3.3.1 Considerações sobre o conceito de reestruturação produtiva 105
3.3.2 As indústrias implantadas em Maranguape a partir de 1995 108
3.4 Os aportes técnicos metropolitanos e estratégias espaciais 119

04 **A INDÙSTRIA GERANDO MOBILIDADES** 124

4.1 Discutindo a mobilidade como um paradigma da metropolização . 124
4.2 As mobilidades engendradas pela indústria e os arranjos espaciais da produção 131
4.3 O trabalho na indústria de Maranguape implicando em mobilidades metropolitanas 136
4.3.1 A procedência dos trabalhadores 137
4.3.2 As mobilidades cotidianas 145

05 **CONSIDERAÇÕES FINAIS** 152

06 **REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS** 157

LISTA DE FIGURAS

		Pág.
01	Maranguape – Evolução da População	32
02	Participação dos setores de atividades no PIB de Maranguape – PIB (1999 – 2003)	34
03	Localização do Município de Maranguape-CE	37
04	Áreas urbanas	39
05	Transporte alternativo representados pela Rural *Willys*	42
06	Unidades bancárias da Caixa Econômica Federal e do Banco do Brasil, localizadas no centro da cidade de Maranguape	46
07	Unidades Geoambientais	47
08	Distrito de Itapebussu (Paisagem Sertaneja)	48
09	Vista da serra de Maranguape	48
10	Antigos Sobrados da Agência Postal dos Correios e Telégrafos	53
11	Igreja Matriz Nossa Senhora da Penha	53
12	Solar dos Bonifácios. Atual Biblioteca. Municipal	54
13	No Aspecto “A” **-** Continuação da CE- 065 ao longo do município de Maranguape próximo ao distrito de Amanari	59
14	Cascatinha Clube de Serra, criado na década de 1960	60
15	Região Metropolitana de Fortaleza	66
16	Maquete do empreendimento Jardins da Serra, localizado em Maracanaú	87
17	*Stand* de vendas dos lotes do Condomínio Jardins da Serra	87
18	Inicio das construções de casas no Condomínio Colinas da Serra	89
19	Ocupações de risco no sopé da serra de Maranguape	90
20	Vista aérea da Unidade Dakota S/A instalada no município de Maranguape	93
21	Arrecadação do Importo sobre Produtos Industrializados IPI em Maranguape 1997 – 2005	94
22	Lojas pertencentes a cadeias comerciais de Fortaleza, localizadas no centro da cidade de Maranguape	97
23	Comércio local e o centro comercial denominado “Shopping Maktub”	99
24	Lanchonetes e lojas de móveis localizados em frente a indústrias de calçados Dakota	100
25	Instalações da unidade industrial no Sítio Ypióca	103
26	Entrada do Museu da cachaça no Sítio Ypióca	103
27	Instalações da indústria Dakota S/A	109
28	Indústrias componentes da cadeia produtiva da indústria calçadista (Liko-Nordeste e Paema embalagens)	111
29	Municípios que concentram investimentos do setor calçadista no Ceará	114
30	Instalações da unidade industrial da Mallory	115
31	Mão-de-obra feminina empregada na indústria Paema embalagens	118
32	CE – 065 após reforma e ampliação	120
33	Maranguape no contexto dos aportes técnicos Metropolitanos	121
34	Fluxos de matérias - primas e da produção das indústrias de Maranguape no contexto mundial	134
35	Centralidade da indústria calçadista (Dakota) em relação à moradia dos trabalhadores	138
36	Saída dos trabalhadores com destino às suas residências	143
37	Transportes perfilados frente à fábrica Dakota no final do expediente do turno “A” .	145
38	Rotas dos ônibus que transportam trabalhadores da indústria calçadista Dakota diariamente	146
39	Comércio formal e informal em frente a fábrica após o turno de trabalho	147
40	A indústria calçadista (Dakota) como vetor de mobilidade metropolitana	149
41	Trabalhador despedindo-se de mais uma jornada de trabalho	150

LISTA DE TABELAS

		Pág.
01	PIB Per Capita, Estrutura Setorial do Produto Interno Bruto (Ceará-Fortaleza- Maranguape – 2003).....	35
02	Maranguape - População por Distritos	38
03	RMF - População Residente e Taxa Geométrica de Crescimento Anual	65
04	Municípios mais populosos do Ceará	68
05	Estoque de empregos formais por setores de atividade segundo sexo no município de Maranguape	92
06	Maranguape – Indústrias por gênero e participação no emprego industrial (2000).....	112
07	Exportações Cearenses Comparativo de Produtos/ Setores Selecionados – 2002/2003 Valores em US$ FOB	122
08	Estoque de empregos formais da indústria segundo grau de instrução por sexo no município de Maranguape – CE – 2004	142
09	Estoque de empregos formais da indústria segundo faixa etária no município de Maranguape – CE – 2004	144

LISTA DE QUADROS

		Pág.
01	Empresas localizadas em Maranguape – CE. Origem do Capital, Origem da Matéria – prima e o destino da produção	132
02	Percentual do faturamento por localização do comprador no ano de 2000 da indústria Dakota S/A	135
03	Local de moradia dos funcionários das fábricas (%)	149

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

APA – Área de Proteção Ambiental
APAM - Associação Produtiva Artesanal de Maranguape
BID – Banco Interamericano de Desenvolvimento
BNDES – Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social
BNB – Banco do Nordeste do Brasil
CELACO - Ceará Laminados Compensados S/A
CELENE - Companhia Eletrocerâmica do Nordeste
CIC – Centro das Indústrias do Ceará
CDL – Câmara dos Dirigentes Lojistas.
CEASA - Central de Abastecimento do Ceará
Cf. – Conferir
DERT/CE – Departamento de Edificações Rodovias e Transportes do Ceará.
D.I – Distrito Industrial
DIF- Distrito Industrial de Fortaleza
FDI - Fundo de Desenvolvimento Industrial
FIEC – Federação das indústrias do Estado do Ceará
FINOR – Fundo de investimentos do Nordeste
FUNCAP – Fundação Cearense de desenvolvimento Cientifico e Tecnológico
Hab. - Habitantes
IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
ICMS – Imposto sobre circulação de mercadorias e serviços
INSS – Instituto Nacional de Seguridade Social
IPLAC - Indústria de Plásticos do Ceará
IPECE - Instituto de Pesquisa e Estratégia Econômica do Ceará
IPI - Imposto sobre Produtos Industrializados
LEURC – Laboratório de Estudos Urbanos e Geografia Cultural
MERCOSUL- Mercado Comum do Cone Sul
METROFOR – Metrô de Fortaleza
MDIC – Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior
MTE – Ministério do Trabalho e Emprego
ONG – Organização não governamental.
PAT – Plano de Ação Turística
PDCI - Programa de Desenvolvimento do Comércio Internacional e das Atividades Portuárias do Ceará
PDDU – Plano Direto de Desenvolvimento Urbano
PIAI – Programa de Promoção e incentivo à atividade industrial
PIB – Produto Interno Bruto
PRODETUR/ NE – Programa de Desenvolvimento do Turismo do Nordeste
PROCEAGRI - Programa Cearense de Agricultura Irrigada
PROAPI - Programa de Incentivos às Atividades Portuárias e Industriais
PSD - Partido Social Democrático
PTN - Partido Trabalhista Nacional
RAIS – Relação Anual de Informações Sociais
RMF – Região Metropolitana de Fortaleza

S/A – Sociedade Anônima
SEAGRI - Secretaria da Agricultura e Pecuária
SDE – Secretaria de Desenvolvimento Econômico
SDLR – Secretária de Desenvolvimento Local e Regional
SDR - Secretaria de Desenvolvimento Rural
SECEX – Secretaria do Comércio Exterior
SEFAZ – Secretaria da Fazendo do Estado do Ceará
SFH - Sistema Financeiro de Habitação
BNH - Banco Nacional da Habitação
SEMADE – Secretaria de Meio Ambiente e Desenvolvimento Local Sustentável
SETUR – Secretaria do Turismo do Estado
SUDEC - Superintendência de Desenvolvimento Estadual do Ceará
SUDENE – Superintendência de Desenvolvimento do Nordeste
UECE – Universidade Estadual do Ceará
UFC – Universidade Federal do Ceará
UFPE – Universidade Federal de Pernambuco
UNICAMP – Universidade de Campinas
USP – universidade de São Paulo
UVA – Universidade Vale do Acaraú

INTRODUÇÂO

O que sinalizaria uma metropolização no município de Maranguape? Foi a partir dessa primeira indagação que tentamos construir o objeto do nosso trabalho. Em princípio, Maranguape mostrava-se para nós como uma realidade desconhecida, apesar das primeiras leituras de cunho histórico realizadas, como também de alguns trabalhos e artigos lidos que tinham o município como preocupação central.

Na verdade, Maranguape figurava em nossa memória como o lugar da tranqüilidade, percepção esta construída através das visitas, quando criança, aos balneários existentes no sopé da serra, que em anos passados se pronunciava como agradável espaço de lazer. Deste período nos restaram lembranças das brincadeiras e da diversão.

Anos depois retornamos a Maranguape na condição de estudante universitária para cumprir exigências de aula de campo, durante o curso de graduação em Geografia. Nesse momento nem tínhamos a pretensão de desenvolver um estudo aprofundado e, muito menos, imaginávamos que um dia daríamos a esta realidade a importância de um estudo científico.

Posteriormente, com a construção de um projeto de pesquisa, exigido para concorrer a uma vaga no Mestrado Acadêmico em Geografia, setimo-nos motivada a estudar Maranguape. Tínhamos uma vaga noção da importância da escolha da temática e das reflexões teóricas que seriam necessárias para a realização de uma pesquisa. Maranguape aparecia de forma desconhecida e que suscitava inúmeras incógnitas a serem decifradas.

Por ser um município pertencente à Região Metropolitana de Fortaleza, a preocupação com a sua condição foi, de certa forma, dando formato às nossas primeiras construções enquanto interesse acadêmico, ao mesmo tempo em que o Laboratório de Estudos Urbanos e Geografia Cultural da Universidade Estadual do Ceará, do qual fazemos parte, lançava um primeiro olhar sobre essas reflexões desenvolvendo projetos de pesquisas ao congregar mestrandos, bolsistas de iniciação à pesquisa e professores convidados levantando inúmeros debates sobre o processo de metropolização que se apresenta no Ceará.

Nesse instante tínhamos a clareza de que o tema e o objeto se mostravam como um campo fecundo para novas investigações, mesmo porque a escassa literatura sobre a trajetória teórica e empírica se apresentava como mais um desafio a ser enfrentado.

Iniciamos fazendo uma visita ao município para sentirmos mais de perto as transformações efetivadas pela incorporação da atividade industrial e suas implicações espaciais, o que nos despertou para a busca de uma compreensão mais aprofundada.

O objeto de nosso interesse se insere no âmbito das reflexões lançadas sobre a natureza do processo de metropolização materializado no território cearense. Processo este que vem se desenvolvendo após a criação da Região Metropolitana de Fortaleza, institucionalizada[1] na década de 1970. A apreensão das dinâmicas espaciais, notadamente as referentes à mobilidade propiciada pelo trabalho na indústria, constitui o interesse fundamental em nossa análise.

Nesse contexto, destacamos o município de Maranguape frente às dinâmicas metropolitanas que se imprimem em seu território, evidenciadas pelas práticas sociais urbanas que (re)desenham essa vertente. Neste sentido, refletimos sobre as novas relações intrametropolitanas expressas na (re)organização do espaço.

Refutamos a abordagem que reduz a apreensão do município como algo particular e individualizado. Optamos, então, por uma metodologia que o considera um elemento contextualizado a uma totalidade. Ao estudarmos o processo de metropolização verificamos, ainda, que essa discussão implica numa indissociabilidade dos municípios pertencentes a uma região metropolitana, muito embora o recorte administrativo por si só não explique uma dada realidade, chegando muitas vezes a camuflar as articulações regionais e intramunicipais presentes na ordenação territorial.

Ao longo da trajetória da pesquisa são enfrentados inúmeros obstáculos que acabam, de certa forma, camuflando mais do que, propriamente, descortinando às nuances que nos levam a essência do objeto. De acordo com Kosik, “O caminho entre a “caótica representação do todo” e a “rica totalidade da multiplicidade das

[1] A Região Metropolitana de Fortaleza foi instituída pela Lei nº. 14 em Junho de 1973 compondo um grupo de nove Regiões Metropolitanas brasileiras, sendo estas: São Paulo, Belo Horizonte, Salvador, Recife, Porto Alegre e Belém. Somente em 1974 foi instituída a Região metropolitana do Rio de Janeiro.

determinações e das relações" coincide com a compreensão da realidade". (1976, p.30).

Assim, direcionamos nosso estudo para um recorte territorial específico, porém não significando com isso que o abordaremos no sentido monográfico, isto é, como fato isolado, mas capaz de compreender a tessitura de uma análise integradora das partes e sem perder de vista a totalidade.

Ressaltamos ainda que não enfocamos o município de Maranguape em seu *continuum* territorial, isto porque além das razões expostas, tal investigação não se faz instigante dentro de nossos propósitos. Centramos nossa abordagem em um enfoque que considera a metropolização como um processo em curso e Maranguape como componente deste, sem negligenciar que cada lugar emana especificidades.

Consoante com esse direcionamento, adotamos como recorte temporal de nossa análise o momento da institucionalização da Região Metropolitana de Fortaleza, ou seja, de 1973 até o ano 2005, o que não significa desconsiderar informações e eventos anteriores a esta delimitação temporal.

Em um contexto mais amplo, torna-se relevante pontuarmos a Região Metropolitana de Fortaleza no processo de urbanização brasileiro, o qual passa a se intensificar a partir da década de 1970, quando pela primeira vez a população vivendo nas cidades supera a população vivendo nas áreas rurais[2]. A urbanização brasileira por demais estudada foi acompanhada por sua vez de conhecidos problemas sociais, sobretudo de alarmantes índices de pobreza e exclusão social, tornando o espaço urbano brasileiro bastante contraditório.

Tendo em vista os eventos que distinguem o atual período e sua repercussão no espaço urbano é que lançamos um olhar apurado nas transformações presentes nestas três últimas décadas associadas ao processo de urbanização brasileiro e, em especial, ao cearense. Dessa maneira, destacamos o aprofundamento das relações capitalistas, somadas à intensificação da divisão territorial do trabalho e aliadas a uma reordenação dos lugares e das ações como alguns dos fatores

[2] Essa colocação demanda inúmeras discussões relacionadas à quantificação da população que foi considerada urbana após a década de 1960. Contudo não iremos contestar, nesse momento, os critérios que levaram o IBGE a considerar essa parcela significativa da população brasileira como urbana. Consultar a obra Cidades Imaginárias, de Eli da Veiga (2002).

responsáveis pela nova dinâmica assumida pela urbanização, tanto na escala qualitativa quanto quantitativa.

O Brasil desponta, na década de 1970, como uma das maiores economias do mundo implicando uma maior complexidade em sua organização sócio-espacial. A industrialização traz em seu bojo uma urbanização intensa e uma conseqüente concentração da população nas metrópoles. A partir desse momento, ocorre uma maior comunhão da ciência e da técnica proporcionando ao território brasileiro inúmeros recursos oriundos da fluidez das informações (SANTOS, 2001).

Essas mudanças vão se dar em uma escala mundial, constitutiva dos padrões capitalistas que incidem com maior efervescência nos espaços urbanos. Santos enfoca que: “o território ganha novos conteúdos e impõe novos comportamentos, graças às enormes possibilidades da produção e, sobretudo, da circulação dos insumos, dos produtos, do dinheiro, das idéias e informações, das ordens e dos homens” (2001, p.52).

Esse recente momento passa a ser ordenado por normas atreladas à nova racionalidade das ações pronunciadas pelo mundo moderno que toma proporções diferenciadas nas dimensões territoriais. Sabemos, no entanto, que o sistema capitalista não se desenvolve por igual e carrega no seu cerne contradições e ambigüidades. Muitos lugares permanecem desvinculados dos processos globais, isso não significa afirmar que se apresentem fora da lógica capitalista, mas sim como lugares-reserva para o capital.

Sob essa óptica, as normas possibilitam aos espaços irem além das funções exercidas anteriormente, mesmo porque os agentes externos ao lugar (empresas internacionais, organismos multilaterais, corporações transnacionais) travam sobre o território um engajamento na consecução da mais - valia[3], visto que “por sua própria

[3] Mais valia (in. Surplus value, fr. Plus value, al mebrevert; it. Plusvalore). Um dos conceitos fundamentais da economia de Marx. Uma vez que o valor nasce do trabalho e outra coisa não é senão trabalho materializado, se o empresário retribuísse ao assalariado o valor total produzido pelo seu trabalho, não existiria o fenômeno puramente capitalista do dinheiro que gera dinheiro. Mas como empresário não retribui ao assalariado aquilo que corresponde ao valor por ele produzido, mas apenas o custo da sua força de trabalho (o suficiente para produzi-la, o mínimo vital), temos o fenômeno da mais-valia, que é a parte do valor produzido pelo trabalho assalariado da qual o capitalista se apodera (cf. Das Kapital, I, séc 3), (ABBAGNANO, 2000). Conforme Marx “O desenvolvimento da força produtiva do trabalho, no seio da produção capitalista, tem por finalidade encurtar a parte da jornada de trabalho

lógica, o capitalismo busca o que rende mais e não o que é mais necessário" (LEBRET, 1960, p.105).

A prevalência dessa "inteligência maior" promove nos espaços geográficos uma divisão intencional dos "objetos" e das "ações". Tais diferenciações espaciais são provenientes do modelo de (re)produção capitalista que intensifica as heterogeneidades dos lugares[4]. No entanto, podemos conferir que a redistribuição produtiva da sociedade explicada pela seletividade espacial é o que podemos remeter à divisão territorial do trabalho. (SANTOS, 2005).

Nesse momento, os lugares admitem uma nova função atrelada às influências decorrentes da divisão territorial do trabalho, essa repartição produtiva proporciona ao território e, sobretudo às cidades, uma diversidade de conjuntos técnicos interligados que passam a efetuar uma dinâmica diferenciada no espaço. Com isso, essas articulações agudizam os fluxos de toda natureza permitindo uma maior comunicação entre os lugares da produção e do consumo.

Harvey utiliza-se das dimensões econômica e ideológica para tentar elucidar a reestruturação do espaço econômico e social urbano associado aos processos de acumulação do capital; ele complementa que o capitalismo molda, não só a forma organizacional das cidades como também, a consciência de seus habitantes (1989).

A urbanização desencadeada pelo progresso técnico-cientifico-informacional[5], foi marcada por forte concentração em torno das principais cidades e dos centros urbanos com conseqüentes mudanças nos modos de produção e da vida. Esse processo propiciou adensamentos e concentrações de pessoas, objetos, fluxos

---

durante a qual o trabalhador tem de trabalhar para si mesmo, justamente para prolongar a outra parte da jornada de trabalho durante a qual pode trabalhar gratuitamente para o capitalista" (MARX, 1988, p.243)

[4] A distribuição dos lugares e sua diferente importância também estão relacionadas com a divisão internacional e interna do trabalho. Mas o passado também desempenha um papel importante, pois, a cada mudança da dinâmica social, as formas vêm do passado, pré-existentes, são mais ou menos favoráveis, ou menos desfavoráveis à recepção das novas variáveis. (SANTOS, 2005, p.63).

[5] Milton Santos divide a história do espaço geográfico em três etapas: o meio natural, o meio técnico e o meio técnico – cientifico – informacional, este último corresponde ao "meio geográfico do período atual, onde os objetos mais proeminentes são elaborados a partir dos mandamentos da ciência e se servem de uma técnica informacional da qual lhes vem o alto coeficiente de intencionalidade com que servem às diversas modalidades e às diversas etapas da produção" (SANTOS, 1996b, p.235).

relacionando desse modo o interior com o exterior das cidades; o centro e a periferia; o local e o global (SANTOS, 1993).

Diante do processo de globalização vigente, novas dinâmicas engendram a urbanização brasileira. O desenvolvimento do meio técnico aliado à ciência mais do que nunca incide sobre uma nova etapa de desenvolvimento da sociedade. Dessa forma, as cidades vão atribuir aos seus espaços uma nova morfologia urbana que vai se (re) ordenando com a expansão e concentração de técnicas e atividades que passam a se expandir para além das fronteiras citadinas, tornando a espacialidade cada vez mais complexa.

Tais processos podem ser atribuídos diretamente ao desenvolvimento industrial, à modernização das cidades incidida pelas inovações técnicas, como também a forte influência dada pela mundialização da economia, tendo como conseqüência principal o consumo em larga escala nas sociedades. Diante desta nova realidade verificada nas cidades brasileiras, o aumento do contingente populacional vivendo nas cidades passa a atingir explosões demográficas jamais vistas anteriormente, especialmente onde o processo de industrialização se deu primeiramente.

O território brasileiro vivencia uma aceleração na sua dinâmica sócio-espacial incidindo numa modernização desigual. As grandes regiões metropolitanas passam a ser o padrão de urbanização brasileiro. Estas áreas são constituídas por uma cidade principal e outras vizinhas que se inter-relacionam e proporcionam inúmeras dinâmicas territoriais. Essa aceleração, especialmente dos fluxos (SANTOS, 1996b) passa a evidenciar inúmeras mudanças econômicas, sociais, culturais, políticas e territoriais.

O espaço metropolitano se apresenta como um espaço de inovações técnicas, o que Santos (Op. cit) aponta como “lugar do fazer”, onde os ditames de uma racionalidade exógena passam a monitorar o território através da inserção de redes técnicas expressas pelos fluxos (mercadorias, informações, mão–de-obra etc.) e os fixos (estradas, indústrias, empreendimentos, portos, aeroportos, dentre outros) associados ao desenvolvimento de várias atividades econômicas, principalmente a industrialização.

Em nenhum outro momento na história das cidades, o capital foi capaz de erigir formas de aglomeração urbana de tal significado e complexidade. Essa complexidade se faz advinda do peso da ciência e da técnica em seu desenvolvimento neste século. Nesse momento percebemos que a metrópole se estabelece como a principal forma de aglomeração urbana existente nos dias atuais e que foi se estabelecendo, tomando formas variadas e funções diversas até chegar a este estágio.

Mesmo diante deste processo de urbanização/metropolização das principais cidades do país, torna-se evidente que não se trata de transformações e ordenamentos territoriais eqüitativos. E nem poderia, até mesmo porque se evidencia o grande hiato frente ao desenvolvimento das regiões brasileiras. Desse modo, jamais entenderemos o processo de metropolização brasileiro como algo uníssono sem suas diferenças e ainda sem considerar as particularidades dos lugares e das regiões.

Em síntese, para assimilarmos a realidade metropolitana, torna-se oportuno discutir os aspectos diretamente relacionados à natureza dessas dinâmicas urbanas, tais como: a fixação de novas indústrias e de novos fluxos gerados pelas novas formas de produção e de consumo que se evidenciam no território.

O nosso desafio se apresenta na tentativa do entendimento das inúmeras transformações manifestadas pela reestruturação produtiva redesenhada pelo modelo de modernização cearense. Tomamos como ponto de partida a industrialização que, ao impor novas dinâmicas ao território, cria uma rede de fluxos responsáveis por uma nova dimensão do contexto urbano realizada pelos deslocamentos cotidianos. De acordo com Becker, “a industrialização vem sendo considerada como a força propulsora dos deslocamentos” (1997 p.331).

O movimento gerado pelos fluxos, intensificados pelas novas articulações que ligam as diversas localizações, criam territórios que além de sua extensão são também expansão dos diversos processos que ocorrem nas aglomerações urbanas. Como reflexo dessa realidade, podemos perceber que a expansão do tecido urbano assume uma forma descontínua que vai se definindo pela coexistência de núcleos internos articulados por grandes sistemas de transporte e comunicação.

A urbanização vai além da concentração demográfica e da dinâmica econômica de concentração de riquezas. Ela também compreende indubitavelmente o

conteúdo social e cultural manifestado pela sociedade que participa com mais intensidade nesse processo. Na sociedade contemporânea a urbanização (re)produz “novas lógicas de comportamento espacial (...) de multiplicação do consumo gerando novas espacialidades, expressas pela articulação entre novas e antigas localizações e os múltiplos fluxos que se interconectam. (SPÓSITO, 2001, p. 85).

A partir das novas metamorfoses que possibilitam vislumbrar a urbanização contemporânea, tentamos entendê-las através da manifestação da sociedade numa fração do espaço. Estamos nos referindo à produção do espaço e mais especificamente ao município de Maranguape, uma vez que o município compõe a RMF de Fortaleza desde 1973 quando a mesma foi instituída oficialmente.

A discussão gerada sobre o fenômeno metropolitano quase sempre aparece associado às formas adquiridas pelo espaço urbano, reduzindo muitas vezes essa complexidade espacial a uma simples interpretação dada pelo contingente populacional. Diante de tais abordagens pretendemos lançar um olhar sobre a natureza metropolitana verificada pelo movimento e pelas práticas espaciais desempenhadas no espaço metropolitano representado por Maranguape.

Nesse trabalho, inserimos uma nova proposta conceitual sobre a reflexão do fenômeno metropolitano, esta diz respeito às mobilidades urbanas cotidianas e, sobretudo, a mobilidade da força de trabalho engendrada pela indústria. Ressaltamos a importância dos fluxos desencadeados pela atividade industrial localizada em Maranguape, dando destaque àqueles resultantes do trabalho, porém, incorporando, quando possível, a discussão dos fluxos de capital, matérias-primas e produtos. Os fluxos dados pelas mobilidades urbanas imprimem no espaço de Maranguape uma conotação metropolitana verificada em especial pela mobilidade da força de trabalho na indústria.

Vale salientar que, paralelamente à dinâmica provocada pelo setor produtivo, são evidenciadas práticas espaciais de natureza tradicional, entre as quais destacamos a dependência dos distritos diante da sede urbana configurada ainda pelos antigos moldes das relações campo/cidade que desencadeiam fluxos de várias naturezas, desde os mais tradicionais até os fluxos cotidianos evidenciados pelos trabalhadores da indústria.

Retomando, os fluxos gerados pela atividade industrial se constituem como o mote da nossa investigação, pois compreendemos que a mobilidade decorrente dessa atividade que se materializa no espaço urbano seja de natureza metropolitana. Conforme destaca Rèmy “A mobilidade torna-se, portanto, condição de adaptação e de participação na vida urbana” (1997, p.74). É nesse pensar teórico que entendemos a mobilidade como uma condição do processo de urbanização, sendo através das inúmeras atividades cotidianas que esta se realiza de forma intensa.

Becker ainda nos explica a questão da inovação técnica frente aos deslocamentos populacionais oriundos da modernização manifestada nos espaços metropolitanos afirmando que: “os fluxos populacionais derivariam da modernização, isto é, da introdução de mudanças técnicas no processo produtivo e, conseqüentemente, do aprofundamento na divisão social do trabalho.” (BECKER, 1997, p. 331).

Sendo a nossa preocupação maior os espaços urbanos metropolitanos, conceitos, como: metropolização, mobilidade urbana e também reestruturação produtiva foi levada em consideração por se entender a indissociabilidade destes ao tratar de nosso objeto. A maioria dos autores compreende que a metropolização se concretiza como processo posterior a uma sociedade urbanizada e que o espaço urbano metropolitano se materializa diante do apogeu das relações capitalistas efetivadas.

É nesse pensar que pautamos nosso arcabouço teórico baseando-nos nas reflexões de Fraçois Ascher (1998), que discute o conceito de metropolização, Jean Rémy (1997), Jacques Lévy (2002) que discutem a mobilidade no que concerne aos espaços urbanizados, e Jean Paul de Gaudemar (1977) que enfoca a questão da mobilidade da força de trabalho sobre a égide do modo de produção capitalista.

Quanto à discussão sobre a reestruturação produtiva nos apoiamos nas análises de Soja (1993). Nas teorias produzidas nacionalmente, nos pautamos em Santos (1978,1993,1996a,1996b, 2001, 2005), Queiroz Ribeiro (2000), e Becker (1997). Apoiamos-nos também em autores que discutem a realidade cearense e mais especificamente a questão do processo de industrialização e metropolização do Ceará , como: Silva (2001), Amora (1978,1999,2005), Pereira Júnior (2001,2005), Bernal (2004), Teixeira (1995 e 1999) e Meneleu Neto (2000).

Norteados por esses referenciais, conduzimos a nossa pesquisa no sentido de compreender o município de Maranguape no contexto da Região Metropolitana de Fortaleza a partir das mobilidades engendradas pelo desenvolvimento dos setores produtivos no município e, em particular, pelo trabalho na indústria, pois se constata que a atividade industrial se mostra como um grande vetor de mobilidade. Não obstante, outras formas de mobilidades verificadas no município constituem-se também em pistas que elucidam as relações metropolitanas.

Para compreendemos a metropolização torna-se imprescindível conceituar metrópole e região metropolitana. Com efeito, a metropolização constitui um processo que envolve a metrópole a partir de uma estreita relação com as cidades vizinhas compondo um todo articulado, interdependente e contraditório. Nesse sentido, fatores econômicos, políticos e sociais interagem na (re)definição desse espaço metropolitano.

Entendemos a metrópole, como a forma mais complexa da urbanização contemporânea. Esta expressa, em seu cotidiano, temporalidades e espacialidades diferentes, mesmo porque o lugar não é homogêneo, onde as temporalidades imprimem diferentes formas ao espaço. Nesse contexto, Santos (1993), ao estudar a urbanização brasileira, diferencia a metrópole das demais cidades por constituir “um tipo especial de cidade que se distingue das menores não apenas por sua dimensão, mas por uma série de fatores quer de natureza qualitativa, quer de natureza quantitativa” (Op. cit, p.57).

As metrópoles representam o centro reprodutor e difusor de informações e é onde acontecem as decisões políticas e localizam-se as instituições mais modernas, os centros de pesquisas, os centros financeiros e as mais recentes inovações. Esses fatores propiciam a difusão desses elementos para as áreas adjacentes reforçando assim o papel de porta de entrada dos processos desenvolvidos mundialmente. (ASCHER, 1998).

As mais recentes inovações relacionadas ao progresso técnico e ao desenvolvimento dos meios de comunicação estão freqüentemente ligadas à metrópole permitindo o desenvolvimento destas formas urbanas, Castells (2000) enfatiza que o papel desenvolvido pela tecnologia na transformação das formas urbanas é indiscutível. A influência se exerce, ao mesmo tempo, pela introdução de novas atividades de

produção e de consumo graças ao enorme desenvolvimento dos meios de comunicação.

A modernização decorrente da ciência e da técnica altera as relações de trabalho e de produção interferindo no modo de vida e no aumento da participação no setor de serviços e no setor industrial. Ao mesmo tempo, a modernização se dá em meio a elevados índices de pobreza, marcando esta dialética fortemente a RMF.

Diante dos ensinamentos de Santos podemos apreender a diversidade da urbanização contemporânea. Diversidade esta evidenciada não exclusivamente pelo progresso técnico, mas pelas contradições oriundas do modo de produção dominante que se materializam através de fenômenos como o processo de metropolização.

Entender os sentidos da metropolização e a forma como ocorre em nossa realidade, compreendida aqui como uma expressão maior da urbanização contemporânea, requer uma discussão que envolve, evidentemente, uma postura crítica. A urbanização e as mobilidades que (re)definem novas espacialidades no território são entendidas na perspectiva do processo de metropolização, realidade esta que constitui o ponto de partida e de chegada para se entender o nosso objeto de pesquisa.

Para Ascher (1998, p.09) “a metropolização corresponde a um processo ou algo que ultrapassa a metrópole”. Assim, a metropolização excede por vezes relações mais simples e se configura mais no que diz respeito a um conjunto de variáveis complexas. Sendo estas: a técnica, a comunicação, as redes materiais e imateriais, os modos de gestão, entre outras.

A metropolização, portanto, é um fenômeno que implica em alterações significativas do espaço geográfico. Pensada como um processo que envolve a metrópole e as cidades circunvizinhas nos permite entender a interdependência vivenciada pelas cidades de um contexto metropolitano.

Trazendo essa reflexão para a Região Metropolitana de Fortaleza, cabe indagar por que determinados pontos são selecionados e como a cidade-primaz estrutura a aglomeração metropolitana uma vez que esta vai se organizando em processos institucionalizados que nem sempre correspondem à realidade sócio-espacial. (SILVA, 2001). Importantes empreendimentos estão localizados nesta região,

tais como as indústrias, especialmente em Maracanaú, Horizonte, Pacajus e Maranguape; os conjuntos habitacionais; as vias de acesso que interligam os municípios; o sistema de transporte metropolitano e as novas formas de habitação, entre outros.

A metropolização compreendida como um processo ligado ao fenômeno urbano envolve um conjunto de ações políticas, econômicas, sociais e culturais. Desse modo, as ações sociais impressas no espaço assumem fundamental importância. O espaço assim organizado resulta de um conjunto de ações que estão ligadas às formas de produção, a nova divisão do trabalho, os poderes locais e os comandos globais (SANTOS, 1996 a).

Os processos mencionados, anteriormente, apresentam muitas variações e contradições que lhes são inerentes, principalmente, levando em conta a realidade de uma região periférica na qual a metropolização assume um caráter ainda incipiente e, porque não dizer, se realiza de forma tardia em relação às regiões metropolitanas do sudeste e sul do Brasil. Consideramos necessariamente as especificidades e as temporalidades diferenciadas da realidade sócio-espacial como um encaminhamento para o entendimento da totalidade.

O espaço Metropolitano de Fortaleza caracteriza-se por apresentar espaços com intensa atividade econômica e a altas densidades demográficas como também espaços demograficamente vazios e sem maior expressão econômica, porém constituindo-se em espaços de reserva para o capital.

Já no que se refere à área[6] ou região metropolitana, Amora em suas reflexões acrescenta que a mesma é assim definida por compreender mais de uma cidade onde se destaca um núcleo principal (AMORA, 1999). A presença da cidade matricial é que promove um sentido maior à metropolização. Esta forma de cidade não se refere, necessariamente, a uma grande aglomeração, isto para alguns estudiosos,

[6] "O termo área metropolitana foi adotado formalmente pelo Departamento de Censo dos Estados Unidos, em 1949. Para reconhecer a urbanização que ultrapassava os limites tradicionais da cidade era preciso uma nova classificação. A raiz latina da palavra metrópole significa cidade-mãe e a área metropolitana deveria ter esta mesma conotação". (RYBCZYNSKI, 1996, p. 204).

enquanto para outros, pautados numa realidade concreta, afirmam a região metropolitana a partir da grande cidade.

Sendo os espaços metropolitanos o lócus de aprofundamento dos processos econômicos e sociais, a metropolização traz em seu cerne contradições que se materializam no espaço. A análise espacial calcada nas novas lógicas de apropriação do espaço conduz à apreensão da urbanização como um fenômeno contraditório engendrado pela forma como o capital se reproduz dentro de uma escala global.

Diante desses processos, os atores sociais envolvidos, em nosso caso os trabalhadores das indústrias, assumem importância primordial em nossas análises, visto que os mesmos constituem-se peças-chave na (re)produção do espaço geográfico. A metropolização como expressão maior da urbanização leva-nos a entender as formas espaciais impressas no espaço. Estas transformações (re)definem novas formas territoriais e assumem caráter fundamental para o entendimento do nosso objeto em estudo, ou seja, a inserção de Maranguape no espaço metropolitano de Fortaleza.

Nesse sentido, vale salientar a importância da ciência geográfica para compreender a urbanização contemporânea a partir do método que considera o território usado por diferentes atores, os mecanismos globais que interferem localmente; a experiência vivida de forma fragmentada na qual a cidade não é direito de todos (SANTOS, 1996b) como elementos indispensáveis para a compreensão da realidade. Entender o espaço metropolitano não significa afirmar com propriedade um modelo de metropolização homogêneo e acabado, mas buscar elementos que elucidem a realidade concreta.

Com base nessas significativas mudanças impressas no território e evidenciadas no mundo do trabalho, tentamos compreender a reestruturação produtiva como processo inerente às novas mobilidades verificadas no espaço metropolitano e, sobretudo, da mobilidade da força de trabalho articulada pelo processo de industrialização presente em Maranguape.

Nessa perspectiva, contextualizamos o processo de industrialização de Maranguape sob os efeitos do processo de reestruturação produtiva evidenciado no território cearense. “Entende-se reestruturação produtiva como o conjunto de

transformações das técnicas e das formas de organização da produção advindas com a globalização.” (FERNANDES, 2004, p.53).

É nesse entendimento que fazemos um resgate das mudanças políticas e ideológicas que o Estado do Ceará experimenta a partir da ascensão do chamado “governo das mudanças”, em meados da década de 1980. Parelalemente a este cenário político o modo de produção capitalista enfrenta um profundo metabolismo na busca de responder a sua própria crise (BATISTA, 2003). Diante desse contexto, Maranguape passa a conviver, a partir de 1995, em seu território, com a presença de novos elementos, configurando entre os principais a chegada de grandes indústrias que passa a inserir o município numa óptica global e também assume uma centralidade do trabalho no contexto metropolitano representado principalmente pelos deslocamentos cotidianos de trabalhadores da indústria calçadista Dakota.

Dessa forma, entendemos o processo de industrialização, sobretudo o de Maranguape, como um fator de metropolização que traz em seu bojo alterações significativas decorrentes, em grande medida, da concentração e mobilização de pessoas e de atividades. Assim percebemos a metropolização como um processo que desencadeia mobilidades e traz fluidez aos espaços. É a partir dessa assertiva que associamos a mobilidade ao processo de metropolização.

Concordamos com Rèmy ao afirmar que: “a mobilidade organiza a vida quotidiana” (1997, p.70). É nessa perspectiva que também direcionamos nossas discussões, na mobilidade cotidiana, ou mais precisamente na mobilidade do trabalho na indústria. Ao buscarmos em dicionário de Filosofia o verbete mobilidade, não o encontramos, mas recorremos à palavra “mobilismo”. Seu sentido está relacionado àqueles que Platão chamava de “fluentes”, ou então significa “para quem tudo muda e nada está parado: como entendiam na antiguidade os seguidores de Heráclito” (ABBAGNANO, 2000) Assim entendemos mobilidade como algo que deriva do mobilismo, e dentro de uma percepção geográfica é captar o movimento no/do espaço a partir de seus agentes produtores e de suas transformações.

No sentido de elucidar as mobilidades urbanas, nos apoiamos nas reflexões de Gaudemar, que teoriza a mobilidade do trabalho a partir de análises centradas no pensamento marxista sobre a reprodução do capital. Na lógica do modo de produção

capitalista, que busca cada vez mais reproduzir valor. De acordo com o mesmo autor, o capital serve-se dos corpos dos trabalhadores na medida em que sente necessidade de adquirir mais-valia.

Após a exposição do referencial teórico-metodológico, discorremos sobre os instrumentais que nortearam o desenvolvimento da pesquisa, sem perdermos de vista, obviamente, os nossos objetivos. Tais procedimentos estão vinculados diretamente à noção de espaço produzido, sendo considerados a partir das articulações estabelecidas com o referencial teórico apresentado anteriormente.

