



UNIVERSIDADE ESTADUAL VALE DO ACARAÚ (UVA)
PRÓ-REITORIA DE PESQUISA E PÓS-GRADUAÇÃO (PRPPG)
CENTRO DE CIÊNCIAS HUMANAS (CCH)
MESTRADO ACADÊMICO EM GEOGRAFIA (MAG/UVA)

“VAI SUBIR? VAI DESCER?” Estudo sobre as dinâmicas de mobilidade espacial atreladas ao transporte alternativo de passageiros operante entre a Serra da Meruoca e a cidade de Sobral - CE.

FRANCISCO EDSON DA COSTA

Sobral
Fevereiro/2016

FRANCISCO EDSON DA COSTA

“VAI SUBIR? VAI DESCER?” Estudo sobre as dinâmicas de mobilidade espacial atreladas ao transporte alternativo de passageiros operante entre a Serra da Meruoca e a cidade de Sobral - CE.

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação – Mestrado Acadêmico em Geografia da Universidade Estadual Vale do Acaraú – MAG/UVA como requisito obrigatório para obtenção do título de mestre em Geografia.

Área de Concentração: Organização, Produção e Gestão do Território no Semiárido.

Linha de Pesquisa: Dinâmica Territorial: campo-cidade.

ORIENTADORA: Profa. Dra. Antonia Neide Costa Santana

Sobral
Fevereiro/2016

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação

Universidade Estadual Vale do Acaraú

Sistema de Bibliotecas

da Costa, Francisco Edson da Costa

"VAI SUBIR? VAI DESCER?" Estudo sobre as dinâmicas de mobilidade espacial atreladas ao transporte alternativo de passageiros operante entre a Serra da Meruoca e a cidade de Sobral - CE [recurso eletrônico] / Francisco Edson da Costa da Costa. -- Sobral, 2016.

1 CD-ROM: il. ; 4 ³/₄ pol.

CD-ROM contendo o arquivo no formato pdf do trabalho acadêmico com 256 folhas.

Orientação: Prof.^a Dra. Antonia Neide Costa Santana.

Dissertação (Mestrado Acadêmico em Geografia) -
Universidade Estadual Vale do Acaraú / Centro de Ciências Humanas

1. Mobilidade Espacial. 2. Centralidade. 3. Transporte Alternativo. 4. Serra da Meruoca. 5. Sobral. I. Título.



GOVERNO DO ESTADO DO CEARÁ
UNIVERSIDADE ESTADUAL VALE DO ACARAÚ
PRÓ-REITORIA DE PESQUISA E PÓS-GRADUAÇÃO
CENTRO DE CIÊNCIAS HUMANAS
MESTRADO ACADÊMICO EM GEOGRAFIA



FOLHA DE APROVAÇÃO

Título da dissertação: “VAI SUBIR? VAI DESCER?” Estudo sobre as dinâmicas de mobilidade espacial atreladas ao transporte alternativo de passageiros operante entre a Serra da Meruoca e a cidade de Sobral - CE.

Data da defesa: 25 de Fevereiro de 2016.

Autor: Francisco Edson da Costa

Orientadora: Profa. Dra. Antonia Neide Costa Santana

Trabalho apresentado ao programa de pós-graduação Mestrado Acadêmico em Geografia da Universidade Estadual Vale do Acaraú (MAG/UVA), como requisito parcial para obtenção do Título de Mestre em Geografia, área de concentração: Organização, produção e gestão do Território no Semiárido, linha de pesquisa: Dinâmica Territorial: Campo e Cidade.

BANCA:

Prof. Dra. Antonia Neide Costa Santana
Universidade Estadual Vale do Acaraú – Orientadora

Prof. Dr. Ivan da Silva Queiroz
Universidade Regional do Cariri – Examinador externo

Prof. Dr. Nilson Almino de Freitas
Universidade Estadual Vale do Acaraú – Examinador interno

DEDICATÓRIA

À minha mãe, Rosa Maria, meu maior exemplo de vida, perseverança e dedicação!

À minha esposa, amiga e companheira, Erica Braga!

A meu filho, Enzo Gabriel, razão pela qual insisto, persisto e nunca desisto!

AGRADECIMENTOS

Agradecer é um momento que sempre apresenta duas perspectivas: o de gratidão, sobretudo àqueles que contribuíram para a conquista de nossos objetivos, e o de receio, visto a possibilidade de esquecermos um ou outro nome que por ventura tenha cooperado para a concretização de nossos projetos, objetivos e sonhos. Todavia, não poderia deixar de demonstrar meu reconhecimento às pessoas e instituições que colaboraram, de maneira direta e indireta, para a realização desse trabalho.

Inicialmente, agradeço à Deus, por guiar-me na busca por meus objetivos e fortalecer-me a cada dia para que tornasse-me capaz de superar os desafios postos em minha vida.

Agradeço aos meus pais, Antonio Victor e Rosa Maria, por saberem, a seu modo, educarem-me, apoiarem-me e direcionar-me a trilhar o caminho certo, vislumbrando sempre minha felicidade, bem como meu crescimento e sucesso pessoal e profissional.

À minha esposa, Erica Braga, pelo apoio e compreensão quando das várias madrugadas acordadas a estudar e construir o presente trabalho.

À minha orientadora e amiga, professora Neide Santana, pelo companheirismo, compreensão, sabedoria, apoio e simplicidade com que me transmitiu os conhecimentos necessários para a concretização desse trabalho.

Aos professores Ivan Queiroz e Nilson Almino, por aceitarem o convite para participar da avaliação desse trabalho, bem como colaborar com o aprimoramento do mesmo, através de suas contribuições na banca de qualificação.

À professora Martha Júnior, pelo incentivo à realização do mestrado, bem como pela colaboração no processo de construção de meu aprendizado, através da orientação na graduação e do repasse de obras e textos imprescindíveis para a aprovação na seleção do MAG.

Ao professor Raimundo Sampaio, amigo e diretor da EEM. Mons. Furtado (Meruoca), pela compreensão quando do pedido de afastamento da escola e pelo apoio dado durante todo o período em que estive distante das atividades docentes na referida instituição de ensino.

Aos colegas da 2ª turma do MAG, em especial ao Mariano de Oliveira pelo companheirismo e apoio quando da necessidade de hospedagem em Sobral, ao Gerson Muniz, colega desde a época de graduação, pelo compartilhamento de objetivos, angústias, receios e desafios no decorrer de nosso processo de formação, à Nislene do Nascimento, pelas conversas, troca de conhecimentos e apoio dado quando de nossa ida para eventos em Fortaleza. Galera, obrigado!

À Luciana Catunda, pela troca de conhecimentos, diálogos, angústias, desejos e, acima de tudo, pelo companheirismo durante toda a jornada de formação no mestrado. Obrigado “Lú”!

Aos funcionários do CCH e do MAG, em especial à Dona Antonieta, sempre carismática e prestativa quando a esta recorria, e ao Rodrigo Sousa, ex-secretário do mestrado, pelo apoio recebido e por este demonstra-se bastante solícito quanto aos nossos pedidos.

À professora Virgínia Holanda, coordenadora do MAG, pela compreensão quando da necessidade de minhas ausências em eventos e reuniões do mestrado.

Ao tio Luiz e família, pela acolhida em vossa casa quando da realização de eventos em Fortaleza.

A todos os professores do MAG, pela estimada contribuição para minha formação acadêmica e pessoal.

À Secretaria de Educação do Estado do Ceará (SEDUC), pela concessão da licença de afastamento para a realização do mestrado.

À Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES), pela concessão da bolsa, que muito contribuiu para o desenvolvimento da pesquisa, bem como para segurança financeira e para o equilíbrio entre a vida pessoal e a vida acadêmica.

Aos entrevistados, usuários, motoristas e proprietários dos transportes alternativos operantes entre a Serra da Meruoca e a cidade de Sobral, que gentilmente responderam aos questionários e repassaram informações essenciais para a concretização do trabalho.

Ao presidente da COOPETAM, Rômulo Marques, que, de modo gentil, aceitou participar de nossa pesquisa, ao conceder entrevista.

A todos os amigos e familiares, que de alguma forma, contribuíram para a realização desse trabalho e para a concretização de mais essa etapa em minha vida profissional.

A todos, meu respeito e gratidão!

Existem dois tipos de viajantes: aqueles que viajam para buscar e aqueles que viajam para fugir! (Érico Veríssimo)

LISTA DE FIGURAS

FIGURA 01: Os caminhos do gado no Ceará.	67
FIGURA 02: Representação cartográfica das principais estradas antigas do Ceará.	76
FIGURA 03: Estação ferroviária de Massapê.	82
FIGURA 04: Estação ferroviária de Granja.	82
FIGURA 05: Localização da cidade de Sobral no Estado do Ceará.	84
FIGURA 06: Fábrica de tecidos Ernesto Deocleciano.	88
FIGURA 07: Fábrica de cimentos Poty.	92
FIGURA 08: Centro de Convenções de Sobral.	95
FIGURA 09: Ponte José Euclides.	95
FIGURA 10: Loja do Pinheiro Supermercado, no bairro do Junco, em Sobral.	96
FIGURA 11: Concessionária de automóveis em Sobral.	96
FIGURA 12: Localização do município de Meruoca no Estado do Ceará.	104
FIGURA 13: Casas populares construídas pela prefeitura em Meruoca.	105
FIGURA 14: Avenida de entrada da cidade de Meruoca.	105
FIGURA 15: Amostra junina em Meruoca.	107
FIGURA 16: Festival de Inverno de Meruoca.	107
FIGURA 17: Loja da Macavi, em Meruoca.	110
FIGURA 18: Representação cartográfica do município de Alcântaras.	112
FIGURA 19: Rua comercial em Alcântaras.	117
FIGURA 20: Loja de móveis em Alcântaras.	117
FIGURA 22: Rodovias federais que cortam o Estado do Ceará.	130
FIGURA 23: Aspecto da CE-440, trecho Sobral-Meruoca.	138
FIGURA 24: Ponto de espera de passageiros na CE-440.	143
FIGURA 25: Radar eletrônico instalado na CE-440.	144
FIGURA 26: Estacionamento destinado aos veículos de Meruoca associados à COOPETAM.	146
FIGURA 27: Caminhonetes de Meruoca estacionadas no entorno do Cemitério São Francisco.	146
FIGURA 28: Localização das cidades e principais distritos da Serra da Meruoca.	163
FIGURA 29: Ônibus que transporta funcionários da Grendene.	173
FIGURA 30: Caminhão acidentado interrompe tráfego de veículos na CE-440.	180

FIGURA 31: Acidente com caminhão na CE-440.	180
FIGURA 32: Ponto de espera de passageiros na CE-241.	181
FIGURA 33: Ponto de espera de passageiros na CE-440.	182
FIGURA 34: Redutor de velocidade na CE-440.	182
FIGURA 35: Micro-ônibus à espera de passageiros.	182
FIGURA 36: Praça da Santa, em Meruoca.	182
FIGURA 37: Ponto de espera de passageiros em Alcântaras.	183
FIGURA 38: Ponto de espera de passageiros e de mototaxistas em Alcântaras.	183
FIGURA 39: Veículos de Meruoca estacionados em frente ao cemitério São José, em Sobral.	184
FIGURA 40: Veículos de Meruoca estacionados ao lado do Mercado Público de Sobral.	184
FIGURA 41: Veículos de Alcântaras estacionados na rua Coronel Adeodato, em Sobral.	184
FIGURA 42: Veículos de Alcântaras estacionados ao lado da rua Coronel Adeodato, em Sobral.	184
FIGURA 43: Veículos de Meruoca estacionados em espaço estabelecido pela SPLAM.	186
FIGURA 44: Placa indicativa de local estabelecido pela SPLAM para estacionamento dos veículos de Meruoca.	186
FIGURA 45: Sede da COOPETAM, em Meruoca, fechada.	191
FIGURA 46: Barraca construída às margens da CE-440.	196
FIGURA 47: Barraca e fluxo de veículos na CE-440.	196
FIGURA 48: Quiosque próximo à CE-440.	197
FIGURA 49: Quiosque próximo à CE-440.	197
FIGURA 50: Lojinha da AMEL.	198
FIGURA 51: Interior da lojinha da AMEL.	198
FIGURA 52: Passageiros dividem espaço com mercadorias em caminhonete de aluguel.	199
FIGURA 53: Passageiros dividem espaço com mercadorias em caminhonete de aluguel.	199
FIGURA 54: Passageiros transportados em parte externa de caminhonete de aluguel.	200
FIGURA 55: Passageiros transportados em parte externa de caminhonete de aluguel.	200
FIGURA 56: Manchete de jornal sobre o processo de regularização do sistema de transporte.	203
FIGURA 57: Adesivos identificam veículos vinculados à COOPETAM.	205
FIGURA 58: Adesivo identifica veículo vinculado à COOPETAM.	205
FIGURA 59: Empreendimentos comerciais no entorno da “Praça da Santa”, em Meruoca.	211
FIGURA 60: Empreendimentos comerciais no entorno da “Praça da Santa”, em Meruoca.	211
FIGURA 61: Empreendimentos comerciais no entorno da “Praça da Matriz”, em Alcântaras.	213

FIGURA 62: Empreendimentos comerciais no entorno da “Praça da Matriz”, em Alcântaras.	213
FIGURA 63: Vendedores ambulantes na “Praça da Santa”, em Meruoca.	214
FIGURA 64: Vendedores ambulantes na “Praça da Santa”, em Meruoca.	214
FIGURA 65: Ambulante comercializa lanches na “Praça da Santa”, em Meruoca.	216
FIGURA 66: Ambulante comercializa lanches na “Praça da Santa”, em Meruoca.	216
FIGURA 67: Notícia em jornal sobre atuação de flanelinhas.	217
FIGURA 68: Notícia em jornal sobre briga de flanelinhas.	217
FIGURA 69: Flanelinhas se apropriam do espaço público em Sobral.	219

