



REVISTA
Casa da

ISSN 1516-7712

GEOGRAFIA
de Sobral

MOBILIDADE URBANA NA CIDADE DE SOBRAL/CE: DISCUSSÃO DE CONCEITOS E CONSTATAÇÕES PRELIMINARES

Urban mobility in Sobral city/CE: discussion of concepts and preliminary findings

*La movilidad urbana en la ciudad de Sobral/CE: discusión de conceptos y
observaciones preliminares*

Luciana de Andrade Catunda *
Antônia Neide Costa Santana **

RESUMO

Esse artigo é fruto de observações e reflexões preliminares referentes à elaboração da dissertação de mestrado intitulada "Sobral em Trânsito: Políticas Públicas/Programas Sociais e Mobilidade Urbana". O desenvolvimento da pesquisa nos permitirá compreender o papel da mobilidade urbana como componente da produção do espaço e sua influência na reprodução das relações sociais na cidade de Sobral-CE. Devido sua importância para o crescimento e desenvolvimento do espaço urbano, a mobilidade é considerada elemento indispensável nas discussões envolvendo planejamento e desenvolvimento urbano, ganhando destaque na elaboração de políticas públicas nas quais pesquisadores e gestores públicos propõem repensar a cidade nos moldes da fluidez do trânsito e da qualidade de vida. Como objetivo, propomos uma análise acerca da temática da mobilidade urbana, refletindo sobre alguns conceitos e observações essenciais para seu entendimento. Avaliamos também a mobilidade na cidade de Sobral-CE, partindo de um breve histórico, no qual pontuamos importantes transformações ocorridas em seu espaço urbano e seus rebatimentos no atual quadro da mobilidade urbana da cidade.

Palavras-chave: Mobilidade. Urbano. Cidade.

ABSTRACT

This paper is based on observations and preliminar reflections on the master's thesis entitled "Sobral in transit: Public Policy/Social Programs and Urban Mobility". Its research will lead us to an understanding of the role of urban mobility as space production componente and its influence on reproduction of social relations in Sobral City - CE. Due to its importance for the growth and development of urban space, the mobility is considered essential element in discussions involving urban planning and development, by gaining prominence in public policy development in which researchers and policy makers propose rethinking the city along the lines of flow of traffic and quality of life. We propose an analysis on the theme of urban mobility, reflecting on some essential concepts and notices for its understanding. It also has evaluated the mobility in Sobral City, CE, starting with a brief history, which we pointed out importante changes occurring in its urban space and its repercussions in the current context of urban mobility in the city.

Keywords: Mobility. Urban. City.

RESUMEN

Este artículo es el resultado de las observaciones preliminares y reflexiones sobre la disertación del maestrado titulado "Sobral en tránsito: Políticas Públicas/Programas Sociales y Movilidad Urbana". El desarrollo de la investigación nos llevará a una comprensión del papel de la movilidad urbana como componente de producción del espacio y su influencia en la reproducción de las relaciones sociales en la

* Mestranda em Geografia pelo programa Mestrado Acadêmico em Geografia da Universidade Estadual Vale do Acaraú – MAG/UVA. E-mail: lucy.geografa@gmail.com

** Professora Adjunta da Universidade Estadual Vale do Acaraú (UVA) e do Mestrado Acadêmico em Geografia MAG/UVA. E-mail: neidesan@gmail.com

ciudad de Sobral - CE. Debido a su importancia para el crecimiento y el desarrollo del espacio urbano, la movilidad se considera elemento esencial en las discusiones relacionadas con la planificación y el desarrollo urbano, obteniendo realce en la elaboración de políticas públicas, donde los investigadores y administradores públicos se proponen a repensar la ciudad como un modelo de fluido del tránsito y calidad de vida. Nuestro objetivo es proponer un breve análisis sobre el tema de la movilidad urbana a partir de la reflexión de algunos conceptos y observaciones esenciales para su comprensión. Evaluamos la movilidad en la ciudad de Sobral – CE, empezando con una breve reseña histórica en la que señalamos transformaciones considerables ocurridas en su espacio urbano y sus repercusiones en el actual contexto de la movilidad urbana en la ciudad.
Palavras-clave: Movilidad. Urbano. Ciudad.

1. INTRODUÇÃO

Compreender a cidade com sua dinâmica, funções e papel na rede urbana tem se tornado uma tarefa cada vez mais complexa. Desde a Revolução Industrial, ocorrida no século XVIII, as cidades têm se reestruturado de acordo com os ditames do sistema capitalista, tendo o uso de seus espaços cada vez mais voltado para subsidiar as necessidades do processo produtivo, bem como para a reprodução do capital.

O processo de industrialização ocorrido no Brasil a partir da década de 1930 reflete bem essa realidade. A produção do espaço urbano, associada às novas relações de trabalho, configurou as cidades a partir da instalação de novos equipamentos urbanos e do surgimento de novos serviços. Associada à intensa migração e à ausência de uma política de desenvolvimento urbano as cidades cresceram desenfreadamente, desencadeando uma progressiva expansão da malha urbana.

Para compreendermos a mobilidade urbana no cotidiano das cidades, é necessário termos conhecimento acerca das transformações ocorridas no espaço urbano, considerando não somente aspectos econômicos como também questões sociais, políticas e culturais. De uma forma geral, essa se refere a condições de deslocamentos nas cidades e envolve infraestrutura urbana e opções de modais, além de sofrer influências de aspectos socioeconômicos (VASCONCELLOS, 2012) e contribuir para a produção do espaço urbano (VILLAÇA, 2001).

Em situações onde uma cidade apresenta problemas de (i) mobilidade, ou seja, má condições de circulação/deslocamentos, a produção e reprodução do espaço é comprometida significativamente, pois o espaço urbano é produzido através da mobilidade de pessoas e objetos (MONDARDO, 2009). Além disso, a mobilidade urbana também é um direito social, garantido pela Lei nº 12587 de 2012 que trata da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Essa assegura o direito de ir e vir do cidadão e garante a participação desses no planejamento e elaboração de políticas públicas para a cidade.

Atualmente, muitas cidades têm sofrido com a criação tardia da Política de Mobilidade Urbana do país, e não apenas cidades grandes como também cidades médias que como afirma Pereira (2008, p.311)

“apresenta atualmente processos, antes manifestados de forma mais marcante na metrópole”. Dentre as cidades médias que convivem com a questão da imobilidade, citamos o município de Sobral – CE. A cidade tem apresentado sérios problemas quanto à mobilidade em seu espaço urbano resultantes de processos históricos envolvendo sua localização geográfica, economia, relações socioculturais e de processos de estruturação, reestruturação e requalificação mediante gestões públicas e influências da elite local através da implantação de serviços e equipamentos que, apesar de pioneiros na região Norte, desconsideram a população pobre da cidade e entorno.

