



**UNIVERSIDADE FEDERAL DO CEARÁ-UFC  
PRÓ-REITORIA DE PESQUISA E PÓS-GRADUAÇÃO  
MESTRADO EM GEOGRAFIA**

MARIANA FERNANDES MENDES

**A MOBILIDADE TERRITORIAL DOS TRABALHADORES DA  
CONSTRUÇÃO CIVIL NA PRODUÇÃO DA VERTICALIZAÇÃO NO  
BAIRRO ALDEOTA EM FORTALEZA**



MARIANA FERNANDES MENDES

**A MOBILIDADE TERRITORIAL DOS TRABALHADORES DA CONSTRUÇÃO  
CIVIL NA PRODUÇÃO DA VERTICALIZAÇÃO NO BAIRRO ALDEOTA EM  
FORTALEZA**

Dissertação apresentada ao curso de Mestrado em Geografia da Pró-Reitoria de Pós-Graduação e Pesquisa da Universidade Federal do Ceará, como requisito para obtenção do título de mestre.

Orientador: Prof. Dr. José Borzacchiello da Silva

FORTALEZA-CE  
2008

M492m Mendes, Mariana Fernandes

A Mobilidade territorial dos trabalhadores da construção civil na produção da verticalização do bairro Aldeota em Fortaleza / Mariana Fernandes Mendes, 2008.

179 f. ;il. color. enc.

Orientador: Prof. Dr. José Borzacchiello da Silva

Área de concentração: Dinâmica Territorial e Ambiental

Dissertação (mestrado) - Universidade Federal do Ceará, Centro de Ciências. Departamento de Geografia , Fortaleza, 2008.

1. Produção do espaço urbano 2. Mobilidade do trabalho 3. Operários da construção I . Silva, José Borzacchiello da (orient.) II. Universidade Federal do Ceará – Curso de Mestrado em Geografia III.Título

CDD 910

MARIANA FERNANDES MENDES

A MOBILIDADE TERRITORIAL DOS TRABALHADORES DA CONSTRUÇÃO CIVIL  
NA PRODUÇÃO DA VERTICALIZAÇÃO NO BAIRRO ALDEOTA EM FORTALEZA

Dissertação submetida à Coordenação do Curso de Pós-Graduação em Geografia, da Universidade Federal do Ceará como requisito parcial para a obtenção de grau de Mestre em Geografia na Área de concentração Dinâmica Territorial e Ambiental.

Aprovada em: 05/09/2008

BANCA EXAMINADORA

---

Prof. Dr. José Borzacchiello da Silva (Orientador)  
Universidade Federal do Ceará - UFC

---

Prof. Dr. Manoel Fernandes de Sousa Neto  
Universidade de São Paulo - USP

---

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

À minha digníssima progenitora, mãe, amiga, Ana Maria  
Fernandes trabalhadora que por 28 anos faz o trajeto  
Maracanaú/Aldeota para me proporcionar uma vida melhor.  
A ela devo mais que a vida. Devo a vontade intensa de viver.

## **Agradecimentos**

Agradeço primeiramente à minha querida Mãe, que apesar de tomar conhecimento tardiamente que fazia esta Pós-graduação, me apoiou de maneira substancial.

A Wady Chayb pelo carinho e descontração nos momentos de angústia e aflição inerentes a esta jornada. A ele e sua família toda gratidão.

Ao conterrâneo e amigo de infância Edson Minarete e as amigas Élide, Valécia e Daniele, que desde a adolescência consegui estabelecer vínculos sólidos e prósperos.

Ao professor José Borzacchiello da Silva por ter aceitado me orientar já com 6 meses de mestrado, quando me vi sem orientação devido a aposentadoria da professora Maria Saete que outrora me orientava. A ela devo o disciplinamento e o rigor metodológico com que conduziu o início desta pesquisa. Ao meu orientador devo o apoio nos momentos de dificuldades perante a ausência de bolsas e o incentivo nas mudanças que positivamente vieram redefinir nosso trabalho, quando foi apresentado no I Seminário do Mestrado em Geografia da UFC.

Aos professores Manoel Fernandes, Ana Maria Matos e Zenilde Baima, dedico-lhes um carinho especial por todos os momentos de atenção, disponibilidade e incentivo na construção desta dissertação.

Aos meus amigos Ilaina e Alexandre, colegas de mestrado e companheiros de idéias desde o período da graduação na UECE, cujas afinidades transcenderam o universo acadêmico.

À Marília Colares por todo acompanhamento e contribuições bibliográficas durante todo o decorrer desta pesquisa, cujos vínculos sanguíneos antecedem nossa trajetória acadêmica.

Agradeço em especial à Emanuelle “Stieffel” que esteve presente durante toda elaboração desta dissertação, contribuindo consideravelmente para sua realização através das idas à campo e imagens coletadas.

A Beatriz Diógenes e Éder Mileno pelo rico material cartográfico concedido e elaborado.

A Karlos Marques pela criatividade da bela arte que está estampada na capa desta dissertação e nos seus respectivos capítulos.

Aos meus amigos UECEANOS por todos os momentos vividos dentro e fora da universidade, onde o companheirismo foi fundamental para que este trabalho criasse forma. Em especial a minha turma 2002.2, nas figuras de Tereza Sandra e Mônica Nikita, aos companheiros que comigo fizeram parte do Centro Acadêmico na gestão (Re) insurreição e a Rodrigo Paiva pelas notas de repúdio e *fan zines* que juntos realizamos.

Aos amigos que se dedicam à vida acadêmica, Rodrigo, Priscila e Juscelino que fazem parte do LEA, Átila (PET) e aos colegas da turma de 2005.1 Gustavo, Raquel, Jaime e Mariana, que fazem parte do LGCO. Agradeço-lhes pelos empréstimos de livros e pelo auxílio na formatação textual deste trabalho.

Agradeço também aqueles que me importunaram quando estava escrevendo esta dissertação, cujos momentos de concentração foram interrompidos pelos telefonemas de Rodrigo, Gidelberg, Minarete, Léo, Kelton, dentre outros, que por algum momento lembraram-se de mim quando estive ausente durante a realização deste trabalho.

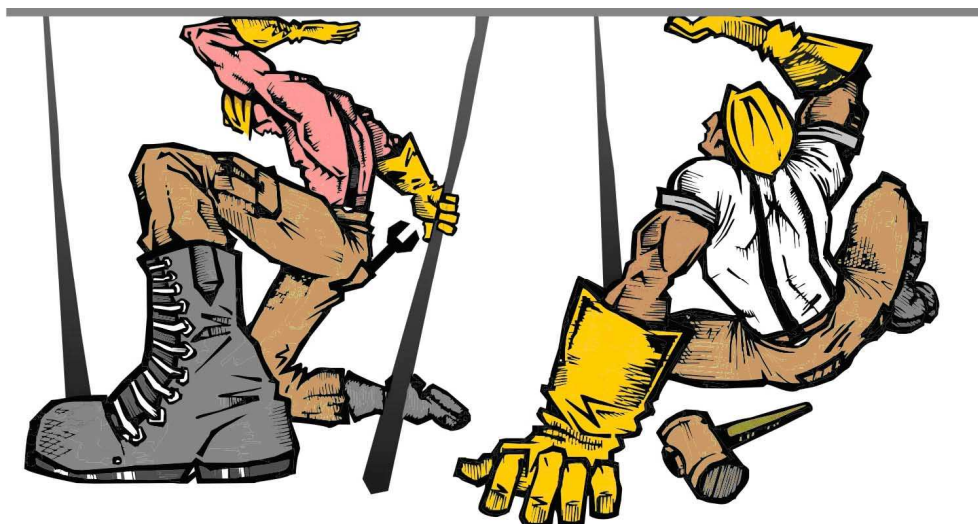
À Maíra Cartaxo pela credibilidade e confiança em mim depositada e a Haroldo Brito pelo companheirismo e lealdade.

Aos amigos que fiz na UFC que apesar de serem poucos, tendo em vista que tive muitos desapontamentos e desentendimentos nessa e com essa instituição, foram amizades sólidas que se estabeleceram através das vivências no Laboratório de Planejamento Urbano e Regional – LAPUR, em especial ao colega Jucier, que injustamente foi desligado deste laboratório.

Finalmente, agradeço a todos aqueles que de alguma forma me ajudaram a fazer este mestrado, mas tenho muito mais gratidão por aqueles que contribuíram para que um dia eu pensasse em desistir de fazê-lo. É graças a estas pessoas que este trabalho conseguiu ser realizado, quando à vontade de superação das dificuldades se sobrepôs as injustiças e a tirania.

Tá vendo aquele edifício moço,  
Ajudei a levantar  
Foi um tempo de aflição,  
era quatro condução  
Duas para ir, duas para voltar  
Hoje depois dele pronto  
Olho para cima e fico tonto  
Mas me vem um cidadão  
E me diz desconfiado  
“Tu tá aí admirado ou  
tá querendo roubar”  
Meu domingo tá perdido,  
vou pra casa entristecido  
Dá vontade de beber  
E para aumentar o meu tédio  
Eu nem posso olhar pro prédio  
que eu ajudei a fazer  
Tá vendo aquele colégio moço  
Eu também trabalhei lá  
La eu quase me arrebento  
Fiz a massa, pus cimento,  
ajudei a rebocar  
Minha filha inocente veio  
para mim toda contente  
“Pai vou me matricular”  
Mas me diz um cidadão:

“Criança de pé no chão aqui  
não pode estudar”  
Essa dor doeu mais forte  
Nem sei por que deixei o norte  
Eu pus a me dizer  
Lá a seca castigava,  
mas o pouco que plantava  
Tinha direito a colher  
Tá vendo aquela igreja moço,  
onde o padre diz amém  
Pus o sino e o badalo,  
enchi minha mão de calo  
Lá eu trabalhei também  
Lá foi que valeu a pena,  
tem quermesse, tem novena  
E o padre me deixa entrar  
Foi lá que Cristo disse:  
“Rapaz deixe de tolice,  
não se deixe amedrontar  
Fui eu quem criou a terra  
Enchi o rio, fiz a serra,  
não deixei nada faltar  
Hoje o homem criou asas  
e na maioria das casas  
Eu também não posso entrar  
**Cidadão - Lucio Barbosa**





## LISTA DE FIGURAS

FIGURA 1 - Forma da Ocupação da Cidade de Fortaleza no Início do Século XX.....	29
FIGURA 2 - Localização do Bairro Aldeota na Cidade de Fortaleza. ....	34
FIGURA 3 - Centro Comercial Center Um, fundado em 1974.....	36
FIGURA 4 - Shopping Aldeota.....	37
FIGURA 5 - Bancos: Safra e Caixa Econômica.....	37
FIGURA 6 - O Centro e as Novas Centralidades, A Aldeota e Av. Washington Soares.....	38
FIGURA 7 - O Centro, A Centralidade da Aldeota e outras Centralidades de Fortaleza .....	40
FIGURA 8 – Zoneamento (PDDU FOR/ 1992).....	44
FIGURA 9 - Zoneamento (PDDUA FOR/ 2004).....	45
FIGURA 10 - Participação percentual das nas tipologias .....	51
FIGURA 11 - Tipologia superior na RMF, percentuais das CATS .....	52
FIGURA 12 - Localização do Condomínio <i>Acqua</i> .....	53
FIGURA 13 - Localização do Edifício Corporate Plaza Businnes Center.....	54
FIGURA 14 - Greve da construção civil (à esquerda) e dos transportes(à direita).....	56
FIGURA 15 - Zoneamento e Sistema Viário da Área (Lei 4486/ 1975).....	85
FIGURA 16 - Zoneamento e Sistema Viária da Área (Lei 5122 A/ 1979).....	86
FIGURA 17 - Mapa do Sistema de Transportes por Terminais de ônibus .....	88
FIGURA 18 - Ônibus Conjunto Ceará na Av. Antônio Sales .....	89
FIGURA 19 - Trabalhadores utilizando o “currupio” na obra da Mota Machado .....	99
FIGURA 20 - Engenheiros e técnicos (Diagonal).....	110
FIGURA 21 - Mestre - de - Obras (Mota Machado).....	110
FIGURA 22 - Operários da Construção Civil no Canteiro de Obras da Construtora Diagonal .....	113
FIGURA 23 - Operários da Construção Civil na Obra da Construtora Mota Machado .....	113
FIGURA 24 - Preço da Terra na Cidade de Fortaleza.....	123
FIGURA 25 - Residência antiga na Av. Barão de Studart, onde funcionava uma central de serviços da empresa japonesa SHARP e que se encontra atualmente com aspectos de abandono.....	137
FIGURA 26 - Ônibus da MS Turismo estacionados na Praça Jardim América - "Terminal".....	147
FIGURA 27 - Mapa de Rotas dos Trabalhadores da Construção Civil em 2008.....	148
FIGURA 28 – Local do Lanche na Praça do Jardim América – “Terminal” .....	149
FIGURA 29 - Bicletário na Obra da Construtora Diagonal .....	152

## LISTA DE TABELAS

TABELA 1 - Dados gerais da indústria da construção - Brasil - 2005-2006.....	65
TABELA 2 - Empregos formais existentes em 31/12 por escolaridade, segundo as ocupações Município de Fortaleza - 2005.....	96
TABELA 3 - Piso Salarial Validados desde 1º de Março de 2007 .....	97
TABELA 4 - Empregos formais existentes em 31/12 por gênero, segundo as ocupações Município de Fortaleza - 2005.....	109
TABELA 5 - Empregos formais existentes em 31/12 por gênero, segundo as ocupações Bairro Aldeota/Fortaleza - 2005 .....	109
TABELA 6 - Evolução do Emprego por Setor de Atividade Econômica no Brasil .....	112
TABELA 7 - Evolução do emprego formal, segundo as ocupações definidas - Bairro Aldeota - Jan-Abril/2008.....	120

## **LISTA DE SIGLAS**

**ABRAMAT** – Associação Brasileira das Indústrias de Materiais de Construção

**AED's** - Áreas de Expansão de Dados ou Áreas de Ponderação

**BID** - Banco Internacional de Desenvolvimento

**BNH** – Banco Nacional de Habitação

**CAGED** - Cadastro Geral de Empregados e Desempregados

**CATS** - Categorias Sócio-Ocupacionais

**CBO** - Cadastro Brasileiro de Ocupação

**COHAB** – Coordenação de Habitação Popular

**CEP** - Cadastro de Endereçamento Postal

**CGB** - Colégio Gregório Bezerra

**CIC** - Centro Industrial Cearense

**CLT** - Consolidação das Leis Trabalhistas

**CONLUTAS** – Coordenação Nacional de Lutas

**COOPERCON** - Cooperativa da Construção

**CUT** – Central Única dos Trabalhadores

**DNOCS** - Departamento Nacional de Obras Contra as Secas

**D.O.U** – Diário Oficial da União

**EPI** – Equipamento de Proteção Individual

**ETUFOR** – Empresa de Transporte Urbano de Fortaleza S/A

**EMBRATUR** - Empresa Brasileiro Turismo

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

**FMI** - Fundo Monetário Internacional

**IBGE** - Instituto Brasileiro de Geografia Estática

**IDT** - Instituto de Desenvolvimento de Trabalho

**IFOCS** - Inspetora Federal de Obras Contra as Secas

**IPTU** - Imposto Predial e Territorial Urbano

**LEA** - Laboratório de Estudos Agrários

**LEG FOR** - Revisão e Atualização do Município de Fortaleza

**LGCO** - Laboratório de Geologia e Geomorfologia Costeira Oceânica

**LUOS** - Lei de Uso e Ocupação do Solo

**METROFOR** – Metrô de Fortaleza

**MOBRAL** - Movimento Brasileiro de Alfabetização

**MTE** – Ministério do Trabalho e Emprego

**OPEP** - Organização dos Países Exportadores de Petróleo

**PAIC** - Pesquisa Anual da Indústria da Construção

**PET** - Programa de Educação Tutorial

**PC do B** - Partido Comunista do Brasil

**PDDU** - Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano

**PDDUA** - Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano Ambiental

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

**PISA** - Programa Internacional Avaliação de Estudantes

**PMDB** - Partido do Movimento Democrático Brasileiro

**PRODETUR** - Programa de Desenvolvimento do Turismo

**PSTU** - Partido Socialista Trabalhadores Unificados

**PT** - Partido dos Trabalhadores

**RAIS** - Relação Anual de Informações Sociais

**RMF** - Região Metropolitana de Fortaleza

**SER** - Secretaria Regional

**SINDUSCON** - Sindicato das Indústrias da Construção Civil

**SINE** - Site Nacional de Empregos

**SIT** - Sistema Integrado de Transportes

**SFH** – Sistema Financeiro de Habitação

**SMDT** - Secretaria Municipal de Desenvolvimento do Transportes

**SUDENE** - Superintendência de Desenvolvimento do Nordeste

**UECE** - Universidade Estadual do Ceará

**UFC** - Universidade Federal do Ceará

**UNIFOR** – Universidade de Fortaleza

**ZR** - Zona Residencial

## RESUMO

A partir da década de 1970, o processo de ocupação do bairro Aldeota se deu de forma vertiginosa, tendo em vista que se constituiu numa nova centralidade no cenário urbano de Fortaleza. Deste período em diante, a Aldeota passou por um verdadeiro processo de transformação mediatizado pelo capital imobiliário que se apropriou da forma de usar e ocupar o solo a partir do processo de verticalização. A proliferação dos prédios foi preponderante para a constituição de comércios e condomínios de alto padrão. Desta forma o bairro passou a ser atrativo para a classe trabalhadora, sobretudo para os trabalhadores da construção civil, à medida que se tornou cada vez mais necessário à contratação destes operários para erguerem prédios que fazem parte do processo de verticalização que sinaliza uma metrópole moderna repleta de símbolos verticais. Estes trabalhadores vão a Aldeota todos os dias e retornam para os mais variados bairros periféricos de Fortaleza onde suas residências se localizam, evidenciando a mobilidade do trabalho. A distância é a forma pela qual o excedente da força de trabalho do trabalhador é apropriado a partir do consumo de mercadorias necessárias para sua reprodução. Esta classe trabalhadora além de realizar longos deslocamentos carece de melhores condições de moradia e de trabalho, sobretudo porque o trabalho na construção civil exige grande esforço físico e requer riscos. A lógica monopolista desta indústria se constitui na própria essência de como a mesma funciona através de uma grande corporação que abrange os três setores: industrial, comercial e é um serviço. Entretanto, é o segmento industrial que mais agrega mão-de-obra operária, porém, o saturamento espacial na Aldeota acabou se tornando um paradigma para a construção de novos prédios, evidenciando um novo paradigma. As construtoras que atuaram e atuam no bairro diminuíram o número de edificações à medida que ocorre um saturamento espacial na área, visto que outros bairros passaram a ser mais atrativo para a dinâmica imobiliária por desfrutarem de mais espaços, como os bairros Meireles e Varjota. O fato é que mesmo que haja uma tendência à diminuição das obras no bairro Aldeota, o operariado da construção civil cresce, pois a cidade continua crescendo em outros sentidos. E não se extingue como algumas abordagens, sobretudo sociológicas, querem fazer crer num possível fim do trabalho. Portanto, a construção civil na Aldeota passa por uma estagnação enquanto os operários estão em “construção”. As edificações e as lutas por melhorias são o que constroem.

**PALAVRAS – CHAVES:** Produção do Espaço Urbano; Mobilidade do Trabalho; Operários da Construção

## **ABSTRACT**

Since 70's in 20<sup>th</sup> century, an astonishing occupation of Aldeota's neighborhood made a new centrality in the urban scene of Fortaleza. From this period onward, Aldeota has being transformed by capital property processes which appropriated the forms of use and occupation of space by verticalization. The proliferation of buildings has been predominant for increasing of shops and high standard condominiums. Then Aldeota became a magnet for the working class, especially for construction workers, as soon as necessary for the recruitment of these workers to construct more buildings which are part of the verticalization process that signals a modern metropolis symbols. These workers are going to Aldeota every day and returns to the most varied neighborhoods in Fortaleza where they lives, showing to us the labour mobility. The distance between the home and the job of these workers is the way that the Capitalism uses to get the worker's power's job to itself by the consumption. And also, this working class needs better conditions of housing and work, specially because it's a risk job and much physical effort to do it. This monopolist industry works through a large corporation that covers the three sectors: industrial, commercial and is a service. Meanwhile, the industrial sector adds more labour-worker, however, the saturate space in Aldeota became a paradigm for the construction of new buildings, showing a new paradigm. The construction work which has acting in the neighborhood has decreased the number of buildings as soon as occurs the space became saturated in the area, given that, another districts has coming more attractive to the momentum building for more enjoyable space, such as Varjota and Meireles. The fact is: even if there is a tendency to decrease construction works in Aldeota, the number of workers in construction grows up as the city continues to grow in other directions. And also do not extinguish some approaches, especially sociological, which want to believe in a possible end of the work. So the Aldeota's civil constructing is passing for a stagnant while workers are under "construction". The building and improvements fights are what are they build.

**KEY-WORDS:** Urban Espacial; Labour Mobility; Construction Employees

## SUMÁRIO

<b>LISTA DE FIGURAS</b> .....	IX
<b>LISTA DE SIGLAS</b> .....	XI
<b>RESUMO</b> .....	XIII
<b>ABSTRACT</b> .....	XIV
<b>INTRODUÇÃO</b> .....	17
<b>1. A CONSOLIDAÇÃO DO BAIRRO ALDEOTA NO CONTEXTO INTRA-URBANO DA METRÓPOLE FORTALEZENSE</b> .....	28
1.1. A expansão urbana de Fortaleza para além dos limites: a Aldeota e o processo de “Aldeotização”.....	28
1.2. O processo de descentralização e a constituição das novas centralidades: o coração na Aldeota.....	35
1.3. O planejamento urbano de Fortaleza e suas implicações no processo de verticalização na Aldeota e a constituição da RMF.....	40
1.4. A lógica da fragmentação da cidade e as territorialidades dos trabalhadores na Aldeota.....	49
1.5. A classe trabalhadora da construção civil e sua representatividade no bairro Aldeota.....	51
<b>2. A PRODUÇÃO DO ESPAÇO E A MOBILIDADE TERRITORIAL DA FORÇA DE TRABALHO</b> .....	57
2.1. A produção do espaço geográfico e a valorização do espaço urbano.....	58
2.2. A renda fundiária e o preço da terra urbana.....	62
2.3. Reestruturação espacial e o conceito de metropolização.....	67
2.4. As metrópoles regionais como geradoras de mobilidade do trabalho e como produto da prática imperialista.....	71
2.5. As mobilidades territoriais e as territorialidades do cotidiano.....	78
2.6. Circulação e transportes na metrópole regional fortalezense.....	82
<b>3. AS TRANSFORMAÇÕES NO MUNDO DO TRABALHO E A DIVISÃO SOCIAL DO TRABALHO NA INDÚSTRIA DA CONSTRUÇÃO CIVIL</b> .....	93
3.1. A consolidação da classe media e a precarização do proletariado urbano da construção civil.....	94
3.2. Advertência no canteiro de obras: qualificação ou prevenção?.....	98
3.3. A evolução técnica e o surgimento da tecnologia na divisão social do trabalho na construção civil.....	105
3.4. As transformações na construção civil: o <i>construbusiness</i> .....	114
3.5. A construção civil é uma indústria?.....	115
3.6. O tendão de Aquiles bombeia o coração? O “boom” da construção civil para além da Aldeota e a expansão do proletariado urbano.....	121

<b>4. COTIDIANO E REPRODUÇÃO DA FORÇA DE TRABALHO</b> .....	128
4.1. Breves considerações sobre a habitação operária.....	128
4.2. A origem da habitação popular brasileira.....	131
4.3. O Planejamento estratégico da segregação sócio-espacial de Fortaleza: a relação centro e periferia.....	134
4.4. Espoliação urbana e “exclusão” social .....	139
4.5. As práticas não capitalistas e as solidariedades orgânicas .....	142
4.6. Como se move e como se vive a classe operária da construção civil.....	145
4.7. Condição ou superação do capital pela classe trabalhadora? Alguns olhares geográficos.....	154
<b>5. CONSIDERAÇÕES FINAIS</b> .....	159
<b>REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS</b> .....	162
<b>APÊNDICE</b> .....	170
<b>ANEXOS</b> .....	172



## INTRODUÇÃO

A elaboração deste trabalho consiste num longo processo de realização, cujas ações efetivadas durante sua construção, foram delineando uma vasta abordagem. A trajetória percorrida no decorrer da pesquisa apresentou-se de maneira desafiadora à medida que novas leituras foram além do universo geográfico, vislumbrando várias possibilidades de compreensão da realidade. Tais caminhos se revelaram um tanto que otimistas, apesar de que muitos percalços se apresentaram no processo de investigação do objeto, onde a inacessibilidade de alguns dados dificultou inicialmente a apreensão de nossa análise. Contudo, procuramos delimitar nosso foco na busca do entendimento de como se realiza a mobilidade da força de trabalho a partir dos múltiplos desdobramentos que se realizam na metrópole de Fortaleza através do trajeto, casa – trabalho, periferia – Aldeota, tendo em vista a importância que esta centralidade possui no contexto intra-urbano da cidade, através do processo de verticalização que se tornou atrativo para a classe trabalhadora da construção civil.

### *A construção do objeto*

Por que estudar a Aldeota no sentido de tentar compreender a mobilidade? Por que se deter a um bairro, quando na verdade outros municípios desenvolveram-se e tornaram-se mais atrativos para a classe trabalhadora? Tais indagações levariam a crer que os pesquisadores teriam uma afeição pelo lugar. O que de fato procede. Visto que a Aldeota é responsável por grande parte do frenesi das pessoas que vivem numa metrópole como Fortaleza, onde a modernidade se fez presente através dos arranha-céus e cuja centralidade faz parte do cotidiano de vários trabalhadores. Foi desta forma que nosso objeto foi se (des) construindo, pois um leque de novas leituras foi se abrindo, nos proporcionando uma visão mais apurada da totalidade.

Alguns trabalhos foram basilares para termos uma dimensão mais ampla sobre nosso objeto de estudo, dentre eles, destaca-se a dissertação de mestrado<sup>1</sup> da arquiteta Beatriz Diógenes que discutiu a centralidade da Aldeota no contexto intra-urbano da cidade de Fortaleza, onde fez um riquíssimo e detalhado levantamento histórico e cartográfico sobre o bairro.

---

<sup>1</sup> A dissertação foi defendida em 2005 no Departamento de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo – USP, sob a orientação do Prof. Dr. Philip Oliver Mary Gunn e tem por título “A centralidade da Aldeota como expressão na dinâmica intra-urbana de Fortaleza”.

A experiência empírica foi fundamental para que a Aldeota fosse vista com outros olhos, não mais a partir da classe média composta por profissionais liberais, mas através de uma luneta que nos permitiu visualizar os enclaves que a verticalização não nos deixa ver, assim como a mobilidade daqueles que constroem a Aldeota, mas nela não podem morar. Logo, a classe trabalhadora da construção civil tornou-se uma preciosa categoria de análise para nossa pesquisa.

“Me deixem trabalhar na obra em paz, eu quero trabalhar! Agora já não quero mais” dizia Severino, poeta popular recém-chegado do Nordeste a São Paulo, sobrevivendo de suas poesias e folhetos quando é confundido com o operário de uma multinacional que mata o patrão na festa que recebe o título de operário símbolo. Este drama foi vivenciado pelo ator José Dumont, no filme “O Homem Que Virou Suco”, lançado em 1980, no cinema nacional pelo diretor João Batista de Andrade. A história aborda a resistência do poeta diante de uma sociedade opressora, que esmaga o Homem no seu dia-a-dia, eliminando suas raízes.

O imaginário socialmente construído sobre o operário da construção civil está associado ao trabalhador vindo do interior, repleto de carências materiais e desenraizado de sua cultura local. Ao chegarem aos centros urbanos das grandes metrópoles estes trabalhadores se desiludem com a promessa de uma vida melhor, e não encontram alternativas a não ser trabalharem em serviços pesados e braçais, sendo chamados de “peões”, cuja exploração de salários e de extensas jornadas de trabalho se constitui numa notoriedade. Esta dura realidade é bastante conhecida no senso comum, mas sua repercussão não atingiu somente a curiosidade artística, mas acadêmica também, pois este cenário de exploração chamou a atenção de muitos estudiosos das chamadas ciências humanas e sociais.

Na geografia, um trabalho pioneiro sobre o assunto foi realizado em 1984, por Amélia Damiani em sua dissertação de mestrado<sup>2</sup>, onde estudou a migração dos trabalhadores na década de 1980, que iam a Cubatão em busca de se inserirem na indústria metalúrgica e petroquímica. Uma vez que estas não absorviam a demanda de trabalhadores que se evidenciava devido ao crescente contingente populacional, surgiu outra indústria, a da construção civil, visto que a cidade se expandia e com ela o número de obras.

Um trabalhador que vive, especialmente, a pobreza instaurada pela venda fragmentária de sua força de trabalho, de maneira intermitente. É prisioneiro da utilização temporária de seu trabalho, num quadro de cativo que se reproduz permanentemente. Trata-se do trabalhador da indústria da construção, chamado de

<sup>2</sup> A dissertação foi defendida no Departamento de Geografia da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas – FFLCH da Universidade de São Paulo – USP e tem por título “Na busca das favelas a busca do “peão” que permanece: as favelas de Cubatão num quadro de desenvolvimento do centro petroquímico e metalúrgico” sob a orientação do Prof. Dr. Armando Corrêa.

“pião” ou “peão” ou ainda “pião de obra”; definido assim, inclusive pela rotatividade do trabalho e seu caráter nômade. Vive, de modo geral, o cativo da indústria da construção, migrando frequentemente de uma empresa a outra e de um lugar a outro, dentro do espaço de trabalho desse ramo de produção. E a migração constitui exatamente uma forma de renovar esse cativo (DAMIANI 1984, p. 94).

Desse modo, Damiani (1984) fez uma análise crítica sobre as precárias condições em que vivia a classe trabalhadora da construção civil a partir dos níveis de pobreza que se destacava pelos falsos contratos de trabalho, pela proliferação de favelas e por uma grande massa desempregada.

Abreu (1994) comenta sobre o trabalho de Damiani (1984) afirmando que consiste num estudo inovador para a ciência geográfica, tendo em vista suas significativas contribuições para a geografia urbana na compreensão do processo de acumulação do capital na cidade de Cubatão, caracterizando-se por um contingente de operários que trabalham em péssimas condições nas indústrias de construção pesada e montagem industrial. O autor relata que ao procurar as favelas em Cubatão, Damiani encontrou o peão da construção civil e com ele todas as formas de precarização do trabalho em meio a um processo de reprodução ampliada do capital.

Ainda na Geografia, em 2001, foi defendida uma dissertação de mestrado<sup>3</sup> sobre a construção civil por Marcos Vinícius Spolle. Este trabalho constatou empiricamente que nos canteiros de obras existentes na metrópole de São Paulo não há mais alojamentos, que algum tempo atrás era uma característica muito comum deste setor, tendo em vista que os trabalhadores são provenientes de muitas cidades do interior, migrando para a capital.

Através destas pesquisas de Pós-graduação, a Aldeota e a indústria da construção civil foram intrinsecamente associadas num estudo que privilegiou a dinâmica espacial e a mobilidade que as interligam. Digamos que ao procurarmos estudar os prédios, descobrimos os operários a partir da realidade que vivenciam no canteiro de obras e como se reproduzem no cotidiano fora deste. Desse modo, nos envolvemos assiduamente para tentarmos compreender esta realidade.

#### *A realização da pesquisa*

O campo de atuação da indústria da construção civil foi analisado através da consulta de vários dados estatísticos de diferentes órgãos competentes, o que nos proporcionou um

---

<sup>3</sup> A dissertação foi defendida no Departamento de Geografia da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas – FFLCH da Universidade de São Paulo – USP e tem por título “O fim do alojamento na construção civil: uma “porta de entrada” a menos para o migrante na metrópole” sob a orientação do Prof. Dr. Heinz Dieter Heidemann.

aprofundamento na nossa pesquisa secundária. O acesso ao banco de dados do Observatório das Metrôpoles<sup>4</sup> apresentou-se de fundamental importância para compreendermos a dinâmica deste setor e como este atua na cidade de Fortaleza. Estes dados, por sua vez, fazem análises comparativas sobre várias categorias sócio-ocupacionais, que estão classificadas conforme o Cadastro Brasileiro de Ocupações - CBO, subdividindo-se através de tipologias espaciais delimitadas de acordo com seu índice de densidade em Fortaleza.

Os dados do IBGE<sup>5</sup> nos serviram para mensurarmos a significativa produção da construção civil a partir de seu crescimento econômico anual, movimentando a indústria dos materiais de construção e os postos de trabalho em ambos os setores.

Através do PAIC<sup>6</sup> 2006, tendo em vista que ainda não foram disponibilizados os dados referentes aos anos de 2007 e 2008, tivemos uma abrangência da potencialidade econômica de como o setor se configura no país a partir de uma crescente produtividade que o subsetor das edificações apresenta, evidenciando a atuação empresarial.

Tendo em vista que nos detemos ao trabalho formal, também nos utilizamos do banco de dados do RAIS<sup>7</sup>/CAGED onde delimitamos o perfil destes trabalhadores a partir do nível de escolaridade e gênero, evidenciando uma precária qualificação e uma preponderância do sexo masculino sobre o feminino que quase inexistente no setor, tendo em vista as exigências de sobrecarga que o trabalho exige.

Os dados do CAGED foram mais precisos para entendermos a dinâmica da construção civil no município de Fortaleza, tendo em vista sua atualização referente a 2008. Já a RAIS, por se tratar de uma estatística mais detalhada sobre os municípios, ainda está com os dados referentes a 2006, 2007 e 2008 em fase de elaboração. Entretanto, tanto os dados do CAGED

---

<sup>4</sup> Criado inicialmente no Rio de Janeiro este projeto atingiu grandes dimensões e hoje funciona como uma rede que até então engloba 11 metrôpoles. Trata-se de um projeto inovador em razão da articulação entre sociedade civil, academia e poder público, por utilizar uma metodologia unificada de pesquisa, monitoramento e intervenção nos estudos urbanos relacionados às Metrôpoles, cuja base de dados é unificada a partir de uma matriz metodológica que envolve várias categorias e conceitos. O Observatório das Metrôpoles sediado em Fortaleza funciona no Departamento de Arquitetura da Universidade Federal do Ceará- UFC e é pesquisado por estudiosos de diversas áreas, tendo o orientador desta pesquisa como representante do Departamento de Geografia – UFC.

<sup>5</sup> Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

<sup>6</sup> Pesquisa Anual da Indústria da Construção, cuja finalidade é fazer um levantamento anual do segmento empresarial da indústria da construção em todo território nacional.

<sup>7</sup> A Relação Anual de Informações Sociais – RAIS, instituída pelo Decreto nº 76.900 de 23/12/75 pela Gestão Governamental do Trabalho, tem por objetivo o provimento de dados para elaboração de estatísticas do trabalho através de variados critérios de classificação (Região, Setor, Gênero, Escolaridade, etc) e tem como base o CBO. Com a mesma finalidade de disponibilizar dados referentes a dinâmica do trabalho o CAGED consiste numa estatística sobre os desligamentos, admissões e variações no emprego.

de 2008, como os da RAIS, de dezembro de 2005 que nos utilizados como base para nossa pesquisa possuem uma peculiaridade, pois nos foi concedido no SINE/IDT – CE, informações sobre o bairro Aldeota a partir da delimitação de CEP's e não, somente da cidade de Fortaleza, tendo em vista que os dados se restringem à análise dos municípios.

Através da visita ao SINDUSCON<sup>8</sup> CE em maio de 2007, o Engenheiro João Batista Neto, que naquele momento estava na condição de presidente do sindicato afirmou que Fortaleza tinha construtoras que eram referências nacionais e se destacavam pela quantidade de obras já realizadas. Estas são: Mota Machado, Colméia, Amelco, Diagonal, Marquise e Cameron que em sua maioria são genuinamente cearenses e consistem em empresas promissoras no ramo da construção civil no Estado do Ceará. E complementou que destas, a Mota Machado e a Diagonal estavam com grandes empreendimentos no bairro Aldeota para serem executados e lançados até 2011. Através do acesso ao *site* destas construtoras descobrimos que a Mota Machado tinha um condomínio residencial para ser construído em janeiro de 2008 e a Diagonal estava iniciando a construção de um edifício comercial naquele momento.

Desta forma, houve um acompanhamento das obras, onde relatórios e entrevistas foram realizados com os engenheiros responsáveis, mestre-de-obras e por sua vez, com os operários, assim como com os diretores do sindicato da construção civil que os representam.

#### *A escolha do método*

Os pressupostos teóricos para a elaboração de um método científico, bem como as técnicas de análise de uma pesquisa são formados a partir de uma escolha metodológica feita pelo pesquisador. Tal escolha pode ser concebida por múltiplas abordagens.

Sendo assim, a corrente marxista possui diversas interpretações que ao longo da história variaram de concepções, podendo ser estas conservadoras de cunho mais ortodoxo ou as que pretendem ser coerentes com o método, mas com uma nova releitura sobre a teoria. Portanto, é notória uma discordância entre tais posturas, sobretudo, quando estas são aplicadas à ciência geográfica. Contudo, “a diversidade hoje observável de teorizações distintas que partem do pensamento de Marx é considerável, o que impele à aceitação da pluralidade do marxismo”. (MORAES, 1986 p. 38)

Logo, a construção de uma geografia marxista implica numa melhor elaboração do seu arcabouço teórico e por sua vez, de seu objeto. Para Moraes e Costa (1999, p.37), “Não basta,

---

<sup>8</sup> Sindicato dos Trabalhadores na Indústria da Construção Civil na Região Metropolitana de Fortaleza

portanto, nos dias de hoje se autodenominar marxista. Há que aprofundar mais a localização da orientação assumida, explicitando a vertente do materialismo histórico e dialético pelo qual se optou”.

O pensamento geográfico marxista desenvolveu estudos que refletiram sobre os problemas sociais postos pela realidade com mais acuidade. Tal posicionamento adquiriu um rigor conceitual que concebeu a realidade como um movimento e a contradição como à forma de ser dos fenômenos a partir das idéias de determinação e de mediação que estão interligadas numa escala que vai do local ao global. Ou seja, da particularidade à totalidade, entre estes a história e seu campo de mediações. Estas mediações, por sua vez, se dão em diversas escalas. Pois segundo Santos (2004, p. 236) “o mundo cria objetos segundo uma certa ordem histórica, uma história que envolve a totalidade dos países”. Portanto, para o autor, a noção de totalidade está atrelada ao plano concreto das Regiões, dos Estados e das Nações que se materializam na Formação sócio-espacial<sup>9</sup>.

Para o marxismo tido como “vulgar” acredita-se num fatalismo da história cujas formulações evidenciam um posicionamento totalitarista. Os adeptos desta visão doutrinária do método marxista na geografia foram denominados por Lacoste de “liquidacionistas” (LACOSTE 1977 apud MORAES e COSTA 1999). Estes por sua vez, deslegitimaram a geografia frente à história, visto que os escritos de Marx privilegiaram esta ciência. No entanto, esta visão reducionista deve-se as leituras marxistas feitas “ao pé da letra”, que ratificaram a possibilidade do estudo marxista às outras ciências.

Todavia, o materialismo histórico e dialético diferencia os estudos da natureza e os da sociedade. A ciência geográfica, por mais que lide com estas duas áreas, ela é para Moraes e Costa (1999) acima de tudo uma ciência social. Para Soja (1993, p. 68) “o materialismo histórico é a via predileta para ligar a forma espacial ao processo social e, desse modo, combinar a geografia humana com a análise das classes, a descrição dos efeitos geográficos com as explicações fornecidas por uma economia política marxista”. O autor explica que essa tendência marxista nos estudos da geografia humana deve-se ao fato de que alguns temas, sobretudo, os que envolvem a área de urbana, já haviam sido interpretados por outras ciências a partir das análises marxistas. Desta forma, “os geógrafos marxistas contribuíram de um

---

<sup>9</sup> Esse conceito foi desenvolvido por Santos a partir do conceito de “Formação Social” elaborado por Marx e aperfeiçoado por Lênin. No entanto, Santos criticou tal conceito por desconsiderar a análise espacial em sua abordagem. Desta forma, o conceito mais adequado para entender a realidade seria o de “Formação Sócio-econômica e espacial”, mas como o Espaço já pressupõe as formações econômicas do modo de produção capitalista, Santos atribui ao conceito de “Formação sócio-espacial” o mais coerente para apreender o movimento entre sociedade e natureza transformada.

modo significativo e crucial para a formação de uma economia política explicitamente urbana” (SOJA 1993, p. 70). No entanto, estas contribuições, em sua maioria, ainda estavam fundadas sob um marxismo estruturalista inspirado na doutrina althusseriana<sup>10</sup> ou no marxismo vulgar da Escola sociológica de Chicago<sup>11</sup>.

Todavia, os estudos da geografia urbana foram evoluindo em meio há um vasto arcabouço teórico de diferentes correntes filosóficas que advieram desde as formulações convencionais da geografia clássica, bem como da fenomenologia existencialista dos geógrafos humanistas que surgiram na década de 1970 nos EUA. No entanto, foram as análises marxistas que mais desenvolveram trabalhos relacionados à questão urbana.

SOJA (1993) ressalva que

A espacialidade do urbano, a interação entre os processos sociais e as formas espaciais, e a possibilidade de uma dialética sócio-espacial urbana formadora foram questões fundamentais de debate desde o início, e continuam a ser importantes nos estudos urbanos marxistas contemporâneos (SOJA 1993, p. 70).

No Brasil, os estudos geográficos da década de 1960 estiveram calcados no quantitativismo lógico, até que a geografia crítica ou radical<sup>12</sup> se manifestasse na década seguinte. “A década de 1970 viu o surgimento da geografia crítica fundada no materialismo histórico e na dialética” (CORRÊA, 1995, p. 23).

Com o passar do tempo, muitos trabalhos de cunho marxista não só de geografia urbana, mas de geografia como um todo, foram surgindo de acordo com a realidade que se evidenciava e, portanto, para compreender esta complexa realidade social e sua dinamicidade,

---

<sup>10</sup> Essa leitura estruturalista de Marx era liderada por Louis Althusser, que preservou tanto a noção de totalidade da Escola de Frankfurt quanto o *insight* da teoria crítica no que diz respeito à relativa independência dos fatores políticos e ideológicos com relação à base econômica política. Mais significativamente, porém, enquanto a abordagem dialética focalizava as contradições, a tendência dos estruturalistas era seguir a ênfase do marxismo ortodoxo na crise básica do capitalismo (GOTTDIENER 1997, p. 117).

<sup>11</sup> Nesta Escola, a cidade é apreendida por meio de um referencial de análise analógico que tem por base a ecologia humana e as áreas naturais, daí identificar a Escola de Chicago como Escola Ecológica. O empirismo que marca a abordagem da Escola, transformando a cidade de Chicago num "laboratório social", resulta do interesse de buscar soluções concretas para uma cidade caótica marcada por intenso processo de industrialização e de urbanização, que ocorre na virada do século XIX para o XX. Seu crescimento demográfico espantoso, seu imenso contingente imigratório, seus guetos de diferentes nacionalidades geradores de segregação urbana, sua concentração populacional excessiva e suas condições de vida e de infra-estrutura precaríssimas, favorecem a formulação pela Escola da idéia da cidade como problema, que dificulta a articulação de um pensamento com maior grau de abstração acerca da cidade. Ler Gottdiener, 1997.

<sup>12</sup> A geografia viveu, há cerca de vinte anos, uma transição dramática de crise, mas a própria crise acabou por estabelecer as condições para sua separação. Para Lencione (1999, p. 160), esta corrente “considerou que a perspectiva histórica se constitui parte integrante da investigação social, por que a relação do homem com a natureza e com os outros homens é intrinsecamente social e histórica”.

novos estudos foram surgindo, sobretudo, os que tratavam de uma nova forma a questão das migrações e as transformações no mundo do trabalho.

O estudo das migrações, no Brasil, passou de uma visão neoclássica para uma abordagem crítica de cunho marxista. Isto se deve a contestação das análises meramente estatísticas do IBGE que estavam fundadas sob o quantitativismo lógico-racional da geografia quantitativista já citada. Contudo, as transformações que se evidenciaram na década de 1970 com a globalização e a crise do capital, tiveram que ser analisadas a partir de um novo foco. Tendo em vista o aspecto limitado que a abordagem neoclássica estava fundada, onde o migrante era visto enquanto indivíduo e número.

Portanto, se fez necessário compreender a mobilidade espacial<sup>13</sup> a partir de uma classe social em busca de trabalho, uma vez que a realidade brasileira vivenciava neste período um grande fluxo e refluxo migratório de trabalhadores<sup>14</sup>. Como por exemplo, os nordestinos para o eixo Rio de Janeiro – São Paulo, tendo em vista o crescimento das indústrias nestes dois grandes centros urbanos (nos anos 50 e 60) e a migração de sulistas para o Centro-Oeste e Amazônia, respectivamente, por causa da construção de Brasília e a das rodovias Transamazônica.

Desta forma, o mundo do trabalho é questão fundamental para entendermos as transformações que se deram ao longo da história no espaço e do espaço na história, como será tratado no 2º capítulo.

Lea Francesconi (2004) discorre sobre o papel da geografia, nesse contexto nacional

A renovação do pensamento geográfico nos anos 70 e 80 (séc. XX), a Geografia Crítica, introduz o trabalho de um modo explícito em suas análises, ao mesmo tempo que outros conceitos de análise marxista. Por um lado, a geografia apreendeu em sua divisão internacional e regional para a compreensão das desigualdades internacionais e inter-regionais. Além disso, o Trabalho constitui-se em conceito fundamental para a explicação do espaço como produto social o qual tanto no urbano quanto no rural reproduz-se contraditoriamente tal como a totalidade social da qual faz parte (FRANCESCONI 2004, p. 02).

Sendo assim, o estudo da categoria trabalho, por sua vez, envolve várias questões e temáticas. Portanto, é de interesse geográfico, a mobilidade dos trabalhadores que é o que consubstancia esta pesquisa.

---

<sup>13</sup> Consiste no deslocamento de pessoas no espaço geográfico. Na sociedade capitalista estas migrações tenderam à intensificar à medida que este movimento espacial se deu por intermédio da mobilidade do trabalho.

<sup>14</sup> Ver BECKER, O. M. S. Mobilidade espacial da população: conceitos, tipologia, contextos In: CASTRO, I. E. GOMES, P.C da C. CORRÊA, R. L. (orgs) **Explorações Geográficas**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1997.



De acordo com os trabalhos que aqui foram citados com intuito de justificar nossa abordagem. Alguns teóricos, assim como suas respectivas obras foram privilegiados na nossa análise, destacando-se o filósofo Lefévre e o geógrafo Harvey, que embora haja certos momentos de conflitos teóricos, sobretudo a partir das considerações de Harvey, tendo em vista sua contemporaneidade, são autores basilares na compreensão da realidade social a partir dos estudos que desenvolvem sobre a temática urbana. A busca do direito à cidade através do cotidiano revolucionário da classe operária e os ajustes espaciais como forma de solucionar as crises de acumulação capitalistas são propostas que otimizam o entendimento sobre o mundo trabalho.

### *A Divisão do Trabalho*

A pesquisa se divide em quatro capítulos, mais considerações finais, nos quais foram desenvolvidos da seguinte forma:

O 1º capítulo, portanto, intitulado de “A consolidação do bairro Aldeota no contexto intra-urbano da metrópole fortalezense”, consiste num levantamento histórico sobre o processo de formação do bairro Aldeota que desde 1930 passa a ser ocupado pelas classes mais abastadas da cidade. No entanto é a partir da década de 1970, quando o bairro se constitui numa nova centralidade, impulsionando o processo de verticalização, que nossa análise inicia. Deste período em diante, a Aldeota passa por uma série de transformações, onde o capital imobiliário passa a interferir diretamente no uso e ocupação do solo através de um planejamento urbano que não acompanha a dinâmica imobiliária que se evidencia na cidade, apresentando muitas irregularidades devido às constantes construções que surgem. Desta forma, a indústria da construção civil torna-se uma atividade privilegiada na Aldeota, atraindo a classe operária deste setor para o bairro. Tendo em vista que estes trabalhadores residem em bairros populares distantes do local onde trabalham, há um deslocamento cotidiano que se realiza entre a periferia e esta centralidade.

No 2º capítulo, que se intitula “A produção do espaço e a mobilidade do trabalho” há uma discussão teórica, onde muitas temáticas e categorias de análises são utilizadas com o intuito de fundamentar nossas idéias a cerca da realidade. Desse modo, desenvolvemos um capítulo que trata de questões conceituais, como a produção e a valorização do espaço, reestruturação espacial, a metropolização, a mobilidade do trabalho, as territorialidades, o cotidiano, as redes urbanas, a região, dentre outros conceitos que estão associados teoricamente a estes na discussão sobre a mobilidade, a partir da lógica de valorização do

espaço proporcionada pelo fluxo de pessoas e mercadorias através dos ajustes espaciais. Finalizamos o capítulo, situando historicamente a circulação dos transportes na cidade de Fortaleza desde que a instalação da linha férrea era representativa para a economia cearense até as mais modernas propostas de implementação de transportes urbanos, como o SIT FOR e o METROFOR linha leste.

“As transformações no mundo do trabalho e a divisão social do trabalho da indústria da construção civil” é o tema abordado no capítulo 3 que inicia a partir de uma discussão teórica a cerca dos níveis de qualificação do trabalho, diferenciando a classe média do proletariado da construção civil a partir da divisão social do trabalho. Tendo em vista que os operários em sua maioria são analfabetos, conforme os dados da RAIS, a organização do trabalho na indústria da construção civil se reproduz de maneira precária, refletindo diretamente no cotidiano do trabalhador que está sujeito aos baixos salários, aos perigos constantes no canteiro de obras, bem como outras formas de depreciação do ser social. Neste capítulo, o material coletado em campo foi passo a passo discriminado através das entrevistas realizadas com engenheiros, técnicos e operários. Desta forma, observamos detalhadamente como está organizada esta indústria, que se caracteriza por um trabalho fordista, que se utiliza do trabalho manual dos operários, visto que é um setor hostil ao uso de novas tecnologias, tendo em vista a falta de qualificação do trabalhador e a negligência das empresas em qualificá-lo.

No 4º capítulo “O cotidiano e a reprodução da força de trabalho” abordamos mais especificamente a moradia dos trabalhadores. Inicialmente, algumas considerações sobre a questão da habitação operária no decorrer da história tornaram-se relevantes para melhor compreendermos como se deu a intervenção política que agiu de maneira segregacionista no espaço urbano das cidades européias no século XIX e das cidades brasileiras a partir da década de 1930. A intervenção estatal no planejamento urbano no Brasil se deu como artifício ideológico para manipular as massas populares com os investimentos voltados para a construção da habitação popular. A força de trabalho da classe trabalhadora se reproduz à medida que direciona seu salário no consumo de certos bens. Porém, este consumo é utilizado para fins de acumulação, visto que a aquisição da casa-própria através dos financiamentos do Estado dinamiza o mercado imobiliário. A fragmentação da luta de classes diferenciou as reivindicações do trabalho e da moradia, sendo que estas são lados da mesma moeda. A distância entre centro e periferia dinamizou o setor de transportes que se apropria do excedente do trabalhador, valorizando o espaço. Desta forma, fizemos um mapeamento das rotas que os trabalhadores da construção civil de Fortaleza fazem no trajeto que vai das

periferias para a Aldeota, Papicú e Praia do Futuro através da frota dos ônibus da MS Turismo, empresa responsável pelo deslocamento da categoria. Também detectamos outras formas de transportes que os operários utilizam para se chegar até o local de trabalho.

Por fim, as considerações finais apresentam-se de maneira questionadora incitando várias indagações e momentos de reflexão sobre a pesquisa.

## **1. A CONSOLIDAÇÃO DO BAIRRO ALDEOTA NO CONTEXTO INTRA-URBANO DA METRÓPOLE FORTALEZENSE**

“Eu sou a nata do lixo, eu sou o luxo da aldeia, eu sou do Ceará  
Aldeia, Aldeota, estou batendo na porta prá lhe aperriá, pra lhe aperriá ...  
eu sou a nata do lixo, eu sou o luxo da aldeia, eu sou do Ceará”

**Terral - Ednardo**

O processo de ocupação do bairro Aldeota, a princípio ocorreu de maneira muito tímida. Desde sua origem apresentou-se num lugar favorável a moradia das classes abastadas. Com o processo de descentralização do centro tradicional e com o surgimento de novas centralidades a partir da década de 1970, a Aldeota além de se destacar por uma rica população residente, passou também a se constituir numa centralidade que aglutinou serviços e comércio de luxo, propiciando o processo de verticalização. Neste período Fortaleza se firma como metrópole e expande territorialmente, favorecendo a atividade da construção civil, que se torna alvo das intervenções imobiliárias. É na Aldeota que este setor começa a ganhar impulso, atraindo a classe operária da categoria para trabalhar no bairro.

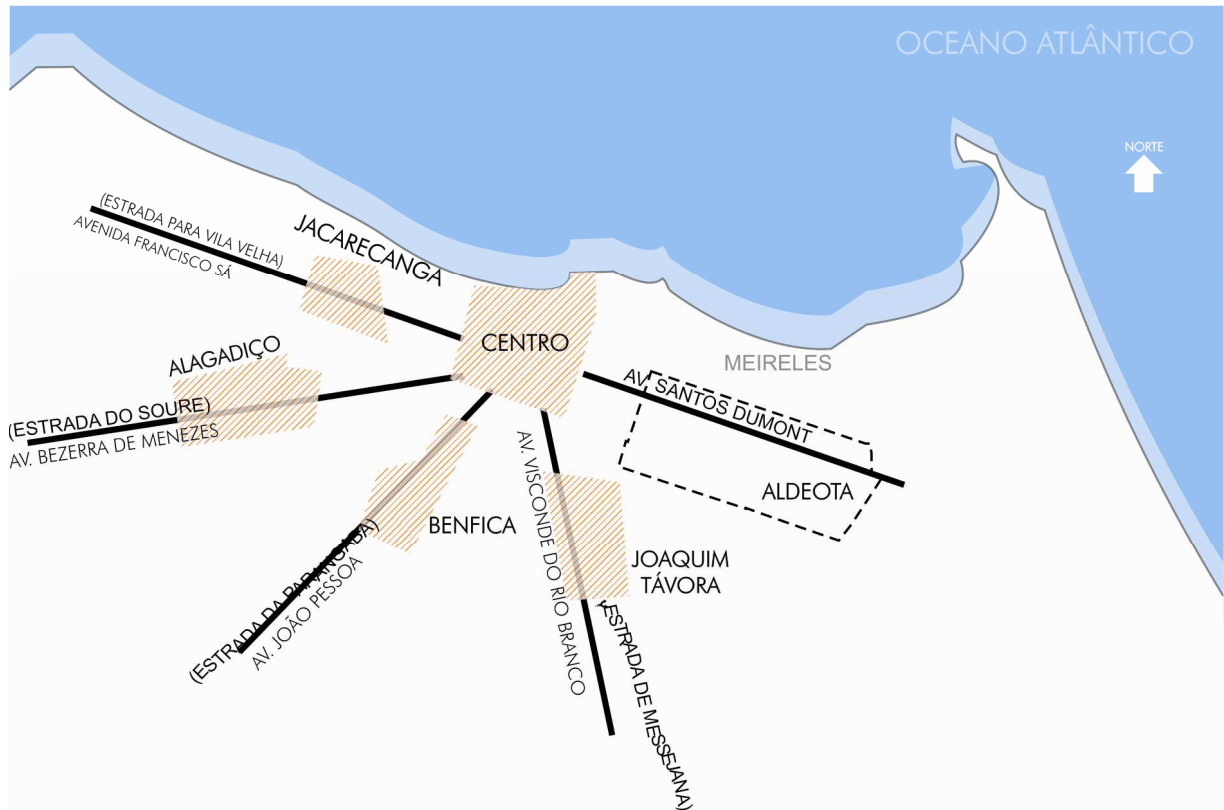
### **1.1. A expansão urbana de Fortaleza para além dos limites: a Aldeota e o processo de “Aldeotização”**

Nas primeiras décadas do século XX, sobretudo a partir da década de 1930, ocorre o deslocamento das classes abastadas do centro e da zona oeste<sup>15</sup> para a zona leste, especialmente para o bairro Aldeota. Isto se deve principalmente à instalação de indústrias e à formação de favelas nas proximidades destas localizações, em virtude dos migrantes vindos do interior por causa da seca de 1932.