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

ILUSTRAÇÃO 01: Linha Norte da Rede Ferroviária Cearense. 81

ILUSTRAÇÃO 02: Rodovias estaduais que possuem percurso na Serra da Meruoca. 140

LISTA DE GRÁFICOS

GRÁFICO 01: Estimativa da população de Meruoca.	108
GRÁFICO 02: Origem dos usuários do transporte alternativo.	160
GRÁFICO 03: Principais motivações para o deslocamento dos usuários.	161
GRÁFICO 04: Percentual de viagens realizadas pelos motoristas pesquisados.	171
GRÁFICO 05: Distribuição percentual por categorias de veículos de aluguel de Meruoca.	188
GRÁFICO 06: Distribuição percentual por categoria de veículos de aluguel de Alcântaras.	189
GRÁFICO 07: Quantitativo de veículos de aluguel licenciados pelo Detran-CE, vinculados à COOPETAM.	193
GRÁFICO 08: Percepção dos usuários quanto ao nível de preparação dos motoristas.	221
GRÁFICO 09: Percepção dos usuários quanto às disputas entre motoristas por passageiros.	222
GRÁFICO 10: Dificuldades enfrentadas pelos motoristas no dia a dia da atividade.	224

LISTA DE MAPAS

MAPA 01: Localização da área em estudo.	24
MAPA 02: Principais acessos aos distritos de Alcântaras e Meruoca.	178

LISTA DE QUADROS

QUADRO 01: Período de fundação das vilas no Ceará – Séc. XVIII.	72
QUADRO 02: Principais estradas antigas do Ceará Colonial.	75
QUADRO 03: Divisão político-administrativa do município de Meruoca.	106
QUADRO 04: Planos governamentais ligados ao setor de transportes.	121
QUADRO 05: Planos governamentais do Estado do Ceará, entre 1963 e 1951.	127
QUADRO 06: Principais comunidades de Meruoca e Alcântaras.	164
QUADRO 07: Tempo médio de viagem entre os distritos de Meruoca e Alcântaras e a cidade de Sobral.	168
QUADRO 08: Principais vias municipais de acesso aos distritos da Serra da Meruoca.	176

LISTA DE TABELAS

TABELA 01: Crescimento da população de Meruoca.	107
TABELA 02: Geração de empregos formais em Meruoca.	109
TABELA 03: Crescimento da população de Alcântaras.	115
TABELA 04: Malha rodoviária brasileira em extensão. Ano de referência: 2007.	124
TABELA 05: Valores médios das tarifas estabelecidas para o transporte complementar de passageiros no Ceará.	157
TABELA 06: Comparativo de tarifas do transporte alternativo: Serra da Meruoca e Ceará.	157
TABELA 07: Quantitativo de veículos de aluguel em Meruoca.	187
TABELA 08: Quantitativo de veículos de aluguel em Alcântaras.	189

LISTA DE SIGLAS E ABREVIATURAS

AMEL – Associação dos Apicultores de Meruoca.
APA – Área de Preservação Ambiental.
ARCE – Agência Reguladora dos Serviços Delegados do Estado do Ceará.
BNB – Banco do Nordeste do Brasil.
CE - Ceará
CIC – Centro Industrial do Ceará.
CODEC – Companhia de Desenvolvimento do Ceará.
CONTRAM – Conselho Nacional de Trânsito.
COOPETAM – Cooperativa dos Transportes Alternativos de Meruoca.
COSMAC – Companhia Sobralense de Material de Construção.
CNT – Confederação Nacional dos Transportes.
CPRM – Companhia de Pesquisa de Recursos Minerais.
CTB – Código de Trânsito Brasileiro.
DETRAN/CE – Departamento Estadual de Trânsito do Ceará.
DER – Departamento Estadual de Rodovias.
DETR – Departamento de Edificação, Rodovias e Transportes.
DNER – Departamento Nacional de Estradas de Rodagens.
DNIT – Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes.
DNOCS – Departamento Nacional de Obras Contra as Secas.
EMATERCE – Empresa de Assistência Técnica e Extensão Rural do Ceará.
EMBRAPA – Empresa Brasileira de Pesquisa Agropecuária.
FECOOPACE – Federação das Cooperativas de Transportes Autônomos do Ceará.
FPM – Fundo de Participação dos Municípios.
GEPPUR – Grupo de Estudos e Pesquisas sobre População Urbana e Regional.
GTDN – Grupo de Trabalho para o Desenvolvimento do Nordeste.
IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística.
IDH – Índice de Desenvolvimento Humano.
IDM – Índice de Desenvolvimento Municipal.
IFOCS – Inspetoria Federal de Obras Contra as Secas.
INCASA – Indústria Sobralense de Castanha de Caju.
INSS – Instituto Nacional do Seguro Social.
IPECE – Instituto de Pesquisa e Estratégia Econômica Aplicada do Ceará.
LASSA – Laticínios Sobralense.
MAG – Mestrado Acadêmico em Geografia.
MT – Ministério dos Transportes.
NEURB – Núcleo de Estudos Urbanos e Regionais.
ONU – Organização das Nações Unidas.
PB - Paraíba
PBM – Perfil Básico Municipal.
PDDU – Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano.

PFRN – Plano Ferroviário e Rodoviário Nacional.
PGVM – Plano Geral de Viação Nacional.
PLAGEC – Plano de Governo do Estado do Ceará.
PLAIG – Plano de Ação Integrada de Governo.
PLAMEG – Plano de Metas Governamentais.
PLANED – Plano Estadual de Desenvolvimento.
PLANDECE – Plano de Desenvolvimento do Estado do Ceará.
PND – Plano Nacional de Desenvolvimento.
PNV – Plano Nacional de Viação.
PRE – Polícia Rodoviária Estadual.
PRN – Plano Rodoviário Nacional.
RN – Rio Grande do Norte
SEINFRA/CE – Secretaria de Infraestrutura do Estado do Ceará.
SPLAM – Secretaria de Planejamento e Desenvolvimento Urbano de Sobral.
SUDENE – Superintendência de Desenvolvimento do Nordeste.
UECE – Universidade Estadual do Ceará.
UFC – Universidade Federal do Ceará.
UVA – Universidade Estadual Vale do Acaraú.

RESUMO

O trabalho ora apresentado investiga as dinâmicas de mobilidade espacial atreladas ao transporte alternativo de passageiros operante entre a Serra da Meruoca e a cidade de Sobral, área situada na porção Noroeste do Estado do Ceará. Objetiva-se discutir tais dinâmicas a partir do estudo das características e peculiaridades do transporte alternativo de passageiros, com ênfase para seus atributos principais, bem como para a infraestrutura e fluxos de pessoas, mercadorias e capital nessa área presente. Refletimos ainda acerca das implicações para a interação e integração espacial e econômica entre os municípios serranos e a cidade de Sobral, através do papel de centralidade exercido por esta cidade, bem como para a produção e apropriação do espaço por determinados agentes vinculados à atividade de transporte desenvolvida na área estudada. Para isso, partimos de uma apreensão teórica acerca dos conceitos e autores abordados no trabalho, mediante um atencioso levantamento bibliográfico sobre a temática em questão, a fim de eleger método e procedimentos metodológicos adequados para a compreensão da temática estudada. Em seguida, identificamos, através do estudo empírico e da aplicação de entrevistas e questionários, as principais características pertinentes ao objeto em análise, com particular destaque para o serviço de transporte ofertado e para os fluxos de pessoas, mercadorias e capital, dialogando com os conceitos e teorias utilizados para fundamentar a realização do estudo. Constatamos que as dinâmicas de mobilidade espacial, vinculadas ao transporte alternativo de passageiros, tendem a influenciar para o processo de organização socioespacial, através da intensificação do fluxo de pessoas, mercadorias e capital, promovendo assim, a atuação de agentes responsáveis pela apropriação de determinados espaços na área em estudo. Além disso, as dinâmicas e características identificadas contribuem de maneira positiva para uma maior interação econômica e socioespacial entre a cidade de Sobral e os municípios serranos. Contudo, verificamos também que existem alguns fatores que dificultam para que a mobilidade espacial, temática central do estudo, possa se efetivar em sua totalidade. Esses fatores estão ligados à inadequação de parte dos veículos que realizam o transporte de pessoas na área estudada, à falta de organização dos motoristas, os elevados preços cobrados pelas passagens, a ausência de ações, políticas e apoio do poder público, à fragilidade da cooperativa de motoristas e ao despreparo de motoristas e trabalhadores vinculados ao transporte alternativo.

PALAVRAS-CHAVE: Mobilidade Espacial; Centralidade; Transporte Alternativo; Serra da Meruoca; Sobral.

RESUMEN

El trabajo que aquí se presenta investiga la dinámica de movilidad espacial vinculados al transporte alternativo de pasajeros operantes entre Sierra Meruoca y la ciudad de Sobral, zona ubicada en el Estado de Ceará porción Noroeste. El objetivo es discutir estas dinámicas a partir del estudio de las características y peculiaridades del transporte alternativo de pasajeros, con el énfasis en sus principales atributos, así como para la infraestructura y los flujos de personas, bienes y el capital en esta área actual. Estamos reflexionando sobre las consecuencias para la interacción espacial y económica entre los montañeses municipios y la ciudad de Sobral, a través del papel central de esta ciudad, así como para la creación y el uso del espacio por ciertos agentes vinculados a la actividad desarrollada en el transporte área de estudio. Para ello, partimos de una preocupación teórica sobre los conceptos y los autores se encuentran en el trabajo por la literatura atenta sobre el tema en cuestión, con el fin de elegir a los procedimientos de método y metodológicos adecuados para la comprensión del fenómeno estudiado. Entonces identificado a través del estudio empírico y aplicación de entrevistas y cuestionarios, las principales características pertinentes al tema que se examina, con especial énfasis en el servicio de transporte ofrecido y los flujos de personas, mercancías y capitales, y el diálogo con los conceptos y las teorías utilizadas para apoyar el estudio. Tomamos nota de que la dinámica de la movilidad espacial, vinculados al transporte alternativo para los pasajeros, tienden a influir en el proceso de organización socioespacial intensificando el flujo de personas, bienes y capitales, promoviendo así el papel de los agentes responsables de la apropiación de ciertos espacios en el área de estudio. Además, la dinámica y las características identificadas contribuyen positivamente a una mayor interacción económica y socioespacial entre la ciudad de Sobral y municipios serranos. Sin embargo, también encontramos que hay algunos factores que hacen que sea difícil para la movilidad social, tema central del estudio, puede ser eficaz en su totalidad. Estos factores están relacionados con la inadecuación de parte de los vehículos para el transporte de personas en el área de estudio, la falta de organización de los conductores, los altos precios cobrados por los boletos, la falta de acciones, políticas y el apoyo del Gobierno, la fragilidad de la unión conductores y la falta de preparación de los conductores y trabajadores vinculados al transporte alternativo.

PALABRAS-CLAVE: La movilidad espacial; Centralización; Transporte alternativo; Sierra de la Meruoca; Sobral.

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	23
CAPÍTULO 01 - O ESPAÇO EM METAMORFOSE: ocupação do território, constituição da rede urbana e das vias de interligação do Estado do Ceará.....	63
1.1 - Terras em disputa: aportes sobre o processo de ocupação, povoamento e exploração do território cearense.....	64
1.1.1 – O processo de ocupação da Ribeira do Acaraú.....	69
1.2 – Origem das cidades e formação da rede urbana cearense.....	71
1.3 - As vias de interligação do Ceará: dos caminhos do gado à implantação das linhas férreas.....	73
1.3.1 - Os caminhos e estradas antigas.....	73
1.3.2 - A Antiga Estrada da Caiçara.....	77
1.3.3 - A implantação das linhas férreas no Ceará.....	78
1.3.4 - A Estrada de Ferro Sobral-Camocim e sua importância econômica.....	80
CAPÍTULO 02 - FORMAÇÃO SÓCIOESPACIAL DA CIDADE DE SOBRAL E DOS MUNICÍPIOS DE MERUOCA E ALCÂNTARAS.....	84
2.1 - A cidade de Sobral na formação histórica do território cearense.....	84
2.1.1 - A ocupação inicial: o papel da igreja, as atividades econômicas e a construção de estradas para o crescimento de Sobral.....	85
2.1.2 - As políticas de desenvolvimento regional e seus rebatimentos em Sobral: a SUDENE e as políticas estaduais.....	90
2.1.3 - A ação do poder público local e a reestruturação do espaço urbano nos anos 1990.....	93
2.2 - Os municípios da Serra da Meruoca: territorialização do espaço.....	97
2.2.1 - Ocupação e povoamento de Meruoca: breve contextualização.....	98
2.2.3 - O município de Alcântaras: origem, ocupação e povoamento.....	110
CAPÍTULO 03 – TEXTOS E CONTEXTOS: políticas, projetos e ações do Estado voltadas aos transportes e suas implicações para a mobilidade espacial.....	119
3.1 – As políticas de transportes no Brasil: linhas gerais.....	120
3.2 - Os planos de governo e as políticas de transporte no Ceará.....	126
3.3 – As políticas e programas de transporte na área em estudo.....	140

CAPÍTULO 04 – PELOS INTERSTÍCIOS DA SERRA: percursos, infraestrutura, meios de transporte e dinâmicas de mobilidade espacial presentes na área em estudo.....	150
4.1 - Os serranos vão à cidade: um panorama dos deslocamentos entre a Serra da Meruoca e a cidade de Sobral.....	152
4.2 - Da serra para a cidade: breve panorama do deslocamento da força de trabalho.....	171
4.3 – Entre curvas, aclives e declives, assim segue o curso da rodovia: Sobral é o destino.....	175
4.4 – A infraestrutura de transporte presente na área em estudo.....	179
4.5 – De topic, pau de arara e caminhoneta: as opções de transporte operantes na área em estudo.....	187
CAPÍTULO 05 – A QUEM INTERESSA A MOBILIDADE ESPACIAL NA SERRA DA MERUOCA? A criação e exploração de territórios e os agentes atuantes no espaço.....	195
5.1 - O capital circulante: os fluxos de mercadorias e produtos agrícolas.....	195
5.2 – O capital fala mais alto: a “privatização” das linhas de transportes, os serviços clandestinos e a falta de fiscalização.....	200
5.3 – A COOPETAM, a apropriação do território e o passageiro em disputa.....	206
5.4 - Capital gera capital: os “novos” agentes atuantes no espaço.....	210
5.5 - A outra face da história: percepções dos passageiros e motoristas acerca do transporte alternativo e da mobilidade espacial ofertada.....	220
CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	226
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	234
APÊNDICES.....	249
Apêndice 01: Questionário aplicado aos usuários do serviço de transporte alternativo operante entre a Serra da Meruoca e a cidade de Sobral/CE.	
Apêndice 02: Questionário aplicado aos motoristas do serviço de transporte alternativo operante entre a Serra da Meruoca e a cidade de Sobral/CE.	
Apêndice 03: Roteiro de entrevista semiestruturada realizada com o presidente da Cooperativa dos Transportes Alternativos de Meruoca – COOPETAM.	
ANEXOS.....	254
Anexo 01: Lei nº 5917/1973 aprova o Plano Nacional de Viação e dá outras providências.	
Anexo 02: Resolução nº 0190/2014 da Agência Reguladora dos Serviços Delegados do Estado do Ceará – ARCE, dispõe sobre os valores das tarifas a serem cobradas pelo serviço regional complementar de transporte de passageiros no Estado do Ceará e dá outras providências.	

