



GT 14 – Mobilidade, migração e espaço urbano

A MOBILIDADE DA FORÇA DE TRABALHO DA INDÚSTRIA: UM ESTUDO DE CASO DOS TRABALHADORES DA CANPACK BRASIL EM MARACANAÚ – CEARÁ

Keane Barroso de Carvalho Saturno
Universidade Estadual do Ceará
keanebarrosocarvalho@gmail.com

RESUMO

O presente artigo visa analisar o fenômeno da mobilidade geográfica da força de trabalho da indústria e qual impacto que a mobilidade, no que tange ao deslocamento, tem na perspectiva urbana no município de Maracanaú. O recorte empírico selecionado foi uma amostragem de trabalhadores que compõem duas Unidades Produtivas (UP's) de uma indústria de embalagens metálicas para acondicionamento de bebidas localizada na zona industrial do município de Maracanaú, na Região Metropolitana de Fortaleza. A fim de estruturar a abordagem metodológica para o estudo dessa mobilidade da força de trabalho que abastece um grande estabelecimento industrial traçamos algumas considerações conceituais e apresentamos alguns resultados obtidos até o momento da pesquisa.

Palavras-chave: Mobilidade; Força de trabalho; indústria.

1. INTRODUÇÃO

A mobilidade da força de trabalho tem sido um fenômeno marcante dentro dos estágios do processo de globalização. É um evento que influencia de múltiplas formas, desde a produção de mercadorias para o consumo na sociedade capitalista moderna até o ritmo e a qualidade de vida dos próprios trabalhadores que a vendem.

A força de trabalho assume sua capacidade de mobilizar-se no espaço tanto para assegurar a inserção no mercado de trabalho como para garantir a vaga no emprego. Podemos ainda vincular a esta análise a centralidade que o trabalho, e o tempo gasto para ir e voltar do trabalho, tem na vida dos indivíduos.

Além disso, no âmbito do espaço geográfico, o fenômeno da mobilidade pendular torna-se um elemento central para a compreensão das dinâmicas de integração urbana (ÂNTICO, 2005).

Diante do exposto, duas questões nos orientam a pensar: Como podemos relacionar, numa perspectiva geográfica, o tempo de deslocamento para o trabalho, o tipo de transporte utilizado para esse movimento e a renda do trabalhador?

O presente artigo visa analisar o fenômeno da mobilidade geográfica da força de trabalho da indústria e qual impacto que a mobilidade, no que tange ao deslocamento, tem na perspectiva urbana no município de Maracanaú. O recorte empírico selecionado foi uma amostragem de trabalhadores que compõem duas Unidades Produtivas (UP's) de uma indústria de embalagens metálicas para acondicionamento de bebidas localizada na zona industrial do município de Maracanaú, na Região Metropolitana de Fortaleza.

2. REFERENCIAL TEÓRICO-METODOLÓGICO

De maneira geral, a fim de estruturar a abordagem que daremos ao estudo da mobilidade da força de trabalho que abastece um grande estabelecimento industrial e apoiar a metodologia utilizada para abarcar o recorte empírico, procuraremos, nos limites desse artigo, traçar algumas considerações sobre o assunto.

Mobilidade é o ato de mover-se. Estudar a Mobilidade, contudo, amplia a dimensão desse ato. Inicialmente, compreendemos que o mover-se depende de muitas condições que influenciam ou restringem esse movimento. É, essencialmente, uma *categoria geográfica* à

medida que, para a mobilidade acontecer ou não ela depende do contexto dos lugares, constrói e desconstrói espaços e territorializa-se, para ficarmos apenas do âmbito do abstrato.

Legreoux (2021) afirma que mobilidade é um conceito polissêmico e, para fins de estudo, devemos distinguir os tipos de mobilidades – por exemplo, a cotidiana, a residencial, as migrações – sem perder de vista a interação entre elas. Knafou (1998) reforça ainda que, diante das formas de mobilidade existentes, surge a necessidade de se qualificar as práticas das mobilidades atuais e suas múltiplas formas.

Há ainda que se considerar, dentro do contexto dos últimos 40 anos, a complexificação da mobilidade diante do advento dos fluxos de informação, dinheiro, mercadorias, insumos e as pessoas em múltiplas escalas (SANTOS, 1996). No que tange as pessoas, podemos afirmar que não se trata apenas de deslocamento, mas como estas se relacionam no espaço-tempo como sujeitos das práticas espaciais cotidianas (LEVY, 2003).