Na medida em que adotamos uma premissa metodológica e utilizamos os recursos técnicos disponíveis, buscamos extrapolar a sua dimensão puramente instrumental. Sabemos que todo e qualquer tipo de trabalho que se preze tem como elemento primordial a realidade de seus objetos e as implicações que nos levam a refletir sobre os recursos com os quais devemos trabalhar para alcançar os objetivos que nos propomos atingir.

Diante dos passos metodológicos definidos para a pesquisa, resolvemos optar por um caminho que procura, pelo menos no nosso entendimento, facilitar a compreensão do objeto estudado, tendo em vista as suas especificidades. Este caminho privilegia a mobilidade verificada no município de Maranguape a apartir de dois patamares: o trabalho, principalmente nas indústrias localizadas na sede urbana do município; e os fluxos de âmbito nacional e internacional engendrados pela indústria através do movimento de capitais, matérias-primas e produtos.

Direcionando a nossa pesquisa para o entendimento da realidade, fazemos o que os pesquisadores das ciências sociais denominam de observação flutuante. Através desta, buscamos entender os agentes responsáveis pelas novas dinâmicas do espaço urbano de Maranguape e suas implicações territoriais. Estes levantamentos apóiam-se, evidentemente, no referencial teórico que basilou a escolha das variáveis analíticas e explicativas inerentes ao processo de produção do espaço metropolitano e, em especial, de Maranguape.

A realização da pesquisa compreendeu quatro grandes etapas no que tange à fundamentação teórica e ao levantamento de dados, a saber: pesquisa de cunho

bibliográfico, pesquisa documental, pesquisa de dados estatísticos e pesquisa de campo.

A pesquisa bibliográfica e documental foi realizada nas bibliotecas e instituições públicas da cidade de Fortaleza e de Maranguape, como também em outras cidades as quais tivemos a oportunidade de visitar durante o período da pesquisa, como a biblioteca da USP, em São Paulo; a da Unicamp, na cidade de Campinas e da UFPE, em Recife. Buscamos, sobretudo, nessas universidades: dissertações, teses e trabalhos de outros gêneros que discorressem sobre as discussões promovidas em nossa pesquisa. Em se tratando da pesquisa documental, as principais fontes utilizadas foram: teses, dissertações, livros, periódicos, programas governamentais e jornais impressos.

Quanto aos dados estatísticos, utilizamos as informações disponibilizadas nos censos, mapas, anuários estatísticos e outras fontes secundárias. Recorremos constantemente aos censos publicados pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) e aos dados emitidos pela Federação das Indústrias do Estado do Ceará. (FIEC), à Secretaria do Comércio Exterior (Secex), ao Ministério de Desenvolvimento da Indústria e Comércio Exterior (MDIC), o Observatório das Metrópoles, à Secretaria de Desenvolvimento Econômico (SDE), à Secretaria da Fazenda do Estado do Ceará (Sefaz)[7], o Ministério do Trabalho e Emprego (MTE)[8], entre outros.

Além dos dados de origem secundária recorremos aos dados de origem primária, obtidos através de entrevistas diretas, junto aos funcionários das indústrias implantadas em Maranguape e representantes de instituições públicas e privadas, organizações não-governamentais, assim como a população local que sente e vive o município no seu cotidiano. Assim, estes dados adicionados à observação da paisagem se tornaram fundamentais para promover uma aproximação mais concisa do real.

Nos trabalhos de campo foram também desenvolvidas pesquisas em instituições públicas e privadas, como: A biblioteca do Instituto de Pesquisa e Estratégia

[7] Na obtenção de dados de ICMS por Setor de atividade e dados concernentes à arrecadação do IPI no município de Maranguape.

[8] Através do relatório Anual de Informações Sociais (RAIS) que disponibiliza dados referentes ao estoque de empregos formais e estabelecimentos por setores da economia do ano de 1985 a 2004.

Econômica do Ceará (Ipece); Biblioteca Municipal de Maranguape; Biblioteca Particular de Columijuba, Secretaria de Meio Ambiente e Desenvolvimento Local Sustentável (Semade), Prefeitura de Maranguape e Secretaria de Fomento à Indústria e ao Comércio, Câmara dos Dirigentes Lojistas de Maranguape (CDL).

A pesquisa de campo constou de observações e necessariamente de entrevistas, entre as quais aplicamos questionários direcionados aos diferentes atores sociais. Foi através das entrevistas que adquirimos a maior parte das informações necessárias para o desenvolvimento de nossa pesquisa. Com base nesses procedimentos tivemos a oportunidade de vivenciar mais profundamente o cotidiano do município através de conversas com os agentes produtores do espaço, como: trabalhadores; representantes das indústrias, comerciantes e representantes do setor administrativo (secretários da prefeitura e funcionários públicos).

Nas indústrias levantamos dados concernentes à produção, à compra de matérias-primas, ao destino da produção e à origem da mão-de-obra. Esses dados propiciaram a apreensão da realidade metropolitana através dos fluxos, estes nos auxiliaram em nosso propósito, ao visualizar o movimento dialético promovido pela mobilidade da produção, do consumo, da informação e, principalmente, da força de trabalho. Apenas a indústria Dakota não nos possibilitou visita, o que demandou a necessidade de efetivarmos um maior número de idas ao campo e ficarmos muitas vezes observando o movimento em frente à fábrica e abordar os trabalhadores da mesma.

Outra etapa de nossa pesquisa foi a análise dos dados coletados, conjuntamente com a contextualização das discussões teóricas, muitas das categorias e conceitos foram descortinados através do conhecimento do empírico efetivado pelo trabalho de campo. Assim foi surgindo a necessidade de se recorrer às fundamentações teóricas para a compreensão do empírico. Mesmo em meio aos processos de escrita e interpretação da pesquisa, que se deram paralelamente, ainda tivemos a necessidade de recorrer ao campo ou a alguns órgãos governamentais, esses procedimentos eram tomados assim que se faziam imperiosos.

Nossa pesquisa utilizou do método analítico-descritivo como ferramenta de entendimento do real. No que se refere à exposição, nossa dissertação está composta

por uma introdução e por quatro capítulos, além das considerações finais e referências bibliográficas.

O primeiro capítulo apresenta o município de Maranguape, as dinâmicas concernentes ao quadro populacional e às atividades econômicas, expressando, grosso modo, também a sua cotidianidade. Destacamos o processo de formação e ocupação do território maranguapense evidenciando as condições naturais que possibilitaram a organização espacial do município, pois acreditamos que as bases naturais devam ser enfatizadas nas discussões geográficas, mesmo que no campo epistemológico persista um fosso teórico e metodológico entre a Geografia Física e a Geografia Humana. Assim não nos estendemos a esta discussão, apenas sentimos a necessidade de trazermos elementos importantes dos aspectos físicos de Maranguape para entendermos o desenvolvimento das atividades econômicas expressas no decorrer da história do município.

No segundo capítulo, tratamos o contexto metropolitano em que Maranguape está inserido. Para esta abordagem discutimos os vetores de “modernização” como políticas públicas que compõem a reestruturação produtiva e imprimem ao espaço metropolitano novas dinâmicas. Tecemos, ainda, considerações sobre a Região Metropolitana de Fortaleza, apresentando seus municípios e sua dinâmicas especificas, enfatizando, em particular, a população e os aportes técnicos que se encontram instalados na RMF.

No capítulo três, aborda-se mais especificamente o processo de industrialização de Maranguape, dando-se maior ênfase à fase mais recente inserida na reestruturação produtiva desencadeada no Estado do Ceará. Iniciamos esse capítulo discutindo o comportamento dos três setores da economia: agricultura, industria e serviços e o papel do setor industrial no contexto das atividades econômicas de Maranguape.

O quarto e último capítulo apresenta, inicialmente, considerações teóricas sobre o conceito de mobilidade, haja vista a necessidade de ampliar a discussão sobre esse conceito, na ciência geográfica.

Assim, para entendermos o processo de metropolização partimos da compreensão da mobilidade e, em especial, a mobilidade dos trabalhadores da

indústria instalada em Maranguape como elemento primordial das relações metropolitanas.

Por fim apresentamos as considerações finais como momento alto para sintetizarmos de certa forma as idéias aqui apresentadas, sem, contudo, atribuir a elas condição de verdades absolutas. Consideramos que a realidade está em meio a constantes transformações e que, portanto, esta pesquisa sinaliza em suas análises inúmeras inquietações e indagações. A partir do exposto, esperamos que possam surgir novas discussões que possibilitem a continuidade de nossos estudos sobre a realidade de Maranguape em particular e metropolitana em geral.

CAPÍTULO 1

MARANGUAPE: MUNICÍPIO METROPOLITANO SERRANO

Este capítulo tem início com uma apresentação geral do município e da cidade de Maranguape no que concerne à dinâmica populacional e econômica. Em seguida, elaboramos uma análise histórica enfocando as primeiras formas de ocupação e organização do espaço, bases físicas e formação sócio-espacial. Nesse percurso, destacamos Maranguape no Ceará desde os primórdios de sua história até a sua inserção nas dinâmicas metropolitanas iniciadas a partir da década de 1970. Esse procedimento visa não apenas apreender as formas materializadas no espaço, mas também destacar os processos subjacentes ao ordenamento territorial, o desenvolvimento das atividades econômicas que evidenciaram o município no contexto estadual e nacional; e a história do urbano e da organização espacial que, aos poucos, desenharam e redesenham a Maranguape que temos hoje.

1.1 Breve apresentação de Maranguape: população, economia e divisão distrital

Maranguape, enquanto município da Região Metropolitana de Fortaleza, apresenta um crescimento populacional urbano superior ao rural e um movimento diário de pessoas, mercadorias e informações, expressando não somente uma dinâmica interna, mas uma interdependência relacionada ao centro da metrópole e aos municípios próximos, como Maracanaú e Pacatuba. Cabe, ainda, ressaltar as relações de Maranguape com o restante do país e até mesmo com o mundo intensificado nesse novo contexto de reestruturação produtiva do espaço cearense, notadamente com as novas formas de produção e consumo decorrentes dos fluxos desencadeados pela atividade industrial, assunto este que será tratado no decorrer do trabalho.

Em 2000, o município contava com uma população de 88.135 habitantes, sendo que desse total 75% residiam nas áreas urbanas do município, ou seja, na sede e nas vilas distritais. Na RMF apresenta-se como um dos municípios mais populosos,

ocupando o quarto lugar[9], porém com uma das menores taxas de crescimento anual (2,32%), no período intercensitário de 1991 a 2000. Na figura 01, podemos verificar o desempenho da população urbana e rural do município nas décadas de 1970 a 2000.

A figura reflete, em 1991, a perda significativa da população total, rural e urbana em decorrência do desmembramento do distrito de Maracanaú, em 1983. Entretanto, em 2000, o crescimento populacional de Maranguape foi expressivo, evidenciando-se uma retomada deste, equiparando-se aos dados registrados na década de 1980.

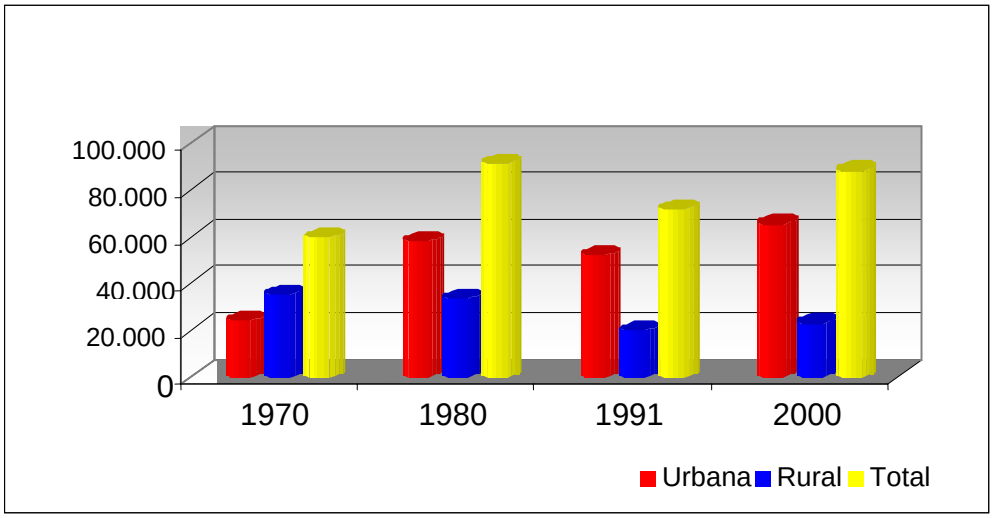

Figura 01 – Maranguape – Evolução da População.
Fonte: IBGE, censos demográficos 1970 a 2000

Mesmo considerando a condição de espaço metropolitano e o seu desenvolvimento econômico recente, atrelado à reestruturação produtiva que imprime novas formas à Região Metropolitana de Fortaleza, a cidade manteve uma centralidade que ainda é destaque no contexto municipal e intermunicipal. A sede exerce influência sobre seus distritos, e algumas cidades mais próximas, estejam localizadas na RMF, ou pertencentes ao Maciço de Baturité e ao Sertão Central.

[9] Os municípios mais populosos da RMF são: Fortaleza (1.768.637 hab.), Caucaia (165.099 hab.) e Maracanaú (157.151 hab.). (IBGE – 2000).

Até os anos de 1970, Maranguape mantinha-se como município predominantemente rural, com 60% de sua população vivendo no campo. Mesmo com a inversão desse quadro, trinta anos depois, ou seja, a população urbana perfazendo 75% em 2000, o município convive ainda com traços de uma ruralidade evidenciados na paisagem, no estilo e padrão de vida dos moradores, o que o torna, de certo modo, peculiar ao apresentar uma forte intercessão entre uma realidade urbana e características tipicamente rurais.

A densidade demográfica apresentada no município é de 135 hab/km². Uma densidade baixa se comparada com a de Fortaleza, que ultrapassa os seis mil hab/km². Esse fato é apontado por alguns estudiosos como ponto positivo para promover, ainda nos dias de hoje, uma prática agrícola, mesmo que outras atividades eminentemente urbanas, como comércio, indústria e serviços sejam responsáveis pela dinamização atual da economia.

Não obstante, constata-se que as atividades primárias têm-se reduzido nos espaços metropolitanos, embora esta questão não seja nosso objeto de estudo, verificamos, ainda, a permanência de espaços ocupados com a agricultura de subsistência, onde são cultivados feijão, milho e banana, especialmente na serra.

O destaque maior tem sido para a pecuária, sobretudo a avicultura. Esta atividade permanece na realidade do município, onde identificamos a presença de granjas localizadas, em sua maioria, ao longo da CE - 065. Elias (1999) já destacava a competitividade e a produtividade do setor da avicultura na Região Metropolitana de Fortaleza. Conforme a autora, “praticamente todos os municípios do Estado do Ceará mantêm criação de galinhas, mas 56,21% do efetivo de 7.889.834 cabeças estavam concentrados em dez municípios[10] da Região Metropolitana” (Op. cit, p.53). Entre os municípios citados figura Maranguape que apresentou em 2003 (Ipece) um PIB agropecuário de 4,5%, conforme podemos verificar na figura 02.

[10] Os municípios pertencentes à RMF que se destacaram no setor da avicultura foram: Aquiraz, Caucaia, Eusébio, Fortaleza, Horizonte, Maranguape e Pacajús. “Esse mesmo conjunto de municípios se destaca na criação de galos, frangos e pintos, assim como na produção de ovos”. (ELIAS, 1999, p.53)

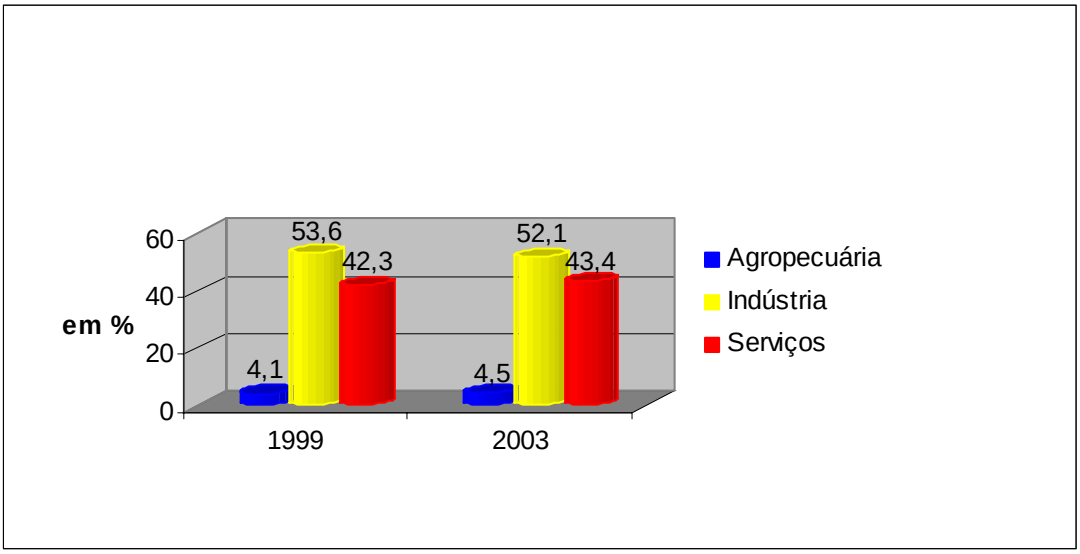

Figura 02 – Participação dos setores de atividades no Produto Interno Bruto de Maranguape – PIB (1999 – 2003)
Fonte: Ceará em números 2005 – Ipece.

No que tange aos setores econômicos convêm destacar, na figura 02, o maior peso da indústria, com 52,1%, seguido do setor de serviços com 43,4% do PIB, em 2003. A indústria assume a maior taxa do PIB diante das demais atividades do município, apresentando inclusive taxas superiores às alcançadas pelo Estado neste setor que foi de 37,3% no mesmo ano.

Em Maranguape, o setor terciário é representado, em grande parte, pelos serviços públicos (educação e saúde) e comércio varejista. Convém destacar que a população do município busca cotidianamente os serviços oferecidos pela metrópole de Fortaleza, onde percebemos o destino dos ônibus que partem de Maranguape em direção ao centro da capital. A busca por serviços de educação e saúde, comércio e lazer como: cinema e praias é algo comum, mesmo porque Fortaleza se destaca na diversidade dos serviços e do comércio, obtendo no ano de 2003 um PIB de 63,3% neste setor, enquanto o estado do Ceará no mesmo ano registrava 56,1%. (tabela 1).

O setor industrial de Maranguape tornou-se bastante expressivo nos últimos anos, haja vista todo o conjunto de políticas destinadas ao fomento desta atividade. O município configura, atualmente, uma realidade mais próxima do padrão encontrado

nas regiões metropolitanas brasileiras em geral, e nordestinas em particular, onde a indústria tem tido peso significativo na organização espacial metropolitana.

Com a indústria, Maranguape passa a incorporar novas dinâmicas em seu território, provocadas pela criação de empregos, desencadeamento de novos fluxos (pessoas e mercadorias) com alterações no espaço urbano e surgimento de novas espacialidades.

Tabela - 01
PIB Per Capita, Estrutura Setorial do Produto Interno Bruto (Ceará-Fortaleza- Maranguape – 2003).

Municípios	PIB per Capita (R$ 1,00)	Part. (%) no PIB Estadual	Agropecuária (%)	Indústria (%)	Serviços (%)
Ceará	3.618	100,00	6,6	37,3	56,1
Fortaleza	5.625	42,59	0,1	72,2	63,3
Maranguape	3.250	1,15	4,5	52,1	43,4

Fonte: Ipece - Ceará em Números 2005

Um outro aspecto que chama a atenção quando analisamos o município de Maranguape é quanto à sua divisão distrital. É um dos municípios pertencentes à Região Nordeste que apresenta o maior número de distritos, destacando-se também por ser o que tem o maior número de distritos no estado do Ceará. Atualmente, o município é composto pela cidade de Maranguape (distrito-sede) e mais 16 (dezessseis) vilas distritais: Sapupara, Penedo, Ladeira Grande, Lajes, Umarizeiras, Jubaia, Cachoeira, Papara, Tanques, Amanari, Manuel Guedes, Vertente do Lajedo, São João do Amanari, Antônio Marques, Itapebussu e Lagoa do Juvenal. (Cf. figura 3, localização).

Muitas destas vilas distritais não passam de pequenos arruamentos em meio aos poucos estabelecimentos agrícolas sendo que os distritos que bordejam a CE – 065, rodovia que atravessa o município em toda a sua porção Norte – Sul, registram densidades populacionais mais elevadas. Apresentam, também, maior diversidade funcional relacionada à presença de equipamentos, como: pequenos comércios,

escolas, posto médico, igrejas, espaços de entretenimento (clubes de forró e balneários) e maior acessibilidade aos meios de transporte, o que vem ressaltar a importância do corredor representado pela CE-065 na dinâmica dos distritos.

Embora alguns distritos se destaquem, é notória a diferença entre estes e a sede, cidade de Maranguape. A supremacia da sede é reforçada pela maior concentração das atividades comerciais não diferindo da lógica das demais cidades cearenses, quer sejam pequenas ou médias. A sede se configura, assim, como o centro mais consolidado em termos de estrutura urbana.

Com a maior aglomeração populacional, é evidente a concentração do comércio, dos equipamentos de serviços e das funções urbanas. Contudo o que chama mais atenção é a presença das indústrias - implantadas mais recentemente - que se localizam em meio aos bairros densamente ocupados, passando a compor a paisagem urbana de Maranguape.

A população do distrito-sede, de acordo com os dados do IBGE, totalizava 43.840 habitantes em 2000, chegando a 50% da população total. A sede atrai pessoas não só dos demais distritos, mas também de municípios do Sertão Central. Em abril de 2006, indagamos sobre a naturalidade dos trabalhadores das indústrias localizadas na sede. As respostas revelaram que muitos destes, que são atuais moradores do município, nasceram no interior do Estado, sendo a maioria procedente de municípios do Sertão Central. Isto revela, de um lado, a atração de Maranguape em relação aos municípios sertanejos mais próximos e, de outro, uma alteração na lógica do trabalho presumindo-se que estes operários da indústria trabalhavam anteriormente na agropecuária ou são filhos de trabalhadores rurais.

Outros municípios mais distantes, como Acaraú e Itapajé, também foram mencionados. Os entrevistados alegaram que a procura pelo município de Maranguape foi motivada pela busca por melhores condições de vida. Não afirmaram especificamente como atração o trabalho na indústria, mas a necessidade de emprego e de uma mudança na difícil realidade que enfrentavam no interior cearense.

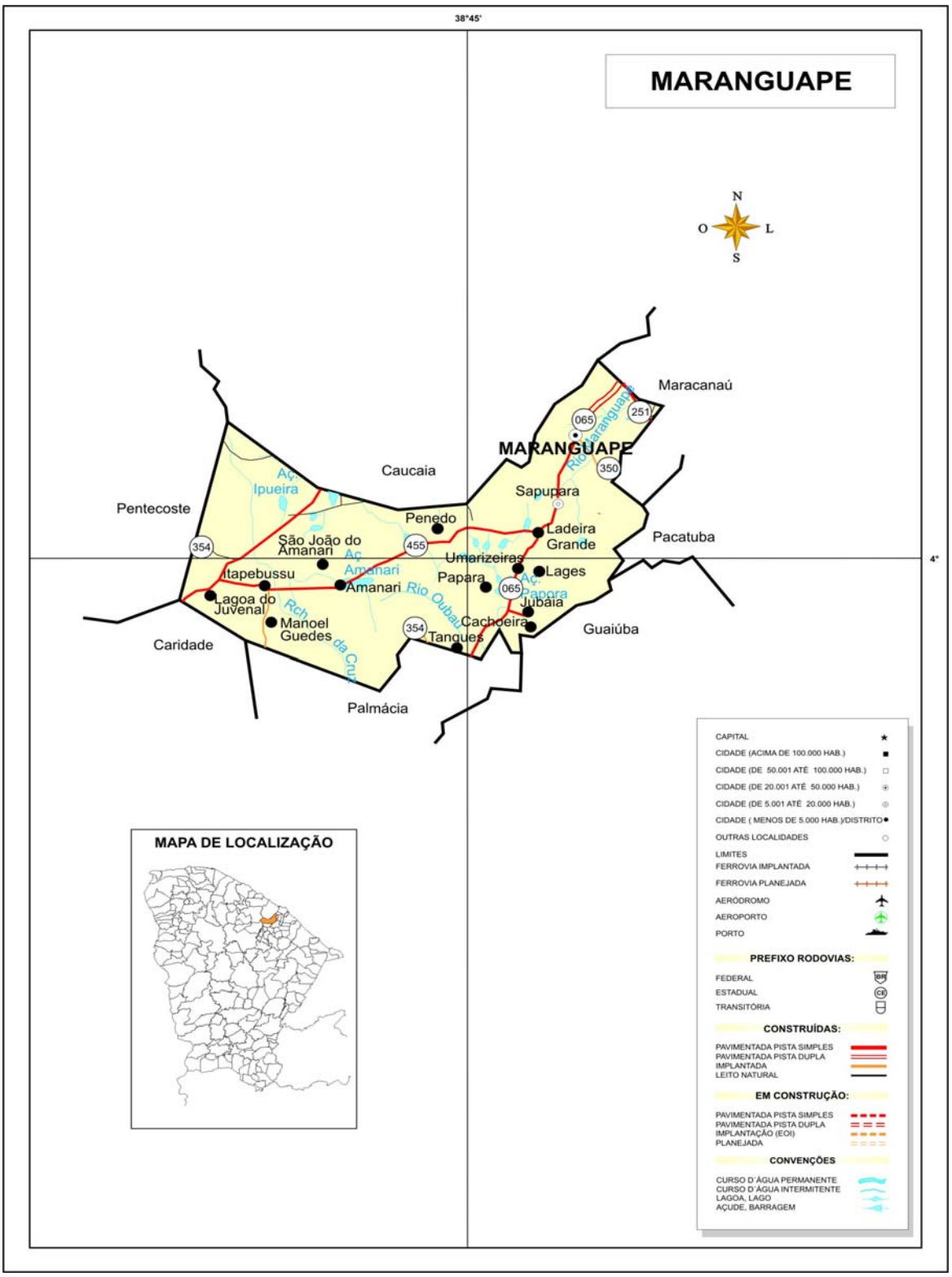

Figura 03 – Localização do Município de Maranguape-CE.
Fonte: Perfil Municipal Ipece, 2004.

Um elemento importante que aparece nas entrevistas sobre a escolha de Maranguape por esses trabalhadores, diz respeito a sua proximidade com Fortaleza. Presume-se diante desta alegativa a concepção de uma prosperidade e oportunidade de mudança de vida que a metrópole desperta no imaginário dos migrantes cearenses.

Parte da população que vive nas vilas distritais trabalham nas indústrias localizadas na sede, fato este que será tratado especificamente no Capítulo 4. Mesmo assim, enfatizamos que, para essas questões, caberia uma pesquisa mais aprofundada sobre a relação moradia/trabalho, o que não constitui objeto específico de nosso estudo.

Tabela – 02
Maranguape - População por Distritos

Distritos	Urbana	Rural	Total
Maranguape (sede)	43.840	1.828	45.668
Amanari	2.867	2.106	4.973
Antonio Marques	264	915	1.179
Cachoeira	456	863	1.319
Itapebussu	3.303	921	4.224
Jubaia	1.219	910	2.129
Ladeira Grande	298	1.879	2.177
Lages	987	1.020	2.007
Lagoa do Juvenal	980	669	1.649
Manoel Guedes	844	1.164	2.008
Papara	566	3.193	3.759
Penedo	1.132	2.705	3.837
Sapupara	5.478	763	6.241
São João do Amanari	1.696	218	1.914
Tanques	561	2.388	2.949
Umarizeiras	692	958	1.650
Vertentes do Lagedo	85	367	452
Total	**65.268**	**22.867**	**88.135**

Fonte: IBGE, 2000

A tabela 02 registra a população total, rural e urbana dos distritos de Maranguape. Os distritos mais populosos são: Sapupara, que se localiza bastante próximo à sede; Itapebussu, Amanari, Jubaia e Penedo, todos eles apresentando mais de mil habitantes. (Cf figura 04).

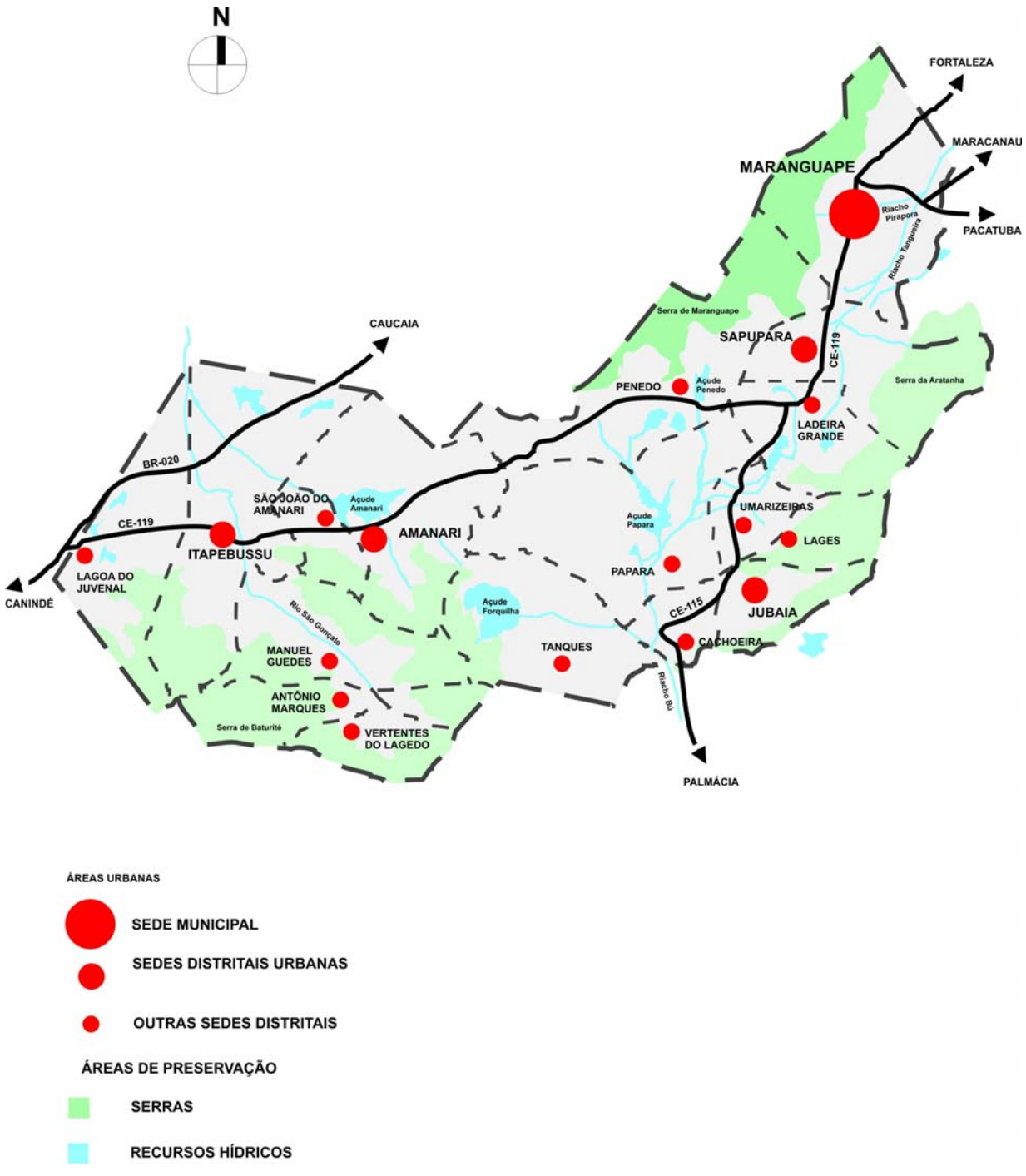

Figura 04 – Áreas urbanas.
Fonte: Adaptado do Plano de Ação Turística (PAT) do Município de Maranguape, 1998

Quanto à distribuição da população rural e urbana observa-se que esta última se concentra nas pequenas vilas distritais, cujo dinamismo é reflexo da sede e também de Fortaleza. Mesmo os mais distantes, como o distrito de Itapebussu, que dista 45 km da sede municipal, mantêm uma relação bastante estreita com a metrópole, dispondo, inclusive, de uma linha de ônibus (Itapebussu – Fortaleza – Itapebussu) realizando viagens cotidianas com o seu ponto final no centro de Fortaleza, sendo a empresa responsável pela linha, originária do próprio lugar.

Os fluxos mais intensos dessa linha de ônibus são aqueles realizados semanalmente, ou seja, nas segundas-feiras pela manhã com destino à Fortaleza e, nas sextas-feiras à tarde e também aos sábados pela manhã com destino a Itapebussu. Essa freqüência atípica é explicada pelo alto custo da passagem R$ 6,60 (dados de abril de 2006), o que dificulta as idas e vindas diárias. Muitos maranguapenses[11] desse distrito passam a semana em Fortaleza, hospedando-se na casa de parentes e/ou amigos tendo por motivos estudo, trabalho, além de outros.

No que se refere ao desempenho econômico dos distritos, observa-se mais uma vez o peso do distrito-sede quanto à arrecadação urbana. Conforme dados fornecidos pelo representante da Secretária de Meio Ambiente e Desenvolvimento Urbano – Semade, apenas quatro dos dezessete distritos contribuem na arrecadação do imposto sobre serviços urbanos: Maranguape (sede), Sapupara, Amanari e Jubaia.

Mesmo o distrito de Itapebussu, com uma população urbana de 3.303 habitantes, não está incluído entre os que contribuem nas arrecadações. Explica o secretário que a distância da sede converte-se em uma maior dificuldade no monitoramento e controle na arrecadação de impostos.

A sede urbana compõe-se de quinze bairros, sendo que a maior concentração demográfica ocorre na porção Norte e Sul da cidade, compreendendo os bairros de Novo Maranguape e Santos Dumont. É nesse sentido também que a cidade cresce, incorporando cada vez mais novos espaços. Já na zona Oeste e Leste a

[11] Em conversa mantida com os funcionários da empresa Itapebussu, em abril de 2006, foi-nos informado que uma grande parcela dessa população do distrito que busca trabalho em Fortaleza, ao se disponibilizar nos postos de trabalho se identifica através do endereço de parentes e amigos que residem em Fortaleza, negligenciando seus endereços verdadeiros. Essa atitude se justifica pelo fato de muitas empresas localizadas em Fortaleza não empregarem a população que mora distante para não incorrerem em mais encargos com os custos do transporte, uma vez que esse trajeto cobra um dos preços de passagens mais caros da Região Metropolitana de Fortaleza.

paisagem é ainda marcada pela presença de sítios e segundas residências localizadas no sopé da serra, como também antigas fazendas, muitas delas abandonadas, margeando a área periférica central.

O centro da cidade é também centro histórico, fato comumente observado no padrão urbano da maioria das cidades, onde se sobressaem na paisagem as edificações antigas que foram recuperadas e tombadas como patrimônio público e que se misturam às novas plantas industriais. Esses monumentos guardam vestígios de um passado, principalmente por ter a cidade de Maranguape abrigado a “pequena nobreza dos cafezais” que ostentava suas riquezas através da arquitetura e da construção de suntuosas moradias. (CARNEIRO, 2002).

O centro é o núcleo para onde convergem as atividades do município, no qual encontramos os prédios da administração municipal, escolas públicas e privadas; estabelecimentos comerciais; de prestação de serviços e também de lazer. Como salientamos anteriormente, pequenas e grandes indústrias foram instaladas no centro, e nos bairros adjacentes, diferentemente de outros municípios metropolitanos como Caucaia que adotou em seu planejamento urbano a criação de distritos industriais e de Horizonte e Pacajus, cujas plantas industriais instalaram-se no corredor constituído pela BR-116.

O processo de ocupação vem-se dando mais intensamente nos últimos anos nas direções Norte-Sul, enquanto nas direções Leste - Oeste o setor imobiliário enfrenta obstáculos para uma futura expansão urbana. No caso da área oeste, a presença da serra é considerada um entrave, embora no passado tenha sido um espaço de grande interesse para as classes mais abastadas de Fortaleza que tornaram a serra lugar de veraneio. Já na área leste, a presença de planícies inundáveis, ou seja, áreas alagadiças, contribuem para a desvalorização do espaço, promovendo assim a instalação de grupos mais populares e ocupações de riscos. (PDDU, 2000).

A morfologia urbana acaba sendo delineada por um elemento norteador de grande relevância, a CE-065, comprovando a importância desse corredor no direcionamento e crescimento físico da cidade e, portanto, induzindo transformações no restante do município.

Vale ressaltar que Maranguape funciona como um entreposto rodoviário, uma vez que muitas das linhas de ônibus procedentes dos municípios serranos e do Sertão Central realizam paradas na cidade, tendo como ponto principal a rodoviária local. Esse fato contribui para tornar os fluxos rodoviários mais intensos, havendo mesmo no município uma peculiaridade bastante interessante que é a presença, ainda, de antigas caminhonetes da marca Rural *Willys*[12] que realizam viagens regulares entre o distrito de Sapupara - mais precisamente a localidade de Tabatinga, e a sede urbana. (Cf. figura 05).

Figura 05 – Transporte alternativo representados pela Rural *Willys.*
Fonte: Trabalho de campo, Mendes (2006)

Paralelamente ao impacto provocado pelo setor produtivo, representado pela indústria, o município mantém, ao mesmo tempo, práticas espaciais calcadas na centralidade exercida pela sede e uma interdependência dos distritos para com esta, configurada, ainda, pelos moldes das relações campo/cidade. Maranguape (sede) exerce uma notória centralidade urbana que ultrapassa inclusive seus limites municipais.

De acordo com Spósito “a centralidade diz respeito aos ”fluxos, a fluidez”, (...) “é a expressão da dinâmica de definição/redefinição das áreas centrais e dos fluxos no interior da cidade” (1996, p.120). Exemplo disso são algumas linhas de ônibus intra-

[12] Esse tipo de veículo foi muito popular no Brasil durante as décadas de 60 e 70, vindo a ser substituído posteriormente por automóveis mais modernos. Porém, ainda hoje permanece no município como meio de transporte bastante utilizado pela população. Tal fato denota a permanência de uma tradição que evidentemente tende a desaparecer, basta ver o estado precário desses veículos que circulam no município com o consentimento da prefeitura.

municipais que partem dos demais distritos, passando pelos bairros mais distantes da sede que têm como ponto de encontro o centro da cidade. Podemos ainda acrescentar que essa fluidez transcende o município, ao verificarmos o movimento de ônibus intermunicipais provenientes do Sertão Central e das zonas serranas que têm como destino o município de Fortaleza, porém passando pelo distrito-sede de Maranguape. A população destas áreas busca, em Maranguape, variados serviços (bancários, educacionais, de saúde e de lazer), como também vem atraída pelo comércio. Entretanto são, sobretudo, os bancos - existem 3 agências em Maranguape - que atraem pessoas, principalmente dos demais distritos, uma vez que nenhum deles dispõe deste equipamento. (Cf. figura 06).