A partir desta data, a Aldeota se consolida como a zona residencial de mais alta renda da cidade. Jader de Carvalho em seu romance Aldeota, de 1963, comenta que o bairro é assinalado por “bangalôs” de alto custo, palacetes moderníssimos, “mansões e casa de luxo”, por se tratar de um dos bairros mais belos e ricos do Brasil.

---

<sup>15</sup> Nestas localizações situavam-se os bairros: Centro, Jacarecanga, Alagadiço, Benfica e Joaquim Távora. Estes bairros estavam situados nas principais vias de acesso da cidade que ligavam Fortaleza ao sertão, respectivamente a partir da Estrada para Vila Velha (Av. Francisco Sá), Estrada do Soure (Av. Bezerra de Meneses), Estrada da Parangaba (Av. João Pessoa), Estrada de Messejana (Av. Visconde do Rio) e posteriormente a Av. Santos Dumont que originou o bairro Aldeota (figura 01).



**FIGURA 1 - Forma da Ocupação da Cidade de Fortaleza no Início do Século XX.**

Fonte: DIOGENES (2005)

A ascensão do bairro ocorre em virtude do acelerado processo de crescimento populacional ocasionado pela seca. Fato este, que foi preponderante para o desenvolvimento do bairro, pois as classes dominantes que lá habitavam constituíam fortunas de procedência duvidosa, fruto da “indústria da seca<sup>16</sup>”, cujos desvios de recursos foram diretamente aplicados no setor imobiliário da Aldeota. Sendo assim, a Aldeota passou a ser atrativa para a classe a trabalhadora da construção civil, visto que o bairro apresentava constantes construções. Estes trabalhadores eram imigrantes vindos do interior em busca de melhores

<sup>16</sup> O combate às secas por parte do poder público regional teve iniciativa a partir da criação de uma Política de Desenvolvimento Econômico para o Nordeste que fundamentou a estratégia de ação da SUDENE, que por sua vez, fundou a Inspeção Federal de Obras contra às Secas – IFOCS que posteriormente, foi denominado de Departamento Nacional de Obras Contra às Secas – DNOCS, cujo papel era atuar no combate desse fenômeno climático onde quer que ele se apresentasse no território do país. No entanto, sua área de atuação se restringiu ao Nordeste, uma vez que o semi-árido foi delimitado territorialmente pelo polígono das secas que abrange todos os Estados Nordestinos. Entretanto, a atuação do DNOCS representou a permanência de uma oligarquia regional, cuja estratégia de planejamento agravou os problemas sociais existentes, como a exploração dos camponeses e a presença de latifúndios destinados aos grandes fazendeiros. Estes, por sua vez, se beneficiaram dos vultosos investimentos realizados pelo DNOCS na construção de barragens para represamento de água que, teoricamente serviria para a população utilizar nos períodos de secas. Ou seja, o dinheiro público era aplicado em propriedades particulares que mantinham o controle da água e poder sobre a população “eleitoreira”. A esse respeito ler OLIVEIRA, Francisco. Elegia para uma (re)ligião: Sudene, Nordeste. Planejamento e conflito de classes. Rio de Janeiro: Editora Paz e Terra S.A., 1993

condições de vida. Ao chegarem a Fortaleza, estavam sujeitos à exploração do trabalho, às péssimas condições de moradia, etc.

Terminada a seca, parte dessa população migrante retornava ao sertão de origem. Os remanescentes ajustavam-se como podiam à vida da cidade. Não era nada fácil. Sem qualificação profissional, analfabetos na maioria das vezes, cabiam, apenas aos forasteiros trabalhos pesados. Começaram ocupando o que seria o embrião de nossa pobre periferia. (SILVA 2006, p. 45).

Carvalho (1963) e Linhares (1992) em suas respectivas obras, já denunciavam à burguesia ascendente da cidade, que estavam ligadas ao contrabando, à contravenção e a corrupção, direcionando o dinheiro para a construção de “bangalôs”, palácios e mansões. Daí, a proliferação de uma classe dominante que ostentava riquezas em detrimento das classes sociais menos abastadas e espoliadas, que até hoje sofrem com a segregação sócio-espacial.

O processo de ocupação cearense alcançou, primeiramente, o sertão, o que lhe conferiu uma característica peculiar, tendo em vista que a maioria das cidades brasileiras surgiu por causa da influência litorânea. Desta forma, o Ceará teve forte característica sertaneja, onde o pastoreio se expandia através dos leitos dos rios. No período das grandes estiagens à busca pelo litoral fortalezense era constante, uma vez que a cidade havia se consolidado sob o iluminado farol que irradiava ares de civilidade.

Contudo, Fortaleza não se inseriu de imediato no circuito econômico estadual, pois durante grande parte do século XVIII, o Ceará ainda estava vinculado à Capitania de Pernambuco e tinha como sistema econômico a pecuária extensiva. Em 1713, por ação dos jesuítas foi consolidado oficialmente a fundação da primeira capital da província cearense, a Vila de Aquiraz. Fortaleza só passou a ganhar importância no cenário econômico local quando teve destaque na produção algodoeira, exportando o produto para a Inglaterra, apesar das limitações portuárias existentes naquela época.

A cidade de Fortaleza fundada pela carta régia de 1725<sup>17</sup>, em pleno início do século XIX, já vigorava com forte disciplinamento urbano e com rígidos códigos de obras e postura, conforme o plano de arruamento em traçado xadrez<sup>18</sup> elaborado pelo engenheiro português

<sup>17</sup> O nome da cidade teve origem devido à fortificação militar conhecida como Forte de Nossa Senhora de Assunção fundado em 1675. Em torno do Forte, surgiu um povoado que em 1712 passou da condição de Vila de Nossa Senhora de Assunção, que posteriormente, originou-se a Vila de Fortaleza de Pequena Bragança e, por sua vez, Fortaleza que chegou a condição de capital em 1799, seguida de Aquiraz (primeira capital cearense).

<sup>18</sup> Esse traçado tabuliforme em formato de xadrez apresentava um circuito de *boulevards* (avenidas) que era de inspiração neoclássica e estava inteiramente de acordo com as novas concepções urbanísticas da Fortaleza da *Belle Époque*, cuja cultura parisiense era uma premissa. Posteriormente, o arquiteto Adolfo Herbster deu continuidade ao plano xadrez e elaborou as plantas de 1875 e 1888 da cidade que apontavam para um crescimento na direção leste.

Antônio José da Silva Paulet que modelou a cidade a partir de um ordenamento urbano cívico e disciplinar que transformou a pequena província numa cidade moderna e arrojada. Esta lógica imposta pelo poder público da época, se contrapunha a todos os costumes morais do trabalhador recém chegado do interior. Daí, a explicação para a permanência de fortes resquícios de uma vida rural que aos poucos vai se adequando a uma vida urbana repleta de signos modernos e arranha-céus.

O acelerado crescimento populacional da capital cearense é um dos fatores que posteriormente irá proporcionar as grandes transformações na estrutura sócio-espacial do Estado, isto se deve à melhoria dos transportes que ligavam a cidade ao interior, intensificando os fluxos migratórios. Fator este, que será responsável pela expansão da malha urbana da cidade. É válido ressaltar que a parte leste da cidade que era conhecida como “Outeiro do Colégio<sup>19</sup>” tinha como empecilho o riacho Pajeú e todo areal litorâneo. “O bairro Aldeota figurava então entre os arredores da Cidade, e, por isso, muitas vezes chamado de arrabaldes. A expansão para leste, embora parcialmente bloqueada pelo riacho Pajeú, começava a se processar timidamente” (DIÓGENES 2005, p. 29).

O eixo de penetração mais antigo da zona leste é a Av. Santos Dumont que inicia a partir da área central e termina na parte sudeste da cidade. Teve como referência chave a edificação do Colégio Militar que em 1911 se transformou no Quartel do Batalhão de Segurança, permanecendo as atividades educativas do Colégio. Atualmente, a Av. Santos Dumont é um corredor comercial/residencial de grande densidade de ocupação e uma das artérias de maior dimensão da cidade, com mais de 10 quilômetros de extensão, se a considerarmos a partir da Praça do Ferreira, através da Rua Pedro Borges, seguindo pela Rua dos Pocinhos e pela Av. Santos Dumont propriamente dita, até a Praia do Futuro. Esta extensão territorial passou por quatro etapas desde a década de 1950, que inicialmente compreendia o Colégio Militar até a Rua Tibúrcio Cavalcante. Desta data em diante, situava-se até as imediações do Colégio Batista Santos Dumont e depois até os trilhos do Mucuripe. Na década de 1970, estendeu-se até a Praia do Futuro. O vetor de expansão da zona leste neste período, através da Av. Santos Dumont propiciou uma significativa ocupação até a Av. Virgílio Távora (antiga Av. Estados Unidos).

No início da Av. Santos Dumont, nas imediações de seu cruzamento com a Av. Dom Manuel, temos a igreja da Imaculada Conceição e seu Colégio anexo, os primeiros equipamentos implantados naquela artéria. Outros equipamentos nesta via ou em suas

---

<sup>19</sup> Segundo Diógenes (2005, p.27) “o Outeiro do Colégio é a área onde teve início o bairro Aldeota”.

extremidades foram o Palácio da Abolição, na Av. Barão de Studart, O Shopping Center Um e alguns órgãos públicos que também exerceram influência na expansão urbana a Leste. À medida que as distâncias aumentam em relação o Centro e à Av. Santos Dumont, são mais recentes as ocupações, onde a orla marítima, hoje área mais valorizada, não exercia atração no passado. Isto se deve a construção da Av. Beira Mar na década de 1960.

Com a formação dos eixos e das vias de acesso de penetração da cidade, houve um redimensionamento da estruturação viária de Fortaleza, onde começaram a surgir ruas, avenidas e viadutos, com o intuito de articular os principais pontos que apresentavam maiores demandas. Desta forma, a Aldeota se configurava como um destes pontos estratégicos por conter estabelecimentos comerciais, geralmente concentrados em shopping centers, estabelecimentos bancários, instalações do setor médico, como hospitais, laboratórios e clínicas, edifícios de escritórios, grandes equipamentos educacionais, estabelecimentos institucionais, como a Assembléia Legislativa Estadual, a Câmara Municipal de Vereadores, Tribunais, diversas Secretarias Municipais e Estaduais, hotéis, pousadas, clubes, bares, confrarias e boates.

Algumas avenidas se tornaram bastantes significativas para a proliferação dos serviços e para a atividade comercial. Estas são: Av. Desembargador Moreira, Av. Santos Dumont, Av. Antônio Sales e Av. Barão de Studart que formam um quadrilátero dentro dos limites do bairro Aldeota. Outras Avenidas que se cruzam, como a Av. Senador Virgílio Távora e a Av. Dom Luís vão também exercer grande representatividade através de um corredor comercial bem diversificado.

Desde a sua inserção enquanto Metrópole, Fortaleza passa por consideráveis transformações, tendo em vista a emergência da dinâmica regional com a considerável ampliação comercial e com a consolidação de uma forte classe média. Esta última, segundo SILVA (2000), se deve ao fato de que na década de 1950 houve,

A instalação da Universidade Federal do Ceará (1955), a criação do BNB (1952), a transferência do DNOCS, órgão gestor das secas e de políticas públicas (1961), do Rio de Janeiro para Fortaleza. Esse peso institucional foi preponderante e significativo para aproximar o Ceará do poder central e contribuir no processo de formação de quadros especializados na cidade. Pessoal qualificado, que iria exercer importante papel de comando do Estado (SILVA 2000, p. 69).

Contudo, o processo de ocupação da Aldeota se dá de forma vertiginosa devido à constituição desta classe média, sobretudo a partir da década de 1970. Sendo assim, o bairro passa por um verdadeiro processo de mudanças, que altera sua forma de uso e ocupação do



solo. Em virtude do capital imobiliário e comercial, que impuseram o processo de verticalização a partir da legitimação do poder público.

O crescimento e o desenvolvimento econômico do bairro Aldeota sempre estiveram atrelados ao prestígio que exerce sobre Fortaleza, como indicador de status social, representando um “modo de vida” pertencente à classe dominante. Isto ocasionou num processo de incorporação dos espaços que estavam em volta da Aldeota, que através de um fenômeno chamado “aldeotização” criou novos bairros, em decorrência do *marketing* que reforça o prestígio aldeotense. Sendo assim, “o valor simbólico da Aldeota, como um bairro de elite<sup>20</sup>, explorado pelos promotores imobiliários foi de suma importância para a expansão urbana da região leste de Fortaleza” (BERNAL, 2004, p. 168).

No decorrer das vias de grande importância comercial da cidade foram se formando novos bairros que passaram a ter estreita relação com a Aldeota, como os bairros Dionísio Torres e São João do Tauape, (cujo referencial é a Av. Pontes Vieira que inicia a Av. Barão de Studart), este último bairro fica a direita da Av. Pontes Vieira e apesar de estar próximo não possui tanta semelhança estética com a Aldeota. Já o bairro Dionísio Torres está mais associado à Aldeota por também se tratar de um bairro verticalizado e por possuir os mesmos equipamentos e serviços. O bairro Joaquim Távora, considerado bem antigo, também fica nas proximidades da Aldeota no sentido do Centro, mas assim como o São João do Tauape não se assemelha a Aldeota por ser um bairro, onde predominam residências, comércios e serviços de pequeno porte como oficinas, açougues, mercadinhos, etc. Ainda é bastante comum encontrar pessoas sentadas de frente para a rua no cair da tarde. Estas práticas estão bem distantes de acontecerem num bairro repleto de prédios, onde os vínculos de afetividade com a vizinhança quase não existem.

A extrapolação dos limites da Aldeota e, por sua vez da zona leste, espraia-se até o sudeste da cidade, chegando ao Papicú e ao Cocó. Mas é no Meireles, ainda na parte leste, que a Aldeota divide sua atenção, pois o bairro é como se fosse à praia da Aldeota. Desta forma, podemos afirmar a existência de uma “Grande Aldeota” que engloba vários bairros adjacentes. O interessante é que a expressão “Aldeota” vem da palavra “Aldeola” que segundo o Novo Dicionário Aurélio (2004) significa “sf. Pequena aldeia”. Daí, a necessidade da redundância “Grande pequena aldeia” para enfatizar que o aldeamento cresceu de forma representativa no contexto intra-urbano da metrópole de Fortaleza.

---

<sup>20</sup> Aqui, a utilização do conceito “elite” deve-se à citação da autora. Mas optamos pelos conceitos de classe média ou classe dominante para nos referir as classes sociais que possuem um alto poder aquisitivo adquirido por uma condição financeira favorável que proporcionou a estas classes o usufruto de uma boa infra-estrutura médica, educacional, cultural e urbana.

Os limites oficiais do bairro da Aldeota, segundo a Prefeitura de Fortaleza, são: ao norte a Rua Pereira Filgueiras e Avenida Dom Luís, ao sul a Rua Padre Valdevino, ao leste a Rua Frei Mansueto e a Via Férrea Parangaba-Mucuripe e ao Oeste pela Rua João Cordeiro. Porém, para seus moradores e ao senso comum do fortalezense, os lugares que estão em volta da Aldeota, cujos moradores também possuem os mesmos “privilégios”, embora sejam estes frutos de “sacrifícios”, também se consideram aldeotenses, pois se referem ao local que moram baseados na proximidade da Aldeota.



**FIGURA 2 - Localização do Bairro Aldeota na Cidade de Fortaleza.**

Fonte: DIOGENES (2005).

## **1.2. O processo de descentralização e a constituição das novas centralidades: o coração na Aldeota**

“O pulso ainda pulsa” - Lobão

O “concentracionismo” é inerente ao modo de produção capitalista, pois concentra os meios de produção, a força de trabalho e a população em geral. “A reunião dos numerosos capitais individuais na forma dinheiro, a concentração de instrumentos de trabalho e máquinas operatrizes, o volume dos espaços destinados à produção, são aspectos de um mesmo processo geral de concentração”. (MORAES e COSTA 1999, p. 86).

A acumulação de capital a partir da produtividade social do trabalho está pautada sobre a lógica concentracionista, que é por sua vez, desigual e expansionista. Sendo assim, a concentração “possibilita o desenvolvimento da divisão do trabalho e das formas de sociabilidade em geral” (MORAES e COSTA 1999, p. 138).

O aglomerado metropolitano é prova cabal desta concentração, pois seu espaço é representado por uma enorme massa de capital cristalizado que impulsiona o processo de centralização da cidade a partir do movimento cumulativo do tempo e do espaço.

As transformações da dinâmica urbana de Fortaleza tiveram como principais acontecimentos a partir da década de 1970, a desvalorização do centro tradicional em virtude do processo de descentralização que formou novos centros. Villaça (2001, p. 34) afirma que “as mais profundas transformações estruturais de nossas metrópoles, está ligada ao abandono desses centros pelas camadas de alta renda e que esse abandono foi provocado principalmente (mas não exclusivamente) pela nova mobilidade territorial propiciada pela difusão do automóvel”. É por isso que se fez necessário uma nova organização espacial que estimulou o alargamento de ruas e a criação de estacionamentos. “Relacionado com o alto poder aquisitivo da população, surgiu na Aldeota um comércio de luxo constituído, na maioria, por filiais de lojas sediadas no centro da cidade, que adaptaram antigas residências de alto padrão à função comercial” (SOUZA, 1978 p. 77).



**FIGURA 3 - Centro Comercial Center Um, fundado em 1974**

Fonte: MENDES (2008)

Em 1980, o deslocamento do comércio e dos serviços para a Aldeota, faz com que o bairro se firme como uma centralidade capaz de atrair estas atividades em busca do alto poder aquisitivo da população residente. Sendo assim, ocorre o encarecimento dos lotes na Aldeota em decorrência da especulação imobiliária. (BERNAL, 2004)

Em 1990, com o “Governo das Mudanças<sup>21</sup>” a complexidade da economia globalizada e os impactos da abertura comercial no Brasil vão trazer novos elementos à urbanização de Fortaleza, instalando equipamentos que fortalecem a zona leste da cidade, especialmente na Aldeota, com o surgimento da arquitetura moderna e shopping centers que enfraqueceram os comércios do Centro e de rua. Os serviços bancários também se proliferaram na área.

A metrópole de Fortaleza sofre com o fenômeno da macrocefalia urbana, que explica o crescimento desmesurado da capital em detrimento das cidades do interior (SILVA, 2001). Portanto, a expansão urbana da cidade aponta para o preenchimento dos vazios urbanos, mesmo com a verticalização do setor leste, onde se destacam a Aldeota e suas adjacências,

---

<sup>21</sup> Política implementada pelo Governador do Ceará Tasso Jereissati, eleito pelo PMDB em 1986, mas ingresso no PSDB recém criado naquele período. Sua candidatura deu início a um novo discurso que estava calcado no compromisso com as “mudanças” e com a “moral pública”, cuja atuação administrativa baseou-se no modelo de gestão que foi seguido por Ciro Gomes que também foi eleito pelo PMDB, dentre outros que fizeram parte de um grupo de jovens empresários que participavam do Centro Industrial Cearense – CIC e que deram prosseguimento a este modelo de política empresarial até 2006. Durante todo este período houve muitos conflitos entre o PSDB e o PMDB, mas a lógica administrativa instaurada por tais partidos, tanto no governo, como no município tiveram ações afins. (lembrando que durante esse período Maria Luiza Fontenele foi prefeita de Fortaleza pelo PT no período 1986 -1989). No entanto, este campo de forças que agiu com tanta durabilidade sobre o Estado foi recentemente abalado pela candidatura da Prefeita Luiziane Lins – PT e pelo Governador do Estado Cid Gomes – PSB eleito pela coligação “Ceará Vota para Crescer”.

que concentram a oferta do comércio e serviços especializados, atendendo à classe média, que apresenta melhor poder de compra (BERNAL, 2004).

A Aldeota configura-se num espaço de centralidade, simbolicamente representando o coração das atividades comerciais, mediado pelo investimento estatal e privado, que dinamizam o mercado imobiliário e comercial, associado ao capital financeiro e especulativo, expresso na proliferação de moradias e serviços multifuncionais. Para Soja (1993), “o capital financeiro tornou-se ainda mais significativo na moldagem do espaço urbano (...), com outro agente de regulação e de reestruturação espacial, o Estado”.



**FIGURA 4 - Shopping Aldeota**  
Fonte: MENDES, 2007

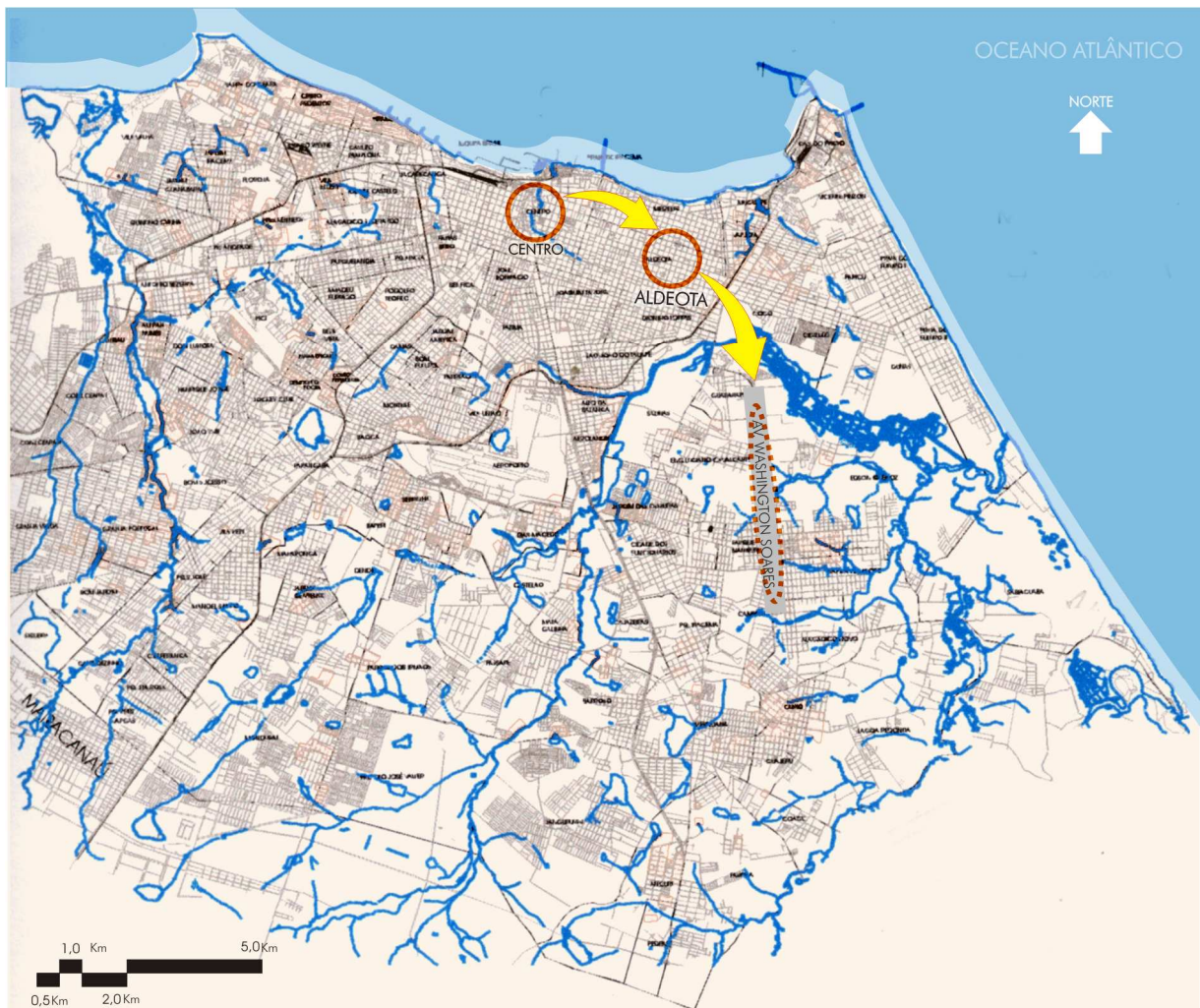


**FIGURA 5 - Bancos: Safra e Caixa Econômica**  
Fonte: MENDES, 2007

A crise na cidade acentua velhas contradições e produz novas formas, num movimento que se revelam persistências, transformações e deteriorações. É nesse contexto que surgem novas centralidades (“centralidades móveis”) com formas urbanas multifuncionais de serviços e moradias, bem como a monofunção do lazer, visto que existem “os lugares de consumo e o consumo do lugar” (CARLOS, 2004, p. 7-8).

Desse modo, o surgimento de novas centralidades não se restringiu a Aldeota, embora o bairro tenha vivenciado originariamente este processo, outras centralidades continuaram a surgir no período da década de 1970, com o eixo viário da Av. Washington Soares que abrange vários bairros, que mantêm as mesmas características dos equipamentos existentes na Aldeota, tendo em vista a construção do Iguatemi, a implantação da UNIFOR, do Fórum

Clóvis Beviláqua e dos comércios de luxo que surgiram durante a década de 1990, assim como a sede do Governo no Cambéba<sup>22</sup>.



**Figura 6 - O Centro e as Novas Centralidades, A Aldeota e Av. Washington Soares**  
**Fonte: DIÓGENES, 2005**

Outros tipos de centros surgiram noutros pontos da cidade como na Av. Prof. Gomes de Matos (antiga 14 de Julho) que se assemelha com o comércio do centro, tendo em vista que está voltado para o consumo das classes populares, já que se localizam em bairros, como Parangaba e Montese.

<sup>22</sup> O Centro Administrativo do Governo do Estado do Ceará localizou-se durante muito tempo na Aldeota no chamado “Palácio do Governo” até ser transferido na década de 1990 para o Cambéba, bairro que foi projetado para sediar este órgão. Por um lado, não foi positiva esta mudança do Governo para o Cambéba, uma vez que este órgão possui a função de representatividade política da população e ao mesmo tempo está distante dela, tendo em vista que está localizado, na extremidade da parte sudeste da cidade. Por outro lado, favoreceu o desenvolvimento comercial do bairro de Messejana, visto a proximidade que possui com o Cambéba, passando a exercer uma importante função econômica de núcleo comercial e de serviços, já que só se restringia a atividade industrial, consolidando uma forte centralidade na Messejana.

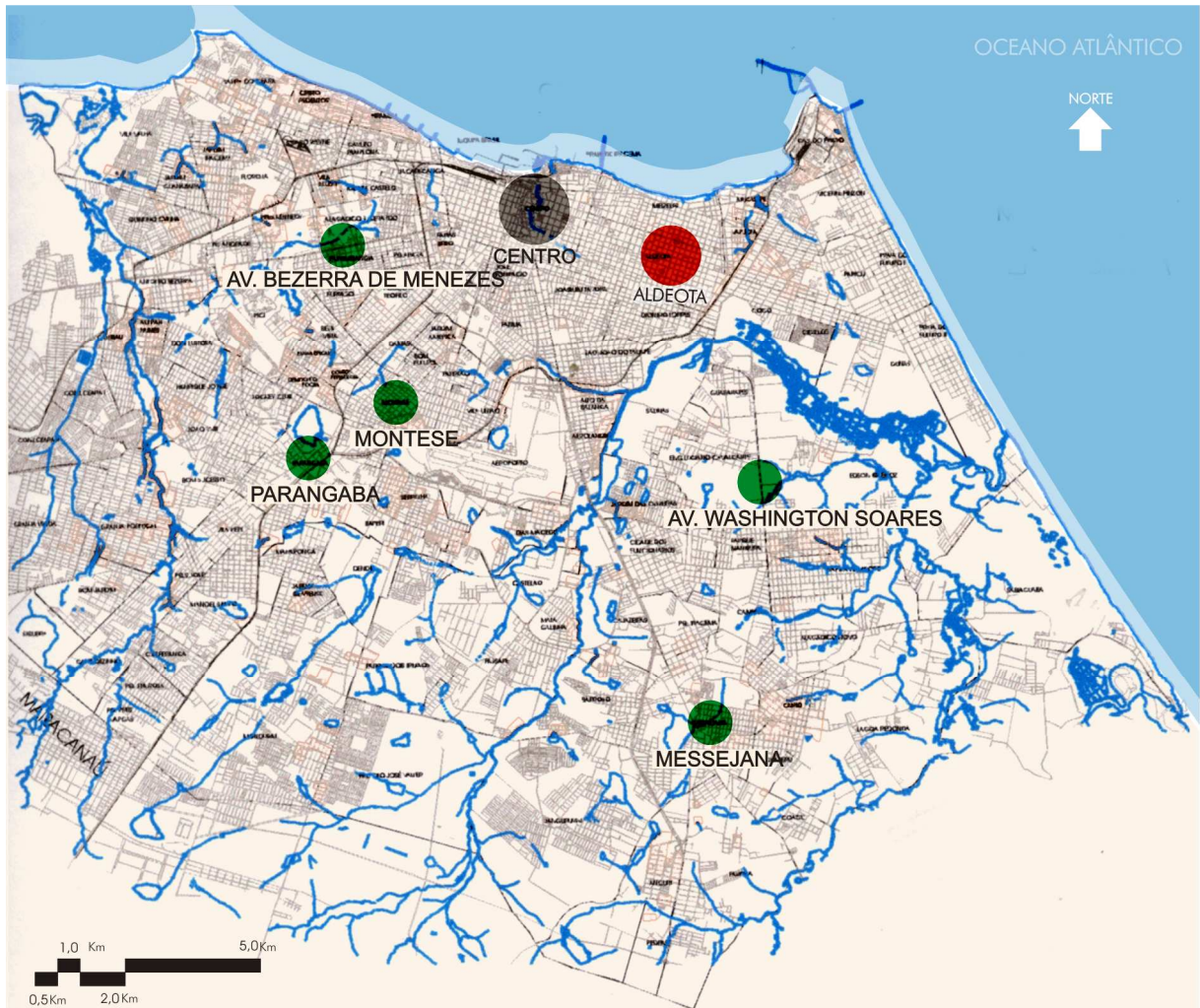
Lopes (2006) ao estudar a Parangaba como centralidade dentro do processo de fragmentação da cidade de Fortaleza, afirma que

A centralidade da Parangaba não está restrita aos seus limites territoriais, pois inclui bairros circunvizinhos. Os equipamentos de comércio e serviços encontram-se ao longo dos seus principais corredores, José Bastos, João Pessoa, Osório de Paiva e Dedé Brasil. O bairro funciona como importante ponto de conexão dentro da cidade, ligando os bairros do leste com o oeste, bem como os do norte com os do sul (LOPES 2006, p. 165).

Da mesma forma, “o corredor da Bezerra de Meneses destaca-se pela oferta de serviços e comércio, tanto durante o dia como à noite. Dentre os equipamentos, destacam-se a estação ferroviária do Otávio Bonfim, o Instituto dos Cegos, a Secretaria de Agricultura e o North Shopping” (LOPES 2006, p. 164).

Assim, como a Parangaba deixou de ter uma característica essencialmente industrial, a centralidade do Antônio Bezerra também, já que são poucas as fábricas que resistem em meio ao adensamento comercial e de serviços da Av. Mister Hull (BR 222).

Estas centralidades surgiram com a descontinuidade do tecido urbano que é uma determinante no processo de fragmentação da cidade, acentuando a segregação sócio-espacial e a divisão social do trabalho. E ao mesmo tempo são eixos de articulação da metrópole, devido às estratégias imobiliárias que geram espaços “homogêneos” e “fragmentados”, à medida que surgem centralidades e enclaves urbanos.



**FIGURA 7 - O Centro, A Centralidade da Aldeota e outras Centralidades de Fortaleza**  
**Fonte: DIÓGENES, 2005**

### **1.3. O planejamento urbano de Fortaleza e suas implicações no processo de verticalização na Aldeota e a constituição da RMF**

A reprodução territorial da cidade a partir da expansão vertical acontece pelo desdobramento ou multiplicação da base territorial. “Assim, um edifício ao abrigar vários apartamentos, representa o desdobramento do uso de um único terreno que passa a conter diversas moradias, ao invés de apenas uma. Trata-se da busca da reprodução territorial ampliada da cidade via densificação do uso do solo”. (DIAS, 1997, p.37). As condições naturais de Fortaleza favoreceram o processo de verticalização, visto que “é uma cidade plana com pouquíssimas elevações, estando assentada sobre uma planície plio-pleistocênica” (SILVA 1992, p. 46). Esta formação geológica pertence ao período quaternário, com existência de unidades geomorfológicas diversas, destacando-se as formas de acumulação e os depósitos aluvionares flúvio-marinhos que estão presentes no decorrer da extensão territorial do município de Fortaleza.



Como já foi visto no item 1.1, a princípio a localização da Aldeota era obstruída pela presença do riacho Pajéu que causava seu isolamento, bem como pela presença de areia fofa característica dos campos de dunas da faixa litorânea. Contudo, esta mesma peculiaridade natural do sítio urbano do bairro vai se tornar um condicionante favorável a verticalização, tendo em vista que a topografia é plana e facilita o processo de escavação que atinge o subsolo para a construção de estacionamentos, diferentemente de um solo com características mais espessas e de difícil perfuração.

Somando-se a esta predisposição natural, temos um arsenal de planejamentos que favoreceram a produção vertical da cidade que teve implicações diretas na Aldeota. Na gestão do prefeito Vicente Fialho em 1971, foi elaborado o Plano de Desenvolvimento Integrado da Região Metropolitana de Fortaleza – PLANDIRF<sup>23</sup> que sucedeu o Plano Hélio Modesto<sup>24</sup>. O plano preocupou-se com a composição da Região Metropolitana de Fortaleza – RMF que naquele momento estava em formação. O PLANDIRF realizou diagnósticos, prognósticos e diretrizes que interviram no sistema viário e no zoneamento de uso e ocupação do solo.

O PLANDIRF, assim como o Plano Hélio Modesto, também propunha o adensamento do uso residencial, mas desta vez, por meio de edificações em desenvolvimento vertical. Foram previstos para o bairro dois tipos de zonas residenciais: a primeira, ZR1 (faixa litorânea norte) da praia até a altura da Av. Pe. Antônio Tomaz, predominantemente residencial com população de renda média. Essa área ficava definida como de adensamento residencial, em edificações verticais. A outra, ZR2 (zona de adensamento) a partir da Av. Pe. Antônio Tomaz para o sul, visava ao preenchimento dos vazios urbanos, mas por meio do adensamento horizontal. Era destinada a população de faixa de renda média, mas também proposta para várias outras partes da cidade, ao contrário da ZR1, prevista apenas na faixa de alto padrão (DIÓGENES 2005, p. 54 – 55).

Embora, o PLANDIF não tenha se transformado em lei, foi a partir dele que o Plano Diretor Físico do Município de Fortaleza de 1975 foi elaborado.

A Lei 4.486/ 1975 aprovada pelo Plano Diretor Físico de Fortaleza altera a estética da cidade, passando a liberar a construção de prédios de até três pavimentos e a introduzir pólos de adensamento residencial e comercial nas avenidas, Santos Dumont, Antônio Sales, Barão de Studart e Desembargador Moreira. Posteriormente, a construção de prédios de até dez

<sup>23</sup> A consultoria que elaborou o PLANDIRF foi coordenada pelo urbanista Jorge Wilhein.

<sup>24</sup> Na administração do Prefeito Manoel Cordeiro Neto, no ano de 1963 foi criado o Plano Diretor de Fortaleza sob a coordenação do urbanista Hélio Modesto, cujo “objetivo era promover o adensamento de certas áreas da cidade, consideradas de baixa densidade, além de prever um futuro congestionamento do Centro” (DIÓGENES 2005, p.52). Desta forma, o Plano Hélio Modesto foi pensado somente para a capital do Estado que até então só tinha uma pequena faixa do Centro verticalizada com prédios de até 12 pavimentos que se restringiam aos serviços de hotelaria. Neste período, a Aldeota mantinha o uso residencial unifamiliar, classificado de ZR1, apesar de já existir o uso multifamiliar que eram os sobradinhos de dois pavimentos, além do térreo.

pavimentos, foi permitida, acarretando construções maciças no local, através desta lei (DIÓGENES, 2005).

A Lei 5.122-A/ 1979<sup>25</sup> surge com o novo Plano Diretor Físico de Fortaleza, apresentando um novo modelo de organização espacial, que propôs alterações significativas no bairro Aldeota. A lei permite a formação de corredores comerciais e incentiva o processo de verticalização, definindo uma nova forma e função de habitar. Segundo Diógenes (2005) esta nova lei privilegia a zona residencial – R3 ou ZR3, e é de alta densidade demográfica, podendo ser unifamiliar ou multifamiliar. A ZR3 além de atrair moradores da ZR1 (residências de alto padrão) e dos moradores da ZR2 (residências da população de renda média), impulsiona a verticalização, proliferando maciçamente a construção de condomínios fechados, que dissolvem as espaçosas residências da Aldeota. Isto é outro fator que contribui para a verticalização, pois como as casas eram do tipo chalés e mansões, o terreno de uma única residência era o suficiente para erguer um edifício, daí, a prática da permuta<sup>26</sup>.

A Lei nº 5.122-A aprovada em 1979 foi alterada por diversas vezes e por isso passou muito tempo em vigor. Isto se deve ao fato de que o poder público não acompanha a dinâmica urbana, pois são muitos interesses envolvidos de diferentes ordens. O que prevalece é o poder conferido à iniciativa privada que em prol da especulação imobiliária, direciona, altera e modifica as leis em seu favor ou age ilegalmente no espaço.

Na tentativa de corrigir os erros e as falhas omissas da Lei 5.122-A, surgiu o Plano Diretor de Desenvolvidos Urbano – PDDU de Fortaleza aprovado pela Lei nº 7.061 em 1992, coordenado pelo arquiteto Francisco das Chagas do Vale Sales. Através do PDDU FOR – 1992 a cidade foi dividida em três macrozonas denominadas de Urbanizadas, Adensável e de Transição, cujos critérios foram estabelecidos de acordo com a dotação de infra-estrutura de água e esgoto, elegendo a Aldeota como área prioritária de atuação. O PDDU FOR 1992 também permitiu a construção de prédios até 75m de altura que dar em média 23 ou 24 pavimentações que até hoje está em vigor.

Em 1996, o PDDU FOR foi complementado pela Lei de Uso e Ocupação do Solo – LUOS de nº 7987/96 que continuou sem dar conta das distorções urbanas. E por isso, surgiu o PDDU FOR – 2003 que criou o LEGFOR (Revisão e Atualização do Município de Fortaleza) que a partir de um diagnóstico criou o Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano e Ambiental

---

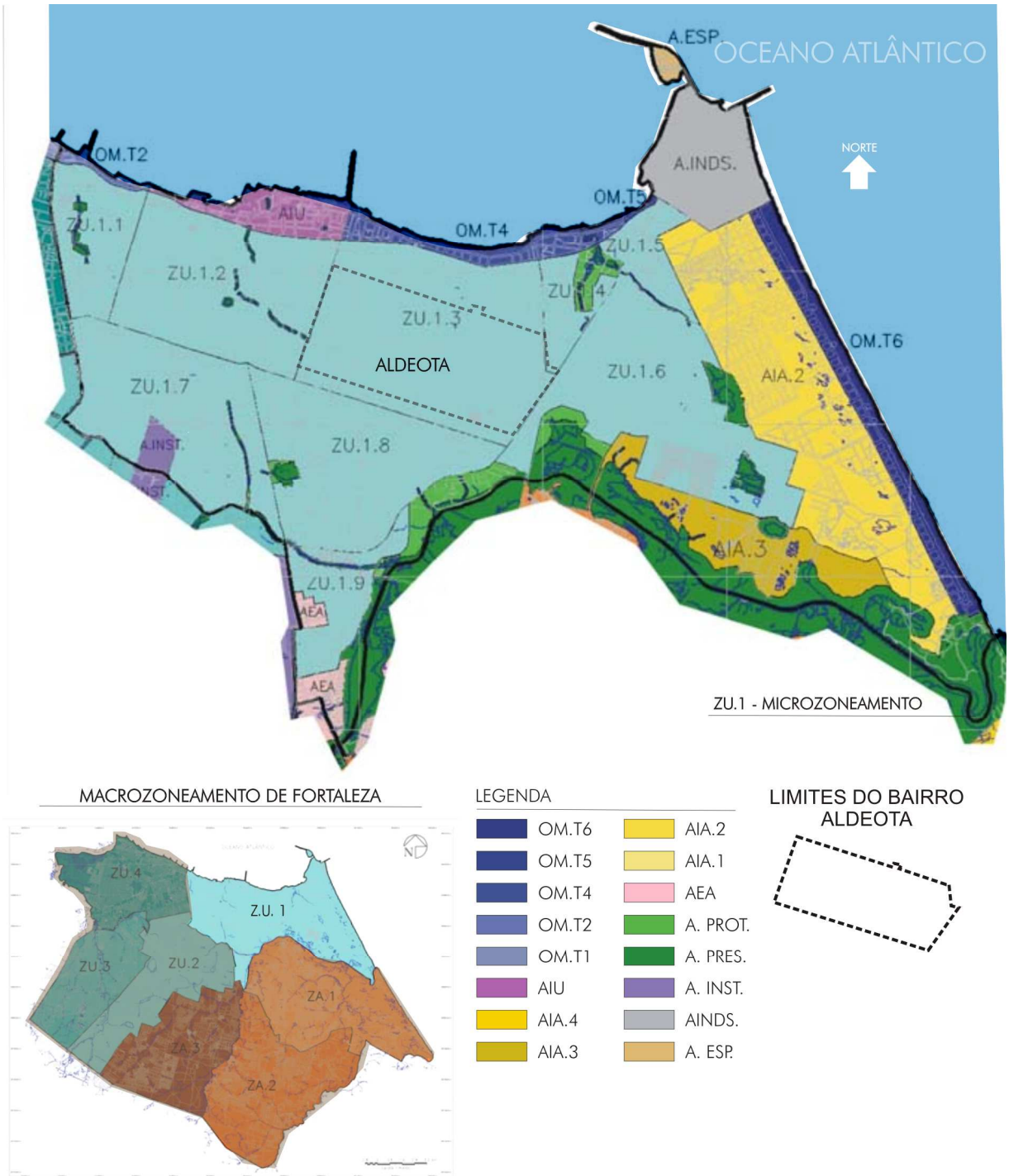
<sup>25</sup> Esta lei foi aprovada no período em que Lúcio Alcântara - PMDB era prefeito. Posteriormente chegou a ser governador do Estado do Ceará.

<sup>26</sup> A permuta se dar por meio da troca da residência em apartamentos ao invés da quantia total do imóvel em dinheiro.

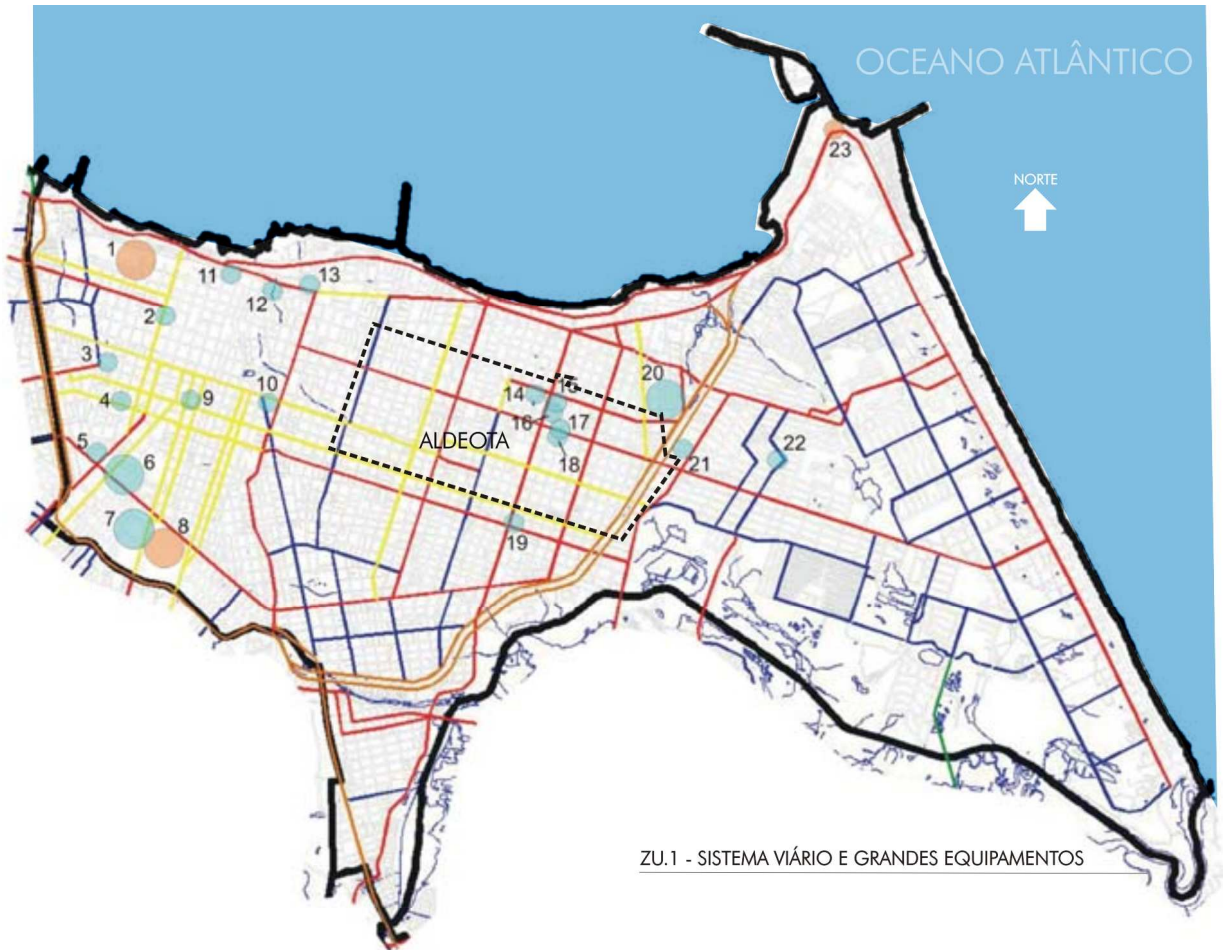
de Fortaleza – PDDUA FOR 2004<sup>27</sup> que procurou se adequar ao Estatuto da Cidade criado pela Lei Federal 10.257 em 2001. Com o novo PDDUA, apesar de já haver uma divisão espacial de 6 regiões na cidade, definidas por regionais - SER, onde a Aldeota está localizada na SER II, algumas diretrizes foram elaboradas estabelecendo um zoneamento diferenciado a partir das invariâncias de ocupação e de preservação de cada zona já existente desde 1992.

---

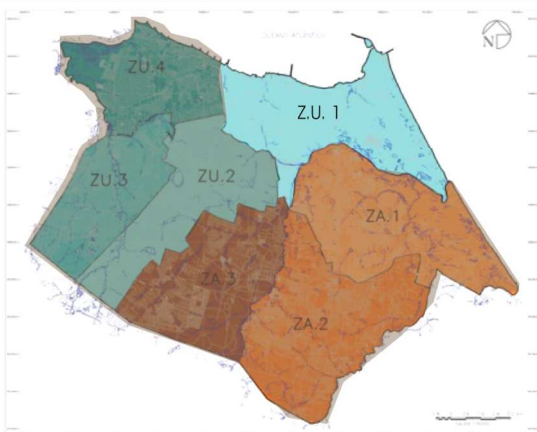
<sup>27</sup> Este ano foi vivenciado pela efervescência política propiciada pelos períodos eleitorais. Portanto, em 2004, Fortaleza teve como Prefeito Juracy Magalhães - PMDB e no ano seguinte, a Prefeita Luiziane Lins – PT tomou posse do cargo pela qual foi eleita.



**FIGURA 8 – Zoneamento (PDDU FOR/ 1992)**  
 Fonte: DIÓGENES, 2005



MACROZONEAMENTO DE FORTALEZA



LEGENDA

- POLARIZADOR GRANDE PORTE
- POLARIZADOR MÉDIO PORTE
- CONDICIONADOR GRANDE PORTE
- CONDICIONADOR MÉDIO PORTE
- VIAS ARTERIAIS I
- VIAS ARTERIAIS II
- VIAS COLETORAS
- VIAS EXPRESSAS
- VIAS PAISAGÍSTICAS
- MACROZONA

LIMITES DO BAIRRO ALDEOTA



**FIGURA 9 - Zoneamento (PDDUA FOR/ 2004)**

Fonte: DIÓGENES, 2005

Finalmente, com o novo zoneamento foram definidas 7 macrozonas, 4 urbanizadas - ZU e 3 adensáveis - ZA, em função da ocupação existente e da oferta de equipamentos e serviços básicos, da infra-estrutura, da prestação de serviços públicos e da gestão do espaço urbano. Estas por sua vez, possuem microzonas que são subdivisões caracterizadas como áreas de planejamento e controle do uso e ocupação urbana. Conforme este zoneamento foi estabelecido instrumentos jurídicos e políticos que se adequaram ao Estatuto da Cidade como forma de garantir uma diferenciação do solo criado<sup>28</sup> através da arrecadação progressiva do IPTU a partir da variação de renda das áreas que são definidas como carentes ou não, pelo tamanho dos lotes, localização, etc. Desde o PDDU FOR 1992, a Aldeota está situada numa zona urbanizada – ZU, assim como o Meireles, sendo considerados bairros de alta renda, cujo fator é 1, e a microzona da Aldeota é 1.3. Este fator se baseia nas condições sócio-econômicas dos moradores de cada microzona, criando um indicador urbano expresso no altíssimo valor pago pelo imóvel, tanto ao proprietário, como a prefeitura. No caso de bairros de baixa renda, o valor do imposto predial possui desconto de 50%, quando pago em dias.

Atualmente, os fortalezenses vivenciam a experiência de um Planejamento Participativo e de um Orçamento Participativo que teoricamente iriam culminar num Plano Diretor elaborado a partir de uma participação popular numa gestão municipal democrática. Entretanto, a questão que se coloca para esse embate político é que a situação é muito mais de caráter “consultativo” do que participativo, pois as medidas que devem ser tomadas, já em sua essência, são previamente elaboradas, onde a população tem o papel de querer ou não. Mas não o de decidir o que quer. Tendo em vista a situação, não podemos afirmar que não se trata de um avanço. Todavia, não podemos perder de vista a lógica que perpassa a gestão pública e seu papel de convivência com o setor privado, cuja premissa é fazer da cidade uma forma rentável de acumulação capitalista.

Quando a cidade não é só continente da atividade industrial - mas a urbanização propõe, enquanto tal, a presença da indústria, especialmente a da construção e seu aparato -, a cidade cresce, crescendo também como negócio industrial: os subterrâneos produzidos, a verticalização, os viadutos e tantos outros produtos da urbanização (DAMIANI 2000, p. 28).

Estes prédios foram preponderantes para a proliferação de centros comerciais que passaram a oferecer uma gama de serviços modernos, tais como comércio, bancos e lazer. Atraindo mão-de-obra especializada em edifícios de escritórios, shopping centers, bancos,

---

<sup>28</sup> Segundo Diógenes (2005, p. 85) “para definição do solo criado (outorga onerosa do direito de construir), foram definidos alguns indicadores básicos, como o índice de aproveitamento básico (gratuito) e o índice de aproveitamento máximo (que não pode ser ultrapassado). A diferença entre os dois servirá de base de cálculo para o solo criado”.

hospitais e clínicas médicas, bem como atrai mão-de-obra “pouco qualificada”, à medida que se torna necessário a contratação de operários para erguerem estes prédios e trabalhadores que fazem serviços pesados, em edifícios residenciais, atraindo os estratos mais pobres da população fortalezense para o bairro.

Nestas circunstâncias cabe ressaltar que a maioria destes trabalhadores vai à Aldeota todos os dias e retornam para os mais variados bairros da periferia de Fortaleza. Os fluxos destes trabalhadores geram mobilidades metropolitanas.

A criação das regiões metropolitanas<sup>29</sup> em torno das principais capitais dos Estados brasileiros, como fruto do processo de reestruturação produtiva dominante no país da década de 1970 marca a dinâmica territorial dos municípios metropolitanos, que por sua vez, adquirem importância no cenário econômico-político regional.

Segundo Silva (2006),

Fortaleza, a metrópole sertaneja do litoral, fincou suas bases e se consolidou como cidade primaz de um vasto espaço regional. Seu peso funcional é responsável por uma dinâmica territorial que avança sertão adentro. Fortes fluxos econômicos alimentam os vínculos regionais que fazem da cidade a quarta maior do país (SILVA 2006, p. 45).

As regiões metropolitanas se configuram como territórios fragmentados no contexto sócio-espacial da metrópole. A trajetória metropolitana de Fortaleza teve início com cinco municípios, contando com a própria cidade, Aquiraz, Pacatuba, Maranguape e Caucaia. Posteriormente, com o desmembramento de alguns municípios e com a incorporação de novos, a RMF passou a formar um conjunto composto por treze municípios<sup>30</sup>. É válido ressaltar que esta trajetória de extrapolação urbana da Capital, para além de seus limites oficiais, se apresenta como resultado de ações do mercado imobiliário, que localizam um grande número de loteamentos em vastas áreas, nos municípios periféricos, situados na zona limítrofe de Fortaleza, evidenciando o fenômeno da conurbação<sup>31</sup>. No entanto é na Capital que mais da metade da população do Estado está concentrada, totalizando 2.416.920

---

<sup>29</sup> Foram criadas em 1973 pela “Lei complementar 14/73 instituída oficialmente como regiões metropolitanas: Belém, Fortaleza, Recife, Salvador, Belo Horizonte, Rio de Janeiro, São Paulo, Curitiba e Porto Alegre” (RIBEIRO 1997, p. 553).

<sup>30</sup> São estes, Fortaleza, Aquiraz, Eusébio, Caucaia, Chorozinho, Guaiúba, Horizonte, Itaitinga, Maracanaú, Maranguape, Pacajús, Pacatuba e São Gonçalo do Amarante.

<sup>31</sup> Consiste na unificação da malha urbana de duas ou mais cidades, em consequência de seu crescimento geográfico. Geralmente esse processo deve-se a formação de Regiões Metropolitanas. Contudo, o surgimento de uma Região Metropolitana não é necessariamente vinculado ao processo de conurbação.

habitantes (IBGE 2000)<sup>32</sup>. Isto se deve ao fato da representatividade que Fortaleza possui perante a economia estadual e, por sua vez regional, seguida de Salvador e Recife.

Apesar da tardia inserção de Fortaleza na economia regional, devido só dispor de um porto-industrial, o do Mucuripe, no final da década de 1940, teve êxito econômico com a política do PRODETURIS<sup>33</sup> de incentivo ao turismo litorâneo. Esta nova política repercutiu um novo imaginário sobre a região nordeste, atribuindo-lhe um novo discurso que era favorável ao agronegócio e ao turismo. Uma vez que o binômio sol/seca foi substituído pelo binômio sol/praias, tendo em vista o estigma que as secas causavam sobre a região “problema”. No entanto, Araújo (2000) comenta que tanto o discurso da seca, como o das belas praias do Nordeste ainda persistem no contexto de uma economia fragmentada em meio à permanência de incentivos fiscais corporativizados pelo setor agroindustrial através da mundialização da economia, onde a atuação do Estado continua a agir seletivamente sobre o espaço.