Atualmente, a cidade recebe um intenso fluxo de pessoas e circulação de bens em seu espaço urbano decorrente da atuação de indústrias e do seu expressivo setor terciário. A cidade possui várias funções urbanas e atua no atendimento à demanda de uso e consumo de vários municípios da região noroeste do Ceará.

A partir disso, buscamos, nesse artigo, identificar alguns pontos importantes na estruturação e reestruturação do espaço urbano da cidade e seus rebatimentos na atual situação da mobilidade urbana, discutindo alguns aspectos constatados durante as investigações preliminares para elaboração da dissertação citada.

2. COMPREENDENDO A MOBILIDADE URBANA: RETROSPECTO E CONCEITUAÇÃO

2.1 Breves Considerações para a Compreensão da Mobilidade Urbana

Atualmente, os estudos desenvolvidos acerca das cidades brasileiras têm abordado variadas temáticas, como por exemplo: Reestruturação Produtiva; Rede de Cidades; Requalificação dos Espaços Urbanos, Legislação Urbanística, dentre outros. Contudo, para que se possa ter uma compreensão clara acerca dessas questões, é necessário investigar não somente o contexto, mas o histórico desses acontecimentos. Para compreendermos acerca da mobilidade urbana, esse mesmo processo também é necessário.

Sobre o processo de urbanização brasileira, é importante enfatizar que nosso país conseguiu, em um intervalo de 40 anos, triplicar a quantidade de habitantes nos espaços das cidades. A partir da década de 1930, as políticas de industrialização provocaram uma reconfiguração nos espaços urbanos do Rio de Janeiro e São Paulo, consideradas metrópoles nacionais e de grande importância. Com o grande fluxo de pessoas que migraram para as grandes cidades, desencadeou-se um processo de periferização nas metrópoles, onde esses migrantes passaram a se instalar em áreas distantes do núcleo central.

E onde entra a mobilidade urbana? Na década de 1950, a implantação da indústria de bens duráveis, a partir da fabricação de automóveis, modificou os espaços da cidade. Os gestores públicos, juntamente com

os detentores do capital, pensavam a cidade a partir de uma lógica de fluidez. Com a pouca oferta de transportes públicos diante do número crescente de pessoas na cidade e devido às políticas de facilidade de compra e incentivo do uso de automóveis, houve um rápido aumento da frota e o sistema viário ficou em segundo plano. Esse processo desencadeou vários problemas envolvendo a mobilidade urbana, como por exemplo: congestionamentos, acidentes e poluição do meio ambiente.

Devido à crescente problemática enfrentada no espaço urbano e o aumento dos problemas envolvendo o deslocamento de pessoas e bens na cidade, surgiu a necessidade da elaboração de uma política de desenvolvimento urbano que ordenasse em escala nacional o crescimento e desenvolvimento das cidades.

Até a década de 1980, as cidades brasileiras cresceram sem uma legislação específica em nível federal que regulamentasse a política urbana no país. Somente na Constituição Federal de 1988, foi incluído um capítulo referente à Política Urbana, através dos artigos 182 e 183. Contudo, era necessário regulamentar, e somente com a criação do Estatuto da Cidade, em 2001, a política urbana começou a vigorar com maior força (BRASIL, 2005 p. 10).

Para a elaboração dessas políticas públicas, foi considerada a importância das relações existentes entre transportes, políticas de uso do solo e habitação. A ideia era elaborar um conceito de mobilidade urbana que orientasse ações para a implementação de uma política que propiciasse aos cidadãos o acesso com segurança e eficiência aos espaços urbanos a fim de promover a sustentabilidade econômica e ambiental.

Com o desenvolvimento tecnológico; a modernização dos espaços e serviços; a crescente especulação imobiliária; o fortalecimento das redes; dentre outros, as cidades cresceram, mas nem sempre esse crescimento esteve acompanhado de um desenvolvimento.

A dinâmica de deslocamentos de pessoas e bens na cidade se tornou cada vez mais complexa e a mobilidade urbana passou a tomar evidência devido ao conjunto de problemas que vinham sendo associadas a ela. Independentemente de serem metrópoles, regiões metropolitanas, cidades médias ou pequenas, os espaços urbanos têm passado por dificuldades quando o assunto é sistema de circulação. Assim, baseada nos princípios do Estatuto da cidade, foi criada a Lei 12.587/12, que trata da Política Nacional de Mobilidade Urbana.

Esta objetiva contribuir para o acesso à cidade através do planejamento e da gestão democrática do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana; busca a integração entre os diferentes modais, a melhoria da acessibilidade e da mobilidade das pessoas e cargas nos municípios.

A ideia é buscar uma sustentabilidade garantindo os serviços necessários aos atuais usuários sem comprometer as necessidades das futuras gerações, valorizando a circulação de pessoas, os espaços públicos e promovendo, também, uma sustentabilidade nos âmbitos econômico e social das cidades.

Contudo, é importante atentar para o fato de que os problemas de mobilidade urbana não estão centrados apenas nos modais, mas envolvem pessoas, capital, estruturas e infraestruturas, cultura e segregação. A mobilidade urbana tem grande impacto na economia local, e na qualidade de vida, além de estar totalmente interligada com a Política de Desenvolvimento Urbano e a reprodução das relações sociais na cidade.

2.2 Sobre Conceitos de Mobilidade Urbana

A discussão da mobilidade urbana é intrínseca às questões econômicas e sociais das cidades. Os deslocamentos fazem parte do nosso cotidiano e refletem o lugar que vivemos, demonstrando, a partir da oferta da mobilidade, *para quê e para quem* o espaço urbano é pensado. Devido a seu papel na produção do espaço e na reprodução das relações sociais, e do quadro atual da problemática urbana, a questão da mobilidade tem ganhado importância nas discussões que envolvem planejamento urbano e qualidade de vida nas pequenas, médias e grandes cidades.

Alguns pesquisadores como Eduardo Alcântara Vasconcellos (2001); Marcos Timóteo Rodrigues de Souza (2011) e Alexandre Ávila Gomide (2006) tentam explicar a mobilidade urbana numa perspectiva didática. A intenção é válida mas sintetizar um conceito nem sempre significa facilitar seu entendimento. Como exemplo, podemos citar a definição de mobilidade segundo a Lei nº 12587/12, referente a Política Nacional de Mobilidade Urbana, em seu inciso II, onde essa é considerada como “condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano”.