INTRODUÇÃO

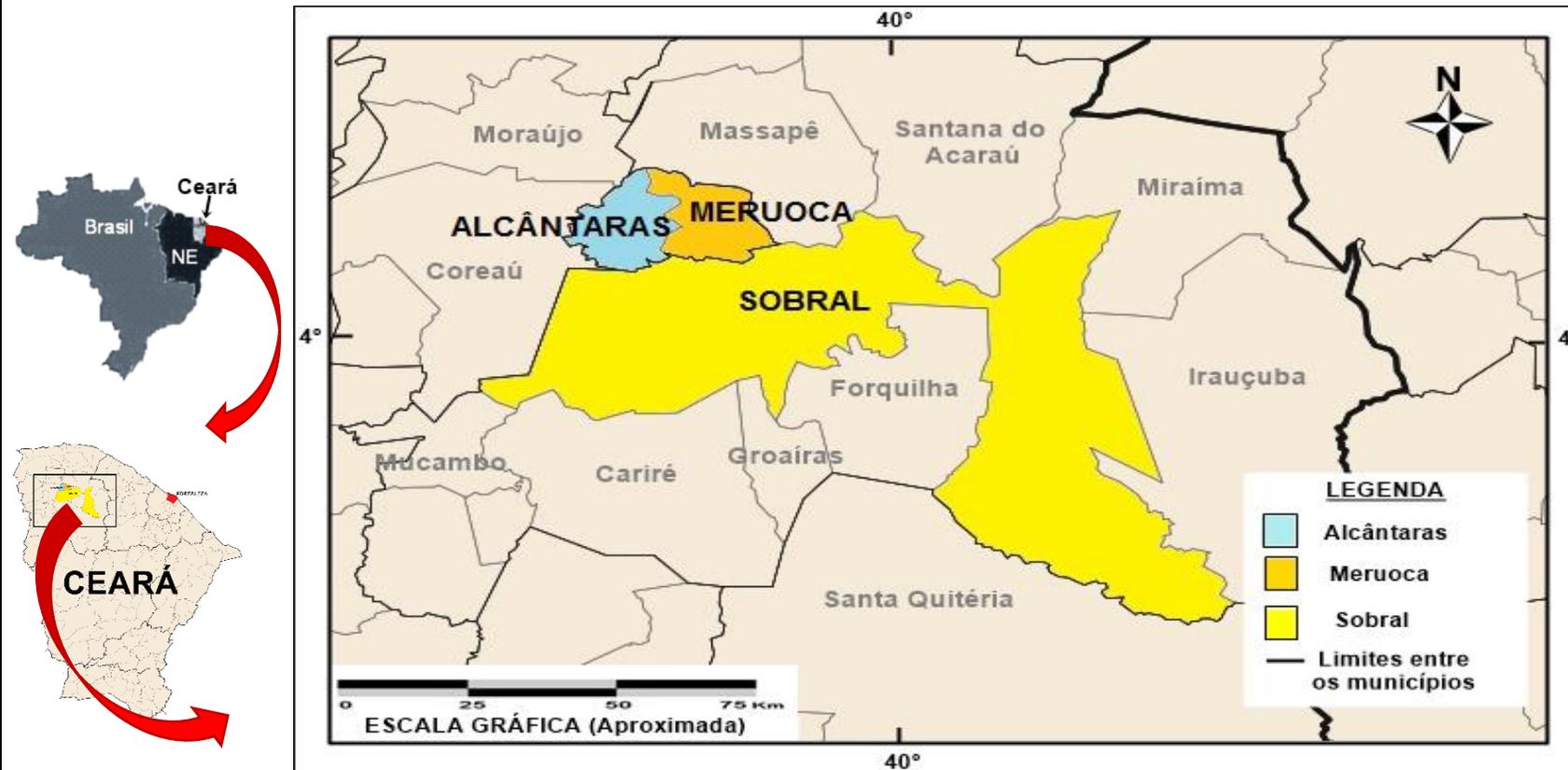
A mobilidade espacial, em suas diferentes escalas, aspectos e concepções, tem se tornado tema cada vez mais presente nos múltiplos debates realizados nos ambientes acadêmicos e administrativos, por inúmeros técnicos, pesquisadores, gestores e outros atores da sociedade civil organizada, que buscam compreender de maneira articulada as dinâmicas de produção, organização e apropriação do espaço atreladas tanto à mobilidade em si como aos elementos e características diretamente a ela vinculados, com destaque para as infraestruturas de transporte ofertadas à população, ligadas aos aspectos políticos, econômicos e sociais inerentes ao espaço citadino e às áreas de influência das cidades. Enquanto expressão da organização das populações no espaço, a mobilidade espacial manifesta-se como importante componente no processo contínuo de organização e (re)organização social e de análise das dinâmicas urbanas e interurbanas.

Diversos autores buscaram, cada um com suas percepções e metodologias de análise, compreenderem a mobilidade espacial a partir do estudo tanto dos deslocamentos populacionais como dos fatores políticos e socioeconômicos que a esta temática estão vinculados, com vistas a identificar de que maneira determinadas ações, projetos e políticas públicas, atreladas às materialidades inseridas no espaço pelo poder público e privado, possibilitam ou agilizam a efetivação da mobilidade, sobretudo quando se considera as especificidades de cada espaço ou região.

Os agentes políticos, sociais, culturais e principalmente econômicos, tendem a assumir papel preponderante no que tange à efetiva consolidação da mobilidade espacial, ao promoverem ações que ocasionam rebatimentos tanto para a produção do espaço como para a interação entre os agentes e elementos nele presentes. Além disso, o constante deslocamento de pessoas e mercadorias no espaço gera fluxos, que podem ser mais ou menos intensos de acordo com as dinâmicas de mobilidade espacial proporcionadas, estando estas atreladas tanto aos meios de transportes utilizados como às infraestruturas ofertadas. Nesse contexto, a população atua também na criação de novos arranjos e funcionalidades que ao espaço são atribuídos.

O presente estudo reflete acerca das dinâmicas de mobilidade espacial atreladas ao transporte alternativo de passageiros operante entre a Serra da Meruoca e a cidade de Sobral, área localizada na porção Noroeste do Estado do Ceará (Mapa 01).

MAPA 01: LOCALIZAÇÃO DA ÁREA EM ESTUDO





 UNIVERSIDADE ESTADUAL VALE DO ACARAÚ (UVA)
 CENTRO DE CIÊNCIAS HUMANAS (CCH)
 MESTRADO ACADÊMICO EM GEOGRAFIA (MAG/UVA)

TÍTULO DA PESQUISA:
 “Vai subir? Vai descer?” Estudo sobre as dinâmicas de mobilidade espacial atreladas ao transporte alternativo de passageiros operante entre a Serra da Meruoca e a cidade de Sobral – CE.

AUTOR: Francisco Edson da Costa
ORIENTADORA: Profa. Dra. Antonia Neide Costa Santana

MAPA 01: Localização dos municípios de Alcantaras, Meruoca e Sobral.

Fonte: Elaborado pelo autor, a partir de dados do IBGE (2015) e IPECE (2015).

Sistema de Coordenadas Universal Transverso de Mercator.
 Datum: SIRGAS 2000 / UTM Zona 24S

Buscamos identificar e revelar as características ligadas à operacionalização dos meios de transportes alternativos de passageiros que trafegam transportando pessoas e mercadorias entre os municípios de Alcântaras e Meruoca, situados na referida serra, e a cidade de Sobral, discutindo acerca de suas implicações para a integração espacial e econômica entre os municípios e a cidade estudada, bem como para a apropriação do espaço por determinados agentes vinculados à atividade de transporte desenvolvida nessa área.

Ao considerarmos que as cidades, lócus de diversos deslocamentos, exercem influências para além de seus limites espaciais, e que, assim como afirma MacGregor (1974), este fato relaciona-se às facilidades de transporte para os deslocamentos que se realizam, observamos nas dinâmicas de deslocamento proporcionadas pelo transporte alternativo de passageiros presentes entre a Serra da Meruoca e a cidade de Sobral uma boa oportunidade para entendermos o fenômeno da mobilidade espacial, em escala microrregional, a partir do estudo proposto.

Os motivos que nos levaram a realizar o referido estudo estão pautados em cinco variáveis importantes: 1 – A importância política, econômica, social e geográfica do tema, frente às constantes transformações observadas no espaço e as demandas cada vez mais crescentes de deslocamento e circulação nos espaços regionais; 2 – A análise empírica e discussão de como o fenômeno ora apresentado se concretiza no espaço regional e quais suas características principais, com destaque para importância da atuação dos meios de transportes alternativos nesse contexto; 3 – A ausência de estudos aprofundados voltados à temática mobilidade espacial na porção Noroeste do estado do Ceará; 4 - As peculiaridades da mobilidade espacial existentes entre a Serra da Meruoca e a cidade de Sobral; e por último, 5 - por ser o espaço de vivência cotidiana do pesquisador e por este pesquisador possuir relações intrínsecas com o fenômeno ora apresentado, haja vista já ter atuado como um dos agentes vinculados ao transporte de passageiros e, portanto à mobilidade espacial nessa região, enquanto atuante como trabalhador informal nos meios de transporte operantes nessa área, através da função de ajudante e, posteriormente, ocasionalmente motorista de caminhonetes de aluguel.

Em relação à quinta variável apresentada, é importante frisar que esta assumiu papel relevante na escolha do objeto de estudo, tanto pelo fato do sujeito/pesquisador possuir uma identificação profunda com este objeto e com a área em análise, como também pela somatória de observações e análises de situações diárias inerentes ao fenômeno estudado, mediante o contato direto com o mesmo.

Essa circunstância não poderia ser desconsiderada, posto que, como afirma Cardoso (1976), é a realidade que importa, mas não é ela que comanda o processo, posto que o sujeito, longe de se neutralizar, desempenha o papel de ativar a teoria.

Nesse sentido, nossas escolhas, tanto metodológicas como do próprio objeto de estudo, estão fortemente ligadas às nossas vivências e histórias de vida, embora que isso não signifique tendenciamento em relação aos resultados da pesquisa, mas sim uma subjetividade fortemente influenciada por nossas leituras e por nossos conhecimentos empíricos prévios em relação ao objeto estudado.

Ressalte-se ainda que o interesse pela temática mobilidade espacial está presente na vida acadêmica do pesquisador desde o ano de 2009, quando este fora integrante do GEPPUR (Grupo de Estudos e Pesquisas sobre População Urbana e Regional), coordenado pela professora Dra. Virgínia Célia Cavalcante de Holanda, no Núcleo de Estudos Urbanos e Regionais – NEURB, da Universidade Estadual Vale do Acaraú – UVA/Sobral. Na ocasião, tivemos a oportunidade de apresentar trabalho acerca dessa temática no X Encontro de Iniciação à Docência dessa instituição de ensino.

Em síntese, todas as variáveis apresentadas nos instigaram a desenvolver um estudo mais cuidadoso para com a temática exposta, a fim de identificar e compreender, a partir da análise dos meios de transportes alternativos de passageiros operantes na área em estudo, as dinâmicas de mobilidade espacial existentes, discutindo ainda, as implicações que tais dinâmicas têm produzido para a interação espacial e econômica dos municípios e cidades estudadas, assim como para a produção e (re)produção do espaço local.

Do mesmo modo, outras questões pertinentes ao tema também aguçaram nossa curiosidade e senso investigativo para esse estudo. Nesse cenário, o levantamento de

alguns questionamentos tornou-se importante para o adequado direcionamento da pesquisa. Dentre os quais, destacamos:

- A oferta de transporte alternativo na região propicia um deslocamento e consequente mobilidade espacial adequada e eficiente às pessoas que dele se utilizam? – As ações, projetos e políticas públicas voltadas a este setor atendem às necessidades da população no que concerne aos seus anseios de deslocamento? - Que transformações realizadas no espaço atreladas às melhorias na operacionalização do transporte alternativo de fato beneficiam a população na área estudada? Como a apropriação do território por determinados agentes têm contribuído ou dificultado para a efetivação da mobilidade espacial? - Qual o papel do Estado no que tange à organização, regularização e regulamentação do funcionamento dos serviços de transporte ofertados na região? - Como a população percebe a possibilidade desta deslocar-se, mediante os serviços de transporte ofertados?

Questões como estas, aliadas às variáveis anteriormente apresentadas, não só buscam justificar a realização do estudo, como norteiam e direcionam o foco temático da pesquisa, bem como o alcance dos objetivos propostos. Objetivos esses que foram delimitados mediante o contato prévio do pesquisador com o objeto de estudo, bem como a partir de suas leituras, trajetórias e aspirações acadêmicas.

Além do objetivo principal traçado para a pesquisa, ligado à discussão das dinâmicas de mobilidade espacial vinculadas à operacionalização dos transportes alternativos presentes entre os municípios da Serra da Meruoca e a cidade de Sobral, tendo como norte a análise das características, atributos e peculiaridades dos meios de transportes alternativos operantes nessa região, bem como dos fluxos de pessoas, mercadorias e serviços existentes, estabelecemos também alguns objetivos específicos, os quais apresentamos a seguir:

- Compreender os principais conceitos inerentes à mobilidade espacial, dentre os quais os conceitos de centralidade, região e território, a partir da análise da investigação direta sobre o tema pesquisado na área em estudo e das políticas públicas voltadas ao setor de transporte.

- Refletir acerca do processo de formação das vias de interligação do estado do Ceará constituídas historicamente mediante a influência direta da consolidação da rede urbana cearense e das atividades econômicas desenvolvidas nesse espaço.

-Discutir as dinâmicas de funcionamento dos meios de transporte regionais e/ou intermunicipais e quais suas implicações socioeconômicas para a mobilidade espacial e para o desenvolvimento das cidades e regiões, com foco para nossa área de estudo, e identificando e analisando as principais características dos meios de transportes coletivos operantes entre a Serra da Meruoca e a cidade de Sobral, bem como suas implicações diretas e indiretas para a concretização da mobilidade.