Através das estratégias de desenvolvimento do turismo, o planejamento urbano local passou a redesenhar a malha urbana radial concêntrica<sup>34</sup>, cuja estrutura estava voltada para atender a área central, para uma urbana ortogonal, visto que os vazios urbanos eram preenchidos à medida que acontecia uma acelerada expansão urbana da metrópole. Logo, as vias integrantes da malha ortogonal, formavam uma rede radiocêntrica que funcionavam como alimentadoras do sistema radial concêntrico, estruturador da cidade.

---

<sup>32</sup> Em 2006, o IBGE fez uma projeção da população das 10 maiores cidades brasileiras, através desta pesquisa, Fortaleza subiu no ranking e passou de quinta para quarta maior cidade do Brasil.

<sup>33</sup> Programa de Ação ao Desenvolvimento do Turismo, criado em 1992 pelo Governo Federal, através da Empresa Brasileira de Turismo – EMBRATUR, definiu como escopo de realizações a composição de uma versão específica para o Nordeste brasileiro, denominada de Programa de Ação para o Desenvolvimento do Turismo no Nordeste – PRODETUR/NE. No Ceará, implantou-se a Via Estruturante que facilitou o acesso ao litoral norte cearense com o roteiro Costa do Sol Poente.

<sup>34</sup> “A estrutura radial concêntrica, que apóia a malha urbana do tipo xadrez, tem como elementos ordenadores originais as estradas convergentes que ligavam a capital ao sertão e às áreas periféricas. Parte destas estradas corresponde às avenidas concorrentes ao centro urbano que, em sua continuidade, se tornaria, as atuais rodovias de acesso e de saída da cidade. Assim, ao longo das principais vias regionais, sempre se concentraram as atividades urbanas de toda ordem – comércio, serviços, indústrias e habitações -, configurando o desenvolvimento de bairros populares localizados nos interstícios das vias” (ANTEPROJETO METROFOR, 2005).



#### **1.4. A lógica da fragmentação da cidade e as territorialidades dos trabalhadores na Aldeota**

A descontinuidade do tecido urbano gera a fragmentação da cidade através das novas formas de “habitat” que podem ser os condomínios fechados, bem como os conjuntos habitacionais existentes nas periferias.

Com a fragmentação, o conceito de espaço é, aos poucos, substituído pelo conceito de território (...). Estes fragmentos pode ser uma favela, um condomínio fechado, uma feira, um centro empresarial, ou mesmo um *shopping center*. Uma releitura conceitual tem propiciado um emprego do conceito de território com maior amplitude na compreensão da realidade urbano-metropolitana (SILVA 2006, p. 52).

Esta lógica da fragmentação do território evidencia a segregação sócio-espacial a partir da divisão social e territorial do trabalho no contexto intra-urbano da cidade. Enquanto o setor leste de Fortaleza é provido de uma rede de benfeitorias, como bons equipamentos urbanos e centralidade acessível, os moradores da zona oeste e sudoeste, por exemplo, sofrem com as precariedades dos bens de consumo coletivo e com os grandes deslocamentos para se chegar ao local de trabalho, em sua maioria localizada nas áreas centrais.

Todavia, estes espaços não são homogêneos, pois existem enclaves que se revelam no tecido urbano. Para Silva (1992, p. 56) “o caráter usual de se dividir a cidade em Zona Leste e Zona Oeste, não deve encobrir o fato de existirem bairros típicos da classe média na Zona oeste, como a Parquelândia, São Gerardo e Parque universitário, como também bairros proletários e favelas no interior da Zona Leste”.

No momento atual, a reprodução do espaço da metrópole é caracterizada por constantes transformações em meio às persistências que se revelam no espaço. A exuberância das obras arquitetônicas e de engenharia, como os prédios inteligentes, produz a paisagem da modernidade que se pretende homogênea. No entanto, “os espaços se hierarquizam e as relações entre os cidadãos tendem a esvaziar-se em meio à explosão dos espaços de referências – portanto o espaço é homogêneo enquanto que fragmentado e hierarquizado” (CARLOS, 2004, p.70).

Sendo assim, a apropriação do bairro Aldeota por uma classe dominante está relacionada em maior proporção à moradia, pois seu território é diurnamente (e em menor proporção, noturnamente) bastante ocupado pela classe trabalhadora que se locomove diariamente de bairros periféricos bem distantes da centralidade para ocuparem os postos de trabalho localizados no bairro. Estes trabalhadores habitam em cidades-dormitório, cuja

função se restringiu ao habitat e não à moradia, tendo em vista que morar abrange várias esferas da reprodução humana, como ter acesso à saúde, educação e lazer.

Caracterizar a Aldeota essencialmente por essa classe dominante pode ser um equívoco, uma vez que seu tecido urbano é descontínuo. Ao esclarecer as contradições da sociedade capitalista, Moraes e Costa (1999, p. 182) exemplificam o caso da “dilapidação da força de trabalho (aumentando seu custo de reprodução) provocada pelo tempo gasto pelos trabalhadores entre os locais de moradia e trabalho. Além disso, para certas atividades produtivas, a metrópole deixa de ser um atrativo, enquanto mercado, e passa a se tornar um ambiente hostil a elas”.

Este fato modifica a paisagem urbana do bairro, visto que este lugar atrai variados tipos de trabalho, onde o trabalhador ocupa determinados espaços até certa hora do dia e depois este mesmo espaço pode entrar em estado de obsolescência ou ser ocupado por outro público, como por exemplo, pelos moradores.

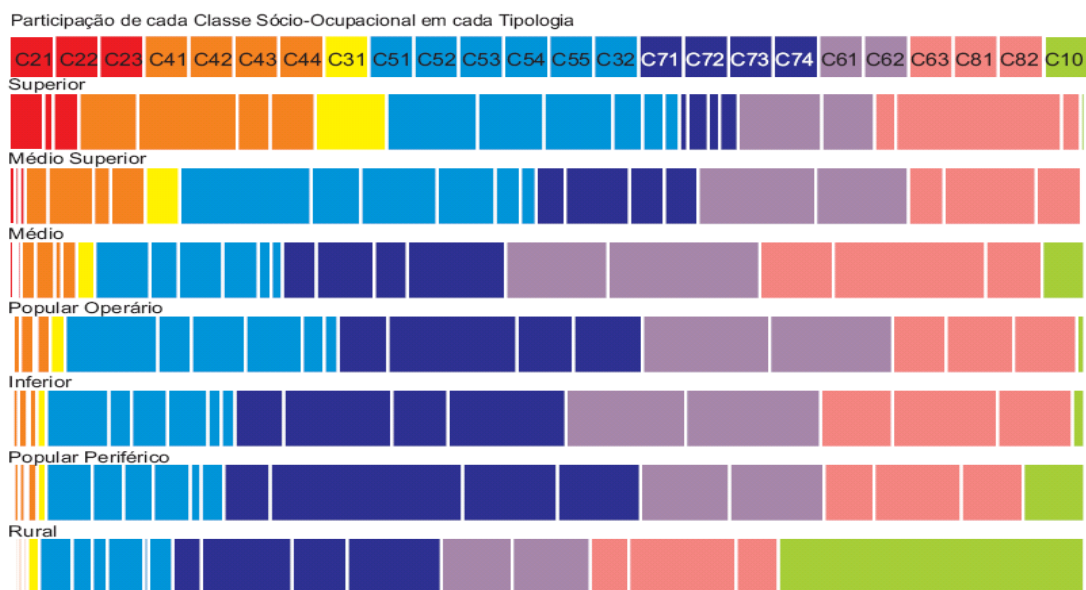
O primeiro caso pode ser exemplificado pelas clínicas médicas, estéticas e dentárias que estão espalhadas por toda Aldeota, especialmente ao longo da Avenida Santos Dumont, onde os funcionários que trabalham nestes estabelecimentos geralmente são lotados em horário comercial (8h às 17hs) e ao serem liberados do expediente vão diretamente para suas longínquas residências. Já o segundo caso pode ser visto num restaurante popular, onde ao meio-dia o almoço (*self-service*) é servido por um preço acessível atraindo trabalhadores da proximidade para a realização desta refeição. Enquanto que este mesmo restaurante a noite passa a atender os moradores do bairro que consomem pratos do cardápio (em porções ou *à la carte*) por um preço mais caro que o que é servido pela manhã.

Para Spósito (1999, p.14) “As territorialidades urbanas devem ser analisadas à luz dessa diferenciação social, de tal forma que devemos ampliar essa perspectiva e pensar em uma dinâmica de diferenciação sócio-espacial, pois é clara a dialética entre processos sociais e formas espaciais”. Neste sentido, as relações entre o individual e o coletivo, o público e o privado entram em questão, uma vez que as parcelas do território da cidade são apropriadas de diferentes maneiras por seus habitantes, de acordo com o campo valorativo que orienta as práticas sociais das ações cotidianas.

### 1.5. A classe trabalhadora da construção civil e sua representatividade no bairro Aldeota

O banco de dados do Observatório das Metrôpoles no município de Fortaleza que data desde 2001 classifica as atividades profissionais que estão vinculadas ao Cadastro Brasileiro de Ocupação - CBO, como CATS - Categorias Sócio-Ocupacionais, cuja amostragem está compartimentada em nove especialidades<sup>35</sup>, que por sua vez, possui suas respectivas divisões.

A distribuição destas CATS no tecido urbano da cidade de Fortaleza se configura a partir de sete tipologias sócio-espaciais<sup>36</sup>, no caso do bairro Aldeota a tipologia é classificada como *superior* por fazer parte de um conjunto de bairros de alto poder aquisitivo. Várias CATS são relevantes nesta tipologia (como mostra a figura 10), sobretudo, a **C42** (profissionais empregados de nível superior), a **C51** (ocupações de escritório), a **C52** (ocupações de supervisão), a **C53** (ocupações técnicas), a **C54** (ocupações médias da saúde e educação), a **C61** (trabalhadores do comércio) e a **C81** (trabalhadores domésticos).



**FIGURA 10 - Participação percentual das nas tipologias**

Fonte: Observatório das Metrôpoles – Núcleo: Fortaleza, 2007

<sup>35</sup> Dirigentes; Intelectuais; Pequenos empregadores; Ocupações médias; Trabalhadores do secundário; Trabalhadores do terciário especializado; Trabalhadores não-especializados e Agricultores

<sup>36</sup> Segundo os dados do Observatório das Metrôpoles – CE, na Região Metropolitana de Fortaleza foram identificadas as tipologias: Superior, Média Superior, Média, Popular Operária, Inferior, Popular Periférica e Rural, conforme consta no Produto 1 de Análise da Estruturação intra-metropolitana de Fortaleza. A constituição destas tipologias foi baseada no banco de dados METRODATA do IBGE que a partir das áreas de expansão de dados – AED's ou áreas de ponderação na Região Metropolitana de Fortaleza e as áreas conurbadas e municípios vizinhos, verificou-se a densidade das CATS.

Mas o que nos chamou a atenção foi que embora a paisagem do bairro apresente várias obras sendo construídas como foi constatada nas aulas de campo, nesta tipologia superior, a construção civil representada pela **C74** (trabalhadores da construção civil) apresentou índices significativamente baixos 0,22 perante as demais tipologias que representam 1,74, como mostra o cartograma (figura 11). Isto se deve ao fato de que a construção civil devido a sua sazonalidade e sua empregabilidade temporária está sendo atrativa na construção de prédios em outros bairros de classe média que estão surgindo na parte sudeste, bem como nos bairros da periferia de Fortaleza e nas RMF.



**FIGURA 11 - Tipologia superior na RMF, percentuais das CATS**

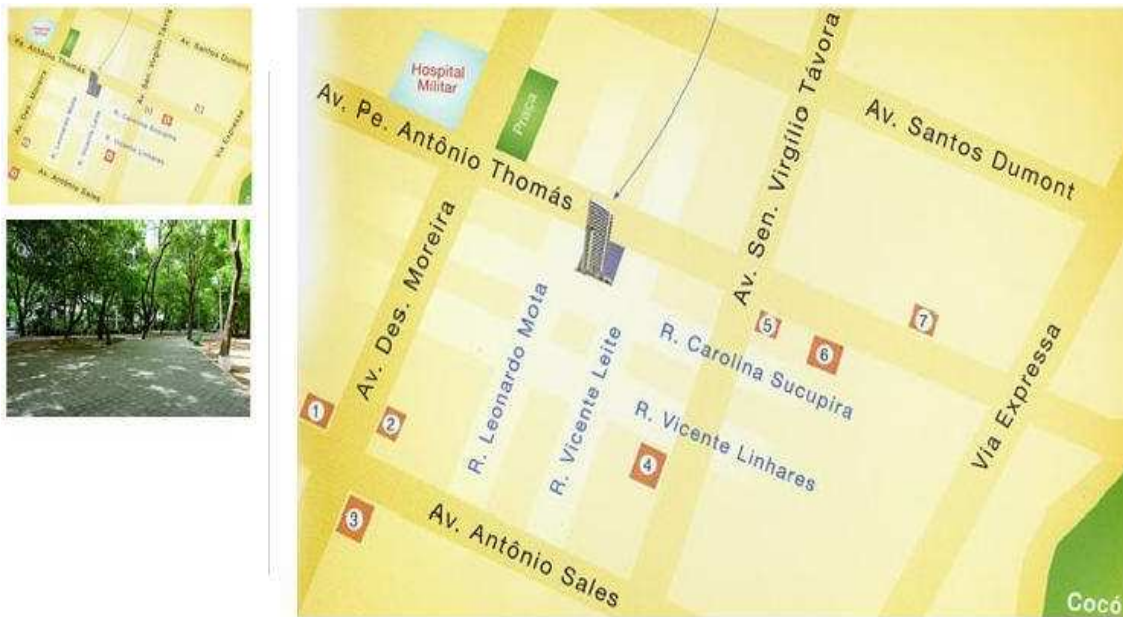
Fonte: Observatório das Metrôpoles – Núcleo: Fortaleza, 2007

Contudo, os trabalhadores da construção civil do **C74** por estarem classificados na especialização dos trabalhadores secundários, são, entretanto, representados somente pelos operários que é a classe trabalhadora que nos propomos pesquisar do setor formal. No entanto, a indústria da construção civil movimenta outros setores, pois possui um caráter comercial, visto que projeta, vende e compra imóveis, como também oferece um serviço de habitação, e por sua vez, é um setor industrial que emprega milhares de operários por ano. Sem contar que envolve outras empresas subsidiárias que se encarregam da alimentação e dos transportes dos operários.

Sendo assim, a classe operária da construção civil é representativa na metrópole de Fortaleza, sobretudo por que se trata de uma indústria que contrata muita mão-de-obra no seu processo produtivo, salvo as particularidades dos lugares onde está organizada de maneira mais moderna, como por exemplo, nas grandes metrôpoles nos países desenvolvidos, visto que o setor agrega rapidamente novas tecnologias, tendo em vista a dinâmica urbana destas

urbes. Na própria realidade brasileira há diferenciações, destacando-se o sudeste tanto na incorporação de novas tecnologias, como na empregabilidade do setor, visto a enorme demanda de construções. O nordeste fica logo atrás, entretanto o setor não se utiliza muito de novas tecnologias, o que favorece ainda mais a empregabilidade desta atividade. Desta forma, na busca de compreendermos como funciona este processo, se fez necessário o entendimento de como se dá a organização e a divisão social do trabalho na indústria da construção civil a partir da observação empírica de dois canteiros de obras localizados na Aldeota: o condomínio residencial *Acqua*<sup>37</sup> da construtora Mota Machado e o edifício de escritórios *Corporate Plaza Business Center*<sup>38</sup> da construtora diagonal.

A visita de campo nesses canteiros, assim como a pesquisa sobre o andamento destas obras, através de consultas realizadas pela internet no site das respectivas construtoras nos possibilitou vislumbrar a dimensão espacial destes empreendimentos a partir das estratégicas localizações em que estão situados, bem como as vantagens arquitetônicas de alto padrão.



**FIGURA 12 - Localização do Condomínio Acqua**

**Fonte:** Construtora Mota Machado disponível em <http://www.motamachado.com.br> acessado em 27/11/2007.

<sup>37</sup> O condomínio residencial *Acqua* está previsto para ser entregue em dezembro de 2011. O empreendimento será de 22 pavimentos e se localiza na Rua Carolina Sucupira com a Rua Leonardo Mota, onde já possui local de vendas e apartamento decorado. Antes, esta localização possuía três residências que foram demolidas em 2007, conforme o Engenheiro da Construtora Mota Machado João Vando.

<sup>38</sup> O edifício *Corporate Plaza Business Center* se localiza na Rua Nunes Valente com Av. Santos Dumont e será destinado para serviços de escritórios. O empreendimento já possui estrutura construída de 06 pavimentos com 10 salas por andar de 32,44 / 390,85 m. Está previsto para ser entregue em agosto de 2010 e mesmo estando apenas 50% construído, já está 100% vendido.



**FIGURA 13 - Localização do Edifício Corporate Plaza Business Center**

Fonte: Construtora Mota Machado disponível em <http://www.diagonal.com.br> acessado em 30/11/2007.

Para o erguimento de um prédio a partir de 6 andares são necessários quatro fases: Preparação do terreno (desmatar ou destruir a edificação anterior e arar a terra); Fundação (escavação subterrânea e construção do alicerce com pilasstras de ferro e concreto); Estruturação do Esqueleto (o levantamento do prédio do térreo até a cobertura e as instalações elétricas, de água e rede de esgoto); e o Acabamento (aperfeiçoamento estético da obra com cerâmicas, pinturas e a instalação de todos os acessórios descritos na planta). Estas fases não ocorrem separadamente, em alguns momentos elas aparecem simultaneamente, fazendo com que o canteiro de obra pareça uma grande fábrica, embora não se assemelhe ao mesmo processo organizativo da força de trabalho da indústria, onde a elaboração do trabalho de um, não depende da finalização do trabalho de outro, salvo algumas exceções. Este fator faz com que o canteiro seja inspecionado pelo mestre-de-obras que verifica o ritmo da produção, evitando que o deslize de um possa ser a catástrofe de todos.

Na pesquisa de campo realizada em fevereiro deste ano, a Diagonal havia avançado da fase de “fundação” para a “estruturação do esqueleto”. Enquanto, a Mota Machado estava na fase de “preparação do terreno” para iniciar a obra. Esses dois momentos foram vivenciados com experiências bem diferentes no que diz respeito ao processo produtivo do trabalho. Isto se deve ao fato de que se trata de duas obras que terão funções diferentes, visto que a da Diagonal será de uso comercial e a da Mota Machado de uso residencial, cujas obras iniciaram em momentos diferenciados, o que possibilitou diagnosticar vários grupos de

trabalhadores em meio há várias terceirizações de diferentes categorias e funcionalidades. Nas duas obras havia operários de várias empresas terceirizadas que foram contratados para a realização de funções bem específicas, e que, portanto, realizavam refeições e trajetos diferenciados no qual não nos detemos a investigar, pois restringimo-nos ao quadro funcional dos trabalhadores das respectivas construtoras, onde conseguimos dados e autorização para a realização das entrevistas.

Vivenciar esta experiência no canteiro de obra foi como visualizar a lenda da torre de babel ao inverso, onde os operários buscavam atingir os céus, mas com isso não iriam desapontar os deuses, pois a ira divina não era contra a obra e sim, contra os homens, por isso os trajaram com fardas diferentes, com vínculos contratuais diferentes e com remunerações diferentes. Mas em meio a toda essa confusão, este momento também foi vivido de acontecimentos preciosos, onde os homens também retrucaram à ira dos deuses e reivindicaram por uma só língua e por uma só voz. Este momento refere-se à greve dos operários da construção civil iniciada no dia 22 de abril de 2008 que durou por duas semanas seguintes, com paralisações das obras, assembleias no sindicato, piquetes e passeatas nas ruas.

A Praça Portugal no bairro Aldeota foi local estratégico de concentração das manifestações dos trabalhadores que cantavam “Com pão e rapadura, a greve se assegura” (*A Voz do Peão* 05/2008), cujas reivindicações eram a favor do reajuste salarial de 15% ao piso salarial atual. Reivindicações estas que enfureceu os deuses, por que ao paralisar às torres, o grito dos peões ecoou por toda a cidade, fazendo refletir outras mobilizações, como a dos motoristas, cobradores e fiscais de ônibus que tiveram início exatamente no dia 1º de maio e se seguiram por mais 3 dias de paralisações. Embora tenha durado menos tempo que a construção civil, a greve rodoviária teve grande repercussão, visto que ao paralisar esta categoria, a cidade também paralisou.

Desse modo, a construção civil conseguiu assinar o aumento de 9.18%, embora a pauta da reivindicação fosse 15%, mas a categoria regozijou-se da vitória. Já o sindicato dos transportes coletivos não teve muito sucesso, pois o acordo de 5% assinado entre os dirigentes do sindicato e os empresários do setor rodoviário já existia e aconteceu de forma fraudulenta a partir de uma assembleia-fantasma, conforme relata Diego Cruz na matéria divulgada no site do PSTU<sup>39</sup> (dia 06/05/2008 às 16h52). É válido ressaltar que tanto a construção civil, como o setor rodoviário são representados por sindicatos filiados a Coordenação Nacional de Lutas –

---

<sup>39</sup> <http://www.pstu.org.br/movimento.materia.asp?id=8373&ida=0> acessado em 23/05/2008 às 17h17.

CONLUTAS, favorecendo uma articulação das reivindicações por melhores salários para ambas as categorias.

Contudo, é notório o quanto a classe trabalhadora é penalizada dos direitos mais essenciais para garantir sua reprodução, evidenciando os altos níveis de exploração que está submetida e o quanto a luta por melhores condições de trabalho se transforma num instrumento eficaz para combater, ou melhor, para se contrapor a exploração que está posta.



**FIGURA 14 - Greve da construção civil (à esquerda) e dos transportes(à direita).**  
Fonte: <http://conticom-cut.org.br/noticias> acessado em 23/05/2008



## 2. A PRODUÇÃO DO ESPAÇO E A MOBILIDADE TERRITORIAL DA FORÇA DE TRABALHO

“Fim de expediente cinco e meia  
Cartão de ponto, operários  
Saem da fábrica cansados da exploração  
Oito horas e de pé  
E de pé na fila ônibus lotado  
Duas horas em pé ou sentado”

### Vida de Operário – Excomungados

A produção do espaço geográfico como fruto da intervenção humana na natureza se deu a partir do momento que o Homem deixa de ser nômade, ou seja, quando se fixa no lugar, passando a manusear as técnicas. No decorrer dos tempos históricos estas técnicas evoluíram à medida que ocorriam significativas transformações no modo de produção agrícola ocasionada pelo surgimento da indústria, impulsionando a mobilidade da classe trabalhadora para os grandes centros urbanos, onde se concentravam as fábricas.

Desde 1973, com a crise do modo de produção capitalista, a reestruturação produtiva surge como forma de resolver o problema da sobreacumulação de capital a partir dos ajustes espaciais. Desta forma, há um redirecionamento de capitais na construção de edificações, evidenciando a mobilidade de investimentos públicos e privados voltados para o setor a partir do planejamento urbano e de estratégias imobiliárias. A criação destes fixos faz parte do processo de valorização do espaço, assim como a mobilidade da força de trabalho, uma vez que a dinâmica metropolitana é responsável pela circulação de pessoas e mercadorias no espaço, através dos transportes.

Nesse contexto, a cidade de Fortaleza foi planejada a partir de um sistema de integração de transportes que dinamizou a cidade através de uma malha viária radiocêntrica. Os eixos de adensamento e de circulação responsáveis pela expansão urbana da metrópole foram inicialmente consolidados no bairro Aldeota, tendo em vista que a partir da década de 1970 passa a se constituir numa nova centralidade. Desde então, a Aldeota tornou-se um lugar atrativo para a classe trabalhadora que por sua vez, desloca-se diariamente das mais variadas localidades situadas na periferia e RMF para o bairro, onde ocupam os mais variados postos de trabalho, destacando-se o comércio, os serviços e a indústria da construção civil.

## 2.1. A produção do espaço geográfico e a valorização do espaço urbano

“Desde os primórdios até hoje em dia  
O homem ainda faz o que o macaco fazia  
Eu não trabalhava, eu não sabia  
Que o Homem criava e também destruía  
Homem primata capitalismo selvagem

Eu me perdi na selva de pedras,  
Eu me perdi, eu me perdi  
Eu me perdi na selva de pedras (...)  
**Cabeça de dinossauro – Titãs**

Desde os primórdios, os deslocamentos populacionais sempre foram inerentes às necessidades humanas, sejam estas por fatores naturais, como o clima e a caça ou por fatores sociais impulsionados pela religião ou por regimes políticos e econômicos.

O Homem por sua vez passou a constituir o espaço geográfico à medida que foi se apropriando da natureza através do manuseio das técnicas e se fixando no lugar. Carlos (1997) relata que o espaço geográfico só foi se constituir de fato, no período da revolução agrícola ou revolução neolítica, onde o Homem já dispunha de técnicas para o plantio, cultivo e colheita de alimentos.

A promoção do homem animal a homem social deu-se quando ele começou a produzir. Produzir significa tirar da natureza os elementos indispensáveis à reprodução da vida (...). Nenhuma produção, por mais simples que seja, pode ser feita sem que se dispunha de meios de trabalho (SANTOS, 2004 p. 202).

Desta forma, a raça humana sempre esteve à procura de melhores condições de vida, contrapondo-se ao determinismo biológico, cuja premissa é que o Homem está subalterno às condições naturais. Muitos foram os manifestos no decorrer da história que desmistificaram esta idéia determinista. Exemplo disso foi o renascentismo<sup>40</sup> no século XVI, que a partir de uma visão antropocêntrica do mundo, marcou a história por ser um período no qual houve uma grande efervescência cultural e científica. Posteriormente no século XVIII no período da revolução industrial houve a sistematização de várias outras ciências. Dentre elas, à ciência geográfica surge na Alemanha.

Todavia, como já foi dito o espaço geográfico já se fazia presente na história da humanidade a partir da interferência direta do homem na natureza, passando a desenvolver técnicas, expandir territórios e acumular conhecimentos, sobretudo, “trabalho”. É isto que

<sup>40</sup> O Renascentismo surgiu na Itália, país que possuía vigorosa tradição cultural e artística, herança da cultura greco-romana. No final da Idade Média, acompanhando o desenvolvimento econômico, social e político de suas cidades, surgiu no país um grupo de intelectuais interessados em renovar os estudos ministrados nas universidades medievais que privilegiavam a teologia, o direito e a medicina. Essa elite de pensadores desejava um conhecimento voltado também para a poesia, a filosofia, a história, a literatura, a retórica, isto é, para aquelas disciplinas que valorizavam as atividades próprias do homem e que o preparavam para o exercício de sua liberdade: eram os humanistas.

difere o Homem dos outros animais desprovidos de racionalidade. Engels (1999) em seu ensaio “Sobre o papel do trabalho na transformação do macaco em Homem” publicado pela 1ª vez em 1876, afirma que o trabalho é condição fundamental para existência humana. Desta forma, as relações econômicas e sociais passaram a ser produzidas sob a lógica do excedente econômico. A princípio este excedente era extraído do solo com o objetivo de satisfazer as necessidades biológicas imediatas do Homem, como alimentar-se, vestir-se, etc. Harvey (1980) explica que

A acumulação primitiva significa a exploração de certa parte da população – quer através da apropriação dos valores de uso existentes acumulados como bens fixos, ou através da apropriação de força de trabalho – para obter um produto excedente para investir na reprodução ampliada (HARVEY 1980, p. 195).

Com a introdução cada vez mais acentuada das técnicas no modo de produção, sobretudo capitalista, estas relações econômicas vão se tornando cada vez mais complexas a medida que outras necessidades culturais e sociais vão surgindo tornando-se demandas materiais indispensáveis a vida em sociedade. Logo, o excedente passou a ser medido pela quantidade do consumo necessário para a reprodução da força de trabalho através da mais-valia<sup>41</sup>, como veremos mais adiante.

Para melhor compreender o espaço a partir dos princípios marxistas, Moraes (1982) analisa as considerações de Lukács que também faz parte do legado teórico de Marx e se fundamenta no existencialismo para explicar que o *ser*, primeiro existe para adquirir a consciência, e esta, é uma apropriação humana que é formada pelo “trabalho”. Esta categoria de análise é a referência principal da proposta lukacsiana, onde a capacidade teleológica do Homem se configura na objetivação do trabalho concreto num movimento histórico-social.

Sendo assim, o espaço como materialidade orgânica e inorgânica, precede o Homem. Porém, a existência deste enquanto materialidade do ser social por excelência faz com que o espaço natural seja apropriado e transformado pelo viés das forças produtivas mediatizadas pela apropriação real do trabalho social. É deste movimento histórico-concreto que ocorre a valorização do espaço e a especialização cada vez maior da divisão territorial do trabalho.

Desta forma, a evolução histórica no interior dos complexos reais do ser social evidencia a sobreposição dos meios sobre os fins. A esse respeito Lukács (1995) numa

---

<sup>41</sup> A mais-valia é aquela parte do valor total da produção que é parte posta de lado depois que o capital constante (que inclui os meios de produção, matérias-primas e instrumentos de trabalho) e o capital variável (força de trabalho) foram computados. (...) Uma parte do dia dos trabalhadores destina-se a produzir mais-valia e uma parte dela é alocada para produzir o equivalente econômico de tudo o que eles precisam para manter e reproduzir a força de trabalho. O trabalho excedente é, por isso, aquela força de trabalho gasta pelo trabalhador para reposição de algo ou alguma coisa a mais. Disso surge a conexão entre o conceito marxista de um excedente alienado e do trabalho alienado (HARVEY 1980, p. 192; 193)

exposição do pensamento de Hegel comenta que a incessante busca dos meios, que por sua vez estão contidos na natureza, consiste na criação de instrumentos que se conserva à medida que as satisfações humanas são efêmeras. Desta forma, o Homem vai paulatinamente aperfeiçoando os seus instrumentos de trabalho num movimento onde a mediação precede a finalidade.

Portanto, este intercâmbio orgânico do homem, da sociedade com a natureza faz parte do desenvolvimento social da humanidade. A saber, a construção do espaço geográfico. Uma vez, que este passa a existir à medida que o homem domina mediante o trabalho, a natureza da qual ele provém. Ou seja, o espaço geográfico é concebido pela interferência efetiva do Homem sobre o meio a partir de sua consciência prática que pressupõe uma causalidade real como meio para um único fim<sup>42</sup>.

O espaço enquanto base concreta das manifestações sociais sobre a natureza está intrinsecamente ligada à apropriação dos meios e a concretização do trabalho social, sobretudo, com o modo de produção capitalista que a partir da industrialização impulsionou o surgimento das cidades e o seu acelerado processo de urbanização. Desta forma, a indústria foi responsável pela concentração espacial de pessoas e de técnicas, bem como pelo crescimento desmesurado das cidades e do excedente econômico. Para Lefebvre (2004), esta lógica expansionista da indústria contribuiu para a fragmentação da cidade a tornando desigual e heterogênea a partir do movimento de “implosão-explosão” que proporciona o saturamento espacial do tecido urbano.

A cidade industrial sucede a cidade agrícola, no entanto, a primeira subordina a segunda a sua lógica. A indústria é responsável pela concentração e centralização de mais-valia na cidade, a partir do aprofundamento da divisão social, espacial e técnica do trabalho (Lefebvre, 2004).

Sendo assim, o conceito de paisagem é de suma importância para a apreensão dos objetos que compõe o espaço. Santos (1996) cita alguns autores da Geografia tradicional, como Carl Sauer, Ratzel e Vidal de La Blache que classificaram a paisagem em natural e artificial. Para Santos (1996) “a paisagem artificial é a transformação da paisagem natural, tornando-a quase inexistente. Diante da evolução artificial, a paisagem natural tornou-se

---

<sup>42</sup> A finalidade nasce de uma necessidade humano-social, mas para que ela se torne uma verdadeira posição de um fim, é necessário que a busca dos meios, isto é, o conhecimento da natureza, tenha chegado a um certo nível adequado; quando tal nível ainda não foi alcançado, a finalidade permanece um mero projeto utópico, uma espécie de sonho. (LUCÁKS 1995, p. 16-17)

quase irreconhecível”. Isto se tornou possível através da inserção dos instrumentos de trabalho fixos e móveis, que são preponderantes à produção.

A paisagem é formada pelo conjunto destes instrumentos de trabalho que tendem a ser fixos se sobrepondo aos móveis. A cidade exemplifica bem esse fato. A paisagem urbana é mais heterogênea por constituir-se de vários níveis de produção, ou seja, possui mais instrumentos de trabalho e é por isso que o espaço é usado de forma desordenada para melhor atender a lógica da produção.

Logo, a paisagem é uma constante, auferida de acordo com a herança dos momentos e do momento presente. Por isso há uma organização dentro de uma desordem que tudo integra e que tudo faz funcionar sistematicamente. Para cada momento histórico há um conjunto de técnicas que modificam a paisagem, fazendo obter objetos de acordo com os momentos, ou seja, cada período possui um objeto de mudança. Por isso a paisagem é constituída de elementos naturais e artificiais, que ao se corporificarem em objetos culturais, é por sua vez, trabalho morto. Pois a natureza artificial resulta de trabalho vivo sobre o trabalho morto.

A rigor, o homem ao agregar trabalho e técnicas sobre a natureza, modifica a paisagem, e esta possui um movimento que está atrelado às condições econômicas, políticas, culturais, etc. As mutações sofridas pela paisagem podem ser de caráter tanto estrutural como funcional. A funcionalidade está interligada ao movimento da sociedade sobre forma-lugares diferenciados que variam de acordo com seus ritmos. A relação estrutural analisa às novas funções que se agregam à paisagem e o envelhecimento das formas, podendo ser estas, físicas e sociais. As formas envelhecem fisicamente por desgastes materiais e as formas sociais envelhecem de acordo com o quadro político, econômico e social.

O processo histórico-concreto de valorização do espaço é reflexo da totalidade social. Portanto, “a especificidade do ser pode ser facilmente estabelecida na existência de “marcos territoriais” na evolução da história humana. Por “marcos territoriais” entendemos formas históricas de valorização do espaço que atuam como forças produtivas da sociedade”. (MORAES 1982, p. 73).

O desenvolvimento da humanidade delimitou uma organização espacial a partir da evolução da divisão do trabalho que fez surgir à cidade, bem como um território marcado pelo aparecimento do Estado. Isto foi potencializado com o modo de produção capitalista.

O espaço urbano de uma grande cidade capitalista é considerado por Corrêa (1999, p. 09) “como fragmentado e articulado, reflexo e condicionante social, um conjunto de símbolos e campos de luta”. São produtos sociais, que fazem parte de uma estrutura social que se materializa nas formas espaciais, sendo fruto de ações acumuladas através do tempo, por

agentes sociais que produzem e consomem espaços, transformando-os constantemente sem alterar seu produto social. Tais agentes são formados por: proprietários dos meios de produção, os proprietários fundiários e promotores imobiliários, o Estado e os grupos sociais excluídos.

## 2.2. A renda fundiária e o preço da terra urbana

Nesta pesquisa destacou-se o papel dos proprietários fundiários, dos promotores imobiliários e do Estado, de acordo com Corrêa (1999). Objetivando uma compreensão mais apurada da realidade que permeia o espaço urbano de Fortaleza.

Os proprietários fundiários atuam no sentido de exercerem o valor de troca da terra, pois a eles interessam à obtenção da maior renda fundiária, tanto no comércio, como nas residências de *status*. Os fluxos migratórios estimulam a proliferação da propriedade fundiária da periferia urbana, essencialmente voltada para a construção de habitações populares.

Os promotores imobiliários atuam por uma série de agentes que realizam: a incorporação ao imóvel, o financiamento, o estudo técnico, a construção ou a propriedade física do imóvel e a comercialização do capital-mercadoria em dinheiro, acrescido de lucros.

O Estado capitalista é um grande consumidor de espaço e de localizações específicas para efetivar suas ações, selecionando a instalação de equipamentos urbanos de acordo com a dinâmica imobiliária. É por isso que o Estado é marcado pelos conflitos de interesses das classes dominantes, bem como a aliança entre eles. Os poderes político-administrativos estão atrelados às questões que envolvem o espaço urbano, que por sua vez geram segregações, já que priorizam o atendimento das elites locais.

Portanto, a constituição da cidade refere-se à terra, que para Lefebvre (2001a, p. 85) significa o “suporte material das sociedades”. Que não é nem imutável e nem passivo. A terra é primeiramente “o grande laboratório” que fornece tanto o instrumento e a matéria do trabalho como sua sede, o seu lugar. A terra não continua sendo o laboratório inicial. A cidade a substituiu. Então questiona-se, o que é a cidade?

A cidade é um espaço, um intermediário, uma mediação, um meio, o mais vasto dos meios, o mais importante. (...) A cidade atravessa assim os modos de produção, processo que começa desde que a comuna urbana substitui a comunidade (tribal ou agrária) ligada intimamente à terra (LEFÉBVRE 2001a, p. 86)

Contudo, no modo de produção capitalista a cidade aparece como condição material para a geração de valor, apesar de que “a essência da contradição da urbanização está no fato de a cidade representar um *valor de uso complexo*, importante para a produção e circulação de

mercadorias e, no entanto, ela em si mesma não ser uma mercadoria” (RIBEIRO 1997, p 46). Ou seja, o que a torna complexa é o conjunto de agentes econômicos que nela realizam suas atividades lucrativas.

A cidade, enquanto valor de uso complexo, torna-se, assim, uma força produtiva social espacial, diferente daquela nascida no interior de cada processo produtivo. A sua utilização permite aumentar a produtividade do trabalho e diminuir o tempo de rotação do capital, o que se traduz em maior rentabilidade dos investimentos realizados (RIBEIRO 1997, p. 45).

É necessário, portanto, compreender a cidade, a partir dos desdobramentos da renda fundiária e sua decorrente valorização urbana causada pela ação dos agentes sociais transformadores do espaço. Mas, antes de tudo é preciso entender como funciona o metabolismo da lógica fundiária. Moraes e Costa (1999) explicam que

No capitalismo, por ex., a cristalização do trabalho morto em meios de produção aparece também como capital fixo ou fixação de capital ao espaço. Enquanto *qualidade* do lugar, esse trabalho morto aparece na composição orgânica do capital como uma parcela do capital constante. Nesse sentido, o próprio espaço físico necessário à produção é contabilizado como valor do espaço previamente acumulado. (MORAES e COSTA, 1999 p. 126).

Para Ribeiro (1997), a terra urbana somente adquire um preço porque o seu uso permite aos agentes econômicos obterem ganhos extraordinários nos investimentos que realizam na cidade.

A relação entre mercado de terras e o processo de estruturação das cidades é vista como decorrente, de um lado, das imperfeições de funcionamento deste mercado, que permitem a especulação com os preços fundiários, e, de outro, da estreita ligação entre valorização fundiária e investimentos públicos em infra-estrutura e equipamentos urbanos (RIBEIRO 1997, p.38).

“O preço da terra é somente reflexo da disputa entre os diversos capitalistas pelo controle das condições que permitem o surgimento dos sobrelucros de localização” (RIBEIRO 1997, 40). O autor esclarece que existe uma diferenciação categórica entre preço, renda e valor que por sua vez, fazem parte do processo de valorização da propriedade da terra, onde o valor é convertido em preços, através das rendas que agregam valores monetários de acordo com suas especificidades. E complementa que “para Marx, a questão estava em procurar explicar as condições que permitam na agricultura o surgimento de um suplemento de lucro sobre o lucro médio e a sua transformação em renda da terra, a mais-valia” (RIBEIRO 1997, p. 54).

A renda fundiária no modo de produção capitalista, portanto, somente pode ser explicada a partir da diferença entre lucro médio e os lucros obtidos por cada

capitalista na agricultura. Trata-se, portanto, de explicar as condições que permitem o surgimento desta diferença (RIBEIRO 1997, p 55).

Esta diferença pode se manifestar através de três formas, estas são: a renda absoluta que é o valor da cobrança pela utilização de um determinado espaço físico, a renda diferencial que é variável de acordo com as condições qualitativas do lugar e a renda de monopólio que é cobrada a partir da escassez dos recursos naturais existentes num lugar ou por uma localização super privilegiada que encarece o valor pago por esta área.

Com efeito, segundo Ribeiro (1997), o conceito de renda absoluta desenvolvido por Marx é compreendido através da lei de perequação da taxa de lucro que consiste na mobilidade de capitais entre os ramos da produção na busca de melhores condições de rentabilidade. Entretanto, a própria propriedade privada do solo se coloca como um obstáculo à produção e, por sua vez, à apropriação de mais-valia. Portanto, a alternativa encontrada para extrair o excedente de capital é fazer com que esta renda se torne rentável, através da valorização da terra a partir dos investimentos nos ramos de produção, como na construção, por exemplo, proporcionando um ajuste espacial. Daí, a constituição da renda diferencial que “será sempre diferencial, pois decorre da diferença entre preço individual de produção e preço geral de produção” (RIBEIRO 1997, p. 58). Esta renda é gerada pela regularização entre o produtor e o mercado, que realiza o suplemento de lucro ou sobre lucro, conforme o grau de força do capitalista. Já a renda de monopólio é gerada por um bem quase ou não reproduzível e “tem como fonte a diferença entre o preço de produção regulador do mercado e o valor das mercadorias (...). como por exemplo, obras de arte cujo preço não é regulado pela lei do valor, mas pelos desejos e capacidades de pagamento dos compradores (RIBEIRO 1997, p. 67).

Ao exemplificar as contradições do modo de produção capitalista, Moraes e Costa (1999) afirmam que a propriedade territorial consiste num “obstáculo” a expansão do capital, pois:

A renda da terra fundiária (principalmente a absoluta), absorve parte da mais-valia que não é assim, reinvestida na produção. Entretanto, apesar disto, e aí reside à contradição, esse modo de produção não pode “renegar” a sua principal base ideológica, qual seja a propriedade privada dos meios de produção. Por isso mesmo, ele não apenas reproduz a propriedade territorial privada, como promove uma expansão desmesurada desta ao longo dos espaços sob seu domínio. (MORAES e COSTA 1999, p. 177)

A incorporação fundiária e imobiliária de vários setores da economia para a construção civil atua como um grande monopólio onde a moradia tanto a partir da verticalização como da habitação popular consiste numa grande movimentação de recursos



públicos e privados que ao somar-se com o excedente do trabalho contribui substancialmente para a acumulação.

Sendo assim, o “desenvolvimento” econômico com o propósito de racionalizar espaços em decorrência da dinâmica de reprodução do capital, teve como álibi o crescimento das cidades através do processo de verticalização, na relação tempo-espaço, que ideologicamente faz parte de um conjunto de regras, posturas e comportamentos, impostos por um modelo de sociedade que modifica a estética da cidade conforme os interesses da classe dominante.

A produção do espaço envolve francamente, a indústria da construção pesada e civil, e outros subsetores agregados, os conhecimentos da arquitetura e urbanismo e uma inserção do Estado potencializada – contratante, na criação de normas, códigos e legislações, etc. Gravita em torno e a partir da cidade, mais amplamente, do tecido urbano (DAMIANI 2001, p. 122).

Portanto, a construção civil está compartimentada em vários subsetores, onde o

Subsetor construção pesada inclui entre suas atividades a construção de infraestrutura viária, urbana e industrial (terraplanagem, pavimentação, obras ligadas à construção de rodovias, de aeroportos e da infraestrutura ferroviária, vias urbanas etc.); a construção de obras estruturais e de arte (pontes, viadutos, contenção de encostas, túneis etc.); de obras de saneamento (redes de água e esgoto); de barragens hidroelétricas; a perfuração de poços de petróleo etc. O subsetor montagem industrial, por sua vez, é o responsável pela montagem de sistemas de geração, transmissão e distribuição de energia elétrica, de sistemas de telecomunicações, pela montagem de sistemas de exploração de recursos naturais etc. O subsetor edificações, finalmente, inclui entre suas atividades a construção de edifícios – residenciais, comerciais, institucionais e industriais; a construção de conjuntos habitacionais; a realização de partes de obras, por especialização, tais como fundações, estruturas e instalações, e ainda a execução de serviços complementares, como reformas (FARAH 1996 apud NÓBREGA 2006 p. 27).

Contudo, todos estes subsetores possuem elementos que direta ou indiretamente contribuem para a dinamicidade do espaço urbano. No entanto, o subsetor edificações é o que concentra as construções de caráter privado, exceto às instituições e os conjuntos habitacionais a partir da lógica de intervenção do Estado.

**TABELA 1 - Dados gerais da indústria da construção - Brasil - 2005-2006**

Ano	Dados gerais da indústria da construção						
	Número de empresas	Pessoal ocupado	Salários, retiradas e outras remunerações	Valor das construções executadas	Construções para entidades públicas	Receita operacional líquida	Valor adicionado
	1 000		1 000 000 R\$				
2005	107	1 584	15 417	97 966	39 515	96 673	54 346
2006	109	1 556	17 405	110 684	47 143	105 598	61 157

Fonte: MTE/RAIS.

Os dados referentes aos setores que compõe a economia do país classificam a construção civil como um setor isolado dos demais ramos, pois não se confunde com o de montagem e nem com o de transformação, embora movimente economicamente estes setores. Desta forma, a construção civil, sozinha é considerada uma atividade de alto rendimento econômico, tendo em vista seu acelerado crescimento anual.

As empresas de construção realizaram obras e serviços no valor de R\$ 110,7 bilhões, deste montante R\$ 47,1 bilhões foram construções para entidades públicas, e obtiveram receita operacional de R\$ 105,6 bilhões. Na comparação com 2005, as construções executadas cresceram 13,0%, assinalando um aumento real de 7,1%6. O valor adicionado mostra crescimento nominal de 12,5%, o que em termos reais representou aumento de 6,7%. Em 2006, do total de obras executadas, 42,6% foram realizadas para o setor público, percentual acima do observado em 2005 (40,3%) (PAIC/IBGE 2008).

O planejamento e a gestão urbana atrelado aos interesses “mercadófilos” (SOUZA, 2002), atribuem modalidades arquiteturais que seguem traçados e estilos voltados para o *urban design*, priorizando medidas estéticas. Portanto, para Souza (2002), o planejamento urbano voltado para as perspectivas “mercadófilas” tem como referência político-filosófica, o neoliberalismo, cuja força central é a modernização da cidade, ou pelo menos parte dela, onde são privilegiadas as articulações e as alianças com o setor empresarial, tornando a cidade economicamente mais competitiva. Exemplificando este fato, Silva (1998) comenta:

A forma urbana brasileira alterou-se completamente nos últimos 30 anos. Da cidade horizontal com seus jardins e quintais pouco restou. A verticalização alterou a espacialidade da cidade, definiu novas territorialidades, consolidou pólos comerciais, desenhou fluxos. A periferia metropolitana com seus conjuntos habitacionais, favelas e cortiços, converte-se em espaço da segregação (SILVA, 1998, p.28).

Quando se procura oferecer objetos imobiliários com o intuito de proporcionar o valor de uso da cidade com infra-estrutura urbana e equipamentos coletivos, o capital não se realiza a partir da taxa média de lucro. Portanto, estas obras não interessam ao capital privado, por isso são de competência do Estado, que por sua vez, “assume o papel de produtor e gestor destes elementos não rentáveis do valor de uso complexo, sendo este o fundamento que se convencionou chamar de *planejamento urbano*” (RIBEIRO 1999, p. 46). Entretanto, as obras públicas favorecem a dinâmica do mercado, pois à medida que se abrem ruas, avenidas e aumentam a frota de transportes coletivos, os passageiros, em sua maioria, trabalhadores, se deslocam com mais rapidez e eficiência para o local onde vendem a força de trabalho, dinamizando a produção e a apropriação do excedente pelo capitalista.

Ao exemplificar outras formas de valorização do espaço Moraes e Costa (1999, p. 129), explica que “a distância absoluta e relativa é a expressão de sua materialização. A troca é, assim, uma revolução nas relações entre a sociedade com o espaço”. Ou seja, a circulação se expressa virtualmente na distância, fazendo parte de um processo social específico pelo qual o custo do transporte se agrega ao preço do produto final, que por sua vez possui valor de troca. Se não houvesse distância não haveria o uso do transporte e, por sua vez, não haveria passagem.

### 2.3. Reestruturação espacial e o conceito de metropolização

Após a segunda grande guerra mundial o mundo passa a vivenciar o período técnico-científico informacional<sup>43</sup>, responsável pelo acelerado processo de globalização da produção e do consumo na sociedade contemporânea. Os progressos técnicos da informática, das telecomunicações e dos baixos custos dos transportes favoreceram a integração dos mercados nacionais e a internacionalização dos processos de produção dos vários setores da economia.

Em 1970, este acelerado processo de globalização se intensifica. No entanto é neste período que o capital passa a vivenciar uma grande crise orgânica e estrutural que perdura até os dias de hoje. Esta crise está associada a uma série de fatores, dentre eles merecem destaque o colapso do sistema de Bretton Woods<sup>44</sup> e a crise do petróleo – OPEP. Todavia, tais fatores serviram apenas como desencadeadores de um processo que inevitavelmente aconteceria. A esse respeito Mészáros (2002) explica que as crises fazem parte do metabolismo do capital, sendo fruto dos seus próprios antagonismos.

Para entender a natureza e a força das restrições estruturais prevaletentes, é necessário comparar a ordem estabelecida do controle sociometabólico com seus antecedentes históricos. Ao contrário da mitologia apologética de seus ideólogos, o modo de operação do sistema do capital é a *exceção* e não a *regra*, no que diz respeito ao intercâmbio produtivo dos seres humanos com a natureza e entre si. (MÉSZÁROS 2002, p. 96).

---

<sup>43</sup> Um dos conceitos mais importantes elaborado por Milton Santos. Ler: Por uma outra globalização: do pensamento único à consciência universal Editora Record: Rio de Janeiro – São Paulo, 2000.

<sup>44</sup> As bases políticas do sistema Bretton Woods podem ser encontradas na confluência de várias condições principais: as experiências comuns da Grande Depressão, a concentração de poder em um pequeno número de Estados e a presença de uma potência dominante querendo (e capaz de) assumir um papel de liderança, no caso o EUA. Sendo assim, as decisões tomadas pelas nações associadas ao sistema fracassaram à medida que os objetivos nacionais não poderiam ser atingidos sem uma certa forma de colaboração internacional e resultaram em políticas de estilo "empobrece teu vizinho" como alta tarifação e desvalorizações competitivas, que contribuíram para à queda da economia, da instabilidade política doméstica e da guerra internacional.

Harvey (2005), parafraseando Marx, afirma que as crises são frutos da sobreacumulação do capital. Desta forma, desde 1973, a economia capitalista passa por um processo de reestruturação que vai agir diretamente no espaço urbano como forma de organizá-lo para viabilizar a produção e a circulação de pessoas e mercadorias para fins de redirecionar os excedentes do capital. O autor acrescenta que o efeito disso, contraditoriamente, causa a desvalorização do capital e a destruição ou a redução dos excedentes de capital e da força de trabalho. A saída de emergência encontrada pelo capital foi a de absorver estes excedentes de capital, muito mais do que os próprios excedentes de trabalho, através dos ajustes espaciais e com as expansões geográficas que envolvem investimentos em infra-estruturas físicas e sociais, bem como das organizações espaço-temporais que produzem o desenvolvimento geográfico desigual a partir da divisão territorial do trabalho. Estes processos que Harvey denominou de “processos moleculares de acumulação do capital”, não podem se concretizarem sem a intervenção do Estado à partir de um poder político territorializado no espaço.

Nesse contexto, o Brasil, nesse período vivenciou um momento histórico conhecido por “milagre econômico<sup>45</sup>” que acabou por ser desmistificado quando uma série de fatores veio á tona, como decréscimo do salário mínimo, aumento da jornada de trabalho, déficits inflacionários, etc.

Aponte-se o aumento da mortalidade infantil, da jornada de trabalho e do tempo de locomoção gasto por aqueles que utilizam os transportes coletivos, bem como a alta taxa de desemprego que atinge substancialmente os grupos etários mais idosos. Para levar a cabo um modelo de crescimento que acirrou a deterioração dos níveis de vida, desenvolvimento brasileiro em que, paradoxalmente, houve aumento da concentração de renda e da pobreza tornou-se necessário desarticular e reprimir as iniciativas dos múltiplos e numerosos grupos que foram alijados dos benefícios do desenvolvimento. (KOWARICK 1979, p. 26).

Apesar dessa onda caótica de acontecimentos que vivenciou o país, simultaneamente, o Brasil passou à receber inovações tecnológicas, como a microeletrônica, novas formas de organizar o processo produtivo e o espaço a partir de modernos equipamentos infra-estruturais que se espalharam pelas grandes metrópoles e centros urbanos. Ou seja, a economia e o espaço passaram por um processo de reestruturação à medida que o capital se flexibilizou e se

---

<sup>45</sup> Denominação dada à época de excepcional crescimento econômico ocorrido durante a ditadura militar, ou anos de chumbo, especialmente entre 1969 e 1973, no governo Médici. Nesse período áureo, instaurou-se um pensamento ufanista de "Brasil potência", que se evidencia com a conquista da terceira Copa do Mundo de Futebol em 1970 no México, e a criação do mote de significado dúbio: "Brasil, ame-o ou deixe-o"

flexibiliza com o modo de produção toyotista<sup>46</sup> buscando se recuperar do déficit ocasionado pela super produção e o desemprego em massa. Deste modo, o toyotismo é responsável pela explosão tecnológica e pela ascensão do neoliberalismo econômico.

Segundo SOJA (1993 p. 193)

A reestruturação, em sentido mais amplo, transmite a noção de uma “freada”, senão de uma ruptura nas tendências seculares, e de uma mudança em direção a uma ordem e uma configuração significativamente diferentes da vida social, econômica e política. Evoca, pois uma combinação sequencial de desmoroamento e reconstrução, de desconstrução e tentativa de reconstituição, proveniente de algumas deficiências ou perturbações nos sistemas de pensamento e ação aceitos (SOJA 1993, p.193).

Antunes (2002) discorre que o sistema ideológico neoliberal impôs a privatização do trabalho e a desmontagem do setor estatal com a era Thatcher/Reagan. Com a financeirização do capital impulsionada pelo modo flexível de produção, o Estado passou a ser o principal agente colaborador da acumulação ampliada do capital a partir dos vultosos investimentos nos variados setores da economia e nos mais diversos espaços. Isto faz parte da lógica desenvolvimentista tardia, que contribuiu para a hierarquização dos lugares, para a diferenciação da divisão internacional do trabalho e para a segregação sócio-espacial, acirrando as desigualdades sociais, sobretudo nos países de terceiro mundo.

Nesse contexto, percebemos por que a cidade cresce espacialmente de forma desigual. Por que há toda uma conjuntura política global e local que a domina, pois é nela que a circulação acontece, que de igual modo, é espacialmente seletiva. Em determinados lugares da cidade observamos um adensamento das mobilidades, em outros, ritmos mais lentos de deslocamentos. Tal diferenciação evidencia os conflitos, tão característicos da metrópole. A presença de classes antagônicas num mesmo espaço certamente traz consigo conflitos, lutas, ocupação seletiva e desigual do espaço, de igual modo à forma de locomoção no espaço dessas classes também é diferenciada, em função, sobretudo, do poder aquisitivo das massas. Portanto, se a mobilidade espacial não permanece uniforme, de modo que alguns lugares são mais fluidos que outros, refletindo uma seletividade espacial dos fluxos, devido há uma

---

<sup>46</sup> O modo de produção toyotista é uma forma de organização do trabalho concebida na Toyota Motor CO, empresa automobilística japonesa. O toyotismo, segundo Antunes (2003, p. 34) “consiste numa produção variada, diversificada e pronta para suprir o consumo. É este que determina o que e produzido, e não o contrário, como se procede na produção em série e de massa do fordismo. Desse modo, a produção sustenta-se na existência do estoque mínimo. O melhor aproveitamento possível do tempo de produção (incluindo-se também o transporte, o controle de qualidade e o estoque), é garantido pelo *jus in time*”.

articulação que é impulsionada por interesses exógenos e organizacionais, sobretudo, pelo trabalho, a paisagem também não permanecerá uniforme.