A sociedade moderna tem, como uma das principais características, sua organização pautada no tempo da fábrica. Esta passou por mudanças no que diz respeito a sua distribuição e configuração no espaço ao longo da história. À medida que o ritmo da produção fabril ia se modificando com os avanços técnicos e científicos, alterações iam sendo impressas no ritmo de distribuição das populações e na organização do campo e da cidade, esta última passando a concentrar as atividades fabris¹. Pierre George (1965 [1971]), grande estudioso da Geografia da população, afirma ainda que a condição maior para a existência de movimentos migratórios para as cidades, um dos aspectos da mobilidade, é a centralidade, nesses espaços, das atividades industriais, comerciais e de serviços.

Sendo assim, diante da crescente mobilidade de pessoas que “atraídas” para os grandes centros urbanos, principalmente em busca de emprego em prol de uma sobrevivência mais digna, partimos para o entendimento da mobilidade dessas pessoas como mobilidade da força de trabalho. Este movimento se inicia quando um trabalhador, que tem como única propriedade a sua Força de trabalho (como valor de uso) necessita transformá-la em valor de troca – mercadoria -, isto é, coloca-la à venda.

Todavia, como a pessoa possuidora dessa mercadoria também pode disponibilizar seu movimento, o modo de produção capitalista estipula condições para comprar a força de trabalho

¹Trabalho sublime foi feito nesse sentido por Engels, em 1845, quando escreveu *A situação da classe trabalhadora na Inglaterra*.

sendo, uma delas, a disposição de tempo que o trabalhador tem para colocar sua mercadoria em ação. Reforçam-se, com essas premissas, a noção de que a mobilidade é uma condição da venda da força de trabalho e que só ocorre no modo de produção capitalista (TELES, 2020).

A escolha metodológica para se tratar aqui de Mobilidade da força de trabalho ao invés de Mobilidade do trabalho se apoia na diferenciação feita por Gaudemar (1979) entre esses dois conceitos. Para esta pesquisa, mobilidade da força de trabalho tem a ver com a forma que o trabalhador, submetido ao capital, funda a condição de exercício da força de trabalho como mercadoria de forma local para ser usada como fins de acumulação.

Mais ainda, ele diz que essa submissão tem um lado negativo e positivo² na visão de quem a vende e tem a ver também com a suposta liberdade que o trabalhador acha que tem ao dispor da sua força de trabalho (GAUDEMAR, 1977 [1979]). Sendo assim, a mobilidade da força de trabalho é vista como exercício de liberdade, ou seja, o trabalhador sujeita-se ao capital e torna-se uma mercadoria, como outra qualquer, cujo consumo criará valor e produzirá mais capital, estando assim relacionado às condições de existência do modo de produção capitalista (TELES, 2020; BOECHAT, 2019).

Revisitamos aqui o conceito de *movimento pendular* como uma das vertentes da mobilidade³ da força de trabalho intraurbana. Como as duas unidades fabris da empresa escolhida para recorte empírico estão localizadas numa zona industrial dentro do município de Maracanaú, que integra a Região Metropolitana de Fortaleza, entendemos que alguns indicadores de deslocamento domicílio-trabalho podem gerar referenciais para a análise de processos como o de metropolização e expansão urbana bem como evidenciar as centralidades desses espaços metropolitanos, que podem ser retratados em pesquisa mais abrangente⁴.

A discussão do movimento é indissociável da de mobilidade. Movimentar-se é um ato intrínseco da vida urbana atual, intensificado com o uso dos transportes, sobretudo o individual. Aliás, a própria diversidade de uso do termo⁵, que ora aparece como “migração” pendular, ora

² Uma explicação mais simplificada sobre isso: “No sentido positivo, a liberdade da força de trabalho é uma mercadoria que pertence, como um bem particular, ao trabalhador, e dela se pode dispor à vontade. No sentido negativo, o trabalhador dispõe livremente de sua força de trabalho, mas tem absoluta necessidade de vendê-la (TELES, 2020, p. 179).

³Incluem-se os indivíduos que não se estabelecem permanentemente no local de residência em movimentos sazonais, temporários, de populações nômades, e os pendulares.

⁴ Muitos órgãos federais e municipais utilizam dados sobre deslocamento pendular para delimitar a extensão de áreas metropolitanas desde a década de 1950, realizando revisões das delimitações a cada levantamento censitário.

⁵ Nota-se entre muitos autores, que não há uma denominação única, na medida em que os mesmos ora se referem a migração ora a movimento.

como movimento, deve ser considerada (BRANCO, FIRKOWSKI E MOURA, 2005). No presente texto, optamos pelo uso dos termos *movimento ou deslocamento pendular*, por se entender que, por ser repetitivo e cotidiano, ocupando grande parte da vida do trabalhador, tal dinâmica não implica em transferência ou fixação definitiva em outro lugar, como entendemos ser o termo “migração”.