Por “condição”, podemos entender como circunstâncias de que se encontram dependentes indivíduos ou coisas. O conceito é vago, se compararmos por exemplo, à definição proposta por Vasconcellos (2001 p. 15), onde afirma que “a mobilidade expressa de que forma e por que razões as pessoas se deslocam nas cidades”.

As formas referem-se a meios, ou seja, os meios de locomoção. As razões remetem aos motivos que levaram o indivíduo a optar pelo uso do transporte motorizado ou não ou o uso de determinada rota. É relativo à oferta de mobilidade e é influenciado por fatores sociais (VASCONCELLOS, 2001).

Alguns autores como Vaccari e Fanini (2011); Caldeira (2000); Villaça (2001) e Gaudemar (1997) incluem em suas definições características mais específicas e preocupam-se em enfatizar a complexidade do assunto, visto que está relacionado não somente à circulação mas também a políticas de uso do solo e desenvolvimento urbano, produção e reprodução do espaço, reestruturação urbana e produtiva e segregação sócio espacial.

Uma definição que enfatiza a complexidade da temática e a necessidade de uma análise mais aprofundada foi descrita por Kneib (2012, p. 72) em um texto acerca da mobilidade urbana e qualidade de vida, onde afirma que essa:

Trata-se de um termo recente, de certa forma, que se relaciona à capacidade de deslocamento das pessoas e bens, nas cidades, cujas variáveis intervientes, contudo, são tão complexas quanto as variáveis que constituem a própria cidade. Assim sendo, a consolidação e apreensão desse conceito, e de seus aspectos correlatos, ainda constitui um desafio (KNEIB 2012, p. 72).

Alguns conceitos acerca da mobilidade urbana referem-se aos deslocamentos a partir de dois aspectos: o da circulação de pessoas e o da circulação de bens no espaço urbano. Dentro dos conceitos, esses elementos dão uma ideia de unidade. Contudo, se os analisarmos separadamente, podemos encontrar contextos diferentes, que nos apontam fatos históricos. Para ficar mais claro, podemos utilizar o conceito elaborado pelo Ministério das Cidades, onde afirma a ideia que a mobilidade urbana é:

[...] resultado da interação dos fluxos de deslocamento de pessoas e bens no espaço urbano, contemplando tanto os fluxos motorizados quanto os não motorizados. Ela é, portanto, um atributo da cidade e é determinada, principalmente, pelo desenvolvimento socioeconômico, pela apropriação do espaço e pela evolução tecnológica... (BRASIL, 2004 p.13).

De um modo geral, a mobilidade urbana refere-se à capacidade, condições e possibilidades do indivíduo de se deslocar de um lugar para outro, com segurança e conforto, em um tempo ideal. São esses deslocamentos que compõe o ir e vir cotidiano. Assim, ter mobilidade é poder se locomover de forma satisfatória de casa para o trabalho, ou para a escola, ou para o lazer, independentemente da utilização ou não de meios de transporte.

Segundo Vasconcellos (2012, p.49), existem fatores que interferem na mobilidade dos cidadãos, são eles: “os fatores pessoais, como condições física e financeira; familiares, como a cultura local e o ciclo de vida pessoal; e externos, como a oferta de meios de transporte”. Esses, segundo o autor citado, influenciam nas decisões referentes à forma de transporte que as pessoas utilizarão para se deslocar. Variáveis como idade, gênero e renda constam nesses fatores juntamente com a “quantidade e qualidade do transporte público, a localização e horário de funcionamento dos destinos escolhidos e também a segurança no lugar” (VASCONCELLOS 2012, p. 53). Com isso, podem ocorrer alterações nos “padrões de movimentação permanente e temporária dos indivíduos” (BRASIL, 2005, p. 12).

As dinâmicas nos espaços são resultado de movimentações que precedem decisões. Essas movimentações ocorrem sempre com alguma finalidade, por alguma causa. A necessidade de circular está

então, ligada ao desejo de realização das atividades sociais, culturais, políticas e econômicas consideradas necessárias na sociedade. (VASCONCELLOS 2001, p. 147).

De acordo com Villaça (2001, p.20) “o espaço intraurbano é estruturado fundamentalmente pelas condições de deslocamento do ser humano”. A imobilidade produz a fragmentação e o desenvolvimento desigual dos espaços, alimentando um processo crescente de segregação sócio espacial (PEREIRA, 2008). Milton Santos (2000) comenta esse assunto ao falar de mobilidade limitada ou nula. O autor afirma que o precário e/ou ausência de acesso aos meios de transporte dificulta os deslocamentos dos moradores para os serviços básicos mais afastados do bairro ou municípios, deixando parte da população à margem dos serviços ofertados na cidade.

Um sistema de mobilidade precário ou desestruturado pode restringir parte da população a oportunidades de trabalho e determinar as escolhas do local de moradia provocando o fenômeno da auto segregação (SOUZA, 2011 p. 70) onde pessoas são forçadas a migrar para determinadas partes da cidade, seja por motivos econômicos ou por razões pessoais. Construir uma política de mobilidade urbana que solucione ou apazigue os aspectos negativos relacionados aos deslocamentos urbanos tem sido motivo de preocupação para os gestores públicos. Gomide (2006, p. 244) reforça os efeitos da segregação e da imobilidade na cidade e afirma:

A privação do acesso aos serviços de transporte coletivo e as inadequadas condições de mobilidade urbana dos mais pobres reforçam o fenômeno da desigualdade de oportunidades e da segregação espacial, que excluem socialmente as pessoas que moram longe dos centros das cidades. Os principais impactos desta situação são sentidos sobre as atividades sociais básicas: trabalho, educação e lazer. Toda pessoa necessita permanecer integrada à comunidade, para preservar seu senso de valor. A segregação espacial, na medida em que impede o desenvolvimento das capacidades humanas e provoca a desigualdade de acesso às oportunidades entre os grupos sociais, colabora na perpetuação do círculo vicioso da exclusão social (GOMIDE 2006, p. 244).

Para discutir e buscar soluções para as problemáticas envolvendo a mobilidade urbana nas cidades, os gestores públicos têm sido orientados pela Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei 12.587/2012). Uma das características mais importantes dessa Lei é o foco no bem-estar da população, seja como cidadão seja como usuário do sistema. Os princípios são claros e sugerem a redução das desigualdades; melhorias na acessibilidade e mobilidade; consolidação da gestão democrática e promoção do acesso da população ao que a cidade oferece baseado nos princípios da equidade.