Harvey (2005) critica a teoria clássica da localização e afirma que “a paisagem geográfica da produção da troca, da distribuição e consumo capitalistas nunca está em equilíbrio” (HARVEY 2005, p. 84). Isto se deve às fricções da distância no espaço, proporcionando movimentos espaciais que favorecem o controle de localizações estratégicas por parte dos investimentos de capitais de origem privada e estatal. Sendo assim, o monopólio espacial sobre certos setores como, por exemplo, o de transportes implicava grandes vantagens a partir das altas tarifas das passagens e seus aumentos constantes. Com o passar do tempo, as passagens foram diminuindo ou se tornando estáveis, devido ao surgimento de outras formas de preservar o monopólio a partir da posição de mercado e proteção dos direitos legais de propriedade. Logo, aumentou a capacidade de mover mercadorias, pessoas e dinheiro no espaço.

A redução do custo e do tempo do movimento provou ser uma necessidade vital de um modo de produção capitalista. A tendência à “globalização” é inerente a esse esforço, e a evolução da paisagem geográfica da atividade capitalista tem sido impelida sem remorsos por etapa após etapa de compressão do espaço-tempo (HARVEY 2005, p. 86).

Este movimento fluído sobre o espaço só se tornou possível graças a instalação de infra-estruturas no espaço que consiste no “capital fixo incorporado à terra” o que altera consideravelmente à paisagem geográfica da atividade capitalista.

A este processo, Harvey (2005) denominou de “construção criativa”, pois

O capital busca perpetuamente criar uma paisagem geográfica para facilitar suas atividades num dado ponto do tempo simplesmente para ter de destruí-la e construir uma paisagem totalmente diferente num ponto ulterior do tempo a fim de adaptar sua sede perpétua de acumulação interminável do capital (HARVEY 2005, p. 88).

Sendo assim, o conceito de metropolização é fundamental para a compreensão da dinâmica urbana, a partir das relações que são estabelecidas na metrópole, visto que muitos são os elementos que conectam a centralidade aos bairros periféricos da cidade, bem como com os municípios das Regiões Metropolitanas. Referindo-se a este conceito, Ascher (1998, p.109) afirma que “a metropolização, como forma de organização do território, corresponde a um processo ou algo que ultrapassa a metrópole”. De acordo com o autor, ao desenvolvimento das metrópoles acrescenta-se o fenômeno da metropolização que, segundo ele, são processos um pouco distintos. Assim definiu-se metropolização não só como aumento de aglomerações, mas concentração de pessoas, atividades e riquezas.

## **2.4. As metrópoles regionais como geradoras de mobilidades e como produto da prática imperialista**

As regiões metropolitanas são alvos de absorção de excedentes de capital, bem como excedente de trabalho. Fortaleza se configura como uma metrópole regional no contexto nacional, seguida de Salvador e Recife, cujos investimentos em infra-estruturas físicas são evidentes, em detrimento das infra-estruturas sociais que deixam muito a desejar. O Ceará ainda é o Estado que possui um dos maiores índices de analfabetismo do país, conforme o relatório anual do Programa Internacional de Estudantes – PISA. Este fator faz parte de uma política que ainda guarda resquícios de uma oligarquia coronelista como lembra Oliveira (1993) ao discutir as diversas regiões nordestes, onde houve a repetição da economia agroexportadora da “região” do café no sudeste, como também se estabeleceu no Nordeste a economia do algodão e a da pecuária, sendo a primeira representada pelos “barões”, enquanto que a segunda pelos “coronéis”.

No entanto, o desenvolvimento geográfico desigual a que Harvey (2005) se refere, diz respeito há uma política imperialista que teve início desde a crise de 1973 que propiciou investimentos em atividades produtivas de caráter especulativo a partir do que ele chama de uma “ciranda financeira” e de um “capitalismo de rapina” que são manobras utilizadas para manipular as forças moleculares através da acumulação via espoliação do capital. Na perspectiva de Harvey (2005), a “acumulação via espoliação”, nada, mas é do que a acumulação primitiva do capital, que Marx explicou ser necessária para a origem do processo de acumulação capitalista, que por sua vez, se constituiu numa condição *sinequanon* para o surgimento de outras sociedades, ainda que uma destas seja socialista.

Esta acumulação primitiva passou por vários processos, como o da transformação da força de trabalho em mercadoria, a apropriação dos direitos exclusivos de propriedade privada e o monopólio do Estado sobre os processos legais das terras e da expulsão do proletariado destas. Tais processos passaram desta condição primitiva até chegarem a situação de reprodução expandida do capital. Ou seja, estes processos criaram outras formas, novas feições, mas a essência de exploração continuou a mesma. Desse modo, a expressão acumulação por espoliação torna-se mais apropriada, uma vez que a qualificação “primitiva” não se adéqua a um processo que ainda está em andamento.

Contudo, esta forma de acumulação é tão essencial para o capital hoje, quanto foi no passado, pois a espoliação resolve o problema da sobreacumulação resultante da crise iniciada em 1973, através da liberação dos ativos de excedentes de capital, incluindo também a força

de trabalho, que desvalorizados são negociados por preços muito baixos com a finalidade de fazê-los imediatamente lucrativos no circuito de circulação do capital. Este procedimento pode ser exemplificado com a expropriação de terras de uma população residente, os tornando proletários sem terras ou sem teto. Outro exemplo deste tipo de acumulação são as privatizações que buscam resolver o problema das sobreacumulações através da apropriação de bens e serviços públicos. “A acumulação por espoliação pode ser aqui interpretada como o custo necessário de uma ruptura bem-sucedida rumo ao desenvolvimento capitalista com o forte apoio dos poderes do Estado” (HARVEY 2005, p. 128). Ou seja, a partir de uma prática imperialista.

O imperialismo como uma política de Estado, age através de um processo de acumulação de capital no espaço e no tempo. Harvey (2005) define o imperialismo por dois processos moleculares, pela lógica territorial do poder e pela lógica capitalista do poder, cujos interesses se contradizem e se complementam. Estas lógicas atuam de maneira que o capital age no espaço e no tempo de forma contínua. Isto significa que as empresas capitalistas são voláteis e podem mudar de localização a qualquer momento de acordo com os interesses do capital. Já a política, opera num espaço territorializado que possui uma longa duração. O movimento dialético que perpassam essas duas lógicas consiste na forma pela qual os processos políticos agem a partir das estratégias do Estado, bem como os Estados agem a partir das motivações capitalistas. O autor se remete à realidade norte-americana (visto que o conceito de imperialismo refere-se a nação e Estado-hegemônicos) para refletir sobre a possibilidade da formação de blocos econômicos regionais, cuja influência cultural e moral afetam outros territórios.

Mas na verdade, o que Harvey (2005) afirma é que

(...) as práticas imperialistas, do ponto de vista da lógica capitalista, referem-se tipicamente à exploração das condições geográficas desiguais sob as quais ocorre a acumulação do capital, aproveitando-se igualmente do que chamo de “assimetrias” inevitavelmente advindas das relações espaciais de troca (HARVEY 2005, p. 35).

O que Harvey (2005) defende é que a opulência de alguns territórios deve-se à exploração de outros, devido à maneira como as assimetrias espaciais de troca estão postas pelo Estado. E quanto mais incapaz for à forma de o Estado administrar estas assimetrias, mais debilitado será o poder deste Estado. Estas lógicas conceituais difundidas pelo autor, sobre o imperialismo não é estranha na discussão do espaço geográfico feita por Milton Santos (1994), cujos conceitos utilizados são denominados de “fixos” e “fluxos”.



(...) os fixos dão o processo imediato do trabalho e as forças produtivas em geral, incluindo a massa dos homens (...). Os fluxos são o movimento, a circulação e assim eles nos dão, também, a explicação dos fenômenos da distribuição e do consumo”. Desse modo as categorias clássicas, isto é, a produção propriamente dita, a circulação, a distribuição e o consumo, podem ser estudados através desses dois elementos: fixos e fluxos (SANTOS 1994, p. 77).

Estes fixos representam os instrumentos de trabalho (meios de produção) e as forças produtivas (o Homem). Os fluxos representam o movimento desde a produção, passando pela circulação e distribuição, até o consumo. Os fixos e os fluxos são os conjuntos destas clássicas categorias. Os fluxos movem o espaço econômico mediatizada pelos fixos que detêm as técnicas, ou seja, os instrumentos de trabalho e as forças produtivas, bem como a força econômica, política e social que movimentam os fluxos. A ordem criada pelo trabalho dita os instrumentos que se agregam à natureza, formando os sistemas de engenharias, que são formados por um conjunto de fixos, naturais e sociais em qualquer tipo de sociedade. Tendendo a evoluir no decorrer da história, passando a ser cada vez mais interdependente.

Os fluxos movem o mundo através do suporte dado pela expansão dos novos sistemas de engenharia, que modificam o tempo da produção, da circulação, do consumo e por sua vez, da mais-valia. Fazendo mudar a estrutura profissional, com a alteração da relação capital-trabalho e da equação dos empregos, proliferando os trabalhadores terciários. A divisão territorial do trabalho é função do tempo histórico, decorrente da espacialidade e da temporalidade a que está sujeita.

Estas formas constituem a configuração territorial, que é formada por elementos que se agregam ao território, formando o espaço. Faz-se necessário entender o espaço e como ele formado pelos fixos e pelos fluxos.

O espaço deve ser considerado como um conjunto de relações realizadas através de funções e de formas que se apresentam como testemunho de uma história escrita por processos do passado e do presente (...). O espaço é, então, um verdadeiro campo de forças cuja aceleração é desigual. Daí porque a evolução espacial não se faz de forma idêntica em todos os lugares (SANTOS 2004, p. 122).

Santos (1994, p. 78) afirma que “não basta criar massas impõe-se fazer com que se movam. E a capacidade de mobilizar uma massa no espaço é dada exatamente pelo poder econômico, político e social”. A discussão levantada por Harvey (2005), portanto, lida com a preocupação de novas ordens mundiais, devido a política utilizada no processo de conter a acumulação ilimitada de capital, configurando um “Novo Imperialismo” que mobiliza novos espaços.

Portanto, a cidade aparece como condição material para a produção de capital mediatizado pelo fluxo de mercadorias e de pessoas, sobretudo de trabalhadores. Nesse contexto “a força de trabalho deve ser móvel, isto é, capaz de manter os locais preparados pelo capital, quer tenham sido escolhidos quer impostos; móvel quer dizer apta para as deslocamentos e modificações do seu emprego” (GAUDEMAR 1977, p. 190). Sendo assim, com o desenvolvimento das técnicas no capitalismo o circuito que articula os processos de produção e de consumo se torna mais dinâmico, de modo que a própria noção de distancia se torna relativa, tendo em vista os modernos mecanismos de interligação entre os lugares. Daí, a compressão do espaço-tempo<sup>47</sup>.

Partindo desse pressuposto de que a industrialização traz consigo modernização e uma série de outras conseqüências. Há, portanto, uma alteração na freqüência e na intensidade dos deslocamentos de pessoas e mercadorias no espaço, sendo de interesse geográfico a compreensão desta mobilidade. Os desdobramentos desta mobilidade se dão pela articulação de pontos no espaço geográfico, conhecido como “nós”, que se conectam aos fluxos, formando uma rede urbana. Para Corrêa (2005, p.87) “entendemos ser rede urbana o conjunto funcionalmente articulado de centros, que se constitui na estrutura territorial onde se verifica a criação, apropriação e circulação do valor excedente”. O autor discute o conceito de redes na perspectiva da complexidade funcional das cidades, analisando suas origens até as mais variadas formas de redes em que se constituíram. Desta forma, cada centro situa-se simultaneamente em ao menos duas redes.

Uma constituída por localidades centrais e na qual cada centro tem uma posição (metrópole, capital regional, centro sub-regional, centro de zona, centro local) e outra, menos sistemática e mais irregular, na qual cada centro desempenha um papel singular e/ou complementar a outros centros (CORRÊA 1994, p. 100).

A definição da rede é estabelecida a partir da intensidade dos fluxos a que esta submetida uma concentração urbana e o aumento de suas atividades numa dada porção do espaço. Ultrapassando os domínios da metrópole uma verdadeira rede urbana se configura em função das necessidades de deslocamento, como afirma Rochefort (1998, p. 22) “de um modo muito geral, as redes urbanas se configuram a partir do momento em que os transportes modernos facilitam os deslocamentos de relações”.

Com efeito, este estudo se refere a uma rede com articulações tanto metropolitana, quanto regionais, cujos interesses se complementam à jusante da economia nacional. Embora,

---

<sup>47</sup> Este conceito é bastante desenvolvido por David Harvey em sua Obra “Condição Pós-Moderna” (1993), onde atribui que a velocidade do tempo se impôs ao espaço a partir do desenvolvimento desmesurado das técnicas.

Corrêa (1994) tenha sugerido uma análise das redes urbanas de nível metropolitano para cidades como Belém, Curitiba, Goiânia e Fortaleza. Hoje, a metrópole fortalezense está aquém da tímida rede urbana de padrão dendrítico<sup>48</sup>, caracterizada por uma cidade litorânea criada pra ser primeiramente um ponto de defesa do litoral, que posteriormente cresceu e formou centros, influenciando o crescimento econômico dos municípios vizinhos constituindo sua região metropolitana.

Entretanto, apesar de não apresentar uma economia voltada para a indústria como a maioria das capitais nordestinas, Fortaleza, como já foi visto, também se constitui numa metrópole regional seguida de Salvador e Recife, pois desde sua formação, além de ter concentrado as políticas do Estado e as atividades econômicas de caráter mais comercial, concentrou também grande parte da renda e da elite regional de raízes fundiária e mercantil que foi responsável pelos investimentos no mercado de trabalho, propiciando as correntes migratórias de destino urbano. Corrêa (1994, p.62) acrescenta que “em relação aos efeitos econômicos tudo indica que a renda fundiária drenada vai ser aplicada, em grande parte no setor urbano, em mansões e edifícios residenciais de luxo, e no consumo de bens duráveis e serviços sofisticados”. O autor atenta para o fato de que o tema das redes urbanas e das oligarquias rurais constituem-se numa importante investigação acerca da sociedade brasileira e seu papel na dinâmica urbana nacional.

Desta forma, o contingente populacional que migrou para Fortaleza, bem como para os grandes centros urbanos do país, se transformou num grande proletariado urbano, cuja mão-de-obra trabalhadora foi absorvida pela indústria da construção civil. Isto se deveu a emergência das construções que surgiram devido as práticas imperialistas que tendem a convergir os investimentos públicos para a instalação de infra-estruturas urbanas como forma de absorver o excedente econômico, deixando as regiões potencialmente competitivas e, ao mesmo tempo, articuladas em redes a partir da divisão internacional do trabalho. E como esses investimentos de caráter físico estão longe de serem esgotados, quiçá o proletariado da construção civil esgotará.

---

<sup>48</sup> Para Corrêa (1994) a rede dendrítica se constitui por uma cidade estrategicamente localizada a sua hinterlândia. “Esta cidade, de localização junto ou próximo ao mar, é o ponto inicial de penetração e conquista do território à sua retaguarda, e sua porta de entrada e saída” (CORRÊA 1994, p. 72). Entretanto, Fortaleza embora tenha concentrado suas atividades econômicas e políticas junto à sua hinterlândia, caracterizando uma cidade primaz, não se constituiu num pólo de adensamento que propiciou a penetração de seu interior, pois como já foi visto, a ocupação do território cearense começou do interior pra o litoral. E apesar de não ter sido uma das primeiras cidades a se constituir, a condição de cidade primaz se adéqua à sua situação urbana. “A cidade primaz concentra a maior parte do comércio atacadista exportador e importador, através da qual toda região vê viabilizada a sua participação na divisão internacional do trabalho” (CORRÊA 1994, p. 72)).

Na busca da compreensão de como funciona o imperialismo, Harvey (2005) detecta que existem configurações regionais pertencentes aos processos moleculares de acumulação do capital que fazem parte da lógica territorial do poder. Ou seja, não dá para governar o mundo somente a partir de uma nação imperialista sem que esta não possua regiões estratégicas em outros países, cuja intervenção desempenha um papel fundamental no posicionamento político do Estado-nação como um todo. Esta dinâmica regional administra os investimentos infra-estruturais de caráter físico e social, bem como impõe as leis de planejamento. Desta forma, a economia regional funciona como uma catalisadora da intervenção imperialista externa que administra os processos moleculares de acumulação do capital na região, que por sua vez, movimenta uma economia inter-regional, acarretando uma disputa geopolítica entre regiões.

Há a possibilidade de se pensar o conceito de “região” sob diversos olhares na perspectiva da diferenciação econômica, sociológica, política, cultural, etc. É reconhecida a tradição geográfica do conceito de “região”, contudo a abordagem adotada para a análise proposta descarta todas demais concepções admitindo apenas um conceito de região que ponha em evidência o movimento de reprodução do capital bem como seus desdobramentos e rebatimentos na sociedade estruturada em classes.

Privilegia-se aqui um conceito de região que se fundamente na especificidade da reprodução do capital, nas formas que o processo de acumulação assume, nas estruturas de classes peculiar a essas formas e, portanto, também nas formas da luta de classes e do conflito social em escala mais geral (OLIVEIRA 1993, p. 27).

Segundo esta abordagem pode existir tantas regiões, podendo até mesmo, como já foi exposto, existir a tendência ao desaparecimento das regiões a partir da homogeneização da reprodução capitalista, tendo em vista o caráter centralizador e concentrador do capital. Contudo esta possibilidade não chega a se concretizar já que o processo de reprodução do capital é desigual e combinado, mas é indiscutível o nível de homogeneização de alguns espaços econômicos, sobretudo na face interna do imperialismo, como no caso norte-americano, onde o processo de concentração e centralização do capital praticamente dissolve as diferenças regionais entre as parcelas do território. O que não ocorre na face externa do imperialismo onde as diferenças regionais são aproveitadas e até mesmo criadas para seu próprio proveito.

Esse caráter dual do imperialismo não possui o mesmo sentido que a corrente teorização sobre o Terceiro Mundo confere às relações centro-periferia, sobretudo a partir de suas relações com a região, de modo a não contemplar a heterogeneidade da face externa do

imperialismo, o enfoque dado ao conflito entre nações mais desenvolvidas e menos desenvolvidas só pode ser compreendido a partir das formas de reprodução do capital, no conflito entre o imperialismo e as classes dominantes locais da face externa do imperialismo.

Partindo do pressuposto de que uma região se definiria em sua essência pelas formas de reprodução do capital de modo que com os níveis distintos do processo de acumulação capitalista teríamos regiões também distintas, sem, é claro, propor uma tipologia das regiões de acordo com uma tipologia do capital, uma vez que o capital não se apresenta em estado puro e nem mesmo de modo isolado, Oliveira (1993) acredita que

Uma região seria, em suma, o espaço onde se imbricam dialeticamente uma forma espacial e de reprodução do capital, e por conseqüência uma forma especial de luta de classes, onde o econômico e o político se fusionam e assumem uma forma espacial de aparecer no produto social e nos pressupostos da reprodução (OLIVEIRA 1993, p. 29).

O enfoque dado às diferenças na divisão regional do trabalho além de abandonar a abordagem dos “desequilíbrios regionais” proporciona a compreensão das relações entre as regiões, segundo este ponto de vista o planejamento emerge como uma forma de intervenção do Estado objetivando atenuar as tensões, contradições e conflitos entre as regiões na perspectivas da reprodução do capital, cabe lembrar que neste caso não há a presença de um Estado moderador e sim de Estado capturado pelas formas de reprodução mais avançadas do capital reforçando afirmando a possibilidade de conquista de uma homogeneização ou como se fala na literatura do planejamento regional a conquista de uma “integração nacional”.

Das diversas dimensões possíveis para elaboração do conceito de região Oliveira (1993), considera como cuidadosa a elaboração do conceito de região política, por estar associado à forma com que as classes dominantes exercem o controle de modo à “fechar” a região. Este processo de fechamento se dá enquanto as classes dominantes afirmarem seu papel dominador comandando e reproduzindo as relações sociais de dominação e produção. O contrário deste processo a “abertura regional” ocorre a partir do momento em que as classes dominantes locais perdem a hegemonia sendo substituída por outras classes nacionais ou até mesmo internacionais, neste processo a impossibilidade de reprodução da relação social de dominação conduz ao longo caminho que culminaria na dissolução das regiões e na conseqüente “integração nacional”.

Entendendo que o conceito de “Região” é volátil de acordo com o recorte que se pretende ser abordado, sobretudo nos estudos geográficos, uma vez que sua conceitualização foi bastante cara a esta ciência. Vários foram os autores da Geografia clássica que se

debruçaram para desvendar e conceituar os estudos regionais. Desse modo, na década de 1960, na França surgiu a Geografia Ativa, cuja análise da sociedade, voltou-se para a idéia de um espaço como um campo de ação de fluxos, visto que se tornou cada vez mais urbana e metropolitana. Desta forma, os fluxos confluíam para uma determinada cidade que culminava num pólo regional.

Para Lencione (1999),

O desenvolvimento dessa perspectiva na Geografia significou o abandono da idéia de região como síntese dos aspectos naturais e humanos para se vincular à organização do espaço. A análise das funções urbanas e regionais, da hierarquia dos lugares, da concentração espacial das atividades e da divisão social do trabalho, passaram a compor o estudo regional (LENCIONE 1999, p. 141).

O objetivo das expansões geográficas são a busca de novas regiões para incorporar capital e resolver o problema da sobreacumulação, pelo ao menos por tempo determinado, até que haja uma nova desvalorização e se busque uma nova assimetria espacial. Desta forma,

(...) surgem, porém, contradições na dinâmica das transformações espaço-temporais. Se existem num dado território (tal como uma nação-Estado ou uma região) excedentes de capital e de força de trabalho que não podem ser absorvidos internamente (seja mediante ajustes geográficos ou gastos sociais), é imperativo enviá-los a outras plagas onde possam encontrar novos terrenos para sua realização lucrativa, evitando assim que se desvalorizem (HARVEY 2005, p. 99).

Sabendo-se que a metrópole está cada vez mais fluida, devido a demanda de produtos que nela circulam. Então “a demanda efetiva por automóveis (assim como produtos de petróleo, construção de auto-estradas, construção suburbanas etc.) tem sido criada e expandida através da reorganização total da forma edificada metropolitana, de tal modo que é de todo, senão impossível, viver uma vida social “normal” sem um carro” (HARVEY 1980, p. 232). A emergência desta necessidade consiste num direcionamento do excedente de trabalho.

A metropolização contemporânea funciona, aparentemente, em parte como um campo para a necessária transmissão de produto excedente e como fonte manipulável de demanda efetiva. O produto excedente foi freqüentemente desperdiçado na forma edificada da cidade no passado (sob forma de arquitetura monumental e similares). Mas, é agora necessário que o urbanismo gere expansão do consumo caso a economia capitalista deva ser mantida. Grande parte da expansão do PNB em sociedades capitalistas está de fato restrita ao processo conjunto de suburbanização (HARVEY 1980, p. 232)

## **2.5. As mobilidades territoriais e as territorialidades do cotidiano**

Lefebvre (1991) quando busca conceituar cotidiano, não se utiliza do termo “sistema” por entendê-lo como uma expressão estruturalista, simplista e de significação vaga. Mas acha

justa a designação “subsistema” por não se referir diretamente há um sistema absoluto e irrevogável. A partir desta predileção conceitual, o autor caracteriza a existência de vários “subsistemas”, como os Objetos, as Organizações e Instituições, os Textos e a Linguagem, o Turismo, a Moda e a Publicidade e o Automóvel. Este último “subsistema” elegeu o carro como objeto por excelência das normas, ditando os comportamentos, a economia e o discurso.

“Concebe-se o espaço de acordo com as pressões do automóvel. O circular substitui o Habitar, e isso na pretensa racionalidade técnica. É verdade que, para muitas pessoas, o carro é um pedaço de sua “moradia”, até mesmo o fragmento essencial” (LEFÉBVRE 1991, p. 111-112).

Esta análise que Lefebvre (1991) faz sobre o automóvel tem um reflexo social bastante impactante, pois o automóvel impõe hierarquias físicas, performáticas e de status social, cuja existência prática é sensível, simbólica e imaginária, representando o consumo dos signos e um código. “De fato e na verdade não é a sociedade que o Automóvel conquista e “estrutura”, é o cotidiano. O Automóvel impõe sua lei ao cotidiano, contribui fortemente para consolidá-lo, para fixá-lo no seu plano: para planificá-lo” (LEFÉVBRE 1991, p. 111).

Toda esta significação a cerca do “Automóvel” conduzirá a autodestruição do próprio subsistema que numa lógica autofágica levará a sociedade ao congelamento e a imobilidade coagulada. O que a metrópole paulistana vivencia hoje em dia com o auto-reversamento de veículos, conforme o registro das placas dos automóveis revela o controle que se impõe sobre um objeto, que desde sua criação, já foi programado para o descontrole e para a obsolescência.

Harvey (1982) se reporta a uma realidade americana, onde o automóvel além de ser um bem de consumo acessível à maioria da classe trabalhadora, é também a indústria automobilística que mais emprega mão-de-obra no país. No Brasil, o sistema de transportes públicos por mais que seja precário e ineficiente (no quesito velocidade e conforto) é o equipamento urbano mais utilizado pela população como um todo, sobretudo para classe trabalhadora que direciona o excedente da força de trabalho para as empresas de transporte contratadas.

Os fluxos ocasionados pela mobilidade da força de trabalho acontecem no espaço, portanto, são fundamentais para a formação de territorialidades<sup>49</sup>. Para Andrade (1994) a

---

<sup>49</sup> Também existem outras formas de conceber o conceito de território a partir da dimensão territorial da cidade, tendo em vista sua base física e material, ou seja, pelo espaço topográfico ocupado por ela, que por sua vez poderia ser designado de sítio urbano. Entretanto, para Spósito (2004, p. 73-74), “o território urbano é mais que o sítio urbano, por que outras três dimensões estão, para nós, contidas na acepção que tomamos do conceito de

expressão territorialidade pode ser encarada tanto como o que se encontra no território e está sujeita à gestão do mesmo, como, ao mesmo tempo, ao processo subjetivo de conscientização da população de fazer parte de um território, de integrar ao território. A noção de territorialidade é relativamente recente na geografia. Raffestin (1993), um dos geógrafos preocupados em entender esta questão destaca o seu valor particular, pois reflete na multidimensionalidade do “vivido” territorialmente pelos membros de uma coletividade. Nesse sentido, a territorialidade pode ser definida como o conjunto de relações que se originam num sistema tridimensional sociedade-espaco-tempo em vias de atingir a maior autonomia possível. Convém lembrar que Marx em suas reflexões dizia que os homens não produziam somente bens e serviços, mas também um território pleno de sentidos e significações, que podemos remeter a territorialidade. Para Haesbaert (2004, p. 80) “territorializar-se significa também, hoje, construir ou controlar fluxos/redes e criar referenciais simbólicos num espaço em movimento, no e pelo movimento”.

Estas territorialidades podem ser exemplificadas nas mais diversas escalas como a territorialidade dos nordestinos na zona leste de São Paulo. Ou como exemplifica Haesbaert (1997) as redes “gaúchas” no nordeste. As territorialidades podem ter caráter fluido e de constante transição. Para Souza (1995) as territorialidades com estas características são denominadas de flexíveis. A esse respeito o autor faz uma análise comparativa entre travestis e prostitutas no Rio de Janeiro, onde constata que um determinado espaço não pode ser ocupado no mesmo horário por estes dois grupos, pois a disputa por território e por clientes geram conflitos. Daí, a necessidade de ocuparem lugares distintos ou disputarem o mesmo local. Isto é, ou se estabelece uma relação amistosa entre os grupos a partir da divisão do local ou um dos grupos passa a ocupar outro território.

Portanto a mobilidade territorial do trabalho pode ser exemplificada a partir de variados tipos de deslocamentos ocasionados pela oferta de empregos ou trabalhos sazonais, como é o caso dos trabalhadores agrícolas não-rurais, conhecidos como bóias-frias que vão para o campo no período de safra e depois retornam a cidade. Muitos são os exemplos de trabalhadores que fazem migrações pendulares, onde habitam distante do local de trabalho e ao terminarem o expediente retornam para suas longínquas residências que geralmente se localizam em cidades-dormitório situadas em bairros periféricos ou nas regiões metropolitanas distantes da centralidade.

---

território para se compreender a expansão urbana”. Estas são: jurídica, infra-estrutural e a representativa aos moradores da cidade que é constituída através das territorialidades.



A explicação para que o comportamento metropolitano se diferenciasse dos demais passa pela forma que o cidadão metropolitano vive na grande cidade. Principalmente relacionada ao tempo despendido com o trabalho e as grandes distâncias de deslocamento residência-trabalho ou de outras relações cotidianas. O trabalhador metropolitano teria menos tempo disponível (considerando distâncias e problemas de qualidade dos transportes) para participar de organizações da sociedade civil e de lutar por melhores condições de vida (ARAÚJO 2007, p. 90).

Enfim, vários são os casos onde a distância faz parte de uma das contradições inerentes ao capital, pois o tempo gasto com o deslocamento da massa trabalhadora e o dinheiro pago pelo transporte para se chegar ao local de trabalho é um empecilho imediato ao empregador, mas é rentável para a economia, pois movimenta outros serviços, fazendo circular capital. É da própria lógica de racionalização do espaço e de acumulação capitalista fragmentar a cidade, empurrando a classe trabalhadora para a periferia. No entanto, a periferia não é só uma imposição urbanística, é também uma alternativa que os trabalhadores têm de se livrar da exploração dos proprietários fundiários que especulam em cima do valor da terra possuindo um alto custo nas localidades centrais, como veremos mais adiante. Nesse contexto, Carlos (2001) relata sobre a dominação do Estado que age como agente regulador do espaço diferentemente da apropriação realizada pelo cidadão.

(...) com o discurso da modernização necessária ao crescimento; com esse objetivo deslocam-se favelas expulsa-se a população residente; destroem-se bairros inteiros da metrópole. É assim que o processo de mercantilização do espaço, enquanto condição da reprodução do capital, só pode se realizar, num determinado momento do processo de urbanização, pela mediação do Estado; com isso, através de mecanismos de gestão, o Estado interfere na reprodução espacial, não apenas redefinindo usos e função do espaço, mas alterando, substancialmente, a prática espaço-temporal. (CARLOS 2001, p. 04)

Na contemporaneidade, a mobilidade do trabalho no Brasil possui novas expressões, pois se tornaram muito mais comuns os deslocamentos intra-urbanos do que os inter-regionais e entre as regiões como ocorriam no passado. Enquanto que na década de 1960/70 a população, sobretudo nordestina migrava para o sudeste, atraída pelo setor industrial e para o centro-oeste por causa da construção de Brasília em busca de melhores condições de vida, tendo em vista a oferta de empregos e a fuga das secas. Hoje, o saturamento espacial e a proliferação de moradias precárias na região sudeste, fizeram com que profissionais qualificados fizessem o percurso contrário, migrando para capitais e cidades médias nordestinas. Isto se deve a competitividade no mercado de trabalho nesta região.

O país está invertendo a rota de migração de sua mão-de-obra. O Sudeste agora manda os filhos para entrar a vida nas regiões Norte, Nordeste e Centro-Oeste. Mas houve mudança no perfil do trabalhador. Os caminhões pau-de-arara que levavam trabalhadores com baixa formação se transformaram em aviões que trazem mão-de-obra qualificada vestida em terno e gravata (*O Povo* 11/03/2007, p. 29).

Contudo, é válido ressaltar que o retorno a terra natal não é representativo no contexto dos fluxos de pessoas que vão em direção ao Nordeste. Há uma tendência muito mais no sentido turístico do que migratório, entretanto, se evidencia uma exigência da mão-de-obra bastante qualificada em certos setores da economia que atrai profissionais de várias regiões do país para o Nordeste, redimensionando uma divisão regional do trabalho. Todavia, o trabalho qualificado inserido no contexto de uma nova ordem mundial, possui novas estratégias de atuação, onde muitas vezes é desnecessário o fixamento do profissional num determinado lugar, inclusive onde a empresa é sediada. A lógica empresarial precisa de profissionais que estejam dispostos a viajarem a trabalho para fecharem contratos, fazerem visitas a empresas em outras regiões ou países, levando acordos e propostas, etc. Dessa forma, a mobilidade do trabalho se realiza a longa distância sem que haja um fluxo migratório de trabalhadores.

## **2.6. Circulação e transportes na metrópole regional fortalezense**

Há uma nítida interação entre fixos e fluxos, através da rede urbana e uma relação estreita entre o potencial criativo de fixos e a possibilidade de circulação no espaço. Se considerarmos os fixos como instrumentos de trabalho, conseqüentemente, eles criam massas e grupos sociais distintos.

No que diz respeito à possibilidade de mover-se no espaço Raffestin (1993) avança, na sua definição de circulação, afirmando que “toda estratégia integra a mobilidade e, por conseqüência, elabora uma função circulação-comunicação. É uma função de poder: a circulação imprime a sua ordem. A circulação é a imagem do poder” (RAFFESTIN 1993, p. 202). E o poder possui um papel decisório no ordenamento do território. Para o presente estudo se referencia às idéias deste autor, a partir do conceito de circulação por ele elaborado, sendo necessário fazer a devida distinção entre a circulação e a comunicação.

Ambas são partes integrantes do mesmo processo de mobilidade no espaço, o primeiro conceito está ligado ao transporte material de objetos, de pessoas, daquilo que é dotado de significação. O segundo conceito diz respeito ao traslado imaterial, transporte de informação, de idéias, de significado. Raffestin afirma que “na realidade, em todo transporte há circulação e comunicação simultaneamente. Os homens ou bens que circulam são portadores de uma informação e, assim, comunicam, alguma coisa.” (RAFFESTIN 1993, p. 202)

É interessante notar que essa diferenciação entre comunicação e circulação existe somente para fins analíticos, pois “a circulação e a comunicação são as duas faces da

mobilidade. Por serem complementares, estão presentes em todas as estratégias que os atores desencadeiam para dominar as superfícies e os pontos por meio da gestão e do controle das distâncias.” (RAFFESTIN 1993, p. 200).

Existem diversas possibilidades de se apreender o espaço urbano. Diversos pontos de vistas e ângulos de análises podem ser adotados pelos que se dedicam ao estudo da cidade. Procuramos, então, focar a questão da mobilidade espacial.

Os transportes tiveram uma importância fundamental para a estruturação da economia cearense, na consolidação de núcleos urbanos e para a afirmação hegemônica de Fortaleza enquanto metrópole regional. Objetivando interligar a capital com a região produtora de café, a estrada de ferro de Baturité em 1870, constituiu o primeiro trecho do modal ferroviário no Estado. Aproximando localidades, outrora distantes e facilitando o escoamento da produção.

Com a expansão da cultura algodoeira, surgem novas necessidades de deslocamento da produção interiorana, entretanto, a ferrovia não chega a participar de modo efetivo do “boom” algodoeiro na sua fase inicial, o Ceará só passa a utilizá-la, no final do século XIX. Em 1877 se verifica uma expansão da ferrovia no Estado, para dar acesso às regiões produtoras de algodão. Duas linhas são efetivadas, uma Norte que partia de Sobral ligando o porto de Camocim à Crateús e uma linha Sul que ligava a capital com a Região do Cariri.

Posteriormente, de acordo com OLIVEIRA JÚNIOR (1996) a linha Norte se estende ligando o Ceará a Teresina no Piauí, a linha Sul também se amplia ligando o Ceará à Paraíba e aos demais estados nordestinos. O mesmo autor continua afirmando que “a ferrovia consolidou alguns núcleos urbanos como Fortaleza, Sobral, Iguatú e Crato, enquanto deixava à margem os demais que não tiveram o benefício da estrada de ferro, como Icó e Aracati, outrora, as cidades mais importantes do Estado” (OLIVEIRA JÚNIOR. 1996, p. 28).

Em Fortaleza se verifica um desenvolvimento tímido do setor terciário em virtude do seu caráter comercial exportador. Fortaleza também passa a desempenhar funções importadoras desenvolvendo o comércio e o setor de serviços, atendendo, também, às necessidades dos proprietários rurais que passavam a residir na capital. Neste período uma série de infra-estruturas confere à capital cearense uma modernização incipiente, porém fundamental para a organização espacial da cidade. O transporte urbano de Fortaleza, assentado em trilhos e movidos à tração animal é substituído em 1913 por bondes elétricos, sendo geridos pela firma inglesa Light and Tronways Power Co.

Segundo OLIVEIRA JÚNIOR (1996)

Eventos isolados em muito contribuíram para consolidar a hegemonia de Fortaleza no espaço estadual e regional, e nesta condição todas as estradas convergiam para

ela, servindo de ligação entre a capital e o interior. Estes caminhos naturais, que partiam em todas as direções, foram deixando espaços vazios e transformando-se em caminhos entre os bairros e o centro da cidade e, à medida que foram sendo ocupados, a cidade assumiu uma forma radiocêntrica com propagações em toda malha metropolitana (OLIVEIRA JÚNIOR. 1996, p.36)

É, então, notório o papel que os transportes tiveram no processo de organização espacial de Fortaleza. As vias de circulação e os meios de transporte além de “reduzirem as distâncias” se apresentam enquanto elementos indutores do crescimento econômico. Visto que a noção de distancia é relativa, conforme Santos (1985, p. 77) “a noção de distância não tem significação se não faz referência à estrutura de classes e ao valor dos lugares, tanto para os indivíduos quanto para o capital”.

A mobilidade da força de trabalho em Fortaleza está associada aos conjuntos habitacionais localizados na periferia, assim como exemplifica Kowarick (1979) ao retratar a realidade do subúrbio na metrópole de São Paulo, onde

(...) amontoam-se populações em áreas longínquas afastadas dos locais de trabalho, impondo-se distâncias de deslocamentos cada vez maiores (...). Neste contexto, além do trabalho e da moradia, o sistema de transportes, elemento básico na reprodução da força de trabalho, passa a ser um dos problemas cruciais (KOWARICK 1979, p. 34).

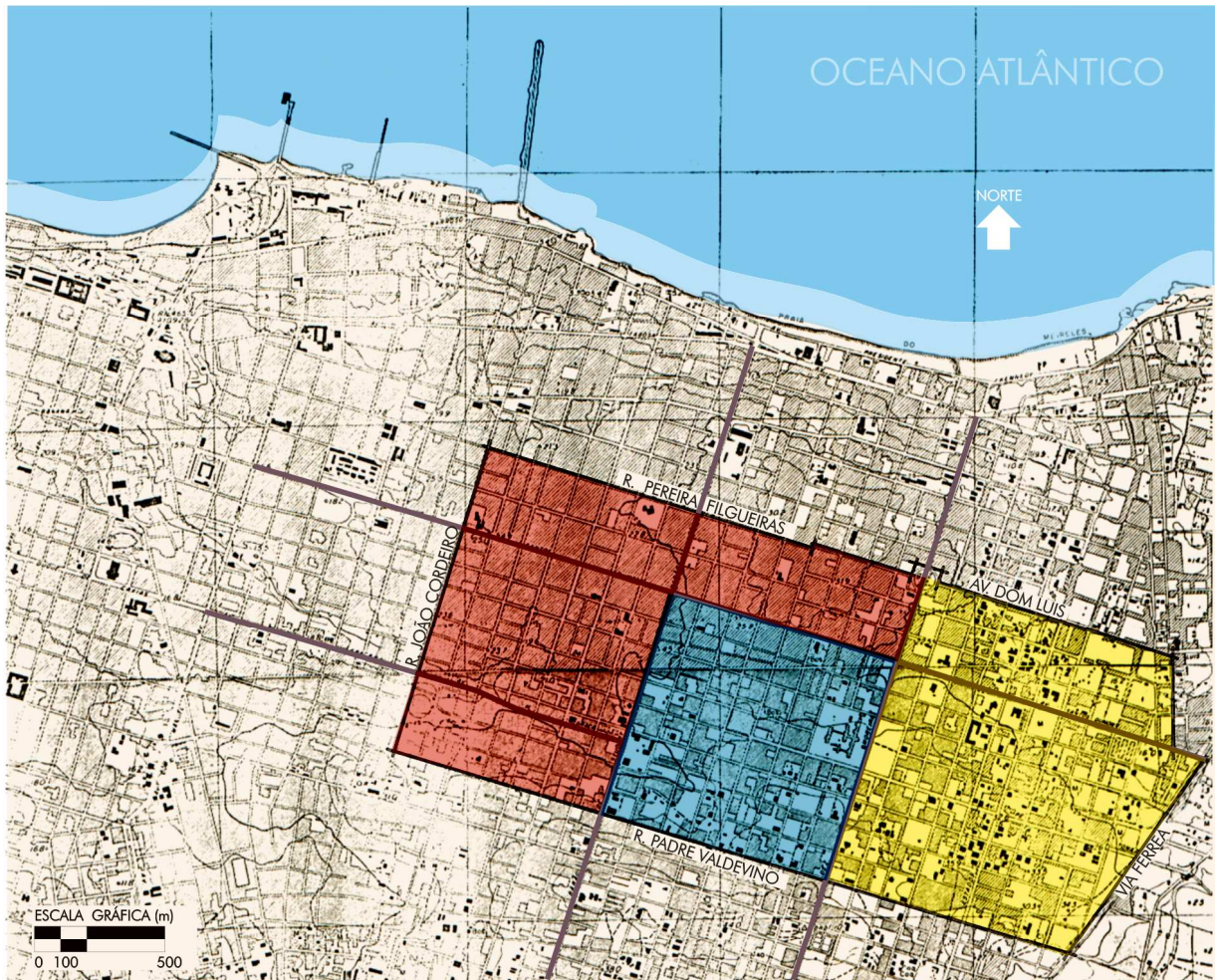
Durante muito tempo, Fortaleza foi uma cidade monocêntrica, onde o centro concentrava todas as atividades comerciais, bancárias, administrativas, de lazer e serviços. Quando Fortaleza passa a ser uma metrópole a partir da década de 1970, um denso fluxo de transportes e de pessoas reforça a malha viária radiocêntrica, consolidando uma rede metropolitana articulando vários “nós”.

A consolidação da mancha adensada vincula-se ao desenho dos eixos estruturantes constituídos pelas rodovias e ferrovias. O esquema radial partindo do centro da capital resultou num modelo semi-estelar. Sobre esse desenho dominante, os anéis viários alteraram a trama, modificando os fluxos de circulação, resultando num processo de requalificação urbana, especialmente nos espaços localizados em sua área de influência (SILVA 2006, p. 47).


Desse modo, a Lei 4.486/ 1975 (figura 15), e posteriormente a Lei 5.122-A/ 1979 (figura 16), tiveram fundamental importância na consolidação do sistema viário que temos hoje em Fortaleza.

Através da delimitação percorrida pelo zoneamento do sistema viário, percebemos o quanto é significativo para o adensamento de residências, bem como para o desempenho das atividades situadas nos corredores que concentram comércios e serviços. Estas atividades por sua vez, estão localizadas em avenidas que deram início ao processo de ocupação do bairro

Aldeota, como Av. Santos Dumont, Av. Barão de Studart e Av. Desembargador Moreira que foram pioneiras no processo de expansão da cidade de Fortaleza, fazendo surgir outros bairros ao longo de seus percursos.



#### LEGENDA

 ZR2 - ZONA PREDOMINANTEMENTE RESIDENCIAL MULTIFAMILIAR DE MÉDIA DENSIDADE DEMOGRÁFICA (máximo 3 pavim)

 ZR1 - ZONA PREDOMINANTEMENTE RESIDENCIAL DE BAIXA DENSIDADE DEMOGRÁFICA

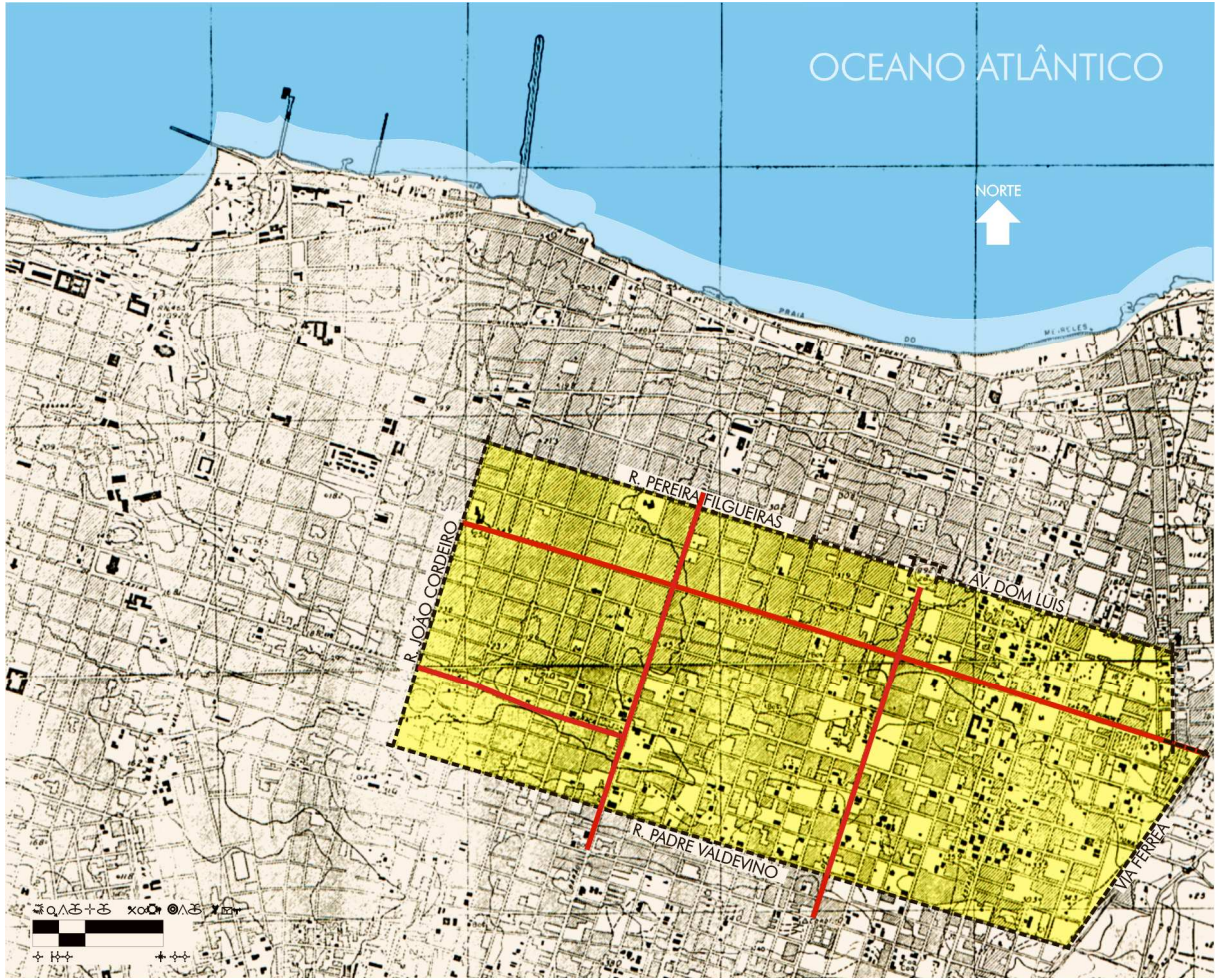
 ZC3 - ZONA DE ADENSAMENTO COMERCIAL E RESIDENCIAL

 CORREDORES DE ATIVIDADES



LIMITES DO BAIRRO

**FIGURA 15 - Zoneamento e Sistema Viário da Área (Lei 4486/ 1975)**  
**Fonte: DIÓGENES, 2005**



#### LEGENDA

- ZR3 - ZONA RESIDENCIAL DE ALTA DENSIDADE
- CORREDORES DE ATIVIDADES



LIMITES DO BAIRRO

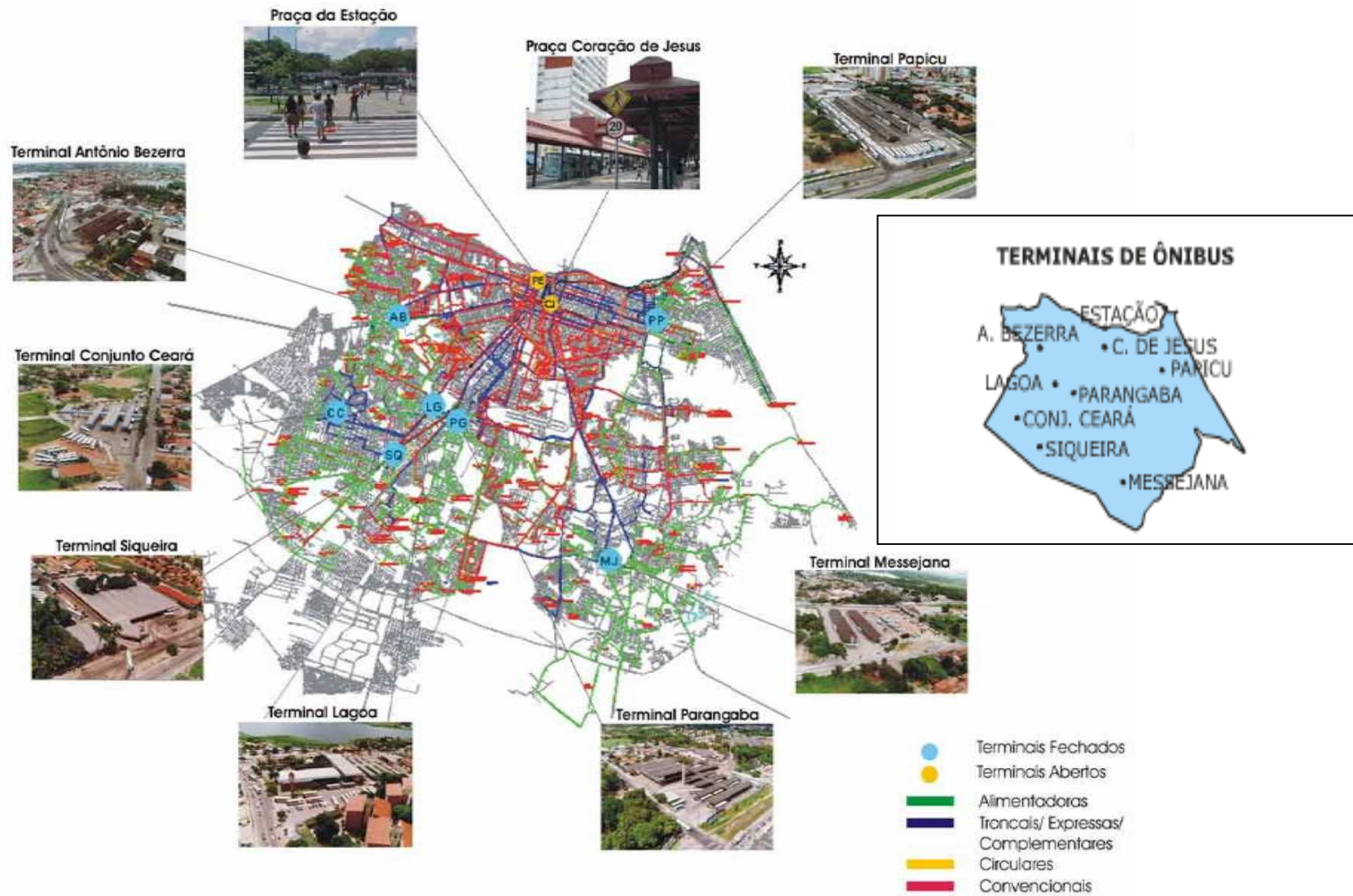
**FIGURA 16 - Zoneamento e Sistema Viária da Área (Lei 5122 A/ 1979)**

Fonte: DIÓGENES, 2005

Em 1992, na gestão do Prefeito Juraci Magalhães – PMDB foi criado o Sistema Integrado de Transportes Urbanos - SIT<sup>50</sup> para a cidade de Fortaleza, articulando-a através de 7 terminais (fechados) de ônibus, estes são: terminal do Papicú, terminal de Messejana, terminal da Parangaba, terminal do Lagoa, terminal do Siqueira, terminal do Conj. Ceará e terminal do Antônio Bezerra. Existem também os terminais (abertos) que não possuem integração com os demais, estando localizados na Praça Coração de Jesus e na Praça da Estação, ambos no centro da cidade.

---

<sup>50</sup> E válido ressaltar que o projeto de implementação do SIT era uma proposta que já tramitava no gabinete da Prefeita Maria Luiza – PT que não chegou a efetivá-lo devido a uma série de boicotes da oposição que encarregou de embargá-lo, cortando verbas para sua elaboração, segundo o depoimento da mesma numa entrevista concedida no Programa Da Hora da Rede de Televisão local, TV União, exibido no dia 20/04/2008.



**FIGURA 17 - Mapa do Sistema de Transportes por Terminais de ônibus**  
 Fonte: ETUFOR, 2007



A localização estratégica destes terminais, exceto os abertos, está fundamentada na lógica da mobilidade periférica para locomover as massas para área central da cidade com maior velocidade, daí, o motivo de todos os terminais, com exceção também do Papicú, estarem localizados na periferia. Este último é ponto de convergência das rotas de ônibus que passam pela zona leste da cidade, apresentando uma oferta total de 231,7 ônibus/hora em 28 linhas (Relatório SMDT, 2000), sendo o ônibus Conjunto Ceará/ Aldeota um de maiores demandas de passageiros com um fluxo de 12.434 pessoas por dia, distribuídas nas 18 linhas de ônibus disponíveis da frota.



**FIGURA 18 - Ônibus Conjunto Ceará na Av. Antônio Sales**  
**Fonte: MENDES, 2007**

A intensidade de viagens para a Aldeota nesta linha de ônibus deve-se a rota que realiza passando pelo terminal do Conjunto Ceará até se chegar ao terminal do Papicú. Outro ônibus também realiza este trajeto o Conj. Ceará/Papicú via Montese só que com outra rota, pois além de passar nos dois terminais citados, passa pelo terminal do Lagoa.

A região de Fortaleza, contígua à Área Central, conhecida como Aldeota, envolvendo também o bairro de Meireles chegando até os limites dos bairros de Varjota e Mucuripe, se caracteriza com a segunda maior área de atração de viagens em transporte coletivo da RMF, apresentando um total de 23.169 viagens atraídas na hora de pico da manhã, representando cerca de 13,7% de todas as viagens por transporte coletivo na hora de pico da manhã (Relatório SMDT 2000, p. 31).

Conforme o Relatório Complementar ao Transporte Público (2000) elaborado pela Prefeitura de Fortaleza com o intuito de diagnosticar a situação do transporte coletivo na cidade foi constatado que as principais linhas de desejo das viagens com destino a Aldeota tem origem no município de Caucaia com 1.762 viagens, representando 7,6% das viagens em transporte coletivo com destino à Grande Aldeota na hora de pico da manhã. É válido

salientar que se Caucaia faz parte da RMF e não possui terminal de ônibus próprio, este fator faz com que a população do município se utilize do terminal de ônibus do Antônio Bezerra que consiste num referencial de mobilidade desta zona limítrofe entre Fortaleza e Caucaia. A linha de ônibus responsável por esta rota é o Antônio Bezerra/Papicú que possui 21 ônibus na frota e uma demanda de 15.680 passageiros por dia. Existem outras formas de se chegar a Aldeota, vindo de Caucaia pelo centro através de ônibus direto ou topics.