-Refletir acerca da apropriação do território, através da operacionalização dos meios de transporte por parte de determinados agentes e apresentar um panorama da realidade atual observada em relação à mobilidade espacial e circulação existentes na área estudada.

Para atingirmos os objetivos traçados, tornou-se necessário a escolha de um método de análise consistente para a adequada interpretação do objeto em estudo, entendendo que o método constitui-se em um importante elemento para o alcance desses objetivos. Para Santos (1999), o método é questão fundamental, pois sem método não há possibilidade de investigar a realidade em bases racionais, visto que o método é o caminho mais seguro para o conhecimento estruturado.

A compreensão dos fenômenos naturais e sociais impõe a necessidade da utilização de métodos adequados para sua análise, visando obter-se resultados concretos a partir da utilização de determinadas técnicas direcionadas pelo método. Hissa (2002, p. 159) ressalta que “o método diz respeito às concepções amplas de interpretação do mundo, de objetos e de seres, referentes às posturas filosóficas, lógica, ideológica e política que fundamentam a ciência e os cientistas na produção do conhecimento.” Tal conhecimento é adquirido, entre outras formas, através da pesquisa científica que, para Moreira (2002, p. 11), “é uma busca de informações, feita de forma sistemática, organizada, racional e obediente acerca das regras”.

Entendemos, assim como Demo (1991), que a metodologia de uma pesquisa científica, direcionada significativamente pelo método adotado, presume caminhos que a levarão a um determinado fim ou ao alcance dos objetivos traçados. Partindo desse

pressuposto, adotamos o materialismo histórico dialético como método de análise para o objeto de estudo em questão, ao entendermos que os fenômenos sociais, como a mobilidade espacial, são constituídos a partir da ação histórica do ser humano engendrada em processos, ora contínuos, ora intermitentes, de produção e reprodução do espaço e suas intencionalidades.

Santos (2008), destaca a importância da historicidade do espaço para a compreensão da realidade. O referido autor realiza uma classificação dos períodos históricos em três divisões, cada um marcado por uma grande revolução. O primeiro, denominado de período técnico é marcado pela revolução dos transportes. O segundo, chamado de técnico-científico, é marcado pela revolução industrial. E o terceiro, denominado de técnico-científico-informacional é marcado pela revolução tecnológica¹.

Compreendemos, sobretudo a partir das leituras de Milton Santos, que nenhum fenômeno, seja ele natural ou social, pode ser analisado isoladamente, sem conexão com os outros fenômenos que o cercam. Ao examinar os fenômenos de maneira integrada, não apenas do ponto de vista de suas relações, mas também do ponto de vista de seu movimento, de suas transformações, de seu desenvolvimento e de suas implicações sociais, econômicas e culturais para a população, o materialismo histórico dialético apresenta-se como o método mais adequado para a busca de respostas para os questionamentos elencados nessa pesquisa.

Além disso, o materialismo histórico dialético, ao estipular uma forte ligação entre os processos de apropriação e de transformação espacial executados pelo ser humano com as características naturais do espaço estudado, nos ajuda a entender os níveis de interação entre sociedade-espaço e as percepções que o ser humano possui dos fenômenos, posto que estes fenômenos estão em perene movimento e mudança consoante, renovando-se e desenvolvendo-se incessantemente.

Santos (1996) ressalta que ao longo da história da humanidade, as sociedades estruturadas pelos agentes sociais que lhe dão dinamicidade edificam suas realizações

¹ Sobre os períodos identificados por Milton Santos, ver SANTOS, Milton; SILVEIRA, Maria Laura. Brasil – território e sociedade no início do século XXI, 2001.

materiais e simbólicas que se transformam nas rugosidades temporo-espaciais. Em outras palavras, para que ocorra a produção do espaço geográfico, os elementos naturais são transformados e modificados pelo jogo de interesses públicos e privados que constroem, destroem e reconstróem novos espaços sociais. O entendimento de todo esse processo perpassa pela análise das conjunturas temporais (históricas) e espaciais, bem como das interações espaço-sociedade que a ele (o processo) estão engendradas, sobretudo no que se refere à transformação e constituição do espaço social.

Sistematizando a compreensão acerca desse processo de produção e (re)produção do espaço, bem como das interações existentes entre sociedade-espaço por meio do fenômeno mobilidade espacial, nos utilizamos das categorias de análise *forma*, *função*, *estrutura* e *processo*, estabelecidas por Santos (1996), como método prático para discussão e compreensão do fenômeno ora apresentado.

Para Santos (1996), o *processo*, embora seja o último a ser citado, constitui-se o início de tudo. Isso porque trata-se da ação, do movimento, da dinâmica do espaço. O processo se materializa a partir da *função*, que por sua vez origina-se das formas. As formas são os elementos sensíveis e visíveis, localizados em determinados lugares, como uma fábrica, uma casa, uma estrada, uma área agrícola. Portanto, as formas possuem uma determinada função. A exercerem sua função, se transformam em processo, que dão vida e dinamizam o espaço.

Santos (1996) defende que as formas são criadas para atender a determinados objetivos. Desse modo, há um interesse, uma finalidade nelas. Por exemplo, uma estrada ou uma ponte não são implantadas em determinado espaço por acaso. Existe uma finalidade para tal ação. Nesse caso possibilitar, através dessas infraestruturas, o deslocamento de pessoas e meios de transporte no espaço. Portanto, a finalidade para qual tal forma (infraestrutura) foi implantada constitui-se em sua função, que ao ser cumprida, transforma-se em processo.

Para o autor, a sociedade não existiria sem essa correlação.

Pode-se dizer que a forma, em qualidade de forma-conteúdo está sendo permanentemente alterada e que o conteúdo ganha uma nova dimensão ao encaixar-se na forma. A ação, que é inerente à função, é condizente com a

forma que a contém; assim, os processos apenas ganham inteira significação quando corporificados. (SANTOS, 1985, p. 02)

Santos (1996) ressalta ainda que as formas devem ser datadas, posto que elas não possuem a mesma idade, pois são criadas em diferentes épocas. Por conseguinte, o espaço tem uma história. Nesse sentido, comprova-se a existência de um processo temporal de formação e transformação do espaço (LUSTOSA, 2011).

E a estrutura, onde entra nessa história? Bem, para Santos (1996), esse processo, que contém formas de diferentes épocas, cada qual com sua função, constitui-se na estrutura, posto que o espaço é uma “totalidade”. Entendendo o espaço como totalidade, seus elementos constituintes não devem ser tratados fragmentadamente. Na verdade, deve-se procurar uma visão de conjunto, onde seus elementos constituintes sejam elementos indissociáveis.

Santos (1997, p. 96) defende:

O todo somente pode ser conhecido através do conhecimento das partes e as partes somente podem ser conhecidas através do conhecimento do todo. Essas duas verdades são, porém, parciais. Para alcançar a verdade total, é necessário reconhecer o movimento conjunto do todo e das partes, através do processo de totalização.

A partir dessa perspectiva, Santos (1996) defende o método de análise e síntese como cientificamente correto para o estudo dos fenômenos geográficos. Para o autor, a análise é uma forma de conhecimento acurado do espaço através do estudo das partes que projetam o futuro da totalidade espacial; por outro lado, a síntese permite entender o caminho percorrido, visto que o espaço busca constantemente totalizar-se.

Considerando que o espaço está em constante transformação, fundamentamo-nos portanto no pensamento de Milton Santos e suas categorias de análise como base para nossa reflexão, partindo, inicialmente, da análise da constituição histórica e representação atual do fenômeno ora estudado, para, posteriormente, analisarmos suas características principais.

Foram adotadas duas abordagens centrais, enquanto procedimentos metodológicos, para obtermos a adequada interpretação do fenômeno: a abordagem teórica, focada no levantamento bibliográfico, embasamento teórico e elaboração de um esboço histórico da constituição do espaço cearense e suas implicações para a área ora

estudada; e a abordagem procedimental/prática, a qual caracterizou-se pela análise empírica do fenômeno, sobretudo a partir da coleta de dados, entrevistas, registro de imagens, estudos de campo e interpretação dos dados coletados.

Na abordagem teórica, realizamos um levantamento historiográfico da formação regional dos espaços em que o fenômeno estudado está inserido, no sentido de compreender quais implicações a constituição da rede urbana inerente aos espaços analisados provocaram para a concretização e intensificação do fenômeno em análise. Além disso, realizamos também uma atenciosa revisão bibliográfica acerca da temática em questão, a fim de obtermos maior segurança e autonomia para discutir este fenômeno, observando e dialogando com a realidade estudada.

Na abordagem prático-procedimental, adotamos como estratégias metodológicas o estudo de campo e a observação participativa, a fim de buscarmos interagir mais com o fenômeno estudado e conhecer melhor a realidade em que este fenômeno se realiza. Para isso, nos utilizamos da aplicação de questionários com os usuários e motoristas dos veículos que operam na área estudada, bem como a adoção de entrevistas com os principais agentes responsáveis pela mobilidade espacial na área estudada, com destaque para o presidente da cooperativa detentora da operacionalização desse serviço, a COOPETAM (Cooperativa dos Transportes Alternativos de Meruoca), assim como com as pessoas diretamente afetadas pela facilidade ou dificuldade de desfrutar deste fenômeno, os usuários dos transportes alternativos ofertados.

Ressalte-se que a adoção das entrevistas se justifica pelo fato de que essa técnica metodológica permite ao pesquisador extrair uma quantidade muito grande de dados e informações, possibilitando assim, um enriquecimento do trabalho.

De acordo com Britto Júnior & Feres Júnior (2011, p. 241) “a entrevista pode desempenhar um papel vital para um trabalho científico se combinada com outros métodos de coleta de dados, intuições e percepções provindas dela”. Nesse sentido, tendem a melhorar a qualidade de um levantamento de dados e de sua interpretação.

Gil (1999) ressalta que a entrevista é seguramente a mais flexível de todas as técnicas de coleta de dados. Já Rosa & Arnoldi (2006) enfatizam que a técnica da

entrevista apresenta algumas vantagens em relação a outras técnicas, como questionários, formulários, observação participativa, entre outros.

Para Rosa & Arnoldi (2006, p. 87), estas vantagens são:

Permitem a obtenção de grande riqueza informativa – intensiva, holística e contextualizada – por serem dotadas de um estilo especialmente aberto, já que se utilizam de questionamentos semiestruturados. - Proporcionam ao entrevistador uma oportunidade de esclarecimentos, junto aos segmentos momentâneos de perguntas e respostas, possibilitando a inclusão de roteiros não previstos, sendo esse um marco de interação mais direta, personalizada, flexível e espontânea. - Cumprem um papel estratégico na previsão de erros, por ser uma técnica flexível, dirigida e econômica que prevê, antecipadamente, os enfoques, as hipóteses e outras orientações úteis para as reais circunstâncias da investigação, de acordo com a demanda do entrevistado, propiciando tempo para a preparação de outros instrumentos técnicos necessários para a realização, a contento, da entrevista.

Pode-se apontar ainda como vantagens da utilização da técnica da entrevista a flexibilidade na aplicação, a viabilização da comprovação e esclarecimento de respostas, a alta taxa de resposta e o fato de poder ser aplicada a pessoas não aptas à leitura (RIBEIRO, 2008).

Além das entrevistas e aplicação de questionários, também realizamos coleta de dados referentes às políticas, leis e projetos ligados aos transportes com rebatimentos para os deslocamentos e mobilidade espacial, tanto em órgãos públicos, tais como as prefeituras Municipais de Meruoca, Alcântaras e Sobral, as câmaras municipais de Meruoca e Alcântaras, as bibliotecas municipais destes dois municípios e a Secretaria de urbanismo de Meruoca, como privados, a citar, a Cooperativa dos Transportes Alternativos de Alcântaras e Meruoca (COOPETAM).

O trabalho como um todo, intitulado *Vai subir? Vai descer? Estudo sobre as dinâmicas de mobilidade espacial atreladas ao transporte alternativo de passageiros operante entre a Serra da Meruoca e a cidade de Sobral – CE*, está estruturado em 05 (cinco) capítulos, mais a Introdução e as Considerações finais.

A escolha do título mencionado se deve ao fato de que, em nossas observações diárias do fenômeno ora estudado, constatamos que os motoristas dos veículos que atuam transportando pessoas e mercadorias entre a Serra da Meruoca e a cidade de Sobral, bem como seus ajudantes, costumam utilizar o termo "vai subir? vai descer?" como forma de

questionar se a pessoa a qual eles avistaram na rua ou nas proximidades do local onde estes estacionam seus veículos à espera de passageiros, pretende se deslocar para serra (quando estão em Sobral) ou para Sobral (quando estão em Meruoca ou Alcântaras).

Nesse caso, a utilização do termo "vai subir?" se traduziria em um convite ou pergunta se a pessoa vai se deslocar para a Serra da Meruoca e o "vai descer?" exerceria a mesma função, só que questionando se esta pessoa vai para Sobral.

Com relação aos conteúdos presentes na estrutura geral do trabalho, realizamos a seguinte distribuição:

Na presente introdução, além de expor o objeto central da pesquisa, os fatores e elementos que contribuíram para a escolha desse objeto como foco de estudo, os objetivos traçados para a pesquisa e as estratégias metodológicas utilizadas para o alcance desses objetivos, discorreremos também acerca dos principais conceitos norteadores de nosso trabalho bem como apresentamos os principais autores que trabalham com esses conceitos e suas interpretações, com ênfase para os conceitos de mobilidade espacial, centralidade, região, território, rede geográfica, rede urbana, cidades médias e cidades pequenas.

No capítulo 01 (um) realizamos uma breve contextualização do processo histórico de formação e ocupação do Estado do Ceará, partindo da ocupação do Nordeste, do Ceará, para então chegarmos à nossa área de estudo. Damos ênfase para a constituição das vias de ligação do Estado nos últimos três séculos, abordando, de maneira bastante objetiva o processo inicial de ocupação e produção do espaço cearense, a partir, sobretudo da formação da rede urbana e da constituição das vias de interligação do Ceará, tanto rodoviárias como ferroviárias. Discutimos ainda a importância da rede geográfica inicial do estado para o surgimento da rede urbana, buscando correlacionar os conceitos com a realidade vivenciada pelo estado do Ceará.