Figura 06 – Unidades bancárias da Caixa Econômica Federal e do Banco do Brasil, localizadas no centro da cidade de Maranguape.
Fonte: Trabalho de campo, 2005.

O quadro natural contribuiu para a forma como se encontra hoje estruturada Maranguape. A cadeia de serras úmidas que circunda toda a zona oeste da cidade forma um relevo dissecado imprimindo uma característica especial ao terreno onde se estruturou, paulatinamente, a sede urbana.

O rio Pirapora[13], que banha Maranguape, funcionou, por muito tempo, como uma barreira geográfica natural na expansão da cidade para a atual zona norte, hoje

[13] O rio Pirapora nasce na serra de Maranguape, banha os municípios de Maracanaú, Caucaia e Fortaleza, recebendo posteriormente o nome de Maranguapinho e Siqueira. O rio foi muito importante para a cidade que se desenvolveu em suas margens. Atualmente, acha-se comprometido com suas margens ocupadas e com forte presença de poluição. (ARRUDA, 2001).

uma área bastante adensada com a presença de vários bairros, inclusive o Novo Maranguape. Apesar de barreiras naturais significativas, como as serras e os rios, a cidade cresceu nos últimos anos, com exceção da zona oeste e muito pouco na zona leste por conta da presença de antigas fazendas nessa área, que têm privado a expansão da cidade, uma vez que há resistência por parte dos proprietários em lotear suas terras. (PDDU, 2000).

Para entendermos com maior clareza as transformações ocorridas nas últimas décadas na realidade do município, e até mesmo a partir de sua inserção na RMF, torna-se necessário recorrer ao processo histórico de formação e organização sócio-espacial para elucidar a conformação atual do território maranguapense.

1.2 Condicionantes naturais e formação sócio-espacial

1.2.1 Componentes naturais e estratégias espaciais

O município metropolitano de Maranguape[14] apresenta algumas peculiaridades que não chegam a ser os pontos centrais do nosso trabalho, mas que, levando em conta o processo histórico de ocupação e produção do espaço, são importantes no entendimento das dinâmicas atuais.

O processo de ocupação de Maranguape se deu em estreita relação com as condições naturais, ou seja, por estar compreendido no domínio natural das serras úmidas do Ceará. Souza chama atenção para não nos deixarmos cair no determinismo, uma vez que as condições naturais são muito mais condicionantes do que determinantes. Nessa compreensão, o autor afirma que “a disponibilidade dos recursos

[14] Maranguape localiza-se a nordeste do Estado do Ceará na zona fisiográfica do Maciço da Serra de Baturité, entre as seguintes coordenadas geográficas: 3º 53´24”. de latitude sul e 38º 41´10” de longitude oeste chegando a 68,57m de altitude acima do nível do mar. Tem como limites territoriais ao Norte: Caucaia e Maracanaú; ao Sul: Palmácia, Guaiúba e Caridade; ao Leste: Pacatuba, Maracanaú e Guaiúba; e ao Oeste: Caridade e Pentecoste. Abrangendo uma área total de 654,80 km² é um dos maiores municípios da RMF e está dividido em 17 distritos. A sede possui como via principal de ligação com a cidade de Fortaleza a CE – 065, antiga rodovia Maranguape que corta todo o município até Caridade encontrando-se com a BR-020. A distância do centro de Maranguape para o de Fortaleza é de 29 km.

naturais renováveis de um território representa (...) fator condicionante para as atividades econômicas" (1983, p.06).

Considerando-se a Região Metropolitana de Fortaleza como um todo, pode-se observar a presença de duas unidades geoambientais bem diversificadas: a zona litorânea e a depressão sertaneja, com seus maciços residuais. A primeira das unidades citadas é denominada de zona litorânea cearense[15], com uma extensão de 573 km. A segunda, a depressão sertaneja, inclui as serras úmidas onde se localizam parte dos municípios de Maranguape, com a serra homônima que atinge 920m de altitude e também de Pacatuba, com a serra de Aratanha com 780m.

Nos demais municípios, essa unidade se expressa pela existência dos maciços de menor porte e representatividade constituindo as "serras secas" que apresentam características físicas e ecológicas semelhantes às áreas relativamente planas das "depressões sertanejas" com baixos índices pluviométricos.

A Região Metropolitana de Fortaleza é composta por municípios localizados na zona litorânea e municípios que estão, conforme a compartimentação geoambiental, situados na depressão sertaneja. Convém destacar as diferenças entre esses municípios metropolitanos no que concerne não somente às características naturais, mas ao processo de ocupação e de organização do espaço.

Enquanto os municípios litorâneos inserem-se no processo de metropolização, principalmente a partir da lógica da expansão da atividade de lazer e de turismo, municípios como Maranguape e Pacatuba apresentam lógicas diferenciadas de inserção. Isso não significa dizer que esses municípios não apontem potencialidades naturais que os tornem espaços produzidos por e para as atividades turísticas, mas o que queremos destacar é o fato de seus territórios terem sido mais marcados, nos últimos anos, por arranjos espaciais produtivos decorrentes da industrialização.

Quanto ao uso e ocupação do território correspondente a RMF, convém destacar que a zona litorânea foi bastante transformada nas últimas décadas, tendo como grandes indutores dessa transformação os investimentos turísticos, tanto governamentais quanto privados. Estes permitiram a intensificação do uso dos espaços

[15] De acordo com Souza (1989) tal unidade é constituída por sedimentos recentes de idades terciária e quaternária, apresentando uma topografia quase plana, com leves declives direcionados do interior para o litoral.

litorâneos, desencadeando uma grande especulação imobiliária que ocasionou, assim, uma nítida degradação ambiental. Tal processo se iniciou em Fortaleza e posteriormente nos municípios metropolitanos que possuem seus territórios nessa unidade natural, como: Aquiraz, Eusébio, Caucaia e São Gonçalo do Amarante sendo que, neste último, foi construído o porto do Pecém.

No que se refere às condições naturais, Maranguape apresenta em seu espaço a convivência de duas unidades geoambientais bastante distintas: a depressão sertaneja, paisagem muito presente no semi-árido nordestino, em geral, e cearense em particular, cujo domínio representa cerca de 82% da área do município, e a serra de Maranguape, coberta por floresta úmida, fontes e cascatas que evidenciam resquícios de vegetação típica da Mata Atlântica – unidade morfoclimática que hoje se encontra em processo de extinção no Brasil. (Cf. figura 07)

Cada ambiente oferece peculiaridades, e por que não dizer processos históricos de desenvolvimento econômico próprios. A organização do espaço se desenha através das diferentes paisagens e temporalidades, que proporcionam uma dimensão e uma complexidade distintas à cada porção do território maranguapense.

De acordo com Souza (1989), as serras cristalinas ou maciços residuais se apresentam como verdadeiros pontilhados frente à imensa vastidão semi-árida. Para este autor, funcionam como “ilhas de umidade” no domínio morfoclimático das caatingas, daí essas serras serem consideradas feições de exceção no semi-árido cearense.

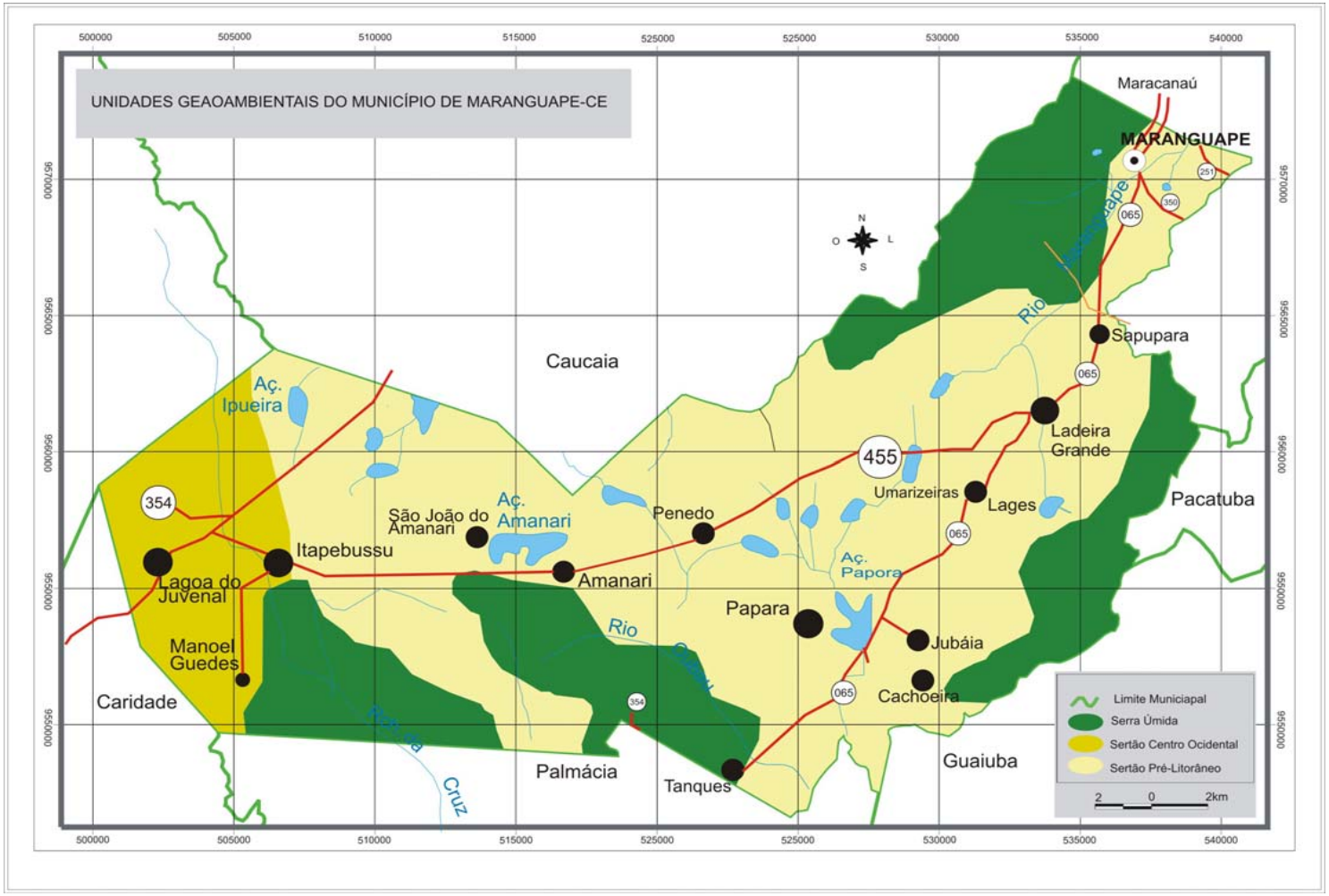

Figura 07 – Unidades Geoambientais.
Fonte: Adaptado do Ipece, 2004.

As figuras 08 e 09 retratam as características naturais encontradas no território maranguapense. A conformação das condições naturais propiciou um uso diferenciando do solo agrícola com a produção do café e da fruticultura nas áreas mais úmidas presentes nos sopés das serras e do algodão na porção sertaneja do município. Entendemos nesse sentido que “o espaço apresenta, assim, a sobreposição dos resultados dos processos naturais e sociais que coexistem na contemporaneidade” (MORAES & COSTA, 1999, p.133).

Figura 08: Distrito de Itapebussu (Paisagem Sertaneja).
Fonte: Mendes, 08/02/2006

Figura 09: Vista da serra de Maranguape
Fonte: PDDU, 2000.

A paisagem formada pela serra de Maranguape e pelas serras de Aratanha, Pelada e do Lajedo, também integrantes da região do Maciço de Baturité, entram em contraste com a paisagem sertaneja, composta pelas colinas e serrotes revestidos pela caatinga arbustiva densa e por matas secas. Esses ambientes configuram uma rica diversidade ao Estado do Ceará.

A serra de Maranguape apresenta especificidade por estar próxima do litoral, apresentando assim maior umidade, sendo recoberta pela mata plúvio-nebular ou mata úmida em seu topo, formando os chamados “brejos” de cimeira. Já no sopé, se observa uma mata seca que vai ocupando as superfícies mais baixas evidenciando uma vegetação de transição que dispõe em seu entorno a caatinga.

A intensa umidade favorece o desenvolvimento de solos espessos, que sustentam uma cobertura vegetal de grande porte, tendo como predominância nessas porções do relevo os solos podzólicos vermelho-amarelos, com fertilidade natural

média. Nas áreas de maior declive ocorrem os solos litólicos que já possuem menor fertilidade como também os afloramentos de rochas. Quanto às áreas relativamente planas depositam-se sedimentos tércio-quaternários que são bastante utilizados para a produção agrícola. (SALES, 1993).

Apesar da serra contribuir para a amenização do clima, a manutenção de florestas e animais, e para a produção agrícola, esses espaços apresentam fortes limitações e instabilidades por conta da disposição do relevo, que se apresenta com declives bastante acentuados, bem como pela impermeabilidade de seus solos, ocasionando nessas áreas constantes deslizamentos, principalmente após o uso e ocupação intensos, através do desmatamento da vegetação primitiva e o cultivo de plantações inadequadas. (ARRUDA, 2001).

1.2.2 Apropriação e organização do espaço: a agricultura, as primeiras unidades fabris e a formação do espaço urbano

Maranguape teve participação importante no processo de inserção do Ceará na economia nacional, despontando com a emergência da atividade agrícola exportadora ainda na capitania do Ceará.

O território cearense é conhecido historicamente como a área que, desde o início de sua colonização, não se enquadrou nos interesses mercantilistas da metrópole devido, segundo alegativas, as suas condições ambientais adversas. Isso porque estas não propiciavam o plantio da cana-de-açúcar, produto que era de grande interesse para os portugueses naquele momento histórico.

Assim, a ocupação do Ceará se deu tardiamente em relação às capitanias da Bahia e de Pernambuco, tendo em princípio a função de abastecer essas capitanias através da criação de gado, e num segundo momento, com a produção de algodão, inserindo-se no mercado mundial. O gado e o algodão foram, desse modo, os fomentadores do processo de ocupação e apropriação do espaço cearense. A pecuária, aos poucos, vai trazer a necessidade da agricultura de gêneros alimentícios, que passa a subsidiar as principais atividades, desenvolvendo-se, assim, a agricultura de subsistência baseada no cultivo do feijão, milho e mandioca.

De acordo com Oliveira:

> O território cearense participa da economia nacional através da expansão da pecuária e da criação de vilas no sertão. A agricultura aparece de início como uma atividade complementar à pecuária, ocupando pequenas áreas tendo em vista a finalidade de abastecer a população dos currais. As áreas agricultáveis correspondiam, geralmente, às várzeas dos rios, lagoas secas e serras úmidas, ou seja, onde os solos eram mais espessos. (2001, p. 81)

As serras úmidas do Ceará foram privilegiadas por suas condições favoráveis à exploração agrícola por apresentarem características, tais como: solos férteis, temperaturas amenas, água abundante e espessa cobertura vegetal. Mas o interesse por essas áreas não se deu inicialmente pela agricultura. Incentivados pela política expansionista holandesa[16], os colonizadores estavam interessados era na busca de prata, metal valioso que acreditavam existir no Monte Itarema (atual serra de Aratanha e vizinha à serra de Maranguape), onde iniciaram as buscas por esse minério. Toda essa área era ocupada pelas tribos Potiguaras, que facilitaram a chegada dos holandeses até as supostas minas. Conforme Matos:

> Antes mesmo da expedição de Matias Beck, os portugueses já andavam a extrair “minerais ou metais”; eles foram os primeiros a penetrar nas terras do atual município de Maranguape, cujo povoamento efetivo somente se iniciou nos primórdios do século dezoito, através da concessão de sesmarias. (1966, p.15).

Os seus donatários aos poucos foram tomando os espaços, expulsando os índios, considerados rebeldes, e transformando os demais em escravos para explorar a área de acordo com os interesses lusitanos ao longo de todo o século XVIII.

Apesar da serra de Maranguape se encontrar atualmente dividida entre três municípios: Maranguape, Maracanaú e Caucaia, torna-se interessante entendermos porque sua ocupação inicial se deu na depressão intermontana, mais especificamente

[16] O interesse pelas terras cearenses remonta à primeira metade do século XVII (por volta de 1630), quando aportou no litoral do Ceará (atual cidade de Fortaleza), a expedição do holandês Matias Beck e aqui permaneceu entre 1649 e 1654.

no vale que se desenvolve entre a vertente ocidental da serra de Aratanha e a vertente oriental da serra de Maranguape (ARRUDA, 2001).

A origem dessa ocupação se deu pelo interesse dos portugueses e holandeses nas minas de prata, encontradas inicialmente na vertente ocidental da serra de Aratanha. A proximidade desses dois maciços influenciou bastante a exploração da Serra de Maranguape a partir de sua vertente oriental, principalmente a sua porção mais setentrional conhecida como serra da Taquara, que fica no atual município de Maracanaú.

Um outro fator de ocupação da vertente foi a proximidade entre o antigo vilarejo de Maranguape[17] e o maciço. Aliás, o povoamento desse pé-de-serra está intimamente relacionado à existência da própria serra, enquanto que a sede do município de Caucaia fica na porção ocidental que se encontra bem distante do maciço, o que diferencia as duas situações.

As ocupações dos atuais municípios de Maranguape e Caucaia ocorreram praticamente ao mesmo tempo, diferenciando-se apenas quanto à legislação que possibilitou que Maranguape atingisse sua independência administrativa antes dos municípios que atualmente pertencem a RMF, exceto Aquiraz que já era município anteriormente. Com o território desmembrado de Fortaleza em 1851, o distrito foi elevado à categoria de município e sua sede à categoria de cidade, em 1869. Caucaia, após várias resoluções, municipalizou-se em 1903, passando à categoria de cidade em 1938.

De acordo com Matos, “foi somente no final do século XVIII e inicio do século XIX que o povoamento de Maranguape vai ser efetivado de fato, com a incorporação pelo português, Joaquim Lopes de Abreu, de várias sesmarias” (1966, p.16). A partir de então ocorre um crescimento do povoado que deu origem à atual cidade de Maranguape[18].

---

[17] “O distrto de Maranguape foi criado por provisão de 1º de Janeiro de 1760 e ato provincial de 18 de Março de 1842, ligado ao município de Fortaleza. A Lei provincial nº. 553, de 17 de novembro de 1851, elevou a povoação e o distrito à categoria de município, com a denominação de Maranguape. Torna-se cidade pela Lei provincial nº. 1282, de 28 de Setembro de 1869”. (IBGE, 1959, p.358).

[18] A origem da toponímia “Maranguape” deriva de vários significados e difere na interpretação de vários autores. Matos (1966), afirma que este nome provém das antigas sesmarias onde se encontra escrito MARAGUABA, que significa “árvore de comer ou fruto que se come”. Já Falcão (1993), em seu pequeno

Foi de grande relevância para o crescimento de Maranguape a introdução da cultura cafeeira e, de forma menos expressiva, da cultura da laranja. Com a introdução do cultivo do café no final do século XIX se deu de fato a real ocupação das serras cristalinas do Nordeste[19], entre elas, a de Maranguape.

Apesar desse produto ter-se adaptado e se desenvolvido predominantemente no sudeste brasileiro, a sua importância enquanto delineador dos espaços nas serras úmidas do nordeste, particularmente nas serras úmidas do Ceará, também ocorre de forma intensa, devido às condições ambientais favoráveis relacionadas, sobretudo, a uma temperatura amena e a uma pluviosidade mais alta, fatores estes que incentivaram a produção.

Os lucros propiciados pela cultura do café levaram não apenas os donos de propriedades na serra, mas também os proprietários de fazendas de gado no sertão a investirem também nessa atividade, passando estes a dominar dois espaços: o sertão com o gado e a serra com o café.

A cultura do café propicia uma maior oferta de trabalho, provocando grandes deslocamentos populacionais e contribuindo, assim, para a criação de cidades sobre os maciços (serra de Baturité) ou ao redor destes, e para o desenvolvimento de cidades já

Dicionário Toponímico do Ceará, relaciona os vários significados da palavra Maranguape com base em outros autores: Maranguape, palavra indígena composta de MARA (Arvore) + ANGAI (de nenhuma maneira) + GUABÈ (comer), significando "árvore que de maneira nenhuma se come".Na visão do romancista cearense José de Alencar, na sua ilustre obra, Iracema, a palavra significa "guerreiro, sabedor da terra". Trata-se da abreviatura de MARAMONHANG (fazer guerra, guerrear). Para João Brígido, a palavra é a junção de MARANGUABA, que significa "mato apertado, cerrado", de MARÁ (mato) e GUAB (apertado, cerrado), em outras palavras significa "mato fechado". Nessa busca pela origem do nome da localidade, Teodoro Sampaio afirma que a palavra surgiu da aglutinação de três elementos distintos: MARA ou MARAN + GOI + PE, em que MARA significa guerra, luta, batalha, confusão, e se traduz "no vale ou na baixa da peleja".O Historiador Raimundo Girão considera que a posição de Teodoro Sampaio é razoável mas um tanto inexpressiva. Por isso acrescenta: "É possível que MARA provenha da alteração de IMIRÁ (madeira, pau) dando MARANGUÁ "o vale ou baixada da madeira", mas é preferível interpretar de outro modo: MARÁ (madeira) + GUABA (o que), significando "o que tem Madeira", o lugar das madeiras" (GIRÂO, 1983, p. 138).

[19] Conforme Andrade é a partir de 1840 que começa a se desenvolver a cultura do café no agreste e nas "serras frescas", ocupando grandes porções nessas áreas substituindo matas e canaviais por extensões de cafezais, contribuindo com o desenvolvimento dos pequenos centros urbanos que surgiam naquela época. "Serras como a de Ibiapaba, de Meruoca, de Baturité, da Baixa Verde e o próprio Cariri cearense tornaram–se, por vários anos grandes produtores. Não somente abasteciam a região, como chegaram a exportar o produto – como foi o caso do Ceará e de Pernambuco". (ANDRADE, 1986, p.155 -158).

existentes como foi o caso de Maranguape. A produção de café cresceu de tal forma que o Maciço de Baturité passou a exportar o produto para vários países da Europa.

A ocupação agrícola das serras úmidas do Ceará e os lucros gerados com a produção contribuíram para fortalecer economicamente as cidades já existentes como Fortaleza, Baturité e Maranguape.

Como podemos perceber, a ocupação agrícola da serra de Maranguape é relativamente antiga. Produtos como o café a laranja e outras culturas foram importantes não só na economia do município, mas também na organização do espaço urbano, deixando marcas na paisagem. Entre a segunda metade do século XIX e as primeiras duas décadas do século XX (1862 a 1920), época em que o café se constituía na principal economia do município, a cidade de Maranguape passou por significativas transformações urbanas.

Entre as intervenções desta época, destacam-se: a construção da igreja matriz; a abertura de espaços para construção de praças (1862); agência postal de correios e telégrafos (1886); arborização das ruas (1910), reforma no mercado público (1911), limpeza de ruas e terrenos baldios (1912), iluminação pública de acetileno (1910) e chegada da energia elétrica (1917). (Cf. figura 10 e 11).

Figura 10 – Antigos Sobrados da Agência Postal dos Correios e Telégrafos.
Fonte: Trabalho de campo, 2005.

Figura 11 – Igreja Matriz Nossa Senhora da Penha.
Fonte: Trabalho de campo, 2005.

Os registros indicam ainda a efervescência cultural da cidade representada pela existência de vários periódicos como: “Maranguapense” (1874) “Voz pública”

(1876) “Bentevi” (1885), embora tenham tido pouca duração. A figura 09 mostra um dos edifícios construídos na época do apogeu da cultura cafeeira e que pertenceu à classe dominante local. De acordo com Moraes & Costa, “as construções antigas tornam-se qualidades do lugar” (1999, p.125) e na realidade de Maranguape as construções do período áureo do café refletem a presença de uma classe dominante que “expressam os conteúdos das relações sociais que as engendraram” (idem, p.126).

Figura 12: Solar dos Bonifácios. Atual Biblioteca. Municipal.
Fonte: trabalho de campo, 2005.

Na década de 1930, a classe dominante da cidade já podia contar com equipamentos de lazer, como: cinema, teatro, praças arborizadas e iluminadas, posto de gasolina, além dos tradicionais movimentos culturais de cunho religioso, como as quermesses que acompanhavam as novenas de São Sebastião, no mês de janeiro e de Nossa Senhora da Penha no mês de setembro, festas estas mantidas até os dias de hoje.

Santos ao discutir o conceito de paisagem urbana, enfatiza que esta carrega através do tempo um “cabedal histórico de técnicas”, estes “objetos” possuem uma dinâmica diferenciada a partir do tempo, pois a paisagem não se apresenta de forma parada, inerte. Para o autor, a paisagem é a materialização de um instante da

sociedade e o espaço se constitui como movimento dessa paisagem. Sem esta correlação articulada entre o espaço e o tempo, não se poderia compreender a cidade em sua totalidade. (SANTOS, 1996a)

O referido autor completa ainda que o conjunto de formas concretas e culturais expresso no passado se relaciona constantemente com a sociedade atual, uma vez que existe uma conformação da sociedade, sempre em movimento – a paisagem.

No mesmo período em que Maranguape ordenava seu território frente às inovações urbanas que eram implantadas, Fortaleza também se destacava no desenvolvimento econômico e modernização urbana. A cidade torna-se o grande entreposto comercial do Ceará, recebendo e comercializando o algodão proveniente do sertão e o café produzido nos municípios serranos, entre os quais Maranguape.

Não obstante o papel centralizador da capital e sua crescente hegemonia na rede urbana cearense, iniciada na segunda metade do século XIX, bem ao seu lado, Maranguape, tendo por suporte a cultura cafeeira, ver surgir uma pequena elite urbana que também foi efêmera devido ao declínio da produção, mas que deixou vestígios desta época áurea através da ostentação de seus casarões, como também da infra-estrutura urbana criada nesse período.

Assim, como Ibiapaba, Meruoca e Baturité (ANDRADE, 1986) a serra de Maranguape foi um elemento natural de atração para o surgimento da cultura cafeeira e conseqüente formação de uma classe social mais abastada, ou para se usar uma expressão dos estudiosos que tratam desse período, uma “pequena nobreza dos cafezais”. Essa chamada “nobreza dos cafezais” era constituída por grupos familiares que acumularam riquezas e que de acordo com Andrade (Op. cit) se destacavam com hábitos e costumes mais apurados, e tinham notória projeção social.

Estudar a cidade no passado remete entender os processos políticos, culturais e econômicos responsáveis pela projeção da sociedade no espaço urbano de determinada época. A partir desses processos e nas relações sociais desencadeadas por eles, podemos interpretar o particular arranjo espacial de Maranguape no século XIX. Para Corrêa (1993, p. 36), “os processos criam funções e formas espaciais, ou

seja, criam atividades e suas materializações, cuja distribuição espacial constitui a própria organização espacial urbana".

Durante o século XIX, a cidade recebe uma grande obra de infra-estrutura, ou seja, é construído o ramal da estrada de ferro de Baturité que ligava Maranguape à Fortaleza inaugurado em 1875. Cortando a área central da sede do município, a via férrea direcionou o crescimento da cidade para sudeste e facilitou ainda mais a comunicação com a capital, Fortaleza. Além disso, grandes edificações de valor histórico-cultural datam desta época, como, por exemplo, o Solar dos Sombras que hoje tem como funcionalidade o Nutrans (núcleo de transportes), controlado pela administração municipal.

Assim, os sobrados, os casarões e a sede artística se colocam como marcos arquitetônicos, testemunhos da vida sócioeconômica e política da cidade. Esses remanescentes históricos, ou essas formas pretéritas, que assumem diante do processo atual uma outra funcionalidade, revelam a existência de uma classe abastada que constituía a elite local formada por grandes proprietários de terras e produtores de café.

O desenvolvimento econômico repercute nas formas evidenciadas na cidade, na paisagem e na morfologia urbana. Nesse entendimento, Lepetit (2001) ressalta que as formas funcionam como registros das relações sociais e dos hábitos verificados anteriormente. "O espaço social está repleto das formas passadas (normas, instituições, objetos), cujo sentido é renovado pelo uso do presente" (Op. cit, p.173). Dessa maneira, a cidade se apresenta como um acúmulo de elementos constituídos em diferentes épocas.

Conforme Santos "as idéias que comandam a elaboração da história urbana são, sobretudo, a idéia de forma e a idéia de tempo" (1996a, p.68). Uma das grandes questões metodológicas é, sem dúvida, a de empiricizar e precisar o tempo para se trabalhar concomitantemente às formas, sendo estas "o resíduo" de estruturas que foram presentes no passado. "Nos conjuntos que o presente nos oferece, a configuração territorial, apresentada ou não em forma de paisagem, é a soma de pedaços das realizações atuais e das realizações do passado" (Op. cit, p.69).

De 1915 a 1920, a cidade vai enfrentar um grande surto imigratório devido, principalmente, a uma estrutura fundiária concentrada e as difíceis condições de trabalho no sertão aguçadas pela seca de 1915. Maranguape recebeu pessoas oriundas do interior do estado e das localidades vizinhas, sobretudo do Sertão Central, o que contribuiu significativamente para a expansão da área urbana. A cidade passa então a se desenvolver no sopé da serra, que configura uma área bastante plana, muito embora seja limitada por alguns obstáculos físicos como a própria serra e os rios Gavião e Pirapora.

No final da segunda década do século XX, o declínio do café cearense se tornou uma realidade, até mesmo porque a crise econômica de 1929 atingiu toda a produção cafeeira do Brasil. Sendo assim, os investimentos vão-se direcionar para o algodão na região do semi-árido e para a cana-de-açúcar, na planície fluvial dos municípios de Maranguape e Soure (atual município de Caucaia).

Na serra de Maranguape os cafezais vão sendo substituídos aos poucos pela cultura da banana. Já na região sertaneja do município, se intensifica o cultivo do algodão. Em curto espaço de tempo, Maranguape tornou-se um dos principais produtores de algodão do estado. Este cultivo desenvolveu-se rapidamente na área rural do município, tornando possível a inserção de um maior número de pequenos produtores no mercado econômico.

Além da produção algodoeira local, Maranguape enviava parte de seu algodão para Fortaleza pelo ramal ferroviário, enquanto o restante era beneficiado no próprio município e comercializado nas pequenas fábricas que surgiram no interior do mesmo.

A diversidade dos ambientes naturais foi fator condicionante para o desenvolvimento não somente das atividades agrícolas, mas também para a implantação das primeiras indústrias. De acordo com Matos (1966), produtos como o algodão, a mandioca e a cana-de-açúcar contribuíram para o surgimento das primeiras unidades fabris e para a instalação de infra-estrutura, principalmente corredores e estradas que possibilitassem o escoamento e a comercialização da produção.

A produção do algodão destinou-se não só a exportação, mas também fez surgir nas cidades usinas de beneficiamento e também fábricas de tecidos de porte

significativo nas cidades de Fortaleza, Sobral e Aracati. Nesse cenário, também figura Maranguape que teve, em meados do século XX, destaque não só na produção e comercialização do algodão, mas também com a instalação em sua sede de unidades de beneficiamento desse produto agrícola.

Em Maranguape, as primeiras iniciativas industrializantes foram marcadas pela estreita relação com a produção agrícola dominante, ou seja, a cultura algodoeira, que propiciou a instalação de usinas de beneficiamento do algodão. Ao lado das atividades industriais e seguindo a tradição cearense, Maranguape destaca-se também no trabalho artesanal em argila (panelas, pratos e jarros de barros) e em bordados. Ainda utilizando os dados fornecidos por Matos (1966), consta que em 1962 existia em Maranguape mais de seis mil bordadeiras que produziam cerca de três e meio milhões de peças: “combinações, vestidinhos, camisolas, toalhas, guardanapos – muito bem aceitas no mercado do sul do país” (Op.cit, p.23).

Mais precisamente na década de 1940, a serra de Maranguape é ocupada por sítios pertencentes a fortalezenses que investem no cultivo da banana. Este produto passou a ser cultivado com a utilização do trabalho de sitiantes, posseiros, que se transformam em diaristas ou moradores de suas antigas propriedades serranas.

Fatores como o fácil acesso realizado, principalmente, pela CE-065 (Cf. figura 13), os baixos preços da terra, a exuberante beleza paisagística da serra e a amenidade climática de Maranguape, tornaram o município uma espécie de localidade atrelada à Fortaleza. A partir de então aumenta o interesse dos fortalezenses pela serra em época de férias, sobretudo motivados pela tranqüilidade oferecida pelo lugar e o contato mais próximo com a natureza.

Figura 13 - No Aspecto “A” **-** Continuação da CE- 065 ao longo do município de Maranguape próximo ao distrito de Amanari.
Fonte: MENDES, 15/03/2006.
Aspecto “B” - Rua: Mundica Paula entrada do centro do histórico na sede do município. Em frente à sede da prefeitura, continuação da CE – 065.
Fonte: PDDU (2000)

Dessa forma, os antigos sítios foram sendo transformados em lugares de veraneio para uma pequena parcela da população da capital detentora de poder aquisitivo mais elevado que passa a ser proprietária de uma casa na serra. Possuir uma segunda residência em Maranguape era sinal de *status* para quem poderia desfrutar de uma propriedade privada fora dos domínios da capital, notadamente em uma área com amenidades climáticas e cenário de rara beleza. Essa forma de ocupação modificou sensivelmente a ordenação dos espaços serranos introduzindo relações sociais próprias às atividades de lazer.

A Enciclopédia dos Municípios Brasileiros narra a relação dos habitantes de Fortaleza com a cidade de Maranguape, no que tange à atividade de lazer. Nesta cidade “encontrava-se o famoso balneário de Pirapora, refúgio domingueiro de quem passava a semana de azáfama na metrópole do Estado”. (IBGE, 1957, p.363). Nesse momento, os atrativos serranos também chamam a atenção de empresários do ramo de hotelaria que viram ali grandes possibilidades de aumentar seus patrimônios,

construindo hotéis, pousadas, restaurantes e demais equipamentos de lazer[20], com o intuito de atrair pessoas para a serra nos finais de semana e feriados.

Posterior essa nova modalidade econômica, ou seja, o turismo endógeno, calcado principalmente na instalação de segundas residências e a implantação de equipamentos físicos de hotelaria e recreação, explorando o ambiente de serra e suas águas correntes, que décadas depois, principalmente nos anos 1990, que a construção e ocupação dos sítios se estagnam e os clubes de serra entram em decadência, restando como remanescente desta época o Cascatinha Clube de Serra (Cf. figura 14), ainda hoje freqüentado pela população de Maranguape e dos municípios vizinhos.

Figura 14 - Cascatinha Clube de Serra, criado na década de 1960.
Fonte: Trabalho de campo, 2006.

Enquanto isso vale lembrar a alta produtividade da banana nos anos de 1960 que aconteceu paralelamente a ocorrência de sérios problemas ambientais no maciço. A não utilização de técnicas conservacionistas, a retirada da vegetação nativa e a contínua exploração das vertentes levou à perda danosa de solos, a partir do derretimento de encostas, morte de agricultores, soterramento de residências e perda de grande parte da biodiversidade local. (ARRUDA, 2001).

[20]Nesse momento, o município se destaca enquanto lócus do lazer e do entretenimento, a partir da instalação de clubes que exploravam a recreação e a natureza, como o Pirapora Palace e o Cascatinha Clube de Serra. Carneiro discorre sobre algumas atrações de lazer que possuía Maranguape, “cascatas perenes, acolhedores sítios às margens do riacho Pirapora, tudo era convite ao lazer de jovens e adultos que chegavam à cidade, em animados passeios de trem” (2002, p. 01).

Em Maranguape, essa degradação na serra foi sentida nitidamente pela população no ano de 1974, quando ocorreu um acidente em conseqüência do alto índice de devastação. O acidente serviu para chamar a atenção quanto aos riscos que estava submetida a população residente nas encostas da serra, principalmente durante o período de chuvas, quando a incidência de deslizamentos poderia aumentar, haja vista que parte do local se encontrava devastada. (O povo, 1988). Ainda sobre a degradação no município, Façanha (1991) afirmava que:

> Os proprietários desmatavam intensamente as árvores de grande porte, facilitando a penetração dos raios solares e causando enfraquecimento do solo pela ausência de raízes profundas. As queimadas e a intensa produção de bananas contribuíram para as erosões do solo, provocando o deslizamento de parte da serra. (Op. cit, p. 07).

Não somente os desastres ocorridos pelo uso indevido dos recursos naturais estiveram presentes na história do município, mas também outros elementos como o decréscimo da produção agrícola. Nos anos de 1980, o município viveu um declínio acentuado da atividade agrícola, relacionada à praga do bicudo na cultura do algodão, à baixa eficiência do empresariado rural e às dificuldades do setor em agregar valor à sua produção, fruto da negligência dos investimentos do Finor na capitalização e tecnificação do setor. (RIGOTTO, 2004)

A história de Maranguape e, portanto, as formas de organização do seu espaço ao longo de dois séculos, estão intimamente relacionadas à produção agrícola comercial. Nas últimas décadas do século XX, significativas mudanças vão ocorrer na divisão territorial do trabalho com as atividades agropecuárias perdendo importância e paralelamente a isso a afirmação das cidades cearenses como pólos terciários, não obstante o destaque para a atividade industrial, principalmente nos municípios metropolitanos, a exemplo do de Maranguape.

Apresentamos nesse capítulo os fatos e os diferentes momentos da história de Maranguape desde o inicio de seu povoamento, do apogeu de sua economia, favorecida pela produção do café e do algodão, destacando nesse contexto sua gênese, sua formação espacial antes de se tornar município pertencente à Região Metropolitana de Fortaleza. Não tivemos, contudo, a pretensão de esgotar o assunto

mesmo porque adotamos como marco temporal em nossa análise o período compreendido entre a década de 1970, quando Maranguape passa a integrar a RMF até o ano de 2005. As mudanças que se evidenciam a partir desse momento, com o incremento da atividade industrial, constitui o centro de nossas reflexões.

A produção do espaço de Maranguape acompanha nesse sentido a realidade metropolitana, porém, mantendo sua identidade e peculiaridade de um lugar bucólico, tranqüilo e de relações sociais atreladas a um contexto rural interiorano. Podemos verificar que em um mesmo território convivem paisagens e temporalidades bastante distintas. Processos diferenciados promovem especificidades quanto às dinâmicas sócioeconômicas que possibilitaram aos diversos atores econômicos, políticos e sociais, diferentes práticas, usos, ocupações e consumo do espaço de acordo com interesses e necessidades.

Nessa visão compreendemos o espaço, como nos ensina Carlos (1992, p.15) “como um produto histórico e social das relações que se estabelecem entre a sociedade e o meio circundante. Essas relações são, antes de mais nada, relações de trabalho dentro do processo produtivo geral da sociedade” dessa forma entendemos o espaço geográfico como um produto social, mas também o consideramos como meio e condição para a reprodução das relações sociais e o modo de produção vigente.