A promoção da mobilidade urbana deve compreender um sistema que permita à população acesso às oportunidades e funções econômicas e sociais das cidades. Para isso, é necessário enfatizar o transporte público coletivo; garantir condições de mobilidade para os cidadãos; discutir questões referentes ao

desenvolvimento urbano e mobilidade de forma democrática; criar políticas públicas de conscientização e instrução no trânsito; e finalmente, do direito dos cidadãos à cidade.

Assim, as políticas públicas referentes à mobilidade urbana devem preocupar-se em garantir o acesso equitativo ao espaço urbano na busca por uma melhor qualidade de vida e promoção da inclusão social. Uma política de mobilidade urbana eficaz deve levar em consideração a realidade dos que habitam na cidade, para que se possa ter um melhor conhecimento das prioridades e necessidades que envolvem o cotidiano desses, relativo aos deslocamentos urbanos.

3. MOBILIDADE URBANA NA CIDADE MÉDIA DE SOBRAL – CE: QUADRO ATUAL E OBSERVAÇÕES

Em sua gênese, a cidade de Sobral esteve fortemente apoiada nas atividades econômicas desenvolvidas na região do Vale do Acaraú (pecuária/algodão), que influenciaram no processo de expansão e estruturação da cidade no decorrer dos séculos XVIII e XIX. Atualmente, Sobral é conhecida por sua capacidade de polarizar parte da zona norte do estado do Ceará. Detentora de uma forte concentração do setor terciário e expressivo setor secundário, a cidade atende a mais de 50 municípios, estando maior parte localizada em sua hinterlândia. A ampla oferta de comércio e serviços tem intensificado seu poder de atração, acarretando um intenso fluxo migratório que costuma convergir para espaços localizados no núcleo central da cidade.

A despeito dos aspectos positivos desse quadro, Sobral tem sofrido no que se refere à administração desses fluxos. A preocupação com a mobilidade urbana tem crescido a partir da expressividade de problemas relacionados ao trânsito e deslocamento de pessoas e bens de consumo em seu espaço intraurbano. Apesar de estar situada no interior do Estado e ser considerada uma cidade média, Sobral apresenta alguns aspectos de mobilidade urbana semelhantes aos das metrópoles. Situações que envolvem congestionamentos; acidentes; imprudências; falta de acessibilidade, dentre outros, têm refletido uma disputa cotidiana dos espaços e desencadeado situações que comprometem o direito à cidade e o bem estar social dos habitantes.

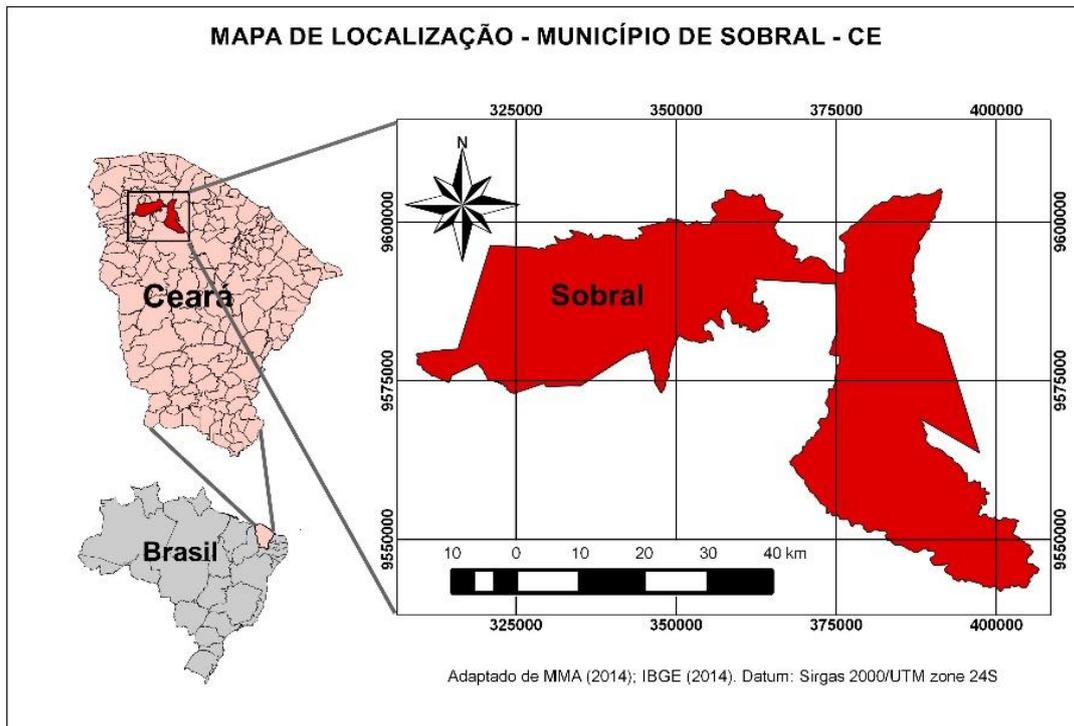
Na tentativa de amenizar os problemas envolvendo a falta de uma política de mobilidade urbana eficaz, o poder público tem se manifestado através da reestruturação de vias públicas; instauração de semáforos; reorientação dos fluxos, dentre outros como tentativa de facilitar o escoamento dos veículos. Em relação aos usuários, o projeto do VLT e seu Sistema Integrado de Transporte têm sido as alternativas propostas para auxiliar nos deslocamentos da população. Contudo, há interrogações no que se refere à eficácia dessas propostas para o atual quadro da mobilidade em Sobral.

Para o entendimento da realidade dessa cidade é necessário compreender seu processo histórico e acontecimentos que levaram-na a ser atualmente tão contraditória. Ao mesmo tempo em que afirma um quadro de modernidade, através da requalificação de áreas, da instalação de novos equipamentos urbanos e do embelezamento físico como fruto de um crescimento acelerado, essa também apresenta um elevado índice de segregação socioespacial, que não nos permite reconhecê-la como um local em pleno desenvolvimento.

3.1. Breve Análise Histórica da Cidade de Sobral-CE

A cidade de Sobral está localizada na região noroeste do Ceará, possuindo uma área de 2.129km² , localizada a 239 km da capital Fortaleza. Situada às margens do Rio Acaraú, é classificada pelo IBGE (2010) como centro regional, possuindo limites ao norte com a Serra da Meruoca, Municípios de Alcântaras, Santana do Acaraú e Massapê; ao sul Municípios de Forquilha, Groaíras, Cariré, Santa Quitéria; a leste, Municípios de Miraíma e Irauçuba; e a oeste, Municípios de Coreaú e Mucambo. Sobral possui 11 distritos, incluindo o Distrito-Sede.