Os deslocamentos pendulares caracterizam-se por deslocamentos entre o município de residência e outros municípios com finalidade específica. São reveladores de relações cotidianas entre pessoas e lugares. Áreas geográficas são definidas, principalmente em termos de deslocamento diário de casa para o trabalho (ADAMS, 1995, apud BRANCO, FIRKOWSKI E MOURA, 2005). Permitem a apreensão de novas dimensões da reestruturação dos espaços intrametropolitanos podendo contribuir para revelar o alcance das novas formas espaciais urbanas, como as zonas industriais, por exemplo. Na França, o Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques – INSEE utiliza o dado de deslocamento pendular para trabalho para identificação de polarização de uma área urbana (JULIEN, 1998 apud BRANCO, FIRKOWSKI E MOURA, 2005). Além da circulação intermunicipal de ônibus, fluxos de informações e capital, a existência de um fluxo de pessoas entre seus municípios de residência e trabalho também tem sido considerado como fator indicador de integração urbana (PEREIRA E HERRERO, 2009).

As principais fontes de dados que captam os deslocamentos pendulares a nível nacional são os Censos Demográficos e a nível de município as pesquisas de Origem-Destino. No caso do IBGE, órgão responsável pelos Censos no Brasil, o deslocamento pendular é definido como aquele que a pessoa realiza entre seus locais de residência e de trabalho/estudo, quando estes se localizam em municípios distintos (IBGE, 2001). Contudo, o Instituto não entra no mérito sobre a frequência desses deslocamentos, o meio de transporte utilizado na viagem, a distância percorrida e o custo. Estas informações, muitas vezes, ficam a cargo dos municípios que contratam empresas para fazerem pesquisas de Origem-Destino que trabalham, habitualmente, com a ideia de “viagens pendulares”, detalhando a frequência desses deslocamentos, os horários e os motivos que levam a pessoa a pendular (PEREIRA E HERRERO, 2009).

Maracanaú está na área que acompanha as principais rodovias estaduais e federais que passam na região metropolitana de Fortaleza, além de concentrar as principais zonas industriais do estado e conta com a presença de conjuntos habitacionais inicialmente voltados para abrigar a mão de obra que abastece a indústria. O município também é o quarto mais populoso do

Ceará, a segunda maior economia do Ceará, o terceiro maior PIB do estado e o segundo maior mercado de trabalho (IBGE, 2022).

A intensidade do movimento pendular no município é reveladora da extensão de parte do fenômeno da mobilidade urbana no território. Pela observação feita do intenso fluxo diário nas principais vias de acesso ao município no horário de “picos de trânsito”, o fluxo de veículos e pessoas cresce intensamente no início e no final do horário comercial, principalmente nas vias arteriais que escoam o tráfego para as zonas produtivas do município. Pelo peso que essas zonas industriais exercem como centralidade dentro da RMF percebemos – e aí despertou nosso interesse para análise - que além da comutação da pessoa que trabalha num município diferente do seu município de residência, há também aqueles que exercem um fluxo intenso de ida e vinda por motivos de trabalho na indústria dentro do próprio município onde se localiza seu emprego. Nessa perspectiva, nos últimos dois anos, a Prefeitura Municipal de Maracanaú tem voltado os cofres públicos para a manutenção e construção de uma infraestrutura viária para sustentar um sistema urbano que recebe altos volumes de pessoas e mercadorias. Castells (1975) já havia predito que, à medida que os deslocamentos se intensificam a fim de suprir, em escala metropolitana, a demanda por mão de obra necessária ao desenvolvimento das atividades de produção, isso demandaria uma maior densidade e complexidade das estruturas urbanas.