Para Correa “espaço geográfico” e “organização espacial” são sinônimos, considerado como “conjunto de objetos criados pelo homem e dispostos sobre a superfície da Terra, é assim um meio de vida no presente (produção), mas também uma condição para o futuro (reprodução)” (1995,54). Diante dessa assertiva compreendemos que a produção do espaço em Maranguape é percebida na sua relação com processos e atores de natureza local, nacional e global. O espaço, além de ser materializado pelas necessidades sociais, é também o lócus de (re)produção das forças produtivas. É neste sentido que buscamos entender Maranguape.

CAPÍTULO 2

O CONTEXTO METROPOLITANO EM QUE SE INSERE MARANGUAPE

Focalizamos neste capítulo a Região Metropolitana de Fortaleza enfatizando as dinâmicas próprias à porção metropolitana que se apresenta configurada por Maranguape. O foco está direcionado para os elementos que particularizam o município, sem se perder de vista a noção de totalidade e as relações estabelecidas com os demais municípios e, sobretudo, com a metrópole Fortaleza.

2.1 O conceito de metropolização

Entendemos o espaço metropolitano como sendo aquele que se estende para além dos limites da metrópole. Para Ascher “a metropolização corresponde a um processo ou algo que ultrapassa a metrópole” (1998, p.09.). É, portanto, a maior expressão da urbanização contemporânea e realidade mais antiga nos países do capitalismo central. No Brasil é mais recente ocorrendo em temporalidades diferentes de acordo com as regiões do país. Para Ascher, o que dá sentido à metropolização é a presença de uma cidade-primaz e também para Robira ao afirmar a região metropolitana como um “território mais ou menos urbanizado que fica em torno de uma grande cidade e depende dela” (ROBIRA, 2005, p.13).

A metropolização não pode ser enfocada sem se levar em conta a totalidade por estar estritamente vinculada a fatores de ordem global, atrelados aos rumos da ordem capitalista e as questões locais mais inerentes à política e à sociedade em geral. A metropolização é, sem sombra de dúvidas, um processo que diz respeito à concentração de pessoas, de riquezas e de contrastes em uma vasta região urbanizada. Neste sentido, a noção de área e/ou região não se desvincula da abordagem metropolitana.

Em uma realidade como a cearense, as dinâmicas metropolitanas são, em grande parte, fruto das políticas públicas voltadas para a viabilização do capital. Em nosso entendimento, se realiza em meio à conjugação de vários fatores e atuação de

vários atores, entre os quais o Estado que dota o espaço de condições para a materialização de suas políticas; os grupos empreendedores que desenvolvem práticas produtivistas; a classe trabalhadora na sua luta pela sobrevivência e os movimentos sociais organizados (CORRÊA, 1993).

Assim, não podemos negligenciar o papel dos agentes produtores do espaço no que tange à metropolização, e mais especificamente às dinâmicas que a explicam. O Estado, através dos vários incentivos à indústria; as elites locais, ávidas pela acumulação de capital e, sobretudo, a população trabalhadora expulsa do meio rural e das cidades menores conformam um todo propulsionando a metropolização.

Em nosso caso especifico, usamos a denominação de região metropolitana não nos atendo a uma discussão mais prolongada desse conceito, adotando a delimitação instituída. Consideramos, ainda, o enfoque que entende a metropolização como um processo de "mão dupla" não restringindo a abordagem apenas à analise da dependência dos municípios metropolitanos à metrópole, ao compreendermos que as relações se dão nos dois sentidos. Assim, uma região metropolitana e sua metrópole conformam um todo articulado e interdependente permeado por relações que envolvem as dimensões: política, econômica e social.

2.2 A Região Metropolitana de Fortaleza

A Região Metropolitana de Fortaleza[21], com uma população de 2.984.689 habitantes (IBGE 2000), compreende a sétima maior concentração urbana do Brasil enquanto a metrópole de Fortaleza[22] assume o quinto lugar. Concentra cerca de 40% da população cearense, sendo que o seu destaque não se restringe somente a esta

[21] "Conforme o censo do IBGE 2000, a RMF classificou-se como a 7ª maior aglomeração brasileira, enquanto a metrópole – Fortaleza – destacava-se naquele ano como a 5ª maior cidade do país. No Nordeste, a RMF distinguiu-se, em termos populacionais, como a 3ª maior aglomeração, ficando atrás das Regiões Metropolitanas de Recife (3.337.565 habitantes, 2000) e de Salvador (3.021.572 habitantes, 2000), consolidadas em período anterior à RMF". (TELES, 2005, p.61).

[22] A projeção de população das 10 maiores cidades brasileiras para 2006, realizada pelo IBGE, apontou mudança no ranking para Fortaleza que passou de quinta para quarta maior cidade do Brasil, com uma população de 2.416.920 habitantes.

característica, pois além de ser a mais importante aglomeração urbana do Ceará é também a região mais complexa do estado.

Tabela - 03
RMF - População Residente e Taxa Geométrica de Crescimento Anual

Municípios	População Residente						
	1970	1980	1991	2000	Taxa de Crescimento %		
					70/80	80/91	91/2000
Aquiraz	32.507	45.111	46.305	60.469	3,33	0,24	3,01
Caucaia	54.754	94.108	165.099	250.479	5,57	5,24	4,74
Euzébio	6.930	12.095	20.410	31.500	5,73	4,87	4,94
Fortaleza	857.980	1.307.611	1.768.637	2.141.402	4,30	2,78	2,15
Guaiúba	6.063	7.652	17.562	19.884	2,35	7,84	1,39
Horizonte	7.632	10.202	18.283	33.790	2,94	5,45	7,06
Itaitinga	-	-	12.470	29.217	-	-	-
Maracanaú	15.685	37.894	157.151	179.732	9,22	13,80	1,50
Maranguape	59.622	91.126	71.705	88.135	4,33	-2,16	2,32
Pacajús	33.335	46.976	31.800	44.070	3,49	-3,48	3,69
Pacatuba	31.916	42.110	60.148	51.696	2,81	3,29	-1,67
São Gonçalo	21.008	24.680	29.286	35.608	1,62	1,57	2,20
Chorozinho	8.368	12.386	15.492	18.707	4,00	2,05	2,12
RMF (total)	1.135.800	1.731.951	2.414.348	2.984.689	4,31	3,07	2,44
Ceará (total)	4.361.603	5.621.188	6.366.647	7.430.661	2,57	1,14	1,73

Fonte: IBGE 2000.

A RMF foi instituída oficialmente em 1973 por lei federal[23] integrando, inicialmente, cinco municípios sendo estes: Fortaleza, Caucaia, Aquiraz, Pacatuba e Maranguape. Posteriormente, com o desmembramento de alguns distritos e a incorporação de novos municípios, a região passou a formar um conjunto composto por treze[24] municípios (figura 15).

[23] "A lei complementar 14/73 instituía oficialmente como regiões metropolitanas: Belém, Fortaleza, Recife, Salvador, Belo Horizonte, Rio de Janeiro, São Paulo, Curitiba e Porto Alegre" (RIBEIRO, 2000, p.553)"".

[24] Os municípios que compõem atualmente a Região Metropolitana de Fortaleza são: Fortaleza, Aquiraz, Eusébio, Caucaia, Chorozinho, Guaiúba, Horizonte, Itaitinga, Maracanaú, Maranguape, Pacajus, Pacatuba e São Gonçalo do Amarante. Em 1983 Maracanaú desmembra-se de Maranguape. Em 1987, Eusébio desmembra-se de Aquiraz. Horizonte e Chorozinho desmembram-se de Pacajus. Em 1992 Itaitinga desmembra-se de Pacatuba. Como resultado de tais desmembramentos a Lei Estadual nº.

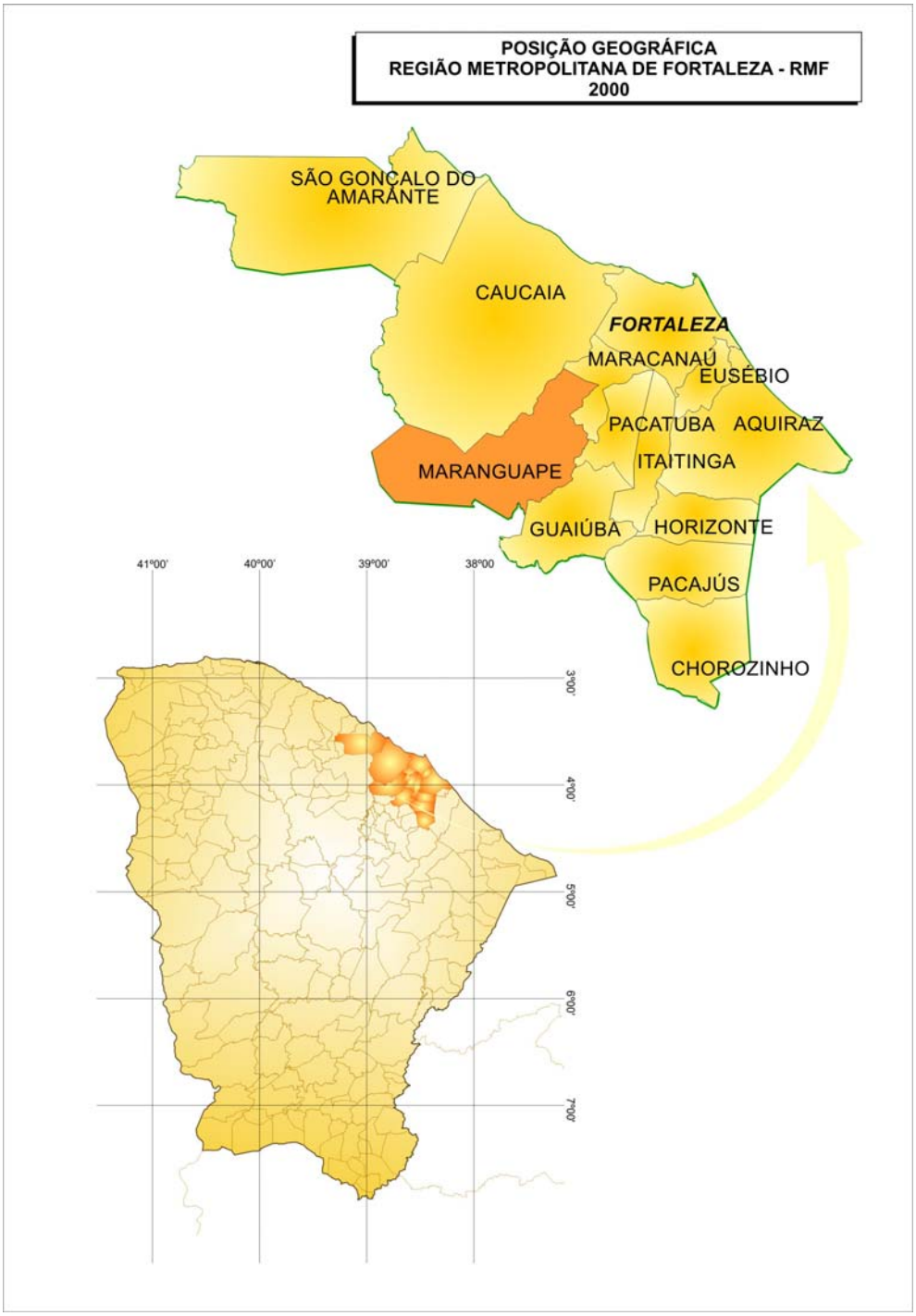

Figura 15 - Região Metropolitana de Fortaleza
Fonte: Ipece, 2000

11.845 de 25 de Agosto de 1991, anexa tais municípios à RMF. Em 1999, foram redefinidos novamente os limites da RMF pela Lei Estadual complementar nº. 18 de 29 de Dezembro de 1999 e foram incluídos os municípios de Pacajus, Horizonte, Chorozinho e São Gonçalo do Amarante, formando o conjunto de 13 municípios na configuração territorial metropolitana.

Em termos de área, a Região Metropolitana criada compreende 3.483km². Esta extensão territorial está dividida em 912km² de terras consideradas urbanas e 2.517km² consideradas rurais, ou seja, apenas 13,5% dessa área correspondem ao município de Fortaleza, sendo o restante dos espaços pertencentes aos demais municípios (BERNAL, 2004).

Na tabela 03 acham-se registradas a população residente e a taxa geométrica de crescimento das cidades que compõem a RMF. No contexto metropolitano, Maranguape figura como um dos municípios que tem apresentado um moderado crescimento do seu contingente populacional se comparado aos demais que registram taxas de crescimento elevadas, a exemplo de Caucaia, Eusébio e, principalmente, Horizonte.

Este último vivenciou, na década de 1990, um processo de industrialização mais intenso se comparado a outros municípios da RMF refletindo fortemente na sua taxa de crescimento ao atingir um percentual de 7,06% no decênio 1991/2000. Neste mesmo período, Maranguape apresenta uma taxa de 2,32%, bem mais baixa do que Horizonte, porém, superior à da metrópole (2,15%), e também à do Estado, que foi de 1, 73%.

Mesmo com um maior desenvolvimento das atividades produtivas no município, devido à instalação de novas indústrias, a partir de 1995, não houve elevação das taxas de crescimento populacional como podemos verificar na realidade de Horizonte, onde a atividade industrial explica o grande contingente populacional que passou a fazer parte do município colocando-o em 1º lugar no ranking de crescimento dos municípios metropolitanos.

Os dados do crescimento populacional de Maranguape nos levam a indagar até que ponto a maior proximidade com Fortaleza seria um indicador responsável pelo moderado crescimento populacional observado na medida em que tentamos compreender os demais municípios metropolitanos e as dinâmicas neles configuradas.

Embora apresente taxa de crescimento menor no período 1991/2000 em relação aos demais municípios pertencentes à Região Metropolitana de Fortaleza, Maranguape ocupa o quarto lugar entre os mais populosos da região, figurando também na lista dos dez mais populosos do Ceará. (Cf. tabela 04). Entretanto, se

comparado a Caucaia e mesmo Maracanaú não se constitui uma grande expressão populacional.

Tabela - 04
Municípios mais populosos do Ceará

Municípios	População Total (1991)	População Total (2000)
Fortaleza	1.768.637	2.141.402
Caucaia	165.099	250.479
Juazeiro do Norte	173.566	212.133
Maracanaú	157.151	179.732
Sobral	127.489	155.276
Crato	90.519	104.646
Maranguape	**71.705**	**88.135**
Iguatu	75.649	85.615

Fonte: IBGE/Censo 1991 - 2000

2.3 A indústria como indutor metropolitano

Conforme destacamos, a metropolização é um fenômeno complexo envolvendo transformações territoriais e, no caso brasileiro, extrapola os limites municipais. Mesmo considerando a pouca diversidade do espaço, quando da criação da RMF, ou os grandes vazios que ainda persistem nos dias de hoje, além da primazia ascendente de Fortaleza, apresenta indicadores que a evidenciam enquanto tal tornando-a de grande expressão entre as demais regiões metropolitanas brasileiras.

Costuma-se associar a metropolização à expansão das funções econômicas, mais especificamente a industrial e também a função habitacional. Sem querer reduzir a análise a uma abordagem funcionalista, consideramos ser esses setores indicativos, por excelência, das dinâmicas territoriais metropolitanas, mormente quando tratamos em especifico da RMF.

A dotação de infra-estrutura e a existência de sistemas técnicos modernos são, por sua vez, indicativos da forte presença do Estado como principal indutor da metropolização. Mas se analisarmos a partir dos padrões vigentes na sociedade brasileira fica claro, como indicam os dados referentes às taxas de crescimento dos municípios que compõem a RMF, que esta, como as demais regiões metropolitanas do Nordeste e algumas do Sul e Centro-Oeste, não pode ser pensada independente do

processo de mobilidade da força de trabalho. Se de um lado a Região Metropolitana de Fortaleza cresce mais que a cidade primaz, de outro, a movimentação de pessoas, isto é, no sentido mais da cotidianidade, é uma realidade bem mais atual. Assunto que trataremos no capítulo 4.

No que concerne à Região Metropolitana de Fortaleza, convém destacar que, no momento da sua criação, esta não apresentava características inerentes ao processo de metropolização. Somente com a industrialização desencadeada pela Sudene nos anos de 1960 e a política de habitação desenvolvida pelos governos Federal e Estadual é que tem inicio de fato uma maior complexificação do espaço metropolitano instituído. Podemos, assim, afirmar que a indústria e a habitação constituíram os principais dinamizadores da metropolização.

São, portanto, marcos desse processo a criação do I Distrito Industrial do Ceará, na década de 1960, porém começando a funcionar somente nos anos 1970, no atual município de Maracanaú, antigo distrito de Maranguape. A construção de conjuntos habitacionais constituiu outro indutor destacado de metropolização estando de certa forma atrelado às políticas de industrialização. Foi, portanto, no contexto da industrialização do Nordeste, a partir dos incentivos governamentais destinados ao fomento do desenvolvimento da região que as regiões metropolitanas nordestinas passam a vivenciar um maior crescimento populacional e concentrar atividades produtivas, antes mais restritas à metrópole.

No Ceará, como um todo, nas décadas de 1970/80, ocorre uma maior dinamização da economia com alterações significativas na composição setorial do PIB. No ano de 1960, conforme o Anuário do Ceará (2004), o PIB cearense se concentrava majoritariamente na agropecuária, chegando a 45,7% do total, sendo que, em 2003, ou seja, 43 anos depois, a agropecuária apresentou no conjunto da economia cearense um PIB de 6,6% (Ipece), conforme pontuamos no Capítulo 1.

Essa nova realidade decorreu em parte pela maior dinamicidade do setor industrial. As indústrias, inicialmente restritas à Fortaleza, vão tomando um distanciamento da metrópole ao implantarem-se no distrito industrial, portanto em um município metropolitano. Nesse sentido, a expansão dessa atividade foi e ainda continua a ser um agente primordial no processo de ocupação dos espaços

metropolitanos, acarretando investimentos em outros setores, principalmente em infra-estrutura. A política de subsídios à atividade industrial, contribuiu para reforçar mais ainda a concentração da indústria nos espaços metropolitanos, não obstante políticas mais recentes de cunho estadual de incentivo à interiorização da indústria.

A implantação de grandes indústrias no distrito e outras áreas dos demais municípios metropolitanos vai demandar, conseqüentemente, significativos contingentes de mão-de-obra provocando vários deslocamentos e conferindo a esse espaço uma maior funcionalidade urbana. A construção de conjuntos habitacionais contribuiu para a concentração de grupos populares nos municípios da RMF e, conseqüente, incremento populacional.

2.3.1 A criação do Distrito Industrial do Ceará: um marco da metropolização

Um momento marcante da industrialização do Ceará tem inicio com as políticas de desenvolvimento regional desencadeadas pela Sudene. Criado em dezembro de 1959, este órgão de planejamento regional elegeu a industrialização como instrumento de desenvolvimento. Paralelamente, os estados nordestinos implementam ações criando órgãos de planejamento local, a exemplo da Superintência de Desenvolvimento Estadual do Ceará (Sudec). Como medida de incentivo à industrialização, foram criadas áreas tecnicamente aparelhadas para a localização das fábricas. O I Distrito Industrial do Ceará[25] insere-se entre as ações dos governos estaduais nordestinos para atração de indústrias.

[25] De acordo com informações da FIEC, o Distrito Industrial de Maracanaú, no ano de 2004, empregava 16,5 mil pessoas, nas mais de 100 empresas instaladas nos três pólos industriais (DIF I, DIF III e DI 2000), sendo que 15 mil estão alocadas nas 75 indústrias do primeiro pólo industrial implantado no Ceará (DIF I). Dessa mão-de-obra, 50% moram em Maracanaú ou nos conjuntos habitacionais que circundam a zona industrial. O DI ocupa hoje uma área de 1.100 hectares, o que corresponde a 12,35% da área do município e é responsável por 10% do Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS) arrecadados no Estado do Ceará. Fica a 18 quilômetros do Centro de Fortaleza e a 12 km do Aeroporto Internacional Pinto Martins. A distância para o Porto do Mucuripe é de 26 km e o acesso pode ser feito pela CE-060 (interligada pelo Anel Viário às Br´s 116, 020 e 222 e à CE-065). O acesso ferroviário é feito pela linha tronco-sul da Companhia Ferroviária do Nordeste. (Jornal da FIEC, 2004).

A intenção de criação do distrito data de 1964, quando o governo[26] do Estado do Ceará contratou uma firma para fazer estudos de viabilização de áreas industriais, cabendo esta escolher Fortaleza ou os municípios vizinhos. No estudo de viabilidade, vários aspectos foram considerados pelos técnicos encarregados da criação do distrito, destacando-se: infra-estrutura de circulação viária; energia; morfologia; recursos hídricos; características demográficas e socioeconômicas; uso da terra e isodistâncias. A escolha deveria recair na área que reunisse melhores condições, conforme a análise da empresa contratada para o estudo (AMORA, 1978).

Foi escolhido o município de Maranguape, mais precisamente o seu distrito Maracanaú, tendo como justificativa a concentração do maior número de estradas em melhores condições. Foi considerada também, no estudo, a disponibilidade de mão-de-obra na área, afirmando os técnicos que no eixo Maranguape - Fortaleza estava ocorrendo maior migração de população do campo para a cidade. (Op. cit).

A instalação do distrito não se deu sem controvérsias, acarretando discussões e opiniões diferenciadas entre governantes, empresários, administradores, técnicos do distrito, estudiosos e imprensa local. À época eram alegados, por parte dos empresários instalados em Fortaleza, vários motivos do não interesse pelo distrito, tais como: problemas de abastecimento de água, grande distância do centro de Fortaleza, pouca mão-de-obra disponível em suas proximidades, entre outros.

Durante mais de uma década de instalação do D.I. apenas algumas indústrias foram implantadas na área planejada, mantendo-se a concentração em Fortaleza, notadamente nas zonas da Francisco Sá, Parangaba, Mucuripe e Antônio Bezerra. Somente no final da década de 1970 e inicio da de 1980, o distrito industrial

[26] Nesta época, Virgilio Távora cumpria seu primeiro mandato como governador do Estado do Ceará (1963 – 1966). Eleito em outubro de 1962 integrava a legenda da coligação do Partido Social Democrático (PSD) e o Partido Trabalhista Nacional (PTN). É a partir do governo de Virgílio Távora que se iniciam os projetos “modernizantes” do Ceará com a atração de indústrias de grande porte, a criação do distrito industrial cearense e a chegada da energia elétrica vinda de Paulo Afonso. Segundo Parente (2002) duas características marcam seu governo: 1) a de artífice de acordos políticos selados com o reconhecimento de sua autoridade e 2) a de *modernizador*, por inserir a idéia de planejamento nas ações administrativas objetivando mudar o perfil econômico do Ceará que, até então, era o de uma economia vulnerável, dependente da agricultura. Objetivava ainda transformar a economia cearense em uma economia industrial.

torna-se uma realidade efetiva, concretizando, em grande parte, o que havia sido idealizado. Atualmente, constitui a maior concentração industrial do Estado, juntamente com os municípios próximos (Pacatuba, Maranguape), formam o pólo[27] industrial metropolitano.

É interessante ressaltar que a indústria aqui analisada como fator de metropolização, e mais especificamente a que se implanta nessa fase, tem pela primeira vez como destino áreas localizadas fora dos limites territoriais de Fortaleza, ou seja, o município de Maranguape, pertencente a sua região metropolitana. Maranguape, e mais precisamente Maracanaú, seu distrito, torna-se assim, a primeira área fora da metrópole a concentrar um maior número de indústrias. Tal fato acarretou na década de 1980, o desmembramento de Maracanaú que levou parte da população de Maranguape, ficando o distrito-sede com cerca de 50% da população urbana total do município.

Atualmente, o distrito acha-se saturado, alegando o presidente da associação das empresas instaladas nesta área, a falta de espaço para novas indústrias. De acordo com o Jornal O Povo: “112 indústrias estão instaladas no local sendo que 95 no Distrito I. A maioria das fábricas são do setor têxtil, metal-mecânico, químico e papel e papelão” (O Povo,2006). Os dados mais recentes confirmam o que foi informado no Jornal da FIEC, havendo, inclusive, um pequeno aumento no número de indústrias instaladas. A localização do Distrito é hoje estratégica, diferentemente do que foi apregoado nos primeiros anos de sua instalação, ressaltando-se a proximidade com o centro de Fortaleza, Porto do Mucuripe e Aeroporto Pinto Martins, cogitando-se, inclusive, a incorporação de novas áreas ao D.I.

[27] Araújo considera essa porção metropolitana onde está localizado o pólo têxtil e de confecções de Fortaleza como um “subespaço dotado de infra-estruturas econômicas modernas e ativas responsáveis pelo desempenho relativamente positivo apresentado pelas atividades econômicas na região” (1995, pág.14). Esse pólo “desponta como um dos importantes centros do setor, tanto em âmbito regional como nacional. Entre 1970 e 1985, o número de estabelecimentos têxteis do Ceará cresceu de 155 para 358, enquanto os ligados à confecção passavam de 152 para 850. Em 1991, segundo o sindicato da indústria de confecções do Ceará, o pólo cearense reunia cerca de três mil empresas, gerava 60mil empregos diretos e era responsável por 12% do ICMS do Ceará. Araújo apud Lima e Katz (1995, p.14)

2.3.2 Maranguape perde Maracanaú e o Distrito Industrial

Em 1983, o município de Maracanaú é emancipado, em um momento no qual o distrito já é uma realidade e os problemas apontados no início de sua instalação já não parecem ter tanta importância. Esta área passou também por ampliações, melhorias, dotação de infra-estrutura, atraindo um grande número de indústrias e, como vimos, já não dispõe de espaço suficiente para novos empreendimentos requerendo ampliação.

As primeiras indústrias instaladas no distrito foram: Ceará Laminados Compensados S/A – Celaco (1967); indústria de plásticos do Ceará – Iplac, que permaneceu no local por cerca de cinco anos; e a Companhia Eletrocerâmica do Nordeste – Celene,[28] constituindo hoje a mais antiga indústria em atividade no D.I.

O desmembramento do distrito de Maracanaú representou para Maranguape uma perda de 98,6km² da área do seu território e um decréscimo de 30% da sua população total. A perda do distrito foi considerada motivo de decadência por vários segmentos da sociedade de Maranguape. Maracanaú havia-se caracterizado, nos anos anteriores, como um distrito-chave para o município de Maranguape, por ter sido favorecido com a implantação do I Distrito Industrial do Ceará e, posteriormente, com a instalação da Central de Abastecimento do Ceará - CEASA[29].

---

[28] "A empresa tem 37 anos de fundação, dos quais 27 são no DI de Maracanaú. A Celene conta, atualmente, com 75 funcionários, produzindo isoladores de porcelana para média e baixa tensão, além de artigos cerâmicos para diversos usos industriais, nos setores eletro-eletrônico, automobilístico e têxtil. Segundo o proprietário Adalberto Benevides, a empresa, que já exporta para países da América Latina, pretende entrar no mercado americano e mexicano." (Jornal da FIEC, 2004).

[29] "Criada em nove de novembro de 1972, a Ceasa/CE é uma empresa de economia mista vinculada à Secretaria de Desenvolvimento Rural (SDR). A Central de Abastecimento constitui-se hoje no maior mercado atacadista de hortifrutigranjeiros do Ceará, sua importância está no fato de que cerca de três milhões de cearenses se alimentam diariamente de produtos comercializados na empresa, que fica localizada no município de Maracanaú/CE.A Ceasa/CE negocia hoje uma gama de 134 produtos, o que representa a comercialização de mais de 31 mil toneladas/mês de hortifrutigranjeiros, sendo quase 50% deste total produzidos no Ceará e o restante provenientes de outros Estados".Acessado em 10/10/2006: http://www25.ceara.gov.br/noticias/noticias_detalhes.

A emancipação de Maracanaú reduziu fortemente a arrecadação de impostos pela prefeitura de Maranguape, sendo este o maior impacto decorrente da perda do distrito, vindo a se constituir em uma situação de crise para o município. Maracanaú que expressava uma centralidade por constituir uma "bacia" de empregos, a partir desse momento os deslocamentos dos trabalhadores da indústria passam a ser para outro município caracterizando Maranguape como cidade-dormitório.

Em um cenário considerado de crise econômica aguçada pela perda de Maracanaú, cerca de dez anos atrás, em 1994, as lideranças locais tiveram a iniciativa de procurar o governo estadual em busca de alternativas para o "desenvolvimento" de Maranguape. Destaca o secretário do Trabalho e Desenvolvimento do município, (entrevista concedida em 20/01/2006) a constituição de um grupo político[30] com o objetivo de fomentar ações que possibilitassem a dinamização econômica do município. Esta iniciativa se deu em meio a mudanças significativas na política do Ceará e na ordem econômica nacional e mundial.

2. 4 As dinâmicas metropolitanas recentes, reestruturação produtiva e os vetores de "modernização"

Para podermos entender esse período cabe retrocedermos a meados da década de 1980 quando surge no Ceará um grupo de empresários que se intitulavam políticos "progressistas", munidos de perspectivas inovadoras para a política e a economia estadual. Tinham como ideário modernizador a desvinculação do Estado das amarras coronelistas, como também exterminar o atraso econômico-social e o conservadorismo político-clientelistas que assolava a sociedade cearense no comando efetivado pelo poder dos "coronéis"(TEIXEIRA, 1995)

Dessa forma, a política neoliberal[31] passa a ser representada no Estado do Ceará. Os primeiros sinais dessas mudanças se fazem com a conquista do Centro

[30] Esse grupo político era formado pelo ex-prefeito Raimundo Gomes de Matos, a quem se somaram alguns empresários vinculados ao Centro de Diretores Lojistas, o Sindicato do comércio varejista, a união das classes produtoras e outras como o Lions Club, a maçonaria e associações de moradores.

[31] "No Brasil, são qualificados de neoliberais os principais pontos da reforma constitucional impostos pelo representante oficial do neoliberalismo no Brasil, Fernando Henrique Cardoso, numa explícita vinculação aos ditames chamado "consenso de Washington", que são: ajuste fiscal; redução do tamanho do Estado;

Industrial do Ceará (CIC), entidade revitalizada em 1978, por um grupo de empresários locais. De acordo com Pereira Júnior, “o projeto político – econômico do CIC consistia primeiramente na retirada dos investimentos diretos do Estado, deixando a ele apenas o papel de propulsor do crescimento econômico” (2005, p.44), porque além de uma entidade empresarial se colocava também como entidade politica.

A partir de então, o centro passa a promover campanhas de esclarecimento à sociedade através de seminários, conferências e discussões pautadas na construção de um novo projeto político - econômico para o Ceará. “Assim, o CIC é transformado numa entidade que extrapola seus interesses imediatos de classe, para se tornar um centro aglutinador de forças para a transformação da sociedade” (TEXEIRA, 1995, p.04).

Conforme Gondim “a ascensão dos ”jovens empresários“ se faz diante dos interesses gerais da sociedade: moralizar a política, acabar com o clientelismo, com o atraso e com a miséria” (2002, p.423). A partir da conquista do poder por estes políticos que se intitulavam modernos em 1986, quando Tasso Jereissati[32] é eleito governador do Estado, são traçadas duas propostas de desenvolvimento econômico. A primeira relacionada ao contexto nacional que adota uma prática burguesa/liberal; de livre concorrência dos mercados; saneamento das finanças públicas; privatização de organismos púbicos e a extinção de outros. A segunda proposta consistia em consolidar uma política pautada pela intervenção do Estado na economia mediante uma simbiose com o capital privado.

As mudanças na política cearense, iniciadas em meio a década de 1980, vão repercutir no processo de metropolização. O contexto político cria as bases para as

---

fim das restrições ao mercado externo (eliminar todo e qualquer empecilho ao capital especulativo ou vindo do exterior); abertura do sistema financeiro (fim das restrições para que as instituições financeiras internacionais possam atuar em igualdade de condições com as do país); desregulamentação (redução das regras governamentais para o funcionamento da economia); reestruturação do sistema previdenciário”. (COGGIOLA, 1996, p.196)

[32] De acordo com Teixeira “Tasso Jereissati é escolhido como sendo a melhor figura para incorporar o espírito renovador dos jovens empresários. Seu sucesso como empresário e como dirigente do CIC fazia dele a figura ideal para incorporar e expressar aquele projeto. Sua imagem é produzida para que ele apareça para a sociedade como o homem da graça, do direito, da justiça. Só assim sua individualidade, que podia ser confundida com sua particularidade de homem de negócio, pode assumir um caráter universal” (TEXEIRA, 1999 p. 05).

transformações que ocorreram na década de 1990 em Maranguape. Após mais de dez anos do desmembramento de Maracanaú e sem grandes alterações na sua dinâmica industrial, instala-se em Maranguape, em 1995, a indústria de calçados Dakota S/A constituindo-se um marco da nova dinâmica industrial de Maranguape, conforme trataremos no capítulo 3.

Nessa nova fase de organização política e econômica, iniciada em 1986 com a chegada ao poder do governador Tasso Jereissati, é instituído o plano de desenvolvimento econômico do Ceará, cujo ideário é a inserção do Estado na lógica da produção globalizada. O referido plano contempla três vetores de modernização: turismo, industrialização e agronegócio. Desse modo costumam-se associar ao chamado “governo das mudanças” o inicio de uma nova fase de reestruturação produtiva do Ceará.

Esta nova fase apóia-se em termo de ações concretas nos três citados vetores que, com exceção do agronegócio, impactam diretamente na dinâmica territorial metropolitana. O turismo incidindo mais fortemente na porção metropolitana litorânea enquanto a indústria concentrando-se na porção sul da RMF.

O turismo

No que se refere ao turismo, o Estado implementou uma série de ações, com o objetivo de fortalecer o Ceará como destino turístico nacional e internacional. Estas foram fundamentalmente no sentido de atrair investimentos visando dinamizar o setor hoteleiro e de infra-estrutura e de vender uma imagem do Estado calcada no grande potencial natural baseado em uma costa marítima privilegiada pela beleza de suas praias e a permanência de sol o ano todo. Para motivar a vinda de grandes conglomerados turísticos implantou uma infra-estrutura compatível com as necessidades dos empreendedores, além de desenvolver programas para a capacitação da mão-de-obra.

Na consolidação dessa política de inserção do Ceará no eixo do turismo globalizado, o governo estadual teve como suporte o Programa de Desenvolvimento do

Turismo no Nordeste (Prodetur/NE)[33] cuja base financeira de apoio foram os empréstimos do BID e tendo o BNB como suporte das ações.

Dentre os empreendimentos mais importantes estão as obras ligadas aos transportes e (re)ordenamento urbano de alguns municípios[34] que se inserem nessa nova dinâmica da atividade turística.

Através de recursos do Prodetur I, foram recuperados e construídos 255 km de estradas, merecendo destaque as rodovias Costa do Sol Nascente (litoral leste) partindo de Fortaleza pela CE-040 em direção aos municípios metropolitanos de Eusébio e Aquiraz e rodovia Costa do Sol Poente (litoral oeste), que corta os municípios de Caucaia e São Gonçalo do Amarante, possibilitando o acesso praticamente às principais praias do litoral metropolitano e cearense[35], procurando sempre interligar através de grandes avenidas duplicadas e bem sinalizadas com a malha viária de Fortaleza.

O Prodetur/CE contemplou basicamente as áreas litorâneas através de grandes investimentos turísticos que ocupou e se apropriou desses espaços.

---

[33] O Programa de Desenvolvimento do Turismo no Nordeste (Prodetur/NE) tem início no ano de 1995, e posteriormente, já no ano de 1996 é inserido no Programa Governamental "Brasil em Ação". Trata-se na verdade de um programa de crédito para o setor público (Estados e Municípios) e foi concebido para criar condições favoráveis à expansão e melhoria da qualidade da atividade turística na Região Nordeste. Com recursos provenientes do BID e tendo como órgão executor o Banco do Nordeste, o programa foi dividido em duas etapas: A primeira fase, o Prodetur/NE I, contemplou 384 projetos e um montante de investimentos da ordem de US$ 670 milhões, no caso do Ceará nos últimos dez anos o Prodetur/NE I investiu US$ 166,13 milhões em varias obras no Estado. Em se tratando do Prodetur/NE II, encontra-se em fase de implementação e mobiliza recursos da ordem de US$ 800 milhões (Fonte: Banco do Nordeste, 2006). Disponível: http// www.bnb.gov.br. Em: 05/12/2005).

[34] Podemos citar algumas que tiveram grande repercussão na reconfiguração territorial. Na cidade de Fortaleza tivemos a reforma e ampliação do Aeroporto Internacional Pinto Martins e suas vias de acesso, construção do Centro Dragão do Mar de Arte e Cultura, ampliação do Centro de Convenções e requalificação da orla de Fortaleza. Ainda faz parte desse grande projeto modernizante, a construção do Trem Metropolitano de Fortaleza (Metrofor) que ainda se acha em fase de construção. Acredita-se que provocará, quando pronto, modificações no uso e organização do espaço urbano regional e, sobretudo a possibilidade de gerar novos fluxos entre os municípios metropolitanos e o estreitamento das relações com a capital.

[35] Os municípios beneficiados com obras do Prodetur/NE, são: Fortaleza, Aquiraz, Aracati, Acaraú, Barroquinha, Beberibe, Caucaia, Chaval, Camocim, Cascavel, Cruz, Itarema, Granja, Jijoca de Jericoacoara, Itapipoca, Paraipaba, Paracuru, São Gonçalo do Amarante, Trairi e Viçosa do Ceará.

Maranguape não se beneficiou das primeiras ações implementadas pelo Prodetur haja vista a prioridade dada à porção litorânea.

Na segunda etapa do programa, foram direcionadas ações para o interior do Estado contemplando o sertão e as porções serranas do Ceará. Mesmo assim Maranguape não integrou o programa, embora apresente grandes potencialidades turísticas, sobretudo as naturais que fomentaram no passado o lazer e o turismo no município. Por enquanto, permanece como espaço de reserva para o setor turístico não tendo ainda, ao que parece, constituído interesse para os grandes empreendedores dessa atividade.

Com os investimentos em infra-estrutura, vieram para o Ceará redes mundiais[36] de hotéis e resorts que se instalaram no litoral cearense abrindo caminho para as grandes companhias aéreas e marítimas, colocando Fortaleza na rota do turismo mundial. A cidade conecta-se com várias outras metrópoles do mundo através de vôos charter[37], que desembarcam no Aeroporto Internacional Pinto Martins, assim como cruzeiros marítimos que chegam ao Ceará pelo porto do Mucuripe.

As políticas públicas implementadas pelo Estado visando o fomento da atividade turística favoreceram o crescimento do fluxo de turistas para o Ceará e, conseqüentemente, houve uma elevada participação do setor no Produto Interno Bruto (PIB) do Estado. Os dados indicam o aumento dos ganhos com o turismo que passou de R$ 486 milhões em 1995 para 1,8 milhões em 2004. O impacto no PIB estadual saltou de 4,0% para 11,7% no ultimo trimestre do mesmo ano (Setur, 2006)[38].

Mesmo considerando o significado desses números na economia do Ceará, verifica-se que o modelo de turismo adotado tem favorecido consideravelmente a

[36] Nos últimos cinco anos o Ceará vem despontando como uma das áreas de reserva do turismo mundial, a exemplo desse fato alguns conglomerados hoteleiros estão se instalando na faixa litorânea com a participação de capital estrangeiro (principalmente portugueses e espanhóis), sendo os principais empreendimentos localizados na Praia da Baleia (Itapipoca), Praia do Cauípe em Caucaia, e o maior está sendo construído no município de Aquiraz na RMF (O Povo, 2004).