Seguido de Caucaia, a RMF é representada pelo município de Pacatuba que se destaca com 4,1% das viagens em transporte coletivo na hora de pico da manhã com destino a Aldeota e em menor proporção aparece o município de Maracanaú com 2,7%. Estes dados evidenciam a representatividade dos fluxos de pessoas advindos da região metropolitana para o bairro, que por sua vez faz convergir passageiros para os terminais do Siqueira, Parangaba e Lagoa.

Com relação às viagens originadas nos diversos bairros de Fortaleza, se destacam os bairros que possui uma maior proximidade com a Aldeota, como Mucuripe e Varjota que representam 5,4% do total das viagens em transporte coletivo para o bairro (Relatório SMDT, 2000). Tendo em vista que a população residente destes bairros também possui um alto poder aquisitivo e em sua maioria se utilizam de transporte particular, portanto, é notório que estes deslocamentos sejam realizados pela classe trabalhadora que reside nos enclaves destes bairros. Ou seja, nas favelas da Varjota e, sobretudo do Mucuripe, tendo em vista os espaços de obsolescência que seu tecido urbano apresenta.

No que diz respeito aos bairros periféricos de Fortaleza, destacam-se Granja Lisboa, Granja Portugal, Bom Jardim e Siqueira que juntos totalizam 4,7% do total das viagens em transporte coletivo. E o bairro da Barra do Ceará que sozinho representa 4,2% do total das viagens para a Aldeota.

De acordo com a discriminação das linhas de desejo das viagens com destino à Aldeota, acima descritas, percebemos a variedade de origens para um único destino ou para as adjacências deste. Desta forma, há uma emergência de transportes coletivos que todos os dias fazem o trajeto periferia-área nobre da cidade. Mas conforme a matéria do jornal *O Povo* (10/04/2008 p. 05), intitulada de “Rali” nas ruas da Aldeota, escrita por Thiago Cafardo descreve uma série de pontos críticos dos corredores do tráfego, como desníveis no asfalto, existência de buracos, valetas e bocas de lobos com problemas. Esta terrível realidade está presente numa área privilegiada da cidade, as demais áreas ficam a mercê do caos. Fortaleza, como um todo, é mal planejada e não possui ações preventivas em caso de chuvas, e por isso

sofre com os alagamentos, devido à falta de bocas de lobo ou o entupimento destes, causado pelo acúmulo de lixos.

Se as vias públicas são deficitárias, o transporte coletivo não foge a regra. Para quem os utiliza, constata-se o número insuficiente de veículos em face à demanda, com usuários enfrentando ônibus lotados num total desrespeito às normas, que estabelecem o número máximo de passageiros em pé, que por sua vez, tentam não perder o equilíbrio quando se deparam com as imperfeições das vias de uma paisagem urbana degradada.

Visto a insuficiência deste serviço de caráter bastante utilitário à população, existem por parte do poder público várias propostas de melhoria dos transportes urbanos de Fortaleza, como à implementação do BID/FOR 1 que consistirá no aprimoramento dos transportes já existentes e a compra de novos veículos com o intuito de garantir a eficiência dos deslocamentos e expandir a frota a partir do financiamento internacional do BID.

Tendo em vista a importância que o transporte ferroviário teve para a consolidação de Fortaleza enquanto metrópole, também existe um projeto do METROFOR que visa abranger as zonas leste e sudeste da cidade através da Linha Leste que ligaria o centro até a Praia do Futuro. A proposta inicial do METROFOR que atualmente está em construção consiste no reaproveitamento da linha férrea dos trens urbanos já existentes que é constituído pelas linhas troncais Norte (em direção ao município de Caucaia) e Sul (em direção ao município de Maracanaú). Todavia, estas linhas interligam estes municípios e suas estações somente até ao centro, pois foram originadas quando este consistia no principal destino da população. Mas a dinâmica urbana mudou e novas necessidades de mobilidade surgiram, fazendo com que se pensasse num redimensionamento do transporte ferroviário que integre a metrópole e sua região metropolitana de maneira mais eficaz e eficiente. Com a implementação da Linha Leste do METROFOR, a Linha Norte passaria a se denominar de Linha Oeste, permanecendo a Linha Sul com a mesma nomenclatura.

Em seguimento, definiu-se que a implantação do sistema deverá realizar-se em estágios conceituados de forma modular, aproveitando-se a capacidade instalada das vias férreas existentes e compondo com as mesmas novas possibilidades de traçado, sempre verificadas segundo os aspectos de viabilidade econômico-financeira (ANTEPROJETO METROFOR, 2005).

Contudo, é notória a emergência da extensão do sistema ferroviário e a elaboração de novos traçados em direção aos sentidos leste e sudeste para atender a crescente demanda da classe trabalhadora, por conta das altas taxas de expansão da malha urbana verificadas nos últimos 30 anos nos bairros pertencentes a estas áreas, sobretudo para a Aldeota, tendo em vista que as rotas desta linha férrea atenderão as principais vias de acesso, como Av.

Abolição, Av. Dom Luís, Av. Santos Dumont, Av. Antônio Sales, dentre outras avenidas que farão parte do sistema binário.

A forma pela qual o trajeto casa-trabalho e trabalho-casa dos operários são feitos será esclarecida no capítulo IV, visto que a construtora pode adotar várias maneiras para que o trabalhador chegue ao local de trabalho. Independente da forma como o trabalhador se locomove. O fato é que ele se move espacialmente. E isto gera fluxos de adensamento em determinadas avenidas e corredores comerciais que articulam a cidade e sua RMF, estabelecendo uma ligação viária entre centro e periferia que dinamiza a metrópole. No entanto, o fato de o trabalhador utilizar transporte particular ou fretado pela construtora, faz com que esta lucre ainda mais em cima do trabalhador, pois o excedente do trabalho que seria aplicado no setor de transportes (necessidade básica) volta para o bolso do empregador. É assim que funciona a incorporação imobiliária, a partir da monopolização dos mais variados setores e serviços.

Contudo, os transportes urbanos como um serviço público também se constituem num grande captador de excedente da força de trabalho. Portanto, a forma como este sistema é integrado facilita ainda mais o deslocamento de pessoas e, portanto, potencializa ainda mais a apropriação deste excedente.

### 3. AS TRANSFORMAÇÕES NO MUNDO DO TRABALHO E A DIVISÃO SOCIAL DO TRABALHO NA INDÚSTRIA DA CONSTRUÇÃO CIVIL

“Mas como já dizia um velho casca  
a merda dos trabalhadores é sua alma inútil  
eu tenho uma alma que deseja e sonha,  
mas como já dizia um velho casca  
a alma de um trabalhador  
é como um carro velho só dá trabalho”

**A Bola do Jogo – Mundo Livre S/A**

Através da construção civil, novos espaços são criados fazendo movimentar o capital constante que faz parte de grandes investimentos imobiliários voltados para a habitação da classe média que trabalha diariamente para manter uma boa qualidade de vida. Enquanto isso, a classe trabalhadora pertencente a indústria da construção civil não é qualificada, e quando é, não passa de uma qualificação de caráter produtivo que serve para advertir o trabalhador do que deve ser feito ou não para melhorar a produção no canteiro de obras. Entretanto, esta produção é bastante comprometida, tendo em vista que a mesma não adere com facilidade o uso de novas tecnologias, causando o desperdício de materiais. A falta de qualificação do trabalhador por sua vez, permanece com alguns hábitos no ato de construir, inviabilizando alternativas mais apropriadas e menos perigosas na construção.

Apesar destas desvantagens que a construção civil apresenta é um dos setores que mais cresce no Brasil, e têm reflexos diretos na cidade de Fortaleza, sobretudo, no bairro Aldeota, como bem mostrou a pesquisa direta, onde 25 operários foram entrevistados, sendo 14 da construtora Mota Machado e 11 da Diagonal, que trabalham nos respectivos canteiros de obras, Condomínio Residencial *Acqua* e Edifício *Corporate Plaza Center Business*. Estas obras foram escolhidas, tendo em vista que tais construtoras são pioneiras no mercado imobiliário local e empregam uma quantidade considerável de operários em seus mega empreendimentos voltados para a classe média, que por sua vez está buscando outros lugares de moradia, fazendo expandir a cidade e conseqüentemente seu proletariado urbano.

### 3.1. A consolidação da classe média e a precarização do proletariado urbano da construção civil

A oposição entre burguesia e proletariado presentes na época de Marx sofreu fortes alterações ao longo da história. A luta de classes foi fragmentada em prol de interesses cada vez mais individualizados, enquanto que o capital e sua financeirização foram se unificando para burlar a crise. A burguesia tornou-se complexa à medida que “a classe operária modernizou-se, alcançou o poder em alguns países, em outros absorveu quase completamente a ideologia liberal-burguesa, e em outros nem logrou a constituir-se ainda como classe” (MORAES e COSTA 1999, p.67). Todavia, surge uma classe intermediária que é burguesa de mais para ser proletária e proletária demais para ser burguesa, eis a classe média. Esta por sua vez, “penetrou e de certa forma diluiu as duas velhas classes sociais, pois ela assalariou-se, mas ao mesmo tempo aproximou-se, grosso modo, dos ideais burgueses, ao nível do consumo e do proletariado quanto às formas de luta”. (MORAES e COSTA 1999, p. 67).

O conceito de “qualificação média”, bem como o de “superiorização” estão fundamentados na organização do trabalho na sociedade contemporânea. No entanto,

(...) a questão é precisamente se o conteúdo científico e “educado” do trabalho tende para a *mediana* ou, pelo contrário, para a polarização. Se a última hipótese for o caso, disser então que a qualificação “média” aumentou é adotar a lógica do estatístico que, com um pé no fogo e outro na água gelada nos dirá que em “média” ele está perfeitamente à vontade (...) A mesma ambigüidade pode ser percebida noutra formulação vulgar da tese de “superiorização”, que aponta a proliferação de especialidades instruídas e educadas. Para a maioria dos que sustentam a tese da “superiorização” parece repousar em duas marcantes tendências. A primeira é a alternância dos trabalhadores de alguns grupos operacionais importantes para outros; a segunda é a extensão do período médio de instrução (BRAVERMAN, 1981 p. 360).

Os níveis de qualificação da classe trabalhadora são mensurados de acordo com as exigências do mercado de trabalho. Portanto, a qualificação da classe média passou pelo gabarito de algum nível superior, seja de instituições públicas ou particulares. A grande questão é que para o nível de qualificação desta classe, às vezes, se trabalha tanto quanto um operário, cuja carga horária varia de 6 à 8 horas por dia. Ou seja, esta classe média da Aldeota, por exemplo, é composta por profissionais liberais que se dividem em dirigentes, intelectuais e pequenos empregadores, que trabalham muito para manterem o nível de vida que possuem. O que determina a condição de classe média não é, portanto, a duração do tempo de trabalho, e nem o poder aquisitivo, pois existem rendas que podem ser providas de

diferentes formas, na verdade, é a função qualificada, dirigente ou criativa, que esta classe exerce e os atributos culturais vinculados a uma boa educação. Para Braverman (1981)

(...) não podemos desdenhar o impacto econômico imediato do sistema escolar ampliado. Não apenas o dilatamento do limite de escolaridade limita o aumento de desemprego reconhecido, como também fornece emprego para uma considerável massa de professores, administradores, trabalhadores em construção e serviços etc. A demais a educação tornou-se uma área imensamente lucrativa de acumulação de capital para a indústria de construção, para os fornecedores de todos os tipos, e para uma multidão de empresas subsidiárias (BRAVERMAN 1981 p. 372)

Logo, o discurso da “qualificação média” e de “superiorização” não se sustenta à medida que a classe trabalhadora pertencente às variadas estratificações sociais, sejam elas pobres ou da classe média, trabalhadores assalariados ou profissionais liberais, são subservientes à lógica de exploração do capital. Todavia, não podemos pasteurizar estas classes como iguais, pois o campo de *mediação* é diferente, à medida que se apropriam do espaço de formas diferentes, ocupam categorias funcionais diferentes, reivindicam por causas diferentes, e do ponto de vista econômico são diferentes.

Estabeleceu-se um novo padrão de empregabilidade que redefiniu uma nova organização social e espacial do trabalho. Mészáros (2002) discorre que

Na medida em que a transformação predominante se dava na substituição do trabalho *não-qualificado* pelo qualificado, envolvendo grandes dispêndios de capital para o desenvolvimento industrial, o assunto podia ser ignorado com relativa segurança, dada a atmosfera da euforia provocada pela “expansão” (...) No entanto, foi sistematicamente ignorado o fato de que a tendência da “modernização” capitalista e o deslocamento de uma grande quantidade de trabalho não-qualificado, em favor de uma quantidade bem menor de trabalho qualificado, implicavam em última análise a reversão da própria tendência: ou seja, o colapso da “modernização” articulado a um desemprego maciço (MÉSZÁROS 2002, p. 1004).

Deste modo, a educação passou a ser uma mercadoria e os anos de escolaridades passaram a ser uma imposição das regras de conduta com o intuito de manter uma população “controlável” e “civilizada”. É por isso que “a capacidade de ler, escrever, e efetuar operações aritméticas simples é uma exigência do meio urbano, não precisamente pelas funções, mas também para o consumo, para concordância com as normas e obediência à Lei”. (BRAVERMAN 1981, p. 369). A regularização das condições de trabalho passou a ser uma exigência da classe trabalhadora, onde contratos e carteiras assinadas passaram a ser as principais premissas. No entanto, o “exército de reserva” fez com que as lutas por melhores condições de trabalho se restringissem somente à conquista do trabalho, tendo em vista que muitos trabalhadores devido à necessidade de reproduzirem sua força de trabalho aceitariam qualquer que fosse o emprego.

O certo é que com a crise do capital, já mencionada anteriormente, alguns setores da economia, devido à incorporação maciça de tecnologia, substituíram vários postos de trabalho por máquinas, como ocorreu na agricultura. Portanto, muitos trabalhadores rurais ficaram desempregados. Porém, se o trabalhador não possui assistência (seguro desemprego, benefícios, etc.) ou quando esta acaba não lhe resta alternativa a não ser buscar se inserir em outros ramos da produção que não exijam tanta qualificação, como muitos que acabam indo para a construção civil ou caem na informalidade. O trabalhador desempregado que procura se qualificar em busca de um emprego melhor ou mais adequado é por que possui um aparato familiar ou o mínimo de condições que o favorecem ficar certo período sem renda fixa.

Na construção civil o trabalho não qualificado dos operários é quase que uma regra, pois a própria inserção destes trabalhadores nessa atividade deve-se ao processo migratório que os conduziram a cidade. Ou seja, a falta de alternativas no interior se reproduziu nos centros urbanos, permanecendo ainda hoje uma escolaridade precária marcada por uma política que no decorrer da história se beneficiou da ignorância da maioria da população, sobretudo, cearense. Os dados da tabela revelam isto com bastante evidencia.

**TABELA 2 - Empregos formais existentes em 31/12 por escolaridade, segundo as ocupações Município de Fortaleza-2005**

Ocupações	Escolaridade									
	ANALFA-BETO	4.SER INCOMP	4.SER COMP	8.SER INCOMP	8.SER COMP	2.GR INCOMP	2.GR COMP	SUP. INCOMP	SUP. COMP	TOTAL
CBO 715210 - Pedreiro	119	957	564	652	855	135	281	5	4	3.572
CBO 715230 - Pedreiro de edificações	3	299	82	98	82	7	23	0	0	594
CBO 716610 - Pintor de obras	18	167	56	114	156	32	60	3	2	608
CBO 717005 - Demolidor de edificações	1	1	0	1	1	6	14	0	0	24
CBO 717010 - Operador de martetele	3	2	2	3	4	0	0	0	0	14
CBO 717015 - Poceiro (edificações)	0	1	0	1	0	0	1	0	0	3
CBO 717020 - Servente de obras	475	2.500	1.417	1.491	1.931	364	680	8	13	8.879
CBO 717025 - Vibradorista	31	0	0	0	0	0	0	0	0	31
Total	650	3.927	2.121	2.360	3.029	544	1.059	16	19	13.725

Fonte: MTE/RAIS.

Na pesquisa direta realizada na obra da construtora Mota Machado no dia 12/06/2008 foram entrevistados 14 operários que tinham faixa etária entre 19 a 52 anos, onde 4 destes eram completamente analfabetos, 3 sabiam ler e escrever, mas nunca haviam freqüentado a escola, 5 tinham a 4ª série, 1 havia feito a 6ª série, mas não lembrava se havia concluído e, por último, o mestre-de-obras que terminou o 1º grau, hoje chamado de ensino fundamental



completo. Um fato interessante é que os 4 operários não alfabetizados eram serventes que consiste na função menos remunerada da categoria (como mostra a tabela abaixo) e o operário que não sabia se havia concluído a 6ª série era o encarregado de setor que é uma função abaixo do mestre-de-obras.

**TABELA 3 - Piso Salarial Validados desde 1º de Março de 2007**

<b>CATEGORIA</b>	<b>PISO SALARIAL (R\$)</b>
A) SERVENTE	392,00
B) MEIO-PROFISSIONAL	465,00
C) PROFISSIONAL	620,00
D) ENCARREGADOR DE SETOR	768,00
E) MESTRE DE OBRAS	1.125,00
F) PESSOAL DE APOIO ADMINISTRATIVO	392,00
G) PESSOAL ADMINISTRATIVO	465,00

**Fonte:** SINDUSCOM CE – Convenção coletiva de trabalho 2007/2008

Na pesquisa direta realizada no canteiro de obras da Diagonal no dia 24/06/2008, foram entrevistados 11 operários de faixa etária entre 28 a 62 anos, onde 2 eram analfabetos, 3 tinham feito até a 5ª série, 2 tinham a 6ª série incompleta e 4 haviam feito o ensino médio completo. Estes últimos incluem o mestre-de-obras, o encarregado de setor, o auxiliar do almoxarifado que é o mais jovem e o “Seu Francisco” pedreiro que terminou recentemente o ensino médio, sendo o mais velho e o mais antigo funcionário da construtora com 22 anos de serviço. É válido ressaltar que geralmente os que possuem o maior grau de escolaridade são os mais jovens, com exceção do “Seu Francisco” que diz, “aprendi a ler e a escrever com 40 anos para eu entender o que tinha na bíblia, depois meu netinho começou a estudar a noite aí eu fui com ele, fui fazendo o que o povo chama de supletivo até terminar tudim” (Entrevista concedida no dia 24/06/2008 às 7h30).

Embora, a construção civil seja uma atividade que não exige nenhum tipo de grau de escolaridade já que os conhecimentos utilizados para a realização do ofício é adquirido com o tempo de experiência no setor, constatamos que realmente os que possuíam os cargos mais elevados da categoria eram mais velhos e, portanto, mais experientes. Entretanto, os que tinham menos escolaridade por mais que fossem velhos, permaneciam há anos na mesma função e geralmente eram os que tinham maiores dificuldades em lidar com as novas máquinas.

Paradoxalmente, a carga horária empregada para a constante qualificação do trabalhador (reciclagens, treinamentos, capacitações, etc.) compromete seriamente a produtividade do trabalho. Enquanto que aquele trabalhador que pouco investe em sua “qualificação” tende a ter um maior rendimento na produção devido, a dedicação exclusiva

para com o ofício. Sendo assim, a “qualificação” e a “produtividade” acabam por serem relativas à medida que o tempo necessário para o aperfeiçoamento do trabalhador, o processo de burocratização das empresas que contratam essa mão-de-obra e o desgaste físico do trabalhador propiciado pelas exigências do mercado de trabalho, tornam-se problemas cada vez mais comuns nesta sociedade economicamente competitiva.

No entanto, por mais que o trabalho comprometa a produtividade (em qualquer das circunstâncias) ele é um trabalho qualificado, que por sua vez qualifica o modo de produção capitalista, por mais que este trabalho seja “improdutivo” e não esteja diretamente ligado à produção, mas de algum modo realiza a função de manter a estabilidade da ordem social, como é o caso dos empregados domésticos que são responsáveis por tomar de conta do patrimônio familiar, enquanto seus contratantes fazem parte diretamente do processo produtivo, como patrões ou como assalariados.

O trabalho produtivo por sua vez, é compreendido pela atividade laborativa que o trabalhador realiza diretamente na materialização do produto final que se constituirá em mercadoria. No entanto, há toda uma máquina produtiva que realiza este processo de diferentes maneiras. Antunes (2003, p. 58) exemplifica que “este trabalha mais com as mãos, aquele trabalha mais com a cabeça, um como diretor (manager), engenheiro (engineer), técnico etc., outro, como capataz (overlooker), outro como operário manual direto ou inclusive como simples ajudante”.

### **3.2. Advertência no canteiro de obras: qualificação ou prevenção?**

Apesar da precária escolaridade, os trabalhadores costumam participar das palestras promovidas pelo sindicato que geralmente acontecem no canteiro de obras ou na própria sede<sup>51</sup>. Estas palestras são bem aceitas pela maioria dos operários entrevistados, pois são esclarecedoras no sentido de elucidar questões relacionadas aos direitos trabalhistas, como piso salarial, jornada de trabalho, leis voltadas para a categoria, como a RN 18, etc. Geralmente estas palestras não são de fácil aceitação para os engenheiros responsáveis pelas obras, que às vezes proíbem a realização destas nos canteiros para evitar que os operários se manifestem ou reivindiquem seus direitos, causando danos à construtora. Desta forma, outras palestras são realizadas com o intuito de prevenir os acidentes de trabalho, que por sua vez são atribuídos a falta de atenção do trabalhador e, não às falhas que possam ocorrer devido a falta de equipamentos adequados na obra.

---

<sup>51</sup> A sede do Sindicato da Construção Civil se localiza na Rua Agapito dos Santos, 480 no Centro - Fortaleza.

Explicar o acidente supondo o erro do operador não possibilita entender o que leva ao insucesso do operador em situação real. As dificuldades que esses operadores encontram são, também, frutos da divisão social do trabalho, que separa projetista de operadores. É necessário ter em mente que cada um possui saberes diferentes e representações diferentes que não podem ser desprezados quando se deseja alcançar uma maior segurança. Na operação e no projeto de sistemas técnicos é necessário um intercâmbio desses saberes, respeitando-se seus respectivos limites; mas quando se contrapõe erro humano à falha técnica, não se possibilita a cooperação de saberes entre operadores e engenheiros (WISNER, 1991 apud FONSECA e LIMA 2007, p. 56).

O caráter preventivo no canteiro de obras passou a ser uma premissa desde a implementação da NR 18 (ANEXO I), apesar de que 2 dos entrevistados, um da construtora Mota Machado e outro da Diagonal haviam sofrido acidentes causados pela mesma máquina, o “currupio”, que é uma grande serra elétrica que serve para cortar madeiras e qualquer descuido na sua utilização pode causar mutilações. Os operários das duas construtoras são carpinteiros e apesar de terem perdido alguns dedos da mão direita continuam trabalhando. O operário da Diagonal perdeu três dedos, mas recebeu indenização alguns meses depois quando ocorreu o acidente. O operário da Mota Machado além de ter perdido um dedo ficou hospitalizado durante uma semana, pois a serra havia cortado seu pulso e quase perdeu a vida e mesmo assim, ainda não recebeu nenhuma indenização. Em ambos os casos, os operários não trabalhavam nas mesmas construtoras que trabalham atualmente, mas continuam trabalhando ativamente realizando a mesma função e manuseando o mesmo aparelho.



**FIGURA 19 - Trabalhadores utilizando o “currupio” na obra da Mota Machado**  
Fonte: MENDES, 2008

A causa dos acidentes de trabalho na construção civil é proveniente de várias circunstâncias, como: falta de equipamentos de segurança adequados ou insuficientes (EPI <sup>52</sup>); desconforto na utilização dos EPI's causando rejeição por parte dos trabalhadores; cobrança de produtividade e exigência de rapidez no trabalho pelos supervisores; e a falta de atenção do trabalhador que pode estar associada ao desconhecimento ou na dificuldade de lidar com as novas técnicas. Entretanto, em qualquer destas situações, o descaso da construtora para com o operário prevalece.

Se as condições de trabalho revelam-se precárias, a condição do trabalhador acidentado que está afastado do canteiro de obras consiste numa situação ainda mais deplorável, pois apesar das dificuldades, o local de trabalho significa o lugar onde o perigo põe à prova a capacidade de superação do medo e é de lá que o seu sustento e de sua família provém. Era assim que 6 trabalhadores disseram que se sentiam, “corajosos” e “chefes de família”, antes de terem ficado inválidos depois de acidentados, como revela uma pesquisa na área da saúde<sup>53</sup> sobre acidentes de trabalho na construção civil.

O trabalhador saudável, orgulhoso de sua capacidade de provedor, portador de sentimento de utilidade, desapareceu. Em seu lugar surge o indivíduo que é quase o oposto: doente, dependente, inútil. Acostumado a viver do próprio trabalho, passa a sentir seu orgulho de provedor arranhado, pois passa a depender da providência alheia (BORSOI 2001, p154).

Ainda que o acidente seja provocado por um descuido por parte do trabalhador devemos levar em consideração todo o contexto social de exploração no qual está submetido, onde a exaustão causada pela extensa e dura jornada de trabalho, bem como a realização de longos deslocamentos são responsáveis por noites de sono mal dormidas que podem provocar graves acidentes. Sem contar na insatisfação de uma má remuneração e de todos os problemas que surgem quando se vive em péssimas condições de moradia, etc.

Tendo em vista toda essa condição de precariedade, as construtoras atuam de maneira paliativa para que estes problemas não possam aflorar no ambiente de trabalho e repercutir sobre a produção. Desta forma, os canteiros são repletos de cartazes ilustrativos e de frases de efeitos que passam um conteúdo de advertência relacionado á algumas temáticas. Como:

---

<sup>52</sup> Equipamento Individual de Proteção

<sup>53</sup> A pesquisa foi realizada pela Professora Assistente do Curso de Psicologia da UFC, Isabel Cristina Ferreira Borsoi, cujo resultado foi publicado através de um artigo intitulado de “Quando o malabarista não é um artista: o perigo, o acidente e o medo na construção civil” que consta na Parte 1: “Trabalho e Saúde” do livro: As Tramas da (In)sustentabilidade: Trabalho, Meio Ambiente e Saúde no Ceará, organizado por Raquel M. Rigotto.

“Cuidado: Não pise!”; “Utilize o capacete”; “Não Fume!”; “Diga não ao Álcool!”; “O bom trabalhador chega sempre no horário”, dentre outros.

É válido ressaltar que estes materiais são bem ilustrativos, pois se destinam a um público cuja maioria não sabe ler. Daí, a excessiva utilização da linguagem não verbal. Desta forma, o técnico de segurança do trabalho tem o papel de prover e inspecionar os equipamentos de segurança e infra-estrutura no canteiro de obras, como banheiros e refeitórios adequados (ANEXO II) para serem utilizados pelos trabalhadores, bem como tem o papel de advertir sobre regras e condutas que devem ser seguidas por estes trabalhadores através de cartazes, palestras e cursos de curta-duração que tratam de questões relacionadas à convivência no canteiro de obras como forma de adequá-los as exigências postas pelo trabalho.

O técnico de segurança do trabalho da construtora Diagonal, Antônio Pessoa, utiliza-se de quadrinhos, que são intitulados de “Mestre Pine”, envolvendo situações que os trabalhadores vivenciam no cotidiano do canteiro de obras, onde num momento de perigo o Mestre Pine adverte sobre qual decisão ou qual medida deve ser tomada para evitar riscos de acidentes. Na verdade, o Mestre Pine é um mestre-de-obras que representa o personagem de um super herói que tem o papel de preservar e garantir a segurança do operário a partir de advertências e reclamações que quando ouvidas e, respectivamente obedecidas, evita que algo de errado acidentalmente ou convencionalmente venha a acontecer. Portanto, o conteúdo dos quadrinhos não se caracteriza somente por seu caráter preventivo, mas coercitivo visto que reflete sobre uma postura que o trabalhador deve exercer para além do local de trabalho, pois diz respeito ao seu convívio em sociedade a partir do segmento adequado de sanções sociais que já foram pré-estabelecidas historicamente.

Existe um quadrinho (ANEXO III) que fala sobre o vício do jogo, intitulado de “Aposta Errada”, onde o Mestre Pine é abordado no final do expediente por Pedrosvaldo, operário colega de trabalho, que pede um adiantamento em dinheiro, que por vez será negado, pelo fato de que Mestre Pine tem conhecimento de seu vício por todo tipo de jogo e o encaminha para a assistência social.

Na realidade, o que geralmente acontece é a demissão do trabalhador por justa causa. Mas, tendo em vista que os quadrinhos são meramente ilustrativos, o desfecho da estória também se apresenta de maneira figurativa e, de certa forma, passa um conteúdo racionalista que se contrapõe ao desperdício.

Outro quadrinho, intitulado de “Hábitos Alimentares Saudáveis” (ANEXO IV), conta uma estória em que o Mestre Pine se depara com um operário chamado de Alinésio que

estava escorado em cima de uma laje, alegando estar sentindo tontura e, rapidamente o Mestre Pine deduz que esse mal estar só poderia ter sido ocasionado pelo excesso de comida que Alinésio havia ingerido no almoço e o encaminha para o escritório, onde pegará um folheto que contém dicas de hábitos alimentares saudáveis. Ou seja, se o operário comer menos ele estará evitando acidentes e não pondo sua vida em risco. De fato não podemos desconsiderar que o consumo de uma comida balanceada é muito mais saudável. Entretanto a comida que é servida nos canteiros de obras é de péssima qualidade e não será o consumo racional da mesma que a tornará saudável.

Ao perguntarmos aos entrevistados sobre o nível de aceitação da comida que é servida, tanto na Mota Machado, como na Diagonal, todos, sem exceção, alegaram que a refeição era ruim e que só a consumiam por que precisavam se alimentar para continuarem trabalhando. Sumariamente, o quadrinho se refere ao controle alimentar dos operários.

Uma das temáticas mais exploradas não só pelos quadrinhos, mas pelos cartazes e pelas palestras fazem menção aos vícios, sobretudo no que diz respeito ao consumo excessivo de álcool por grande parte destes trabalhadores. O alcoolismo é uma dependência química que atinge a sociedade como um todo, mas torna-se quantitativamente mais presente nas classes mais pobres, onde os níveis de degradação e depreciação do ser humano<sup>54</sup> são mais consistentes. No trabalho realizado sobre os trabalhadores da construção civil em Cubatão, Damiani (1984) se deparou com um enorme número de favelados que viviam em condições deploráveis, constatando empiricamente que

Ao homem necessitado, que define os favelados, prisioneiros de uma vida de trabalho duro e dura pobreza, que transformou a vida em sobrevivência, e, nesta qualidade, é tão natural aos seus, como aos nossos olhos, não parecendo passível de transformações de vulto; a este homem e sua família, que divide o peso desse trabalho, de futuro tão definido e definitivo, não há tempo, a não ser o da necessidade bruta do alimento, da habitação simples, do transporte ao trabalho e da ida ao bar mais próximo ou à igreja de tendências conservadoras que, como “O Brasil para Cristo” de vila São José e outras, estão dentro das favelas (DAMIANI 1984, p. 127).

Com efeito, o desemprego em massa e a precarização do trabalho provocado pela crise econômica afeta psicologicamente muitos trabalhadores.

Considerando que o trabalho permanece elemento fundante da vida do ser humano, o processo de precarização se torna um estado de fragilidade emocional que ultrapassa os limites do espaço laboral e invade a vida do trabalhador, desembocando em todos

---

<sup>54</sup> No capítulo seguinte trataremos sobre as precárias condições de moradia em que vive a classe trabalhadora da construção civil que foi estrategicamente empurrada para a longínqua periferia ou ficou concentrada nas favelas que surgiram junto a centralidade urbana.

os âmbitos de convivência: família, vizinhança, relações sociais, etc. É nessa precariedade da vida que o alcoolismo tende a se intensificar, sobretudo, quando há uma tendência a priori, orgânica e genética, ou as próprias condições em que se dá o trabalho são geradoras deste vício. (SANTOS, *O Povo* 2008, p. 57).

A grande discussão levantada por estudiosos sobre o assunto é se o alcoolismo no trabalho é uma doença ou indisciplina, pois a CLT<sup>55</sup> no seu art. 482, letra “f” permite que o empregador demita, por justa causa, o empregado que apresente embriaguez habitual ou em serviço. Desta forma, o problema se restringe somente ao local de trabalho sendo considerada uma mera contravenção à lei. Quando na verdade a demissão acaba se tornando outro problema que agrava ainda mais a situação de precariedade do trabalhador. Numa entrevista concedida a um curso sobre “Responsabilidade Social para o Desenvolvimento Humano” realizado pelo Jornal *O Povo*, o engenheiro civil e presidente do Sinduscon CE, Carlos Roberto Carvalho Fujita falou sobre o papel da empresa na prevenção do alcoolismo. Vejamos um fragmento da entrevista realizada:

*O Povo*: Recuperar o trabalhador dependente ou demiti-lo por falta de produtividade: como empresário, o senhor já se deparou com esse dilema?

*Fujita*: Não há como negar: não é raro encontrarmos trabalhadores em situações-limite. Somos favoráveis aos esforços das companhias na busca pela recuperação dos funcionários. Contudo, essa situação extrapola a autonomia das empresas e pode ser considerada uma questão de saúde pública. Daí, porque entendermos que o Ministério do Trabalho e o Ministério da Saúde têm relevante papel no financiamento do tratamento para os casos mencionados (*O Povo*, 2008, caderno 3 p. 59).

Contudo, toda essa discussão sobre questões que dialogam diretamente com a sociologia e com as ciências relacionadas à saúde do trabalho servem de comparação para diferenciarmos os métodos utilizados pelas construtoras dos que são utilizados pelo sindicato dos trabalhadores da construção civil para a qualificação dos trabalhadores, onde se prima pela formação política dos operários através de vídeos e palestras que são ministradas tanto no canteiro de obras, como na sede no sindicato.

Todavia, o caráter político do Sindicato da Construção Civil marca sua trajetória desde sua fundação, sobretudo a partir de 2004, quando se filiou ao CONLUTAS, assumindo uma postura anti-Lula, contra a CUT<sup>56</sup> e o FMI. O fato é que devido a este contexto político, o

<sup>55</sup> Consolidação das Leis de Trabalho

<sup>56</sup> O Sindicato dos Trabalhadores da Construção Civil em Fortaleza foi fundado em 24 de novembro de 1940, passando por várias tendências políticas e momentos de grande efervescência sindical que se contrapôs a ditadura militar no período de redemocratização, culminando em várias disputas entre chapas que de um lado estavam os diretores e de outro, a oposição, que a princípio teve como grande aliada a Central Única dos Trabalhadores – CUT, que hoje, consiste num alvo de severas críticas por grande parte dos sindicatos da categoria que o consideram pelego e manipulador, conforme a versão de um dos diretores mais influentes do Sindicato local, Raimundo Pereira de Castro, o Raimundão, militante desde o grupo político “Juventude

Sindicato local sempre foi muito atuante na conscientização<sup>57</sup> política dos trabalhadores, esclarecendo-os sobre seus direitos e contribuindo para garanti-los legalmente. Desta forma, muitos trabalhadores passaram a ter carteiras assinadas, fazendo vigorar as leis trabalhistas, os canteiros de obras passaram a dispor de vários mecanismos de proteção e gradativamente os alojamentos no canteiro de obras foram acabando.

A discussão levantada sobre o caráter diferenciado da qualificação proposta pelo sindicato e pelas construtoras revela ações diversas que estão longe de uma luta que esteja para além do chão da fábrica, que ultrapasse os canteiros de obra e que abranja a moradia, a saúde, a educação, e de uma maneira mais otimista, a cidade. Entretanto, a organização sindical ainda é a entidade de representatividade mais consistente que os operários possuem. Muitos projetos de melhorias para a categoria surgiram através de assembléias, manifestações, congressos que desenvolveram atividades louváveis, como o projeto de educação popular que surgiu a partir das influências freireanas<sup>58</sup>, alfabetizando muitos canteiros.

Embora estas melhorias sejam palpáveis, não podemos deixar de percebermos que elas são limitadas, como o próprio projeto de educação popular, onde o índice de evasão é reflexo de um dia de trabalho exaustivo. Atualmente não existe mais nenhuma turma e nenhum dos operários entrevistados fizeram parte destas.

---

Avançada”, cujas reuniões ocorriam no Colégio Gregório Bezerra, conhecido como movimento CGB, formado por operários, técnicos e engenheiros filiados a CUT que foram responsáveis pela primeira chapa de oposição ao sindicato da construção civil em 1988.

<sup>57</sup> Convém ressaltar o conteúdo desta conscientização, onde o Sindicato dos Trabalhadores da Indústria da Construção Civil atua no sentido de proporcionar uma formação política através do jornal de veiculação oficial da categoria, *A Voz do Peão*, bem como pelas palestras ministradas, onde há uma intenção de versar sobre a luta de classes, explicando didaticamente aos operários, que são proletários explorados por seus patrões, que por sua vez compõem a classe exploradora, a burguesia. Apesar das limitações tanto das capacitações do Sindicato, como pela própria capacidade de compreensão dos operários, tendo em vista que se trata de uma categoria, cuja baixa escolaridade é uma forte característica, o fato é que muitos deles utilizam categorias marxistas como, capital, força de trabalho, mercadoria, mais-valia, para relatarem sobre a lógica das relações capitalistas que exploram a classe trabalhadora na qual fazem parte. Embora seja uma linguagem muito simplificada e carregada de concepções ideológicas, consiste numa conscientização bastante avançada em detrimento de outras categorias, cujo grau de escolaridade é maior.

<sup>58</sup> Designação utilizada para se referir à tendência pedagógica libertadora do educador Paulo Freire que propôs uma educação que atingiu as bases populares. A proposta de educação freireana propõe uma alfabetização partindo de situações concretas do cotidiano do educando, através de um levantamento sócio-econômico e do universo vocabular dos educandos para a escolha de temas e palavras utilizadas no seu dia a dia, que seriam então decompostas em seus fonemas para a formação de outras palavras, tendo por objetivo a aprendizagem do código lingüístico a partir de leituras críticas da sua realidade, situando-se como sujeitos ativos na busca pela transformação social. A primeira experiência de efetivação deste método foi o Movimento Brasileiro de Alfabetização – MOBRAF, durante a presidência de José Sarney em 1990, sendo instinto posteriormente no governo de Fernando Collor. Sobre a tendência pedagógica libertadora, ver: FREIRE, P. *Pedagogia da Autonomia: saberes necessários à prática educativa* 31° Ed. Paz e Terra – SP, 2005.



### **3.3. A evolução técnica e o surgimento da tecnologia na divisão social do trabalho na construção civil**

A técnica, ao contrário da tecnologia, é bem antiga, pois aparece com a fabricação de instrumentos que eram utilizados pelas sociedades primitivas. O Homem ao produzir fogo, ou ao construir ferramentas e armas, estava utilizando-se de uma técnica, o que permitiu que sobrevivesse e pudesse sobrepor sobre os animais desprovidos de racionalidade.

Quando o homem passou a produzir o espaço geográfico, ou seja, no período neolítico, descobriu a agricultura, a domesticação dos animais, a cerâmica, os metais e desenvolveu estas técnicas concomitantemente com o desenvolvimento de relações sociais complexas.

Para Santos (2008, p. 29) “as técnicas são um conjunto de meios instrumentais e sociais, com os quais o Homem realiza sua vida, produz e, ao mesmo tempo cria espaço”. Se o espaço é concebido através da relação que o Homem estabelece com as técnicas, estas por sua vez são de interesse da compreensão geográfica. Desta forma, Santos (2008) em sua obra “A natureza do espaço: Técnica e tempo. Razão e emoção” faz um apanhado sobre os vários geógrafos que dedicaram seus estudos na busca do entendimento sobre as técnicas, como Pierre George e Maximilien Sorre.

Para Sorre (1948 apud SANTOS 2008, p. 35) “a noção de técnica estende-se a tudo que pertence a indústria e à arte, em todos os domínios da atividade humana”. Todavia, Santos (2008) faz uma distinção entre os objetos técnicos que, ora se apresentam como concretos, ora abstratos. Na primeira situação os objetos são uma perfeição que se sobrepõe a própria natureza que se apresenta como abstrata e imperfeita. E a justaposição destes, faz parte de um conjunto de operações, formando um sistema que condiciona e dá suporte aos objetos técnicos. Daí, a razão pela qual a técnica não se separa do meio, termo este que vai além da sua aceção de entorno natural. A rigor, para Santos (2008)

O espaço é formado de objetos; mas não são os objetos que determinam os objetos. É o espaço que determina os objetos: o espaço é visto como um conjunto de objetos organizados segundo uma lógica e utilizados (acionados) segundo uma lógica. Essa lógica da instalação das coisas e da realização das ações se confunde com a lógica da história, à qual o espaço assegura a continuidade (...). É o espaço que redefine os objetos técnicos, apesar de suas vocações originais, ao incluí-los num conjunto coerente onde a contigüidade obriga a agir em conjunto e solidariamente (SANTOS 2008, p. 40 - 41).

A técnica de adaptar-se ao habitat faz parte da história do Homem, onde a princípio alojar-se em cavernas, apropriando-se do meio natural era uma abstração do que hoje

concebemos por moradia, pois abrigava, acolhia, protegia das intempéries, etc. Com o tempo, o Homem passou a produzir o espaço e construir o próprio habitat a partir da apropriação das técnicas que se concretizam no meio, tornando-o cada vez mais artificial através do aperfeiçoamento técnico.

As técnicas são transmitidas de geração a geração e são aperfeiçoadas através do conhecimento prático, da percepção e da capacidade de cada indivíduo ou grupo social. Alguns grupos sociais que conheciam determinadas técnicas se organizavam em sociedades de artesãos. Com isso se desenvolveu a agricultura, a metalurgia, a construção de casas, palácios, templos, fortificações, e várias outras atividades apoiadas em conhecimentos técnicos (ABIKO 2003, p. 55).

Segundo ABIKO (2003, p.55) ainda hoje, o pedreiro ao assentar um tijolo para executar uma alvenaria, está utilizando uma técnica que envolve o conhecimento do manuseio da colher de pedreiro, o conhecimento da elaboração de uma argamassa de assentamento misturando cal, cimento, areia e água nas proporções adequadas, e a melhor amarração entre os tijolos e a sua colocação em prumo. O pedreiro ao executar esta alvenaria domina uma técnica e não uma tecnologia. Isto não quer dizer que o pedreiro, ao desconhecer a tecnologia, possa estar executando de forma inadequada a alvenaria. O bom pedreiro é aquele que domina a técnica. Inclusive o assentamento de tijolos executado hoje em dia pouco difere do assentamento de tijolos executado na antiguidade. Desta forma, a técnica é um “saber fazer” que se caracteriza pela presença de uma cultura humana.

Entretanto, sua evolução tende a uma universalidade, mas na construção civil, por exemplo, suas particularidades permanecem, existem alguns hábitos no ato de construir que persistem e são tidos como empecilhos para a introdução de novas tecnologias. Para ABIKO (2003, p. 61) “deve-se considerar, portanto, a dificuldade de introduzir qualquer inovação tecnológica na construção civil, quer seja ela de um novo processo ou de um novo produto, pois este setor é refratário a mudanças”.

A razão deste fato, principalmente no setor habitacional, pode estar relacionada com hábitos culturais de apego a uma determinada forma de morar que evolui muito lentamente ao longo dos séculos. Como exemplo pode-se citar a valorização no Brasil de uma casa construída com alvenaria de tijolos maciços, em contraposição com casas construídas com painéis pré-fabricados de qualquer material que seja. Apesar de não haver uma comprovação científica pode-se também constatar uma desconfiança em relação ao comportamento dos novos materiais (ABIKO 2003, p. 61 - 62).

Além de haver essa resistência tecnológica por parte dos usuários, também se trata de uma questão ergonômica, onde os operários da construção civil são desprovidos de uma qualificação adequada que facilite o uso de instrumentos de trabalho mais sofisticados. Isto se

deve ao fato de não haver um investimento das empresas na qualificação do seu quadro funcional, daí, a frequência de desperdício de material e gastos altíssimos na produção.

As empresas, assim como toda a nossa sociedade, precisam mudar a concepção de que é melhor trabalhar com pessoas alienadas e tomar consciência de que a ação conjunta é muito maior que a soma de ações individuais. Perceber que os sujeitos têm muito mais a oferecer que a força de seus braços, e que um sujeito com discernimento, mais consciente das inter-relações da vida, será mais produtivo dentro da empresa e na sociedade, desenvolvendo-se e desenvolvendo continuamente os ambientes onde vive, num processo sinérgico (COLOMBO, 1999 apud COLOMBO e BAZZO 2001, p. 155).

Dentre esse quesito de falta de qualificação da classe operária existem muitos outros fatores que são responsáveis pela baixa produtividade na construção civil, apesar de esta ser um dos setores que mais movimenta a economia no país. Isto se deve a certos obstáculos como,

(...) o caráter não homogêneo e não seriado de produção devido à singularidade do produto, feito sob encomenda; a dependência de fatores climáticos no processo construtivo, o período de construção relativamente longo; a complexa rede de interferências dos participantes (usuários, clientes, projetistas, financiadores, construtores); uma ampla segmentação da produção em etapas ou fases que imprime um dinamismo centrado no princípio de sucessão e não de simultaneidade; o parcelamento da responsabilidade entre várias empresas, onde o processo de subcontratação é comum; a significativa mobilidade da força de trabalho; além do nomadismo do setor (tanto em relação aos produtos finais como ao processo de produção); o caráter semi-artesanal (manufatureiro) do processo construtivo (COLOMBO e BAZZO 2001, p.154).

A tecnologia pode ser definida como a solução de problemas técnicos por meio de teorias, métodos e processos científicos. Também se pode conceituar a tecnologia como o estudo científico dos materiais utilizados pela técnica, e dos processos de construção, fabricação e organização. Contudo, a tecnologia deve ser utilizada como forma de auxiliar e dar maior suporte técnico ao trabalhador, facilitando e proporcionando um maior desempenho de seu trabalho e, não, substituí-lo.

Abiko (2003) explica que após a Segunda Guerra Mundial teve início a tecnologia. Com o desenvolvimento que ocorre nos processos industriais e de gestão nos dias atuais, as técnicas se aproximam cada vez mais da ciência. Portanto, a Técnica + Ciência = Tecnologia, coloca em termos bastante simples a relação entre esses três conceitos, ou seja, a tecnologia é a incorporação do conhecimento científico no domínio das técnicas.

Entretanto, as ciências humanas não vêem esta tripla relação de forma tão simples assim. Lefébvre (1973) critica a forma pela qual a tecnologia foi apropriada por uma determinada

classe, e explica como se pensava que esta tecnologia seria apropriada por um novo grupo revolucionário. Como isto não aconteceu daí, o mito da tecnologia.

Assim a técnica e a tecnicidade desenfreadas lançaram um mito, o mito da tecnologia (e de tecnoestrutura); segundo este mito moderno, simultaneamente ideológico e prático, existiria uma camada, casta ou classe (virtualmente) de pessoas que vinha substituir os capitalistas e a burguesia – pessoas competentes, desinteressadas, cientistas ou práticos, organizadores das empresas, da produção e do consumo e, por último, do espaço. Tal é simultaneamente verdadeiro e falso. Verdadeiro, no que toca a uma certa capacidade de reprodução das relações de produção. Falso, no tocante à substituição da burguesia como classe por este grupo (LEFÉBVRE 1973, p. 25).

Essa crítica acerca da tecnologia é fruto da discussão já levantada pelo papel das ciências parcelares, onde cada vez mais o todo é visto de maneira fragmentada através da divisão social do trabalho, sobretudo pela atuação descompromissada do trabalho intelectual para com a sociedade.

O papel destas classes e camadas, compostas em grande parte por técnicos (pequenos, médios, grandes) por empregados, por intelectuais, por pessoas das profissões ditas liberais, é fazer entrar os conhecimentos na vida social e não apenas adquiri-los e transmiti-los. Da existência de um tal suporte social resulta que o conhecimento (ciências e técnicas) não contém em si mesmo a certeza de se conseguir dominar o processo social do conhecimento, o do seu investimento na produção (LEFÉBVRE 1973, p. 27).

Desta forma a divisão do trabalho na construção civil se constitui, por uma imensa variedade de funções desempenhadas: desde engenheiros, arquitetos que planejam a obra meses antes, pessoal de escritório que executam as vendas dos imóveis (praticamente a função mais desempenhada pela mão de obra feminina), mestres de obras, encarregados. Desta forma, os operários que compõem o nosso objeto de estudo são: pedreiros, carpinteiros, pintores, armadores, eletricitas, estucadores, serventes etc. É válido ressaltar que os dados da RAIS apresentam um número considerável de mulheres trabalhando nestas funções, entretanto, não nos deparamos com essa realidade nos canteiros de obras visitados, inclusive os mestres-de-obras das construtoras estudadas afirmam que a construção civil é um trabalho muito pesado para mulher e por isso não compensa contratá-las. A esse respeito, o Engenheiro Domingos complementa que no sul e sudeste do país é mais comum contratar mão-de-obra feminina, pois as mulheres são mais cuidadosas no acabamento e se paga menos do que os homens. Vejamos, pois, os dados referentes ao ano de 2005, onde tanto na cidade de Fortaleza, como na Aldeota há indícios de trabalho feminino.

**TABELA 4 - Empregos formais existentes em 31/12 por gênero, segundo as ocupações Município de Fortaleza - 2005**

Ocupações	Gênero		
	MASCULINO	FEMININO	TOTAL
CBO 715210 - Pedreiro	3.565	7	3.572
CBO 715230 - Pedreiro de edificações	587	7	594
CBO 716610 - Pintor de obras	607	1	608
CBO 717005 - Demolidor de edificações	21	3	24
CBO 717010 - Operador de martetele	14	0	14
CBO 717015 - Poceiro (edificações)	3	0	3
CBO 717020 - Servente de obras	8.660	219	8.879
CBO 717025 - Vibradorista	31	0	31
Total	13.488	237	13.725

Fonte: MTE/RAIS.

**TABELA 5 - Empregos formais existentes em 31/12 por gênero, segundo as ocupações Bairro Aldeota/Fortaleza - 2005**

Ocupações	Gênero		
	MASCULINO	FEMININO	TOTAL
CBO 715210 - Pedreiro	468	0	468
CBO 715230 - Pedreiro de edificações	89	0	89
CBO 716610 - Pintor de obras	74	0	74
CBO 717010 - Operador de martetele	1	0	1
CBO 717020 - Servente de obras	1.140	9	1.149
Total	1.772	9	1.781

Fonte: MTE/RAIS.

Cada uma dessas funções é exercida por um grupo de trabalhadores através de etapas, onde o trabalho de um só pode ser iniciado após a realização anterior do trabalho de outrem. Assim, o servente, por exemplo, carrega a matéria prima para o estucador, que prepara a massa feita com gesso, água e cola que será utilizada pelo pedreiro na construção das paredes, mas isso após o ferreiro-armador erguer a infra-estrutura de metal, sob a qual a parede será erigida. O interessante dessa divisão é que a ciência e a experiência participam da organização do trabalho no canteiro de obras. O engenheiro-mestre e o mestre-de-obras possuem a função de fiscalizar a obra, mas de formas completamente diferentes.

O primeiro, formado no ensino acadêmico, detém o conhecimento técnico-científico e fiscaliza sua aplicação na obra; representa também a empresa, sendo o responsável pela administração do empreendimento. O mestre, é formado no canteiro, chega a essa posição depois de muitos anos de labuta em várias funções e após ter provado que sabe assumir a liderança dos trabalhadores; serve, portanto, de tradutor das ordens emanadas do engenheiro; em virtude da sua origem social, conhece a linguagem e os costumes operários; sabe como dosar persuasão com coação para convencer o trabalhador a produzir (VARGAS 1979, p.197).



**FIGURA 20 - Engenheiros e técnicos (Diagonal)**  
Fonte: MENDES, 2008



**FIGURA 21 - Mestre - de - Obras (Mota Machado)**  
Fonte: MENDES, 2008

Tendo em vista que a construção civil consiste num serviço de habitação, e também está interligada ao comércio, sabendo-se que esta habitação constitui-se numa mercadoria é, portanto, na indústria que essa habitação se torna possível, pois são os operários que braçalmente erguem os edifícios das grandes construtoras, cuja propaganda é venderem o sonho e a qualidade de vida almejável, enquanto vivem em condições de precariedade. São desses trabalhadores que a empresa extrai mais-valia, de modo que as vendas dos imóveis equivalem ao super lucro gerado pela comercialização da propriedade. Sabendo-se que a construção civil é dos setores que mais movimentam a economia no país é também uma das indústrias que possui maior empregabilidade de operários, pois sua característica principal é o trabalho manual.

Portanto, o trabalhador dispõe de uma importância que lhe potencializaria um relativo poder dentro dos canteiros de obras. Afinal, o trabalho braçal, traço fortemente peculiar deste setor ainda na segunda metade do século XX, não pôde ser facilmente substituído por máquinas, fazendo-se necessário por parte dos empresários e seus lugares-tenentes nos canteiros o desenvolvimento de estratégias de domínio para fazer frente a estas perspectivas (NÓBREGA 2006, p. 29).

A construção civil está interligada a outras indústrias, como a de transformação, que manipula a matéria-prima para a realização das obras, bem como envolve inúmeras empresas subsidiárias que lidam com transporte, fardamento, alimentação, instrumentos manuais, etc.

Isto significa que há uma rede de relações que é estabelecida com outros setores, aquecendo a produção e movimentando o mercado de trabalho. Portanto, quando nos referimos à indústria de transformação responsável pela fabricação de materiais de construção e a indústria da construção civil, percebemos que há uma íntima relação entre elas à medida que o desempenho desta última reflete diretamente na expectativa da primeira.

Conforme revela a Associação Brasileira das Indústrias de Materiais de Construção (2008), o ano de 2007 foi bastante promissor e o de 2008 está sendo melhor.

O desempenho da cadeia da construção não frustrou as expectativas otimistas traçadas no início de 2007. Há muito não se registrava expansão tão grande, com reflexos positivos na indústria e comércio de materiais e nas construtoras. Os indicadores preliminares da indústria de materiais de construção apontam para um crescimento real das vendas de 7,5%, em 2007, e o emprego nas construtoras aumentou 8,7% (ABRAMAT 2008, p. 01).

Então se cada vez mais esta indústria é responsável por fabricar materiais mais eficientes. Há, portanto, uma probabilidade de que possa vir a diminuir os postos de trabalho na construção civil. Visto que há uma tendência em fabricar pré-moldados que se parecem como jogos de lego, cuja montagem consiste em encaixes com peças proporcionais que se assemelha com um quebra-cabeça, facilitando o trabalho e dispensando operários.