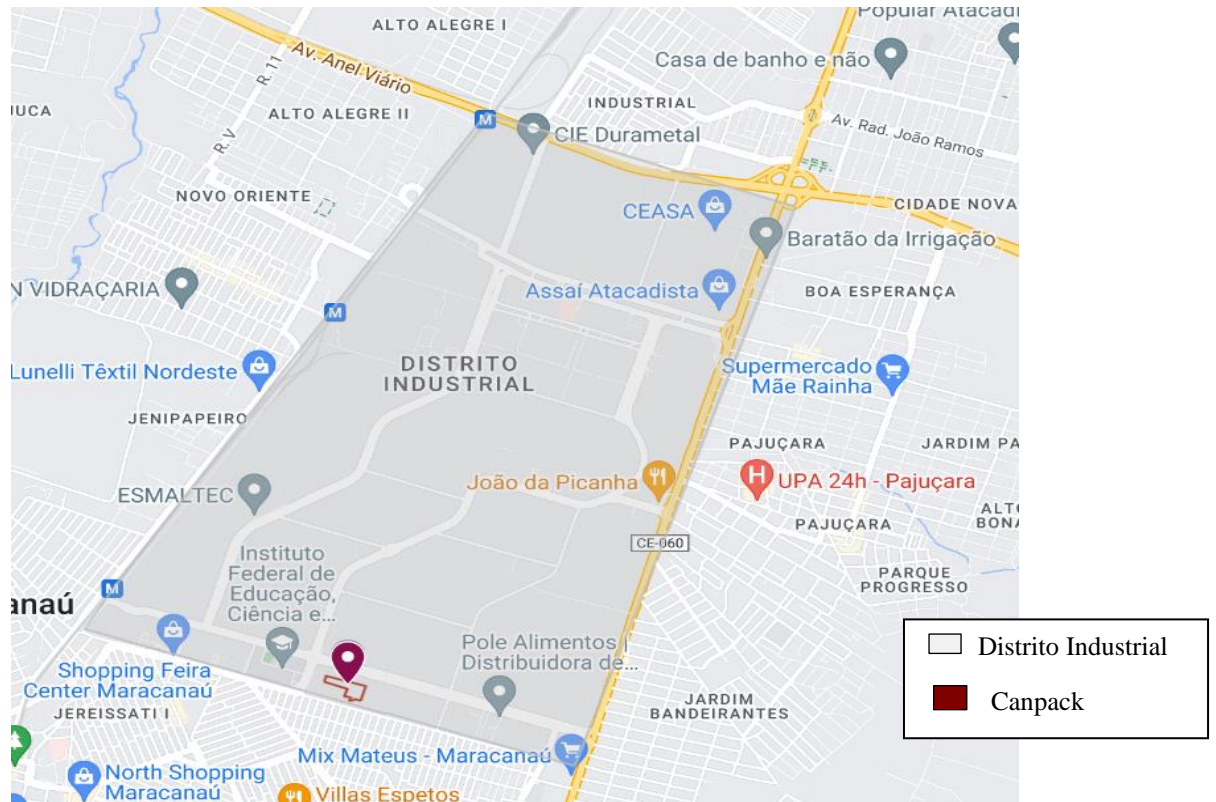
Para analisar parte desse fenômeno até aqui colocado em perspectiva e pelos limites e propósitos desse texto, escolhemos como recorte empírico os trabalhadores de uma das empresas do setor de produção industrial do gênero alimentício voltada para produção de embalagens metálicas para acondicionamento de bebidas diversas. A Canpack do Brasil S/A possui duas Unidades Produtivas na maior zona industrial de Maracanaú⁶ ambas inauguradas em abril de 2018. Vale ressaltar que por UP's estamos considerando a indústria que possui unidade operacional que exerce atividade de produção de bens destinados ao mercado.

De origem polonesa, chegou ao Brasil em 2016 quando adquiriu a planta de outra indústria do mesmo ramo, que usava o alumínio ao invés do aço como matéria-prima, a CIA Metalic do Nordeste, pertencente ao Grupo CSN (Companhia Siderúrgica Nacional) que encerrava suas operações nesse mesmo ano. Logo após o início do funcionamento das duas UP (uma para fabricação de latas e outra para a fabricação das tampas das latas), a Canpack volta

⁶ Mais conhecido como I Distrito Industrial de Fortaleza – DIF I.

seus investimentos para a região Centro-oeste do país instalando outra UP no município de Itumbiara/Goiás.

Figura 1 – Localização da Canpack dentro do Distrito Industrial em Maracanaú.



Fonte: Google My Maps.

Essa multinacional, que é controlada pela Giorgi Global Holdings (EUA), possui mais de 25 anos no mercado de latas de alumínio para bebidas com 28 UP's pela Ásia, África, Oriente Médio e América do Sul. Para atender o mercado brasileiro, que é o terceiro maior mercado de latas de alumínio e líder na reciclagem das mesmas (VALOR ECONÔMICO, 27/07/2022), foi em Maracanaú que a empresa instalou suas primeiras fábricas no Brasil para atender especificamente a região Nordeste, ficando para a UP de Goiás o abastecimento das regiões Sudeste e Centro-oeste. Contudo, para se estabelecer no mercado brasileiro, a empresa segue instalando mais duas UP's: uma em Poços de Caldas/MG e outra em Manaus/AM.