Atualmente, a cidade é conhecida por polarizar grande parte da zona norte do estado do Ceará, pois detém um expressivo setor secundário e uma forte concentração do setor terciário, atendendo, através desses, a mais de 50 municípios da região. A variedade dos comércios e serviços, o crescimento de vagas de emprego no setor industrial, a implantação de instituições de Ensino Superior e a forte especulação imobiliária tem intensificado a produção do espaço e aumentado significativamente os fluxos migratórios para a cidade.



Elaborado por: Rodrigo Sousa e Luciana Catunda

Segundo Holanda (2007, p. 198), o processo de urbanização de Sobral ocorre em nível acelerado. Entre os anos de 1950 e 2000, a população urbana passou de 26.432 para 134.508 tendo um crescimento de 4,5 vezes em apenas 50 anos. Ressalta-se que, em 2010, essa população já constava em 188.233 habitantes e que a estimativa para o ano de 2014, segundo o IBGE (2010), é de aproximadamente 199.750 habitantes.

Sobral sofreu significativas transformações em seu território ao longo do tempo, influenciadas por atividades econômicas e pelo poder transformador da elite local, que atuaram ativamente na estruturação do espaço urbano.

A cidade surgiu a partir da Fazenda Caiçara, localizada às margens do rio Acaraú. Sua localização no cruzamento entre caminhos que levavam ao litoral e Estados do Piauí e Maranhão e a estruturação intraurbana ocorrida a partir da forte influência da Igreja Católica, expressam o papel dos primeiros traços de mobilidade nas dinâmicas do espaço urbano.

Em 1773, a Fazenda Caiçara ascendeu à categoria de Vila, sendo denominada de Vila Distinta e Real de Sobral. Na ocasião, existia um pequeno núcleo urbano localizado na Praça da Matriz, por conta da preferência das habitações nas áreas próximas à Igreja. A partir de 1759, desenvolveu-se o segundo núcleo de povoação da Vila, com a construção da Igreja de Nossa Senhora do Rosário dos Pretinhos (ROCHA, 2003, p.

47).

Em fins do século XVIII, o núcleo central já possuía uma parte consolidada. Importantes objetos urbanos foram construídos, como a Casa de Câmara e Cadeia (1848) e o Mercado Público (1821), atraindo para esse núcleo, fluxos de pessoas e transportes. De acordo com Rocha, (2003, p.62) “a estrutura urbana da vila que se formava era o seu próprio centro”.

Em 1841, a Vila Distinta e Real de Sobral foi elevada à categoria de cidade, recebendo a denominação de “Fidelíssima Cidade Januária do Acaraú”. Contudo, por conta do descontentamento popular, a cidade passa a ser chamada pela Lei nº 244, de 25 de outubro de 1842, de apenas Sobral. (ROCHA, 2003, p. 78).

Com as secas ocorridas nos anos de 1877 e 1878, o comércio de charqueadas em Sobral sofre declínio. Com a concorrência do charque proveniente do Rio Grande do Sul, boa parte dos fazendeiros locais passaram a investir no cultivo do algodão. O gado foi perdendo sua hegemonia e, em meados do século XIX, o algodão passou a ocupar a posição de principal mercadoria da economia de Sobral e do estado do Ceará.

O algodão contribuiu para uma maior integração entre o interior e o litoral, provocando o desenvolvimento dos meios de transporte e a criação de novas vias de acesso à capital. A dinâmica dos deslocamentos se intensificou através da abertura de novas estradas e da implementação de novas vias no espaço, tanto no âmbito intraurbano de Sobral como em nível de Estado.

No final do século XIX, uma nova realidade passa a compor a mobilidade urbana em Sobral. A Estrada de Ferro de Baturité, fundada no ano de 1873, teve seus caminhos ligados à Estrada de Ferro de Sobral, em 1910, sendo criada a Rede de Viação Cearense.

Em relação ao acesso aos espaços da cidade, Rocha (2003) comenta que, no início do século XX, as ruas de Sobral não eram pavimentadas, porém, eram espaçadamente largas, medindo em torno de 13 metros entre meios fios. Havia também um aumento das ruas com corte transversal e becos, que, juntamente com as ruas largas, desenharam a incipiente malha urbana da cidade.

Ainda no final do século XIX, surge o primeiro transporte coletivo urbano em Sobral. O bonde sobre trilhos era iluminado à vela de sebo e tracionado por animais. A cidade “dispunha de uns três ou quatro bondes, com capacidade, cada um, para trinta passageiros, os quais eram puxados por uma parelha de burros” (FROTA, 1974 *apud* ROCHA, 2003). A Empresa Carril Sobralense, fundada em 1894, era de propriedade da Firma Sabóia, Albuquerque & Cia. (GIRÃO; SOARES, 1997, p. 122). Esta explorava o transporte de passageiros e de cargas, da Estação da Via Férrea até o centro da cidade (ROCHA, 2003, p. 131).

A empresa possuía dois bondes, cada qual com capacidade de 30 passageiros. Segundo Girão e Soares (1997, p. 122), seu trajeto se dava da seguinte forma:

[...] saía da Estação Ferroviária, seguia por trás da Igreja do Patrocínio, passava pela Rua Conselheiro José Júlio, Travessa do Xerez, Largo do Rosário, Rua Ernesto Deocleciano, Senador Paula, Praça São João, prolongando-se até a Cruz das Almas, no Boulevard Pedro II, de onde retornava pelo mesmo percurso, num total de 3 a 4 km. (GIRÃO; SOARES, 1997, p. 122).

O bonde esteve em funcionamento até 1918, assim como o uso de charretes e liteiras, que se manteve até o começo do século XX. A partir de 1920, passaram a ser utilizados como meios de transporte os “caminhões mistos”, que utilizavam boleias e carrocerias para transportar passageiros e cargas (GIRÃO; SOARES, 1997, p. 122).

Segundo Júnior (2010 *apud* SOUZA BRASIL, 1972), a instalação de novas infraestruturas decorrentes dos programas de combate às secas expandiu a malha rodoviária de Sobral a nível interurbano. Através da Inspetoria Federal de Obras contra as Secas (IFOCS) – mais tarde, Departamento Nacional de Obras Contra as Secas DNOCS) –, houve a ampliação e otimização de estradas, como, por exemplo, a Estrada Sobral-Meruoca (1913 a 1918) e a Estrada Sobral-Ibiapaba, construída a partir da seca de 1919.