[37] No período denominado pela Setur de “alta estação” tem sido intenso o crescimento de vôos charter para Fortaleza. Em 2003, por exemplo, a capital cearense recebeu 27 vôos de origem internacional, sendo 13 freqüências semanais regulares e 14 de vôos charter ligando Fortaleza a Portugal, Holanda, Finlândia, Itália, Chile, Argentina e República Tcheca.

[38] Disponível: http://www.setur.ce.gov.br:7778/setur/Estatisticas. Em:23/05/2006

especulação imobiliária de imensas reservas naturais; na concentração de terras e de renda na medida em que a construção das redes de hotéis no litoral tem provocado a expulsão de inúmeras comunidades tradicionais como: pescadores, marisqueiras e catadores de caranguejos, provocando incalculáveis danos à sociedade e à natureza.

Cabe ressaltar que a maior concentração dos investimentos ocorre na Região Metropolitana de Fortaleza, onde se verifica também grandes impactos ambientais. O turismo torna-se, assim, um vetor de metropolização que traz em seu bojo as contradições inerentes ao modo de produção que a atividade reproduz.

Quanto a Maranguape, as iniciativas são muito mais de cunho municipal, mas também estadual e visam evidenciar o seu potencial[39] para o setor, com a criação de duas Áreas de Proteção Ambiental (APA´s). A serra de Maranguape e a serra de Aratanha, visando à preservação dos ecossistemas serranos, vislumbram o desenvolvimento de um turismo alternativo com a prática de esportes radicais como o rapel, vôo livre, trilhas ecológicas, camping, etc (CEARÁ, 2002).

A Industrialização

Como vetor de desenvolvimento, a política de industrialização está alicerçada na atração de indústrias incentivadas e em grandes investimentos direcionados a inovação da infra-estrutura, a exemplo da construção do Complexo Portuário e Industrial do Pecém, localizado no município de São Gonçalo do Amarante abrangendo parte do município de Caucaia na porção oeste da RMF.

A industrialização como vetor de metropolização antecede o período iniciado com o chamado “governo das mudanças”, entretanto, é, sobretudo, a partir dos anos de 1990 que esta, não só se intensifica como também, busca espaços diferenciados na RMF.

Conforme salientamos anteriormente, quando a Região Metropolitana de Fortaleza foi criada não apresentava características que a configurassem como tal, ou

[39] Os principais pontos de atração turística são: a Pedra da Rajada, com 920m de altitude; o Clube Cascatinha, construído no sopé da serra aproveitando as nascentes dos rios e formando piscinas naturais e o Balneário Pirapora Palace. Esses lugares atraem em grande parte a população residente na Região Metropolitana, principalmente a de Fortaleza.

seja, não havia uma maior dinâmica da atividade industrial. Foi a partir da criação da Sudene, em dezembro de 1959; e a da sua política de incentivos fiscais que se intensifica a industrialização do Ceará com a instalação de fábricas na Região Metropolitana de Fortaleza. A chegada de novas indústrias ao Ceará propicia a instalação do I Distrito Industrial, conforme já se fez referência.

A implantação industrial na RMF é intensificada no chamado "governo das mudanças" quando a industrialização se torna um dos principais vetores de desenvolvimento econômico, conforme apregoa o discurso dos atores políticos e econômicos que dominam o cenário estadual a partir da segunda metade dos anos 1980.

A ascensão desse novo grupo econômico ao poder no Ceará coincide com a perda de significado da Sudene. Neste momento, a política de industrialização torna-se essencialmente prerrogativa dos estados da federação. Estes visando atrair investimentos oferecem generosos benefícios fiscais com a isenção de ICMS para as indústrias que queiram se instalar em seus territórios passando esse mecanismo a ser denominado de "guerra fiscal" ou no dizer de Santos & Silveira (2001) "guerra dos lugares".

O Estado entra nessa circunstância como um grande "padrinho"[40] na instalação dos empreendimentos. De acordo com Holanda (2003, p.03) "o benefício fiscal é na verdade um pagamento que o Governo faz pela transferência de tecnologia, acesso a novas culturas gerenciais, novos mercados de consumo e novos empregos formais que a empresa incentivada traz para a economia local".

Na concessão dos incentivos fiscais destinados às indústrias que se dispusessem a se instalarem no Ceará, foi constituído o Fundo de Desenvolvimento Industrial – FDI. Além dessa renuncia fiscal, oferecida através das vantagens concedidas pelo FDI, o Estado e os municípios oferecem vantagens como: terrenos com dimensões proporcionais ao tamanho dos investimentos, rede elétrica,

[40] A propósito, comenta Teixeira: "numa região pobre onde dominavam relações de trabalho pré-capitalistas, com baixíssimos níveis de qualificação da força de trabalho, um setor financeiro pouco desenvolvido, além da quase total ausência de um setor produtor de bens de capital (máquinas, equipamentos, instalações etc.), a acumulação de capital dependia fundamentalmente dos recursos públicos" (TEIXEIRA, 1995, p.10).

abastecimento de água bruta ou potável e rede de gás nas regiões que disponham desse recurso (MENELEU NETO, 2000).

Essas facilidades atraíram indústrias com sedes em outros estados brasileiros, instalando-se, principalmente, nos municípios metropolitanos. Os incentivos à indústria propiciaram a maior concentração nos municípios metropolitanos levando o governo estadual a desenvolver políticas voltadas à interiorização da indústria, alegando corrigir as desigualdades inter-municipais.

Assim, aquelas indústrias que queiram se localizar mais distantes da Região Metropolitana de Fortaleza obtêm maiores incentivos. Mais recentemente os critérios adotados na concessão foram reformulados.

A política de atração de investimentos adota critérios de pontuações na concessão de beneficiamento e facilidades destinadas às empresas. O benefício mínimo é de 25%, podendo chegar até 75% no desconto dos impostos, ou seja, toda e qualquer empresa que sinalize a intenção de implantar seus investimentos no território cearense já está contemplada com 25% de isenções. O período do benefício varia de 5 até 15 anos podendo ser prorrogado por mais alguns anos, dependendo da geração de emprego e renda.

Na Região Nordeste, os Estados do Ceará e da Bahia são os que destinam o maior número de créditos e benefícios para as empresas se instalarem em seus territórios.

Segundo Almeida e Silva (2000) a maior parte dos investimentos localizados na RMF já concentrava em 1997 cerca de 61,7% dos investimentos do Estado, isto sem adicionar o pólo metal – mecânico e petroquímico localizado no complexo portuário do Pecém. Estes, considerados conjuntamente, perfaziam 87,4% dos investimentos somente na RMF, o que denota o caráter seletivo da industrialização e de sua forte vertente metropolitana. Neste caso, os incentivos fiscais não são os únicos condicionantes, sendo, portanto, o espaço um condicionante no processo de acumulação de capital.

Com base nesses dados, verifica-se que a RMF constitui o território mais atrativo, no Ceará, para a localização de grandes plantas industriais. Este fato exacerba-se nos últimos anos quando a RMF se destaca em relação às demais regiões

cearenses por mais que as outras também contribuam para a economia do Estado. Nesse sentido, ressalta-se a notoriedade da região metropolitana como lócus dos aportes técnicos, viabilizadores do processo de acumulação de capital com repercussões no espaço urbano e na vida das pessoas.

Essa concentração levou o Estado a oferecer maiores vantagens para aqueles empreendimentos que optassem instalarem-se em outros municípios fora da RMF. Mais recentemente, em 2003, no governo Lúcio Alcântara, foi elaborado um novo plano de desenvolvimento econômico para o Estado do Ceará, que estabeleceu novas regras para a isenção fiscal.

Anteriormente, os incentivos estavam definidos em duas escalas geográficas: Região Metropolitana de Fortaleza e interior do Estado. Com as novas regras são estabelecidas seis especificidades[41] levando em consideração a localização geográfica, ou seja, são estabelecidas seis categorias espaciais valendo de 0 a 6 pontos.

Os benefícios adicionais são definidos em função dos pontos que a empresa acumula a partir de variáveis, como: o volume do investimento; setores e cadeias produtivas; geração de renda; impactos sobre a demanda de matérias-prima, insumos (inclusive energia elétrica e serviços locais); responsabilidade social, cultural e ambiental; e, por último, a localização geográfica (CEARÁ, 2003).

O Complexo Industrial do Porto do Pecém se destaca como a área de maior prioridade obtendo o maior número de pontos. Percebemos uma grande indução ao fomento da industrialização nesta porção metropolitana visando tornar efetiva a funcionalidade estratégica do complexo industrial localizado no Município de São Gonçalo do Amarante.

Em relação aos demais municípios metropolitanos, vale salientar que estes ficaram com as menores percentagens enquanto Fortaleza nem sequer foi contemplada nesse sistema de pontuação, o que descarta totalmente a implantação de investimentos industriais incentivados na metrópole de Fortaleza. As isenções destinam-se,

[41] De acordo com a politica de desenvolvimento econômico do Estado do Ceará, no que concerne às características geográficas, a discriminação dos pontos ficou dividida da seguinte forma: Complexo Industrial do Porto do Pecém (06); cidades Médias (Sobral, Limoeiro, Morada Nova, Russas, Juazeiro do Norte, Crato, Barbalha, e Iguatu) (05); interior (04); RMF para EBT´S (03), RMF exceto para a capital (01) e Capital (00) (CEARÁ, 2003)

principalmente, ao interior do Estado que constitui a segunda prioridade, incluindo-se, neste caso, as cidades médias de: Sobral, Crato, Juazeiro do Norte, Iguatu Russas, Limoeiro do Norte, Morada Nova e Barbalha.

Embora tenham sido adotadas medidas governamentais visando efetivar a descentralização da atividade industrial, a partir dessas políticas compensatórias que conferem à localização geográfica variável imprescindível para os ganhos de benefícios e políticas de créditos (BERNAL, 2004), as indústrias continuam concentrando-se na Região Metropolitana de Fortaleza, em especial em Maracanaú, Pacajus e Horizonte e, mais recentemente, dirigiram-se para Eusébio, São Gonçalo do Amarante. Maranguape também se destaca nesse contexto conforme trataremos no capítulo 3.

Conforme Jornal O Povo (2006), São Gonçalo do Amarante tornou-se em 2005 o líder em investimentos fornecidos pelos incentivos do Estado, chegando a R$114,95 milhões, fato este justificado pelo interesse explicito do Estado em desenvolver o município eleito como complexo industrial portuário do Estado do Ceará.

A partir da década de 1990, configura-se na RMF um novo pólo industrial em sua porção leste formando-se um corredor industrial ao longo da BR-116 nos municípios de Horizonte e Pacajus[42]. Conforme salienta Pereira Junior “Iniciados na década de 1990, o atual processo de industrialização propicia mudanças nos equipamentos e nos fluxos urbanos, resultando em novas formas de apreensão do território”. (2002, p. 16). Ainda, conforme este autor a indústria passa a assumir papel significativo na economia local, elevando os empregos no setor secundário e inserindo diferentes relações de trabalho nestes municípios.

Assim, em 1999, a Região Metropolitana de Fortaleza incorpora mais quatro municípios. Horizonte e Pacajus em decorrência do desenvolvimento industrial e São Gonçalo do Amarante pelas razões já comentadas. Chorozinho foi incorporado como quarto município estando próximo às duas cidades.

São Gonçalo do Amarante, como já se fez referência, abriga o Porto do Pecém, razão pela qual se insere na Região Metropolitana de Fortaleza muito embora

[42] Vale ressaltar ainda que Horizonte e Pacajus antes de constituírem municípios metropolitanos receberam recursos e investimentos para a implantação de indústrias em seu território, isto porque não pertenciam a RMF, ou seja, as indústrias obtiveram maiores isenções por não fazer parte da RMF. Com a chegada do capital industrial e o dinamismo apresentado foram incorporados por Lei estadual ao território metropolitano.

sua configuração apresente grandes vazios demográficos, sendo visto como área destinada principalmente às dinâmicas industriais futuras.

Se, em princípio, a indústria foi para Maracanaú, nessa fase de reestruturação produtiva, ela continua demandando a porção sul (Maranguape e Pacatuba) e incorporando outros espaços como Horizonte, Pacajus e São Gonçalo do Amarante.

Uma região metropolitana é um espaço construído para a produção e o consumo onde se articulam diversas funções sendo também o espaço de contradições e conflitos. No caso da Região Metropolitana de Fortaleza, diríamos que é um espaço em construção ou, no dizer de Robira, um espaço colonizado. (ROBIRA, 2005).

Agronegócio

Quanto ao agronegócio como terceiro vetor considerado de desenvolvimento, cabe frisar que este se desenvolve principalmente em outras regiões do Estado, que apresentam condições favoráveis de solo e água. Nestas áreas foram instalados grandes empreendimentos com o uso de modernas técnicas de irrigação. A fruticultura é a principal atividade dos agropólos[43] que têm como característica intrínseca a produção em base capitalista voltada para o mercado globalizado.

O agronegócio liga-se, por sua vez também a RMF através dos aportes técnicos como o Porto do Pecém, por onde é escoada a produção destinada aos Estados Unidos e países da Europa. Estas áreas estão conjugadas em uma lógica que tem como suporte a inserção do Ceará em uma economia globalizada. O agronegócio como vetor de desenvolvimento econômico do Estado não se realiza desarticulado dos processos metropolitanos. Mesmo diante de sua importância, não o desenvolveremos aqui por não constituir objetivo de nosso estudo.

2.5 A habitação: outro fator de metropolização

[43] A Secretaria de Agricultura Irrigada (Seagri) através de seu Programa Cearense de Agricultura Irrigada (Proceagri) prioriza a organização de seis agropólos: Baixo e Médio Jaguaribe, Cariri, Ibiapaba, Baixo Acaraú e Região Metropolitana. De acordo com Elias, essas políticas vêm incentivando a agricultura irrigada em áreas consideradas com maior potencial hidroagrícola e mais dotada de sistemas de objetos adequados à expansão do setor, com grande destaque para o Baixo Jaguaribe. (ELIAS, 2002, p.321).

Os primeiros conjuntos habitacionais construídos na RMF localizam-se nos municípios de Maracanaú, Pacatuba, Caucaia, Fortaleza e também Maranguape. Neste último, a partir da década de 1980, são construídos conjuntos habitacionais destinados à população de baixa renda, denominados de Maranguape I e Maranguape II, localizados ao longo da CE-065, antes da entrada da cidade. Estes contribuíram para a formação de áreas urbanas mais adensadas, sinalizando novas demandas sociais em decorrência do aumento desses contingentes populacionais. No que concerne à função habitacional, convém destacar que a partir deste momento se configura uma mancha urbana fruto desse adensamento habitacional ao longo da CE – 065.

Considera-se, em geral, a moradia como elemento norteador do processo de metropolização. A construção de moradias se configura de grande importância nos países em que essa forma de urbanização já se mostra consolidada, a exemplo da França. Nas regiões metropolitanas brasileiras, a função habitacional assume características próprias. Em princípio está muito mais atrelada à condição de reprodução da força de trabalho com a construção de conjuntos habitacionais para abrigar o grande contingente populacional que chega às metrópoles brasileiras, principalmente na década de 1970 com o impacto da industrialização e o acirramento das contradições inerentes ao modelo econômico brasileiro.

O processo de expansão da Região Metropolitana de Fortaleza vai adquirir feições particulares a partir da década de 1970, quando começam a ser implantados grandes conjuntos habitacionais populares alterando a paisagem dos municípios que compõem esta região. Estes conjuntos surgiram como resultado das políticas de planejamento e habitação com a criação do Sistema Financeiro de Habitação (SFH). Nesta perspectiva foi criado, em 1964, o Banco Nacional da Habitação (BNH), que tinha o objetivo de desenvolver estratégias político–ideológicas de atendimento às demandas sociais da classe trabalhadora promovendo o acesso à casa própria (BRAGA, 1995).

Em Maracanaú foram projetados os conjuntos habitacionais: Distrito Industrial I e II (1978) compostos de 418 e 858 unidades respectivamente; Timbó (1979) composto de 2.870 unidades residenciais e 30 mistas, comércio e residência; Acaracuzinho (1980) composto de 1.952 unidades residenciais e 24 comerciais;

Jereissati I e II composto de 6.814 unidades. E posteriormente foram também construídos os conjuntos: Novo Maracanaú e Novo Oriente (PREFEITURA MUNICIPAL DE MARACANAÚ, 1998). No município de Caucaia, a maioria dos conjuntos habitacionais foi implantado no distrito de Jurema, a exemplo do conjunto Tabapuá e do Conjunto Araturi dado principalmente pela proximidade com Fortaleza (TELES, 2005).

O município de Fortaleza, obviamente, não ficou fora dessa lógica habitacional, destacando-se a construção de dois grandes expressivos conjuntos um no final da década de 1970 e outro no inicio de 1980, sendo respectivamente o Conjunto Prefeito José Walter e o Conjunto Ceará, ambos localizados em áreas periféricas da cidade. Vale destacar ainda a construção do conjunto Cidade 2000 na década de 1970 que apesar de ser voltado para classes populares, localiza-se na zona leste de Fortaleza, constituindo um vetor de valorização dessa porção da cidade.

Quanto a Maranguape, não se registrou em seu espaço uma intensa construção de conjuntos habitacionais, como aconteceu em outros municípios metropolitanos a exemplo de Maracanaú e Caucaia. Entretanto, achamos salutar apontar elementos evidenciados na realidade de Maranguape que configuram indícios de uma dinâmica metropolitana calcada na moradia, todavia bem diferente da proposta dos conjuntos habitacionais. Estamos nos referindo aos condomínios de classe média como um novo indicador da expansão metropolitana pela moradia.

A ocupação mais intensa do espaço metropolitano por condomínios estava mais restrita aos municípios litorâneos metropolitanos[44], porém, mais recentemente, podemos dizer que o capital imobiliário se não “sobe a serra” passa a direcionar seus anseios para a porção sul da Região Metropolitana dominada pela paisagem serrana em um nítido processo de apropriação da natureza pelo capital imobiliário. Em nossos trabalhos de campo verificamos o inicio da construção de dois grandes condomínios: um em Maracanaú e outro em Maranguape.

O primeiro denominado Jardins da Serra, conforme informações obtidas no *stand* de vendas, em fevereiro de 2006, cerca de 50% de seus lotes já estavam vendidos na planta, sem nem mesmo ter sido construída uma única casa. O condomínio

[44] Com a segunda fase do programa (Prodetur II), os recursos foram liberados para os municípios que integravam o chamado “Pólo Ceará Costa do Sol”, oferecendo destaque aos municípios metropolitanos litorâneos, como Fortaleza, Caucaia e Aquiraz. (MONTENEGRO JR, 2004, 142).

fica localizado na Avenida Padre José Holanda do Vale que liga a sede de Maracanaú a CE- 065 permitindo o acesso direto a Maranguape. (Cf. figuras 16 e 17).

Figura 16 – Maquete do empreendimento Jardins da Serra, localizado em Maracanaú
Fonte: Trabalho de campo, 2006

Figura 17 – *Stand* de vendas dos lotes do Condomínio Jardins da Serra
Fonte: Trabalho de campo, 2006

Ao conversarmos com o promotor de vendas ele nos apresenta o complexo residencial como estando incluído no limite administrativo do município de Maranguape e não no de Maracanaú conforme constatamos. A afirmativa de ser pertencente a Maranguape parece indicar uma maior excelência da área, haja vista condizer com a imagem de um município bucólico.

A localização é estratégica, tendo como pano de fundo a serra de Maranguape que, inclusive, dá nome ao empreendimento[45]. A natureza se configura como um elemento que agrega valor à mercadoria moradia contribuindo para atrair os compradores. No encarte da empresa[46], responsável pelas vendas e construção, estão impressos *slogans* como: “No caminho de Maranguape”, “A cinco minutos do shopping Maracanaú” entre outros. Verificamos nesse jogo de marketing uma revalorização da serra frente à grande cidade ao mesmo tempo em que não se perde as facilidades e comodidades da vida urbana dada à proximidade com a metrópole.

[45] De acordo com o encarte, o empreendimento conta com 112, 5 mil m² de áreas institucionais, de lazer e verdes. São 83mil m² de área verde com bosques e paisagismo.

[46] Conforme o encarte “O Jardins da Serra é um empreendimento da Terra Brasilis Participações e empreendimentos Ltda., empresa genuinamente cearense, que tem se dedicado ao planejamento e implantação de residências em áreas de grande valor paisagístico”.

O outro condomínio que visitamos, denominado Colinas da Serra (Cf. figura 18), está localizado no município de Maranguape dentro de sua sede urbana ao longo da CE-065. É constituído por casas do tipo duplex de variados modelos, destinada às classes média e alta, representando, portanto o primeiro empreendimento deste padrão no município. A construção das casas já foi iniciada e todos os lotes vendidos, sendo que algumas casas já estão em fase de acabamento. Podemos perceber que elas seguem o mesmo padrão de casas no condomínio citado anteriormente, embora este seja menor tanto em relação ao investimento quanto em extensão e à quantidade de lotes. Entretanto, a logística se apresenta quase da mesma forma no que se refere à capturação e venda da paisagem e à valorização do verde.

Figura 18 – Início das construções de casas no Condomínio Colinas da Serra.
Fonte: Trabalho de Campo, 2006.

Buscamos informações do condomínio junto à prefeitura de Maranguape, mais precisamente sobre o se nível socioeconômico e origem dos compradores dos lotes. Embora não muito precisas, obtivemos informações que os mesmos pertenciam, principalmente, a funcionários públicos e trabalhadores especializados das indústrias, além de comerciantes locais.

Percebemos que essa nova demanda por moradia acarreta a valorização de espaços que antes estavam “esquecidos” pelo capital, representado nessa realidade pelos agentes imobiliários que enaltecem as belezas paisagísticas, a tranqüilidade e os aspectos bucólicos presentes no lugar. Assim concordamos com Moraes & Costa, ao afirmar que:

> “O valor do espaço, em todas as suas formas de manifestação, aparece frente ao processo de produção, como um valor contido. O lugar e seus recursos naturais ou construídos. Enfim, o espaço concreto, tal como ele se apresenta para a produção” (MORAES & COSTA, 1999, p. 127).

Para a população pobre, ficam destinados os inúmeros loteamentos desordenados e as áreas insalubres nas porções leste e oeste da cidade sem contar com as ocupações de risco[47] nas margens dos rios e mananciais. Mesmo que a dinâmica de crescimento verificado na cidade, nos últimos anos, não se mostre em níveis tão significativos dentro do contexto metropolitano, a população periférica cresce rapidamente na mesma proporção em que a contradição e a desigualdade são materializadas no quadro urbano da cidade.

Na porção oeste da cidade, mais especificamente no bairro Gavião, a população vive em condições sub-humanas em favelas construídas no sopé da serra, às margens do rio Gavião. Tais ocupações ficam próximas ao parque ecológico também denominado de Gavião que a prefeitura construiu em função do rio. A ocupação indevida efetivada da vertente da serra constitui preocupação constante para a população ali residente que sofre com as enchentes do rio e os deslizamentos das encostas, uma vez que o ambiente se apresenta bastante vulnerável a erosões (Cf. figura 19).

Figura 19 - Ocupações de risco no sopé da serra de Maranguape
Fonte: Trabalho de campo, 2006.

Nesse sentido, entendemos que a expansão residencial em Maranguape é inerente a duas realidades que se complementam e são oriundas da mesma lógica capitalista que imprime à cidade distintas formas e diferentes experiências do urbano. Uma, relacionada à especulação imobiliária, viabiliza a produção dos espaços para as classes sociais de maior renda que vivem e/ou se direcionam ao município vizinho atraídas pela proximidade de áreas verdes, tranqüilas e na busca incessante por uma melhor qualidade de vida. A outra diz respeito às classes sociais de baixa renda que não têm grandes escolhas, restando-lhes, portanto, áreas menos salubres e, como alternativa, os conjuntos habitacionais e autoconstruções.

Vale salientar que fica destinado aos grupos espoliados buscarem cada vez mais os espaços metropolitanos, por não terem acesso às condições de moradia na metrópole, devido em parte ao elevado preço da terra e também ao alto custo de vida.

Entendemos que a criação da Região Metropolitana de Fortaleza não se constituiu em uma condição suficiente para engendrar dinâmicas sócio-espaciais e econômicas que expressassem uma realidade típica metropolitana. Muito mais do que a legislação e o recorte administrativo, podemos verificar que a ação do Estado enquanto agente produtor do espaço metropolitano torna-se fundamental, dotando-o de infra-estrutura básica, (re)configurando-o a partir da implantação dos aportes técnicos e adotando políticas de isenções. Esse conjunto de ações tem se tornado basilar para a atração de novos investidores ao Estado do Ceará.

Muito além da atração de investimentos e atividades produtivas, a RMF também atrai população das diferentes classes sociais que vão imprimindo ao espaço metropolitano, ao longo dos anos, uma maior diversidade e complexidade. Nesse sentido, pensar a penetração dos diferentes agentes produtores na RMF é também pensar num jogo de contradições cada vez mais presente no contexto metropolitano.

CAPÍTULO 3

MARANGUAPE: A INDÚSTRIA E NOVAS TERRITORIALIDADES METROPOLITANAS

Neste capítulo, abordaremos a indústria em Maranguape, especialmente o período mais recente de implantação de novos estabelecimentos industriais na esteira do processo de reestruturação produtiva em curso no Ceará. Partimos da divisão clássica dos três setores da economia: comércio, serviços e indústria na composição do emprego e o que estes representam hoje na dinâmica do município. Consideramos que, em Maranguape, a indústria tem sido uma variável importante por provocar mudanças espaciais ao desencadear novos fluxos de trabalhadores, capitais e mercadorias. Através da análise dessa atividade podemos apreender uma das vertentes mais

expressivas do fenômeno metropolitano sem, contudo, perder de vista o contexto maior em que ela ocorre.

3.1 O destaque da indústria em Maranguape

É o setor secundário seguido do terciário, em especial os serviços, os principais responsáveis pela dinâmica econômica do município por empregarem o maior número de trabalhadores, conforme pode ser observado na tabela 05.

Tabela - 05
Estoque de empregos formais por setores de atividade segundo sexo no município de Maranguape.

Setores	Masculino	Feminino	Total
Indústria	2.075	2.938	5.013
Construção civil	23	6	29
Comercio	263	200	463
Serviços	1.849	1.689	3.538
Agropecuária, extr. vegetal, caça e pesca	440	39	479
Total	**4.650**	**4.872**	**9.522**

Fonte: RAIS e IBGE (2004)

A indústria destaca-se atualmente entre os demais setores econômicos na medida em que emprega um maior contingente de mão-de-obra, sendo a maior responsável por essa realidade a empresa calçadista Dakota S/A, (Cf. figura 20) com 2.502 empregados no ano de 2004, correspondendo praticamente à metade do total de trabalhadores nas indústrias[48] de Maranguape.

Embora a indústria responda pelo maior percentual do PIB de Maranguape (52,1%) em 2003, conforme salientamos no capítulo 1, e apresente o maior estoque de empregos formais em 2004, o setor terciário tem, ainda, grande peso na economia do município. Este emprega o segundo maior contingente de trabalhadores, conforme indica os números da tabela 05. Somente os serviços respondem por 3.538 empregos representando 88% do setor terciário, sendo que a grande maioria é composta por funcionários públicos, principalmente da esfera municipal.

[48] Convém destacar que em 1995, ano em que se instala a fábrica Dakota S/A, Maranguape contava com 1.759 trabalhadores com carteira assinada, elevando-se esse número em 2004 para 5.013.

Figura 20: Vista aérea da Unidade Dakota S/A instalada no município de Maranguape.
Fonte: Metalarte: <<http://www.metalarte.com.br/obras.asp>> acessando em 26/05/2006.

Com a implantação de novos estabelecimentos industriais, a partir da década de 1990, o setor secundário passou a ter maior relevância em Maranguape destacando-se no estoque de empregos formais e na composição setorial do PIB. A chegada da indústria vai desencadear mudanças significativas na economia do município, com o setor industrial suplantando o setor terciário. O aumento no número de estabelecimentos, de trabalhadores e na arrecadação tributária corrobora para o destaque da atividade industrial na economia local.

A relevância da atividade industrial é também confirmada pelos dados da arrecadação do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI), que apresentou de 1997 a 2005 um crescimento significativo. (Cf.figura 21). Vale destacar que foi entre 2004 e 2005 que ocorreu maior ascendência da linha demonstrativa da arrecadação deste imposto, comprovando o pleno desempenho da atividade industrial, notadamente, nos dois últimos anos.

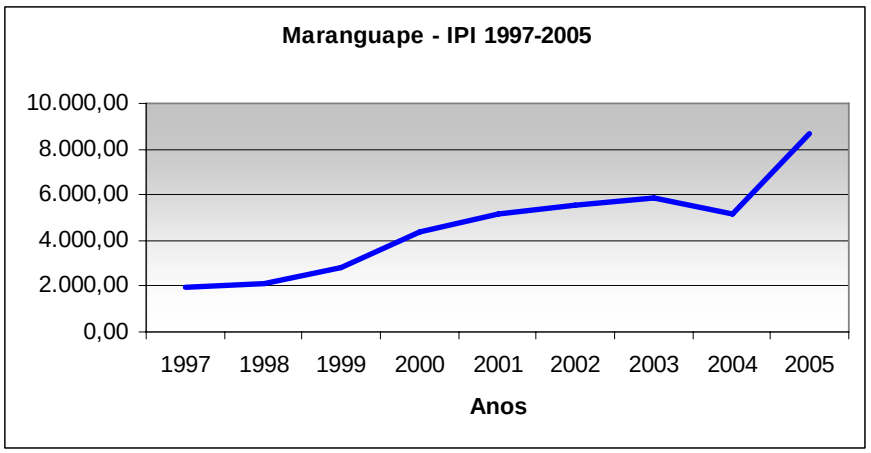

Figura 21 - Arrecadação do Importo sobre Produtos Industrializados IPI em Maranguape 1997 – 2005.
Fonte: Sefaz - CE

No que tange ao perfil industrial destacam-se os seguintes gêneros: calçados, confecções, têxteis, alimentícios. Alguns ramos, como material de embalagens; pré-moldados; palmilhas e tintas para calçados; eletrodomésticos também estão presentes na composição industrial de Maranguape.

Antes da chegada da indústria incentivada existiam apenas pequenas fábricas que não repercutiam mais nitidamente na economia do município. O maior peso do setor secundário devia-se a duas fábricas implantadas com os incentivos fiscais da Sudene e que não se instalaram no distrito industrial, sendo elas: Micrel Benfio Têxtil Ltda, anteriormente conhecida por “chenosa” que produz as tradicionais colchas de chenille e uma outra, uma indústria agroalimentar, atrelada à cooperativa agrícola mista de Maranguape, a “Leite Maranguape”.

Como mostram os dados contidos na tabela 05, os serviços respondem, depois da indústria, pelo maior contingente de trabalhadores do município sendo o setor público a maior fonte de emprego, principalmente na área administrativa e nos serviços de saúde e educação. Mais recentemente os serviços foram ampliados com o surgimento de cursos de qualificação, em especial os cursos técnicos destinados aos trabalhadores das indústrias. Para Maranguape foram levados cursos de extensão e cursos superiores ministrados por professores de faculdades e universidades públicas do Estado do Ceará.

No que tange ao ensino superior, Maranguape agrega dois centros de ensino: a sede das Faculdades Kurios e os cursos seqüenciais da Universidade Vale do Acaraú (UVA). A primeira corresponde a uma instituição privada que oferece cursos de formação religiosa, além de Pedagogia, Psicologia e alguns cursos de pós-graduação. Já a segunda, embora sendo uma instituição pública, os cursos são pagos funcionando em regime especial. O curso de maior freqüência é Pedagogia dada à grande demanda.

De acordo com informações obtidas junto aos funcionários da Faculdade Kurios, a clientela desses cursos provêm majoritariamente do município de Maranguape e demais distritos e também em menor quantidade de Fortaleza, devido principalmente aos preços mais baixos dos cursos. Estes cursos atendem também alunos de Maracanaú e da cidade serrana de Palmácia. Não obstante, a Prefeitura do município concede transporte aos estudantes interessados em estudar na cidade de Fortaleza, principalmente no turno da noite, dada a pouca disponibilidade do transporte coletivo em horários noturnos.

O município conta com creches, escolas de ensino fundamental e médio que estão localizadas principalmente na sede, como também nos distritos mais urbanizados. No meio rural, as crianças, jovens e adultos matriculados nas escolas utilizam transportes mantidos pela Prefeitura, fato comum nos municípios cearenses dada às maiores distâncias entre as escolas e os locais de moradia.

Em relação aos serviços de saúde e de acordo com informações obtidas junto à Prefeitura, Maranguape possuí três centros de atendimento médico-hospitalar, entre os quais um pequeno hospital particular; uma maternidade (também particular) e o Hospital Gonzaga Mota, estabelecimento público estadual.

O setor comercial representa a terceira maior fonte de emprego urbano em Maranguape tendo apresentado significativo crescimento nos últimos anos. O comércio contava, em 1995, com 67 estabelecimentos empregando 322 trabalhadores. Mesmo considerando que este setor não demanda grande contingente de mão-de-obra por estabelecimento, observamos que houve um aumento em 2004 em relação a 1995, ou seja, o número de estabelecimentos comerciais passou para 134 e o de trabalhadores para 434. A partir dos últimos anos passa a circular no comércio mais recursos com a

chegada dos novos empreendimentos industriais. O que significou mais de cinco mil pessoas dispondo de uma renda de, pelo menos, um salário mínimo.

Até o advento da nova fase industrial, o comércio em Maranguape estava muito mais atrelado à oferta de bens de necessidade imediata, restringido-se mais a estabelecimentos como: padarias, açougues, mercadinhos, farmácias, armarinhos, pequenos restaurantes e lanchonetes. Com a indústria, o comércio se diversifica, intensifica-se o consumo, incorporando, inclusive, a oferta de bens duráveis (móveis e eletrodomésticos).

Não obstante a proximidade de Fortaleza, os ramos de eletrodomésticos, móveis, perfumarias, roupas e “miudezas”, são os que mais crescem e ganham dinamicidade no comércio local. Entretanto, esses produtos, mais precisamente os eletrodomésticos e as roupas, são adquiridos, principalmente, por pessoas de menor poder aquisitivo.

Em entrevista realizada em janeiro de 2006 com o vendedor de uma loja pertencente a uma grande cadeia comercial de Fortaleza, foi-nos informado que mesmo com a disponibilidade de algumas lojas na cidade, uma boa parte da população e, principalmente, as de maior renda ainda prefere se abastecer em Fortaleza, haja vista a grande diversidade na oferta de produtos e estabelecimentos comerciais existentes na metrópole, além da facilidade que têm de acesso à metrópole.

Contudo, ressaltamos a presença de outros estabelecimentos que são bastante comuns em Fortaleza e que extrapolam os limites da metrópole instalando-se nos municípios pertencentes a sua região. Em Maranguape são encontradas filiais de grandes cadeias de lojas cearenses, a exemplo da Otoch e Farmácias Pague-Menos, e nacionais como Boticário e Macavi. (Cf. figura 22).

Figura 22 – Lojas pertencentes a cadeias comerciais de Fortaleza, localizadas no centro da cidade de Maranguape.
Fonte: Trabalho de campo, 2005.

O Jornal O Povo (2006), publica uma entrevista com o gerente de uma loja em Maranguape pertencente a uma cadeia comercial de Fortaleza, sobre o crescimento das vendas do referido estabelecimento comercial. O entrevistado assim se expressa: “Temos potencial, o problema é que as pessoas saem daqui para comprar em Fortaleza, mas, quando colocamos mais produtos, mostramos que aqui também tem o que os consumidores querem”.

A realidade do comércio de Maranguape não foge à regra geral, cuja dinâmica é favorecida pelo sistema de crediários com pagamentos parcelados. A grande maioria dos trabalhadores utiliza-se deste sistema, inclusive os trabalhadores da indústria. Estes últimos contam com descontos e cartões-fidelidade, em alguns estabelecimentos comerciais através de consórcios realizados entre a indústria e os comerciantes locais, conforme observações obtidas em entrevistas realizadas junto a funcionários do CDL. São estas algumas estratégias utilizadas pelas empresas para tentar, por estes meios, inserir a população trabalhadora na teia do consumo.

Como acontece mais notadamente nas pequenas cidades brasileiras, é no inicio de cada mês que ocorre uma maior dinamização do comércio e utilização dos serviços bancários sendo possível observar no centro de Maranguape uma grande movimentação de pessoas e veículos durante este período. Observa-se também um maior fluxo de pessoas em direção à Fortaleza, indicando que a riqueza gerada no município, proveniente, principalmente, do setor público e das indústrias através dos salários e pensões demanda, em parte, à Fortaleza reforçando a assertiva do poder centralizador da metrópole.

É na sede e, sobretudo no centro da cidade, onde se concentra a maioria dos estabelecimentos comerciais. Estes se estendem por mais de três quarteirões paralelos em meio aos bancos, prédios públicos e equipamentos de serviços, além de residências mais antigas. Já o setor informal disperça-se pelas ruas principais

territorializando-se cotidianamente nos mesmos lugares ocupando, em geral, as calçadas dos estabelecimentos comerciais formais. Observa-se, assim, uma espécie de competição entre o setor formal e o informal que funcionam nos mesmos horários permeados ainda pela presença de ambulantes que usam a própria voz como forma de comercializar seus produtos.

Maranguape ainda não conta com Shopping Center, a exemplo de Maracanaú que já dispõe desse equipamento desde 2003, inclusive com salas de cinemas. Este foi o primeiro shopping construído em uma cidade da Região Metropolitana de Fortaleza. Em Maranguape, no que tange aos equipamentos comerciais o maior destaque é para um pequeno centro comercial denominado de “Maktub”, composto por dois andares, com poucas lojas, alguns escritórios e um consultório odontológico. (Cf. figura 23).

Figura 23 – Comércio local e o centro comercial denominado “Shopping Maktub”
Fonte: Trabalho de campo, 2006.

Podemos perceber que o comércio no centro da cidade vem se expandindo relativamente e é notório seu transbordamento para as ruas próximas às indústrias, onde preferencialmente se localizam estes equipamentos. De acordo com as informações obtidas em pesquisa de campo, a população reconhece o aumento dos estabelecimentos comerciais. Ao conversamos com uma moradora do bairro Parque Iracema, onde está localizada a indústria Dakota, ela afirma que: “Essa indústria (...) é

muito boa no bairro da gente, aqui num tinha nada, depois dela, tudo teve vida, muita gente passando, todo mundo quer morar aqui, antes só tinha mato, agora tem de um tudo bem pertinho de casa".

A nova industrialização ao alterar as relações de trabalho com a expansão do emprego assalariado formal repercute na economia urbana do município, já que os trabalhadores ao receberem seus salários adquirem produtos no comércio local contribuindo, assim, para uma maior circulação de riquezas.