TABELA 6 - Evolução do Emprego por Setor de Atividade Econômica no Brasil

SETORES	Junho				Janeiro a Junho				Julho/07 a Junho/08	
	2007		2008		2007		2008		Últimos 12 meses	
	Saldo	(%)	Saldo	(%)	Saldo	(%)	Saldo	(%)	Saldo	(%)
<b>TOTAL</b>	<b>181.667</b>	<b>0,64</b>	<b>309.442</b>	<b>1,03</b>	<b>1.095.503</b>	<b>4,01</b>	<b>1.361.388</b>	<b>4,70</b>	<b>1.883.277</b>	<b>6,62</b>
<b>1. EXTRATIVA</b>	<b>1.124</b>	<b>0,71</b>	<b>1.745</b>	<b>1,03</b>	<b>6.244</b>	<b>4,08</b>	<b>8.373</b>	<b>5,14</b>	<b>11.891</b>	<b>7,46</b>
<b>2. INDÚST. TRANSF.</b>	<b>27.812</b>	<b>0,40</b>	<b>52.214</b>	<b>0,72</b>	<b>299.509</b>	<b>4,53</b>	<b>317.901</b>	<b>4,54</b>	<b>412.976</b>	<b>5,98</b>
IND. PROD. MIN. NÃO MET.	1.230	0,37	3.245	0,94	5.395	1,66	11.778	3,49	19.967	6,06
IND. METALÚRGICA	3.373	0,50	5.629	0,77	30.032	4,66	37.586	5,35	65.667	9,73
IND. MECÂNICA	3.087	0,68	4.674	0,92	24.132	5,56	32.869	6,82	56.732	12,39
IND. MATER. ELÉTRIC. E COM.	1.624	0,66	2.490	0,92	8.744	3,68	13.468	5,21	25.308	10,27
IND. MATER. DE TRANSPORTE	5.637	1,24	6.038	1,19	27.227	6,27	29.360	6,07	51.764	11,22
IND. MADEIRA E MOBILIÁRIO	1.124	0,25	536	0,12	6.577	1,46	-1.934	-0,42	-2.806	-0,61
IND. PAPEL, PAPELÃO, EDITOR.	1.084	0,30	1.906	0,51	4.409	1,24	9.600	2,60	16.996	4,70
IND. BORRAC., FUMO, COUROS	-2.422	-0,73	947	0,29	20.862	6,80	15.457	4,91	2.882	0,88
IND. QUIM., PROD. FARM. VETER.	2.059	0,29	5.856	0,80	16.515	2,42	22.580	3,16	36.556	5,22
IND. TEXTIL, VESTUÁRIO	4.065	0,45	8.058	0,86	32.820	3,77	31.846	3,48	43.581	4,82
IND. CALÇADOS	-1.198	-0,39	3.256	1,01	12.978	4,40	22.273	7,32	18.472	6,00
IND. PROD. ALIMENT. BEBIDAS	8.149	0,49	9.579	0,55	109.818	7,00	93.018	5,59	77.857	4,64
<b>3. SERV. IND. UTIL. PÚB</b>	<b>1.413</b>	<b>0,43</b>	<b>869</b>	<b>0,26</b>	<b>5.514</b>	<b>1,69</b>	<b>7.283</b>	<b>2,18</b>	<b>9.521</b>	<b>2,87</b>
<b>4. CONSTRUÇÃO CIVIL</b>	<b>18.469</b>	<b>1,29</b>	<b>36.758</b>	<b>2,17</b>	<b>97.571</b>	<b>7,21</b>	<b>197.153</b>	<b>12,89</b>	<b>276.337</b>	<b>19,05</b>
<b>5. COMÉRCIO</b>	<b>28.162</b>	<b>0,46</b>	<b>48.213</b>	<b>0,74</b>	<b>97.051</b>	<b>1,60</b>	<b>132.123</b>	<b>2,04</b>	<b>440.163</b>	<b>7,15</b>
COMÉRCIO VAREJISTA	22.701	0,44	40.052	0,73	64.483	1,27	91.158	1,68	360.378	6,99
COMÉRCIO ATACADISTA	5.461	0,55	8.161	0,76	32.568	3,35	40.965	3,93	79.785	7,94
<b>6. SERVIÇOS</b>	<b>38.535</b>	<b>0,35</b>	<b>73.436</b>	<b>0,62</b>	<b>327.563</b>	<b>3,02</b>	<b>438.813</b>	<b>3,84</b>	<b>698.353</b>	<b>6,25</b>
INSTITUIÇÕES FINANCEIRAS	-191	-0,03	3.423	0,59	4.320	0,79	13.481	2,36	31.118	5,63
COM. ADM. IMÓV. SER. TEC-PROF.	18.991	0,69	28.999	0,96	116.569	4,39	152.868	5,26	285.619	10,30
TRANSP. E COMUNICAÇÕES	4.785	0,31	13.549	0,85	48.278	3,26	62.076	4,02	75.925	4,96
SERV. ALOJ. ALIM. REP. MANUT.	13.626	0,34	19.801	0,47	82.173	2,06	110.956	2,67	199.067	4,89
SERVIÇOS MÉD., ODONTOL.	4.662	0,40	9.382	0,77	27.605	2,44	42.802	3,62	65.728	5,67
ENSINO	-3.338	-0,31	-1.718	-0,15	48.618	4,68	56.630	5,28	40.896	3,76
<b>7. ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA</b>	<b>-160</b>	<b>-0,03</b>	<b>3.627</b>	<b>0,64</b>	<b>23.614</b>	<b>4,53</b>	<b>32.712</b>	<b>6,09</b>	<b>24.350</b>	<b>4,47</b>
<b>8. AGRICULT. SILVICULT., ETC.</b>	<b>66.312</b>	<b>4,02</b>	<b>92.580</b>	<b>5,67</b>	<b>238.437</b>	<b>16,13</b>	<b>227.030</b>	<b>15,14</b>	<b>9.686</b>	<b>0,56</b>





**FIGURA 22 - Operários da Construção Civil no Canteiro de Obras da Construtora Diagonal**  
Fonte: MENDES, 2008



**FIGURA 23 - Operários da Construção Civil na Obra da Construtora Mota Machado**  
Fonte: MENDES, 2008

### 3.4. As transformações na construção civil: o *construbusiness*

A novela da Rede Globo “Duas caras” de Agnaldo Silva, exibida no final de 2007 e começo de 2008, retrata a realidade de uma favela no Rio de Janeiro, cujo nome fictício é intitulado de “Portelinha”. O enredo envolve questões relacionadas ao uso do solo urbano, que por sua vez foi adquirido ilegalmente pela ocupação da população liderada por Juvenal Antena há 10 anos. Neste período o local já era cobiçado pelo empresário Marconi Ferrão, antagonista da trama. Suas intenções eram de transformar aquela área num condomínio de luxo para a população carioca. Entretanto, a “Portelinha” rapidamente criou forma e conteúdo, inviabilizando os planos de Ferrão.

Contudo, o empresário não desistiu de lucrar com a localidade e deu início a construção de uma fábrica de cimento num terreno ao lado da “Portelinha”. Fato este que mobilizou politicamente à favela através de um plebiscito que coletou votos à favor e contra a construção da fábrica. A campanha propagada por Ferrão era de que a fábrica geraria emprego e renda para a população da “Portelinha”. Enquanto isso, Juvenal Antena se encarregou de difamar a campanha de Ferrão e diagnosticar os males que a fábrica traria a “Portelinha”, sobretudo, no quesito saúde. O plebiscito divulgou o resultado à favor da construção da fábrica como unânime, porém, muitos empecilhos e acordos vieram a acontecer entre os personagens Juvenal Antena e Marconi Ferrão, caracterizando bem os interesses e as “caras” que existem quando se envolve dinheiro e poder, atrelada às questões de caráter social facetada pela política.

O conflito vivenciado pela novela se refere a uma empresa incorporadora do ramo da construção civil que amplia seu setor para uma indústria de transformação altamente rentável, no caso exemplificado, a de cimento, que maximiza a produção e, por sua vez, a lucratividade das construtoras associadas. Essa grande corporação envolvendo todas as etapas do processo como venda dos lotes, construção do edifício e fabricação de cimentos e pré-moldados é uma iniciativa monopolista chamada de *construbusiness* que aos poucos está se tornando uma realidade no Brasil, embora ainda se apresente de maneira muito tímida, sobretudo, no Nordeste. É válido ressaltar que a utilização de materiais pré-moldados, embora facilite o trabalho do operário, sua massificação pode ocupar os postos de trabalho.

A Indústria da Construção Civil hoje é vista numa maior amplitude. Utilizando-se do termo *construbusiness*, que aglutina seus vários segmentos, vai desde a extração de minérios, como gesso e diversos tipos de pedras, até os serviços imobiliários, passando pelos bens de capital para a construção, como máquinas diversas, e as indústrias de material de construção (COLOMBO e BAZZO 2008, p.17).

Entretanto, o que se torna mais comum são as parcerias entre as construtoras através das cooperativas que se unem com o propósito de comprar materiais de construção em grande quantidade, como cimento, elevadores, azulejos, ferragens, madeiras, etc. Estas cooperativas atuam barateando o valor destas mercadorias e o imposto pago por elas. A Cooperativa da Construção – COOPERCON-CE<sup>59</sup> sediada em Fortaleza consiste numa cooperativa que possui várias construtoras filiadas que se uniram com a finalidade de comprar materiais de construção em grande quantidade por preços mais acessíveis e com descontos.

### 3.5. A construção civil é uma indústria?

Apesar destas transformações, os operários utilizam-se das mãos durante a construção de toda a obra. Então por que a construção civil não é considerada artesanal, e sim, uma indústria? A diferença se estabelece na forma como o trabalho é organizado. No caso do artesanato, é ele quem conduz todas as fases da produção de um objeto, desde sua criativa elaboração até a execução final. Já o trabalho na construção civil realizado pelos operários é bastante parcelado, onde “os trabalhadores são executores de projetos que não sabem ler e cuja tradução é feita na seqüência engenheiro-mestre-encarregado; a cada elo dessa transmissão de ordens o conhecimento vai restringindo-se a partes menores da construção” (VARGAS 1979, p. 196).

É esta organização do processo produtivo que torna a construção civil uma indústria fordista<sup>60</sup>, pois apesar do canteiro de obras não possuir uma esteira de produção operada por máquinas, se constitui num chão fabril que se utiliza de um trabalho parcelar, fragmentado e minimamente qualificado, garantindo lucros em meio a um capital imobiliário financeiro altamente rentável. Apesar da pouca qualificação, não podemos negar as habilidades que o operário dispõe, até porque isto se constitui numa própria exigência do trabalho que por sua vez, está organizado por várias etapas manufaturadas até chegar à fase de acabamento que é

---

<sup>59</sup> A Cooperativa da Construção Civil do Estado do Ceará – COOPERCON- CE foi fundada em Abril de 2007 e possui atualmente 50 construtoras filiadas que atuam há bastante tempo no ramo. O escritório da COOPERCON se localiza na Av. Senador Virgílio, 1701 – Sala 1108 no bairro Aldeota em Fortaleza.

<sup>60</sup> Harvey (1993), explica sobre a lógica fordista que surgiu no início do século XX. O autor relata que a racionalização da produção imposta pelo fordismo não se restringia a fábrica, mas a coerção moral dos trabalhadores, impondo-lhes um novo modo de vida baseado num disciplinamento urbano repleto de códigos, comportamentos e normas de conduta, em meio à alienação, a fragmentação do trabalho e a rigidez do modo de produção. Contudo, este modelo sofreu fortes alterações com o modo de acumulação flexível que impulsionou o toyotismo e reestruturou o fordismo as especializações flexíveis. Ex. A construção civil consiste num trabalho parcelado, no entanto, sua produção é racionalizada pelo *just time*, visto que a construção possui um prazo de entrega previamente estabelecido pela empresa que vendeu uma mercadoria por propaganda, antes de sua realização .

onde se requer mais talento do trabalhador. Isso também não quer dizer que as máquinas sejam dispensáveis, mas é que embora haja sempre novas tecnologias que potencializam a produção, ainda sim, precisa-se de muitos operários.

Ao entrevistarmos o engenheiro Domingos da construtora Diagonal, perguntamos sobre o que ele achava das novas tecnologias da construção civil no nosso Estado e, ele respondeu:

Recentemente a Diagonal fez parceria com a Rossi, uma construtora de São Paulo que é bastante conhecida nacionalmente, para construir o Duets Office Tower que serão duas torres só de escritórios comerciais. Essa obra fica lá na Av. Eng. Santana jr. no Cocó e será a grande promessa imobiliária não só para Fortaleza, mas para todo o Ceará. E quando estive com o engenheiro da Rossi ele me disse que ficou impressionado com o tanto de coisas que a gente ainda faz no próprio canteiro, pois lá em São Paulo eles trabalham com muito pré-moldado, com lajes pré-fabricadas e, aqui são poucas obras que a gente trabalha com isso, lá já é mais comum” (Entrevista concedida no dia 10/04/2008 às 15h15).

Para Vargas (1979, p. 210) na construção civil “faltam formas mais sofisticadas de organização do trabalho, como as ditadas pela administração científica, recorre-se aos instrumentos tradicionais que se tem nas mãos”.

Portanto, é como se a construção civil fosse moderna demais para ser manufatura e muito atrasada para ser uma indústria. Isto é uma característica peculiar da indústria da construção civil, pois a organização do trabalho no canteiro de obra por ser manual, às vezes, foge à lógica da racionalização do tempo e isso acarreta uma série de danos a produção e consecutivamente ao trabalhador. Mas, essa estrutura manufatureira foi se reestruturando à medida que elementos pré-fabricados e padronizados foram se incorporando ao processo produtivo dando-lhe características do modo de produção fordista que se molda as transformações no mundo do trabalho.

Outra característica da construção civil que a diferencia da indústria de transformação, por exemplo, é a sua situação geográfica, pois sua produtividade está vulnerável as condições naturais, das chuvas, das intempéries e, sobretudo, do solo. Portanto, cada vez mais surgem alternativas que intensificam a exploração do trabalhador. Logo, o capital de giro do setor imobiliário, especula o preço dos imóveis, obtendo lucro a partir da estratégica localização e da comercialização destes, assim como se apropria potencialmente do excedente econômico. Desta forma, há um direcionamento desse lucro na incorporação de instrumentos de trabalho, como máquinas e equipamentos. Tal investimento imobiliza o capital obtido. No entanto, os capitais investidos dinamizarão a organização do trabalho, enquanto os operários continuam

trabalhando sob dupla exploração, habitando na periferia e continuam com pouca qualificação.

O modo pelo qual as construtoras buscaram resolver o problema da racionalização do tempo se explica com o processo de reestruturação produtiva. Pois foi se tornando cada vez mais comum a contratação de mão-de-obra especializada baseado na subempreiteitada, cuja lógica consiste no serviço por encomenda e não, por diária. Ou seja, se o trabalhador demorar a fazer o serviço ele receberá a mesma quantia combinada. A subempreiteitada geralmente é utilizada pelas empresas de terceirização tão presentes com a acumulação flexível da economia que buscam efetivar um controle eficaz do trabalho, racionalizando o tempo e os gastos da produção. Logo, fica evidente o grau de subalternização que estes operários estão submetidos, estando sujeitos a informalidade das empresas de terceirização que prestam serviços a outras. Estas empresas contribuem para que os vínculos entre empregador e empregado advindos das contratações formais sejam diluídos e para que o trabalhador seja duplamente explorado.

Na pesquisa de campo constatamos que os operários terceirizados eram contratados para a realização de atividades bem específicas. O número de entrevistados foi respaldado de acordo com o número absoluto de funcionários fixos das construtoras. Por exemplo, a Mota Machado possui 14 trabalhadores regularizados com carteira assinada que estão trabalhando atualmente na obra do condomínio *Acqua*. Entretanto, no dia da visita a esse canteiro (12/06/2008), existiam mais de 20 operários provenientes de outra construtora: a Rolim Machado, responsável pela estruturação de concreto armado contratada para a instalação de ferragens na base da fundação.

Na visita á Diagonal (24/06/2008), tinham mais de 30 operários, fora os 11 trabalhadores da construtora. Os terceirizados presentes na obra do *Corporate Plaza* eram mais numerosos, tendo em vista que a obra já se encontrava na etapa de estruturação do prédio, onde a Rolim Machado se fazia presente para a realização da mesma função que realizava na Mota Machado só que com outro grupo de trabalhadores. Também se faziam presentes os operários das empresas: Impacto, para a contenção de cabo e a Betton, no controle do concreto. Os funcionários, tanto da Mota Machado, como da Diagonal estavam escalados para as funções de mestre-de-obras, encarregados, pedreiros, carpinteiros, serventes e auxiliares de almoxarifado que estarão presentes durante toda a obra, com exceção de alguns. Já os terceirizados, quando acabarem o serviço pelo qual foram contratados serão remanejados para outras obras que solicitarem os serviços das respectivas construtoras e, assim, sucessivamente. Caso contrário, serão demitidos e readmitidos por outras construtoras

ou pela mesma quando esta novamente precisar, evidenciando uma massa trabalhadora relativa que é temporariamente empregada num setor que através dos instrumentos fixos movimentam um capital constante<sup>61</sup>.

Esta lógica variável é uma característica própria da construção civil que anteriormente era pior, como relata Damiani (1984) em sua pesquisa sobre Cubatão que data da década de 1980, especificamente de 1981 a 1984.

Uma “obra” compreende vários “setores de obra”, também chamados de “obras”; como exemplos: estaqueamento, escavação, montagem de peças, etc. Estes são equivalentes a etapas do processo produtivo, e cada um deles reúne mais de uma empreiteira e subempreiteira. Foram comuns os casos de trabalhadores entrevistados que migravam de empresa a empresa, dentro de um mesmo setor ou entre setores, no decorrer de uma mesma “obra”; enfrentando intermitentemente períodos de desemprego, de dias, semanas ou meses. Nestes momentos, a sobrevivência era garantida por meio de “bicos”; ou do emprego de outros familiares e agregados que dividiam o orçamento doméstico; ou ainda por doações, em especial as referentes à alimentação, como as distribuídas pelo Departamento de Serviço Social, da Prefeitura Municipal de Cubatão, aos desempregados, país de família, e as arrecadadas pelo Comitê de Luta Contra o Desemprego de Cubatão, etc (DAMIANI 1984, p. 111).

Portanto, para Damiani (1984) os trabalhadores da construção estão sujeitos a uma demanda variável de sua força de trabalho, em termos do montante absoluto empregado; assim como, á sua instabilidade relativa em meio há um “mercado de escravos” ou “mercado” suscetíveis a todo e qualquer tipo de exploração, fazendo-os sobreviver com baixíssimos salários.

Flutuações particulares, decorrentes da especialização do trabalho requisitado em etapas e “obras” diferenciadas, não só tornam os trabalhadores disponíveis freqüentemente, como os obriga, enquanto estratégia de sobrevivência, a alterar sua ocupação original; de forma que, a qualificação profissional não apenas se coadune a um processo de aprimoramento, ditado pela prática, como à variação de tipos de trabalho necessários (DAMIANI 1984, p. 111).

Contraditoriamente, essa variação e instabilidade profissional foram entendidas como uma mera falta de qualificação por parte do trabalhador. Como se a ele coubesse o dever de

---

<sup>61</sup> “Para o capital, apesar do trabalhador não se constituir em seu objetivo, mas um instrumento de produção, há necessidade de preservá-lo como classe, o que não significa que o trabalho de cada trabalhador em particular lhe seja necessário. Ao movimento do capital é inerente um caráter cíclico, pondo e dispensando trabalho, em função da contração e da expansão dos investimentos produtivos; combinado à sua tendência histórica, decorrente do desenvolvimento das forças produtivas, de diminuição relativa da classe trabalhadora, face ao montante de capital empregado, embora haja um aumento da mesma em termos absolutos. Produz-se assim uma população excedente, definida como redundante ou superpopulação relativa, que aparece como instrumento virtual de trabalho em reserva, passível de reaproveitamento, em outros momentos, de aceleração da acumulação de capital, que exige uma população trabalhadora crescente e disponível” (DAMIANI 1984, p. 93).

empregar-se ou não. Assim escreveu Alexandre Marcondes Filho<sup>62</sup> na carta de apresentação das carteiras de trabalho que foram instituídas desde seu Decreto-lei n° 926, de 10 de outubro de 1969 até a década de 1980.

A carteira, pelos lançamentos que recebe, configura a história de uma vida. Quem a examina, logo verá se o portador é um temperamento aquietado ou versátil; se ama a profissão escolhida ou ainda não encontrou a própria vocação; se andou de fábrica em fábrica, como uma abelha, ou permaneceu no mesmo estabelecimento, subindo a escala profissional. Pode ser um padrão de honra. Pode ser uma advertência (Carteira de Trabalho 1981, p. 04).

Nessa circunstância o sentido do desemprego está associado à disponibilidade e ao tempo livre. Quando na verdade o tempo livre é fruto de uma conquista do trabalho e não do desemprego, pois este consiste numa sujeição e não numa opção de gozo. Em trabalho de campo realizado em 1983, Damiani (1984) visitou algumas casas nas vilas de Cubatão, e constatou que muitos moradores dormiam em plena 10h da manhã e associou tal indolência à desesperança pelo emprego que não vem.

O tempo livre significa que o homem mais liberto dessas necessidades de sobrevivência, significa o homem necessitado de vida. Não é o caso dos favelados desempregados de Cubatão que, por não estarem trabalhando, quando não estão, estão procurando emprego ou a vida não tem sentido, pois o sentido é trabalhar; então dormem, para acordar trabalhador (DAMIANI 1984, p. 127).

O intrigante desta situação é que mesmo quando a construção civil não absorve a mão-de-obra que há bem pouco tempo atrás ainda utilizava, não significa dizer, que esta entrou em crise ou estagnação. Pois além de impulsionar a mobilidade da força de trabalho, também é impulsionada pela mobilidade do capital. Ou seja, as construtoras podem não mais concentrarem-se no lugar onde até então era seu campo de atuação, migrando de um lugar para outro ou mudando para um ramo de produção ainda mais rentável. Desta forma, absorve outro tipo de mão de obra ou emprega trabalhadores de outro lugar, renovando seu quadro funcional.

---

<sup>62</sup> “Em dezembro de 1941, foi nomeado ministro do Trabalho por Vargas. Em sua gestão no ministério, deu sequência e intensificou a implementação do controle estatal sobre as organizações sindicais. Em julho de 1942, assumiu também a pasta da Justiça, passando a acumulá-la com a do Trabalho. Em maio de 1943, foi decretada pelo governo a Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), que efetivava e, em alguns casos ampliava, a legislação social e trabalhista implementada desde a subida de Vargas ao governo, em 1930” ([http://www.cpdoc.fgv.br/nav\\_historia/htm/biografias/ev\\_bio\\_marcondesfilho.htm](http://www.cpdoc.fgv.br/nav_historia/htm/biografias/ev_bio_marcondesfilho.htm) acessado 15/08/2008).

**TABELA 7 - Evolução do emprego formal, segundo as ocupações definidas - Bairro Aldeota - Jan-Abril/2008**

Ocupações	Mês/Ano	ADMITIDOS	DESLIGADOS
Pedreiro	04_2008	63	71
	03_2008	79	43
	02_2008	45	36
	01_2008	81	66
	Total	268	216
Pedreiro de edificações	04_2008	10	4
	03_2008	5	14
	02_2008	0	1
	01_2008	1	0
	Total	16	19
Pintor de obras	04_2008	15	11
	03_2008	9	10
	02_2008	3	3
	01_2008	13	16
	Total	40	40
Servente de obras	04_2008	205	202
	03_2008	259	111
	02_2008	139	110
	01_2008	230	196
	Total	833	619
Total	04_2008	293	288
	03_2008	352	178
	02_2008	187	150
	01_2008	325	278
	Total	1.157	894

Fonte: CAGED/MTE.

Todavia, nossa proposta não foi investigar estes outros tipos de mobilidades, pois detemo-nos a mobilidade da força de trabalho que acontece na metrópole de Fortaleza ocasionada por duas construtoras que há anos atuam significativamente na capital por se tratarem de empresas, cuja atuação se restringiu ao atendimento de uma classe média a partir da venda de um padrão de habitação e de estabelecimentos comerciais ou de serviços de alto padrão, necessitando de um número considerável de trabalhadores para sua construção. É válido ressaltar que a Construtora Mota Machado está a 40 anos no mercado, mas nem sempre fez construções voltadas diretamente para o consumo da classe média, pois durante muito tempo foi responsável pela construção de obras públicas, como praças e bancos, assim como pela construção de condomínios residenciais e comerciais localizados em bairros considerados desvalorizados pelo mercado imobiliário. Com o passar do tempo a construtora foi adquirindo prestígio no cenário imobiliário local. A Mota Machado é genuinamente cearense mais atua em outros Estados, como São Paulo e Maranhão.



Já, a construtora Diagonal que está a 26 anos atuando no mercado imobiliário foi fundada em 1982, pelo empresário João Fiuza com o propósito de atender uma classe com alto poder aquisitivo na construção de empreendimentos verticais, entretanto, não consiste numa empresa local, embora sempre tenha atuado na cidade de Fortaleza com grande força. Notadamente, foi a partir destes referenciais que nosso campo de investigação foi definindo seu recorte à medida que o trabalho de campo nos canteiros de obras ia se tornando fontes inesgotáveis de pesquisa.

### **3.6. O tendão de Aquiles bombeia o coração: O “boom” da construção civil para além da Aldeota e a expansão do proletariado urbano**

Analisando o espaço urbano do bairro Aldeota, e como este se configurou na zona leste da cidade de Fortaleza a partir de um processo histórico no qual se firmou enquanto um bairro habitado pelas classes abastadas e produzido pela periferia. Ao se consolidar como uma nova centralidade, a Aldeota tornou-se um lugar favorável a atividade imobiliária visto que sua localização passou a ser cobiçada para além dos seus limites.

A lógica da centralidade, já discutida anteriormente, é marcada por uma contradição, onde o Estado necessita de um centro para governar a cidade. Este centro, por sua vez, torna-se um centro de decisões, de riqueza, de informação, de organização do espaço, etc. Em contrapartida, este centro explode e fragmenta-se fazendo desaparecer a cidade. “O centro inclui e atrai os elementos que o constituem como tal (as mercadorias, os capitais, as informações, etc.), mas que em breve o saturam. Ele exclui os elementos que domina (os governados, súbditos e objectos que o ameaçam” (LEFÉBVRE 1973, p. 18).

As construtoras que atuaram e atuam no bairro diminuíram o número de construções à medida que ocorre um saturamento espacial na área, visto que outros bairros passaram a ser mais atrativos para a dinâmica imobiliária por desfrutarem de mais espaços, como os bairros Meireles e Varjota. Outro fator relevante é a construção de prédios populares de até cinco pavimentos na periferia com o financiamento da Caixa Econômica e da COHAB que atrai mão-de-obra operária ainda menos especializada e, portanto, mais barata.

Evidenciando a raridade do espaço, Carlos (1999) discorre que

No centro, ou nas proximidades do centro, o espaço assume o papel de nova raridade, consequência do fato de que o espaço se torna valor de troca que se constitui, hoje, diante da abundância dos bens produzidos, vizinhança do centro decorre do fato de que o processo de reprodução espacial, mediado pela propriedade privada, reproduz-se fragmentando o espaço no seio do processo mundializado;

elucida, hoje, o conteúdo do espaço – ou reforça como consequência do fato de que a produção do espaço vincula-se cada vez mais à forma mercadoria (CARLOS 1999, p. 372).

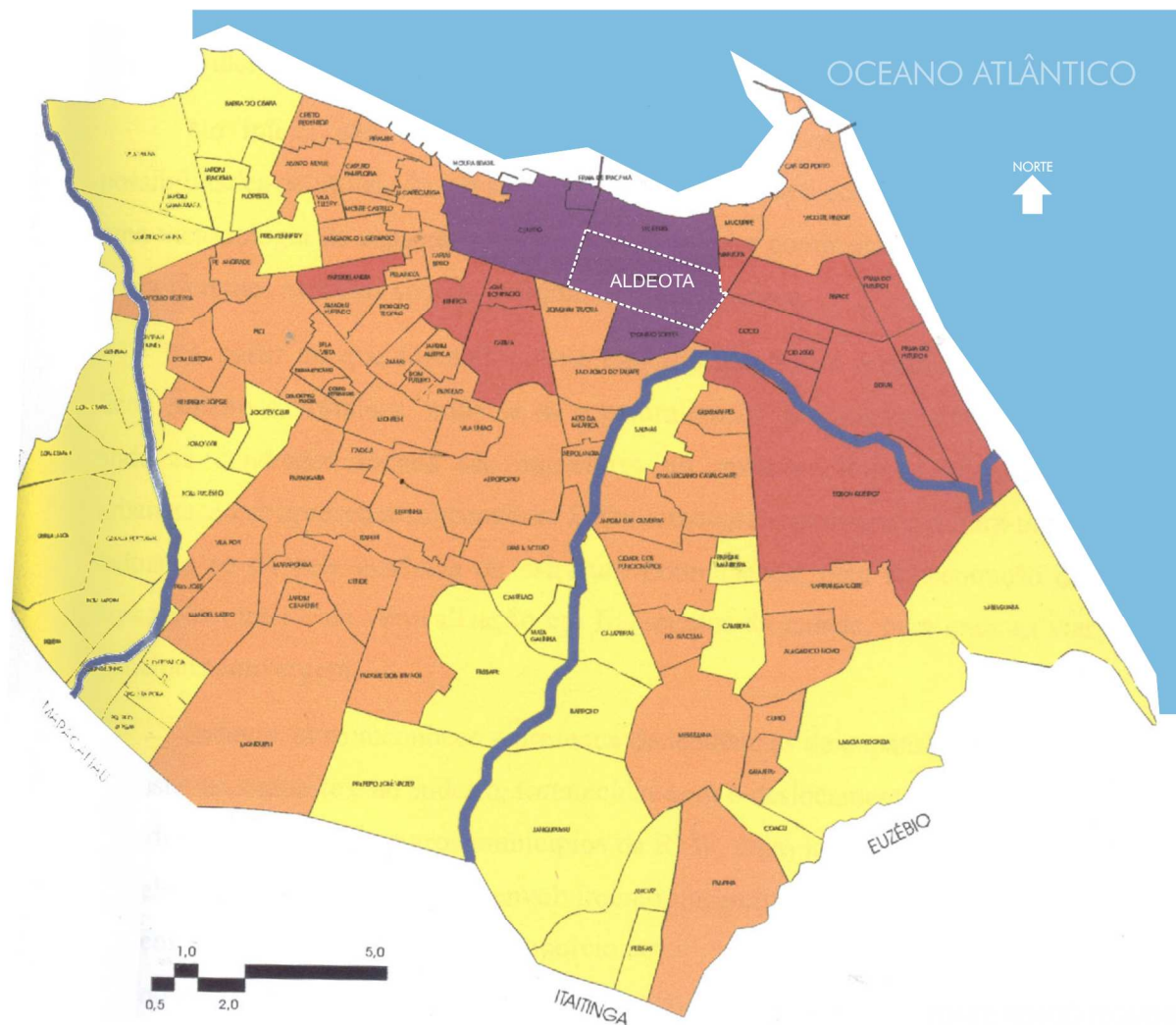
Apesar dos fatores que permeiam esta lógica, o bairro Aldeota é destaque perante o panorama de ebulção do setor imobiliário que atualmente vivencia a cidade de Fortaleza e o Estado do Ceará, como revela o atual Presidente do Sinduscon CE, Roberto Sérgio Bezerra numa entrevista concedida recentemente ao Jornal *O Povo*<sup>63</sup>,

Houve um acréscimo substancial, entre 20% e 25% nos últimos meses nas áreas Aldeota, Meireles, Corredor da 13 de Maio e Papicú (...). As construtoras e incorporadoras que estão no mercado oferecem imóveis financiados que têm suas características legais avaliadas pelos bancos, segundo exigências preliminares feita por eles (*O Povo* 18/04/2008, p. 04).

Desde 2000, a construção civil passa por um processo de ascensão favorecido por estes financiamentos, que em sua maioria são de caráter público, se contrapondo a própria lei municipal de uso e ocupação do solo que não acompanha a dinâmica imobiliária e as irregularidades das construções. Desta forma, a arrecadação do imposto predial cobrado pela prefeitura sempre se apresenta de maneira defasada frente às rápidas transformações que acontecem no solo urbano, cujos preços estão acima dos valores pré-estabelecidos legalmente. Logo, a especulação imobiliária ganha respaldo perante a ineficiência do Estado, que contraditoriamente contribui para a prática da ilegalidade, uma vez que além de financiar a construção de edificações destinadas ao uso residencial, se omite de inspecionar a forma pela qual estas edificações estão sendo construídas, sobretudo quando são destinadas para uma população com alto poder aquisitivo. Exemplificando o caso dos prédios que se apropriaram da área de preservação do Cocó.

---

<sup>63</sup> Esta entrevista faz parte de um fascículo intitulado de “Lançamentos Imobiliários 2008” que consiste num caderno especial de 80 anos do Jornal *O povo*, cujo material foi elaborado por especialistas no assunto, como engenheiros, arquitetos e empresários do setor imobiliário.



#### LEGENDA

- VALOR < 10 reais/m<sup>2</sup>
- DE 10 a 50 reais/m<sup>2</sup>
- DE 50 a 100 reais/m<sup>2</sup>
- VALOR > 100 reais/m<sup>2</sup>

**FIGURA 24 - Preço da Terra na Cidade de Fortaleza**

Fonte: DIÓGENES, 2005

Neste ano, além dos financiamentos realizados para o setor, houve uma estabilidade no preço do cimento estimado entre R\$ 17,50 a R\$ 18 por kg pactuado desde o ano passado, enquanto que nos demais estados do nordeste a cotação é R\$ 25,00 por kg. Isto se deve ao volume de sacas adquiridos pelas empresas locais, que conforme o Presidente do Sinduscon CE, as construtoras como, C. Rolim, Mota Machado, Colméia, Porto Freire estão “cheias de saúde” assim como as que estão ligadas aos grupos do Sul e Sudeste, como Marquise, Diagonal, Rossi, Cyrela, MRV, Gafisa, Impar e Odebrecht. Uma observação interessante é que segundo Bezerra (*O Povo* 18/04/2008, p. 04). “áreas como Messejana e Cambéba provavelmente serão tocadas por empresas locais, pois Fortaleza é um município muito pequeno que está saturado em dois sentidos, nas direções de Maracanaú e Caucaia. Agora, as opções são a Praia do futuro e o corredor Eusébio”.

Para o corretor de imóveis, Ricardo Bezerra, fundador da *Lopes Imobilis*, “os investimentos têm contemplado a área comercial, os empreendimentos turísticos e as classes A, B, C e D. Hoje, porém, o foco maior está nas classes C e D” (*O Povo* 18/04/2008, p. 06). Esta estratificação de A à D é bastante utilizada para designar o público consumidor estabelecido para determinados tipos de habitação, onde o tipo E, voltado para as classes mais pobres foram bastante significativos em 2005, representando 44% dos domicílios brasileiros, conforme foi divulgado os dados referentes ao estudo realizado pela *Latin Panel* sobre “O consumidor na Era Lula”. Entretanto, a mesma pesquisa revelou que desde 2006 o C prevalece.

Notadamente, percebemos que a lógica dos financiamentos disponibilizados para o setor imobiliário, tanto para a classe trabalhadora que reside na periferia, como para a classe média, pressupõe um interesse de mão dupla por parte dos bancos privados ou estatais de se apropriarem do excedente da força de trabalho, gerindo o capital sobreacumulado, o direcionando para a forma edificada da habitação.

Os tipos de habitação C e D atende uma classe trabalhadora que pode pagar quase ou 1 salário mínimo pela prestação mensal do imóvel e uma entrada que pode ser um pouco menos ou R\$ 1 mil. “Para atender a esta demanda, várias áreas periféricas da Capital cearense estão cotadas para receber novos investimentos. Assim, Antônio Bezerra, Jacarecanga, Messejana, Mondubin e Parangaba são alguns dos bairros que terão opções de moradia financiadas para as classes C e D” (*O Povo* 18/04/2008, p. 06).

Enquanto isso nos bairros da Água Fria e Praia do Futuro, por exemplo, serão iniciadas obras ainda este ano, cujos empreendimentos estarão voltados para o consumo das classes A e B, que por sua vez, consiste num tipo de habitação, aonde o metro quadrado já

chegou até 50% do valor estabelecido pelo preço da terra. Portanto é para este público que está situado no topo da pirâmide, recebendo acima de três salários que haverá 20 mil unidades para construir e vender em Fortaleza nos próximos anos, conforme a pesquisa realizada pelo *O Povo* (18/04/2008).

Contudo, a Aldeota vivencia o que Lefebvre (2004) considera de “implosão-explosão” da cidade, pois algumas antigas residências que resistiam ao processo de verticalização estão sendo gradativamente demolidas, onde atualmente está sendo canteiro de obras de algumas construtoras como é o caso do condomínio *Acqua* da construtora Mota Machado, cuja localização consistiu na demolição de três residências. Isto significa que apesar da redução destes operários no bairro, são eles que ainda verticalizam e bombeiam o coração desta centralidade, mesmo não tendo acesso ao consumo da mesma e, morando no tendão de Aquiles da cidade.

Harvey (1980) explica que na cidade capitalista é a vida econômica que interessa, por isso faz-se necessário circular a taxa de mais-valia, sobretudo a partir do mercado de moradia a partir das construções que obtêm lucros em investimentos especulativos.

Edifícios bons são derrubados para abrir caminho para novos edifícios, que terão vida econômica breve semelhante e ainda mais curta. Não é mera paixão cultural por novidade o que leva a derrubar e construir nas economias metropolitanas. É necessidade econômica. Encurtar a vida econômica e física dos produtos é um estratagema típico para acelerar a circulação de mais-valia em todos os setores da economia (HARVEY 1980, p. 232; 233).

É válido ressaltar que com o “boom” imobiliário e a efervescência das construções, não significa dizer, que se resolverá o déficit habitacional de nosso Estado, quiçá, está perto de ser solucionado. Pelo contrário, em meio a todo este cenário de prosperidade do setor imobiliário vivenciamos o agravamento da segregação sócio-espacial, visto que muitas construções são realizadas com a finalidade de investir e especular para a obtenção de renda, sobretudo quando se trata de imóveis voltados para os serviços de escritórios, onde muitas vezes sequer possui funcionalidade.

Esta lógica imobiliária de sobreposição do setor financeiro, sobre o residencial revela que o edifício cooperativo, onde várias funções se realizam é muito mais lucrativo para o circuito de movimentação do capital no processo de produção espacial, cuja financeirização ocupa o lugar que outrora pertencia à indústria em muitas cidades.

Em primer lugar, el capital em su totalidad, se realiza por el movimiento contradictorio de sus fracciones: financiero, inmobiliario (revelando el contenido del actual proceso de urbanización), industrial, comercial. En este momento de la producción del espacio urbano paulistano, la realización del capital financiero engloba una amplia articulación con otras fracciones bajo la coordinación del Estado, es a que empresarios de varios sectores de la industria dirigen sus lucros para el mercado financiero que será aplicado en la producción de los edificios corporativos – configurando un nuevo paisaje. Ese capital-dinero será aplicado en la compra del terreno lo que significa que una fracción se transforma en capital inmobiliario en seguida otra parte será aplicada en la construcción civil – esta parte se transforma en capital industrial (CARLOS 2008, p. 16).

As frações de capitais destinadas ao setor imobiliário, apesar de estarem a serviço da lógica capitalista, têm em sua essência a finalidade do seu valor de uso, uma vez que a habitação se realiza na propriedade privada. Entretanto, há uma inversão dos valores imobiliários na realização do valor de uso, onde a compra dos espaços construídos para a realização do capital financeiro através dos edifícios de escritórios garantem a obtenção de mais lucro.

Significa que hay intereses diversos involucrando el uso del espacio, como básico en ambas operaciones inmobiliarias – el habitante compra la vivienda para su uso, mientras que el inversor compra un inmueble para alquilar porque representa un uso para otro y, en este proceso, permite la realización del ciclo del capital financiero invertido en la construcción del edificio. Para que el proceso adquiera el movimiento capaz de permitir su continuidad, el gerenciamiento del edificio es central, porque es necesario tórnao ocupado todo el tiempo, o sea, solo el alquiler de los escritorios permite realizar el retorno de la inversión, porque al invertir en la producción de un edificio de oficinas se pretende con el gasto de dinero obtener “mas dinero”, bajo la forma del alquiler (CARLOS 2008, p. 17).

Esta inversão imobiliária revela o crescimento do setor terciário na supremacia do capital financeiro no processo de produção do espaço da metrópole. Desse modo, as estratégias imobiliárias a partir dos financiamentos e dos empréstimos bancários movimentam não só as edificações, mas o setor financeiro que por sua vez, dinamiza a indústria da construção civil.

Por fim, através do “boom” imobiliário também presenciamos a super exploração da classe trabalhadora da construção civil que qualitativamente em nada se beneficiou deste crescimento econômico, exceto, numericamente, visto que os postos de trabalho aumentaram no Brasil de 19 mil em 2007 para 27 mil este ano.

O fato é que este salto contribuiu para a redução da taxa de desemprego, pelo ao menos em curto prazo, mas os trabalhadores continuam reclamando das precárias condições salariais a qual estão submetidos. Vejamos a reivindicação que está estampada na capa do Jornal *A Voz do Peão*, de fevereiro, três meses antes de eclodir a greve no mês de maio. “Nos

últimos anos o setor da construção civil só tem crescido. Os patrões não têm do que se queixarem, pelo contrário, tem lucrado e muito. Agora é chegado à hora. Vamos lutar por melhores condições de vida e de trabalho” (*A Voz do Peão* 02/2008).

Sendo assim, embora os moradores da Aldeota possuam um alto poder aquisitivo por pertencerem à classe média, são os operários da construção civil que realmente fizeram a Aldeota do passado e fazem a Aldeota do presente. Ou seja, são estes trabalhadores que edificam e verticalizam a Aldeota, a partir da fragmentação do trabalho exigido por esta indústria, onde os operários são contratados para funções bem específicas, evidenciando o estranhamento destes perante o objeto, no caso a obra construída.

O fato é que mesmo que haja uma tendência a diminuição das obras no bairro Aldeota, o operariado da construção civil cresce, pois a cidade continua crescendo em outros sentidos. Portanto, a Aldeota passa por uma estagnação das construções enquanto os operários estão em construção. As edificações e as lutas por melhorias são o que constroem.

## 4. COTIDIANO E REPRODUÇÃO DA FORÇA DE TRABALHO

“Nasceu do subúrbio operário  
de um país subdesenvolvido,  
apenas parte da massa  
de uma sociedade falida  
submisso a leis injustas  
que o fazem calar.  
Manipulam seu pensamento  
e o impedem de pensar  
Solitário em meio a multidão  
sufocado pela fumaça  
rodeado pelo concreto  
perdido no meio da massa”  
**Subúrbio Operário – Garotos Podres**

Ao analisar as formas pelas quais estão inseridos os trabalhadores, desde a formação do proletariado urbano que atendeu as necessidades postas pela acumulação primitiva do capitalismo, no contexto urbano das grandes cidades mundiais e no país, até a maneira como se configura hoje se verificam as mais perversas formas de exploração da classe trabalhadora, a começar pela moradia. Este capítulo trata exatamente das sub-condições que esta classe está submetida culminando numa série de privações, inclusive da própria cidade. Através das entrevistas realizadas *in lócus* podemos constatar como de fato vivem os trabalhadores da construção civil a partir do lugar onde moram e como os vínculos estabelecidos na vizinhança influenciam no local de trabalho.

### 4.1. Breves considerações sobre a habitação operária

A forma como as estruturas e as funções urbanas se expressa hoje, são reflexo de como estas, estavam organizadas no passado. Este processo se dá ao longo da história a partir de imposições que provocam resistências. Desta forma, nem sempre a classe operária habitou na periferia das cidades. Entendendo que esta classe operária é essencialmente urbana, embora tenha vindo do campo<sup>64</sup>, adquiriu hábitos citadinos decorrente da vivência no centro da cidade.

Perrot (1988) ao escrever os “Excluídos da História”, relata sobre a vida dos operários que viviam em Paris no século XIX. A autora descreve que “eles lamentam a perda da mistura

---

<sup>64</sup> Com a revolução industrial que teve início no século XIX, a divisão social do trabalho na sociedade capitalista passou por um processo revolucionário que transformou o modo de vida camponês em um contingente de operários industriais.



das classes favorável ao refinamento do gosto, esse gosto particular que os operários parisienses adquiriam vivendo no centro da capital” (PERROT 1988, p. 121).

A construção dos bulevares periféricos distantes do centro foi projetada como o lugar ideal para a classe operária a partir de um traçado urbanístico haussmaniano<sup>65</sup>. No entanto, houve muitas resistências à efetivação deste processo. Perrot (1988) analisa o discurso do Senador Tolain por volta de 1884 que protesta contra a moral dos quintais operários.

Quando os senhores expatriarem os operários para além dos muros, quando os senhores lhes derem um quintalzinho, certamente lhes será agradável cultivá-lo, aí regar as plantas, mas não é assim que eles renovarão suas idéias; é-lhes necessário o contato das belezas artísticas que lhes facilita essa criação incessante e sempre variada que faz a glória da indústria parisiense (LEVASSEUR, 1907 apud PERROT 1988, p. 121)

Logo, o centro possui um significado cultural de grande valia. Sua inacessibilidade constitui-se numa usurpação da qualidade de vida do trabalhador. Sem contar que afastar-se dele implica num deslocamento espacial que somado às longas jornadas de trabalho, favorece o aumento da fadiga. Portanto, tornar o centro inacessível, não significa que o mesmo não seja mais freqüentado pela classe operária. Pois, “no plano dos símbolos, como no plano real, o centro escapa ao povo. Esse, no entanto, não deixa de voltar para lá” (PERROT 1988, p. 122).

A este respeito, Lefebvre (2001b, p.122) descreve sobre a criação dos subúrbios na França. “Em redor da cidade instala-se uma periferia desurbanizada e, no entanto dependente da cidade. Com efeito, os “suburbanos”, os dos “pavilhões” residenciais, não deixam de serem urbanos mesmo que percam a consciência disso e se acreditem próximos da natureza, do sol e do verde”.

Esta imposição urbanística na qual a classe operaria foi vítima acarretou uma série de implicações no espaço urbano. Em Paris a habitação popular resistiu por certo tempo no centro da cidade, onde a população acabou se instalando indevidamente em terrenos baldios, construindo barracos improvisados e amontoando-se em cortiços e quartos mobiliados que agrupavam várias famílias que viviam de forma miserável.

Engels (1986) em sua obra “A situação da classe trabalhadora na Inglaterra”, publicada pela 1ª vez em 1844, descreve as condições precárias em que viviam os operários do país que propiciou a revolução industrial. Seu estudo empírico averiguou as condições

---

<sup>65</sup> O Barão de Haussmann é responsável por retalhar a cidade seguindo traçados que partem em feixes de praças ou cruzamentos. “As sucessivas intervenções de Haussmann vão construir uma obra prima de arte urbana: a imagem fundamental que ainda hoje existe em Paris que será exportada para outras cidades (...). Os elementos utilizados são: o traçado em avenida – *boulevard* – que une os pontos da cidade” (LAMAS 2004 p. 212 - 214).

insalubres das residências de bairros operários em grandes cidades, como Birmingham, Londres, Manchester, Liverpool, etc. O berço do capitalismo industrial viu o contingente populacional, a proliferação e a expansão das cidades.

Lado a lado estava o proletariado vivendo em condições sob humanas e medíocres, enquanto a burguesia ostentava regalias e conforto em virtude da exploração da mais-valia extraída da classe trabalhadora. O autor cita inúmeros relatos sobre a situação habitacional em que o operariado foi submetido a morar, embasado em sua dolorosa observação crítica e a pertinente coleta de pesquisas, extraídas de investigações policiais, pregações paroquiais, depoimentos pessoais, dados de associações e médicos, consultas em jornais e análise da estrutura urbanística no seu ponto de vista técnico e social.

Constatou que os operários moravam geralmente nas proximidades das fábricas que trabalhavam daí, surgiu os vários “bairros de má reputação”, formado por massas de casas desordenadas e alojamentos fétidos de diversas categorias (cottages, albergues, porões e dormitórios) das piores condições possíveis de sujeira e miséria, por assim dizer quase inabitáveis. Engels descreve o que viu quando esteve em Glasgow

Em alguns destes dormitórios que nós (o superintendente da polícia, capitão Miller, e Symons) visitamos de noite, encontramos um bom número de seres humanos estendidos sobre o chão, por vezes de quinze a vinte, alguns vestidos e outros nus, homens e mulheres juntos. A cama deles era feita com um monte de palha bolorenta misturada com trapos. Ou havia poucos móveis ou nenhum e a única coisa que dava a estas casas um aspecto de habitação era um fogo aceso. O roubo e a prostituição são as principais fontes de renda desta população (ENGELS 1986, p. 50).

Com o passar do tempo, estes trabalhadores foram se multiplicando ainda mais no centro, tanto pelo fator de novos imigrantes que continuavam vindos do campo, como pela alta taxa de natalidade ocasionada pela promiscuidade nos amontoados cortiços. Desta forma, os trabalhadores foram se distanciando do centro à medida que a cidade e a população cresciam, bem como surgiam novos meios de transportes que permitiam a ligação dos centros urbanos à periferia. Daí, o fenômeno migratório ir aumentando, tendo em vista o deslocamento dos trabalhadores suburbanos para o centro e dos camponeses para a cidade.

Perrot (1988) escreve que

As populações parisienses do século XIX têm grande mobilidade no uso do espaço, e isso vale para todas as classes, como mostra, por exemplo, o estudo do registro público de imóveis. As migrações temporárias, características principalmente dos operários da construção acentuam essa mobilidade. (PERROT 1988, p. 108 - 109).

## 4.2. A origem da habitação popular brasileira

No Brasil, a apropriação da cidade esteve espacial e juridicamente atrelada à lei de terras de 1850, que conferiu ao solo o caráter de mercadoria. A partir daí, a posse da terra passou a ser legalizada pelo título de propriedade. Ou seja, pelo valor de troca.

Neste período, o país possuía uma economia voltada para o modelo agrário exportador, cujo crescimento interno era muito limitado, visto que sua produção era baseada em produtos essencialmente agrícolas, como o açúcar e o café. Com a expansão cafeeira, no período entre 1850 e 1920, o Brasil passa a atrair mão-de-obra imigrante, sobretudo, italiana para as lavouras de café. Enquanto isso, o setor da construção civil dava os primeiros indícios de participação na economia brasileira. O desenvolvimento deste setor deve-se as novas técnicas trazidas através da imigração européia, além da compra de manufaturados importados, financiados pela exportação do café.

No entanto, o setor da construção civil só se torna economicamente representativo, quando ocorre a dinamização da indústria que têm início na década de 1930, onde o Brasil vivencia o Estado Novo e sua política desenvolvimentista. Todavia, a história do planejamento urbano no país é repleta de discursos de melhorias que na prática não foram realizados e quando foram executados não trouxeram o bem-estar da população.

A partir de 1930, agora sob a hegemonia da burguesia urbana, a eficiência, a ciência e a técnica começam a substituir os conceitos de melhoramento e embelezamento. A cidade da produção precisa ser eficaz. Mas é justamente nesse momento que tem início um período de inseqüência e inutilidade na maioria dos planos elaborados no Brasil (MARICATO 2002, p. 138).

O espírito propulsor da modernidade interviu no espaço urbano de modo que as cidades se transformaram em verdadeiros canteiros de obra, onde tudo que era construído parecia não fazer sentido para as pessoas, mas para as mercadorias. Isto não fez parte só da realidade brasileira. Berman em sua obra “Tudo que é sólido se desmancha no ar: a aventura da modernidade” (1986) reporta-se ao passado que viveu no Bronx, bairro da cidade de Nova Iorque nos EUA. O autor retrata com indignação a forma como o bairro foi destruído pela política devastadora de Robert Moses que a partir da década de 1920 até início de 1960, demoliu casas, invadiu espaços de vivência e afugentou a população para dar lugar às obras públicas megalomaniacas.

No Brasil, após a segunda grande guerra mundial, o sistema agrário exportador entra em crise, e o país inicia um modelo de desenvolvimento baseado na substituição das importações. Esse período é marcado pela acelerada urbanização, e pelo crescimento da

população urbana, com diminuição do contingente rural. Com o aumento de pessoas habitando nas cidades, problemas como a falta de moradia, a ausência de infra-estrutura, precariedade dos equipamentos e serviços urbanos afligiam grande parte da população. “A questão da habitação está também relacionada à da saúde, do saneamento básico, da cultura, dos transportes, etc. É importante ressaltar apenas que a habitação é depois da alimentação o componente que mais pesa no orçamento proletário” (MARICATO 1982, p. 75).

Apesar das questões levantadas, o problema da habitação no Brasil é justamente por que a superação destes pormenores acima descritos é que fez com que o plano nacional de habitação persistisse num problema. A esse respeito, Oliveira (1982) esclarece que

(...) a questão da habitação popular, sendo uma necessidade real, se transforma num “falso” problema. Esta falsificação ocorre por duas vertentes: em primeiro lugar, de como a questão da habitação popular é posta num momento de crise e de mudança do regime político brasileiro, funcionando como ideologia que tenta simultaneamente capturar a boa vontade das classes sociais subalternas, maiores vítimas do golpe militar de 1964, e converte-se num mecanismo de, junto com outras frentes de atividades, contribuiu para retirar a economia da crise depressiva dos anos 63-67 (OLIVEIRA 1982, p. 16).

Tendo em vista que a habitação popular passou a ser instrumento de manipulação das massas populares, nesse período, o Estado passou a atuar de forma populista no que concerne a algumas políticas para atender a moradia da classe trabalhadora. No ano de 1964, foram criados o Banco Nacional de Habitação – BNH e o Sistema Financeiro de Habitação - SFH. A verdade é que muitos recursos foram disponibilizados pelo governo federal e por bancos internacionais para resolver o problema da habitação, o problema é que estes investimentos além de servirem como um artifício político, ainda eram desviados para a construção de obras ou até para outros setores que beneficiaram exclusivamente a iniciativa privada.

O BNH é um captador compulsório de recursos (propriedade de que o Estado se investe), passando-os para a iniciativa privada através de agentes financeiros ou ainda de organismos administrativos estaduais e municipais, mobilizando principalmente a indústria da construção civil e com ela a indústria de materiais de construção (MARICATO 1982, p. 80).

A partir da criação do BNH, muitos órgãos foram criados com a finalidade de investir em obras urbanas. “Em 1969, o BNH é autorizado a aplicar recursos do FGTS<sup>66</sup> nos sistemas de abastecimento de água e esgoto” (DAMIANI 2001, p. 123). Isto envolve não só uma questão sanitária e de salubridade que visa sanar os problemas urbanos, mas uma forma de

---

<sup>66</sup> Fundo de Garantia por Tempo de Serviço

captar o excedente da força de trabalho. Em 1983, o BNH é extinto mais as bases da intervenção política sobre o urbano e a forma pela qual o Estado se apropriaria do excedente da classe trabalhadora já estava posta.

“O valor da força de trabalho é determinado pelo valor das mercadorias necessárias para reproduzir essa mesma força de trabalho” (MARX 1873 apud HARVEY 1982, p. 14)

O poder aquisitivo da classe trabalhadora com a complementação da renda de vários membros da família (mulher e filhos) a transformou num grande mercado consumidor. Logo, a mídia e o Estado encarregaram-se de influenciar na forma como esse dinheiro deve ser aplicado no consumo, o direcionando para fins de acumulação do capital. “As demandas da classe trabalhadora por saúde, habitação, educação e serviços sociais das mais variadas naturezas são usualmente expressas através de canais políticos; o governo arbitra essas demandas e procura conciliá-las com as exigências da acumulação” (HARVEY 1982, p. 18).

Harvey (1982) explica que o capital domina o trabalho não só no local de trabalho, mas no espaço de viver. A coerção moral do trabalho atinge várias esferas da vida. Lefebvre (2004) denomina isto de “sociedade burocrática do consumo dirigido”. Portanto, a forma como o trabalho é dividido e organizado, está diretamente relacionado com o modo como o trabalhador reproduz sua força de trabalho. Como a força de trabalho não é uma “coisa”, mas uma capacidade, inseparável do corpo do trabalhador, o salário deve corresponder à quantia que permita ao trabalhador alimentar-se, vestir-se, cuidar dos filhos, recuperarem as energias e, assim, estar de volta ao serviço no dia seguinte.