No capítulo 02 (dois) refletimos acerca da formação socioespacial da área em estudo, destacando a evolução histórica da cidade de Sobral e dos municípios de Alcântaras e Meruoca, no sentido de entendermos como esse processo influenciou para a construção de nosso objeto de estudo.

Já no capítulo 03 (três), ressaltamos o papel do Estado e das políticas públicas para a concretização da mobilidade, analisando as políticas, projetos e legislação específicas voltadas ao setor de transportes, tanto em nível de Brasil, como em nível de Ceará e de área em estudo, a fim de identificar quais suas significações e rebatimentos para o objeto ora estudado.

No capítulo 04 (quatro) apresentamos as principais características da mobilidade espacial presente entre a Serra da Meruoca e a cidade de Sobral, com destaque para os fatores e elementos que promovem uma maior intensificação dos fluxos de pessoas e veículos direcionados para essa cidade. Discutimos também o panorama atual da oferta de mobilidade na região, através dos deslocamentos proporcionados pelos meios de transportes alternativos atuantes na área, das dinâmicas e das outras formas de deslocamento existentes. Além disso, refletimos acerca do papel da cooperativa destinada à organização da oferta do serviço de transporte na área, entre outros aspectos.

Já no capítulo 05 (cinco), refletimos acerca do processo de apropriação do espaço, ora transformado em território, pelos grupos que atuam na oferta dos serviços de transporte nessa região. Discutimos ainda a atuação de outros agentes no espaço circunvizinho aquele apropriado pelos proprietários dos transportes operantes na região. Nos referimos principalmente aos donos de pequenos empreendimentos e aos vendedores ambulantes, que trabalham no entorno dos locais onde os veículos que operam transportando pessoas da Serra da Meruoca para Sobral e vice-versa ficam estacionados.

Nesse capítulo apresentamos ainda as percepções e reações da população perante o panorama de mobilidade que lhe é ofertada, tanto em termos de disponibilidade como também de qualidade do serviço, e como esta população observa as transformações no espaço em função dessa atividade.

As considerações finais fazem um apanhado geral da pesquisa, apresentando e discutindo seus resultados mais significativos, bem como identificando se os objetivos traçados foram alcançados pelo pesquisador e pela própria pesquisa em si.

As bases teóricas as quais utilizamos para fundamentar e sustentar os argumentos e conceitos trabalhados em nosso estudo estão pautadas em autores como Paul Singer, Jacques Lévy, Marcos Timóteo de Sousa, Silvia Regina Pereira, Eduardo Alcântara

Vasconcelos, Milton Santos, Claude Raffestin, Walter Christaller, Rogério Haesbaert, Sandra Lencioni, Paulo César da Costa Gomes, Roberto Lobato Corrêa, Maria Encarnação Spósito, Beatriz Ribeiro Soares, Rita de Cássia da Conceição Gomes, para citar os principais.

Partimos inicialmente das reflexões referentes ao tripé conceitual: mobilidade espacial – lugares centrais (centralidade) – região, como base de sustentação para nossa análise, no sentido de tentar compreender os fatores e elementos que influenciam diretamente para a concretização do fenômeno ora estudado. Posteriormente, refletimos acerca do conceito de território, no intuito de entender como se efetiva a apropriação do espaço por parte dos motoristas e vendedores ambulantes na área em estudo.

Para as discussões referentes ao conceito de mobilidade espacial, nos baseamos nos textos de Paul Singer (1980), em especial o denominado *Migrações internas: considerações teóricas sobre o seu estudo*, nos de Jacques Lévy (2001), sobretudo o intitulado *Os novos espaços da mobilidade*, e, sobretudo, nas leituras de obras de Eduardo Alcântara Vasconcelos (2001 e 2012), em especial as denominadas de *Transporte urbano, espaço e equidade: análise das políticas públicas* e *Mobilidade Urbana e Cidadania*, respectivamente. Além disso, foram importantes também as leituras dos trabalhos de Marcos Timóteo de Sousa (2003), intitulado *Uma abordagem sobre o problema da mobilidade e acessibilidade do transporte coletivo*, de Silvia Regina Pereira (2006), denominado *Percursos Urbanos: Mobilidade espacial, acessibilidade e direito à cidade*, Merlin, P. (1991), denominado *Géographie, économie et planification des transports*, Gaudemar, J.P. (1976), intitulado *Mobilidade do trabalho e acumulação do capital* e de Jackeline de Pádua P. da Silva (2014) intitulado *Entre Metrôpoles: Mobilidade Espacial da População, Heterogeneidades e Arranjo Regional*, onde todos esses autores realizam uma ampla discussão acerca do conceito de mobilidade espacial, suas características principais e os elementos, atributos e aspectos, políticos, sociais e econômicos, que influenciam direta e indiretamente para sua efetivação.

A mobilidade espacial é fundamental para o entendimento da organização espacial em função tanto dos deslocamentos populacionais, tão comuns na história da

humanidade, como também da produção, (re)produção e apropriação do espaço, atrelados aos interesses econômicos inerentes a esse fenômeno.

Em termos conceituais, dificilmente encontramos consenso quanto a uma definição precisa do que caracterize a mobilidade espacial. Não raramente, órgãos governamentais e até mesmo alguns autores costumam associar a mobilidade apenas ao deslocamento espacial em si e seus atributos funcionais. Outros autores vão além e buscam analisá-la a partir de uma perspectiva mais abrangente, incluindo nesse contexto aspectos tanto econômicos como sociais, políticos e culturais.

Além da distinção feita por alguns sobre mobilidade e deslocamento há uma outra dimensão que é a escalar. Nesse sentido, o Ministério das Cidades, órgão do governo federal responsável pelas políticas e estudos referentes ao tema, faz pouca distinção entre mobilidade urbana e mobilidade regional, posto que, em termos de discurso, o que os diferencia geralmente é a escala de análise (em termos de dimensão geográfica) e os fatores que atraem a população de uma região para uma determinada cidade, no caso da mobilidade regional. Desse modo, o referido órgão caracteriza a mobilidade espacial de maneira bastante genérica, estabelecendo que esta é:

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

Todavia, ao debruçarmo-nos sobre os trabalhos de Singer (1960), Lévy (2001), Pereira (2006) e Vasconcelos (2012), constatamos que esses autores, embora que com concepções e realidades de análise diferenciadas, atribuem ao conceito de mobilidade espacial um importante instrumento de produção e organização espacial, em virtude de suas características e implicações diretas e indiretas para o espaço onde este fenômeno se concretiza. Além disso, é notória a importância dada pelos autores aos outros aspectos relacionados à mobilidade, tais como os aspectos sociais, econômicos, políticos e culturais.

Fica claro, sobretudo a partir das leituras dos trabalhos dos autores mencionados, que pensar a mobilidade apenas a partir do viés operacional e de infraestrutura não se

apresenta como o caminho mais correto para o entendimento desse fenômeno. Adotando esse ponto de vista, Singer (1980) discute a mobilidade a partir de uma concepção mais social. Para este autor, a mobilidade espacial da população caracteriza-se como um processo social que está relacionado com causas estruturais, tanto econômicas como sociais. Em suas palavras, “é o fluxo migratório originado por determinados fatores estruturais, que determinam o seu deslocamento no espaço e no tempo” (SINGER, 1980, p. 237).

Lévy (2001), Vasconcelos (2001) e Pereira (2006) também realizam suas reflexões sobre a mobilidade espacial e suas diferentes características. Levy (2001, p. 101) pondera que devemos entender a mobilidade como “o conjunto de modalidades pelas quais os membros de uma sociedade tratam a possibilidade de eles próprios ou outros ocuparem sucessivamente vários lugares”. Para este autor, a mobilidade, em termos gerais, nada mais é do que uma relação social atrelada à mudança de lugar.

Vasconcelos (2001) buscou ampliar esse debate, ao afirmar que a mobilidade espacial, mais do que uma ação natural, é uma necessidade do ser humano, em virtude de suas aspirações e anseios, determinados por suas capacidades físicas e financeiras. Para o autor, existem fatores que interferem na mobilidade dos cidadãos, estando estes fatores atrelados aos fatores pessoais, como condições físicas e financeiras; familiares, como a cultura local e o ciclo de vida pessoal; e externos, como a oferta de meios de transporte.

De acordo com o mesmo autor, a mobilidade pode ainda ser uma característica associada às pessoas e aos bens, de acordo com as diferentes respostas dadas por indivíduos e agentes econômicos às suas necessidades de deslocamento, consideradas as dimensões do espaço e a complexidade das atividades nele desenvolvidas (VASCONCELOS, 2001).

Pereira (2006), corrobora com o pensamento de Vasconcelos (2001), e destaca que a mobilidade é uma condição importante para o desenvolvimento político e cultural de um povo, pois, segundo a autora, as pessoas precisam estar em constante movimento para realizar diferentes funções, como trabalho, lazer, educação, práticas religiosas, consumo de bens e serviços (PEREIRA, 2006).

Almejando maior objetividade em sua análise, a autora aponta quatro variáveis importantes a serem consideradas no estudo da mobilidade espacial, a citar: 1 – Situação espacial (local de moradia); 2 – meios utilizados (transporte ou pés); 3 – poder aquisitivo da população; e 4 – formas de utilização e consumo do espaço (PEREIRA, 2006).

Pereira (2006), ao se aprofundar nessa discussão, ressalta que o poder público exerce papel primordial para as condições supracitadas, posto que compete a ele (o poder público) a elaboração de projetos políticas públicas e a realização de ações que atendam as demandas de mobilidade espacial da população, seja no espaço urbano ou interurbano.

Seguindo a mesma linha de raciocínio, Vasconcelos (2012), em outro estudo, sugere que a oferta de meios de transporte adequados, de acordo com a demanda de população existente em uma determinada área, cidade ou região, sanaria grande parte dos problemas inerentes à mobilidade espacial. O autor também atribui ao Estado a responsabilidade de ofertar tais meios de transporte, e não apenas isso, mas também condições para que estes sejam utilizados, desde conforto e segurança a preços acessíveis à população.

Observa-se que os autores citados, embora foquem seus estudos para realidades diferenciadas, se aproximam no discurso, ao entenderem que a mobilidade espacial é um atributo importante da organização espacial da população e que esta deva ser atingida, de maneira adequada, a partir da atuação do poder público (e privado, em alguns casos), ofertando condições adequadas para que esta mobilidade efetivamente possa existir.

Entretanto, embora toda discussão acerca da necessidade de se refletir acerca dos componentes políticos, sociais, culturais e econômicos para que se possa compreender a complexidade que é o fenômeno da mobilidade espacial, não podemos negligenciar que o deslocamento de pessoas, mercadorias e serviços coloca-se ainda como a face mais visível desse fenômeno, posto que sem ele (o deslocamento), a mobilidade não existe. Nesse sentido, não devemos discutir apenas possibilidades, mas também ações e comportamentos. Nesse caso, a ação de deslocar-se no espaço como ação inerente à mobilidade.

Villaça (2011), ressalta que a maioria dos deslocamentos são determinados pela localização dos pontos de origem e de destino das viagens, geralmente de uma área menos

desenvolvida economicamente para outra com desenvolvimento econômico mais avançado.

Vasconcelos (2012), por sua vez, destaca que os deslocamentos, além de serem determinados por fatores sociais, políticos e econômicos, variam no tempo e no espaço, de acordo com as classes sociais, regiões e países. Espaço esse que, segundo Pereira (2006), é produzido, reproduzido e apropriado de acordo com os ditames da lógica capitalista e se encontra cada vez mais dividido e segmentado socioespacialmente.

Santos (1996, p. 92), ao fazer uma abordagem sobre o deslocamento e consequente mobilidade da população, pondera que “é preciso tentar conhecer e evidenciar as causas e os graus de sua mobilidade, a porcentagem de pessoas que se deslocam, a duração desses deslocamentos e seus motivos”.

Podemos perceber, portanto, que existem diversos pontos de vista acerca da mobilidade espacial e sua importância para a sociedade. Existe uma parcela que defende uma visão mais materialista, considerando que a oferta e adequada operacionalização dos meios de transporte são suficientes para a concretização da mobilidade no espaço. Por outro lado, existe uma parcela maior de autores que defendem uma visão mais ampla e complexa do fenômeno, enveredando por um viés mais social, a partir também de uma perspectiva socioeconômica, sem esquecer, é claro, do atributo principal da mobilidade, que é o deslocamento.

Mediante as análises e discussões dos diferentes pontos de vista dos autores mencionados, adotamos, como viés de compreensão desse fenômeno, a análise da oferta e operacionalização dos meios de transporte operantes na área em estudo, atrelada às condições socioeconômicas da população e às interações espaciais e econômicas existentes entre os municípios da Serra da Meruoca e a cidade de Sobral, a partir do papel de centralidade que essa cidade exerce na região, como componentes fundamentais para a efetivação e intensificação da mobilidade espacial.

Nesse sentido, concebemos a mobilidade espacial como um fenômeno socioespacial importante para a produção e organização espacial, concretizado a partir do acessível deslocamento populacional no espaço, mediante a oferta e operacionalização de meios de transporte adequados a esse deslocamento, observadas as condições físicas e

financeiras da população, atreladas também às políticas, projetos e leis específicos que efetivem e possibilitem uma maior mobilidade espacial daqueles que dela necessitam.

No tocante à escala de estudo da mobilidade espacial, Merlin (1991) destaca que esta pode ser estudada por meio de escalas diferenciadas: escala local, escala regional, escala nacional e escala internacional. Nos interessa nesse trabalho estudar a escala regional, que de acordo com Merlin (1991), é o circuito executado dentro de limites territoriais que excedem o espaço urbano, tendo o volume de circulação decrescente mediante o aumento das distâncias a serem percorridas.

Tal escala se enquadra perfeitamente em nosso trabalho, posto que a área que escolhemos para o presente estudo excede os limites territoriais do espaço urbano da cidade de Sobral e das sedes dos municípios de Alcântaras e Meruoca, adentrando na área rural desses municípios, portanto, em um espaço regional, embora que seja em uma escala microrregional, a Serra da Meruoca.

Em relação ao conceito de centralidade, sua compreensão e aplicabilidade em nosso estudo foi possível graças a leitura de trabalhos, textos e artigos que discutem esse conceito e analisam essa teoria com ênfase para a compreensão da rede e hierarquia urbanas em escalas, tanto locais, como regionais.