Antes, porém o movimento verificado no comércio estava muito mais relacionado ao pagamento dos aposentados e pensionistas do INSS, dos salários dos funcionários públicos e à pouca renda gerada pela agricultura de subsistência.

A indústria também contribui para aquecer o setor informal antes representado pelos ambulantes e feirantes. Com as fábricas, o comércio informal também se amplia mantendo as formas tradicionais surgindo ainda pequenos negócios conforme comentaremos adiante.

Em frente à indústria calçadista Dakota (Cf. figura 24) é notória a concentração de marmitarias, pequenos armarinhos, mercearias, bares e, durante os horários de saída dos trabalhadores, alguns camelôs aglutinam-se na rua da fábrica na busca de realização de suas vendas. Em nossas visitas de campo observamos que o final do primeiro turno de trabalho (17:00hs) ocorre uma grande movimentação de pessoas como se estas acompanhassem o ritmo dado pela indústria. Muitos moradores próximos à fábrica acompanham a saída dos trabalhadores em suas calçadas, enquanto os responsáveis pelos pequenos negócios ficam no aguardo de seus consumidores, no caso, os trabalhadores da fábrica.

Figura 24 – Lanchonetes e lojas de móveis localizados em frente a indústria de calçados Dakota.
Fonte: Trabalho de campo, 2006.

No que se refere à relação entre os setores econômicos, acreditamos que a instalação de novas indústrias no município de Maranguape contribui para alterar os demais setores da economia urbana (comércio e serviços). Primeiro, pelo incremento de consumidores, em potencial, na economia local, fruto da inserção de mais de cinco mil postos de trabalho formais no setor industrial do município. Segundo, porque esta nova dinâmica da produção e da acumulação de riquezas aponta para a emergência de elementos que vão definir cada vez mais a (re)produção do território.

3.2 Os períodos de industrialização

Ao analisar a industrialização de Maranguape torna-se imprescindível uma periodização, tendo em vista que esse processo se realiza em diferentes escalas temporais atrelados a uma conjugação de diversos fatores. Cabe inicialmente definir o que entendemos por industrialização. Entretanto, esta não é uma tarefa fácil, haja vista que a vasta bibliografia que trata da atividade industrial não contempla essa definição utilizando a terminologia sem maior preocupação conceitual.

Ao que parece, os estudiosos, e entre eles os geógrafos, estão muito mais preocupados com os efeitos gerados pela indústria, suas profundas mutações nos últimos anos, do que nesse debate.

Embora a industrialização esteja associada a um processo mais intenso de integração econômica e sócio-espacial ligada a fatores históricos, podemos afirmar que a mesma se pauta em estratégias locacionais, porém cada vez mais desvinculando-se dos clássicos fatores, como: matéria-prima, mercado, etc.

Podemos afirmar também que a própria dispersão da indústria constitui uma forma nova de industrialização (SCHOUMAKER, 1996), em geral caracterizada pela

utilização de mão-de-obra intensiva com baixa remuneração. É neste contexto mais amplo que entendemos a industrialização em Maranguape.

Identificamos em Maranguape três momentos distintos de implantação industrial. A delimitação desses períodos obedeceu, grosso modo, a periodização apontada por Amora (2005) ao tratar a industrialização do Ceará como um todo. São identificados pela autora três períodos: 1) do fim do século XIX até os anos 1950; 2) dos anos 1960 até meados dos anos 1980 e; 3) dos anos 1980, intensificando-se mais precisamente nos anos 1990, até os dias atuais. Adotamos essa periodização por compreendermos que Maranguape insere-se em uma lógica maior de industrialização do Estado do Ceará ao mesmo tempo que expressa algumas particularidades.

O primeiro período corresponde à implantação das primeiras indústrias em Maranguape. Estas estavam atreladas aos recursos naturais e à produção agrícola local, principalmente algodoeira, uma vez que parte do algodão cultivado em Maranguape ficava no município para ser beneficiada e também utilizada como matéria - prima nas usinas de extração de óleos e gorduras vegetais. Outra parte era enviada para Fortaleza que tinha a função de coleta da produção agrícola cearense.

De acordo com dados do Registro Industrial de 1954, divulgados pela Enciclopédia dos Municípios Brasileiros – IBGE (1957, p. 359), existiam naquele ano 30 estabelecimentos fabris, os quais ocupavam em média 541 pessoas. Em 1966, o número de unidades fabris[49] já é bem maior, ou seja, cerca de 133. Entre esses estabelecimentos registrados como industriais, inclui-se a produção de aguardente. Maranguape chega a ter grande destaque nessa atividade, tornando-se o segundo maior produtor do Estado na década de 1950.

Algumas características marcam esse primeiro período de industrialização ainda incipiente, entre as quais destacamos: a indústria é de certa forma um prolongamento da agricultura; as iniciativas são predominantemente locais; os capitais são provenientes das atividades agrícolas e comerciais e “administrados, quase

[49] Matos indica que funcionavam no município: “6 usinas de beneficiamento de algodão; 1 usina de óleos e gorduras vegetais; 6 serviços de energia elétrica; 1 fábrica de fogos juninos; 2 sapatarias; 2 fábricas de lingüiça; 3 matadouros; 7 olarias; 1 pedreira; 2 movelarias; 8 padarias; 16 fábricas de aguardente; 2 fábricas de beneficiamento de arroz; 52 casas de farinha; 1 fábrica de fubá de milho; 1 moageira de café; 6 fábricas (domésticas) de queijo e manteiga e 16 engenhos de rapadura”. (MATOS, 1966, p. 29)

sempre, por teias familiares de proprietários" (AMORA, 2005, p. 372). A produção, no caso do beneficiamento do algodão, destina-se em grande parte ao mercado externo.

Além do beneficiamento do algodão, as condições naturais do município, comentadas no capítulo 1, favoreceram o surgimento da produção da cana-de-açúcar. Esta por sua vez implicou na instalação de pequenas fábricas de aguardente com destaque para a Ypióca, fundada em 1846 e ainda em funcionamento. Sua memória se expressa em um moderno museu, o Museu da Cachaça[50], fundado em agosto de 2000, localizado no distrito de Sapupara bem próximo à sede urbana. (Cf. figura 25 e 26).

Figura 25 – Instalações da unidade industrial no Sítio Ypióca.
Fonte: Trabalho de campo, 2006.

Figura 26 – Entrada do Museu da cachaça no Sítio Ypióca.
Fonte: Trabalho de campo, 2006.

A Ypióca é uma das mais tradicionais empresas do ramo no país com uma produção de 80 milhões de litros/ano de cachaça. Inicialmente, a empresa se restringia ao município de Maranguape, sendo que atualmente possui três fábricas distribuídas no interior do Ceará (Pindoretama, Acarape e Paraipaba) e mais recentemente instalou, uma unidade no Rio Grande do Norte, no município de Ceará - Mirim. De acordo com

[50] O Museu se encontra instalado atualmente no Sítio Ypióca, onde funcionou a primeira unidade industrial do grupo Ypióca Agroindustrial, hoje estando desativada. Conforme a gerência do equipamento: "A decisão de criar o Museu da Cachaça é uma forma de resgatar a própria história da Ypióca, iniciada em 1846, que se confunde com a trajetória da aguardente no Brasil" (entrevista 16/04/2006). O museu obtém o grande destaque no que diz respeito ao turismo no Município de Maranguape, recebendo diariamente fluxos turísticos nacionais e internacionais, contando ainda com visitas constantes da população local, como estudantes e interessados em geral.

informações obtidas com o responsável pelo serviço administrativo, a unidade fabril no distrito de Sapupara, em Maranguape, onde funciona o museu é atualmente responsável apenas por parte do plantio, corte e envelhecimento do produto, enquanto as outras fases da produção são completadas em Fortaleza, de onde parte para a distribuição (Entrevista realizada em 24 de janeiro de 2006).

São ainda desse período, pequenas olarias, engenhos de açúcar e rapadura e as casas de farinha. O artesanato muito famoso em Maranguape também já se destacava, porém o mercado consumidor restringia-se, sobretudo, a Fortaleza e algumas regiões do interior, diferentemente do momento atual, cuja produção é vendida para outros mercados[51], inclusive o externo.

O segundo período de industrialização de Maranguape é marcado pela implantação do I Distrito Industrial em Maracanaú, conforme já se fez referência. É nesse período, mais precisamente nos anos 1970, que tem início à expansão industrial na Região Metropolitana de Fortaleza, sendo Maranguape o primeiro município fora da metrópole, mais especificamente o seu distrito Maracanaú, a receber grandes indústrias com o apoio dos incentivos fiscais da Sudene. Conforme já comentado, a perda do distrito repercutiu de tal forma que se transformou em um momento de crise e de quase ausência de uma dinâmica industrial mais significativa.

Como marco deste período, cita-se apenas a indústria de colchas de chenille implantada com incentivos fiscais da Sudene e a de lacticínios, ambas em funcionamento até hoje, e que foram as únicas indústrias importantes implantadas nesse período que não se instalaram no Distrito Industrial em Maracanaú. Não nos deteremos mais aqui neste capítulo sobre este período, uma vez que seu marco foi sem dúvida a implantação do distrito, objeto de análise do capítulo 2 por seu caráter pioneiro no processo de industrialização e conseqüente metropolização.

[51] Desde uma maior divulgação dos bordados em um desfile realizado no Shopping Center Iguatemi, no ano de 2005, as associações de artesãs de Maranguape têm aumentado consideravelmente suas encomendas. Em média, as associações produzem mil peças por mês. Em dezembro de 2005, foram exportados para Portugal e Espanha. No quadro nacional, os bordados, richelieus e rendas produzidas pelas artesãs da APAM – Associação Produtiva Artesanal de Maranguape estiveram presentes na *Fashions* Rio e São Paulo *fashions week* no inicio de 2006 (O Povo, 2006).

O terceiro período tem início na década de 1990, com a inserção de Maranguape no contexto da reestruturação produtiva do Ceará a partir do denominado "governo das mudanças". A perda de Maracanaú, que mergulha o município em uma difícil situação econômica segundo as lideranças políticas, econômicas e população em geral, coloca o município em uma situação de crise, constituindo assim, um momento de ruptura com a estagnação industrial e inicio de uma nova fase.

A industrialização passa a ser defendida pelos atores políticos e econômicos locais como alternativa à denominada "crise" em Maranguape. O grupo empreendedor local que era oposição ao então governador da época, Ciro Gomes, ofereceu apoio político à volta de Tasso Jereissati[52] ao governo, em contrapartida, surgia a promessa da inclusão de Maranguape no novo programa de atração de investimentos industriais. (Entrevista concedida em 20/01/2006).

Rigotto, ao se referir a essa nova inserção produtiva verificada no município afirma que:

> Maranguape foi então ao encontro deste intenso processo de industrialização, da mesma forma em que o governo estadual foi ao encontro das novas tendências de re-localização da indústria, tanto a níveis nacionais como internacionais, a partir dos organismos internacionais. (RIGOTTO, 2004, p.249).

Este momento tem como marco principal a implantação da indústria calçadista Dakota, mas também a instalação de uma multinacional, a fábrica Mallory e outras filiais de empresas importantes no cenário nacional, como a Hope, do gênero confecções (roupa íntima feminina). A implantação dessas indústrias em pouco espaço de tempo, repercute não só na economia e na vida do município gerando novos fluxos de pessoas e mercadorias, mas constituindo-se em importante vetor de metropolização. Este terceiro período não pode ser pensado independente do processo de reestruturação produtiva no Ceará, merecendo tratamento à parte por constituir nosso maior interesse analítico.

3.3 A inserção de Maranguape na reestruturação produtiva em curso no Ceará

[52] Naquele momento, Ciro Gomes e Tasso Jereissati pertenciam à mesma agremiação política, o PSDB – Partido da Social Democracia Brasileira.

3.3.1 Considerações sobre o conceito de reestruturação produtiva

Antes de adentrarmos no atual período de industrialização de Maranguape, teceremos algumas considerações sobre o conceito de reestruturação produtiva e sua abordagem pela Geografia.

O processo de reestruturação produtiva tem sido enfocado pelos geógrafos, nestes últimos anos, no que tange às suas implicações na dinâmica territorial, embora não tenhamos encontrado maiores referências conceituais. Vários estudos (livros, artigos, teses, dissertações) elaborados por geógrafos têm enfocado a reestruturação produtiva no trato dos seus objetos específicos sem, contudo, explicitá-la conceitualmente.

A sua relevância está no fato de que a reestruturação produtiva é um processo que implica em transformações sócio-espaciais e não apenas econômica. Neste sentido, cabe ao geógrafo desvendar suas manifestações através dos arranjos espaciais engendrados. Soja, ao fazer considerações sobre este conceito, considera que em seu sentido mais amplo:

> (...) transmite a noção de freada, senão de rupturas nas tendências seculares e uma mudança em direção a uma nova ordem e uma configuração significativamente diferentes da vida social, econômica e política. Evoca, pois, uma combinação seqüencial de desmoronamento e reconstrução, de desconstrução e tentativa de reconstituição provenientes de algumas deficiências ou perturbações nos sistemas de pensamento e ação aceitos. (1993, p.193)

Soja desenvolve uma ampla discussão conceitual chegando a estabelecer ligações entre a reestruturação e a forma urbana, porém, o que nos chama mais atenção em seu pensamento é a afirmação da ligação entre reestruturação e espacialização. Não temos a pretensão, neste trabalho, de aprofundarmos o pensamento de Soja e nem tampouco os significados que permeiam o conceito de reestruturação.

Encontramos, porém, certa dificuldade no trato desta questão o que não nos impede, todavia, de abordá-la não em sentido *latu*, mas de forma mais restrita. Em nossa pesquisa de cunho teórico sobre a abordagem industrial encontramos muito mais

referências à indústria na perspectiva da globalização e mundialização[53] da economia do que em relação à reestruturação produtiva propriamente dita. Os estudos também enfocam a passagem de uma ordem fordista para a acumulação flexível podendo se perceber essas mudanças muito mais no âmbito das economias do capitalismo central do que em realidades como a nossa. Razão porque não privilegiamos essa abordagem, haja vista a sua amplitude, o que foge ao objetivo de nosso estudo.

Entendemos a recente descentralização produtiva[54] ou re-localização industrial como componentes da reestruturação capitalista que, em última instância, compreende as novas formas assumidas pela acumulação e reprodução do capital, quando as empresas passam a buscar novos lugares, onde a mão-de-obra é mais barata e não proporcione as deseconomias de aglomeração[55].

Podemos afirmar de uma forma mais simplificada que a reestruturação envolve períodos de modificação da ordem pré-existente, ou melhor dizendo, o modo de produção capitalista diante de um novo momento de crise metamorfoseia-se, reestruturando suas bases de acumulação, e, nesse sentido, o espaço torna-se basilar para o processo de acumulação.

Para se reestruturar o capital utiliza-se da ciência, da técnica e da informação (SANTOS, 1996b), como grandes componentes que impulsionam as forças produtivas, esses elementos são restritos aos atores hegemônicos que concentram as inovações voltadas para o controle do trabalho e do consumo.

Como destaca Pereira Júnior (2005, p. 57), é necessário “reconhecer o papel do Estado, leia-se aqui Governo do Estado e programas de desenvolvimento regional, como promotor e delineador dos caminhos no crescimento industrial cearense”. A análise da participação do Estado como mediador dos interesses internos e externos ao

---

[53] Entendemos esse processo a partir da fragmentação das cadeias produtivas, ou seja, com o deslocamento de diferentes plantas industriais direcionadas para diferentes lugares do território, verificada principalmente pelas vantagens comparativas encontradas no lugar.

[55] Pacheco e Negri (1994, p.62) elucidam que: em geral, sob a rubrica de deseconomias de aglomeração, está um conjunto variado de causas que vão desde os maiores custos de transporte, de terrenos, salários, e dos serviços públicos ou da infra-estrutura, até condicionantes que se refletem sobre a produtividade ou sobre a organização da produção, como congestionamentos, maiores tempos de transporte, aumento do poder sindical dos trabalhadores, redução da produtividade do trabalho associada à queda da qualidade de vida nas grandes cidades, etc.

local deve ser privilegiada para o entendimento da chegada de novos fixos industriais no Ceará.

De acordo com Santos (2005), o Estado é levado a ampliar cada vez mais seu papel na sociedade, sendo convocado a atender os interesses dos mais diversos atores sociais. Entre esses atores destacamos o capital, representado pelas grandes empresas particulares que sempre recorrem ao poder público para garantir condições favoráveis para a ampliação das margens de lucro da iniciativa privada.

Não vamos discutir aqui as formas assumidas pelo capital no âmbito da acumulação capitalista mundial nem tampouco como o Ceará se insere nessa nova ordem. Cabe, no entanto, algumas rápidas considerações para que se possa fundamentar melhor como esse processo se materializa em Maranguape.

A partir da expansão do neoliberalismo, o Estado passa a ser definido por uma nova função. De certa forma, já se tornou um consenso entre os teóricos a denominação de Estado neoliberal referente aos governos que aderem à ideologia de minimização da máquina estatal e que adota a cartilha das políticas de privatização econômica e do dilaceramento das conquistas sociais (COGGIOLA, 1996, p. 195).

No contexto da reestruturação produtiva posta em prática no Ceará, o Estado tem papel fundamental. Entretanto, conceituar Estado, e discutir as formas de sua atuação nessa realidade torna-se tarefa difícil tanto pela amplitude do tema quanto pela diversidade de abordagens demandando grande esforço de síntese. Entretanto, não pudemos nos furtar de destacar o papel do Estado, mesmo de forma resumida, nessa nova realidade que se configura a partir da segunda metade dos anos 1980.

Conforme abordamos no capítulo anterior, foi a partir da construção de um ideário modernizador e a ideologia de romper com as amarras coronelistas e exterminar o atraso econômico e social (TEIXEIRA, 1995) que se fomenta uma nova política de industrialização do Estado.

3.3.2 As indústrias implantadas em Maranguape a partir de 1995

Como ponto de partida buscamos compreender a industrialização de Maranguape, mais recentemente no terceiro período de industrialização, em meio ao

processo de reestruturação produtiva que ocorre no Ceará, adotando-se como marco desta fase o ano de 1995.

Ressaltamos que este período de implantação de novos empreendimentos industriais em Maranguape insere-se também no âmbito das transformações econômicas e sociais verificadas no Brasil no contexto da internacionalização produtiva e financeira.

Os estados brasileiros passam a oferecer vantagens para atrair novos investimentos industriais, dentre as quais as já comentadas isenções de ICMS, desencadeando desse modo a denominada “guerra fiscal” entre os estados da federação. O Ceará torna-se assim competitivo atraindo empresas de capitais nacionais sediadas no sul e sudeste do país, além de empresas multinacionais. É neste cenário que chega a Maranguape novos empreendimentos, conforme comentaremos a seguir.

A primeira indústria instalada nessa nova fase, que se inicia em 1995, foi a fábrica de calçados Dakota S/A (Cf. figura 27), empresa gaúcha que marcou a inserção produtiva de Maranguape no novo contexto de reestruturação produtiva do Ceará.

Figura 27 – Instalações da indústria Dakota S/A.
Fonte: Trabalho de campo, 2005

É destaque no Ceará na produção de calçados, ocupando a segunda posição no *ranking* estadual de pares de sapatos por ano, só ficando atrás da Grendene. A Dakota[56] S/A é um exemplo de empresa que passa a migrar para outros estados do Brasil em busca de condições favoráveis para a produção. Esta empresa inicia a descentralização das suas unidades no ano de 1995, chegando ao Ceará,

[56] Segundo dados do BNDES, 2000: a empresa Dakota S/A produziu 7.260.000 milhões pares/ano, ficando em segundo lugar no *ranking* estadual, com 5,58% da produção do Ceará.

primeiramente, no município de Maranguape, e, posteriormente, nos municípios de Iguatu e Russas e mais recentemente em setembro de 2006, foi instalada uma nova sede no município de Quixadá[57], inicialmente com 500 operários.

Apesar da fábrica Dakota de Maranguape ter sido a primeira indústria da empresa a se instalar no Ceará, portanto a mais antiga, representa hoje a segunda em termos de mão-de-obra ocupada com 2.500 trabalhadores. A maior indústria desse grupo em nosso Estado fica no município de Russas, tendo sido instalada em 1998 constituindo hoje a maior unidade em produção e absorção de mão-de-obra, ocupando 3.200 trabalhadores.

A Dakota-Maranguape nos primeiros dois anos de funcionamento contava com apenas 1.500 funcionários. A fábrica encontrava-se instalada num galpão cedido pela Prefeitura, só adquirindo sua atual estrutura no ano de 2000. Atualmente, funciona em uma área coberta, perfazendo de 25 mil metros quadrados (RIGOTTO, 2004), e como vimos conta com mais de dois mil trabalhadores. No município é a maior na utilização de mão-de-obra.

A empresa ainda guarda grandes laços com o Rio Grande do Sul, local de origem e onde se encontra a matriz nacional. É lá que a produção começa, pois os pedidos, negociações e *design* do produto são realizados na matriz. A fábrica de Maranguape conta também com alguns funcionários especializados que vieram do estado de origem da Dakota, ou seja, o Rio Grande do Sul.

No que tange à distribuição da mão-de-obra, a maior parte dos trabalhadores está na linha de produção e mora na sede de Maranguape ou nos municípios vizinhos. Já os empregos administrativos são ocupados por pessoas de fora. No inicio, essas funções eram desempenhadas por gaúchos, sendo atualmente exercido principalmente por trabalhadores que moram em Fortaleza.

---

[57] Após dez anos sem receber grandes indústrias, foi inaugurada em setembro de 2006 na cidade de Quixadá (a 157 km de Fortaleza), a Mississipi Calçados S/A, unidade do grupo Dakota. A fábrica foi instalada à margem da rodovia Presidente Costa e Silva, na “Estrada do Algodão”. A empresa utilizou recursos próprios para instalações e maquinário, mas contou com sua instalação no mini - distrito industrial, área cedida pela diocese local. De acordo com o Secretário do Desenvolvimento Econômico, Régis Dias, a empresa pôde se beneficiar do programa de incentivos fiscais do Governo do Estado. (Diário, 2006).

Em relação à qualificação da mão-de-obra, esta é realizada pela própria empresa que passa a oferecer treinamento para os trabalhadores, sobretudo para aqueles sem qualificação. Há, ainda, treinamentos específicos para ocupação dos cargos de maior responsabilidade, porém muitas vezes com salários inferiores se comparados aos pagos nas demais unidades da empresa no sul do país.

O peso da indústria Dakota pode ser ainda comprovado em Maranguape visto que ela atraiu outras empresas componentes de sua cadeia produtiva (Cf. figura 28), a exemplo da Liko Nordeste, que produz tintas para calçados; a Paema embalagens, que produz caixas e a Delfa que produz esponjas e ilhoes. Referidas indústrias também fornecem seus produtos para outras unidades fabris locais, ampliando desse modo a cadeia produtiva.

Figura 28 – Indústrias componentes da cadeia produtiva da indústria calçadista (Liko – Nordeste e Paema embalagens).
Fonte: Trabalho de campo, 2006.

Além desses empreendimentos, foram implantados, ainda nesse período, outros ramos industriais registrando-se um ritmo de industrialização mais intenso a ponto de em um intervalo de cinco anos, ou seja, de 1995 a 2000, terem sido implantadas 18 indústrias.

A tabela 06 apresenta dados referentes às 18 citadas indústrias conforme distribuição por gênero e participação no emprego, em 2000. A tabela revela o forte peso da indústria calçadista Dakota que absorve 74,54 % do emprego industrial em relação ao total de trabalhadores das mesmas. Indica, ainda, a predominância dos gêneros de calçados, vestuário e têxteis na estrutura industrial de Maranguape, fato este denotativo da manutenção da base industrial pré-existente no Ceará, fortemente calcada nesses gêneros tradicionais.

Porém, merece destaque a produção de bens de consumo duráveis, como eletrodomésticos, e outros mais especializados (lentes para óculos) evidenciando a presença de ramos modernos. No entanto, eles utilizam pouca mão-de-obra, ao contrário dos gêneros tradicionais cuja lógica é a de uma acumulação baseada na utilização de mão-de-obra intensiva que, no caso em questão, se dá a custos mais baixos.

O Ceará constitui hoje um importante pólo calçadista[58] do Brasil, segundo dados do Ministério do Desenvolvimento da Indústria e Comércio Exterior – MDIC. Em 2000, o Estado exportou 18 milhões de pares de sapatos, totalizando um valor de US$ 81milhões. Correspondendo, naquele ano, a 16% do total das exportações.

Tabela - 06
Maranguape – Indústrias por gênero e participação no emprego industrial (2000).

Gênero Industrial	Número de Empresas	% do emprego industrial
Caçados	1	70,54
Vestuários	4	12,03
Têxtil	1	4,53
Laticínios	1	2,72
Eletrodomésticos	1	2,21
Lentes para óculos	1	1,93
Embalagens	2	1,83

[58] O grande destaque na produção de calçados nacional é, sem sombra de dúvida, a região do Vale dos Sinos situado no estado do Rio Grande do Sul. Essa região concentra em torno de 60% da indústria de transformação e 80% da indústria brasileira de máquinas para couros e calçados, onde também estão as instituições de ensino técnico e os centros de pesquisa e assistência tecnológica, que atende ao gênero calçadista. (RIGOTTO, 2004)

Pré – moldados	1	1,43
Palmilhas	1	1,41
Outros	5	1,37
Total	**18**	**100,0**

Fonte: PGU-ALC - Prefeitura Municipal de Maranguape, Universidade Estadual do Ceará; Agora XXI *et alli*, 2001.

Com 198 empresas de médio e grande portes (dados do MDIC), o setor calçadista cearense respondia por 27.353 empregos diretos, dos quais 80% foram gerados por empresas que migraram, nos anos 1990, do Sul e Sudeste do país.

A indústria calçadista disseminou-se pelo território estadual, estando hoje presente em vários municípios do interior atraída pela oferta de incentivos estaduais. Embora distribuída por mais de 25 municípios há ainda uma forte concentração de fábricas na Região Metropolitana de Fortaleza com importantes unidades nos municípios de Maracanaú, Pacajus, Horizonte e Maranguape.

É importante salientar que 10 das maiores empresas brasileiras de calçados possuem filiais no Ceará. Entre elas podemos destacar: Grendene Nordeste (Sobral e Crato), Paquetá do Nordeste (Itapajé), Aniger do Nordeste (Quixeramobim), Dakota Nordeste (Russas, Maranguape, Iguatu e Quixadá), Vulcabrás do Nordeste (Horizonte), HB Betarello (Aracati), Democrata (Camocim), e Dilly (Itapipoca). O Estado do Ceará ocupa a terceira posição em relação à produção de calçados brasileira, só ficando atrás do Rio Grande do Sul e São Paulo (MDIC, 2000). A figura 29 indica a distribuição espacial das indústrias calçadistas no Ceará.

As empresas citadas são as principais responsáveis pela participação do Ceará no circuito nacional do setor calçadista, chegando a concentrar 85% de toda produção estadual do ramo de calçados. O grande destaque é para a empresa Grendene, com fábricas localizadas em Sobral, Crato e Fortaleza, responsável por 73% da produção de calçados cearenses.

A fábrica Grendene em Sobral, no noroeste do Ceará, ocupava 9.600 empregados no ano de 2000, conforme os dados do RAIS. De acordo com o Jornal O Povo (2006), a Grendene passa a empregar sozinha 13.600 pessoas com o piso salarial de pouco mais de R$ 270.

Na região do Cariri, localizada no sul do Estado, se configurou um importante pólo calçadista cujos estabelecimentos estão distribuídos pelas três principais cidades da região: Crato, Juazeiro do Norte e Barbalha. As três cidades concentram cerca de 110 estabelecimentos calçadista entre grandes e pequenos tendo como destaque a indústria Grendene com 2.347 trabalhadores. No total são 6.922 empregos diretos, isso para o ano de 2006. (Cf. Relatório da Federação das Indústrias do Ceará – FIEC, junho de 2006).

Os incentivos fiscais e os programas de desenvolvimento industrial representam os principais elementos viabilizadores da chegada de novos investimentos industriais do ramo calçadista.

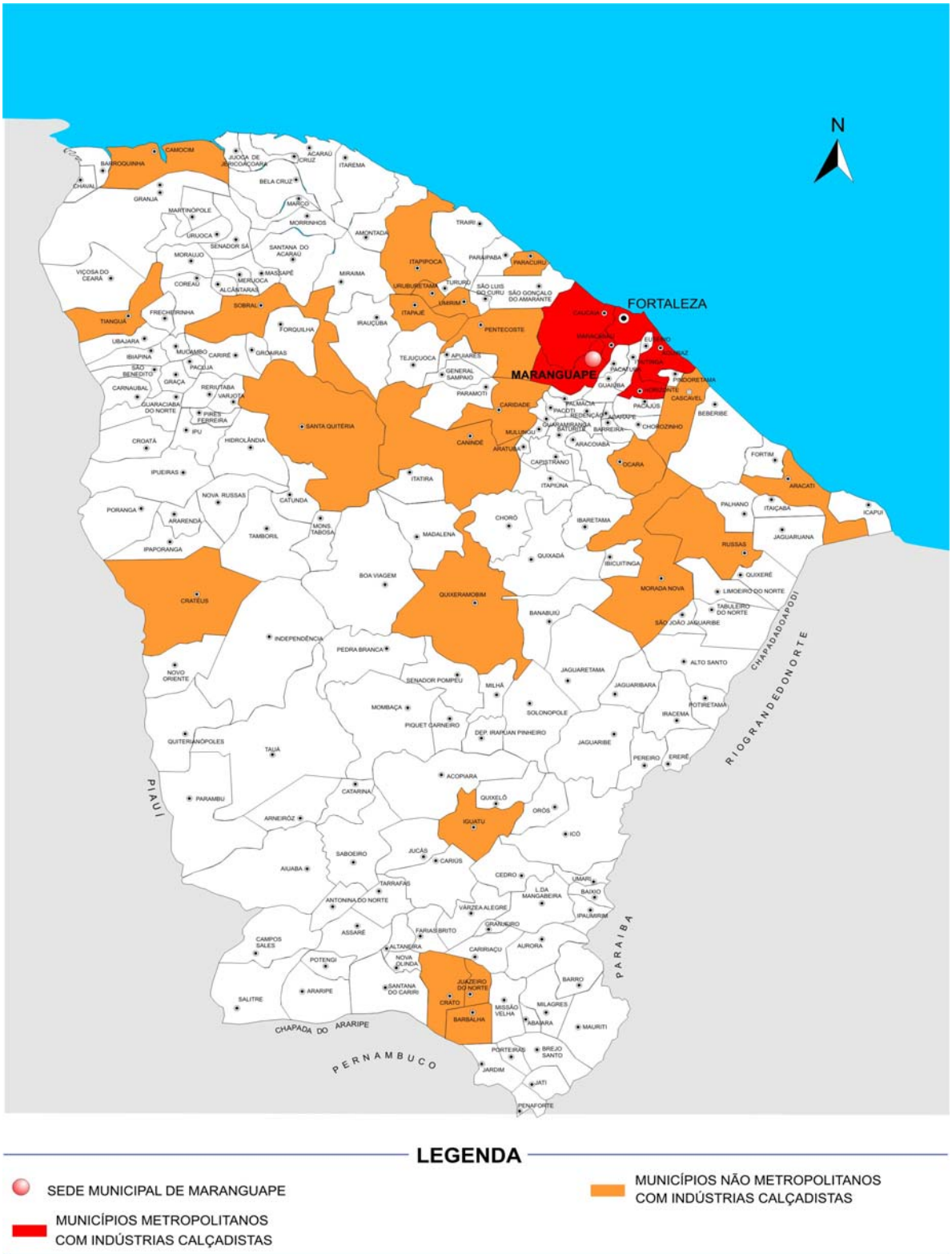

Figura 29 – Municípios que concentram investimentos do setor calçadista no Ceará.
Fonte: Ministério do Desenvolvimento da Indústria e Comércio Exterior/MDIC, 2000.

Na década de 1990, foram implantadas pelo governo estadual dois programas específicos de incentivo à fabricação de calçados: O Programa de Incentivos às Atividades Portuárias e Industriais (Proapi) e o Programa de Desenvolvimento do Comércio Internacional e das Atividades Portuárias do Ceará (PDCI).

O Primeiro foi lançado em 1995 com o objetivo de incentivar as exportações das empresas calçadistas instaladas no Ceará. O segundo, criado em 1996, oferecia incentivos para a importação de componentes para tênis esportivos e outros tipos de calçados fabricados no Estado, sendo considerado mais rentável importar do que adquirir insumos no próprio território nacional. Ressalta-se que o Proapi figurou como um dos principais incentivos à atração da indústria Dakota para Maranguape.

Os incentivos governamentais e a presença de uma mão-de-obra abundante e barata favoreceu a industria calçadista que ainda nos dias de hoje se apresenta como um ramo industrial absorvedor de grandes contingentes de trabalhadores na linha de produção.Enquanto a indústria de calçados no Nordeste paga, em média, um salário mínimo ao operário da produção, na região do Vale dos Sinos, no Rio Grande do Sul, são pagos até dois ou dois e meio salários para a mesma função (RIGOTTO, 2004).

Além da fábrica de calçados Dakota, foi implantada em Maranguape, em 1996, a Mallory, uma moderna indústria de eletrodomésticos com uso de alta tecnologia proveniente de países do capitalismo central, inserindo-se nessa nova lógica de divisão territorial do trabalho.

Figura 30 – Instalações da unidade industrial da Mallory.
Fonte: Trabalho de campo, 2005.

Em geral, as indústrias subsidiadas como a calçadista, por exemplo, necessitam de grandes contingentes de trabalhadores, constituindo-se este fato em um dos principais atrativos. No entanto, a indústria em questão não utiliza grandes contingentes de trabalhadores tornando-se nesse caso uma exceção à regra geral.

A instalação da Dakota em 1995 e da Mallory em 1996 configura na cidade de Maranguape o interesse de empresas nacionais e internacionais na instalação de fábricas na RMF. A Mallory representa, na verdade, um grande conglomerado multinacional do ramo de eletrodomésticos cujo centro de comando está localizado na Espanha. Esta multinacional é considerada uma das principais de eletrodomésticos da Espanha e do mundo sendo que a única indústria deste conglomerado no Brasil localiza-se em Maranguape.

Entre os empreendimentos que vieram de outros estados do Brasil, estão a indústria de calçados, como já explicitamos anteriormente, a indústria química Liko Nordeste e uma indústria de embalagens de papelão, Paema Embalagens, todas originárias do Rio Grande do Sul. Além destas, podemos destacar a indústria de confecção de roupas íntimas, Hope, e a indústria Têxtil Itajaí Nordeste provenientes de São Paulo /SP.

Conforme informações obtidas junto aos funcionários destas fábricas, o Nordeste se tornou importante destinatário para o consumo das mercadorias produzidas por elas, mas nenhuma dessas empresas restringe seu mercado a esta região, vendendo também para o Rio de Janeiro, São Paulo, Santa Catarina e demais estados brasileiros. Quanto ao mercado internacional, a Dakota e a Mallory possuem importantes vínculos, exportando regularmente seus produtos, e mais recentemente a indústria de colchas insere seus produtos no Mercosul.

Entre as empresas citadas, três expandiram a produção da matriz para Maranguape: a indústria de embalagens plásticas, que antes estava em Fortaleza; a de confecção de roupas intimas e a de eletrodomésticos. As duas últimas haviam se instalado anteriormente no interior de São Paulo, transferindo-se para Maranguape. Esse fato reforça a lógica do processo de reestruturação produtiva em curso no espaço brasileiro cujos efeitos no Ceará se dão de forma concentrada, isto é, na região

metropolitana de Fortaleza. É neste cenário que Maranguape se insere como município metropolitano.

Somente a metal-mecânica, tem suas bases no Ceará embora tenha sido instalada em Maranguape, tendo em vista os incentivos fiscais que a beneficiaram, seus proprietários são de Fortaleza.

A indústria de confecções de roupas íntimas (Hope), a exemplo da Dakota, também mantém laços com a matriz sediada em São Paulo. As atividades de *marketing* e *design* dos produtos ainda são realizadas naquele estado, parte das atividades que antes eram produzidas na matriz de São Paulo atualmente são realizadas na unidade da empresa em Fortaleza, deixando para a unidade em Maranguape apenas a montagem de peças, que já chegam cortadas e voltam à matriz somente para receber o acabamento.

Dentro de uma perspectiva internacional, a indústria química Liko Nordeste concentra suas atividades na formulação de misturas de solventes e de pigmentos, a partir das matérias-primas e da tecnologia que recebe de suas “parceiras” na Itália, no laboratório localizado na fábrica.

Em nossos questionários e busca por informações, tivemos a preocupação de indagar aos responsáveis pelas fábricas, naquele momento, o porquê da vinda destas indústrias para Maranguape. De certa forma, houve um consenso geral sobre os incentivos fiscais como motivação para a implantação no município, exceto para as indústrias que já estavam instaladas em Maranguape há mais tempo. Fica evidente, portanto, o peso dos incentivos na atração das indústrias. De acordo com informações fornecidas pelo Gerente de Fomento à Indústria, Comércio e Serviços da Prefeitura, todas essas indústrias que foram instaladas a partir de 1995, se beneficiaram da isenção do ICMS por 10 anos, podendo ser prorrogados.

Um instrumento político importante para a chegada das indústrias foi, sem dúvida, o Programa de Promoção e Incentivo à Atividade Industrial – PIAI, uma parceria entre governo e setor privado. Fica bem clara a inserção de Maranguape dentro desta nova política industrializante, à medida em que percebemos os vários elementos envolvidos no fomento desta atividade, entre os quais o Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano de Maranguape. O plano define a atração de indústrias como

fator primordial para consolidar o desenvolvimento do município e como estratégia enaltece que: “Maranguape, terá uma economia industrial forte e descentralizada, baseada em indústrias direcionadas para o mercado cearense” (PDDU, 1999).

Outro fator bastante significativo, é a propaganda da cidade como o lugar ideal para alicerçar a chegada dos investimentos industriais No site da Prefeitura, podemos constatar claramente os apelos aos empresários e investidores para se instalarem no município.

Ainda, conforme nossas entrevistas junto aos funcionários das indústrias, cabe frisar o que comentou o gerente de produção da indústria Paema, o mesmo afirmou que um dos grandes pontos positivos da população cearense é a habilidade para trabalhar com as mãos e também a facilidade em aprender. Ao verificarmos o grande número de trabalhadoras (Cf. figura 31), indagamos também sobre essa predominância, ele acrescentou que: “o trabalho femino é delicado, paciente e artesão (...) para esse nosso serviço damos preferência às mulheres”. Ainda conforme o mesmo entrevistado, é uma indústria pequena que possui apenas 58 operários, sendo que a mão-de-obra é majoritariamente composta por mulheres, correspondendo a 35 operárias e 23 operárias na linha de produção.

Figura 31 – Mão-de-obra feminina empregada na indústria Paema embalagens.
Fonte: Trabalho de campo, 2006.