Se o trabalhador recebe baixos salários, talvez, o suficiente para continuar trabalhando, então a inserção da família no mercado de trabalho é o que garante uma melhoria da qualidade de vida a partir de um maior acesso ao consumo, dinamizando o mercado imobiliário, que por sua vez, envolve bens duráveis que fazem parte das necessidades domésticas. A conquista do ambiente construído, ou seja, da casa-própria consiste no valor de uso do trabalho, onde os proprietários fundiários buscam se apropriar de uma parte dos salários da classe trabalhadora, através dos empréstimos concedidos pelo Estado com base na hipoteca.

Logo, há uma nítida relação entre trabalho e moradia. No entanto, aparecem como esferas dissociadas, onde a reivindicação por melhores salários se resume ao trabalho. Enquanto que o acesso a certos equipamentos urbanos se limita às associações de bairros. Trabalhar e viver, na verdade, são lados da mesma moeda. Esta fragmentação deve-se a própria lógica de como o trabalho é organizado, fragmentado e alienado, onde o estranhamento daquilo que se é produzido, faz dissolver a luta de classes.

A crise da cidade apareceria, assim, através das formas de alienação. Além de retirar os sentidos e significados sociais dos vários momentos e lugares da cidade, reforça e hipostasia o significado dos lugares que retêm o mínimo de significação. Para os migrantes, é a rodoviária, os órgãos assistenciais, para o morador pobre da periferia, é sua casa e seu local de trabalho (DAMIANI 2001, p. 127).

Isto evidencia a precarização fora e dentro do trabalho. Ikuta (2003) ao discutir a questão da moradia em Presidente Prudente no Estado de São Paulo, constata que

"Fora" do trabalho o ser social vive mal, não tem casa ou mora em condições subumanas, não tem acesso à educação, saúde, transporte, lazer, alimentação, saneamento básico de boa qualidade. E "dentro" do trabalho, o capitalismo mundializado contemporâneo, estreita e restringe cada vez mais o núcleo de trabalhadores estáveis e com garantias, enquanto se intensifica a massa flutuante de trabalhadores instáveis (os subcontratados, os trabalhadores em tempo parcial, os temporários, os da "economia subterrânea" ou "clandestinos") e os proletários excluídos do trabalho, jogados por muito tempo ou até mesmo definitivamente fora do mercado de trabalho, vivendo a *desposseção* no limite. (IKUTA, 2003 p. 23).

No caso dos operários da construção civil, a inacessibilidade à moradia é ainda mais contraditória, pois constroem residências, prédios e muitas vezes não têm onde morar. Alguns deles fazem do canteiro de obra sua própria casa. Ao analisar a situação destes trabalhadores na cidade de São Paulo, Damiani (2000) comenta

Quando começo estudando a indústria da construção e leio a cidade como negócio, com o estudo da produção do espaço, reconheço os termos da capitalização e a presença deste trabalho em todas as grandes cidades a explicá-las. Muitos são os proletários, envolvidos por esta indústria, que não são reconhecidos como trabalhadores. São antes definidos como excluídos sociais. São moradores de acampamentos, de albergues, de ruas, das periferias (isto com o passar dos anos) (DAMIANI 2000, p. 27).

#### **4.3. O Planejamento estratégico da segregação sócio-espacial de Fortaleza: a relação centro e periferia**

Se a moradia se torna algo, que de certa forma é inacessível, tendo em vista as questões políticas já levantadas, a centralidade, então só é acessível à classe operária, quando esta ocupa ilegalmente o espaço criando enclaves ou na condição de local da produção da força de trabalho.

O centro principal possui em alto grau todos os serviços urbanos e ao seu redor se localizam as zonas residenciais da população mais rica. Os serviços urbanos se irradiam do centro à periferia, tornando-se cada vez mais escassos à medida que a distância do centro aumenta (SINGER 1982, p.29).

A contradição que envolve centro e periferia revela como ocorre o processo de segregação sócio-espacial a partir de uma organização seletiva e hierárquica do espaço. Todavia, faz-se necessário compreendermos que esta contradição não se dar de forma linear. Se partirmos do pressuposto de que centro e periferia são conceitos geográficos e não, geométricos, devemos ter a noção de que a centralidade diz respeito ao lugar onde várias funções se concentram e que com a dinâmica da sociedade, o centro e os sub-centros passaram a surgir em vários lugares, inclusive na periferia. E também não é de agora que existem favelas em lugares centrais. Fortaleza é uma cidade que exemplifica bem este fenômeno.

Até a década de 1970, observava-se que as favelas espalhavam-se por toda a cidade, ocupando parte do centro e as áreas dos setores Leste, Oeste e Sul da cidade. Essa população foi sendo deslocada para outras áreas a partir da década de 1970 com a política de desfavelamento da prefeitura (SOUZA 2006, p. 154).

Apesar desta política racionalista do espaço que empurrou os moradores das favelas para a periferia. Na Aldeota, algumas destas favelas resistiram a esse processo e ainda permanecem no bairro, como é o caso do Campo do América e Santa Cecília, que passaram por um processo de urbanização, devido à aproximação com os prédios e às ruas pavimentadas. A maioria dos moradores destas localidades trabalha na própria Aldeota, geralmente como empregados domésticos ou operários da construção civil, onde realizam o trajeto casa-trabalho a pé ou de bicicleta. Nestas circunstâncias, o trabalho e a moradia se aproximam pela localidade. Mas na realidade, as precárias condições dos mesmos, fazem com que a luta para melhorá-los seja ainda mais difícil, tendo em vista a dupla informalidade (no trabalho e da casa). No entanto, muitos moradores receberam propostas tentadoras para venderem seus imóveis, como o Seu Gomes (ex-mestre de obras), morador do Campo do América há 42 anos, diz “Aqui é um lugar de muito valor, por isso não vendo minha casa para ter que morar num lugar distante, pois no dia que eu não tiver dinheiro para ir ao Centro da cidade eu vou a pé” (Entrevista realizada no dia 04/10 às 15h45min).

O trabalhador com menos recursos é relativamente mais cativo da proximidade de seu local de trabalho, em decorrência de seu salário irrisório, dos custos de transporte que, em particular, pesam em seu orçamento; e, no caso do “peão”, soma-se a necessidade de estar perto do “mercado de peões” e as jornadas prolongadas de trabalho reduzindo ainda mais seu tempo de locomoção. Embora, em termos micro-espaciais, ou no que diz respeito às áreas mais urbanizadas, seja, sobretudo um habitante da periferia da cidade (DAMIANI 1984, p. 128).

Tendo em vista a estreita relação estabelecida entre centro e periferia, e a distância percorrida entre elas, faz-se necessário definir a importância das verticalidades e das

horizontalidades para a compreensão de um território formado por redes e fluxos. Estes conceitos foram difundidos por Santos (2000) que concebeu as verticalidades como as relações estabelecidas num sistema de produção constituído por fluxos e redes, onde se instalam forças centrífugas, que determinam um conjunto de comportamentos sociais baseados nas atividades econômicas, que por sua vez, são portadoras de uma racionalidade hegemônica postas num sistema reticular, de cima para baixo.

Tais espaços de fluxos vivem uma solidariedade do tipo organizacional, isto é, as relações que mantêm a agregação e a cooperação entre agentes resultam em um processo organizacional, no qual predominam fatores externos às áreas de incidência dos mencionados agentes (SANTOS 2000, p.106).

Em contrapartida as verticalidades, mas também como resultado destas, existe as horizontalidades que se constituem pela oposição do espaço econômico, agindo através das forças centrípetas. “Pode-se dizer que a partir do espaço geográfico cria-se uma solidariedade orgânica (...). Trata-se, aqui, da produção local de uma integração solidária, obtida mediante solidariedades horizontais internas, cuja natureza é tanto, econômica, social e cultural como propriamente geográfica” (SANTOS 2000, p. 109-110).

Desta forma, os enclaves que permeiam o tecido urbano do bairro Aldeota podem ser considerados lugares, cujas horizontalidades caracterizam um espaço de resistência, onde se evidenciam as práticas de solidariedades em meio às atividades econômicas de pequeno porte como mercadinhos, açougues, padarias, dentre outros serviços, como salões de beleza, oficinas mecânicas, chaveiros, etc, que se proliferaram à medida que a população residente dos prédios passou a ser um público consumidor deste circuito inferior da produção. Estes prédios fazem parte de um processo de verticalização e foram produzidos sob a lógica hegemônica de racionalização do espaço, e, portanto, produzem verticalidades à medida que se manifestam relações baseadas no estranhamento da vizinhança, onde os vínculos de sociabilidade foram sendo diluídos devido o medo da violência, da exacerbação da individualidade, da exaustão causada pelo trabalho, etc. Entretanto, também existem horizontalidades que se diferenciam num espaço edificado repleto de ícones verticais, entrelaçando-se com as verticalidades existentes.

Contudo, a Aldeota por se caracterizar num território, cuja centralidade é eminente, revela com bastante nitidez significativas transformações num espaço que ainda apresenta fortes permanências, como é o caso das residências que resistem ao processo de verticalização, evidenciando as rugosidades no espaço que consistem no confronto entre o antigo e o moderno, o velho e o novo. Vejamos a figura abaixo:





**FIGURA 25 - Residência antiga na Av. Barão de Studart, onde funcionava uma central de serviços da empresa japonesa SHARP e que se encontra atualmente com aspectos de abandono**

**Fonte:** MENDES, 2008

Para Santos (2004, p. 259) “os estabelecimentos humanos são definidos exclusivamente por variáveis já “antigas”, cuja evolução durante um curto período foi endógena. Quando novos fluxos se instalam, carreando variáveis novas ou renovadas, eles são deformados pela ação das variáveis já presentes”.

Tais esclarecimentos à cerca da questão centro e periferia, das verticalidades e das horizontalidades, objetiva elucidarem alguns paradigmas que a temática desencadeou com o passar do tempo. Entretanto, o que esta pesquisa procurará investigar é justamente a lógica que distancia espacialmente e socialmente o centro da periferia, o trabalho da casa, a produção e a reprodução do trabalho.

O que pode estar ainda na “margem” é também o seu oposto a *flânerie*, que desaparece enquanto possibilidade presente como forma de apropriação do espaço público, uma vez que o sentido do espaço público se transforma radicalmente como consequência da contradição entre a reprodução do espaço urbano da cidade enquanto estratégia para a reprodução da vida e enquanto estratégia de poder (CARLOS 1999, p.376).

Para Lefebvre (2006, p. 42) “se existe centro e periferia, o centro tem sua realidade trágica, a do sacrifício, da violência, da exploração. A periferia igualmente, à sua maneira”.

Partindo destas considerações, faz-se necessário analisar como se deu a expansão urbana e o processo de segregação sócio-espacial de Fortaleza, onde

(...) o setor leste e sudeste predomina a cidade moderna, verticalizada, e onde reside a maioria da população de estratos sociais de rendas alta e média alta. Na parte oeste e sul da cidade, apesar de existirem alguns bairros de classe média e áreas de expansão da verticalização voltada para atender a demandas de quadros médios (expansão em torno do North Shopping), predominam os bairros populares, com a grande expansão dos loteamentos periféricos na direção da Caucaia, Maranguape e Maracanaú (SOUZA 2006, p.153).

A expansão territorial urbana descontínua das cidades deve-se à forma pela qual os loteamentos urbanos foram planejados e implementados por parte do poder público, onde as regras foram feitas para serem burladas pela classe dominante e para serem cumpridas a partir da coerção moral da classe trabalhadora.

Spósito (2004) analisa o chão em pedaços da metrópole paulistana e exemplifica passo a passo como acontece este processo. Primeiramente, a expansão urbana é jurídica, pois para transformar uma gleba rural em área urbana realiza-se o parcelamento da terra a partir dos procedimentos legais conferidos pelo atendimento da legislação federal, estadual e municipal atreladas aos planos diretores de desenvolvimento urbano. Seguem-se, então, os procedimentos técnicos que a partir de uma equipe formada geralmente por engenheiros e arquitetos são encarregados de elaborar um plano de demarcação da área para avaliar a demanda potencial para o empreendimento. Tais procedimentos fazem parte de uma grande estratégia política, onde os responsáveis pelo setor imobiliário possuem influências diretas com o resultado da tramitação jurídica.

Não poucas vezes fazem parte desses procedimentos, acompanhar a tramitação da solicitação junto ao poder público executivo e efetuar subornos para que essa tramitação transcorra sem problemas ou, ainda organizar *lobbies* para a mudança da legislação junto à Câmara Municipal, de forma a incluir as glebas nas áreas passível de ser loteada ou diminuir os graus de exigência para o parcelamento (SPÓSITO 2004, 75).

O segundo passo consiste na operacionalização dos serviços de limpeza da gleba que se constitui desde o aplainamento do solo até a demarcação de vias, calçadas e lotes. De acordo com a legislação federal é preciso que haja antes do processo de ocupação a instalação das infra-estruturas como: tubulação para o abastecimento de água, asfaltamento, redes de captação de esgoto, iluminação pública ou rede de telecomunicações. No caso, dos lotes

localizados na periferia, a ocupação dessas infra-estruturas geralmente acontece durante a ocupação ou até mesmo muito depois.

E por último, temos a representação que a ampliação territorial significa para seus habitantes, pois à medida que uma nova gleba se torna um loteamento urbano, observamos um conjunto paisagístico que se integra na perspectiva de uma sociedade urbana, onde não só mudam as edificações, mas os valores e os hábitos sociais. Quando isso acontece, “essa nova parcela do tecido urbano passa a compor os territórios comprados, usados e apreendidos pelas práticas socioespaciais, compondo, assim, o mosaico que se elabora mentalmente como sendo a cidade” (SPÓSITO 2004, p. 76).

A cidade por sua vez, representa a materialização dos valores urbanos, entretanto, ela é constituída sob a lógica do não direito a mesma. E esta é a grande crítica levantada por Lefebvre (2001b), pois é no habitat da cidade que nem os direitos mais necessários à vida na cidade não se completam.

Segundo Lefebvre (2006, p. 29) “é preciso inverter a tendência dominante, a que vai em direção a fragmentação, à separação, ao esmigalhamento subordinados a um centro ou poder central, efetuado pelo saber em nome do poder”.

#### **4.4. Espoliação urbana e “exclusão” social**

Tendo em vista a estreita relação entre o lugar de trabalho e o da moradia, no caso a Aldeota e a periferia se fazem necessário a compreensão do equipamento urbano que os ligam.

A apropriação a partir da habitação é muito sensível as mudanças dos transportes. A capacidade de fazer um deslocamento mais longo até o local de trabalho depende em parte da taxa de salário (que permite ao trabalhador pagar pela viagem); depende em parte da extensão do dia de trabalho (que dá ao trabalhador tempo para viajar) e em parte depende do custo e disponibilidade do transporte (HARVEY 1982, p. 11).

Segundo Kowarick (1979) a espoliação se evidencia no modo de vida urbano, sobretudo no quesito moradia, onde a classe trabalhadora sofre com a precarização da habitação popular. O autor afirma que apesar de São Paulo ser uma cidade que se constitui no centro dinâmico do país, é nesta metrópole que se percebe a pauperização de vastas parcelas da população.

Nos primórdios da industrialização e basicamente até os anos 30, as empresas resolveram em parte o problema da moradia da mão-de-obra através da construção de “vilas operárias”, geralmente contíguas às fábricas, cujas residências eram alugadas ou vendidas aos operários. (...) Tal tipo de solução era viável na medida em que a quantidade de força de trabalho a ser alojada era relativamente pequena – pois destinava-se de modo especial aos operários menos disponíveis no mercado de trabalho – e o baixo custo dos terrenos e da construção compensava a fixação do trabalhador na empresa (KOWARICK 1979, p. 30).

Desta forma, a relação estabelecida entre o migrante e a metrópole se dá a partir do trabalho, entretanto, a porta de entrada deste trabalhador só foi possível, durante muito tempo, graças ao alojamento. Ou seja, através de uma moradia que, em sua maioria, se localizava no próprio canteiro de obras ou em vilas operárias e albergues. “A instrumentalização do alojamento vai permitir a exploração da força de trabalho, efetivamente através de salários baixos e a domesticação do trabalhador” (SPOLLE 2001, p. 15). Logo, a disponibilização do alojamento consistiu num dispositivo de acumulação capitalista bastante rentável ao empregador, visto que se apropriava duplamente da mais-valia, pois não havia custeio com transportes e nem com aluguel.

Em contrapartida, esse tipo de moradia possibilitava a mobilização dos trabalhadores, pois a intensa convivência no canteiro de obras, tanto no horário de trabalho, como no alojamento, facilitava a organização sindical, que desde o princípio das manifestações operárias, a construção civil sempre foi atuante e presente. Devido a isso, a luta sindical desta categoria conseguiu várias conquistas, dentre estas, a Norma Regulamentadora nº 18 ou NR 18 – Condições de Meio Ambiente de Trabalho na Indústria da Construção que foi sancionada em 26 de julho de 1983. E alterada em 10/06/1994. A nova RN 18 foi publicada no D.O.U em 07/07/1995. Esta lei implicou em várias mudanças no canteiro de obras, visando garantir uma maior segurança para os trabalhadores e, por isso estabeleceu vários padrões para a instalação do alojamento que, por sua vez, foi extinto desde então, pois a criação e manutenção desta moradia, conforme as regras previstas na lei teriam um custo altíssimo para a construtora.

Uma observação importante é que a regulamentação do alojamento consistiu na sua própria extinção e, não, na efetivação deste. Entretanto, isso não foi uma perda para a classe trabalhadora da construção civil, pois o alojamento consiste numa forma de controlar os trabalhadores, garantindo-lhes baixos salários. Sem contar, na privação de não poder ter uma família, de ficar longe dos amigos, parentes e vizinhos do bairro. Contudo, o problema da precarização da moradia é uma luta que precisa ser superada por esta categoria, tendo em

vista que é responsável pela construção de imóveis, quando muitos não têm onde morar ou moram na casa de familiares e em situações irregulares.

A forma pela qual a cidade foi projetada para o consumo da classe trabalhadora revela o nível de “exclusão” a que está submetida. Entretanto, o conceito de “exclusão” merece algumas ressalvas, pois segundo Martins (2007)

Todos problemas sociais passam a ser atribuídos mecanicamente a essa coisa vaga e indefinida a que chamam de exclusão (...). O rótulo acaba se sobrepondo ao movimento que parece empurrar as pessoas, os pobres, os fracos, para fora da sociedade, para fora de suas “melhores” e mais justas e corretas relações sociais, privando-as dos direitos que dão sentido a essas relações. Quando, de fato, esse movimento as está empurrando para “dentro”, para a condição subalterna de reprodutores mecânicos do sistema econômico, reprodutores que não reivindicam nem protestam em face de privações, injustiças e carências (MARTINS 2007, p. 16-17).

A crítica levantada por Martins revela o quanto o conceito de “exclusão” é deturpado no próprio contexto científico, que insiste em atribuir que os seres humanos possam de alguma forma estarem excluídos da sociedade, quando, na verdade, a expressão mais coerente é “incluídos de forma precária e patológica”, pois o capitalismo não exclui os indivíduos do seu circuito, e sim, do acesso a uma vida digna. Entretanto, o autor discute a “exclusão” como fruto de uma nova pobreza, mas deixa claro que ser pobre hoje em dia é muito relativo, devido aos níveis de consumo da população. Porém, a questão não é fenomenológica que busca perceber o consumo do indivíduo, mas se trata de uma nova percepção social, onde

Estamos em face de uma nova desigualdade, e não mais apenas da desigualdade gerada pelo aparecimento das classes sociais. As classes sociais, o operariado e a burguesia, cada qual a seu modo e no seu tempo, foram ou são revolucionárias. Já as novas categorias sociais geradas pela exclusão degradam o ser humano, retiram-lhe o que é historicamente próprio – a preeminência da construção do gênero humano, do homem livre num reino de justiça e igualdade (MARTINS 2007, p. 18).

A rigor, o processo de “exclusão” não se dar somente pela falta ou pela precariedade de uma boa saúde, educação, alimentação, moradia, trabalho e todo um conjunto de infra-estruturas necessárias a sobrevivência humana. A “exclusão” inclui um redimensionamento moral que faz repercutir na privação da esperança, apesar do senso comum ainda atribuir a pobreza a uma vontade divina.

Contudo, as privações materiais não são momentâneas e estão longe de serem passageiras, pois é como se houvesse uma condenação irremediável no destino dos grupos sociais “excluídos”, fazendo parecer como se estivéssemos na sociedade feudal, onde as estruturas sociais eram bem definidas e não havia possibilidades de ascensão e nem de mudança da condição social.

A condição de operário da construção civil se adéqua a muitos níveis de “exclusão”, começando pela escolaridade, já que uma grande maioria dos trabalhadores não é alfabetizada. Devido a isso, recebem baixos salários, que servem para sustentar famílias bastante numerosas, que por sua vez, sofrem com todos os tipos de privações possíveis. Este fator faz com que os membros da família, incluindo mulher e filhos também busquem outras fontes de rendas para complementar nos gastos domésticos. Na maioria das vezes, o filho homem segue a mesma profissão do pai, estendendo os níveis de “exclusão” para outras gerações, evidenciando a estrutura social definida, como foi exemplificado anteriormente.

Via de regra, não poderíamos considerar o operário como um indivíduo “excluído”, pois o mesmo dispõe de um emprego em detrimento de uma grande massa de desempregados. Porém, a construção civil se caracteriza por sua sazonalidade, onde persiste uma grande quantidade de trabalhadores temporários que ao terminar à obra, ficam durante um longo período procurando outro trabalho. Isto favorece para agravar ainda mais os níveis de “exclusão”, pois

Todo o conjunto de sub-condições de existência, estão "confinados" nas áreas mais precárias da cidade. Os piores índices se concentram todos nas mesmas áreas, o que significa que é a mesma população que está precarizada no conjunto das condições sociais de existência, ou ainda, que as situações de exclusão são decorrentes da superposição de carências de diferentes naturezas (IKUTA 2003, p. 24).

Portanto, a situação da classe trabalhadora é bastante fragilizada, tendo em vista as condições postas pelo processo de “exclusão” e por sua vez, da segregação sócio-espacial como fruto do processo de fragmentação da cidade.

#### **4.5. As práticas não capitalistas e as solidariedades orgânicas**

A questão posta para o funcionamento do modo não-capitalista consiste na sua articulação com o modo de produção capitalista propriamente dito, fazendo com que haja uma combinação, de certa forma, conflitante entre o tradicional e o moderno. Eis mais uma contradição capitalista. Desta forma, existem vários modos de produção não-capitalista. Como

por exemplo, a agricultura familiar, o terciário e todas suas formas de trabalho autônomo e, por sua vez os serviços domésticos. “A produção doméstica depende essencialmente da produção capitalista que lhe fornece os meios de produção, que são alimentos, os tecidos, os materiais de construção para a casa própria” (ARAÚJO 2007, p 155-157).

Em termos absolutos, o trabalho não-capitalista faz uma reposição de produto ou de serviço, correspondente ao valor do salário, assim, o capital usa o trabalhador somente quando lhe aprover, pois ele está sendo reproduzido e reservado pela economia não capitalista (ARAÚJO 2007, p. 157-158).

É interessante ressaltar que as relações não-capitalistas exercidas, sofreram transformações com o passar do tempo, sobretudo, com o modo de produção flexível que modificou estas relações de trabalho, assemelhando-as, com o próprio modo de produção capitalista, tendo em vista a exacerbação do setor informal e a precarização do setor formal. A compreensão da informalidade significa entender que apesar da grande transformação causada pela acumulação flexível, a economia fordista não se extinguiu se submetendo a fragilidade deste processo. É desta forma, portanto, que a construção civil se configura, pois apesar da inserção de novas tecnologias, o operariado ainda se utiliza do trabalho manual, evidenciando uma indústria semi-fábrica, cuja contratação da mão-de-obra é das mais diversas possíveis, tanto formais, como informais. O trabalho realizado pelos engenheiros Fonseca e Lima (2007) revela que,

De modo geral, a indústria da construção civil tem resistido as inovações tecnológicas e organizacionais que, nos últimos séculos marcaram a face de quase todos os setores produtivos. Grande parte do processo de trabalho da construção civil continua inteiramente dependente do trabalho manual, ou seja, do trabalho vivo e de suas habilidades, sem poder usar máquinas e organizar a produção em moldes industriais (FONSECA e LIMA 2007, p. 54).

Sendo assim, o fato do setor da construção civil ser uma indústria que se caracteriza pelo defasagem e atraso do seu processo produtivo, onde o aprimoramento das técnicas acontece a passos largos, pelo ao menos, na realidade brasileira, temos também a utilização de trabalhadores não qualificados, visto que a realização do ofício precisa de prática e experiência e, não, de uma educação formal, como foi exemplificado anteriormente pelos baixos índices de escolaridade.

Notadamente, temos uma estreita relação entre o setor imobiliário que dinamiza a economia, representado pelo modo de produção dominante que estruturou o espaço, através da articulação dos modos de produção capitalistas com os não-capitalistas, como é o caso do

trabalho não-qualificado. Conforme Araújo (2007, p. 158) “essa reestruturação combinada entre os usos e reservas da força de trabalho introduzirá diferenciações regionais e explicará as desigualdades sócio-geográficas”.

Logo, a mobilidade do trabalho na construção civil pode ser explicada através de três momentos, como nos mostra Spolle (2001, p.34) “pode-se deduzir que a construção civil coloca o trabalhador em movimento, enquanto mudança de setor primário para o secundário, absorvendo o contingente de migrantes resultantes do êxodo rural”. Outra forma de mobilização da força de trabalho do operário se dar por meio da fixação deste no canteiro-de-obras, prática tão comum no passado. “Esse movimento se dá devido, inicialmente, a utilização do alojamento que, dialeticamente, imobiliza o trabalhador como parte integrante do canteiro” (SPOLLE 2001, p.35). E por último, a terceira forma de mobilização está na característica do trabalho desqualificado baseado na força física. Para Gaudemar (1977) este tipo de trabalho permite ao capitalista uma economia de capital variável baseado na intensidade e na duração da jornada de trabalho, resultando na redução do salário ou do custo real da força de trabalho. Portanto, “esta terceira forma de mobilização trabalha com a variação do esforço produtivo do trabalhador e está condicionada a outra forma de mobilidade: a mobilidade da relação jurídica do trabalhador, isto é, a relação formal e informal do trabalho” (SPOLLE 2001, p. 35).

Contudo, o trabalho de Spolle (2001) constatou que a partir da década de 1950, o setor da construção civil em São Paulo atraiu o migrante rural proveniente de vários estados, sobretudo de Minas Gerais e do Nordeste brasileiro. Isto ocorreu devido às transformações ocorridas no campo a partir da modernização agrícola, como das relações produtivas, que através da racionalização da mão-de-obra do trabalhador rural, nesse período, gerou um contingente de trabalhadores desempregados forçando-os a migrarem para os grandes centros urbanos. Logo, a força de trabalho ganhou mobilidade e desencadeou um fluxo migratório que refletiu tanto no local de origem, como no espaço da metrópole.

No primeiro, houve o desenvolvimento tecnológico, conjuntamente com a transformação das relações não capitalistas que substituiu os vínculos de compadrio, pelas relações contratuais, apesar de ainda existirem os vínculos estabelecidos pelos laços de amizade. Já, na metrópole, o trabalho desqualificado garantiu as necessidades do desenvolvimento do processo de produção e reprodução capitalista, “isso tanto para o campo que agora se modernizou e utiliza formas capitalistas e não capitalistas (relações de compadrio e auto-exploração familiar) para se reproduzir como para a cidade que explora o trabalhador dentro das formas contratuais” (SPOLLE 2001, p. 31-32).



Uma prática comum na construção civil que foi verificada nos dois canteiros de obras, tanto na construtora Mota Machado, como na Diagonal, consiste no fato de que a contratação dos trabalhadores está atrelada à influência que o mestre-de-obras possui sobre esta ação. Geralmente, os operários que compõem o quadro funcional das construtoras residem no mesmo bairro que o mestre-de-obras também reside. Isto se deve ao fato de que a contratação feita por este funcionário está intrinsecamente ligada aos vínculos que este tem com os trabalhadores por ele contratados. Visto que o mestre de obras é encarregado de selecionar os operários de acordo com as habilidades que possuem, logo, esta prática tão comum evidencia as solidariedades orgânicas tão características desta categoria.

A partir desses efeitos de vizinhança, o indivíduo refortificado pode, num segundo, ultrapassar sua busca pelo consumo e entregar-se a busca da cidadania. A primeira supõe uma visão limitada e unidirecionada, enquanto a segunda inclui a elaboração de visões abrangentes e sistêmicas. No primeiro caso, o que é perseguido é a reconstrução das condições materiais e jurídicas que permitem fortalecer o bem-estar individual (ou familiar) sem, todavia, mostrar preocupação com o fortalecimento da individualidade, enquanto a busca da cidadania apontará para a reforma das práticas e das instituições políticas (SANTOS 2000, p. 166).

Se a qualificação dos trabalhadores é dada conforme a experiência na construção, e não pela escolaridade, como acontece em outros ramos do próprio setor. Nada mais cômodo do que contratar somente aqueles trabalhadores que já se tem certa credibilidade, cuja confiança foi adquirida não somente no ato de construir, mas nos vínculos pré-existentes que envolvem vizinhança e amizade.

#### **4.6. Como se move e como se vive a classe operária da construção civil**

Segundo o engenheiro Domingos, responsável pela obra da Construtora Diagonal, os operários contratados para a construção do *Corporate Plaza Business* residem em variados bairros da periferia de Fortaleza e RMF, como Caucaia e Maracanaú, e que o próprio mestre-de-obras mora em Horizonte, mas se utiliza de veículo próprio para chegar ao local de trabalho, sendo sempre o primeiro a chegar e o último a sair. Enquanto, os demais operários utilizam ônibus de linha urbana e interurbana. Já a construtora Mota Machado por ser filiada a COOPERCON, realiza o transporte dos seus operários através de uma empresa de ônibus contratada. Segundo o engenheiro Felipe, responsável pela obra da construtora, diz que “nós só nos responsabilizamos pelo transporte dos nossos operários, portanto, os trabalhadores terceirizados de outras construtoras como a Rolim Machado, Serge Engenharia e muitas

outras que contratamos durante a obra, não sabemos nem como chegam aqui” (Entrevista concedida às 9h do dia 10/03/2008).

Há quatro anos a COOPERCON resolveu também racionalizar os gastos com o transporte dos operários, contratando a Empresa MS Turismo<sup>67</sup> para fazer as rotas de maiores demandas de trabalhadores para os canteiros de obra das construtoras filiadas. “Hoje, a MS Turismo dispõe de uma frota de 14 ônibus, transportando em média 900 operários por dia que residem nos mais variados bairros da periferia de Fortaleza. “Antes, eles não queriam esse tipo de transporte por que inviabilizava a venda dos vales-transportes na época”, entrevista concedida por Fátima Santana - Coordenadora executiva da COOPERCON (às 14h30 do dia 12/04/2008)

A realização do campo no mês de junho deste ano, na Praça do Jardim América, local onde os 14 ônibus da MS Turismo se encontram, foi fundamental para verificarmos que na verdade não existia esta distinção entre operários das construtoras filiadas a COOPERCON e operários de construtoras não filiadas. Constatamos que embora haja um contrato de prestação de serviço da MS Turismo para com a COOPERCON no sentido de transportar os trabalhadores das construtoras filiadas à cooperativa, o que de fato existe é um grande “terminal” de ônibus em meio à Praça do Jardim América, onde qualquer operário, independente da construtora que trabalhe, e de sua condição de contrato, temporário ou não, pode utilizar-se deste serviço contanto que esteja com o ticket em mãos.

Este grande “terminal” funciona da seguinte maneira, por volta das 3h30 e 4h da madrugada os ônibus saem da garagem da MS Turismo na Maraponga e vão para os bairros e municípios vizinhos, onde possuem o maior número de operários, como por exemplo, Messejana, Barra do Ceará, Conjunto Ceará, Bom Jardim, Metrópole, Conj. Alvorada, e os municípios de Maracanaú (2 rotas) e Caucaia (2 rotas). Durante o percurso destes longínquos bairros e cidades, os ônibus passam por dentro de outros bairros, pegando os operários nos pontos de apoio que são paradas de ônibus onde se reúnem vários trabalhadores para apanhar o ônibus que os levará até o terminal, ou seja, para a Praça do Jardim América.

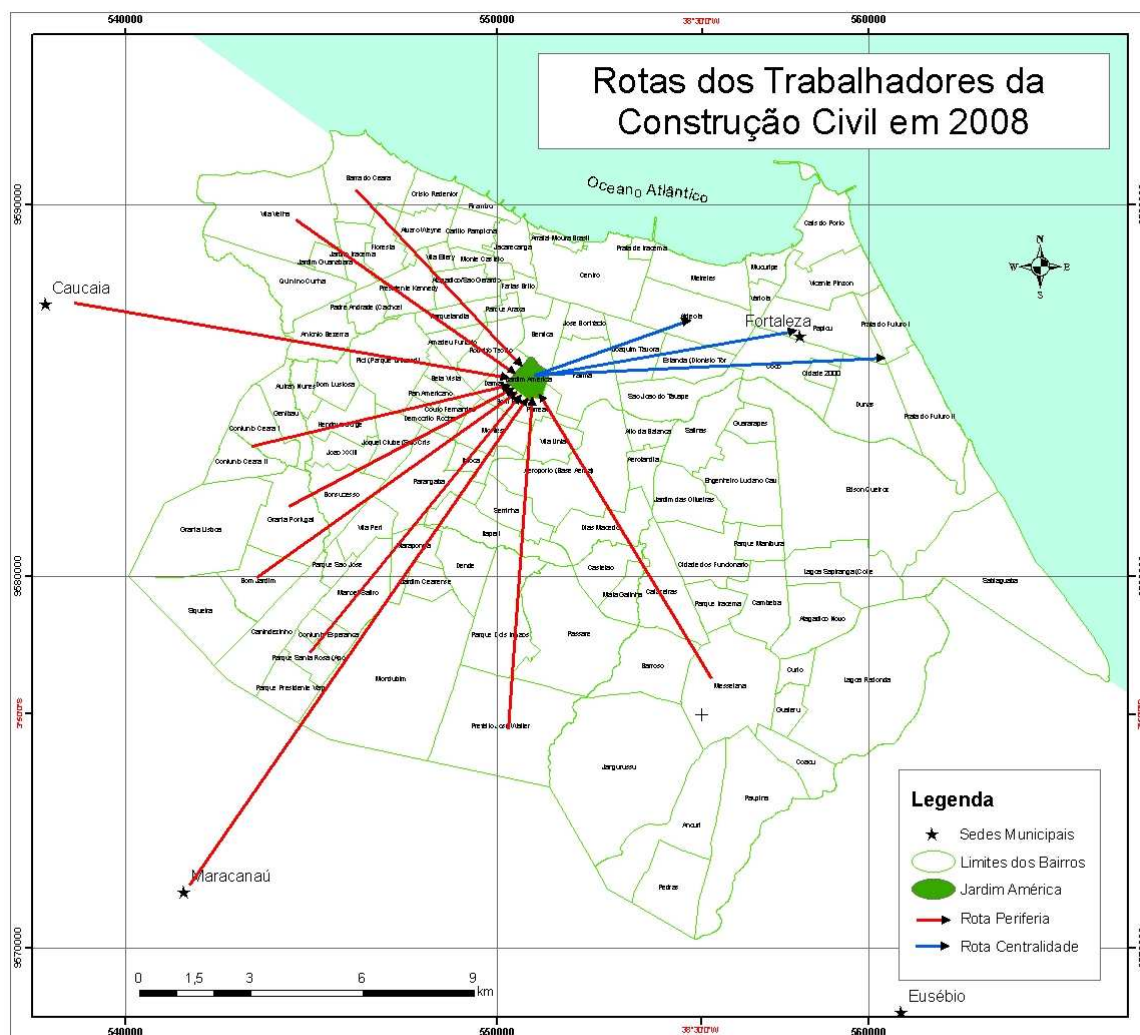
---

<sup>67</sup> O escritório da empresa de ônibus MS Turismo se localiza na Rua Nireu Ramos 235, bairro Maraponga em Fortaleza, cujo proprietário é conhecido por Miguel que se recusou a ser entrevistado e não autorizou o acesso as rotas de ônibus que transportam os operários. Entretanto, a COOPERCOM forneceu a quantidade de operários e de ônibus que se utilizam desse serviço.



**FIGURA 26 - Ônibus da MS Turismo estacionados na Praça Jardim América - "Terminal"**  
Fonte: MENDES, 12/06/2008, foto retirada 5h30

Estes ônibus possuem uma numeração que identifica a rota que fizeram e a que vão fazer, pois quando chegam por volta das 5h30 na praça fazem uma parada, onde muitos trabalhadores lancham por conta própria (como mostra a figura 26), e em seguida, às 6h embarcam no ônibus que os levarão próximo ao canteiro de obras. Nem sempre o ônibus que traz o trabalhador de seu bairro para o “terminal” é o mesmo que o levará para o canteiro onde trabalha, por isso quando se chega à praça, os trabalhadores descem e pegam o ônibus, cuja numeração fará a rota que de fato os conduzirá no sentido em que trabalham. Por sua vez, estes ônibus seguem no sentido dos bairros Aldeota, Papicú e Praia do Futuro que é onde fica a maioria das obras. Tendo em vista, que os trabalhadores não pagam outra passagem quando pegam outro ônibus na praça, daí, a expressão popular “terminal”.



**FIGURA 27 - Mapa de Rotas dos Trabalhadores da Construção Civil em 2008.**  
 Fonte: MENDES (2008)



**FIGURA 28 – Local do Lanche na Praça do Jardim América – “Terminal”**  
**Fonte:** MENDES, 2008

Os motoristas da MS Turismo são instruídos pela empresa para transportar passageiros, e não, somente os operários. Qualquer pessoa que chegar às 17h na Praça do Jardim América, horário que os ônibus retornam, pode comprar o ticket que custa R\$ 0,50 centavos, e ir para algum lugar que esteja no percurso das rotas, tanto na volta como na ida. É interessante notar que o serviço prestado pela MS Turismo surgiu com o intuito de racionalizar gastos, fazendo com que os operários não tivessem mais acesso ao vale-transporte, transformado em *pass-card*, evitando que vendessem.

Entretanto, a falta de fiscalização por parte da COOPERCON fez com que permanecesse a ilegalidade a partir do surgimento de alternativas que contribuem para o aumento da renda mensal do trabalhador da mesma forma como havia no passado. O fato de não haver esse controle por parte da cooperativa consiste numa vantagem para os trabalhadores, pois faz com que a maioria dos operários tenha acesso ao transporte, inclusive outras pessoas, como é o caso de algumas diaristas que trabalham em prédios próximos aos que estão sendo construídos por/pelos operários. Porém, existem desvantagens como, por exemplo, de que se o transporte é acessível para todos e, a frota se restringe a 14 ônibus, muitos trabalhadores fazem todo o percurso da rota em pé, tanto no que traz do bairro, como o que leva ao local de trabalho, ultrapassando o número permitido de passageiros. E muitas vezes aquele operário que trabalha para uma construtora filiada a COOPERCON, visto que é

a cooperativa que garante o direito ao serviço, acaba sendo penalizado, pois alguém que não trabalha na construção civil ocupou o seu lugar, fazendo-o permanecer em pé durante toda a viagem.

As rotas dos ônibus<sup>68</sup> passam por grandes avenidas, praças e próximos aos terminais de ônibus que são referências para os pontos de apoio, visto que alguns trabalhadores saem de casa quando ainda é escuro e por isso precisam ficar em lugares mais iluminados por uma questão de segurança. Sem contar que às vezes o trabalhador precisa andar vários quarteirões até chegar ao ponto de apoio. Veja, por exemplo, a matéria que saiu no *Jornal A Voz do Peão* (2008) intitulada de “Desrespeito! Os patrões e a empresa MS Turismo põem em risco a vida dos trabalhadores” e denuncia

Os trabalhadores que utilizam os transportes terceirizados para se locomoverem estão sofrendo com as super lotações, atraso na volta para casa com quebra de ônibus, ponto de apoio de péssima qualidade, sujeito à chuva e assaltos em praça pública, causando desconforto aos trabalhadores e transtorno aos moradores (*Jornal A Voz do Peão*, 02/2008).

Tendo em vista as diversas dificuldades que enfrentam no cotidiano, o serviço de transporte oferecido pela MS turismo consiste numa benevolência para a maioria dos trabalhadores. Entretanto, foi diagnosticado através das entrevistas que devido aos problemas apresentados na frota de ônibus desta empresa, muitos operários se utilizam de ônibus de linha urbana, inclusive os operários da própria Mota Machado que trabalham no canteiro de obras do condomínio *Acqua*. Dos trabalhadores que foram contratados para a realização desta obra, 5 moram no bairro de Messejana, utilizando-se de três ônibus para chegarem ao canteiro e 5 moram na favela das Verdes Mares, conhecida como verdinha que se localiza no Papicú, e devido à proximidade do canteiro vão de bicicleta. Neste último caso, o trabalhador economiza as passagens que gastaria num mês, revendendo os tickets que contribui para endossar a renda mensal. O Técnico de Segurança do Trabalho da Construtora Diagonal, Antônio Pessoa diz que “não são todas construtoras que permitem que o trabalhador se locomova de bicicleta, pois além do trabalhador ficar exausto pelo trajeto feito sobre duas

---

<sup>68</sup> Embora, a MS Turismo não tenha disponibilizado o local (ruas e avenidas) onde os ônibus passam, diagnosticamos as rotas através da oportunidade dada pelo operário Oscar, um dos diretores do Sindicato da Construção Civil, que acompanhou a aula de campo realizada no dia 12/06/2008, nos ajudando com as entrevistas dos operários, esclarecendo-os do caráter da pesquisa, pois devido a greve ocorrida no mês anterior os trabalhadores estavam inibidos de responderem as perguntas do questionário. Neste dia, os operários que estavam no ônibus de rota nº 13 foram entrevistados enquanto faziam seu percurso ao local de trabalho.

rodas e comprometer a produção, ele ainda corre o risco de morte, podendo processar a empresa em caso de acidente” (Entrevista concedida às 17h do dia 24/04/2008).

Tendo em vista que a cidade de Fortaleza é infra-estruturalmente desprovida de ciclovias e de espaçamentos adequados para o ciclista trafegar, se locomover de bicicletas consiste num grande perigo. Vejamos o que diz um Técnico de Segurança do Trabalho, Cosmo Palásio na revista mensal de Saúde e Segurança do Trabalho (2007)

Diante da legislação devemos sempre estar atentos não apenas ao conjunto da lei em si, mas buscarmos compreender a intenção do legislador. Exemplo claro de desinformação é quando se acha que acidente de trajeto só ocorre quando há uso do transporte da empresa. Isso é totalmente errado já que é explícito que o acidente de trajeto independe do meio de transporte utilizado (...). Fica para mim a impressão de que o ser humano trabalhador quando passa do portão em diante deve seguir sua própria sorte e que isso não seja entendido por aqueles que ali estão como uma extensão da prevenção. (MORAES JR. 2007, p.87)

Contudo, nem a Mota Machado e nem a Diagonal proibem seus trabalhadores de se locomoverem de bicicleta, como mostram as fotos a seguir, no entanto a primeira construtora prefere que seus trabalhadores sejam de Fortaleza, para evitar custear a passagem metropolitana. Portanto, muitos trabalhadores no ato da contratação omitem onde realmente moram, confirmando endereços de parentes ou amigos que residem dentro do perímetro urbano de Fortaleza. Esta situação evidencia o quanto é frágil a condição do trabalhador que se submete às mais variadas formas de exploração, adequando-se de qualquer maneira às exigências estabelecidas pela empresa, que induz o trabalhador a burlar o endereço da onde vive, a vender as passagens de ônibus e ir de bicicleta. É assim como o trabalhador consegue sobressair das restrições e das regras impostas pelo patrão, se sacrificando por um lado, para do outro, continuar sobrevivendo e reproduzindo sua força de trabalho.



**FIGURA 29 - Bicicletário na Obra da Construtora Diagonal**

Fonte: MENDES, 2005

O que nos chamou a atenção foi a condição do mestre-de-obras que no dito popular se caracteriza pelo provérbio “entre a cruz e a espada”, pois a ele cabe o papel de contratar e também o de restringir e o de despedir. Se levarmos em consideração que este funcionário conhece e reside próximo dos operários a situação se complica ainda mais, por que seu papel de porta voz do engenheiro da construtora não pode se confundir com a camaradagem do amigo que indicou o colega de trabalho. Esta situação estabelecida através de laços de amizade é um tanto complexa, pois a intimidade de uns pode sobrecarregar o trabalho de outros. A atuação do mestre de obras no sindicato é ainda mais complicada, pois se o mesmo repassa às ordens do patrão aos companheiros de trabalho, e estes se sentem prejudicados, cabe ao mestre-de-obras explicar às reivindicações dos operários ao patrão. Esta encruzilhada faz parte do ofício do trabalhador da construção civil que entre as funções existentes, recebe a remuneração mais alta do operariado que equivale a R\$ 1.125,00 mensalmente, sendo R\$ 483,75 na quinzena e 521,25 no fim do mês, conforme os salários estabelecidos até fevereiro deste ano.

Contudo, os laços de solidariedades não se restringem somente ao local de trabalho, embora seja no canteiro de obras onde os operários passam a maioria de seu tempo, a vizinhança do local onde se vive também possibilita esta troca de vivências. Inclusive a



própria aquisição da moradia, através da autoconstrução é realizada por esta interação que há entre os habitantes desta localidade a partir da vizinhança.

A autoconstrução, o mutirão, a auto-ajuda, a ajuda mútua são termos usados para designar um processo de trabalho calcado na cooperação entre as pessoas, na troca de favores, nos compromissos familiares, diferenciando-se portanto das relações capitalistas de compra e venda da força de trabalho. Seja para a construção de casas, seja para o tratamento da colheita, no meio rural, o mutirão, tradição que se extingue gradativamente, implicou freqüentemente festas com danças e bebidas num acontecimento que coroa o fim do dia, ou do processo do trabalho (MARICATO 1982, p. 71).

Os vínculos que existem são bem sólidos, mas não podemos perder de vista que o compromisso estabelecido uns com os outros na vizinhança através da espontaneidade da troca de favores é também mediada pela existência de necessidades consistentes. A autoconstrução veio tentar resolver o problema da habitação através da construção da casa própria<sup>69</sup> aos fins de semana e feriados com a ajuda de vizinhos, parentes e amigos.

A autoconstrução pura observa-se especialmente no caso de terrenos invadidos sobre os quais os futuros habitantes instalam barracos precários, sem gasto para os materiais, em virtude da incerteza de seu futuro: uma evacuação, uma expulsão são sempre de temer; não se deve, pois gastar com uma “casa” que pode ser destruída de uma hora para outra. A família que vai construir beneficia-se muitas vezes de diversas formas de solidariedade dos habitantes da vizinhança; esta pode ir do simples “dar uma ajuda” até o aporte de capacidades técnicas particulares de um ou do outro (ROCHEFORT 1998, p. 139).

Esta realidade se trata de uma dupla exploração onde o trabalhador além de empregar sua força de trabalho no local de trabalho, ainda utiliza suas horas vagas para construir algo que é necessário a sua reprodução, como a habitação. Sem contar, que muitas vezes a autoconstrução não se trata apenas da construção da casa, mas da igreja, da associação, da rua, das calçadas, enfim, do bairro, da comunidade, da cidade.

A prática da autoconstrução é uma tradição advinda do campo que se constitui num dado cultural bastante presente nos países periféricos. E que outros aspectos poderia ter as casas destinadas à classe trabalhadora vinda do meio rural? O fato é que apesar de esta classe ser assalariada e está integrada dentro da economia urbana, continua se utilizando de práticas de subsistência para viver e morar na cidade, onde apesar das precariedades o consumo de produtos da tecnologia moderna transformou-se em necessidades cotidianas. Contudo, a participação efetiva da classe trabalhadora na produção da casa própria consiste num contato

---

<sup>69</sup> Nesse caso, a casa própria pode ser um terreno concedido pela prefeitura, onde há a permissão de que esta seja construída, como é o caso dos conjuntos habitacionais. Mas muitas vezes as casas que são construídas através do sistema de autoconstrução são ilegais e são consideradas próprias até que uma desapropriação aconteça e deixe todos moradores desabrigados à espera de um política pública que os assistam.

direto e desalienante com o produto, uma vez que o trabalhador se envolve em todas as etapas do processo de construção. Entretanto, esse processo não permite que haja uma inovação na arquitetura da casa, por parte da criatividade de quem a constrói, pois os recursos são parcos, conseguidos a duras penas após anos de economia ou através do endividamento do trabalhador. Desta forma, as casas geralmente são padronizadas e feitas com os mesmos materiais de construção.

A luta pela casa envolve a tentativa de arranjar o material necessário gratuitamente ou adquiri-lo a prestação, geralmente, em quantidades reduzidas, apesar do esforço do pagamento parcelado. De qualquer maneira, reconstruir novos barracos ou ampliar os já existentes apresenta dificuldades (DAMIANI 1984, p. 139).

Quando essa autoconstrução é feita por trabalhadores da construção civil os gastos são reduzidos e as casas são feitas num curto espaço de tempo, tendo em vista que lidam com habilidade na técnica da construção, evitando desperdícios. Nas entrevistas realizadas com os 25 operários, 22 alegaram terem de uma forma ou de outra, auxiliado na construção da própria residência, quando não sendo um mero ajudante, sendo o idealizador e o construtor da casa integralmente. Quanto aos outros 3 operários, 2 moram de aluguel e 1 mora na casa de uma tia. Das 22 casas construídas pelos próprios operários, apenas 8 possuem escrituras, as outras 14 não. Ou seja, a grande maioria foi construída ilegalmente. A grande questão posta perante essa estatística é que a casa própria que é um bem necessário a reprodução da força de trabalho é e tornou-se cada vez mais inacessível até para os trabalhadores que diariamente as constroem.

Contudo o que se conclui dessa realidade estatisticamente perversa é que diante de toda esta situação de sujeição da classe trabalhadora são os vínculos de afetividade e os laços de solidariedade que se estabelecem na vizinhança que fazem do cotidiano uma possibilidade de conquista para a obtenção da casa-própria e do direito à cidade.

#### **4.7. Condição ou superação do capital pela classe trabalhadora? Alguns olhares geográficos...**

Para Santos (2000), uma outra globalização é possível graças a vida coletiva e solidária que é estabelecida nos lugares através do cotidiano, da troca de filosofias, das experiências vividas, da retomada da criatividade, da apropriação das técnicas e de novos arranjos que possibilitem o domínio dos indivíduos sobre a mesma, se contrapondo à consciência universal que foi apropriada e propagada pela ideologia dominante.

Estamos convencidos de que a mudança histórica em perspectiva provirá de um movimento de baixo para cima, tendo como atores principais os países subdesenvolvidos e não os países ricos; os deserdados e os pobres e não os opulentos e outras classes obesas; o indivíduo liberado partícipe das novas massas e não o homem acorrentado; o pensamento livre e não o discurso único (SANTOS 2000, p. 14)

A proposta de Santos (2000) consiste na possibilidade de uma sociedade heterótropa que surge no local e fará repercutir suas ações solidárias no global. Ou seja, a concretização desta nova sociedade terá que emergir a partir da fusão entre as verticalidades e as horizontalidades para que na conquista de um espaço se contraponha à consciência universal.

A partir dessas metamorfoses, pode-se pensar na produção local de um entendimento progressivo do mundo e do lugar, com a produção indígena de imagens, discursos, filosofias, junto á elaboração de um novo *ethos* e de novas ideologias e novas crenças políticas, amparadas na ressurreição da idéia e da prática da solidariedade (SANTOS 2000, p. 168).

Contudo, essa discussão possui outros vieses, onde a transformação da sociedade pela classe trabalhadora é uma prospecção, uma utopia, e não algo que está em andamento. Para que isto se torne um processo e passe de uma condição almejável para uma situação concreta, segundo Lefebvre (1973), faltam objetivações práticas, como por exemplo, a noção de totalidade por parte da classe trabalhadora que ainda encontra-se muito limitada.

A classe operária, explorada, suporta o peso simultâneo da acumulação do capital, da classe burguesa tal como ela existe, a própria ordem burguesa. Por isso é a base da acção revolucionária, mas enquanto classe, ela tem limitações. Enquanto classe ela não atinge a concepção da totalidade social (...). É necessário um pensamento político para que a classe operária se torne capaz de conceber objectivos que abranjam toda a sociedade; é necessária uma análise global e uma estratégia; é necessário um conceito de totalidade. A classe enquanto tal não é totalidade da sociedade (LEFÉBVRE 1973, p. 107 – 108).

Embora, a classe operária tenha dificuldades para entender que a revolução só será possível a partir de uma luta integrada, onde haja melhoria para todos os trabalhadores, como propõe o socialismo, através da construção de um mundo inteiramente novo e não reaproveitado de economias e modelos planificados que em nenhum momento da história romperam com as estruturas capitalistas de produção. Apesar de toda essa visão fragmentária da realidade, a classe operária é por sua vez, universal, pois integra a identidade negativa da exploração que ao integrar-se a capacidade radical de destruição da estrutura existente estará suscetível a práxis revolucionaria.

Harvey (2004) complementa a argumentação de Lefébvre, embora ache um tanto que demasiado em suas conclusões, mas concorda que o capitalismo só sobreviveu ao século XX

graças à condição da “ocupação do espaço” para a “produção do espaço”. E o que o sustentaria no século XXI? Para o autor os ajustes espaciais seriam a saída.

Em sua obra, “Espaços de esperança” (2004), Harvey comenta a obra de Marx e Engels, “Manifesto do Partido Comunista” que segundo eles, “os trabalhadores do mundo inteiro teriam de se unir na luta, caso quisessem vencer as forças destrutivas do capital na arena do mundo e construir uma economia política alternativa que pudesse atender aos seus próprios desejos, necessidades e vontades num mundo bem mais igualitário” (MARX e ENGELS 1848 apud HARVEY 2004, p. 37).

As observações feitas por Harvey (2004) evidenciam que as transformações sociais foram acompanhadas do desenvolvimento capitalista no espaço e, portanto, as relações espaciais a partir do processo de globalização inviabilizam o desenvolvimento do manifesto da classe trabalhadora que, agora não tem que lutar mais só contra a opulência burguesa, mas contra todas as formas de exploração.

A geografia da acumulação do capital merece um tratamento bem mais nuançado do que o esboço difusionista oferecido pelo Manifesto. O problema não está na pouca elaboração do relato *per se*, mas no fato de o Manifesto não delinear uma teoria do desenvolvimento geográfico desigual (que muitas envolve a acumulação primitiva desigual) que seria útil para mapear a dinâmica da formação da classe trabalhadora e da luta de classes mesmo no espaço europeu, para não falar no global (HARVEY 2004, p. 51).

De um modo geral, para Harvey (2004) o Manifesto é a única maneira de transformar a sociedade rumo ao socialismo, mas para que a luta adquira proporções globais, tem que atingir a totalidade, embora, possa começar por uma região, por uma nação, até que se atinjam as estruturas capitalistas imperialistas.

As análises que Harvey faz a respeito do processo de acumulação do capital, elaborado por Marx, propõe a construção de uma “Geografia da Acumulação” que através dos ajustes espaciais solucionaria os problemas das crises causadas pela sobreacumulação de capital e da força de trabalho a partir das transformações no espaço no plano econômico.