O conceito passou por inúmeras análises e discussões por diversos autores, desde geógrafos, economistas, sociólogos, arquitetos, entre outros, que buscaram abordar a questão da localização e interação de centros urbanos a partir de variados enfoques. Paul Claval (1968) havia sugerido que as cidades e uma determinada região se organizam em resposta a uma dada realidade econômica em transformação, que ocorre por intermédio dos fluxos existentes entre os núcleos urbanos.

Contudo, é a partir da disseminação das ideias de Christaller (1966), com sua obra intitulada originalmente de *Central Places in Southern Germany (Os lugares centrais no sul da Alemanha)*, onde o mesmo discute a teoria dos lugares centrais, que a maioria dos autores passaram a se debruçar à análise de sua obra, atrelada basicamente à centralidade, lugar central, região complementar, bens e serviços centrais e distância econômica.

Christaller (1966) considerava centralidade a condição que algumas cidades dispunham ao manterem estreita relação de complementaridade com as outras cidades de

seu entorno. A partir da centralidade sugeria o conceito de lugar central, onde a densidade econômica e populacional de uma cidade seria maior que na sua região complementar.

Christaller (1966) rompeu com o método comumente utilizado pelos geógrafos da época para análise da urbanização e hierarquia urbana, tradicionalmente descritivo e indutivo, partindo para uma proposição dedutiva, em busca de uma formulação genuinamente teórica e pioneira nos estudos sobre a urbanização. Em seu trabalho, Christaller (1966) destaca que o desenvolvimento e o declínio das cidades dependeriam de fatores econômicos, o que incluiria a geografia das localidades no rol da geografia econômica. Assim sendo, a existência de leis econômicas implicaria também na existência de leis da geografia urbana, as quais seriam, no entanto, de tipo diferente das leis naturais, talvez devendo ser designadas não como leis, mas como regularidades, pois não seriam tão inexoráveis quanto as leis naturais.

Christaller (1966) procurou demonstrar, para além da mera descrição das estruturas urbanas, que a distribuição das cidades no território não era desordenada, mas que havia uma regularidade e uma hierarquia em sua disposição.

Eufrásio (1981) aponta que Christaller (1966) começou por definir a cidade como uma "localidade central", ou seja, um lugar cuja função seria a de suprir de bens e serviços a um determinado espaço circundante, sua *hinterlândia*, sua área de mercado. Eufrásio (1981) afirma que, partindo dessa interpretação, Christaller (1966) formula sua explicação para a distribuição das cidades, baseando-se na hipótese de que a rede urbana poderia ser deduzida das zonas de mercado das localidades centrais, cujas dimensões variariam segundo os produtos e os serviços ofertados, o que Christaller chamaria de "a medida de sua centralidade". Assim, os serviços urbanos estariam classificados como de ordem superior ou de ordem inferior, e a hierarquia entre as localidades variando de acordo com a ordem dos serviços fornecidos, isto é, seu grau de centralidade.

Milton Santos (1979), em sua obra intitulada *Economia espacial: críticas e alternativas* faz, no capítulo denominado *Uma revisão da teoria dos lugares centrais*, algumas considerações acerca da teoria de Christaller, criticando esta teoria quando a mesma é aplicada integralmente a realidades diferentes daquela identificada no sul da

Alemanha, sem se observar as especificidades de cada espaço e região, embora reconheça a importância de tal teoria para a compreensão da hierarquia e rede urbana.

Contudo, foi em Roberto Lobato Corrêa (2005), que encontramos uma base sólida para a utilização do conceito de lugar central em nosso trabalho. Corrêa (2005) foi um dos vários autores que se detiveram em analisar o conceito de Christaller (1966) e tecer críticas e considerações acerca do mesmo.

Em sua obra, intitulada *Trajetórias Geográficas*, o autor dedica um capítulo denominado de “Repensando a Teoria dos Lugares Centrais” a discutir a teoria de Christaller, propondo sua adequação com intuito de enaltecer a iniciativa do modelo, ajustando-o as diferentes realidades, que os pressupostos iniciais não previam, como a concentração de renda, elites agrárias, oligopólios entre outras contradições do sistema capitalista.

Na verdade, Corrêa (2005) analisa a Teoria das Localidades Centrais considerando a realidade observada, não prendendo-se apenas às formulações de Christaller para o sul da Alemanha, mas buscando articular tais formulações à realidade estudada. Consideramos tal concepção bastante importante, pois enriquece a visão geográfica da sociedade. Em outras palavras, enriquece a compreensão sobre as diferentes formas de espacialização da sociedade para realidades distantes e distintas.

Além disso, ao propor essa adequação a realidades distintas, Corrêa (2005) se aproxima muito de nossa proposta, que consiste, além de analisar as dinâmicas de mobilidade espacial existentes na área em estudo, através dos fluxos dos meios de transportes coletivos que operam na região, entender também as relações de interação econômica e social entre os municípios ora estudados e a cidade de Sobral em função do papel central que Sobral exerce em sua região, observando, sobretudo, as especificidades da região ou do espaço em que se situam os fenômenos estudados, como indica o autor.

Em sua análise, Corrêa (2005) defende que a cidade central tende a servir à sua área de mercado, atuando como fator de desenvolvimento tanto local, como regional, aglutinando novos arranjos estruturais e espaciais em prol de seu crescimento.

Corrêa (2005) defende ainda que a distribuição desempenha papel crucial na sociedade e em sua organização espacial, posto que a mesma é responsável pela

articulação entre produção e consumo e pela articulação e integração entre as diferentes áreas produtoras e áreas consumidoras. Essa distribuição passa a ser então realizada pelas cidades capazes de interligar e aglutinar as atividades inerentes ao comércio atacadista e varejista, além dos mais variados serviços, passando, estas cidades, a adquirirem novo significado, que seria o da própria acumulação capitalista, gerando uma diferenciação hierárquica entre todos os centros da rede de distribuição, dando origem, portanto às cidades centrais.

Esse é o papel que a cidade de Sobral desempenha na região Noroeste do Estado do Ceará, um lugar (cidade) central, pois atua tanto como coletora de produtos oriundos dos diversos municípios da região, como também distribuidora desses produtos, através do seu comércio, além da oferta dos mais variados serviços, ligados à educação, saúde, esporte, lazer, entre outros; isso faz com que ocorra uma maior intensificação no fluxo de pessoas e veículos direcionados a essa cidade, em busca dos produtos, dos serviços e também, da venda dos produtos trazidos de seus municípios de origem, o que, conseqüentemente, demanda uma maior atenção sobre a mobilidade espacial em âmbito regional.

Sobral faz parte daquilo que Corrêa (2005) chama de “Rede hierarquizada de localidades centrais”, que nada mais é do que uma forma de organização do espaço, vinculado ao capitalismo. Seria um territorialmente amplo, complexo e diferenciado sistema de distribuição de produtos, bens e serviços. O papel de coletor e distribuidor dos mais variados produtos e também a oferta de serviços para aqueles municípios que fazem parte de sua *hinterlândia*, dentre eles Meruoca e Alcântaras, evidencia isso.

Quanto ao conceito de região, importante conceito também empregado em nosso trabalho, a busca por sua compreensão se deu a partir de diversas leituras, sobretudo dos textos de Paulo Cesar da Costa Gomes, em especial os denominados *Região e Organização Espacial (1997)* e *O conceito de região e sua discussão (2005)*, e os trabalhos de Sandra Lencioni (1999), sobretudo o intitulado *Espaço e Região*.

Gomes (1997) ressalta a relevância de uma abordagem geográfica do conceito a partir da Geografia Crítica. Para o autor, a proposta adotada pela Geografia Crítica, no que tange à definição de região, deve ser considerada como sendo um meio extremamente

eficaz e de grande importância para o entendimento dos processos de identificação e delimitação de áreas em relação a regionalização, posto que, levando em consideração a inserção dos aspectos referentes a problemática da desigualdade social, configurada a partir do desenvolvimento do capitalismo, tornar-se-ia possível fazer uma análise aprofundada em relação aos efeitos que esse modo de produção traz à sociedade.

Isso porque as especificidades existentes em cada região denunciariam a enorme disparidade entre regiões, sobretudo na questão econômica. Nesse sentido, se poderia ao menos sugerir a elaboração de propostas de regionalização que visem, senão a extinção das desigualdades, pelo menos formas pelas quais as mesmas sejam amenizadas, gerando assim, benefícios a todos.

Em outro trabalho acerca da região, Gomes (2005), aponta para os diferentes usos do termo, desde aquele voltado ao senso comum até o utilizado no meio científico. Ressalta a origem etimológica e faz um resgate histórico do termo região desde o império romano até os dias atuais, explicitando a relação do conceito de região com o poder político e sobre o espaço. O autor destaca que o termo região e suas definições possuem fundamentos políticos e ideológicos, os quais nem sempre são claros e identificáveis à primeira análise.

Para Gomes (2005), a definição de região, embora ainda incipiente e bastante questionável, é importante, posto que, com a globalização e com o desenvolvimento endógeno, a região se torna parte do debate, sendo assim, sob alguns aspectos, de extrema relevância.

Gomes (2005) destaca ainda a importância de se refletir sobre a região a partir de uma visão política de base territorial, considerando que as transformações do mundo não levaram a uma homogeneização do espaço, pelo contrário, reforçou as identidades culturais, políticas e religiosas. Como exemplo, cita o caso do mundo árabe. Para este autor, “o conceito de região está atrelado a uma interface particular entre a consideração dos fenômenos físicos e humanos combinados e considerados em suas diferenças locais” (GOMES, 2005, p. 59).

Ressalta também que a globalização, fenômeno fortemente discutido, embora bastante atuante e transformadora de espaços, parece concretamente não ter conseguido

suprimir a diversidade espacial, e em alguns casos, talvez nem tenha diminuído. O mais provável nesta nova relação espacial entre centros hegemônicos e as áreas sob suas influências é que tenham surgido novas regiões ou ainda se renovado algumas já antigas.

Em síntese, Gomes (2005) explícita, através de suas proposições e métodos de análise, que existem diferentes formas de se conceber a região, tomando por base os diferentes momentos históricos e concepções teóricas a qual esse conceito passou. Reforça ainda que a região é um conceito importante para a análise geográfica, tendo sido determinado tanto historicamente (ocorrendo em diferentes épocas), quanto geograficamente (ocorrendo em diferentes lugares) pela sociedade.

Sandra Lencioni (1999), outro importante nome que se deteve a estudar o conceito de região, fez, em suas análises, uma reflexão abrangente acerca do mesmo, buscando enfatizar, para além da teoria, sua aplicação no campo de estudos da geografia e sua importância para o entendimento do espaço em que vivemos, além de tratar da nova ordem-desordem que se apresenta numa maneira que nos faz pensar sobre o espaço, trazendo à tona o questionamento da análise regional e sua relevância entre o local e o global.

A autora aponta para uma falta de perspectiva ambiental nas abordagens regionais. Essa lacuna teria trazido grandes dificuldades para os geógrafos, na difícil tarefa de construir, teoricamente, uma conexão entre a geografia física e a geografia humana.

De acordo com Lencioni (2003, p. 27-28):

O conceito de região está vinculado à ideia de parte de um todo. Nesse sentido, conduz diretamente a ideia de divisão e à questão da dimensão das partes. Mas, cada parte é igualmente parte de um todo, mas também se constitui numa totalidade. Essa possibilidade de ser, ao mesmo tempo, parte e todo só pode ser compreendida se tomamos a concepção dialética da totalidade; considerando-a como uma totalidade aberta e em movimento.

Destaca ainda que os estudos regionais têm como objetivo identificar as “individualidades na totalidade”, e que, apesar da relativa homogeneização engendrada pelos processos globalizadores, sobretudo os atrelados aos circuitos econômicos do capitalismo globalizado, a diversidade territorial continua a se difundir, contribuindo para as especificidades/singularidades regionais, que intensificam as “diferenciações de áreas”.

E é nesse contexto de interpretação, enquanto recorte espacial ligado à problemática da diferença, que o conceito de região ressurge no mundo atual com incrível força política, mostrando como o tema, embora renegado por alguns autores, continua pertinente, apesar da tendência à homogeneização (LENCIONI, 1999). Desse modo, para a autora, a compreensão desse contexto recomenda uma análise da evolução do conceito de região.

Lencioni (1999) destaca que a Geografia Regional ganhou importância no contexto da análise de fenômenos geográficos em escala micro e macro regional, pois atua entre o local e o global e pode, através da análise regional, contribuir muito para o estudo desses fenômenos.

Lencioni (1999) enfatiza que a análise regional deve procurar ir além da investigação da dinâmica econômica ou da estrutura social da região, tentando compreender também como o homem se coloca em relação à região e, nesse sentido, procurando analisar os aspectos estrutural, funcional e subjetivo dessa região, posto que é evidente que não sustenta mais hoje em dia é a ideia de região nos moldes clássicos. Nesse sentido, para a autora, o processo de homogeneização do espaço, longe de significar aniquilamento da região, significa fragmentação e também diferenciação regional.

Em síntese, para Lencioni (1999), a região é fundamental para análise espacial e que esta precisa voltar-se para as particularidades regionais, no sentido de conseguir interpretar as diversas dinâmicas que ocorrem no espaço regional.

Tomando por base essa concepção de Lencioni (1999) acerca da região, embasados ainda nas concepções de Gomes (2005) e suas contextualizações acerca do conceito, procuramos utilizar a análise dos atributos regionais encontradas na região Norte do Estado do Ceará, com destaque para a influência exercida pela cidade de Sobral, para discutir e entender como se dá a efetivação do fenômeno mobilidade espacial e todas suas especificidades, foco central de estudo no presente trabalho.

Outros conceitos importantes que se fazem presentes em nosso trabalho são os conceitos de território, rede geográfica e rede urbana, além da discussão das cidades

pequenas e cidades médias, face a existência de uma interação entre essas categorias de cidades e a cidades em nosso trabalho.

O conceito de território está presente em nosso trabalho por nos possibilitar entender melhor as relações políticas do espaço, assim como no estudo das formas de apropriação do espaço pelos diversos agentes nele presentes.

De acordo com Crespo (2010, p. 06):

O conceito de território, devido à sua flexibilidade e ao seu caráter multidimensional e multiescalar, representa uma ferramenta perfeitamente apropriada nos dias de hoje. Ele pode ser utilizado tanto para analisar produções econômicas ou políticas do espaço (na sua perspectiva material), como também outras formas de relacionamento do homem com seu meio, tais como a religiosidade, a cultura ou as manifestações étnicas (na sua perspectiva idealista). O território, entendido como um espaço socialmente apropriado, pode ser aplicado tanto em estudos sobre formas de apropriação local do espaço, quanto regional, nacional, ou supranacional, o que não o submete a limitações impostas pelas escalas geográficas.