Com a implantação da estrada de ferro Fortaleza-Sobral, parte dos trilhos percorria a periferia da cidade. A área compreendida entre o rio Acaraú e a linha férrea é denominada de “intra-trilhos”. Segundo Rocha (2003),

o intra-trilhos, em seus primeiros anos, possuía grandes áreas desocupadas, e a cidade pôde expandir-se horizontalmente. Já no início dos anos 70 do século XX, o intra-trilhos estava praticamente ocupado em sua totalidade, abrigando a classe dominante sobralense, restando livres apenas terrenos de difícil utilização, várzeas, lagoas, etc. (ROCHA, 2003, p. 212).

Paralelo a isso, é importante ressaltar as mudanças ocorridas no espaço intra-urbano da cidade através da interferência da Igreja Católica. A criação da Diocese de Sobral no ano de 1915 provocou mudanças cruciais no que se refere aos aspectos político, social, cultural e religioso da cidade. Aos cuidados do bispo Dom José Tupinambá da Frota, a diocese promoveu mudanças na configuração do espaço urbano de Sobral assistenciando, tanto no que se refere a questões religiosas como em assuntos relativos à educação e cultura da população sobralense.

A distribuição desses novos fixos se deu em “pontos diametralmente opostos e periféricos da cidade” (ROCHA, 2003, p. 155). Dentre eles, podemos citar a construção da Santa Casa de Misericórdia de Sobral (1925), sendo essa denominação utilizada para nomear o bairro que surgiu nas suas proximidades; a criação do Ginásio Diocesano, (1919), onde atualmente encontra-se o Colégio Farias Brito; o Seminário Menor da Betânia (atual UVA). “A disposição desses novos equipamentos em áreas afastadas uma da outra, foi

Companhia de Fiação e Tecidos Ernesto Deocleciano de Albuquerque	1895	Têxtil
Casa Quirino Rodrigues	1916	Exportação de Castanha de Cajú, Couros e Oleaginosas
Fábrica Santa Catharina	1916	Fabricante de bebidas
Fábrica Emiliana	1918	Beneficiamento de Algodão e Arroz
Fábrica Hermanos	1929	Indústria de Guaraná
CIDAO	1947	Companhia Industrial de Algodão e Óleos

central.” (ROCHA, na de Sobral passa o da ponte Otto de rodoviário à capital odão, pois a capital esa São Cristóvão, a. A desativação da doviária, reflexo de

políticas de incentivo do governo que visavam a adoção do transporte rodoviário em detrimento do transporte ferroviário. (GIRÃO; SOARES, 1997, p. 118).

Com a criação da SUDENE, em 1959, foram formuladas ações com a finalidade de descentralizar a produção industrial, através de um discurso de superação do atraso da região Nordeste. Apesar da intenção em modernizar o território cearense, foram poucos os investimentos da SUDENE no que se refere à industrialização fora da região metropolitana de Fortaleza.

Nesse período, Sobral adentra no contexto da industrialização, o que desencadeou mudanças em sua economia. A indústria funcionou como um importante fator de urbanização, através da atração de mão-de-obra e infraestrutura para a cidade. Após a instalação da Companhia Industrial Luz e Força de Sobral, em 1952, a cidade passou a ter energia elétrica 24 horas, oferecendo condições para um melhor desenvolvimento da atividade industrial.

Com a instalação das indústrias, o espaço urbano de Sobral se reestrutura. A dinâmica dos fluxos de pessoas e bens materiais se modifica, provocando, assim, a expansão do espaço urbano tanto nas áreas próximas a instalação das fábricas como nas áreas mais afastadas do centro.

[...] não obstante, a infraestrutura implantada nas vilas operárias adjacentes à Fábrica de Tecidos e CIDAO e os deslocamentos da população ali residente à procura do centro da cidade formaram os principais fatores que definiram os vetores de expansão da cidade na primeira metade do século. (ROCHA, 2003, p.188).

Neste mesmo período, Sobral fortalece sua função comercial e de oferta de serviços atendendo à demanda de municípios vizinhos que, aos poucos, viriam a constituir sua área de influência.

De fato, o fortalecimento do setor terciário em Sobral, juntamente com as indústrias instaladas, trouxe

uma dinâmica diferenciada para dentro da cidade. Na segunda metade do século XX, a classe dominante, antes instalada no centro da cidade, passou a estender-se a outros limites territoriais, como afirma Rocha (2003, p. 220): “a população, que havia triplicado em 30 anos, fez com que a classe dominante rompesse as barreiras dos trilhos, conservando-se ainda do lado esquerdo do rio” .

Somado às transformações econômicas ao longo do tempo, a cidade de Sobral sofreu um significativo processo de reestruturação, no período que compreende os anos de 1997 a 2000 e 2001 a 2004, mediante uma gestão pública que tinha como objetivo promover a cidade a um status de modernidade. As primeiras ações priorizaram investimentos para a construção de áreas de lazer. Esses espaços públicos constituem áreas amplas, a saber: a Margem Esquerda do Rio Acaraú; o Boulevard do Arco e o Parque da Cidade.

A gestão também buscou realizar modificações em outros espaços da cidade. Além da requalificação e duplicação da Ponte Otto de Alencar e da construção da Ponte Dr. José Euclides, foram também construídas novas vias, instauradas três pericentrais e criados novos logradouros.

No início da década de 1990 a instalação da Fábrica de Calçados Grendene contribui ainda mais para o processo de reestruturação da cidade. Sua classe trabalhadora, que inicialmente contava com 1.000 empregados (HOLANDA, 2007) até 2009 já atingia a marca de 23.000 funcionários. De acordo com Almeida (2009, p. 135), parte desses trabalhadores influenciou no processo de expansão da área urbana. Em 2008, somente na cidade de Sobral já encontravam-se instalados na faixa dos 11.000 trabalhadores. A migração decorrente das oportunidades de emprego ofertadas pela empresa impulsionou a densificação de bairros periféricos, nas palavras do autor:

Os bairros com maior número de trabalhadores são os considerados da periferia, com exceção do centro da Cidade, que concentra 1.445 trabalhadores. Sinhá Sabóia, com 1.124 trabalhadores, Alto da Expectativa, com 780, Alto da Brasília, 1.112 trabalhadores e Parque Silvana, com 722, são os maiores concentradores de operários, [...] Estes dois últimos, vizinhos, se destacam ainda por localizarem as sete unidades produtoras da Grendene-Sobral.

Os trabalhadores da fábrica possuem uma forte atuação na mobilidade da cidade. Nos horários de trocas de turno é possível visualizar em várias partes da cidade o “tom de azul” representado pela coloração das vestimentas dos operários.