Carlos (2008) se contrapõe a teoria da “Geografia da Acumulação” elaborada por Harvey,

De esa forma su análisis llama la atención para el nivel global, donde el local aparece sólo como infraestructura para realización de la circulación de mercancías, cerrándose en el plano económico. Desde el punto de vista del análisis espacial, podríamos agregar otros dos campos usados como estrategia por el capital en el sentido de superar la crisis de la acumulación: “la urbanización como negocio”, particularmente las transformaciones en el espacio metropolitano como condición

de realización del capital financiero, y la instauración de lo cotidiano como posibilidad de ampliación del consumo subsumiendo todos los momentos de la vida al mercado, tal como señalado por Henri Lefebvre en varias obras (CARLOS 2008, p. 04 – 05).

Desta forma, a autora propõe outra teoria, a da “Geografia da Reprodução”, onde o espaço aparece como condição, meio e produto do movimento de produção e reprodução da sociedade, que através das relações sociais estabelecidas no cotidiano da vida urbana o direito à cidade será possível.

En esta dirección el espacio es producido como lugar de La reproducción social al mismo tiempo de forma indisociable: el producto, medio y condición de esa reproducción. Aquí se superaría la comprensión de la “Geografía de la acumulación” tal como propuesta por Harvey, por una geografía capaz de hacerse cargo en su totalidad (CARLOS 2008, p. 13).

Contudo, o que concluímos perante tais olhares geográficos, ora complementares, ora divergentes em sua essência. Resume-se na preocupação para com uma teoria que possa dar conta da realidade social, onde os caminhos postos levam a um direcionamento um tanto que futurístico das ações presentes.

Porventura caberia a classe trabalhadora a missão, assim como foi proposto anteriormente, de mudar a sociedade, seja pela fusão de filosofias no lugar, seja pelos ajustes espaciais ou pela reprodução do/no espaço? Não seria a própria classe dominante, a única capaz de mudar o percurso da história, tendo em vista que detêm o poder tão desejado pelos indivíduos ávidos por melhorias? Não é assim que os operários engravatados agem quando assumem o poder na direção dos sindicatos, trocando os capacetes pelos papéis, os distanciando da realidade dos canteiros e das lutas dos seus companheiros?

O que nos leva a crer que as teorias, incluindo outras que aqui não foram citadas, serão de fato postas em prática num futuro não tão distante, tendo em vista os processos que já se evidenciam? Ou como fazem crer outras teorias, a barbárie já está se apresentando como um prenúncio da derrocada da humanidade.

Perante tais considerações, o nosso papel de pesquisadores não seria o de compreender a realidade posta, que de longe se apresenta de maneira satisfatória à sociedade? Seja por meio da teoria e do desvendamento infinito da ciência, seja pela prática social e do engajamento político, temos que fazer prevalecer o compromisso social. Ambos os meandros encontram-se extremamente afetados pelo dever que outrora, a ciência e a política, estabeleceram com o mercado.

O desvencilhamento da prática política por parte dos pesquisadores e da ciência agrava ainda mais as possibilidades de transformação da sociedade. Como deve de fato ser esta

prática? Como deviríamos agir perante as demandas sociais? Quando os obstáculos não são apenas teóricos, o que devemos fazer perante as dificuldades?

Apesar das remotas possibilidades de mudanças, nós, a quem o otimismo não costuma desvencilhar-se das ações práticas, embora, sejam elas muito complexas. O entusiasmo teórico é sempre uma boa aliança com a pesquisa, que mesmo com a inacessibilidade de alguns dados, não nos fizeram esmorecer. Pelo contrário, se não fosse às dificuldades que se apresentaram no decorrer desta jornada, não teria se tornado tão interessante à busca para compreender e investigar nosso objeto e o arcabouço teórico utilizado.

## 5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Ao final desta pesquisa, buscamos compreender como acontecem os desdobramentos da mobilidade da classe trabalhadora da construção civil através da investigação do trajeto casa/trabalho, mais precisamente da periferia e RMF para a centralidade da Aldeota, onde se concentra os altos índices de verticalização da metrópole de Fortaleza.

Através das pesquisas de campo, coletamos um rico material que não se deteve somente aos registros fotográficos e a realização das entrevistas, mas a experimentação de um laboratório vivo onde pudemos perceber mais apuradamente como está organizado e dividido o trabalho desta indústria que se alimenta de famigerados investimentos, através da construção de fixos que dinamizam a economia, resolvendo temporariamente o problema da sobreacumulação a partir da movimentação de um capital “constante”, enquanto seus trabalhadores continuam em constante exploração.

Esta exploração por sua vez, não se restringe ao local de trabalho, pois o nível de precarização na qual está submetida à classe trabalhadora se reproduz em várias esferas da vida cotidiana, como: baixa escolaridade; falta de segurança no trabalho; propensão ao alcoolismo; baixos salários; exploração da jornada de trabalho; longos deslocamentos entre o local de moradia e o canteiro de obra; transporte e alimentação de má qualidade; e por último o carcomido problema da moradia, evidenciando a falta ou a irregularidade desta.

Em meio a todo esse contexto de pobreza e miséria, nos deparamos com o companheirismo, com a solidariedade, com os laços de afetividade, com o envolvimento político e com a certeza de que dias melhores estão por vir, através da luta e da mobilização da classe trabalhadora.

De um modo geral, presenciamos que foi na Aldeota que estas lutas fizeram eclodir, quando as manifestações fizeram os prédios ouvir as reivindicações por melhores condições de trabalho aclamadas através de passeatas que denunciavam o abuso das construtoras para com a categoria dos trabalhadores da construção civil.

De acordo com as observações realizadas em campo, descobrimos um universo de questões que mereciam serem analisadas, como por exemplo, a dimensão espacial que a representação desta classe trabalhadora possui.

Embora as lutas trabalhistas e os movimentos sociais não façam parte do nosso campo de investigação é inegável que são temáticas que devem ser consideradas quando optamos estudar a classe trabalhadora da construção civil, pois mesmo se tratando de uma categoria

alijada de uma mínima escolaridade, se configura com grande força sindical e articulação política à nível nacional.

A concentração destes operários na Aldeota se constitui num grande paradigma, pois durante todo nosso trabalho enfatizamos que com a constituição de novas centralidades esta classe trabalhadora foi atraída pelo processo de verticalização que se apontava inicialmente no bairro. Mas esta centralidade só foi possível se consolidar na Aldeota, graças a sua condição de bairro habitado por uma rica população residente que por volta de 1950, já tinha realizado um número considerável de grandes obras edificadas, como palácios, mansões e mausoléus.

Portanto, foi à centralidade da Aldeota que atraiu a classe operária da construção civil para o bairro ou foram estes trabalhadores que fizeram a Aldeota se tornar uma área central?

O fato é que se as classes abastadas não residissem na Aldeota não haveria grandes obras e muito menos, muitos operários. Então, temos um processo que é responsável por desencadear outro, pois seria impossível falar da construção civil se não situássemos toda a condição histórica que favoreceu a moradia destas classes no bairro e por sua vez, o acelerado processo de verticalização que se evidenciou.

Embora, tenha sido de fato a constituição de uma nova centralidade na Aldeota que atraiu um contingente de operários para o bairro, não podemos negar que a construção civil sempre foi uma categoria atuante naquele espaço. Ora, de maneira muito tímida, onde era utilizado um pequeno número de pedreiros responsáveis por todas as etapas de elaboração das obras, em sua maioria residenciais. Ora, num momento ulterior, onde a construção civil passa a utilizar operários especializados numa determinada função no processo de construção.

Desse modo, vimos não só a transformação do espaço, mas o metamorfoseamento das formas e funções no processo de produção. A dinâmica imobiliária acompanhou-se das significativas mudanças que ocorriam no mundo do trabalho. Só que quando nos referimos ao trabalho dos operários da indústria da construção civil, a dinâmica imobiliária se sobrepõe aos processos de mudanças, pois a segunda evolui a passos largos.

Da mesma forma que os trabalhadores da construção civil possuem dificuldades em aderir às transformações do trabalho neste setor, através do uso de novas tecnologias, o poder público também não acompanha esta dinâmica imobiliária, negligenciando suas ações perante as constantes construções que se apresentam.

Exemplo disso consiste na liberação de pavimentações que tendem a ultrapassar o permitido pelo no Plano Diretor em vigor que estabelece a pavimentação até 75 m, ou seja, entre 23 e 24 andares. Quando os prédios são construídos de maneira ilegal, ao invés da obra



ser embargada, simplesmente se cria uma nova lei autorizando a mudança, burlando e alterando as regras pré-estabelecidas pela equipe que compunha a elaboração da lei anterior.

A nosso ver, o que de fato se mantém com um ritmo acelerado é o processo de acumulação ampliada do capital, onde a mobilidade se consubstancia como um vetor de reprodução deste processo, uma vez que se faz necessária no cotidiano dos trabalhadores. Tendo em vista que a mão-de-obra precisa se locomover espacialmente, a mobilidade do trabalho consiste numa apropriação do tempo do trabalhador, visto que os longos deslocamentos que realizam diariamente subtraem o tempo livre que possuem, inviabilizando que utilizem seu tempo criativo para produzir o espaço, mas não o espaço da indústria, da produção propriamente dita, mas o espaço da produção do bairro, do lar e por sua vez, da cidade.

Nessa perspectiva nos lançamos em discorrer sobre algumas teorias que sinalizam outro modelo de sociedade no sentido de tornar esta produção do espaço possível a partir de uma transformação que para alguns teóricos já se inicia no lugar, para outros, precisamos despertar nosso espírito revolucionário na busca do manifesto por uma luta global.

Enfim, trata-se de um trabalho bastante denso que para dá conta da mobilidade tivemos que suscitar outros temas correlatos, verticalização e construção civil, centralidade e periferia, trabalho e moradia, classe média e classe operária, mobilidade e transportes, onde tivemos que navegar por um universo conceitual muito desafiador. Mas para Neto (2008) “um tema não é coisa que se tema”, e por isso nos arriscamos nessa ou nessas temáticas.

“Um tema deve ser capaz de suscitar debates, levantar questões, despertar preocupações, recuperar a tradição e vislumbrar o futuro. Pode ser qualquer coisa assim que aparentemente e coisa alguma” (NETO 2008, p. 98).

Contudo, o que concluímos é que finalizamos este trabalho com muito mais questionamentos do que com “conclusões”, pois á medida que procuramos elucidar dúvidas que desde o início da pesquisa se mostraram pertinentes, a busca de tentar esclarecê-las fez surgir novas indagações.

Apesar de Fortaleza estar em expansão, até quando a construção civil será representativa no bairro Aldeota? O uso de novas tecnologias por parte dos trabalhadores consistirá numa qualificação profissional adequada ou na perda de muitos postos de trabalho? A melhoria no setor de transportes da cidade vai contribuir para que o trabalhador usufrua melhor de seu tempo? Até quando a luta pela obtenção de uma vida digna se dará em esferas diferenciadas, onde a moradia e o trabalho são considerados reivindicações que não se complementam?

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ABIKO, A. K. Tecnologias Apropriadas em Construção Civil. In: FREIRE, W.J; BERALDO, A. L (org) **Tecnologias e Materiais Alternativos de Construção**. Campinas: Editora Unicamp – SP, 2003, v. 55-63.

ABRAMAT, Relatório. **Análise Setorial Abrammat**.Elaborado por FGV Projetos-Fundação Getúlio Vargas, nº 3 p.1, fev/ 2008.

ABREU, Maurício de Almeida. Estudo Geográfico da Cidade no Brasil: evolução e avaliação – contribuição à história do pensamento geográfico brasileiro In: CARLOS, A. F. C. (org.) **Os Caminhos da Reflexão sobre a Cidade e o Urbano**. São Paulo: Edusp, 1994.

ANDRADE, Manuel C. de. Territorialidades, desterritorialidades, novas territorialidades: os limites do poder nacional e do poder local. IN SANTOS, Milton (org.) **Território, Globalização e Fragmentação**. São Paulo: HUCITEC, 1994.

ANTUNES, Ricardo. **Adeus ao Trabalho?** Ensaio sobre as metamorfoses e a centralidade do mundo do trabalho. 9ª Ed. Cortez: Campinas – SP, 2003

\_\_\_\_\_. As novas formas de acumulação de capital e as formas contemporâneas do estranhamento (alienação) In: **Trabalho, flexibilização e precarização**. Caderno CRH – UFBA, Salvador – BA, 2002.

ARAÚJO, Ana Maria Matos. **Mobilidade populacional na produção do espaço metropolitano regional: o caso de Fortaleza**. Tese de doutorado UFS/UFC, Sergipe. 2007.

ARAÚJO, Tânia Bacelar. Nordeste, nordeste: Que Nordeste? In: ARAÚJO, T. B. (org.) **Ensaio sobre o desenvolvimento brasileiro – Heranças e urgências**, 2000. Publicado no observanordeste em abril de 2002. <http://www.fundaj.gov.br/observanordesteabte013.html>.

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

A VOZ DO PEÃO, Jornal. **Campanha Salarial 2008**. Fortaleza, Fevereiro de 2008.

\_\_\_\_\_. **A Greve Garantiu a Nossa Vitória!** Fortaleza, Maio de 2008.

BRAVERMAN, Harry. **Trabalho e Capital Monopolista: a degradação do trabalho no século XX**. 3º ed. Rio de Janeiro – RJ: Zahar Editores, 1981.

BERMAN, Marschal. **Tudo que é sólido se desmancha no ar: a aventura da modernidade**, São Paulo, companhia da Letras, 1986.

BERNAL, Cleide. **A Metrópole Emergente**. Fortaleza, editora: UFC/ Banco do nordeste do Brasil, 2004.

BECKER, O. M. S. Mobilidade espacial da população: conceitos, tipologia, contextos In: CASTRO, I. E. GOMES, P. C.. CORRÊA, R. L. (orgs) **Explorações Geográficas**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1997.

BORSOI, I. C. F. Quando o malabarista não é um artista: o perigo, o acidente e o medo na construção civil In: RIGOTTO, Raquel, M. (org) **As Tramas da (In)sustentabilidade: Trabalho, Meio Ambiente e Saúde no Ceará**. Fortaleza: Inesp, 2001.

CARLOS, A. F.A. **A cidade**. 3ª.ed. São Paulo: Contexto, 1997.

\_\_\_\_\_. A “margem” está no centro In: CASTRO, I. E. MIRANDA, M. EGLER, C. G. (orgs) **Redescobrimo o Brasil: 500 anos depois**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil: FAPERJ, 1999.

\_\_\_\_\_. São Paulo hoje: as contradições no processo de reprodução do espaço. Universidad de Barcelona: **Scripta Nova** - Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales, Nº 88, 2001.

\_\_\_\_\_. **O espaço urbano: novos escritos sobre a cidade**. São Paulo: Contexto, 2004.

\_\_\_\_\_. De la “geografía de la acumulación” a la “geografía de la reproducción”: um diálogo com Harvey. **Scripta Nova**. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales. Barcelona: Universidad de Barcelona, 1 de agosto de 2008, vol. XII, num. 270 (143). <http://www.ub.es/geocrit/sn-270-143.htm> [ISSN: 1138-9788].

CARVALHO, Jader. **Aldeota**. São Paulo, Livraria Exposição do Livro, 1963.

COLOMBO, C.R; BAZZO, W. A. **Desperdício na Construção Civil e a Questão Habitacional: um enfoque CTS**. Roteiro (Joaçaba), Joaçaba – SC, v. XXI, nº 46.2001.

CORRÊA, Roberto Lobato. **A Rede Urbana**. 2ª ed. Editora Ática, São Paulo, 1994.

\_\_\_\_\_. Espaço: Um conceito-chave da Geografia In: CORRÊA, R. L. CASTRO, I. E. GOMES, P. C da C.(orgs) **Geografia: Conceitos e Temas**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1995.

\_\_\_\_\_. **O Espaço Urbano**. São Paulo, editora: Ática, 1999.

\_\_\_\_\_. **Trajétórias Geográficas** 3ª ed. Editora Bertrand, Rio de Janeiro, 2005.

DAMIANI, A. L. **Na busca das favelas o encontro do “peão” que permanece: as favelas de Cubatão num quadro de desenvolvimento do centro petroquímico e siderúrgico**. Dissertação de Mestrado – Departamento de Geografia, FFCH/USP, São Paulo, 1984.

\_\_\_\_\_. **A metrópole e a indústria: reflexões sobre uma urbanização crítica**. Terra livre: São Paulo, 2000.

\_\_\_\_\_. A crise da cidade: os termos da urbanização In: DAMIANI, A. L. CARLOS, A. F. A. SEABRA, O. C. L. (orgs) **O espaço no fim de século: a nova raridade**. Editora: contexto São Paulo, 2001.

DIAS, Edson dos santos. Reflexões sobre o processo de reprodução territorial da cidade. **Revista Formação**: Presidente Prudente, n° 3-4, 1997.

DIÓGENES, Beatriz. **A Centralidade da Aldeota como expressão da dinâmica intra-urbana de Fortaleza**. Dissertação de mestrado - Departamento de Arquitetura e Urbanismo, UFC/USP – São Paulo, 2004.

ENGELS, Friedrich. **Sobre o papel do trabalho na transformação do macaco em homem**. Edição Ridendo Castigat Mores (tradução), 1999. Fonte digital disponível em: [www.ebooksbrasil.org/elibris/macaco/html](http://www.ebooksbrasil.org/elibris/macaco/html), acessado em 20/06/2007 às 16h30min .

\_\_\_\_\_. **A situação da classe trabalhadora na Inglaterra**. São Paulo: Global Editora, 1986.

FILHO, Alexandre Marcondes M. **Carteira Profissional de Trabalho**. Ministério do Trabalho, 1981.

FRANCESCONI, Léa. **Trabalho, tema da pesquisa geográfica**. Setenta anos da AGB as transformações do espaço e a geografia no século XXI. Goiânia: AGB, 2004.

FREIRE, Paulo. **A Pedagogia da Autonomia**: saberes necessários à prática educativa. 31ª ed. São Paulo: Paz e Terra, 2005.

FONSECA, D. F; LIMA, F. P. A. Novas Tecnologias Construtivas e Acidentes na Construção Civil: o caso da introdução de um novo sistema de escoramento de formas de laje. **Revista Brasileira de Saúde Ocupacional**. São Paulo, 32 (115): 53-67, 2007.

FUGITA, Carlos Roberto Carvalho. A empresa e a Prevenção ao Alcoolismo. Curso sobre Responsabilidade Social: saúde é qualidade de vida. (entrevista) **O Povo**, fascículo 03, p. 59, 16 de junho de 2008.

GAUDEMAR, Jean-Paul de. **Mobilidade do trabalho e acumulação do capital**. Lisboa: Editorial estampa, 1977.

GOTTDIENER, Mark. **A Produção Social do Espaço Urbano**. 2ª Ed. São Paulo: Edusp, 1997.

HAESBAERT, R. **Des-territorialização e identidade**: a rede “gaúcha” no nordeste. Niterói: EDUFF, 1997.

HARVEY, D. **A Justiça social e a cidade**. São Paulo: editora Hucitec, 1980.

\_\_\_\_\_. **O trabalho, o capital e o conflito de classes em torno do ambiente construído nas sociedades capitalistas avançadas**. In: Rev. Espaço e Debates. Tradução Flávio Villaça São Paulo, Cortez. N. 6, jun/set. 1982.

\_\_\_\_\_. **Condição pós-moderna**. Tradução: Adail Sobral e Maria Stela Gonçalves. Edições Loyola, São Paulo, 1993

\_\_\_\_\_. **Espaços de Esperança**. Tradução: Adail Sobral e Maria Stela Gonçalves. Edições Loyola, São Paulo, 2004

\_\_\_\_\_. **O Novo Imperialismo**. Tradução: Adail Sobral e Maria Stela Gonçalves. Edições Loyola, 2ª ed. São Paulo, 2005

HOLANDA, Aurélio Buarque. **Novo Dicionário Aurélio**. 2004

IBGE, **Índice de Densidade Demográfica**. 2000

IKUTA, Fernanda Keiko. **A questão da moradia para além de quatro paredes: uma reflexão sobre a fragmentação dos movimentos sociais em Presidente Prudente/ SP**. Dissertação de Mestrado – Programa de Pós-graduação em Geografia da FCT/UNESP, Presidente Prudente – SP, 2003

LAMAS, José M. R. G. **Morfologia urbana e desenho da cidade** 3ª Ed. Orliagli impressões – Porto. Portugal, 2004

LEFÉBVRE, Henri. **A Reprodução das Relações de Produção**. Publicações Escorpião. Porto, 1973.

\_\_\_\_\_. **A Vida Cotidiana no Mundo Moderno**. Tradução: Alcides João de Barros. Editora Ática: São Paulo, 1991.

\_\_\_\_\_. **A Cidade do Capital**. 2ª ed. Editora DP&A, Rio de Janeiro, 2001 a.

\_\_\_\_\_. **O Direito a Cidade**. Tradução: Eduardo Frias. 3ª ed. São Paulo: Centauro, 2001 b.

\_\_\_\_\_. **A Revolução Urbana**. Tradução: Sérgio Martins. Belo Horizonte, 2ª ed. Editora: UFMG, 2004.

\_\_\_\_\_. **A Produção do Espaço**. Trad. “As (im)possibilidades do urbano na metrópole contemporânea” do núcleo de Geografia Urbana da UFMG. Primeira versão: início – fev. 2006.

LENCIONE, Sandra. **Região e Geografia**. São Paulo: Edusp, 1999.

LINHARES, Paulo. **Cidade de água e sal** – por uma antropologia do litoral nordeste sem cana e sem açúcar. Fortaleza, Fundação Demócrito Rocha, 1992.

LOPES, F. C. R. A centralidade da Parangaba como produto da fragmentação de Fortaleza (CE) In: SILVA, J. B. DANTAS, E. W. C. ZANELA, M. E. MEIRELES, A. J. A. (orgs) **Litoral e sertão: natureza e sociedade no nordeste brasileiro**. Fortaleza: expressão gráfica, 2006.

LUKÁCS, Györg. **Per l'ontologia dell'essere sociale**. Roma: Editori Riuniti, 1981. (V. II, Capítulo 1 – Il lavoro – traduzido para o Português pelo Prof. Ivo Tonet; capítulo 2 - La riproduzioni - Traduzido para o Português pelo Prof. Sérgio Lessa).

KOWARICK, Lúcio. **A Espoliação Urbana**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1979

MARICATO, Ermínia. Autoconstrução, a arquitetura possível In: MARICATO, E. (org) **A produção capitalista da casa (e da cidade) no Brasil industrial**. 2ª ed. Editora alfa-ômega: São Paulo, 1982

\_\_\_\_\_. As idéias fora do lugar e o lugar fora das idéias: planejamento urbano no Brasil. In: ARANES, O. VAINER, C. MARICATO, E. (orgs) **A cidade do pensamento único: desmanchando consensos**. 3ª Ed. Petrópolis – RJ: editora vozes, 2002.

MARTINS, José de Souza de. **Exclusão social e a nova desigualdade**. 3ªed. São Paulo: Paulus, 2007

MÉSZÁROS, I. **Para além do capital**. São Paulo: Boitempo, 2002.

METROFOR, ANTEPROJETO. **Caracterização das Zonas Leste/Sudeste de Fortaleza**. Consórcio Ernst e Young e AP – Engenheiros Consultores (orgs). Fortaleza, 2005.

MORAES, Antônio Carlos Robert. Em busca da ontologia do espaço In: MOREIRA, Ruy. (org) **Geografia: Teoria e crítica O saber posto em questão**. Editora vozes: Petrópolis – RJ, 1982.

\_\_\_\_\_. Historicidade, consciência e construção do espaço: notas para um debate. In: SOUZA, M. A. A. SANTOS, M. (orgs) **A construção do espaço**. São Paulo – SP: Nobel, 1986.

MORAES, A. C. R. COSTA, W. M. da. **Geografia Crítica: a valorização do espaço**. 4ª ed. São Paulo: Hucitec, 1999.

MORAES, JR. C. P. **Repensando o Trajeto**. Revista mensal de Saúde e Segurança do Trabalho – Proteção, Setembro de 2007 – Ano XXI

NETO, M. F. S. **Aula de Geografia e algumas crônicas**. Campina Grande: Bagagem, 2008.

NÓBREGA, Yuri Holanda da. **Os operários em construção: as experiências sindicais dos trabalhadores da construção civil de Fortaleza entre as décadas de 1970 e 1990**. Dissertação (Mestrado) Departamento de história – UFC, Fortaleza, 2006

Observatório das Metrôpoles, **Análise da Estruturação Intra-metropolitana de Fortaleza**, Produto I, Fortaleza, 2005

OLIVEIRA, Francisco de. Prefácio In: MARICATO, E. (org) **A produção capitalista da casa (e da cidade) no Brasil industrial**. 2ª ed. Editora alfa-ômega: São Paulo, 1982.

\_\_\_\_\_. **Elegia para uma Re(li)gião – Sudene, Nordeste: Planejamento e Conflitos de Classes**. 6ª ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1993

OLIVEIRA JR. João Alencar. **Planejamento política de transporte e desenvolvimento regional**. Fortaleza, IPLANCE, 1996.

O POVO, Jornal. **Migração invertida**. Fortaleza, Economia, 11 de Março de 2007, p. 29.

\_\_\_\_\_. **“Rali” nas ruas da Aldeota**, Fortaleza, Notícias, 10 de Abril de 2008, p. 05

\_\_\_\_\_. **Lançamentos Imobiliários**. Fortaleza, (Caderno especial O Povo 80 anos) 18 de Abril de 2008

PERROT, Michelle. **Os excluídos da história: operários, mulheres e prisioneiros**. Rio de Janeiro: Paz e terra, 1988

RAFFESTIN, Claude. **Por uma Geografia do Poder**. São Paulo, Ática, 1993

RELATÓRIO, SMDT. Relatório Complementar ao Relatório Técnico RT – 06/Plano de Transporte Público. **Secretaria Municipal de Desenvolvimento Territorial e Meio Ambiente – SMDT**. Prefeitura Municipal de Fortaleza. Fortaleza, 2000.

RIBEIRO, Luis César Queiroz de. **Dos Cortiços aos Condomínios Fechados: as formas de produção da moradia na cidade do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro. Civilização Brasileira, 1997.

ROCHEFORT, Michel. **Redes e sistemas: ensinando sobre o urbano e a região**, São Paulo, Hucitec, 1998.

SANTOS, Milton. **Espaço e Método**. São Paulo: Nobel, 1985.

\_\_\_\_\_. **Metamorfoses do espaço habitado: fundamentos teóricos e metodológicos da geografia**, 3º ed, São Paulo, Hucitec, 1994.

\_\_\_\_\_. **Por uma outra globalização: do pensamento único a consciência universal**. Editora Record Rio de Janeiro, 2000

\_\_\_\_\_. **Por uma Geografia Nova: da crítica da geografia a uma geografia crítica**. 6ª Ed. São Paulo: Edusp, 2004

\_\_\_\_\_. **A Natureza do Espaço: Técnica e tempo, Razão e emoção**. 4ª ed.. São Paulo: Edusp, 2008

SANTOS, João Bosco Feitosa dos. **Alcoolismo no trabalho: doença ou indisciplina? Curso sobre Responsabilidade Social: saúde é qualidade de vida**. **O Povo**, fascículo 03, p. 57, 16 de junho de 2008.

SILVA, J. Borzacchiello da. **Quando os incomodados não se retiram: uma análise dos movimentos sociais em Fortaleza**. – Fortaleza: Multigraf Editora, 1992

\_\_\_\_\_. Planejamento Urbano e desenvolvimento sustentável. In: **O centro de Fortaleza cadernos de geografia n.º. 02**, Fortaleza, 1998

\_\_\_\_\_. Fortaleza, Laboratório de Imagens da Cidade e do Urbano. **Revista da Sociedade Cearense de Geografia e História**. Fortaleza - CE, p. 55-73, 2000

\_\_\_\_\_. A Cidade Contemporânea no Ceará. In: SOUSA, S. de (org) **Uma nova História do Ceará**. Fortaleza: Demócrito Rocha, 2001

\_\_\_\_\_. Fortaleza, a metrópole sertaneja do litoral. In: SILVA, J. B. DANTAS, E. W. C. ZANELA, M. E. MEIRELES, A. J. A. (orgs) **Litoral e sertão: natureza e sociedade no nordeste brasileiro**. Fortaleza: expressão gráfica, 2006.

SINGER, Paul. O uso do solo urbano na economia capitalista. In: MARICATO, Ermínia. **A produção capitalista da casa (e da cidade) no Brasil industrial**. 2ªed. Editora alfa-omêga: São Paulo, 1982

SOJA, E. **Geografias pós-modernas: a reafirmação do espaço na teoria social crítica**. Rio de Janeiro: Zahar Editor, 1993.

SOUZA, Maria Salete de. **Fortaleza: uma análise da estrutura urbana**. 3º Encontro Nacional de Geógrafos – AGB, Fortaleza, julho de 1978.

\_\_\_\_\_. Segregação sócioespacial em Fortaleza In: SILVA, J. B. DANTAS, E. W. C. ZANELA, M. E. MEIRELES, A. J. A. (orgs.) **Litoral e sertão: natureza e sociedade no nordeste brasileiro**. Fortaleza: expressão gráfica, 2006.

SOUZA, Marcelo Lopes. O território: sobre espaço e poder, autonomia e desenvolvimento. In: CASTRO, Iná Elias (org.). **Geografia: conceitos e temas**. Rio de Janeiro, Bertrand, 1995.

\_\_\_\_\_. Marcelo Lopes de. **Mudar a Cidade: uma introdução crítica ao planejamento e à gestão urbanos**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2002.

SPOLLE, Marcus Vinícius. **O fim do alojamento na construção civil: uma “porta de entrada” a menos para o migrante na metrópole**. Dissertação de Mestrado. Departamento de Geografia. FFCH/USP, São Paulo, 2001

SPÓSITO, Maria Encarnação Beltrão. Espaços Urbanos: Territorialidades e Representações In: SPÓSITO, E. S. (org.) **Dinâmica econômica, poder e novas territorialidades**. Presidente Prudente – SP, Gaspar/Unesp, 1999

\_\_\_\_\_. **O chão em pedaços: urbanização, economia e cidades no estado de São Paulo**. Tese de Doutorado. Faculdade de Ciências e Tecnologia/ UNESP, Presidente Prudente – SP, 2004

VARGAS, Nilton. **Organização do trabalho e capital – um estudo da construção habitacional**. Rio de Janeiro: COPPE/UFRJ, 1979.

VILLAÇA, Flávio. **Espaço intra-urbano no Brasil**. São Paulo: Studio nobel: FAPESP: Lincoln Institute, 2001.



**Outras Fontes:**

[http://www.cpdoc.fgv.br/nav\\_historia/htm/biografias/ev\\_bio\\_marcondesfilho.htm](http://www.cpdoc.fgv.br/nav_historia/htm/biografias/ev_bio_marcondesfilho.htm)

acessado em 09/08/2008

[http://www.ibge.gov.br/home/estatistica/populacao/default\\_censo\\_2000.shtm](http://www.ibge.gov.br/home/estatistica/populacao/default_censo_2000.shtm)

acessado em 10/08/2008

<http://www.abramat.org.br/>

acessado em 10/08/2008

<http://www.conlutas.org.br/>

acessado em 10/08/2008

<http://www.redeuniao.com.br/>

acessado em 20/04/2008

<http://www.motamachado.com.br/>

acessado em 27/11/2007

<http://www.diagonal.com.br/>

acessado em 30/11/2007

<http://www.lajeflex.com.br/desperdicio.pdf/>

acessado em 22/04/2008

<http://www.alexhiko.pcc.usp.br/artigos/tecnologiasapropriadas.pdf/>

acessado em 22/04/2008

<http://www.oei.es/salactsi/colombobazzo.htm-69k/>

acessado em 23/04/2008

## APÊNDICE



### UNIVERSIDADE FEDERAL DO CEARÁ - UFC MESTRADO EM GEOGRAFIA

#### PERFIL DOS OPERÁRIOS DA CONSTRUÇÃO CIVIL

- **Dados Pessoais**

1. NOME \_\_\_\_\_
2. IDADE \_\_\_\_\_ 3. SEXO: F  M  4. ESTADO CIVIL: \_\_\_\_\_
5. NATURALIDADE: \_\_\_\_\_
6. BAIRRO RESIDENCIAL: \_\_\_\_\_
7. MORA EM CASA PRÓPRIA? SIM  NÃO  OUTROS  \_\_\_\_\_
8. TEM FILHOS? SIM  NÃO  QUANTOS? \_\_\_\_\_
9. ESCOLARIDADE: \_\_\_\_\_
10. 1º EMPREGO? SIM  NÃO

- **Dados Profissionais**

11. QUANTO TEMPO TRABALHA NA CONSTRUÇÃO CIVIL? \_\_\_\_\_
12. QUANTO TEMPO TRABALHA PARA ESSA CONSTRUTORA? \_\_\_\_\_
13. COMO CONSEGUIU ESTE EMPREGO? INDICAÇÃO  OUTROS  \_\_\_\_\_
14. ALGUÉM DE SUA FAMÍLIA TAMBÉM TRABALHA NESSE RAMO? SIM  NÃO   
QUEM? \_\_\_\_\_
15. MAIS ALGUM MEMBRO DA FAMÍLIA AJUDA NA RENDA FAMILIAR? SIM   
NÃO

- **Organização Produtiva**

16. QUAL A CONSTRUTORA? \_\_\_\_\_
17. QUAL A SUA FUNÇÃO? \_\_\_\_\_
18. VOCÊ SABE LIDAR COM AS NOVAS MÁQUINAS DA CONSTRUÇÃO CIVIL OU TEM DIFICULDADES? SIM  NÃO  QUAIS? \_\_\_\_\_
19. ALGUMA VEZ VOCÊ ARRISCOU SUA VIDA NO CANTEIRO DE OBRAS FAZENDO ALGUMA ATIVIDADE? SIM  NÃO  COMO? \_\_\_\_\_
20. VOCÊ ACHA QUE O CANTEIRO DE OBRAS POSSUI EQUIPAMENTOS DE PROTEÇÃO APROPRIADOS PARA A REALIZAÇÃO DO SEU TRABALHO?  
SIM  NÃO

- **Alimentação**

21. QUANTAS VEZES VOCÊ SE ALIMENTA NO HORÁRIO DE TRABALHO? \_\_\_\_\_

22. COMO VOCÊ REALIZA SUAS REFEIÇÕES NO CANTEIRO DE OBRAS?

- a) Traz comida pronta de casa  
 b) Come no refeitório da construtora  
 c) Come marmitas ou quentinhas


23. O QUE VOCÊ ACHA DA ALIMENTAÇÃO SERVIDA NO CANTEIRO DE OBRAS?

- a) BOA                       b) REGULAR                       c) RUIM

• **Transportes**

24. QUAL O PRINCIPAL MEIO DE TRANSPORTE QUE VOCÊ UTILIZA PARA CHEGAR AO CANTEIRO DE OBRAS?

- a) A pé/carona/bicicleta ou transporte particular  
 b) Transporte coletivo (ônibus de linha/trem/outros)  
 c) Transporte coletivo (MS turismo)


25. QUANTO TEMPO VOCÊ LEVA PARA CHEGAR AO CANTEIRO DE OBRAS? \_\_\_\_\_

✓ **As perguntas abaixo são somente para quem utiliza os transportes da MS Turismo:**

26. VOCÊ ANDA MUITO PARA CHEGAR AO PONTO DE APOIO ONDE O ÔNIBUS PASSA? \_\_\_\_\_

27. VOCÊ CHEGA A PEGAR OUTRO ÔNIBUS PARA CHEGAR A ONDE MORA? \_\_\_\_\_

28. QUAL A ROTA QUE O ÔNIBUS FAZ DESDE A SUA CASA ATÉ CHEGAR AO CANTEIRO DE OBRA? \_\_\_\_\_

✓ **As perguntas abaixo são somente para quem se utiliza dos transportes de linhas urbanas:**

29. PARA CHEGAR AO CANTEIRO DE OBRAS VOCÊ PEGA QUANTOS ÔNIBUS? \_\_\_\_\_

30. QUAIS? \_\_\_\_\_

31. VOCÊ UTILIZA PASSE-CARD? SIM  NÃO

• **Filiação Sindical**

32. VOCÊ É FILIADO AO SINDICATO DOS OPERÁRIOS DA CONSTRUÇÃO CIVIL?  
 SIM  NÃO

33. VOCÊ CONCORDA COM AS REIVINDICAÇÕES A FAVOR DO AUMENTO SALARIAL? SIM  NÃO

34. VOCÊ PARTICIPA DAS PALESTRAS E DOS SEMINÁRIOS DE CAPACITAÇÃO REALIZADO PELO SEU SINDICATO? SIM  NÃO

## ANEXOS

## ANEXO I

<b><i>Início de obra. Procedimentos técnicos, administrativos e Legais trabalhista, segurança e de medicina do trabalho.</i></b>	<b><u>PCMAT – NR 18</u></b> <b>PROGRAMA DE CONDIÇÕES E MEIO AMBIENTE</b> <b>DE</b> <b>TRABALHO NA INDÚSTRIA DA CONSTRUÇÃO</b> <b>CIVIL</b>
--	--

***Fortaleza-CE., 28 de Abril de 2008***

À

***Atenção: Dr.***

***Assunto: Apresentação de documento contendo os procedimentos técnicos, administrativos e legais trabalhista, segurança e de medicina do trabalho de início de obra.***

***Senhor Engenheiro:***

***Objetivando padronizar os procedimentos de inicio de obra, elaboramos esse documento para que os gestores de obra tenham uma referência que possa listar os itens de implantação das medidas necessárias para começar uma obra sem embaraços...***

***Atenciosamente,***

***TST Antonio Pessoa***



Tec. Seg. Trabalho –Reg. MTE. 11/00100/1  
É gente que faz segurança.

<p><b>Início de obra. Procedimentos técnicos, administrativos e Legais trabalhista, segurança e de medicina do trabalho.</b></p>	<p style="text-align: center;"><b><u>PCMAT – NR 18</u></b>  <b>PROGRAMA DE CONDIÇÕES E MEIO AMBIENTE DE TRABALHO NA INDÚSTRIA DA CONSTRUÇÃO CIVIL</b></p>
--	---

### **1. DOCUMENTOS PREPARATÓRIOS PARA INICIAR A OBRA**

- 1.1 – *Aviso de comunicação prévia à DRT/CE., do início da obra;*
- 1.2 – *Livro da inspeção do trabalho;*
- 1.3 – *Cartão do CNPJ e do CEI afixados no livro da inspeção;*
- 1.4 - *PCMAT – Programa de Segurança do trabalho;*
- 1.5 – *PCMSO –Programa de Controle Médico de Saúde Ocupacional; e*
- 1.6 – *LTCAT para preenchimento de PPPs.*

### **2. RECRUTAMENTO E SELEÇÃO:**

- 2.1 *Antes do início de cada fase da obra.*

### **3. EXAMES MÉDICOS E VACINAÇÃO ANTITETÂNICA:**

- 3.1 *Solicitar a caderneta de vacinação;*
- 3.2 *Realizar os exames complementares – tipo audiometria para betoneiros, operadores de betoneira e auxiliares, operador do guincho de carga, carpinteiros responsáveis pelo corte de madeira, ferreiros responsáveis pelo corte de ferro, serventes que irão utilizar a makita, lixadeira ou furadeira;*
- 3.3 *Realizar os exames complementares – tipo Raio X PA e Espirometria para o betoneiro e auxiliares, inclusive o da peneira, dois serventes, dois carpinteiros, gesseiros e pintor; e*
- 3.4 *Realizar os ASOs – Atestados de Saúde Ocupacional dentro dos prazos e das modalidades da NR 7.*

### **4. PROCEDIMENTOS NO CANTEIRO DE OBRA**

- 4.1 *Construir barreiras de isolamento da construção.*

#### **4.2 Construir as áreas de vivência**

*Refeitório – local adequado para refeições, observando 1m<sup>2</sup> para cada trabalhador,*

*dotado de mesas com tampões impermeáveis, assentos, lavatórios e*

*lixeira. Não interligar com instalações sanitárias.*

*Bebedouro –Uma torneira atende vinte e cinco empregados, com água potável e fresca.*

*Sanitários – local adequado para dejeções com dimensões internas de 1m<sup>2</sup> para cada trabalhador, dotado de divisórias com altura de 1,80m, um vaso com assento para cada grupo de vinte trabalhadores, um lavatório, também, para cada grupo de*

vinte trabalhadores, coletor de papel com tampa e porta com trinco interno.

Instalar um mictório individual ou coletivo para cada grupo de vinte empregados.

**Chuveiros** - local destinado ao asseio corporal, com dimensões de 0,80m<sup>2</sup> para cada trabalhador, dotado de divisórias na altura de 2,10m e porta-sabonetes, porta com trinco interno.

**Vestiário** - Local destinado a guarda e troca de roupas, observando 1,50m<sup>2</sup> para cada trabalhador, com área de ventilação correspondente a 1/10 da área do piso.

Ter banco com 0,30m de largura e armários individuais dotados de cadeado e chave ou fechadura.

Elaboração: **TST** Antonio Pessoa

<p><b>Início de obra. Procedimentos técnicos, administrativos e Legais trabalhista, segurança e de medicina do trabalho.</b></p>	<p style="text-align: center;"><b><u>PCMAT – NR 18</u></b> PROGRAMA DE CONDIÇÕES E MEIO AMBIENTE DE TRABALHO NA INDÚSTRIA DA CONSTRUÇÃO CIVIL</p>
--	---

#### **4. PROCEDIMENTOS NO CANTEIRO DE OBRA - *Continuação...***

**4.3 Construir Portaria de Pessoal com capaceteira e capacetes para visitantes;**

**4.4 Construir os barracões (sala técnica e almoxarifado);**

**4.4.1 –Prover o almoxarifado de:**

**4.4.1.1 – Caixa de primeiros socorros com os medicamentos prescritos no PCMSO;**

**4.4.1.2 – Vestimentas de trabalho;**

**4.4.1.3 – **EPIs** – Equipamentos de Proteção Individual;**

**4.4.1.4 – **ECIs** – Equipamentos de Combate a Incêndio;**

**4.4.1.5 – **FREs** – Fichas de Registro de Empregados.**

#### **5. INÍCIO DAS OPERAÇÕES DE EXECUÇÃO DA CONSTRUÇÃO**

**5.1 – Ministar o treinamento introdutório de segurança do trabalho;**

**5.2 – Implantar a sinalização de segurança do trabalho;**

**5.3 – Convocar as contratadas para integração ao esquema prevencionista da contratante,**

**apresentando as fichas de registro de empregados, ASOs, Cadernetas de Vacinação,**

**Termos de Treinamento da NR 18 e PCMSO.**

**5.4 – Exigir das máquinas/veículos:**

**5.4.1 Todos os operadores de máquinas/veículos devem ter qualificação;**

- Caminhão caçamba, Pá-mecânica, Retroescavadeira e trator com retrovisores (direito/esquerdo);
- Máquinas/veículos com buzina frontal e de ré; e
- Operador da pá-mecânica, retroescavadeira e trator com protetor auditivo, com óculos de segurança tonalizado e com respirador peça semifacial filtrante PFF1 quando exposto a poeiras.

### 5.5 - ESCAVAÇÃO

**Somente iniciar a escavação com ART do responsável técnico legalmente habilitado para acompanhar os serviços de escavação.**

Verificar a existência de tubulações de gás, cabos de energia e outros para adoção de providências preventivas junto às concessionárias.

Retirar os materiais e árvores com possibilidades de tombamento;

Escorar as edificações vizinhas;

Instalar guarda-corpo de contorno da área de corte da escavação;

Construir e instalar escada de emergência nas escavações com profundidade superior a 1,25m;e

Adotar os procedimentos de segurança do trabalho necessários com os veículos e

máquinas utilizados na escavação.

Afixar sinalização de proibição de pessoas não autorizadas na área dessa escavação.

Elaboração: **TST** Antonio Pessoa

<p>Início de obra. Procedimentos técnicos, administrativos e Legais trabalhista, segurança e de medicina do trabalho.</p>	<p><b>PCMAT – NR 18</b> PROGRAMA DE CONDIÇÕES E MEIO AMBIENTE DE TRABALHO NA INDÚSTRIA DA CONSTRUÇÃO CIVIL</p>
---	--

### 5. INÍCIO DAS OPERAÇÕES DE EXECUÇÃO DA CONSTRUÇÃO

**Continuação...**

#### 5.6 -MÁQUINAS/EQUIPAMENTOS

Verificar as condições mecânicas do equipamento; e

as condições elétricas: cabo de ligação, quadro elétrico –capacitação moldura e aterramento-;

Certificar-se da instalação e funcionamento das proteções coletivas dos equipamentos;

Utilizar os **EPIs.**, contra os riscos das atividades;

Somente ligar o equipamento através de plugue e tomada **e depois de concluída** a inspeção e o deslocamento do equipamento.

#### 5.7 - PREPARAÇÕES

ARMAÇÕES DE AÇO –pollicorte-, CENTRAL DE CONCRETO -Betoneira E CARPINTARIA -Carrupio.

**Somente iniciar as operações produtivas com as seguintes medidas preventivas:**

**Instaladas em locais com piso seguro –piso morto-, e resistente e nivelado;  
Construir cobertura segura e resistente para esses postos de trabalho;  
Providenciar o aterramento elétrico das carcaças desses equipamentos;  
Manter as partes móveis desses equipamentos protegidas contra contatos  
acidentais. Instalar extintores de incêndio nas proximidades dos  
equipamentos energizados.**

**Os quadros elétricos devem ser de madeira ou de PVC, com tampa e painel e aterrados.**

**O Mecanismo de acionamento e de parada do equipamento devem ficar fora do corpo do equipamento, trancado e os circuitos internos sinalizados.**

**Manter esses postos de trabalho organizados e limpos.**

**Observar que os setores de estocagem dos materiais utilizados nesses postos de trabalho estejam localizados isoladamente, organizados, não-apoiados em paredes e identificados.**

**As lâmpadas utilizadas nesses setores devem ter proteção contra impactos.  
Manter as condições de ergonomia desses postos de trabalho dentro das condições de racionalidade operatória que facilitem o desempenho dos seus operadores.**

#### **5.8 – FERRAMENTAS MANUAIS E MECÂNICAS**

**As ferramentas manuais mecânicas devem estar organizadas em painel.**

**Somente fornecer as ferramentas indicadas para o trabalho que vai ser executado;**

**Somente fornecer ferramentas em boas condições que devem ser utilizadas de forma correta e guardadas apropriadamente.**

**No ato da entrega das ferramentas manuais elétricas, entregar, também, por escrito,**

**Óculos de segurança, Protetor auditivo e Luvas.**

**Elaboração: TST Antonio Pessoa**

<b>Início de obra. Procedimentos técnicos, administrativos e Legais trabalhista, segurança e de medicina do trabalho.</b>	<b><u>PCMAT – NR 18</u> PROGRAMA DE CONDIÇÕES E MEIO AMBIENTE DE TRABALHO NA INDÚSTRIA DA CONSTRUÇÃO CIVIL</b>
---	--

#### **5. INÍCIO DAS OPERAÇÕES DE EXECUÇÃO DA CONSTRUÇÃO**

**Continuação...**

#### **5.9 – INTERVENÇÕES ELÉTRICAS**

**\*Antes do início das operações com eletricidade, adotar as seguintes medidas preventivas:**



**Certificar –se que os encarregados de eletricista e os eletricistas tenham o curso básico de eletricidade e o curso de segurança da NR 10.**

**Observar a necessidade de construção de barreiras elevadas contra fontes energizadas.**

**CONSTRUIR OS QUADROS ELÉTRICOS SECUNDÁRIOS COM MOLDURA DE MADEIRA**

**OU DE PVC, COM TAMPA, PAINEL E ATERRAMENTO ELÉTRICO;**

**SOMENTE ADMITIR A CONEXÃO DAS MÁQUINAS E DOS EQUIPAMENTOS COM A ELETRICIDADE ATRAVÉS DO CONJUNTO PLUGUE-TOMADA;**

**SOMENTE ACIONAR AS MAQS., E OS EQUIPS., ATRAVÉS DE BOTOEIRAS;**

**NOS RAMAIS DESTINADOS A LIGAÇÃO DE EQUIPAMENTOS ENERGIZADOS DEVE EXISTIR DISJUNTORES;**

**NÃO PERMITIR PARTES VIVAS ENERGIZADAS DESPROTEGIDAS;**

**NÃO PERMITIR FIOS ENERGIZADOS NAS SEGUINTE CONDIÇÕES-:**

**\*ESTENDIDOS PELO CHÃO;  
\*SUBMERSOS EM ÁGUA;  
\*ESTENDIDOS ABAIXO DE 2M;  
\*COM FALHAS E EMENDAS**

**IMPRÓPRIAS;E**

**MATERIAIS**

**NATUREZA**

**\*FIXADOS EM CONTATO COM METÁLICOS DE QUAISQUER**

**TST Antonio Pessoa**



**Tec. Seg. Trabalho –Reg. MTE. 11/00100/1  
É gente que faz segurança.**

## ANEXO II

### ÁREAS DE VIVÊNCIA

ÁREAS DE VIVÊNCIA: Refeitório, banheiro, vestiário e sanitários  
CONDIÇÕES DE HIGIENE E DE CONFORTO E DE UTILIZAÇÃO.

#### REFEITÓRIO

Local destinado às refeições. Mesas com tampos laváveis e cantos arredondados.

1m<sup>2</sup> por pessoa. **É PROIBIDO FUMAR NO REFEITÓRIO.**

É obrigatório o fornecimento de água potável, filtrada e fresca, para os trabalhadores, por meio de bebedouro de jato inclinado ou outro dispositivo equivalente, sendo proibido o uso de copos coletivos. Uma tomada de água para cada grupo de 25 trabalhadores.

Manter coletor de lixo com saco plástico.

Bebedouro limpo e aterrado eletricamente.

Lavatório: equipamento destinado ao uso de água para fins higiênicos.

Provido de material de limpeza, enxugo ou secagem das mãos

#### BANHEIRO

CHUVEIROS: destinado ao asseio corporal.

A área mínima dos chuveiros (0,80m<sup>2</sup>) terá características de Box, com divisórias e porta com trinco interno e o chuveiro na altura de 2,10m do piso. NRs 18, item 18.4.2.8.1 e 24, item 24.1.11, alínea "d"

Instalar um chuveiro para cada grupo de dez empregados ou fração.

#### VESTIÁRIO

Local apropriado para vestiário dotado de armários individuais com fechaduras ou cadeado

Ter iluminação natural e/ou artificial.

**É PROIBIDO FUMAR NO VESTIÁRIO.**

\* A área mínima do vestiário será 1,50m<sup>2</sup> para 1(um) trabalhador

Área de ventilação mínima de 1/10 da área do piso,

**BANCO:** com 0,30m de largura para facilitar a troca de roupa.

**SANITÁRIOS:** local destinado a fins higiênicos e dejeções.

\* Área interna de 1m<sup>2</sup>, e divisórias com altura mínima de 1,80m

Será composto de um vaso sanitário para cada grupo de 20 trabalhadores ou fração com caixa de descarga ou válvula automática e ligado à rede geral de esgotos

Providos de assentos, porta com trinco interno, coletor de papéis servidos com tampa.

Mictório: incluir um mictório para cada grupo de vinte empregados ou fração.

- Ser individual ou coletivo tipo calha.

Os locais onde se encontrarem as áreas de vivência deverão ser submetidos a processo permanente de higienização, de sorte que sejam mantidos limpos e desprovidos de quaisquer odores, durante toda à jornada de trabalho. NR 24, itens 24.1.3 e 24.7.5

## ANEXO III

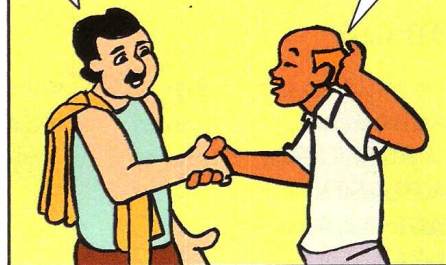
**“Aposta errada”**

FIM DE TARDE. MESTRE PINI ACABA DE TOMAR BANHO E SE PREPARA PARA IR EMBORA. PERCEBE A APROXIMAÇÃO DO PEDROSVALDO, ELETRICISTA DA OBRA.



Ô, PEDROSVALDO, BELEZA?

TÔ COM UNS PROBLEMAS...



FALA RAPAZ, POSSO AJUDAR?

É DINHEIRO, SEU PINI.



DE NOVO? QUER MAIS UM VALE?

É, SIM SENHOR.



MESTRE PINI SABE QUE O PEDROSVALDO É VICIADO EM TUDO O QUE É JOGO: BICHO, CARTEADO E ATÉ CAÇA-NÍQUEIS DE BOTEÇO. DECIDE DAR UMA DURA NO RAPAZ.



CONTINUA JOGANDO POR AÍ?

É, MAS ANDO AZARADO.



O AZAR NÃO É SÓ SEU. É TAMBÉM DA SUA FAMÍLIA.



GOSTO DE VOCÊ. MAS NÃO VOU ARRUMAR DINHEIRO PARA VOCÊ PERDER.



MESMO SABENDO QUE FOI DURO COM O PEDROSVALDO, MESTRE PINI SABE QUE FEZ A COISA CERTA. ORIENTOU O RAPAZ PARA PROCURAR A ASSISTENTE SOCIAL NO ESCRITÓRIO DA CONSTRUTORA. SABE QUE NÃO SERÁ FÁCIL PARA O ELETRICISTA MUDAR O VÍCIO PELO JOGO. MAS NÃO DAVA PARA ALIVIAR. ELE TEM DE ENFRENTAR O PROBLEMA.

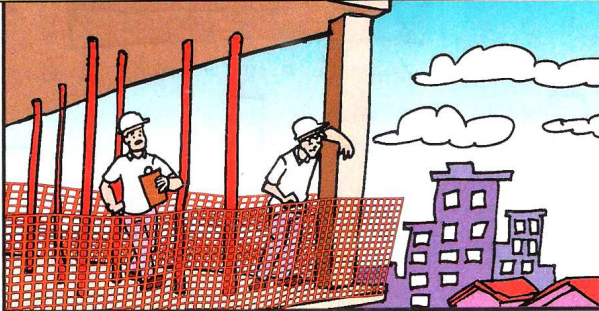


FIM

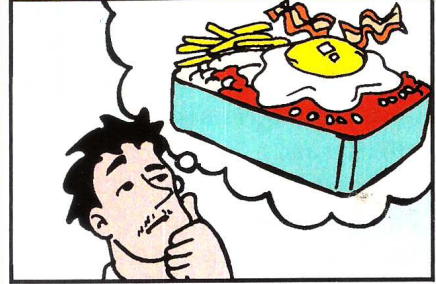
# ANEXO IV

## \*Hábitos Alimentares Saudáveis.

INÍCIO DA TARDE. MESTRE PINI VISTORIA UMA LAJE QUE AINDA ESTÁ TODA ESCORADA. REPARA QUE O PEDREIRO ALINÉSIO NÃO PARECE MUITO BEM E ESTÁ PRÓXIMO DA BEIRADA.



ALINÉSIO LEMBRA DO TANTÃO QUE COMEU. NADA LEVE: TORRESMINHO, ARROZ, FEIJÃO, MACARRÃO, FARINHA E OVO FRITO. ERA UMA MONTANHA DE COMIDA, QUE ELE DETONOU EM POUCOS MINUTOS.



PREOCUPADO COM O ALINÉSIO, MESTRE PINI PEDE QUE ELE VÁ ATÉ O ESCRITÓRIO E PEGUE UM FOLHETO COM DICAS DE ALIMENTAÇÃO. AFINAL, COMIDA BALANCEADA E VÁRIAS REFEIÇÕES AO DIA PROTEGEM A SAÚDE DO TRABALHADOR E EVITAM ACIDENTES GRAVES.