Figura 2 – Planta das duas UP's da Canpack Brasil no Distrito Industrial I em Maracanaú.



Fonte: Jornal Diário do Nordeste, 20/04/2018. Disponível em: <https://diariodonordeste.verdesmares.com.br/negocios/polonesa-investe-r-1-bi-em-duas-fabricas-no-ceara-1.1926723>. Acesso em: 04 ago 2024.

Para este artigo, optamos pela abordagem qualitativa, com a coleta de dados primários e alguns poucos dados secundários bem como análise bibliográfica e documental. Para tanto, foram feitas entrevistas direcionadas ao corpo administrativo da empresa e para um grupo de trabalhadores tanto do chão de fábrica (colarinho azul) como os administrativos (colarinhos brancos) no intuito de obter informações sobre o movimento pendular que os mesmos fazem para ir ao trabalho relacionado com local de residência, função na empresa, renda, tempo de deslocamento e tipo de transporte utilizado para tal. Também foi feita visita para observação do desenvolvimento dos trabalhos nas duas UP's e estabelecer conversas de âmbito mais informal com os trabalhadores.

Atualmente, as duas UP's da empresa situadas em Maracanaú possuem o total de 335 trabalhadores. Destes, 129 residem em Maracanaú e 206 residem em outros municípios.

A empresa disponibiliza sete rotas de ônibus, sem nenhum ônus para o trabalhador, cobrindo as principais vias de acesso aos conjuntos habitacionais de Maracanaú, municípios vizinhos como Pacatuba e Maranguape e, ainda, os bairros Messejana e Aldeota, na capital Fortaleza. Os trabalhadores que não são contemplados com as rotas ofertadas pela empresa ou

que, porventura, optam por usar outro tipo de transporte, contam com vale-transporte dado pela empresa, sem custos, e, para os trabalhadores que compõem cargos de gestão, é ofertado vale-combustível.

Quanto aos turnos de trabalho, o setor administrativo funciona em horário comercial, de segunda a sexta-feira, no regime de 40 horas semanais. Já para os trabalhadores da produção, seus horários são dispostos em 4 turnos de 12 horas diárias no regime 3 por 3 (dias), sendo os turnos A e C durante o dia, um cobrindo o outro, e os turnos B e D no noturno.

Dentro desse contexto geral da empresa, onde os trabalhadores estão inseridos, selecionamos uma amostra de 54 trabalhadores, abrangendo todos os setores da empresa e as duas UP's, para responder ao questionário que foi enviado a um responsável e este pudesse colocar no grupo de whatsapp deles. As perguntas abrangem aspectos relacionados ao tempo de serviço, renda, tipo de transporte utilizado para ir ao trabalho e o tempo de deslocamento, bem como a forma como esse deslocamento é sentido por parte do trabalhador.

O objetivo dos questionários é gerar dados primários com dados fornecidos pelos próprios trabalhadores a fim de analisar o fenômeno da mobilidade geográfica da força de trabalho da indústria, focando em como essa mobilidade acontece entre os trabalhadores que compõem uma grande unidade produtiva localizada na zona industrial do município de Maracanaú, na Região Metropolitana de Fortaleza, e qual impacto que a mobilidade, no que tange ao deslocamento, tem no ritmo de vida desses trabalhadores.

Tabela 1 – Perguntas enviadas à amostra de trabalhadores da empresa estudada.

1.	Idade?
2.	Masculino ou feminino?
3.	Em que fábrica trabalha? Latas ou tampas?
4.	Qual sua função?
5.	Há quanto tempo trabalha na empresa?
6.	Qual sua renda média?
7.	Em que município mora?
8.	Qual meio de transporte utiliza para ir ao trabalho? Se mais de um, por favor, lista-los.
9.	Quanto tempo em média gasta para ir para o trabalho?
10.	Por que escolheu o(s) meio(s) de transporte(s) apontados para ir ao trabalho?
11.	Durante o percurso para o trabalho, utiliza esse tempo fazendo algo pessoal? (Por exemplo: leitura, escutar música ou rádio, assistir, responder e-mails ou mensagens no celular, usa redes sociais...)

12.	Considera exaustivo o tempo gasto com o percurso para o trabalho?
13.	Quanto gasta monetariamente com transporte para ir ao trabalho?

Fonte: elaboração da autora.