Não é somente esta fábrica que utiliza preferencialmente a mão-de-obra feminina, tendo maior destaque as indústrias de confecções de peças íntimas, a têxtil e a calçadista. Em Maranguape o número de mulheres trabalhadoras ultrapassa o

número de homens, ou seja, de um total de 9.522 pessoas ocupadas na atividade industrial, 4.872 são mulheres e 4.650 são homens.

Um outro elemento que motivou a instalação dessas indústrias em Maranguape foi a proximidade com Fortaleza. O fácil acesso à infra-estrutura, aos recursos tecnológicos e humanos, principalmente no que diz respeito a uma mão-de-obra mais especializada concentrada na metrópole e a condição de Fortaleza como ponte para o mercado nordestino, brasileiro e internacional, foram as razões mais evidenciadas para qualificar o espaço Maranguape.

O território cearense se evidencia pela proximidade com o território europeu em comparação a outros estados da federação e Maranguape, nesse contexto, se articula com os aportes técnicos imprescindíveis ás indústrias, como rodovias, ferrovia, portos e aeroporto.

3.4 Os aportes técnicos[59] metropolitanos e estratégias espaciais

No contexto da Região Metropolitana de Fortaleza a indústria de Maranguape encontra-se em situação estratégica contando com boas vias de circulação. Além da isenção de impostos e outras vantagens já mencionadas, o Programa de Incentivo da Atividade Industrial – PIAI, o qual nos referimos, também difunde a ampliação do mercado, sobretudo o exportador, assim como alicerça a infra-estrutura no município, a exemplo da ampliação da CE- 065, em 2000.

O sistema viário básico do município de Maranguape é conformado pela rodovia CE-065 (Cf. figura 32), que ao se bifurcar liga Fortaleza à Palmácia e Fortaleza a Canindé, atravessando todo o território municipal; a Rodovia CE-354, que corta o interior do Município, ligando a BR-020, no distrito de Lagoa do Juvenal, a CE- 065, no distrito de Ladeira Grande, a CE-354, no distrito de Amanari; a rodovia CE- 350, liga a cidade de Maranguape a CE- 060, no distrito de Mogumba, município de Pacatuba e à

[59] Segundo Santos (1996b), os sistemas técnicos envolvem formas de produzir energia, bens, serviços, formas de relacionar os homens entre ele próprio, formas de informação, formas de discurso e interlocução. Assim, o conjunto de técnicas que surgem em um determinado período, matêm-se hegemônica durante este período, constituindo-se a base material da vida na sociedade, até que outro sistema técnico tome o lugar do sistema anterior. Essa é a lógica de sua existência e evolução. (SANTOS, 1996b).

Rodovia BR-020, que corta o município, ao sul, na sede distrital de Lagoa do Juvenal. Além dessas rodovias, várias estradas vicinais fazem a interligação entre os povoados rurais e desses com a sede municipal, através das principais cidades". (CASTRO, 2004, 127).

Figura 32 - CE – 065 após reforma e ampliação.
Fonte: trabalho de campo, 2006.

A proximidade com o Aeroporto Pinto Martins, Porto do Mucuripe e o Complexo Portuário do Pecém[60], favorece a indústria que se instala no município de Maranguape destacando-o no contexto metropolitano (Cf.figura 33). A vantagem locacional favorece tanto a aquisição das matérias-primas quanto a exportação do produto final. De um modo geral o Ceará tem uma localização estratégica em relação ao mercado exterior o que reduz os custos de exportação, principalmente para os Estados Unidos e países da Europa.

O porto do Pecém está em funcionamento desde março de 2002, abrigando instalações para navios de grande calado. Foi idealizado como complexo industrial abrigando um pólo metal-mecânico, usinas termoelétricas, distritos industriais, estação de recepção e medição de gás, pólo de transportes e serviços, pólo de derivados de petróleo e gás liquefeito e a manutenção de reservas de áreas para futuras instalações industriais.

[60] O Porto do Pecém possui a menor tarifa para transportas de *containers* do Brasil, sendo aproximadamente 50% inferior aos custos do Porto de Santos, em São Paulo.

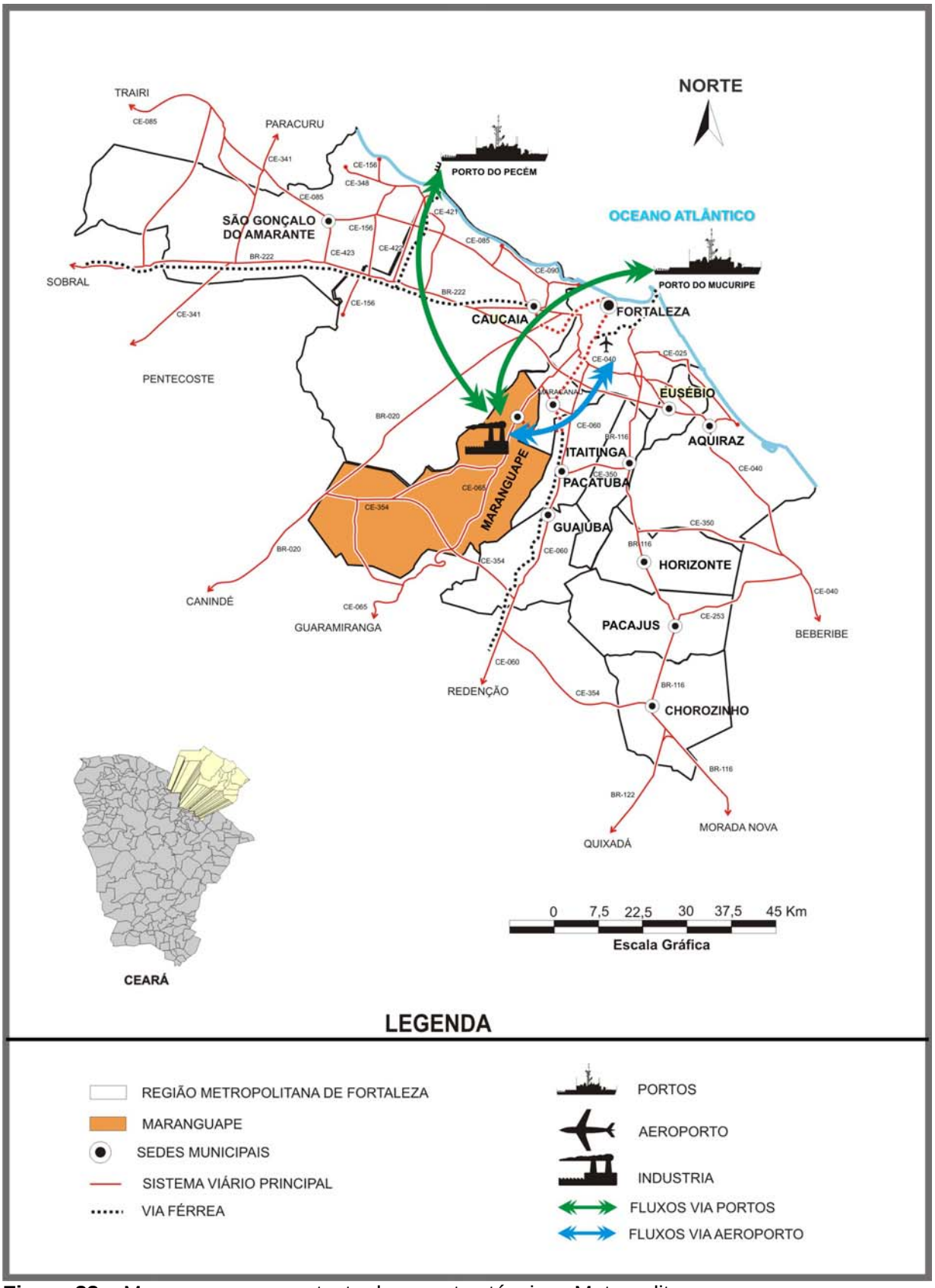

Figura 33 – Maranguape no contexto dos aportes técnicos Metropolitanos.
Fonte: Adaptado do PDDU de Horizonte, 2000.

Na proposta desse complexo portuário foi incluída também a construção de uma siderúrgica - por ser uma indústria de base fomentadora de outros setores - cujas obras já foram iniciadas. A usina termelétrica já anuncia uma consolidação dessa indústria de base, dinamizando a produção industrial cearense.

Quanto às exportações, a tabela 07 indica a relação dos produtos exportados pelo Ceará em 2002/2003. Em primeiro lugar no *ranking* das exportações está o setor calçadista representando 22,01% do valor exportado, seguido dos produtos têxteis com 16,46%. Em seguida, vêm os produtos da agropecuária com destaque para a castanha de caju (14,45%). Fica assim evidente o grande peso do setor calçadista e dos têxteis, portanto produtos industrializados que perfazem neste período quase 40% das exportações cearenses.

Tabela - 07
Exportações Cearenses
Comparativo de Produtos/ Setores Selecionados – 2002/2003
Valores em US$ FOB

PRODUTOS / SETORES	EXPORTAÇÕES 2003	PART. 03 (%)	EXPORTAÇÕES 2002	PART. 02 (%)	VAR. 03/02 (%)
Calçados	167.514.704	22,01	110.769.431	20,37	51,23
Têxteis	125.226.813	16,46	87.559.587	16,10	43,02
Castanha de Caju (amêndoa)	109.947.173	14,45	79.986.254	14,71	37,46
Couro e peles	87.647.025	11,52	64.267.152	11,82	36,38
Camarão	80.944.384	10,64	54.759.630	10,07	47,82
Lagosta	30.756.009	4,04	40.915.112	7,52	-24,83
FUEL-OIL	24.689.147	3,24	xxxx	xxxx	xxxx
Melões	18.161.246	2,39	12.914.345	2,37	40,63
Ferro e aço	16.101.479	2,12	6.681.635	1,23	140,98
Acessórios de couro, têxteis e outros	12.808.473	1,68	9.401.479	1,73	36,24
Confecções	13.759.502	1,81	8.330.561	1,53	65,17
Ceras vegetal	10.490.835	1,38	14.878.157	2,74	-29,49
Outros freios e suas partes	8.482.810	1,11	6.971.276	1,28	21,68
Mel natural	5.642.279	0,74	3.461.945	0,64	62,98
Demais	48.755.435	6,41	43.005.835	7,91	13,37
TOTAL EXPORTADO	**760.927.314**	**100**	**543.902.399**	**100**	**39,90**

Fonte: Secretária de Comércio Exterior (SECEX)
Elaboração: Secretaria de agricultura do estado (SEAGRI), 2004.

Segundo informações obtidas junto a Mallory, no inicio do ano de 2006, a empresa exportou diversos tipos de produtos desse ramo para países da América Latina e Espanha, além de países africanos como Cabo Verde e Angola. A exportação

de eletrodomésticos não aparece na tabela 07 que contém os principais produtos exportados pelo Ceará no período 2002/2003. Mas, conforme informações mais recentes, ela figura na lista das empresas exportadoras.

A integração de Maranguape no contexto metropolitano se concretiza através de sua articulação com os aportes técnicos: porto, aeroporto, estradas, bancos, etc instalados nos municípios que compõem a RMF, conferindo a este espaço um novo arranjo com o desencadeamento de fluxos e formação de novas espacialidades.

Com a atividade industrial são engendradas novas mobilidades, seja de mercadorias, capitais ou pessoas, articulando o local, o regional e o internacional. Mas, sobretudo, gera mobilidade de trabalhadores em uma perspectiva geográfica que não corresponde necessariamente a uma mobilidade social ascendente.

CAPÍTULO 4

A INDÚSTRIA GERANDO MOBILIDADES

Este capítulo constitui o ponto central do nosso trabalho, quando enfocamos a mobilidade como vetor de metropolização. Realizamos breves reflexões sobre o paradigma da mobilidade destacando a sua pertinência geográfica nos baseando em autores como: Olga Becker, Jacques Lèvy, Pierre George, Jean Rèmy e Amora & Guerra. Tratamos mais especificamente da mobilidade do trabalho e suas implicações no espaço geográfico, isto é, como a mobilidade constitui elemento primordial no entendimento das relações metropolitanas sem se perder de vista, que estas práticas espaciais são inerentes às formas como o modo de produção dominante se materializa no lugar.

4.1 Discuntindo a mobilidade como um paradigma da metropolização

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

> “São as práticas espaciais que constroem as sociedades espacialmente e criam a dialética de determinação que ao mesmo tempo em que faz da sociedade seu espaço faz do espaço a sua sociedade” (SANTOS, 1978).

Nesse entendimento, buscamos captar o movimento a partir das mobilidades geográficas que se manifestam com maior intensidade na realidade metropolitana. Entendemos que o processo de urbanização imprime formas ao espaço e conduz novas ações aos sujeitos. Rèmy define “o processo de urbanização como mobilidade espacial que estrutura a vida quotidiana e determina uma nova relação com o espaço” (2001, p.62) Complementamos ainda a compreensão de espaço a partir das reflexões de Soja ao afirmar que:

> (...) as nossas ações e pensamentos modelam o espaço, mas, ao mesmo tempo, os espaços mais amplos coletiva ou socialmente produzidos nos quais vivemos também modelam as nossas ações e pensamentos. (SOJA, 1993, p. 6)

Compartilhamos as reflexões de Rèmy, ao se referir “a urbanização como mobilidade espacial”, direcionando nossas análises sobre as mobilidades inerentes aos espaços metropolitanos. Nesse sentido acreditamos que a urbanização/metropolização promove sensíveis mudanças nas mobilidades cotidianas. Conforme Moreira, “a urbanização é a manifestação mais clara da mobilidade do espaço” (2001, p.32) e não evidenciamos somente a mobilidade do espaço, mas sim a mobilidade no espaço concretizada por homens e mulheres que o transformam e o redefinem.

Os estudos de mobilidade são enfocados em diversos ramos das ciências sociais, como: Geografia, Economia, Sociologia, entre outros. Tais estudos se propõem a analisar os diferentes ângulos desse fenômeno complexo e de grande notoriedade na sociedade moderna. Conforme Becker, “o deslocamento pode ser definido como mobilidade espacial da população. Sendo um mecanismo populacional, que reflete mudanças nas relações entre pessoas (relações de produção) e entre essas e seu ambiente físico” (1997, p. 323.).

Quanto à mobilidade cotidiana, observa-se que esta tem sido pouco enfocada na geografia brasileira, sendo mais comum entre os estudiosos de outros paises. Assim, nos apoiaremos em teóricos do tema, tanto brasileiros, como Becker (Op. Cit) além dos citados estudiosos franceses não só ligados à Geografia e a outras áreas do conhecimento, como a Sociologia, por exemplo. Numa discussão mais

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

> Nas sociedades primitivas, a mobilidade representava uma forma de sobrevivência para as populações itinerantes que precisavam se deslocar para encontrar alimentos e terras férteis para seus cultivos comunitários. Na sociedade capitalista, a mobilidade representa um meio para a reprodução do capital, uma vez que uma força de trabalho livre e móvel torna-se essencial para o processo de acumulação. (1997, p.341).

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

De acordo com Amora e Guerra (2005, p.02) “a mobilidade inclui também, movimento de mão-de-obra, mobilidade profissional, social, ascedente ou descendente”. A mobilidade se expressa em várias esferas: sociais, religiosas, políticas, e geográficas. Esta ultima, constitui nosso interesse tendo em vista o seu significado no entendimento das relações metropolitanas. A mobilidade se consubstancia em diversos objetivos e finalidades, como: consumo, lazer e trabalho. É na mobilidade do trabalho engendrada pela indústria que focamos nossa análise.

Pierre George foi um dos geógrafos pioneiros a trabalhar com os deslocamentos populacionais, principalmente abordando a realidade francesa fazendo referência aos deslocamentos diários, denominados de movimentos pendulares. Para o autor, isso corresponde a um fenômeno tipicamente urbano, dado pela ocorrência crescente da separação geográfica entre os diversos lugares de atividade e os lugares de residência nas grandes cidades modernas (GEORGE, 1983, p.190). Ainda de acordo com esse pensamento, Becker nos coloca que:

> Outras formas e escalas de mobilidade ainda poderiam ser lembradas. Como exemplos, os movimentos pendulares intrametropolitanos para o trabalho e/ou estudo, assim como os deslocamentos intra-urbanos de caráter residencial. Esses refletem também 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).

Becker faz referência a Martine, que considera a mobilidade espacial da população como “processo que tende a crescer sistematicamente com a modernização da infra-estrutura, com a melhoria das condições de transporte e comunicações e com a crescente integração das economias regionais” (MARTINE apud. BECKER, Op. cit, p.323). Martine analisa a redistribuição espacial da população associada ao mercado de trabalho que possibilita então uma migração intensa nos locais e/ou regiões onde os arranjos espaciais apresentam um maior dinamismo econômico.

Não pretendemos nesse estudo direcionar nossas análises no sentido da migração e também dos deslocamentos que propiciam mudanças culturais residenciais e de outros aspectos, mas enfocar os deslocamentos cotidianos que dimensionam novas espacialidades, especificamente no urbano. Nosso objetivo é entender as mobilidades urbanas desenvolvidas no município de Maranguape e em especial, a mobilidade do trabalho em decorrência da dinâmica da atividade industrial ocorrida nos últimos anos.

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

Cabe, porém reforçar o sentido da mobilidade do trabalho conforme nos ensina Gaudemar.

> A mobilidade centrada no trabalho fundamenta-se na separação do homem de seu meio de trabalho, quando o ser humano perde as suas ferramentas e passa a depender da venda de sua força de trabalho para sobreviver. Neste contexto, tem-se a mercantilização da força de trabalho e o conceito de força de trabalho enquanto mercadoria que estabelece um processo de mobilidade forçada, uma mobilidade que se apresenta numa escala de espacialização (GAUDEMAR, 1977, p.116).

Consideramos a mobilidade como um processo inerente à mundialização da economia e à metropolização, Rèmy vai afirmar que “a nova relação com o espaço assim constituída contribui para o reforço de uma mobilidade do capital, típica de uma sociedade de capitalismo avançado” (1998, p.62). Tentamos captar essa relação em um espaço metropolitano, mais especificamente em uma realidade como a cearense que não apresenta a condição de sociedade apontada por Rèmy.

Bourdin apud Amora & Guerra (2005, p.01) considera que “se tomarmos um período histórico significativo do último meio século, nossas sociedades têm-se caracterizado por um crescimento exponencial da mobilidade em todos os domínios” e, acrescentamos, em todos os lugares. O período analisado pelo autor corresponde ao momento em que o mundo se depara com a reestruturação do sistema capitalista pautado no meio técnico- cientifico- informacional que se utiliza dessa base material para se reproduzir.

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

É nos anos de 1990, que ocorre no Brasil a abertura comercial e financeira com o neoliberalismo ganhando ressonância e a reestruturação dos espaços na ótica globalizada. As empresas buscam novas formas de organização da produção e do trabalho, num caráter mais racional, atingindo todos os setores das atividades produtivas, como: indústria, comércio, serviços e agricultura.

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

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

Maranguape convive hoje com uma realidade particular vinculada ao seu processo de industrialização, que não se deu acompanhado de uma forte aglomeração populacional e, portanto, não se verificando a construção de moradias como ocorreu em tempos pretéritos[61], tampouco se expressou como a realidade constatada por Pereira Junior (2005) ao analisar a industrialização em Horizonte e Pacajus que desencadeou intenso processo migratório.

Dessa maneira captamos um processo peculiar, onde verificamos que a mão-de-obra não necessita imediatamente morar nas cercanias das indústrias, como verificamos historicamente na ocorrência da construção de inúmeros conjuntos habitacionais destinados à classe trabalhadora. Assim, percebemos que a inserção de novos elementos dentro do contexto da relação trabalhador e meio de produção formará um conjunto articulado, como: trabalhador, transportes, infra-estrutura e indústria.

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

[61] Como citamos anteriormente, no capítulo 2, a industrialização verificada em Maranguape, ainda quando Maracanaú compunha seu território, demandou a construção de grandes conjuntos habitacionais destinados, principalmente, à classe trabalhadora que buscava, no então distrito, trabalho e moradia.

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

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

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

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

O movimento gerado pela produção do espaço industrial em Maranguape não se realiza sem as relações estabelecidas entre as demais parcelas do território nacional e mundial. Portanto, não visualizamos a dinâmica industrial verificada nessa porção metropolitana dissociada de outros componentes regionais, nacionais e internacionais. Essa realidade está intimamente vinculada às imposições do sistema

capitalista, que ao expandir suas relações de produção articulam novos atores e novos lugares na divisão territorial do trabalho.

Embora centremos nossas análises na mobilidade do trabalho engendrada pelas indústrias em Maranguape e em especial a indústria calçadista Dakota, que emprega o maior contingente de trabalhadores, torna-se imprescindível trazermos em nossa discussão outros fluxos que são responsáveis pela mobilidade intrametropolitana, como os de capitais, mercadorias e matérias-primas.

Não iremos em nossa análise apontar os fluxos de capitais de cada empresa, ou mesmo especificar a matéria-prima importada ou enumerar os produtos exportados. Faremos, de certa forma, uma breve exposição de como Maranguape se articula com outras partes do território nacional e do globo apontando os principais fluxos de importação e exportação a partir de informações que obtemos junto às empresas e à Prefeitura.

4.2 As mobilidades engendradas pela indústria e os arranjos espaciais da produção

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

Com isso, das 18 empresas em funcionamento, cinco estão inseridas no circuito espacial de compra e venda do insumo/produto industrial em escala mundial, destacando-se entre as empresas importadoras e exportadoras do Estado do Ceará. As dificuldades encontradas para identificar a quantidade/ valor do que é importado e exportado por estas indústrias de Maranguape foram enormes, em razão de não termos obtido maiores informações. Entretanto, as poucas que conseguimos estão relacionadas à matéria-prima e o destino dos produtos (conforme quadro 01).

EMPRESAS	RAMO DE ATIVIDADE	ORIGEM DO CAPITAL	ORIGEM DA MATÈRIA - PRIMA	DESTINO DA PRODUÇÂO	ANO DE INSTALAÇÂO
CPN – Chapas perfuradas /NE	Metal - mecânica	Ceará	Norte e Nordeste	CE - PI – RN-PB	1999
LIKO-Nordeste	Tintas para Calçados	Rio Grande do Sul	Alemanha , Itália, São Paulo	Ceará e Região Nordeste	1997
CONPREM	Concretos Pré-moldados	Ceará	São Paulo e Ceará	Ceará	1998
Dakota – Nordeste	Calçados	Rio Grande do Sul	RS – SP – PR – MT - GO	América do Sul e EUA	1995
Indústria têxtil Itajaí Nordeste	Têxtil	São Paulo	São Paulo	Sudeste e Sul	1998
PAEMA Embalagens	Embalagens de papelão	Rio Grande do Sul	Maranhão e Paraíba	CE e Região Nordeste	1998
HOPE NOrdeste	Confecção de roupas intimas	São Paulo	São Paulo	Fortaleza, SP e SC	1997
MICREL Benfio têxtil LTDA.	Colchas de chenile	Maranguape	Ceará e São Paulo	Norte e Nordeste e MERCOSUL	1970

Quadro 01 - Empresas localizadas em Maranguape – CE. Origem do Capital, Origem da Matéria – prima e o destino da produção.
Fonte: Pesquisa de campo e entrevistas com funcionários responsáveis pelas fábricas e dados obtidos com a prefeitura.

Embora não dispondo dos dados financeiros das empresas podemos identificar a origem do capital, das indústrias sediadas em Maranguape, onde predomina o capital de origem nacional, sendo que apenas uma empresa, a de eletrodomésticos, à qual fizemos referência no capítulo 03, pertence a um conglomerado multinacional filiado a *Tauru`s Group*, cujo capital é de origem espanhola.

Na figura 34 fazemos uma representação dos fluxos de matérias-primas e de produtos industrializados a partir da relação que Maranguape estabelece com o contexto mundial. Não pontuamos especificamente nenhuma empresa, tendo em vista

o interesse em demonstrar somente as relações verificadas entre o local, onde estão instaladas as indústrias e o global quanto à origem da matéria-prima e o destino da produção.

Em relação à matéria-prima, grande parte das indústrias subsidiadas estabelece relações com os outros estados do nordeste brasileiro e com os demais estados de outras regiões do país. As indústrias de Maranguape também utilizam matérias-primas importadas, a exemplo da Lijko Nordeste e da Malloy. A primeira importa tintas especiais para calçados da Itália e solventes da Alemanha. Já outros insumos, como os componentes químicos, vêm de São Paulo, demonstrando a divisão do trabalho na indústria brasileira. A segunda, a fábrica de eletrodomésticos Mallory, obtém sua matéria-prima em países mais distantes como a China e o Vietnã. Compra também em países mais próximos como é o caso do plástico que vem da Argentina. Estes insumos chegam ao Ceará, e mais precisamente à Maranguape pelo porto do Pecém, evidenciando uma nítida relação intrametropolitana.

No que se refere à matéria-prima, observa-se uma dependência em relação ao estado de São Paulo, visto que grande parte da matéria-prima utilizada na indústria de Maranguape já passou por uma elaboração industrial, como o couro utilizado na indústria calçadista. O predomínio no uso de uma matéria-prima já elaborada reforça a divisão territorial do trabalho entre as regiões brasileiras, isto sem falar no uso do maquinário (bens de capital), cuja produção também se dá predominantemente nos estados do sudeste.

De acordo com as informações obtidas sobre o destino da produção, com exceção da grande indústria calçadista, que tem como mercado para seus produtos o exterior (América do Sul e Estados Unidos) e a de eletrodomésticos que também exporta seus produtos, as demais vendem a produção no mercado brasileiro. Conforme já nos referimos, há, ainda, algumas indústrias que compõem a cadeia produtiva calçadista como é o caso da Liko Nordeste que produz tintas para a Dakota e outras fábricas de calçados localizadas no Ceará em outros estados da Região Nordeste.

Figura 34- Fluxos de matérias - primas e da produção das indústrias de Maranguape no contexto mundial
Fonte: Trabalhos de campo (entrevistas realizadas com as indústrias) e dados da Prefeitura.

Em síntese; as empresas localizadas em Maranguape, à exceção da fábrica de laticínios, vendem sua produção para praticamente todo Brasil. Quanto ao mercado externo, este é também representativo, conforme podemos observar na figura 34, os produtos da indústria de Maranguape destinam-se à América do Sul, México e Estados Unidos, além da Europa e a dois países da África, Angola e Cabo Verde. Cabe destacar que os eletrodomésticos produzidos pela Mallory destinam-se, em parte, à Espanha, pátria de origem de seus capitais.

A distribuição geográfica das vendas reflete a importância econômica de cada região: o sudeste figura em primeiro lugar, seguido da região sul. O nordeste e o norte participam de uma pequena parte das vendas. Este fato denota mais uma vez o peso das regiões mais desenvolvidas do país no consumo da produção realizada na região nordeste em geral e no Ceará em particular, reforçando o afirmado anteriormente sobre a manutenção de uma forte divisão territorial do trabalho no Brasil.

O quadro 02 apresenta a percentagem de faturamento da empresa Dakota por estado da federação. Embora inúmeras lojas no Brasil comercializem os calçados produzidos na fábrica de Maranguape, o quadro indica a sede do comprador e não o lugar da venda final. Fica claro, mais uma vez, o peso de São Paulo na aquisição dos produtos fabricados no Ceará.

Merece também destaque as vendas para o exterior que ocupa o segundo lugar, se não considerarmos os 14,39% dos outros estados do Brasil.

Localização do Comprador	% do Faturamento
São Paulo	30,26
Exterior	10,21
Rio de Janeiro	8,51
Minas Gerais	8,46
Paraná	8,02
Rio Grande do Sul	4,89
Bahia	3,59
Goiás	3,28
Santa Catarina	3,16
Pernambuco	2,94
Ceará	2,29
Outros Estados do Brasil	14,39

Quadro 02- Percentual do faturamento por localização do comprador no ano de 2000 da indústria Dakota S/A
Fonte: PGU – ALC et all, 2001

A indústria de confecções Hope Nordeste, a exemplo da Dakota, comercializa também a maior parte de sua produção em São Paulo. De acordo com o gerente de produção dessa empresa, a maior parte do seu faturamento corresponde à região sudeste chegando a quase 80% . Em São Paulo são também realizadas as últimas etapas do processo de fabricação (controle de qualidade e embalagem).

Outra indústria que apresenta situação semelhante à Hope é a têxtil Itajaí que produz camisetas. O estado de São Paulo constitui não somente o grande fornecedor da matéria-prima, mas é lá também que é realizado o corte das roupas. À fábrica de Maranguape cabe a costura e a estamparia. A produção retorna para este estado, onde é distribuída para as grandes cadeias de lojas, como Renner, C&A e Riachuelo.

Apenas uma indústria de peso em Maranguape, a Cooperativa Agrícola Mista de Maranguape Ltda; não produz para fora do Estado. Por ser uma indústria de produtos perecíveis (leite pasteurizado, manteiga e outros derivados de lactícios) sua produção destina-se quase que exclusivamente ao mercado de Fortaleza e alguns municípios pertencentes à RMF. Um fato a ressaltar é que no inicio de sua instalação a matéria-prima utilizada tinha origem no próprio município. Com a queda da produção local, a maior parte do leite utilizado pela fábrica provém do Sertão Central.

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

4.3 O trabalho na indústria de Maranguape implicando em mobilidades metropolitanas.

As mobilidades, em especial a mobilidade do trabalho, desencadeada pela reestruturação produtiva em curso promove (re)arranjos nos espaços urbanos. Scarlato compreende o espaço urbano metropolitano nas suas relações com a expansão do

capitalismo definindo a metrópole “como a forma mais aguda do processo de concentração espacial que o capitalismo engendrou neste século” (SCARLATO, 1996).

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

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

4.3.1 Procedência dos trabalhadores

A instalação de novas indústrias em Maranguape ampliou o movimento de trabalhadores que se deslocam dentro do próprio município, ou seja, dos distritos para a sede e também dos seus lugares de moradia em Fortaleza e Maracanaú.Esta realidade se concretiza de forma cotidiana, contribuindo para reforçar o caráter de interdependência entre os municípios metropolitanos e de centralidade da sede urbana de Maranguape. De acordo com nossas entrevistas pudemos fazer um diagrama representativo, identificando aproximadamente o percentual dos trabalhadores dos municípios de Marancanaú, Fortaleza e demais distritos de Maranguape. (Cf. figura 35). Nas indústrias que entrevistamos, grande parte da mão-de-obra é originária do próprio município de Maranguape, sobretudo da sede, somente os cargos mais especializados destinados aos postos de gerência, administrativos e de recursos humanos empregam trabalhadores principalmente de Fortaleza e em segundo lugar de Maracanaú. No conjunto dessas empresas, somente a Dakota, emprega na sua linha de produção, uma grande quantidade de operários provenientes de outros distritos e municípios pertencentes à RMF.

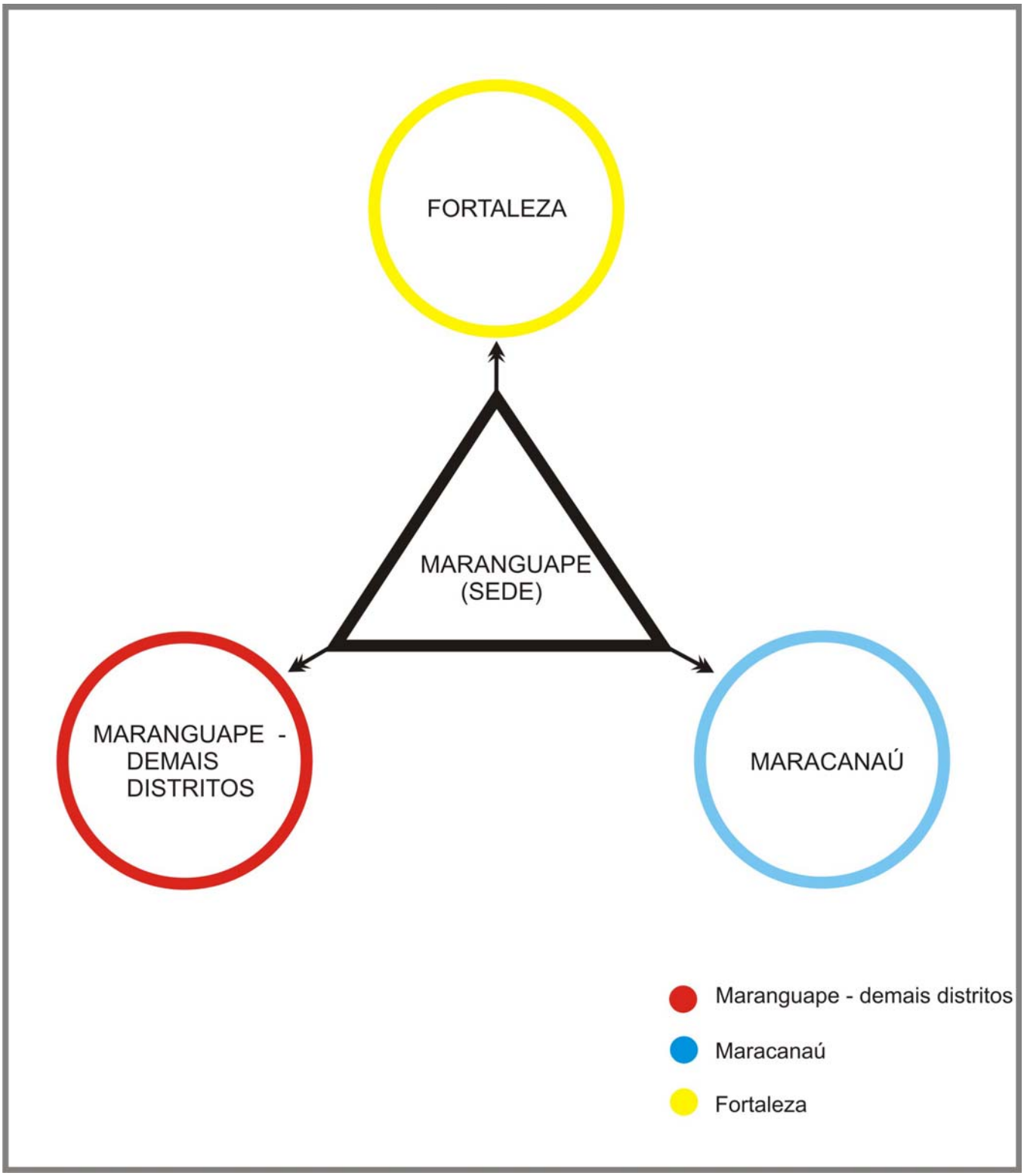

Figura 35 – Centralidade da indústria calçadista (Dakota) em relação à moradia dos trabalhadores.
Fonte: Trabalhos de campo e entrevistas com os trabalhadores da indústria calçadista (Dakota).

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

Conforme informações de funcionários da Prefeitura, as contratações são realizadas a partir de correntes de solidariedade. Quando aparecem vagas disponíveis na fábrica a notícia circula entre os amigos, vizinhos e parentes, enquanto a indústria utiliza outros mecanismos para divulgar sua demanda pregando, muitas vezes, cartazes em espaços públicos e dentro dos transportes coletivos.

Também de acordo com a referida fonte, os dados indicam que mais de 50% dos trabalhadores da indústria calçadista são oriundos de distritos próximos e da zona rural, como também de outros municípios, formando um expressivo contingente de trabalhadores não residentes na sede do município. (Cf. quadro 03).

	Dakota	**Hope**	**Micrel**	**Leite M.**	**Mallory**	**Paema**	**Liko**	**Itajaí**
Maranguape (sede)	42	60	95	98	75	92	85	97
Demais distritos	36	28	3	0	10	5	2	2
Maracanaú	10	10	1	1	4	0	2	0
Fortaleza	10	2	1	1	10	0	10	0
Outros Estados	< 2	0	0	0	0	<3	<1	<1
Países	0	0	0	0	<1	0	0	0

Quadro 03 – Local de moradia dos funcionários das fábricas (%)
Fonte: Informações obtidas junto às indústrias e a prefeitura de Maranguape.

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

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

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

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

Já os trabalhadores das indústrias locais, a Micrel Benfio e a Leite Maranguape, residem na sede, sendo esta uma exigência da empresa. Conforme o gerente de Recursos Humanos isso ocorre por ser a Micrel uma “empresa da terra”, apenas alguns poucos cargos como gerência de produção e cargos de engenharia são preenchidos por funcionários que residem em Fortaleza. Segundo a mesma fonte, Maranguape não conta com esse tipo de mão-de-obra, isto é, mais especializada.

A empresa Dakota, Mallory e Liko se destacam nas contratações de funcionários residentes em Fortaleza, haja vista a maior necessidade das mesmas de mão-de-obra especializada em sua produção. A Mallory conta em seu quadro com

funcionários de nível superior, como: administradores, contadores, psicólogos, assistentes sociais, químicos industriais, advogados e engenheiros.

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

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

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

De acordo com a tabela 08 podemos verificar que a mão-de-obra especializada, ou seja, aquela com nível superior incompleto e completo representam minoria no quadro de empregos do setor industrial, sendo predominante o grau de instrução correspondente à 8ª serie completa ou antigo 1º grau. Atualmente essa instrução é um requisito para algumas indústrias que já estão exigindo no mínimo essa formação.

Tabela - 08

Estoque de empregos formais da indústria segundo grau de instrução por sexo no município de Maranguape – CE – 2004

	MASCULINO	FEMININO
Analfabeto	18	7
4ª série incompleta	106	58
4ª série completa	111	106
8ª série incompleta	494	957
8ª série completa	512	522
2º grau incompleto	350	591
2º grau completo	435	654
Superior incompleto	18	18
Superior completo	31	25
Total	2.075	2.938

Fonte: RAIS - MTE

Em nossas entrevistas também identificamos muitos trabalhadores que possuíam o 2º grau completo e conforme a tabela 08, as trabalhadoras são as que possuem o maior nível de instrução se comparada à mão-de-obra masculina.

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

A omissão dessas informações pela funcionária se deve, talvez, pela exigência que a prefeitura tem com as indústrias de garantir exclusividade de contratações à população maranguapense. Na busca de entender a mobilidade do trabalho centramos nossas observações na indústria Dakota S/A, dada a sua importância por empregar um grande contingente de mão-de-obra na linha de produção (Cf. figura 36).

Figura 36 – Saída dos trabalhadores com destino às suas residências.
Fonte: Trabalho de campo, 2006.

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

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

No que confere à distribuição dos trabalhadores por sexo, observa-se no conjunto das empresas entrevistadas que há uma divisão de acordo com o gênero industrial. A empresa calçadista, têxtil, de embalagens e de confecções concentram o maior número de mulheres trabalhadoras, chegando muitas vezes, no caso das indústrias de confecção, ocupar quase 98% dos cargos dentro da fábrica, desde a linha de produção até cargos de diretoria. Já os homens têm predominância nas indústrias de metal-mecânica e química, cujo trabalho é mais pesado. Nesta última fábrica, as

mulheres ficam encarregadas dos serviços laboratoriais, administrativos e de recursos humanos.

Quanto à distribuição por faixa etária podemos verificar uma grande concentração de trabalhadores jovens na atividade industrial, em relação aos outros setores da economia do município. Essa atividade é a que emprega o maior contingente de mão-de-obra, obtendo um maior destaque a faixa etária de 18 a 24 anos.