Crespo (2010) ressalta também que é cada vez mais necessário um constante exercício de análise e reflexão acerca desse conceito por parte dos pesquisadores que se detêm a estudar o espaço e as relações estabelecidas com a sociedade. Para o autor:

O atual momento histórico, em que a relação sociedade-meio vem sendo debatida ainda mais intensamente, devido às novas formas de produção e apropriação do espaço geográfico pelos diversos atores da sociedade, bem como pela emergência de fenômenos pós-modernos, ligados à globalização e ao meio técnico-científico-informacional, faz-se necessário que o geógrafo esteja devidamente instrumentalizado para responder as novas questões que se colocam. Devido a sua flexibilidade, o conceito de território pode exercer papel preponderante, desde que se tenha em mente que sua complexidade exige exercício contínuo de análise e atualização pelos profissionais da Geografia. (CRESPO, 2010, p. 01)

No intuito de compreender adequadamente o conceito de território e empregá-lo, de maneira apropriada a nosso trabalho, nos detemos às leituras de importantes autores que discutem essa temática, dentre os quais, destacamos Claude Raffestin, Milton Santos e Rogério Haesbaert. Selecionamos esses autores por considerarmos que suas análises sem aproximam de nossa percepção acerca do território, além de serem estes, grandes expoentes na discussão desse conceito, embora que haja uma certa discordância de um para com outro autor em relação a alguns aspectos desse conceito, como veremos a seguir.

O primeiro autor analisado, Claude Raffestin, discute o conceito de território de forma ampla e minuciosa em sua obra intitulada *Por uma geografia do poder* (1993). O segundo autor, Milton Santos, discute o conceito em várias de suas obras e textos, a partir de diferentes perspectivas, sobretudo nas obras *Por uma geografia nova* (1978), *Território globalização e fragmentação* (1994), *O retorno do território* (1994), *A natureza do espaço* (1996) e *O Brasil – território e sociedade no início do século XXI* (2001).

Já o terceiro autor citado, Rogério Haesbaert, reflete sobre o conceito de território analisando-o a partir de suas diferentes dimensões e entendimentos, fazendo uma contextualização histórica do mesmo e buscando-o enquadrá-lo dentro de uma perspectiva atual, que se adeque à realidade estudada e a diversidade de concepções acerca do espaço estudado pela Geografia. Em seu trabalhos, sobretudo os intitulados *O território em tempos de globalização* (2007), elaborado em parceria com Ester Limonad e o *O mito da desterritorialização* (2012), o autor deixa explícito sua preocupação com a conceituação de território e sua aplicação no campo dos estudos geográficos.

Analisando brevemente as concepções de cada um dos autores citados, notamos que Raffestin (1993) aborda esse conceito a partir das relações existentes entre os espaços, onde o território seria um espaço relacional, criado pelos homens, compondo-se de duas faces: material (enquanto expressão) e significativa/simbólica (enquanto conteúdo) e definido fundamentalmente por relações de poder. Tal perspectiva ganha fundamento sobretudo quando notamos que, em razão dos novos arranjos espaciais gerados pelos avanços técnicos-científicos-informacionais, as relações, sejam elas econômicas, políticas, sociais ou culturais, passam a ser cada vez mais complexas, intensas e abrangentes.

Em sua concepção, Raffestin (1993) entende que os diferentes atores, ao se apropriarem do espaço, vão formando os territórios, deixando nestes suas características relacionais de acordo com seus objetivos. Objetivos esses que podem ter influências de ordem tanto econômica, como política, cultural e até mesmo do meio natural.

De acordo ainda com Raffestin (1993), a produção do território se dá pelas relações de produção, traduzidas em relações de poder, provenientes do Estado ao

indivíduo, através de malhas, nós e redes. Segundo o mesmo, “o território se apoia no espaço, mas não é o espaço. É uma produção a partir do espaço. Ora, a produção, por causa de todas as relações que envolve, se inscreve num campo de poder (RAFFESTIN, 1993, p.144).

Em síntese, Raffestin (1993) defende que o território caracteriza-se pelas relações de poder que se dão em um determinado espaço, as quais ocorrem em redes e não isoladamente, em uma troca constante de energia e informação, por meio do trabalho. Segundo o autor, “o território se forma a partir do espaço, é o resultado de uma ação conduzida por um ator sintagmático (ator que realiza um programa) em qualquer nível. Ao se apropriar de um espaço, concreta ou abstratamente [...] o ator ‘territorializa’ o espaço” (RAFFESTIN, 1993, p. 143).

Outro importante autor que discute o conceito de território é Milton Santos. Santos (1994) utiliza a expressão “território usado” para abordar esse conceito, a partir de uma concepção de que o território só pode ser objeto de análise quando este é utilizado. Para o autor, o território por si só consiste apenas em formas, mas o território usado, sinônimo de espaço humano e habitado, são objetos e ações.

Santos (1977) afirma que a constituição da sociedade se dá através do espaço por ela mesma produzido, e que esse espaço só seria compreensível através da própria sociedade. Em outras palavras, espaço e sociedade não poderiam ser entendidos como coisas separadas, reunidas a posteriori. A compreensão de ambos só seria possível graças a uma análise conjunta.

É a partir dessa concepção que Milton Santos passa a discutir o conceito de território. Considera que o uso do território, e não o território em si, é que faz dele objeto de análise social.

Santos (1977) considera que o território é anterior ao espaço geográfico. Para o autor, o território é uma forma impura e híbrida, e que merece constante revisão histórica. Em síntese, para o autor, o território seria formado de lugares contíguos e de lugares em rede (SANTOS, 1977).

Todavia, doravante as concepções de Raffestin (1993) e Santos (1977), é em Rogério Haesbaert (2012) que fundamentamos nossa compreensão acerca do conceito de

território a fim de emprega-lo adequadamente em nosso trabalho. Haesbaert (2012) discute as diversas concepções de território, desde a concepção política ou jurídico-política às concepções cultural ou simbólico-cultural, econômica e naturalista. Para o autor, o território deve ser entendido como envolvendo ao mesmo tempo a dimensão espacial material das relações sociais e o conjunto de representações sobre o espaço ou o “imaginário geográfico”.

Para Haesbaert (2007, p. 42), “o território é sempre, e concomitantemente, apropriação (num sentido mais simbólico) e domínio (num enfoque mais concreto, político- econômico) de um espaço socialmente partilhado (e não simplesmente construído”.

Haesbaert (2007) vai além da mera conceituação e afirma que é necessário distinguir território e espaço (geográfico), posto que eles não são sinônimos. Além disso, para o autor, o território possui tanto uma dimensão mais subjetiva, a qual denomina de consciência, apropriação ou mesmo, em alguns casos, identidade territorial, e uma dimensão mais objetiva, a qual recebe a dominação do espaço, num sentido mais concreto, realizada por instrumentos de ação político- econômica.

Segundo ainda Haesbaert (2007, p. 42), “o território é uma construção histórica e, portanto, social, a partir das relações de poder (concreto e simbólico) que envolvem, concomitantemente, sociedade e espaço geográfico (que também é sempre, de alguma forma, natureza)”.

A partir desse entendimento, Haesbaert (2007) enfatiza que no cenário atual do mundo, com todas as suas complexidades e processos, com a crescente globalização e a fragmentação do espaço a um nível micro ou local, há a presença de uma multiterritorialidade, no sentido de que é possível encontrarmos diferentes territórios embutidos no território maior, ou, indo além em sua interpretação, é possível encontrarmos diferentes formas de expressão da territorialidade, desde as artísticas-culturais àquelas ligadas a visão clássica do território, expressa em forma de relações de poder.

Haesbaert (2007) destaca ainda que o território desdobra-se num *continuum* (recorrendo à distinção entre dominação e apropriação do espaço, estabelecida por Henri

Lefebvre), que vai da dominação político- econômica mais funcional à apropriação mais subjetiva e/ou “cultural-simbólica”. Territorializar significa, portanto, criar mediações espaciais que proporcionam poder (multiescalar e multidimensional, material e imaterial, de dominação e/ou de apropriação) sobre a reprodução dos indivíduos e grupos sociais.

Por fim, Haesbaert (2007) ressalta que o território pode então ser entendido a partir da imbricação de múltiplas relações de poder, do poder mais material das relações econômico-políticas ao poder mais simbólico das relações de ordem cultural, não sendo possível conceber territórios puros.

A partir das análises do conceito de território realizada pelos autores mencionados (Claude Raffestin, Milton Santos e Rogério Haesbaert), como ênfase, sobretudo para o terceiro autor, Rogério Haesbaert (2012), podemos identificar as concepções que melhor se enquadram nas análises do fenômeno ora estudado, sobretudo quando discutimos a apropriação do espaço por parte de vendedores ambulantes e flanelinhas, algo que discutiremos mais atentamente no capítulo 05 desse trabalho.

Dentre estas, selecionamos a de Rogério Haesbaert, por também entendermos que existem múltiplas relações de poder no espaço, que vão desde relações econômico-políticas à relações culturais, sobretudo em relação à atuação dos motoristas, vendedores ambulantes e flanelinhas no espaço correspondente à nossa área de estudo.

Já para o entendimento dos conceitos rede geográfica e rede urbana, recorreremos a leitura das obras e textos de Roberto Lobato Correa, sobretudo as denominadas *Redes Geográficas: cinco pontos para discussão* (1999) e *A rede urbana* (2004), onde esse autor traz uma definição dos conceitos e apresenta alguns elementos importantes para a compreensão dos mesmos, além de discorrer acerca da construção e importância do conceito.

É importante entendermos inicialmente o que significa a rede geográfica para só então partirmos para a discussão das redes urbanas, posto que esta é anterior a outra, em termos de constituição. Antes de uma rede urbana, sempre há ou houve uma rede geográfica.

Para Corrêa (1999), a rede geográfica constitui-se em um conjunto de localizações sobre a superfície terrestre articulado por vias e fluxos. Vias e fluxos que têm o papel de

promover uma maior interação econômica, política e social entre as cidades. Em outras palavras, seria “um conjunto de localizações geográficas interconectadas entre si, por um certo número de ligações” (CORRÊA, 2001, p.107).

Segundo o autor, na organização e expansão do capitalismo, as redes geográficas tendem a assumir diversas formas de manifestação, tornando-se ainda, progressivamente mais importantes, sendo que o estudo das diferentes redes que compõem a organização espacial constitui-se em relevante desafio para os geógrafos (CORRÊA, 2001).

Corrêa (2001) ressalta que as redes geográficas devem ser estudadas levando-se em consideração três dimensões, a saber: a dimensão organizacional, a dimensão temporal e a dimensão espacial, sendo que estas não estão dissociadas entre si, pelo contrário, são intrínsecas umas às outras.

O autor explicita cada uma dessas dimensões. Para o autor,

A dimensão organizacional refere-se à configuração interna da entidade estruturada em rede, abrangendo os agentes sociais, a origem da rede, a natureza dos fluxos, a função e finalidade da rede, sua existência e construção, sua formalização e organicidade. [...] A dimensão temporal envolve a duração da rede, a velocidade com que os fluxos nela se realizam, bem como a frequência com que a rede se estabelece. Duração, velocidade e frequência são três aspectos da dimensão temporal. [...] A escala, a forma espacial e a conexão são as características que constituem a dimensão espacial da análise das redes geográficas. [...] A dimensão espaço-temporal – que articula espaço e tempo unidimensionalmente – envolve a temática da difusão (CORRÊA, 2001, p. 109-110).

Nos apegamos às dimensões organizacionais e espaço-temporal das redes geográficas para melhor interpretá-la e empregar esse conceito em nosso trabalho, sobretudo quando discutimos os aspectos relacionados aos antecedentes que possibilitaram a constituição da rede urbana cearense e suas implicações diretas para nossa área de estudo.

Claude Raffestin e Manuel Castells foram outros autores que contribuíram para nosso entendimento acerca das redes geográficas, ao discorrerem sobre o tema em suas obras. Para Raffestin, em *Por uma geografia do poder (1993)*, a rede assegura a comunicação, a interação espacial e a integração entre os territórios, e para Castells, em *A sociedade em rede (2001)*, a rapidez e a mobilidade das redes promovem a aproximação no espaço, produzindo e reforçando efeitos sociais, econômicos, culturais e institucionais

na medida em que também promovem a interação espacial, ao permitirem o direcionamento dos fluxos no território. Contudo, são as concepções de Corrêa (2001) que melhor se enquadraram nas discussões presentes nesse trabalho.

No que concerne ao conceito de rede urbana, Corrêa (2004), em sua obra *A rede urbana*, defende que essa pode ser caracterizada como um conjunto de centros urbanos funcionalmente articulados entre si, sendo, portanto, um tipo particular de rede, na qual os vértices ou nós são diferentes núcleos de povoamento dotados de funções urbanas, e os caminhos ou ligações são os diversos fluxos entre esses centros.

Para Corrêa (2001, p. 93), a rede urbana é “um produto social historicamente contextualizado. Cujo papel crucial é o de, através de interações sociais especializadas, articular toda a sociedade numa dada porção do espaço, garantindo sua existência e reprodução”. Ainda segundo o autor, verifica-se a existência de diversos tipos de redes urbanas de acordo com o padrão espacial, a complexidade funcional dos centros e o grau de articulação interna e externa de cada rede.

Corrêa (2001) ressalta que para existir uma rede urbana é necessário haver três condições mínimas. Para o autor, todas as sociedades que apresentam as condições por ele especificadas possuem redes urbanas. Tais condições são explicitadas pelo autor:

Primeiramente tratar-se de uma sociedade vivendo em economia de mercado, com transações comerciais envolvendo bens produzidos localmente e bens produzidos externamente [...] Em segundo lugar deve haver pontos fixos no espaço, onde, de modo fixo ou temporário, as transações são realizadas. E em terceiro lugar, deve haver um mínimo de interações entre esses pontos fixos, interações que refletem e ratificam uma diferenciação hierárquica. (CORRÊA, 2001, p. 94)

No caso específico desse trabalho, observamos que existe uma rede urbana constituída no espaço estudado, tanto por apresentar as condições explicitadas por Corrêa (2001), como também por haver uma interação significativa, em termos de economia, política e cultura, entre as cidades presentes em nossa área de estudo.