3. RESULTADOS PRELIMINARES

O estudo do fenômeno dos deslocamentos pendulares tem, inevitavelmente, que considerar a condição inseparável entre a distribuição espacial dos domicílios e dos postos de trabalho. Desse modo, considerar a distribuição populacional dos municípios e as condições históricas que levaram a configuração espacial dessa distribuição, por sua vez, conduz a compreensão dos processos de localização das atividades produtivas e de áreas residenciais, para não ficar meramente em uma análise estritamente descritiva dos deslocamentos pendulares.

Para analisar os dados obtidos pela análise das respostas dos questionários respondidos cabe, primeiramente, considerar alguns fatores impeditivos de maiores e melhores resultados desta pesquisa inicial.

Como já mencionado, o número de trabalhadores das UP's escolhidas somam 335. Nossa intenção era trabalhar com uma amostra de observação de 54 trabalhadores (16% do total) que se disponibilizaram a responder as perguntas do questionário. Contudo, apenas 21 retornaram com suas respostas (6,2% do total) o que nos levar a considerar, para fins deste texto e do tempo disponível para a sua elaboração, que os resultados da análise deste universo de amostra apenas podem apontar alguns indicativos para investigação póstuma sobre o fenômeno da mobilidade geográfica da força de trabalho da indústria e aspectos sobre a mobilidade, no que tange ao deslocamento.

Outro fator de entrave acerca da obtenção de dados foi a dificuldade que a maioria dos trabalhadores tem de falar sobre seu próprio cotidiano de trabalho, esclarecer a função que exercem e de estabelecerem relação entre sua função e sua remuneração. Acreditamos que tenham sido alguns dos motivos que levaram a muitos deles que, se propuseram a responder o questionário, a não responderem, por se depararem com perguntas que tenham a ver com esses assuntos. Algumas análises feitas através de observação-participante⁷ reforçaram as

⁷ Quando nos referimos à observação-participante queremos dizer que observamos e tivemos conversas informais quando tivemos a oportunidade de fazer uma visita à empresa por ocasião desta pesquisa.

informações desta pesquisa. Não é só a função e a qualificação do empregado, por exemplo, que determina seu rendimento na empresa. Fatores como estado federativo de origem e instituição em que teve sua formação também são determinantes para seu rendimento, na mesma função, seja maior ou menor. Nesses casos, essa informação pode, muitas vezes, trazer constrangimento ao trabalhador em relação ao outro ou por estes não se sentirem à vontade de informarem, mesmo que indiretamente, sua função ou seu rendimento até porque algumas empresas tratam esses casos como acordo entre as partes (empresa-empregado) mesmo que, legalmente, o que aparece é a formalidade trabalhista.

A primeira informação interessante que a pesquisa revela foi acerca do local de residência da maioria dos trabalhadores da Canpack: a maioria deles não residem em Maracanaú (apenas 129 moram neste município). A maioria, portanto, pendula entre um município e outro. Isso aponta para uma importante dependência da empresa em relação à mão de obra com origem do entorno metropolitano: 62% dos trabalhadores da empresa é composta de pessoas vindas de outros municípios metropolitanos.

A relação entre a função do trabalhador na empresa e local de residência também foi observada. Na amostra alcançada nesta pesquisa, 38% residem fora de Maracanaú e, entre eles, estão trabalhadores de diversas funções, desde o supervisor até operadores de máquinas. Destes, a maioria utiliza o ônibus da empresa para ir ao trabalho. Cargos de supervisão, pela amostra, preferem utilizar transporte próprio (carro ou moto) pela maior autonomia no deslocamento e pelas próprias exigências do cargo que, muitas vezes, não seguem o horário da escala para chegar e sair das UP's. Diferentemente, foi percebido que as demais funções, por trabalharem em regime de turno e pela impossibilidade estatutária de não poder fazer horas extras, tendem a utilizar o transporte da empresa para seu deslocamento.

Dentre os residentes em Maracanaú, município onde se localiza a empresa, temos um perfil variado de técnicos (polivalentes, especializados) e de operadores (de máquina e de produção) que perpassam todos os perfis salariais e tempo de empresa. Ao que podemos perceber, através também de observação-participante, é que os cargos de gerência e supervisão, bem como de parte dos trabalhadores administrativos, residem principalmente em Fortaleza. Estes preferem usar transporte próprio ou por uma questão de comodidade e melhor mobilidade (podem fazer outras atividades após o expediente) ou utilizam o transporte da empresa por ter a rota disponível e por questões de economia financeira. Foi apontado também que o fato de utilizar o transporte da empresa tem a ver com a consciência ambiental.