Os trabalhadores, em sua maioria, possuem bicicletas ou motos como meios de transporte. Salvo àqueles que se deslocam até a fábrica através de ônibus fretados pelos próprios trabalhadores. Passar nas proximidades da fábrica nos horários de entrada e saída dos trabalhadores constitui-se tarefa árdua, já que essa localiza-se em uma avenida de significativo movimento, tendo, em suas proximidades, ruas estreitas, que

tornam-se menores ainda quando esses trechos incluem ônibus e carros em circulação.

Com o passar dos anos, Sobral foi adquirindo novas funções urbanas que passaram a interferir fortemente nas dinâmicas da cidade, como por exemplo, as migrações decorrentes da vinda de estudantes por intermédio da Universidade Estadual Vale do Acaraú – UVA; do Centro de Ensino de Tecnologias - CENTEC; da Empresa Brasileira de Pesquisa Agropecuária - EMBRAPA; da Universidade Federal do Ceará –UFC, dentre outras instituições de ensino.

Grande parte das atividades que compõem o setor terciário de Sobral localiza-se na área central da cidade. Contudo, a criação de subcentros têm contribuído para a redução do intenso fluxo de deslocamentos que convergia para esses espaços. Com a instalação de equipamentos urbanos e infraestrutura em outros bairros, o centro passou a concentrar em sua maior parte pessoas das regiões vizinhas que através das migrações pendulares continuaram a reafirmar o poder de atração do centro da cidade.

Com as mudanças nas estruturas físicas da cidade, a mobilidade passa a adquirir novas características, pois alguns espaços intensificaram os deslocamentos intra-urbanos, como por exemplo, a construção de praças, a ligação dos distritos do município à sede, a construção de rodovias municipais pavimentadas, abertura de avenidas largas com ciclovias, asfaltamento das vias, dentre outros. (HOLANDA, 2007, p. 117)

As transformações citadas nos demonstram o quanto Sobral se constitui como um espaço complexo. Em meio a essas mudanças, não podemos deixar de citar o papel da mobilidade urbana na produção de seu espaço e na também seus impactos na qualidade de vida de seus habitantes.

De maneira informal, é muito comum as discussões acerca dessa temática entre os moradores da cidade. Alguns de seus bairros possuem *sites* ou *blogs* onde são frequentes as reclamações referentes ao trânsito, à falta de acessibilidade e, por fim, à imobilidade.

Também é comum, ao transitar pela cidade, encontrarmos flagrantes de desrespeito às regras de trânsito e ausência de fiscalização. Estacionamentos em locais proibidos, ultrapassagens inapropriadas, transporte irregular de passageiros, dentre outros, são uma constante na realidade de quem se desloca pelas vias de Sobral.

Segundo dados do Departamento Estadual de Trânsito do Ceará – DETRAN, a cidade possui uma frota de 76.728 veículos em circulação. O total da população é de 188.233 habitantes (IBGE CIDADES, 2010). Mesmo essa população distribuída entre seus distritos, o Distrito-Sede ainda concentra a maior parte do contingente.

Grande parte dos pedestres não possui veículos particulares e depende do transporte coletivo para se deslocar na cidade. As áreas residenciais estão cada vez mais se afastando do núcleo central, o que tem

aumentado as distâncias. Além disso, as calçadas têm sido constantemente utilizadas para outros fins. Em locais onde estão instalados estabelecimentos de alimentação ou com a finalidade do lazer, é possível encontrar mesas e cadeiras nos locais de travessia. Quando não, carros que estacionam em cima da faixa de pedestres. A rotatória da Avenida Ildelfonso Cavalcante fica próxima ao local mais movimentado da cidade (Boulevard do Arco). Mesmo com as mudanças na sinalização e a instalação de faixas devido à implantação do Veículo Leve sobre Trilhos – VLT, os pedestres ainda não se sentem seguros para circular nesse trecho. Ao reavaliar o trabalho de campo para constatações preliminares, foi possível observar que o sinal para pedestres instalado na faixa do trecho Boulevard-Estação do Arco não oferece uma travessia segura, na medida em que, por seguidos 10 minutos, só sinalizava para o pedestre atravessar durante um intervalo entre 03 e 05 segundos.

Ao caminhar pelo centro da cidade é possível visualizar modificações na infraestrutura de circulação, tais como: instalação de semáforos, mudanças nos sentidos das ruas, alargamento de calçadas, mudanças na pavimentação, dentre outros. Contudo, tudo parece convergir para uma lógica já citada no início desse trabalho, ou seja, para atender às necessidades dos automóveis, à fluidez no trânsito. Mas ter mobilidade é poder escolher de que forma fazer seu deslocamento.

Um fato que aponta direto para o problema da mobilidade é a realidade dos ciclistas em Sobral. Com a instalação do VLT, boa parte das ciclovias ficou comprometida. Sem um local seguro para transitar, muitos usuários preferem fazer seu percurso caminhando ou utilizando o precário serviço das *topics*, que não oferecem segurança, conforto ou acessibilidade.

O VLT de Sobral trouxe muitas discussões para a temática da mobilidade na cidade. Sua implantação feriu o Plano Diretor, sofreu embargos, destruiu calçadas, causou acidentes e, por fim, dividiu opiniões. Isso porque o velho embate entre condutores e pedestres ainda prevalece. Os que possuem veículos reclamam das paradas para passagem do VLT e modificações em algumas vias. Os pedestres, por sua vez, viram uma opção de deslocamento que não fosse a *topic* ou o encarecido mototáxi. Em conversas com alguns usuários do VLT, foi possível constatar uma boa aceitação do modal, sendo utilizado principalmente por moradores de bairros mais afastados, alguns estudantes de Ensino Médio e trabalhadores da Grendene. Ressalto que essas constatações foram realizadas no período de operação assistida (quando ainda não há cobrança de taxa).

Em relação ao serviço de mototáxis, também não podemos deixar de citar sua influência na mobilidade na cidade. Durante muito tempo, atuaram como a solução para os deslocamentos mais afastados. Contudo, com o aumento da passagem – o que também é um problema de mobilidade – e com a facilidade para aquisição de motocicletas, esses foram tornando-se uma opção e não “a opção”. Há relatos de que usuários já foram dispensados por mototaxistas por morarem em áreas da cidade onde esses não costumam – ou simplesmente

não querem – circular.

As motocicletas também são um desafio para a mobilidade. A falta de fiscalização propicia o aumento de condutores não-habilitados na cidade. Em 2014, o Detran/CE informou o quantitativo de aproximadamente 38.000 motos em Sobral. A disputa por espaços para circular na cidade tem resultado num número significativo de acidentes envolvendo esses e os condutores de carros.