Em nossos trabalhos de campo pudemos perceber claramente na indústria calçadista uma grande ocorrência de jovens, muitos expressaram nas entrevistas a satisfação de estarem trabalhando, principalmente quando este era seu primeiro emprego. Uma das entrevistadas com idade de 22 anos afirmou que: “consegui minha independência, agora posso comprar minhas coisas sem pedir nada a ninguém”.

De acordo com informações da Prefeitura, a grande maioria das indústrias prefere a mão-de-obra jovem, que está se inserindo no mercado de trabalho pela primeira vez alegando as mesmas o fato de não terem vícios de empregos passados e se moldando facilmente as exigências da fábrica, contando, ainda, com as habilidades da juventude. Conforme a tabela 09 podemos verificar a distribuição dos trabalhadores por faixa etária.

Tabela - 09
Estoque de empregos formais da indústria segundo faixa etária no município de Maranguape – CE - 2004

	Até 17 anos	**18 a 24 anos**	**25 a 29 anos**	**30 a 39 anos**	**40 a 49 anos**	**50 a 64 anos**	**65 ou mais**	**Total**
Estoque de empregos	4	1657	1.318	1.375	508	142	9	5013

Fonte: RAIS - MTE

A única empresa que foge a esses padrões é a de confecções de colchas com mais de 70% de sua mão- de- obra, com mais de 30 anos. De acordo com Rigotto (2004) essa realidade se pronuncia pelo fato da indústria está presente no município há muito mais tempo que as outras e de não ter constante rotatividade no recrutamento.

4.3.2 A Mobilidade Cotidiana.

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

A indústria Calçadista Dakota que constitui a maior indústria da cidade, empregando mais de dois mil trabalhadores, conforme já bastante comentado, montou um esquema de transporte que é feito de forma terceirizada, por uma empresa com sede em Fortaleza, que disponibiliza quinze ônibus (Cf. figura 37), atendendo ao principal turno da empresa, ou seja, de 7: 00hs às 17:00h.

.

Figura 37 – Transportes perfilados frente à fábrica Dakota no final do expediente do turno “A”.
Fonte: Trabalhos de campo, 2006.

Cada rota tem seu horário e caminho pré-determinado, tendo quase sempre como pontos de parada, locais como praças e igrejas dos distritos. Os ônibus chegam a transportar cerca de 60 a 70 trabalhadores, que para “usufruírem” deste serviço, têm descontado de R$ 12 a R$ 15 reais em seus salários mensalmente

Mesmo com a disponibilidade dos ônibus “fornecidos” pela empresa para os trabalhadores da zona urbana do município, estes não utilizam esta forma de condução que ao todo somam 15 rotas (Cf. figura 38) preferindo chegar à Dakota-Maranguape de bicicleta ou a pé. Indagados o porquê desta escolha e eles apontaram como razão o

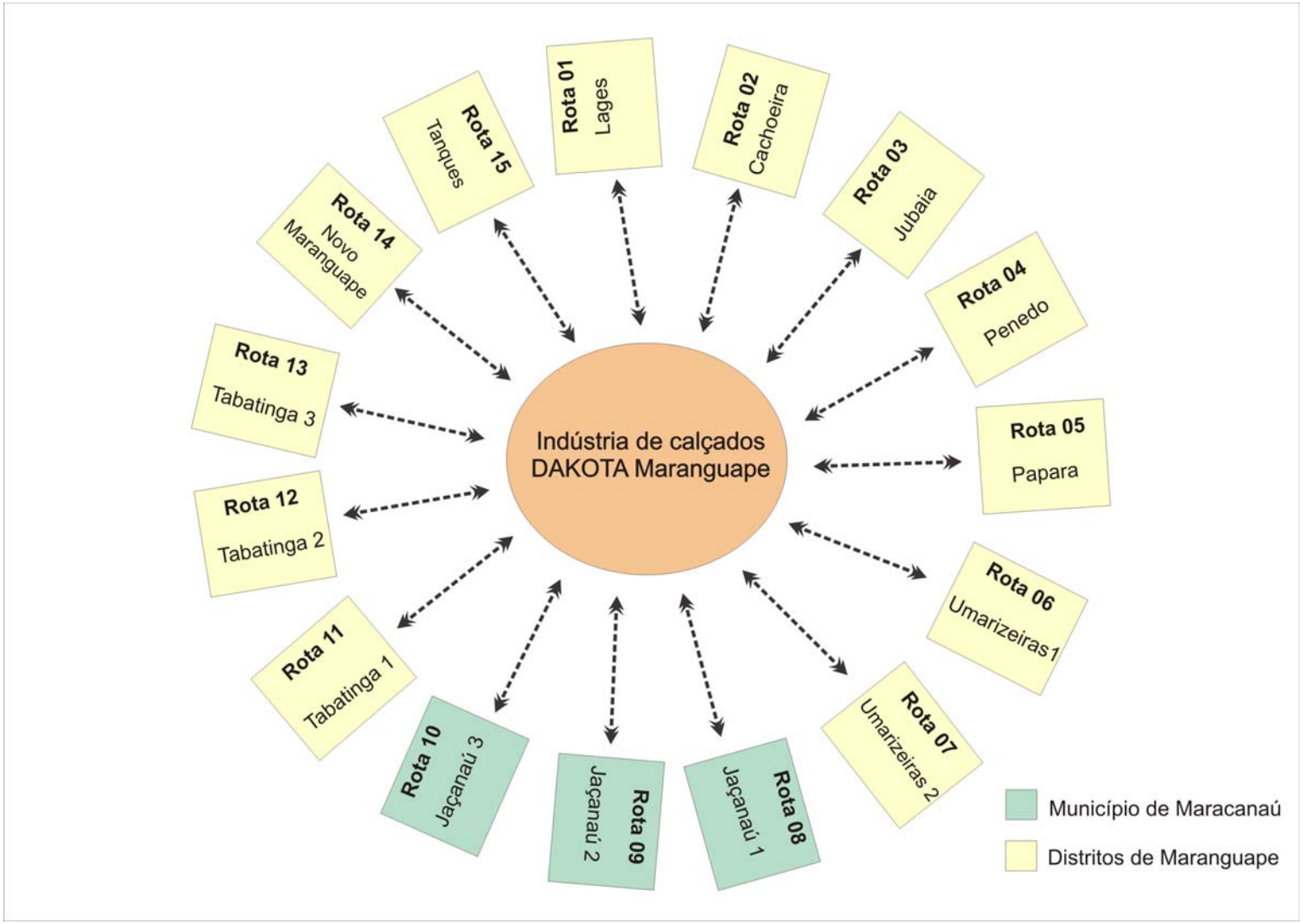

Figura 38 - Rotas dos ônibus que transportam trabalhadores da indústria calçadista Dakota diariamente.
Fonte: Trabalhos de campo, 2006.

custo do transporte disponibilizado pela fábrica, justificando que moram mais próximos à indústria. Os que moram mais distante, muitas vezes demoram mais de uma hora no trajeto casa/trabalho e os que optam por pagar pelo transporte ficam na dependência dos ônibus contratados que são responsáveis pelo trajeto entre a fábrica e a moradia. Há também, um número relevante de operários que gastam quase duas horas diárias no deslocamento moradia/trabalho, principalmente aqueles que residem em outros municípios e que utilizam quatro conduções em um dia de trabalho.

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

No horário de mudança de turno forma-se uma verdadeira “festa” na frente da empresa. Vários comerciantes, ambulantes aproveitam a saída dos funcionários para vender os mais variados produtos, desde bijuterias até lanches (Cf. figura 39). Quem também tenta aproveitar a troca de turno são os mototaxistas que aguardam a oportunidade de transportar algum passageiro.

Figura 39 – Comércio formal e informal em frente a fábrica após o turno de trabalho.
Fonte: Trabalho de campo, 2006.

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

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

No que confere as três rotas destinadas ao município de Maracanaú, acabamos identificando uma parcela de trabalhadores que residem em Fortaleza. Estes operários utilizam o transporte consorciado com a fábrica e ao chegarem no anel viário de Maracanaú – Fortaleza, início da CE- 060, apanham um outro transporte até chegarem as suas residências. Em nossas entrevistas constatamos moradores dos bairros de Fortaleza próximos a Maracanaú, como: Siqueira, Canindezinho, Jardim Jatobá, além de outros. Alguns dos entrevistados revelaram que já tinham trabalhado antes no comércio de Fortaleza, enquanto outros afirmaram ter trabalhado como ambulantes e para os mais jovens a fábrica era seu primeiro emprego.

Para representar a mobilidade e tornar mais clara o entendimento, pontuamos as principais localidades que foram verificadas através das entrevistas em nosso trabalho de campo.(Cf. figura 40). Atribuímos a cor vermelha às rotas dos distritos de Maranguape, que configuram os fluxos intramunicipais e a cor azul para a rota intra-metropolitana. Os fluxos intra-metropolitanos são considerados tendo em vista que essa mobilidade se evidencia em uma porção metropolitana recortada pelos municípios, além de Maranguape, Maracanaú e Fortaleza.

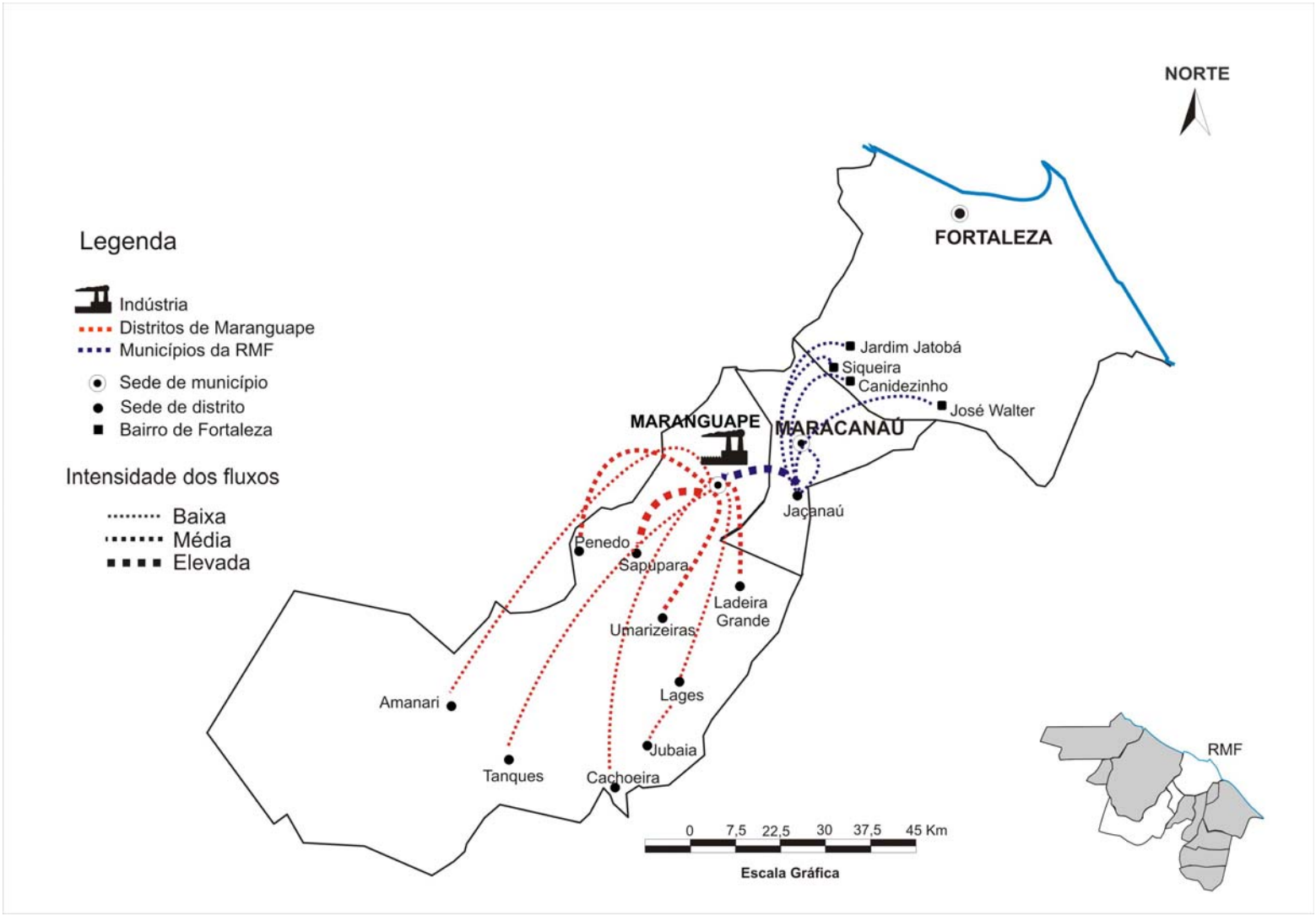

Figura 40 – A indústria calçadista (Dakota) como vetor de mobilidade metropolitana.
Fonte: Trabalho de campo e entrevistas realizadas com trabalhadores, 2006.

A mobilidade também está representada levando-se em conta a intensidade que classificamos em: baixa, média e elevada, de acordo com a freqüência de trabalhadores por rota, atribuída com base nas entrevistas, muito embora não se tenha estabelecido uma amostragem.

Somente com o descortinar do empírico verificamos que a mobilidade do trabalho, engendrada pela indústria calçadista, se realizava em caráter bem mais complexo do que pensávamos. A mão-de-obra da indústria de Maranguape insere-se numa escala regional imprimindo no seu movimento novas territorialidades.

Em um breve momento que deve durar em torno de 20 a 30 minutos, à frente da fábrica ocorre um tipo uma espécie de “territorialidade flexível” (SOUZA, 2001), onde a rua da fábrica fica tomada pelos funcionários da empresa, pelos ambulantes e curiosos que moram próximo. A dispersão desses trabalhadores se dá de acordo com os diferentes meios de transportes: ônibus, motos, bicicletas e até mesmo as tradicionais conduções (Rural) que cruzam as via de acesso à Dakota nas várias direções, indicando uma movimentação acelerada de trabalhadores que saem da fábrica com a mesma pressa com que se perde de vista pelas ruas da cidade. A paisagem, por um breve instante, se transforma (Cf. figura 41).

Figura 41 - O trabalhador despedindo-se de mais uma jornada de trabalho.
Fonte: Trabalho de campo, 2006.

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

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

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

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

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Ao finalizar a pesquisa, apresentamos algumas considerações como síntese de nossas reflexões. Estas pautam-se muito mais em questionamentos do que em respostas prontas e acabadas, tendo em vista a natureza introdutória da abordagem metropolitana que privilegia a relação espaço e indústria.

Ao nosso ver, o território formado pela Região Metropolitana de Fortaleza encontra-se, ainda, carente de olhares e interpretações mais efetivas, não obstante já existirem excelentes trabalhos realizados por geógrafos e estudiosos de outras áreas, razão pela qual se justiça a pertinência da nossa escolha.

De um modo geral, vislumbra-se Maranguape como município metropolitano cuja imagem está intrinsecamente veiculada á presença da serra que lhe confere particularidades em relação aos demais municípios que compõem a RMF.

Através das visitas de campo, tivemos contato com um território de paisagens exuberantes e de tranqüilidade tipicamente interioranas, expressas no cotidiano dos seus moradores e na manutenção de tradições culturais.

Em meio a tudo isso, uma realidade se descortina e que, como pesquisadora, tentamos compreender partindo das mudanças no espaço metropolitano, por ser este, principalmente, o lócus privilegiado da urbanização contemporânea. Estamos falando da indústria que se implantou mais recentemente em Maranguape trazendo em seu bojo alterações para vida das pessoas e no município.

Em síntese, a chegada da indústria em meio a reestruturação do capitalismo e seu rebatimento no território cearense, insere o município em uma escala mais ampla de produção de mercadorias engendrando novos fluxos de trabalhadores, capital, matérias-primas e produtos, tornando o espaço maranguapense, no dizer de Robira (2005), um espaço colonizado.

A indústria implantada a partir de 1995 é subsidiada, isto é, vem atraída pelos incentivos oferecidos pelo Estado que abre mão do ICMS. Estas, por sua vez, alocam-se na RMF, onde estão inseridos os aportes técnicos necessários ao funcionamento da indústria favorecendo maior acumulação de capital. Maranguape

acha-se bem posicionado no contexto metropolitano quanto aos aportes técnicos (estradas, portos e aeroporto) e à proximidade com a metrópole.

A trajetória do município, que se insere na RMF em 1973, não foi linear. Ao perder Maracanaú em 1983 e, conseqüentemente, o Distrito Industrial, o município mergulha em uma "crise", segundo os agentes políticos e econômicos locais, o que serviu, dez anos depois, como bandeira política na atração de indústria em um momento de acirramento da denominada "guerra fiscal" entre os estados brasileiros.

A indústria que se implanta em Maranguape em 1995, não foge à regra do "modelo" de industrialização posta em prática no Ceará, que teve como característica a implantação de ramos industriais como calçados, por exemplo, que utiliza mão-de-obra intensiva e com baixos salários.

Em Maranguape cresceu consideravelmente o contingente de trabalhadores formais inseridos na atividade industrial, quando empresas de outros estados brasileiros buscaram o município na fome de reproduzir seus capitais. É assim que chega a fábrica de calçados Dakota e outras vinculadas a sua cadeia produtiva.

A partir de então, o município redefine gradativamente sua economia, anteriormente calcada na agricultura de subsistência, no comércio local e em duas unidades fabris instaladas ainda na década de 1970 com base nos incentivos fiscais da Sudene (uma têxtil e outra de lacticínios). Diferentes relações espaciais se estabelecem alterando o cotidiano da cidade e, sobretudo, a vida dos operários da indústria com novos fluxos e deslocamentos.

O setor secundário forma, assim, a base econômica de maior relevância do município. O aumento no número de estabelecimentos, de trabalhadores e crescimento da arrecadação tributária neste setor, corroboram para a sua supremacia no PIB local.

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

A atividade industrial, no ano de 2004, registrou 5.013 trabalhadores com vínculo empregatício formal e que podem hoje exibir com orgulho uma carteira de trabalho assinada; contar com um salário certo a cada final de mês, e poder se

alimentar melhor. O consumo povoa o imaginário desses trabalhadores que podem agora fazer um crediário para comprar uma geladeira, uma cama, um aparelho de som, uma bicicleta nova, ou até mesmo uma motocicleta. Desse modo, com mais de cinco mil pessoas detentoras de uma renda de, pelo menos, um salário mínimo mensal, outros setores da economia são aquecidos, principalmente o comércio.

No que tange ao trabalhador mais especializado diferente dos que estão na linha de produção, a maior procedência é sem dúvida de Fortaleza e em menor escala de cidades de outros estados, tendo sido identificado funcionários de São Paulo e Rio Grande do Sul. A forma de deslocamento dessa categoria de trabalhadores é feita em carros particulares através também de fluxos cotidianos entre a metrópole e Maranguape.

Os trabalhadores da indústria são, em sua maioria compostos por jovens e mulheres, muitos dos quais estão tendo acesso ao primeiro emprego. Em nossa pesquisa não registramos uma intensa migração em busca do emprego na indústria, como acontece em outros municípios a exemplo de Horizonte e Pacajus, conforme salientamos no capítulo 2. Nesse sentido, a mão-de-obra da indústria de Maranguape caracteriza-se pela mobilidade cotidiana através dos deslocamentos diários de trabalhadores no sentido moradia/trabalho e vice-versa.

A mobilidade é também interpretada por um lado, como uma nova oportunidade dada ao individuo para produzir espaços, ampliar seu raio de atuação e estabelecer novas formas de solidariedade. Por outro, a mobilidade dos trabalhadores é entendida como uma extensão do tempo de trabalho e dispêndio da força física, uma vez que o tempo desperdiçado com os deslocamentos rotineiros, muitas vezes enfadonhos é subtraído ao tempo livre, isto é, dos momentos de estar com a família, ou mesmo de desenvolver no lazer e no conhecimento, como também melhorar o nível escolar e educacional.

Em uma perspectiva mais otimista, os deslocamentos cotidianos contribui em para que os indivíduos estabeleçam novos laços de sociabilidade, ampliando sua escala de atuação como produtores do espaço e sujeitos da história.Com base nesses questionamentos é que entendemos a mobilidade do trabalho não somente como

produtora de territorialidades e espacialidades, mas como condição que altera a vida dos trabalhadores e trabalhadoras ao estabelecer novas relações espaciais.

Grande parte dos operários gastam quase duas horas diárias no deslocamento moradia/trabalho, principalmente aqueles que residem em outros municípios e que utilizam quatro conduções em um dia de trabalho. Ao entrevistá-los percebíamos, em seus semblantes, o desgaste de uma viagem após uma jornada de trabalho de quase dez horas. Mesmo com todos os indícios de exploração, os trabalhadores expressavam satisfação e orgulho de estarem empregados. Percebemos isso nas palavras e nos comentários dos operários, o que nos pareceu indicar que a reversão desse quadro só é possível mediante uma mudança no modo de produção capitalista que utiliza cada vez mais atributos e características do lugar para se reproduzir.

Em Maranguape, percebemos a conjugação do novo e do velho na consecução da mais-valia, uma vez que a indústria utiliza, além das vantagens comparativas do lugar, as habilidades artesanais dos trabalhadores, sobretudo as calçadista, têxtil e de confecções, no processo de acabamento de seus produtos.

Muitas vezes, nós, enquanto pesquisadores, não temos a dimensão exata de como se consubstancia a realidade, e com isso nos lançamos nas discussões imbuídos de noções pré-concebidas que acabam nos impedindo de apreender as essência dos fatos analisados. Com base nessa reflexão, devemos ter cautela, ao afirmar intempestivamente que a atividade industrial acarreta danos ao ambiente natural, que explora intensamente a mão-de-obra empregada, e que usufrui de regalias oferecidas pelo poder público, etc. Não estamos negando esses fatos, mas enquanto pesquisadores e conhecedores do que pensam os trabalhadores sobre a realidade, percebemos também que estas questões chegam aos ouvidos do trabalhador como insultos e difamações da imagem de algo que para ele traz muitas oportunidades, principalmente a “dignidade” incutida na situação de estar empregado.

Fica evidente que a atividade industrial acaba priorizando a expansão do sistema econômico em detrimento dos aspectos relacionados à qualidade de vida, especialmente quando “obriga” os trabalhadores a grandes deslocamentos cotidianos. É no contexto da mobilidade do trabalho que se explica, em parte, o processo de

metropolização. Maranguape, assume na RMF, uma nova centralidade do emprego. A indústria instalada no município gera uma nova territorialidade produtiva atrelada à inserção do Ceará no contexto nacional e global, materializada pelos fluxos de capital, produtos e de trabalhadores.

.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ABBAGNANO, Nicola. **Dicionário de filosofia.** 1901 - Tradução da 1º edição brasileira coordenada e revista por Alfredo Bosi; revisão da tradução: Ivone Castilho Beneditti – 4ª ed. – São Paulo: Martins Fontes, 2000.

AMORA, Zenilde Baima. **Indústria e Espaço no Ceará.** IN: BORZACCHIELLO, José. CAVALCANTE, Tércia. DANTAS, Eustógio. (Orgs.). Ceará: um novo olhar geográfico. Fortaleza: Demócrito Rocha, 2005.

_____.**O espaço urbano cearense: breves considerações**. In: AMORA, Z. B. (org). O Ceará: enfoques geográficos. Fortaleza: FUNECE, 1999.

_____**As transformações da indústria de Fortaleza face a política de industrialização do Nordeste.** Dissertação de Mestrado. Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências humanas – Universidade de São Paulo , São Paulo.1978.

AMORA, Zenilde Baima & GUERRA, Eliana Costa. **Mobilidades:** por uma ruptura do urbano na contemporaneidade. In: SIMPURB – Simpósio de Geografia Urbana, Anais (CD – ROM), Manaus: 2005.

ALMEIDA, Manoel Bosco de; SILVA, Almir Bittencourt da. **Ceará:** crescimento econômico, ajuste fiscal e investimentos (1985 -1997). In: AMARAL FILHO, Jair do. Federalismo fiscal e transformações recentes no Ceará. Fortaleza: Edições INESP, 2000.

ANDRADE, Manoel Correa de. **A Terra e o homem no Nordeste** (contribuição ao estudo da questão agrária no nordeste). São Paulo, Editora Atlas S.A, 1986.

ARAGÂO, Raimundo Batista. **História do Ceará**. Fortaleza. Vol. 1, 3° ed. Fortaleza: IOCE: 1985.

ARAÚJO, Tânia Bacelar.Nordeste, Nordeste: que Nordestes. In: **Desigualdade e desenvolvimento**. São Paulo: FUNDAF/UNESP, 1995.

ARRUDA, Luciene Vieira de. **Serra de Maranguape – CE:** Ecodinâmica da paisagem e implicações sócioambientais. Dissertação de Mestrado. Fortaleza, Universidade Estadual do Ceará, 2001.

ASCHER, François. **Metápolis - Acerca do futuro da cidade.** Tradução: Álvares Domingues. Oeiras, Portugal: Celta editora, 1998.

BATISTA, Roberto Leme. **Reestruturação produtiva**, ideologia e qualificação: críticas às noções de competência e empregabilidade.In: BATISTA, Roberto leme e ARAÚJO, Renan (Org.). Desafios do trabalho – Capital e luta de classes. Londrina:Práxis, 2003.

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

BERNAL, Maria Cleide Carlos. **A Metrópole Emergente:** a ação do capital imobiliário na estruturação urbana de Fortaleza – Fortaleza: Editora UFC/ Banco do Nordeste do Brasil S.A., 2004.

BRAGA, Elza Maria Franco. **Os Labirintos da Habitação Popular** (conjunturas, programas e atores). Fortaleza: Fundação Demócrito Rocha, 1995.

CARNEIRO, Evandro Holanda. Síntese histórica de Maranguape. Prefeitura Municipal de Maranguape,Maranguape, 2002.

CASTELLS, Manuel. **A Questão Urbana**. Tradução Arlete Caetano, Rio de Janeiro: Paz e Terra, ed. Revisada 2000.

CASTRO, Samira. Unidade do grupo Dakota chega em Quixadá. **Diário do Nordeste**, Negócios, Fortaleza, 06 de Outubro de 2006. Dissertação de Mestrado.

CASTRO, Bruna Coelli de.**Identidade e Sustentabilidade**: Critérios de Planejamento Ambiental para o distrito de Cachoeira, Maranguape – CE. Programa de Desenvolvimento e Meio Ambiente (PRODEMA). Universidade Federal do Ceará., Fortaleza. 2004.

CEARÁ, Governo do Estado. **Politica de desenvolvimento econômico**. Fortaleza: 2003.

_____. **Superintendência Estadual do Meio Ambiente. Zoneamento ambiental e plano de gestão da área de proteção ambiental (APA) da serra de Maranguape (CE).** Fortaleza: SEMACE, 2002.

COGGIOLA, Osvaldo e KATZ, Cláudio**. Neoliberalismo ou crise do capital?** – São Paulo: Xamã, 1996.

CORRÊA, Roberto Lobato. **Região e organização espacial**. 5°ed. São Paulo: Ática, 1995.

_____, **O espaço Urbano**. São Paulo: Ática, 1989.

ELIAS, Denise, **A modernização da produção agropecuária.** In:ELIAS, Denise (Org.); com a coloboração de Adriana Marques Rocha. Et. Al. Fortaleza: FUNECE, 2002
_____.**A Atividade agropecuária do Estado do Ceará no contexto da globalização**. In: AMORA, Zenilde Baima (Org.). Ceará: Enfoques geográficos. Fortaleza: Funece, 1999. p. 43-72.

FAÇANHA, José C. Serra de Maranguape: a tragédia da ocupação. Maranguape – CE, paper, 1991.

FALCÃO. M. F. **Pequeno Dicionário Toponímico do Ceará.** Fortaleza: Quadricolor. 1993.

FEDERAÇÃO DAS INDÚSTRIAS DO ESTADO DO CEARÁ. Centro Internacional de Negócios. **Jornal da FIEC**. Fortaleza, 4. Disponível em:< http:// www. fiec.com.br > Acesso em 26 janeiro de 2005.
_____. Centro Internacional de Negócios **Relatório da Federação das Indústrias do Ceará – FIEC,** Disponível em:< http:// www. fiec.com.br > Acesso em 04 de outubro de 2006

FERNANDES, Duval Magalhães. **Efeitos da reestruturação produtiva no setor formal da economia de contagem.**In:NETO, Antonio Carvalho, NEVES, Magda de Almeida, FERNANDES, Duval Magalhães (Org.) Trabalho e Cidade – Belo Horizonte: PUC – Minas, instituto de Relações do Trabalho, 2004.

GEORGE, Pierre. **Geografia urbana**. São Paulo, Editora DIFEL, 1983.

GAUDEMAR. Jean-Paul de. **Mobilidade do trabalho e acumulação do capital.** Tradução de Maria do Rosário Quintela. Lisboa: Editorial Estampa, 1977.

GIRÃO, Raimundo. **Os municípios cearenses e seus distritos.** Fortaleza, SUDEC, 1983.

GOVERNO MUNICIPAL DE MARANGUAPE, **Maranguape – Perfil Municipal**, Maranguape, 2000.

GONDIM, Linda Maria de Pontes. **Os “governos das mudanças”** (1987 – 1994). In: SOUZA, Simone de, Uma nova história do Ceará. Fortaleza: Edições Demócrito Rocha, 2002.

HARVEY, David. **A Condição Pós-Moderna.** São Paulo, Loyola, 1989.

HOLANDA, Marcos Costa. **Nota Técnica Nº1**: Política Regional no Brasil. GOVERNO DO ESTADO DO CEARÁ, Fortaleza-CE, Junho/2003.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÌSTICA – IBGE. **Censo Demográfico 2000, PNUD, tabelas, dados e gráficos.**
_____. **Enciclopédia dos Municípios Brasileiros.** XVI – Volume. Rio de Janeiro, IBGE, 1957. (Ceará – Maranguape).

INSTITUTO DE PESQUISAS E ESTRATÉGIAS ECONÔMICAS DO CEARÁ – IPECE . **Índice de desenvolvimento municipal (IDM) e Perfil básico municipal**, Fortaleza, 2001.

KOSIK, Karel. **Dialética do concreto.** São Paulo: Paz e Terra, 1976.

LEBRET, L. J. **O Drama do Século XX:** Miséria – Subdesenvolvimento – Inconsciência – Esperança. Tradução de Francisco Benevenuto de Santa Cruz e Fátima de Souza, 2º Edição Revisada. 1960.

LEPETIT, Bernard. **O presente da História**. In: Por uma nova história Urbana. Seleção de textos, revisão crítica e apresentação Heliana Angotti Salgueiro; trad. Cely Arena. São Paulo: Ed. Da Universidade Estadual de São Paulo, 2001, p.155-190.

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

MARX, Karl. **O Capital:** crítica da economia politica. Tradução de Régis Barbosa e Flávio R. Kothe – 3º ed. – São Paulo: Nova Cultural (Os economistas), 1988.

MATOS, Pedro Gomes de. **Maranguape – Ceará: Aspectos histórico-geográficos**. 2. Ed. Fortaleza, 1996.

MAURO, Sílvio. Aquiraz terá maior complexo turístico da AL. **O Povo**, Economia, Fortaleza, p. 25, 24 nov. 2004.

MENELEU NETO, José. **Os novos sapateiros:** os trabalhadores e a reestruturação do capital. Fortaleza: UFC, 2000. (Tese de doutorado em sociologia).

MONTEIRO, Manoella.Novos investimentos industriais na RMF. **O Povo**, Fortaleza, p.23, 10 maio 2005.

MONTENEGRO JR. Ignácio Ribeiro Pessoa. **Turismo e Urbanização:** Gestão de impactos no litoral de Aquiraz – CE. Dissertação de Mestrado. Programa de Desenvolvimento e Meio Ambiente (PRODEMA). Universidade Federal do Ceará., Fortaleza. 2004.

MORAES, Antonio Carlos Robert & COSTA, Wanderley Messias da. **Geografia crítica:** A valorização do espaço. 4.ed. HUCITEC, São Paulo, 1999.

MOREIRA, Ruy. **As Categorias Espaciais da construção geográfica das sociedades.** In: Geografhia, Revista da pós – graduação em Geografia da UFF, Ano III, nº. 5. Niterói/ RJ, UFF/EGG, 2001.
_____, Ruy. **Repensando a Geografia** In: SANTOS, Milton (org.), Novos Rumos da Geografia Brasileira. São Paulo: Hucitec, 1982.

NEGRI, Barjas; PACHECO Carlos Américo. **Mudança tecnológica e desenvolvimento regional dos anos 90:** a nova dimensão espacial da indústria paulista. Espaço e Debates: revista de estudos regionais e urbanos. São Paulo, n.38, p.62-82, 1994.

OLIVEIRA, Alexandra Maria de. **Agricultura em áreas metropolitanas.** In: MENEZES, Ana Virgínia Costa & PINTO, Josefa Eliane S. de S. (Org). Linhas Geográficas. Aracaju, Programa Editorial NPGEO/UFS, 2001.

O POVO, Jornal. **Anuário do Ceará 2004.** Fortaleza: Fundação Demócrito Rocha, 2004.
_____. Jornal. **Indústria investe R$ 3 bi.** Fortaleza, Economia, 7 de Maio de 2006. 5.p.

PARENTE, Josênio C. O Ceará e a modernidade. IN: PARENTE, Josênio C. ARRUDA, José Maria (Orgs.). **A era Jereissati: modernidade e mito.** Fortaleza: Demócrito Rocha, 2002.

PEREIRA Júnior, Edílson Alves. **Industrialização e reestruturação do espaço metropolitano:** reflexões sobre o caso de Horizonte – Pacajus (CE). Fortaleza: Eduece, 2005.
_____.**Industrialização e reestruturação do espaço – o caso Horizonte - Pacajus (CE).** Dissertação de mestrado. Mestrado Acadêmico em Geografia, Fortaleza, 2001.

PINHO, J, **Uma leitura dinâmica de Maranguape**, 2001, paper.

PIRES, Dalviane.Distrito industrial encontra-se saturado. **O Povo**, Economia, Fortaleza, 18 de Outubro de 2006.

PGU – ALC; PREFEITURA DE MARANGUAPE; UNIVERSIDADE ESTADUAL DO CEARÀ; ÁGORA XXI. **Funções de Intermediação de cidades pequenas e médias:** Maranguape, estudo de caso. Maranguape, 2001. paper.

PLANO DE DESENVOLVIMENTO URBANO DO MUNICÍPIO DE HORIZONTE (PDDU). **Plano estratégico:** módulo conceito. Horizonte: Governo do Estado do Ceará /Prefeitura Municipal de Pacajus, 2000.

PLANO DE DESENVOLVIMENTO URBANO DO MUNICÍPIO (PDDU). **Plano estratégico.** Governo do Estado do Ceará, Prefeitura Municipal de Maranguape,Maranguape, 2000.

PREFEITURA MUNICIPAL DE MARACANAÚ. Plano diretor de desenvolvimento Urbano de Maranguape. Maranguape – CE: Consórcio Fausto Nilo/Espaço Plano, 2000.

REMY, Jean & VOYÉ, Lílliane. **A cidade:** rumo a uma definição? Tradução José Domingues de Almeida, Porto, Edições Afrontamento, 1997.

RIBEIRO, Luiz César de Q. (Org) **O futuro das metrópoles: desigualdades e governabilidade**. Rio de Janeiro: Revan: FASE, 2000.

RYBCZYNSKI, Wiltold. **Vidas nas cidades – expectativas urbanas no novo mundo.** Tradução: Beatriz Horta. Rio de Janeiro: Record, 1996.

RIGOTTO, Raquel Maria. **O "Progresso" chegou.** E agora? As tramas da (in) sustentabilidade e a sustentação simbólica do desenvolvimento. Tese (Doutora em Sociologia). Fortaleza, Universidade Estadual do Ceará, 2004.

SCARLATO, Francisco Capuano**. Metropolização de São Paulo e o Terceiro Mundo**. São Paulo: Iglu, 1996.

SCHOUMAKER, Bernadett Mérenne. La localisation des industries. Liège; Editions Nathan, 1996.

SALES, Vanda Claudino. Sistemas Naturais e a degradação sócio-ambiental do Estado do Ceará. In. : **Diagnóstico sócio-ambiental do Estado do Ceará** (o olhar da sociedade civil). Fórum da Sociedade Civil Cearense sobre o Meio Ambiente e Desenvolvimento. Fortaleza, 1993.

SANTOS, Milton. **Da totalidade ao lugar.** São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2005.
_____. **Técnica espaço e tempo –** globalização e meio técnico-científico informacional. 4° edição, São Paulo: Hucitec, 1996(a)
_____.**A urbanização brasileira.** 1ª ed. – São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1993.
_____.**A Natureza do Espaço:** Técnica e Tempo, Razão e emoção. 4º ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1996(b).
_____. **Por uma Geografia Nova.** (Da crítica da geografia a uma geografia critica). São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1978 (reimpressão 2004).
SANTOS & SILVEIRA. **O Brasil**: território e sociedade no inicio do século XXI, Ed. Record, Rio de Janeiro, 2001.

SILVA, José Borzachiello da. **A cidade Contemporânea no Ceará**. In: SOUSA, S. de. (org.) Uma nova História do Ceará**.** Fortaleza: Demócrito Rocha, 2001.

SOJA, Edward W. **Geografias Pós-Modernas:** A reafirmação do espaço na teoria social crítica. Tradução: Vera Ribeiro. 2° ed. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1993.

SOUZA, Marcos José Nogueira. **Geomorfologia,** in: Atlas do Ceará, SEPLAN, 1989.
_____. **Zoneamento Ambiental e plano de Gestão da Apa de Maranguape – CE.** Fortaleza: SEMACE, 1983, 120p.

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

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. **A urbanização da sociedade:** reflexões para um debate sobre as novas formas espaciais. In: O espaço no fim do século: a nova raridade / Amélia Luisa Damiani. Ana Fani Alesandri Carlos, Odete Carvalho de Lima Seabra (organizadoras). 2.ed. – São Paulo: Contexto, 2001.
_____. **Multi(poli)centralidade.** Presidente Prudente: FCT/UNESP, 1996.

TEIXEIRA, Francisco José Soares. **Ceará, Terra dos Outros** – Uma avaliação do projeto do governo das mudanças. Fortaleza, paper, Agosto de 1999.
_____**. CIC:** a razão esclarecida da FIEC. Fortaleza: ADUFC, CUT, CPT, 1995.

TELES, Glauciana Alves. **Dinâmicas metropolitanas contemporâneas:** Caucaia na Região Metropolitana de Fortaleza. Dissertação de Mestrado. Mestrado Acadêmico em Geografia, Fortaleza. 2005.

VAISMAN, Márcia.Notícias do mundo fashion.. **O Povo**, Vertical S/A. Fortaleza, 25 de Janeiro de 2006.

VEIGA, Eli da. **Cidades imaginárias**: O Brasil é menos urbano do que se calcula. Campinas, Autores associada, 2002.

WANDERSON César.Distrito industrial encontra-se saturado.**O Povo**, Economia, Fortaleza, p.31, 06 abr. 2003.