Em relação a isso, quando levamos em consideração que Maracanaú fez parte de um processo de realocação da indústria a partir da metrópole Fortaleza, por muito tempo parte da mão de obra absorvida pelas indústrias era do município, mas o quadro de funcionários de mais alta qualificação era proveniente do município de onde vinha a empresa ou das capitais, no caso aqui, de Fortaleza. Contudo, esse quadro pode estar mudando, o que uma pesquisa mais aprofundada com uma amostra mais abrangente pode evidenciar melhor (ou não). A crescente oferta de cursos profissionalizantes em escolas de tempo integral, a oferta de cursos técnicos voltados para o emprego industrial oferecidos pelo sistema S e a chegada do Instituto Federal bem como de Faculdades privadas no município tem tornado a população ativa local mais capacitada para assumir empregos mais qualificados.

Houve, também, a ausência de trabalhadores que utilizam transporte intermunicipal ou municipal, seja trem ou ônibus para ir ao trabalho, apesar de alguns modais serem bem próximos as UP's. Observamos também que isso é uma tendência entre grande parte dos trabalhadores das indústrias em Maracanaú. Muitas das indústrias que usam intensiva mão de obra ofertam ônibus com rotas dentro e fora do município e quando o trabalhador não é contemplado pelas rotas há a disponibilidade de vale-transporte. No caso aqui estudado, aqueles que não usam o ônibus da empresa usam transporte próprio (carro, moto ou bicicleta) para fazerem o deslocamento para o trabalho arcando com os custos deste transporte por conta própria, exceto no caso do supervisor que utiliza carro próprio e recebe ajuda de custo para o combustível por ocupar cargo de gestão.

O tempo gasto para ir ao trabalho e a qualidade dele também foi algo abordado nos questionários. Quem gasta mais tempo no percurso casa-trabalho são aqueles que utilizam o ônibus da empresa e, ainda assim, devido os trabalhadores morarem em municípios vizinhos a Maracanaú, esse tempo para eles não parece ser tão exaustivo até mesmo porque os horários das rotas não coincidem, em sua maioria, com os horários de grande fluxo no trânsito no município devido os turnos dos trabalhadores técnicos e operadores serem de 12 horas (entrando as 7 da manhã e saindo as 7 da noite), com exceção dos que trabalham no turno administrativo cujos horários coincidem com os de picos de trânsito (entre 7 e 9 da manhã e entre 16 e 18 horas).

4. CONSIDERAÇÕES

Vimos que a mobilidade pendular pode ser entendida, num sentido mais amplo, como os deslocamentos que o indivíduo realiza para executar os atos de sua vida cotidiana, como o ir trabalhar. Mas esse tipo de mobilidade nunca pode ser compreendido de forma desconexa dos processos que historicamente decorreram na região.

Maracanaú é um município que foi criado depois que políticas governamentais regionais foram implementadas para trazer mais desenvolvimento econômico para o Ceará através da industrialização de espaços metropolitanos. É marcado por ter a mais expressiva concentração industrial da região metropolitana de Fortaleza, por apresentar um bom sistema rodoviário, curta distâncias e uma mancha conturbada favorável aos deslocamentos. Além das zonas industriais que foram criadas dentro desse contexto, no entorno destas foram criados os Conjuntos Habitacionais para a mão de obra que foi atraída o que poderia explicar determinado padrão de deslocamento que poderia não ser considerado pendular por estarem muito próximos aos seus locais de trabalho. Mas no decorrer do desenvolvimento do município e a densificação urbana ao qual ele vem sendo submetido Maracanaú vem se tornando uma centralidade de mercado de trabalho metropolitano cujo deslocamentos pendulares intermunicipais são uma grande evidência desse processo.

Além disso, a concentração produtiva do setor industrial carrega consigo uma tendência à aglomeração também de setores ligados à produção, acarretando considerável concentração de postos de trabalhos, levando a uma concentração produtiva. Pereira e Herrero (2009), propõem a existência de um tipo ideal de deslocamento pendular decorrente desse processo de concentração urbana e produtiva do tipo marcado, em geral, por uma movimento entre regiões periféricas ou de regiões mais centrais para regiões periféricas, o que foi observado de maneira muito sutil com os dados da empresa pesquisada quando na amostra detectamos trabalhadores que vem de Pacatuba, Maranguape e Caucaia (região de entorno) e de Fortaleza.