A realidade do trânsito em Sobral reflete as disparidades econômicas e sociais, bem como, a segregação sócio espacial existente na cidade. As políticas públicas referentes a mobilidade urbana devem preocupar-se em possibilitar o uso equitativo do espaço urbano através da garantia dos direitos dos usuários, de melhorias na qualidade de vida e promoção da inclusão social.

4. CONSIDERAÇÕES FINAIS

A partir dos argumentos apresentados, podemos concluir, de forma preliminar, que a cidade de Sobral apresenta problemas visíveis de mobilidade urbana. Mesmo com algumas ações por parte do poder público, as problemáticas parecem não estarem ligadas apenas à uma questão de infraestrutura mas também a fatores socioeconômicos e culturais.

O pensamento voltado para a fluidez nos espaços tem subestimado a importância dos deslocamentos não-motorizados, induzindo cada vez mais a aquisição de meios de transporte nem sempre de forma legalizada, contribuindo para o aumento no quantitativo de acidentes e na qualidade do sistema de circulação.

Ter mobilidade urbana é poder escolher que modal utilizar, é ter acessibilidade aos espaços em um tempo ideal, de forma segura, com conforto e custo-benefício que contemple todas as camadas da sociedade.

Para finalizar, ressaltamos a necessidade de um maior aprofundamento na questão para compreendermos de forma mais clara os fatores que tornaram essa cidade tão contraditória, onde crescimento não remete ao desenvolvimento, onde o discurso da modernidade mascara a fragilidade na construção democrática de soluções.

5. REFERÊNCIAS

ALMEIDA, D. G de. **Indústria e Reestruturação Sócio Espacial: A inserção de Sobral – CE na divisão espacial da produção calçadista**. 2009. 161p. Dissertação (Mestrado). Universidade Estadual do Ceará, Fortaleza, 2009. Disponível em: http://www.uece.br/mag/dmdocuments/diego_gadelha_dissertacao.pdf> Acesso em: 25 jan. 2015.

BRASIL. MINISTÉRIO DAS CIDADES. Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana. **Política Nacional de Mobilidade Urbana Sustentável**. Série Cadernos MCidades, nº 06. Brasília, 2004, 72p.

BRASIL. Ministério das Cidades. Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana. **Mobilidade e política urbana: subsídios para uma gestão integrada**– IBAM. Rio de Janeiro, 2005, 52p.

CALDEIRA, T.P. do Rio. **Cidade de Muros: Crime, Segregação e Cidadania em São Paulo**. 1.Ed. São Paulo: Editora 34/Edusp, 2000. 399p.

GAUDEMAR, J.P. - **Mobilidade do Trabalho e Acumulação do Capital**. Lisboa: Ed. Estampa, 1977. 405p.

GIRÃO, Gloria Giovana S. M.; SOARES, M. N. M. **Sobral: História e Vida**. Sobral: Edições UVA, 1997. 175p.

GOMIDE, A. A. (2006). **Mobilidade urbana, iniquidade e políticas sociais**. Políticas sociais: acompanhamento e análise. Ipea. [S.l.], 2006. p.242-250.

HOLANDA, Virgínia, C. C de. **Modernizações e Espaços Seletivos no Nordeste Brasileiro. Sobral: Conexão Lugar-Mundo**. 2007. 246p. Tese (Doutorado). Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2007. Disponível em: http://www.teses.usp.br/.../TESE_VIRGINIA_C_CAVALCANTE_HOLANDA.... Acesso em: 02 jan. 2015.

JÚNIOR, Paulo R. A. **A Cidade e o Rio: Produção do Espaço Urbano em Sobral - CE**. 2005. 146p. Dissertação (Mestrado). Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, 2005. Disponível em: <http://www.teses.ufc.br/tde_busca/index.php>. Acesso em: 12 dez. 2015.

KNEIB, E.C. **Mobilidade Urbana e Qualidade de Vida: Do panorama geral ao caso de Goiânia**. Dossiê Mobilidade. Revista UFG, Ano XIII, nº 12.p. 71-78, julho 2012. Disponível em: < http://www.proec.ufg.br/revista_ufg/julho2012/arquivos_pdf/09.pdf>. Acesso em: 04 jan. 2015.

MONDARDO, M. L. **Meandros na produção do espaço urbano: mobilidade, acessibilidade e exclusão social**. Boletim Goiano de Geografia, Goiânia, v. 29. N. 1, p. 57-71, 2009. Disponível em: < <http://www.revistas.ufg.br/index.php/bgg/article/view/5765>>. Acesso em: 18 dez 2014.

PEREIRA, Sílvia Regina. **Percursos urbanos: mobilidade espacial, acessibilidade e o direito à cidade**. Diez años de cambios en el Mundo, en la Geografía y en las Ciencias Sociales, 1999-2008. Actas del X Coloquio Internacional de Geocrítica, Universidad de Barcelona, 26-30 de mayo de 2008. Disponível em: < <http://www.ub.edu/geocrit/-xcol/297.htm>>. Acesso em: 10 nov 2014.

RAIA JR, A.A. **Acessibilidade e Mobilidade na Estimativa de um Índice de Potencial de Viagens utilizando Redes Neurais Artificiais e Sistemas de Informação**. 2000. 196p. Tese (Doutorado). Universidade de São Paulo, São Carlos, 2000. Disponível em: <www.teses.usp.br/teses/disponiveis/18/18137/tde.../RaiaJrT.PDF>. Acesso em: 04 jan 2015.

ROCHA, Herbert. **O Lado Esquerdo do Rio**. 1. Ed. São Paulo: Editora Hucitec, 2003. 480p.

SOUZA, M. T. R de. **Mobilidade e Acessibilidade no Espaço Urbano**. Revista Sociedade & Natureza 17(33): 119-129, dez 2005. Disponível em: < <http://www.seer.ufu.br/index.php/sociedadennatureza/article/viewFile/9206/5668>>. Acesso em: 05 out. 2014.

VACCARI, L.S.; FANINI, V. **Mobilidade Urbana**. Paraná: CREA-PR, 2011. 42p. (Série de Cadernos Técnicos da Agenda Parlamentar).

VASCONCELLOS, E. A. **A cidade, o transporte e o trânsito**. São Paulo: Prolivros, 2005. Não paginado.

VASCONCELLOS, E. A. **Mobilidade Urbana e Cidadania**. 1. Ed. Rio de Janeiro: SENAC NACIONAL, 2012. 213p.

VILLAÇA, Flávio. **Espaço intra-urbano no Brasil**. São Paulo: Editora Studio Nobel, 2001. 373p.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Censo Demográfico. 2010**. Disponível em: <www.ibge.gov.br>. Acesso em: 22 jan. 2015.