Um outro tipo de deslocamento pendular citado pelos autores que pode estar associado ao que foi pesquisado aqui tem a ver com a desconcentração espacial das atividades produtivas quando, por vantagens logísticas, incentivos fiscais e restrições ambientais, empresas reavaliam sua localização em busca de locais menos centrais das redes urbanas. Apesar de não ser um processo recente, a desconcentração já apontava para uma divisão do trabalho entre as cidades indicando que esse processo parecia favorecer as migrações de curta distância entre as cidades.

Para além desta simples análise apresentada aqui, podemos apontar possíveis caminhos de investigação norteadas por indagações do tipo: que diferenças qualitativas existem

entre o perfil socioeconômico e profissional dos trabalhadores das indústrias e os diferentes fluxos entre Maracanaú e os demais municípios metropolitanos? Como podemos avaliar a distribuição espacial dos trabalhadores que pendulam para Maracanaú e as demais indústrias que eles trabalham? Que relação existe entre os níveis educacionais e de capacitação profissional com o deslocamento pendular intra e interurbano? Como a mobilidade pendular do trabalho denota aspectos metropolitanos em Maracanaú e como o trabalho industrial amplia a possibilidade de metropolização abarcando comércio, serviços e a especulação imobiliária crescente no município?

Há muito que se ampliar as lentes analíticas a fim de captar as diversas possibilidades que os deslocamentos pendulares tendem a revelar. O presente artigo, de forma bem limitada, buscou identificar alguns deles resultando apenas em indicativos para estudos e análises mais aprofundadas. Assim, a contribuição dessa pequena amostragem de apenas duas UP's foi menos no sentido quantitativo e mais qualitativo a fim de compreender os padrões desses deslocamentos no e para o município e o tipo de integração urbana que pode ser revelada. Para futuros trabalhos, ficam os desafios de uma investigação mais detalhada que poderá ser enriquecida por análise de dados mais abrangentes com uma discussão teórico-metodológica mais aprofundada.

5. REFERÊNCIAS

ÂNTICO, C. Deslocamentos pendulares na região metropolitana de São Paulo. In: **São Paulo em perspectiva**, v.19, n. 4, Movimentos migratórios nas metrópoles: Fundação Seade, 2005.

BOECHAT, Cássio Arruda. Mobilidade do trabalho no Brasil: A recepção da obra de Jean-Paul de Gaudemar e uma perspectiva crítica para os estudos migratórios. In: XVI Simpósio Nacional de Geografia Urbana, 2019, Espírito Santo. **Anais XVI Simpurb**, Universidade Federal do Espírito Santo, 2019. Pp 1197 – 1216.

BRANCO, Maria Luiza Castello; FIRKOWSKI, O. L. C.F.; MOURA, Rosa. Movimento pendular: abordagem teórica e reflexões sobre o uso do indicador. In: XI Encontro Nacional da Associação Nacional de Pós-graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional. Bahia, 2005. **Anais XI Anpur**. Salvador, 2005. Pp. 1 – 19.

CASTELLS, M. **A questão urbana**. São Paulo:Paz e Terra, 1975.

GAUDEMAR. Jean-Paul de. **Mobilidade do Trabalho e Acumulação do Capital**. Tradução: Maria do Rosário Quintela. Lisboa: Ed. Estampa, 1979.

GEORGE, Pierre. Geografia da População. São Paulo: Difel, 1971.

IBGE. **Migração e deslocamento, resultados da amostra**, comentário dos resultados. Censo demográfico 2000. Rio de Janeiro: IBGE, 2001.

IBGE. **Censo demográfico 2022**. Rio de Janeiro: IBGE, 2022.

LEGROUX, Jean. A triplicidade do espaço e das práticas cotidianas de mobilidade para o estudo da fragmentação socioespacial. **GEOgraphia**, Niterói, Universidade Federal Fluminense. vol: 23, n. 51, 2021.

LEVY, Jacques; LUSSAULT, Michel. **Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés**. Paris : Belin, 2003.

KNAFOU. Rémy. **La planète nomade**. Paris: Editons de Lie, 1998.

PEREIRA, R. H. M.; HERRERO, V. **Mobilidade pendular**: uma proposta teórico metodológica. Texto para discussão n. 1395. IPEA: Rio de Janeiro, 2009.

SANTOS, Milton. **A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção**. São Paulo: Hucitec, 1996.

TELES, G. A. Expansão geográfica do capital e seus efeitos sobre a mobilidade da força de trabalho: breves notas. **Revista da Casa da Geografia de Sobral (RCGS)**, [S. l.], v. 22, n. 1, p. 169–182, 2020. Disponível em://rcgs.uvanet.br/index.php/RCGS/article/view/438. Acesso em: 06 jan. 2024.