Quanto ao conceito de cidades medias, recorreremos as leituras de Maria Encarnação Beltrão Spósito, em especial a obra intitulada *Cidades Médias: espaços em transição* (2007), para discutir com maior segurança esse conceito. Na referida obra, a autora, em parceria com outros autores, apresenta concepções variadas acerca do conceito

de cidade média, bem como estudos focalizados para este tipo de cidade em realidades distintas.

Também realizamos leituras em outros textos da referida autora, sobretudo naqueles onde a mesma realiza uma breve contextualização do surgimento do conceito de cidade média, suas diferentes vertentes de análises e discussões, além de sua aplicabilidade no campo das discussões sobre as cidades brasileiras.

Estudamos ainda os trabalhos de Virgínia Célia C. de Holanda, intitulados *Modernizações e espaços seletivos no Nordeste Brasileiro. Sobral: conexão lugar/mundo* (2007) e *De cidade do sertão às dinâmicas territoriais da cidade média do presente* (2010), o de Martha Maria Júnior, intitulado *Cidades Médias: Uma abordagem da urbanização cearense* (2003), e os textos de Nilson Almino de Freitas, sobretudo o intitulado *Ação, efeito e manobras: o “artefato” primoroso da monumentalização de Sobral e seus usos no campo político*, e o livro *Sobral: Opulência e Tradição*, no sentido de buscarmos entender melhor a realidade das cidades médias cearenses, em especial a cidade média de Sobral.

Nossa compreensão acerca das cidades médias estão, portanto, pautadas nas interpretações dos trabalhos e leituras dos diferentes autores citados, onde os mesmos buscam atribuir diferentes critérios para classificar as cidades médias. Critérios estes que possuem um caráter bem mais qualitativos do que quantitativos. Nesse sentido, há um conglomerado de aspectos, que estão ligados desde aos aspectos econômicos, políticos e sociais, aos aspectos demográficos. Todos esses aspectos ajudam a definir, classificar e analisar as cidades médias.

Entretanto, existem alguns autores que preferem utilizar os aspectos demográficos-quantitativos para definir uma cidade média. Suas análises estão bastante pautadas nas proposições do IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística), que utiliza critérios quantitativos para determinar e classificar as cidades.

Para o IBGE, a cidade média é aquela que possui população entre 100.000 e 500.000 habitantes. A Organização das Nações Unidas – ONU, também utiliza esse mesmo critério para definir as cidades médias. Segundo a organização, as cidades médias são aquelas com aglomerações entre 100.000 e 1.000.000 de habitantes.

Tendo em vista o cenário de discussão conceitual traçado, optamos pelo debate das cidades médias a partir dos aspectos econômicos, políticos e sociais, aliados aos aspectos demográficos e principalmente, das relações espaciais estabelecidas com outras cidades, como base de compreensão do conceito. Para isso, a adequada interpretação das análises dos autores que trabalham nessa perspectiva foi muito importante. Dentre esses autores, destacamos Maria Encarnação B. Spósito (2007).

Spósito (2007) critica a classificação meramente demográfica e defende que o critério populacional não seria determinante na hora de definir uma cidade como média. A autora, em trabalho anterior, já havia levantado uma questão importante: “[...] será que essas duas expressões (pequena/média) são boas para designar um tipo, um padrão, um conjunto de cidades que desempenham vários e diferentes papéis numa divisão de trabalho que se estabelece?” (SPÓSITO, 2009, p.13-14).

Para Spósito (2007), o estudo das cidades médias, no contexto atual, deve levar em consideração a análise de outros aspectos e dimensões fundamentais para sua compreensão: a concentração e centralização econômicas; a melhoria e diversificação dos sistemas de transporte e telecomunicações; as formas contemporâneas de organização espacial das atividades econômicas ligadas ao comércio de bens e serviços; e o consumo de bens e serviços especializados ligados à modernização do setor agropecuário. Tais aspectos e dimensões devem ser considerados em virtude de que estes tendem a ocorrer com cada vez mais frequência nas cidades médias, inclusive nas cidades médias brasileiras.

De um modo geral, para Spósito (2009), as cidades médias são aquelas que desempenham papéis de intermediação em suas redes urbanas, diferenciando-as de cidades de “porte médio” (classificação dada pelo IBGE), que são aquelas que são assim definidas, exclusivamente, em função de seu tamanho demográfico. Nesse sentido, o entendimento da cidade média perpassa funções que ela desempenha na rede urbana, sobretudo enquanto espaço de intermediação regional.

Em síntese, para Spósito (2010, p.06),

São aquelas que desempenham papéis de ligação, de intermediação entre as pequenas e as maiores cidades, sem desprezar o tamanho populacional como

primeiro nível da análise, pois como já destacado, existe a estreita relação entre quantidade e qualidade das dinâmicas e processos.

Dessa forma, para a autora, o critério populacional não deve ser desprezado na análise das cidades médias. Todavia, ele somente, traduz a dinâmica do conjunto de cidades médias ou mesmo não reflete uma dada realidade. Isso porque, mesmo que se considere um determinado número de habitantes para se classificar uma cidade, há ainda muita discrepância entre os diferentes espaços, mesmo que estes espaços possuam o mesmo contingente populacional. Deve-se levar em consideração a função (econômica, política, social e cultural) que a cidade exerce no contexto regional em que está inserida.

As discussões de Spósito (2001, 2007 e 2010) em relação as cidades médias, busca elencar também as funções urbanas como critério para definição dessas cidades. Nesse cenário, tais discussões são utilizadas para uma maior fundamentação teórica acerca do conceito, a fim de empregá-lo em nosso trabalho, considerando a realidade observada e principalmente, a função que a cidade de Sobral exerce na região Norte do Estado do Ceará.

O fato de Spósito (2007) dá ênfase às relações entre as cidades médias com as cidades menores contribui para o emprego desse conceito no presente trabalho, sobretudo que analisamos as interações existentes entre a cidade de Sobral (cidade média) com as cidades de Alcântaras e Meruoca (cidades pequenas).

Isso porque, mediante interpretação dos trabalhos de Spósito (2007 e 2010), entendemos que as cidades médias são aquelas que, numa dada divisão territorial do trabalho, atuam como centros regionais importantes em função de serem elos entre cidades maiores e menores, como o que se verifica entre a cidade de Sobral e as cidades da Serra da Meruoca.

Spósito (2007), ao deixar claro a importância que é dada à função desempenhada pela cidade média regionalmente, justifica o emprego desse conceito em nosso trabalho, posto que a autora enfatiza o papel que a cidade média desempenha regionalmente, exercendo forte relação com a área na qual está situada, através da concentração e centralização econômica, considerando a realidade regional.

Assim, a cidade média seria o local onde a população das cidades pequenas recorreria quando precisasse de produtos não encontrados em sua cidade. Exatamente a realidade observada em nossa área de estudo, como demonstraremos no decorrer do trabalho.

Ainda no campo das discussões conceituais, buscamos refletir acerca do conceito de cidade pequena enquanto componente importante para o entendimento dos fluxos de mobilidade existentes na região. Para isso, nossas leituras estiveram pautadas principalmente nos trabalhos de Beatriz Ribeiro Soares (2007 e 2010) e Rita de Cássia Gomes (2009), onde as autoras fazem todo um debate teórico acerca do conceito de cidade pequena, bem como apresentam uma dimensão mais ampla do conceito e as especificidades das cidades pequenas em diferentes regiões.

Realizamos ainda uma análise do trabalho de Antonia Neide Costa Santana, intitulado “*Pequenas cidades do Ceará no (des)encontro do urbano e do rural: Groaíras e Meruoca em discussão*” (2011), onde a autora analisa a manifestação da urbanização da sociedade em pequenas cidades do Ceará, expressa no (des)encontro das urbanidades e das ruralidades, com foco para as cidades de Meruoca e Groaíras, sendo a primeira cidade, também um dos focos de nosso estudo.

Segundo Soares (2007), quando se fala em pequenas cidades, o tamanho demográfico vem logo à mente. Todavia, para a autora, analisar tais cidades levando em conta predominantemente critérios demográficos pode ser uma generalização perigosa. Segundo o Instituto Brasileiro de Estatística e Geografia – IBGE, dentre as 5.507 cidades brasileiras, 4.646 estão na categoria de pequenas.

Esse dado se torna bastante relevante quando analisado o quantitativo de núcleos urbanos com esse porte. Mais do que isso, quando pensamos a cidade pequena dentro da perspectiva do desenvolvimento local, levando em consideração a análise tanto dos fatores econômicos como dos fatores históricos, políticos e culturais inerentes à essas cidades, verificamos que elas assumem papel bastante significativo dentro da rede urbana brasileira.

Entretanto, para Soares (2010), não se pode negligenciar, através de generalizações, no contexto da urbanização e desenvolvimento das cidades brasileiras, a

criação de pequenas cidades que se multiplicaram pelo território nacional, ora como centros de importância local, dadas as condições regionais de interligação com a economia nacional e o desenvolvimento de atividades produtivas específicas, como localidades sem centralidade e cuja infraestrutura é precária, ou ainda muitas outras que surgiram possibilitadas pela legislação que rege a criação de municípios e cidades no país.

Soares (2010) chama atenção para o fato de que a percepção que se tem dessas cidades, tanto por seus moradores como por seus não-moradores, é importante para seu entendimento e importância no contexto da rede urbana brasileira e dos estudos geográficos. Ou seja, além dos aspectos objetivos analisados nessas cidades, deve-se considerar também os aspectos subjetivos.

Para a autora,

A noção de pequena cidade, levando-se em conta certos modos de vida, se apoia em um conteúdo perceptivo que é, de certa forma, subjetivo. Muitas vezes, para os moradores de grandes cidades, as chamadas pequenas cidades não se constituem em áreas urbanas, mas, para os que vivem nestas localidades, ou mesmo no meio rural, suas percepções as identificam como urbanas. Temos que considerar que tais posturas estão apoiadas nos atributos que essas cidades possuem e, sendo assim, as definições qualitativas destas estão apoiadas na existência de edifícios, avenidas e um conjunto de atividades e funções de administração, organização, decisão e produção (SOARES, 2010, p. 237).

De acordo com Santana (2011), as pequenas cidades do presente, na qual Meruoca e Alcântaras se inserem, necessitam entrar na era dos projetos e do planejamento. Mais do que isso, quando pensamos a cidade pequena dentro da perspectiva do desenvolvimento local, levando em consideração a análise tanto dos fatores econômicos como dos fatores históricos, políticos, culturais e naturais inerentes a essas cidades, verificamos que as ações do poder público ganham significativa importância.

Segundo Ascher (2010), as pequenas cidades tendem a esforçar-se em garantir um nível de ligação e interação suficientemente capazes de lhes propiciar benefícios em relação a urbanidade e ao potencial das aglomerações muito grandes.

Soares & Melo (2009) alertam que para se compreender as cidades pequenas, torna-se necessário considerar o contexto da urbanização brasileira e seu significado nas redes urbanas regionais, posto que estas desempenham papéis diferenciados e têm suas articulações com redes medidas pela divisão territorial do trabalho.

Monte Mór (2005), por sua vez, aponta para novas dinâmicas no processo de urbanização brasileira, nas quais, as cidades pequenas ganham destaque. Dentre essas dinâmicas, o autor ressalta:

A proliferação de pequenos centros urbanos que estão integrados em novos arranjos socioespaciais e cooperações, tais como consórcios e associações intermunicipais para a oferta de gestão de serviços intermunicipais. Nesse contexto, a escala local deixa de ser apenas o município para atingir o nível microrregional, mesmo sem eliminar processos de competição para localização de atividades econômicas e ou atração de funções centrais relevantes (MONTE-MÓR, 2005, p. 436).

Contudo, doravante a importância das cidades pequenas no campo de análises da ciência geográfica, é também fundamental sua definição e caracterização, a fim de que se possa compreender seus reais significados e determinar suas diferentes dimensões de estudo.

Para Melo (2008, p. 19), as cidades pequenas:

São espaços que, em geral, não apresentam importantes estratificações socioespaciais; os centros não apresentam especializações como áreas centrais e, muito menos, os processos recentes de degradação socioeconômica, tipicamente ocorridos nesses espaços, em cidades maiores. São, geralmente, ao mesmo tempo, espaços de residências, de lazer (frequentemente, em torno da praça principal), do comércio e do serviço existentes, lócus dos órgãos da administração pública, da igreja e da escola principais, das agências bancárias e dos hospitais (quando existentes).

Essa caracterização realizada por Melo (2008) acerca da estrutura organizacional das cidades pequenas aproxima-se bastante da realidade observada nas cidades de Meruoca e Alcântaras, visto que estas possuem estruturas semelhantes às apresentadas pelo autor.

O mesmo autor destaca ainda que além das características apresentadas, as cidades pequenas, em sua maioria, por outro lado, apresentam, também, em seus espaços, a presença de conjuntos habitacionais, em geral localizados um pouco distantes do que pode ser chamado de “centro”. Ressalta também que em algumas delas, observa-se a existência de moradias precárias, assim caracterizadas, especificamente, pelo estado de conservação (MELO, 2008).

Santos (1979) ao discutir as cidades pequenas no contexto dos países subdesenvolvidos apresenta a noção de “cidades locais” para definir algumas cidades

pequenas que têm conseguido acompanhar a expansão do capitalismo, agregado ao meio técnico-científico-informacional.

Santos (1979) denomina as pequenas cidades de “cidades locais”, à medida que, segundo o autor, estas assumem tal condição, sobretudo quando surgem ou passam a funcionar, em seu percurso histórico, como intermediárias entre o campo, modernizado, e outros núcleos maiores e complexos.

Nesse sentido, para Santos (1979), a cidade local pressupõe a capacidade de dar respostas, no lugar, às necessidades básicas da população, as quais recebem influências externas e se modificam no tempo, de acordo com as características assumidas pelo processo de urbanização.

Quando essa cidade não consegue atender a essas necessidades e se torna refém de outra de maior nível, ela não pode ser considerada cidade local. No caso específico das cidades de Meruoca e Alcântaras, seguindo a lógica de Santos (1979), estas cidades não podem ser consideradas cidades locais, tendo em vista que ainda são bastante dependentes da cidade de Sobral, tanto em termos econômicos (prestação de serviços, comércio, ...) como em termos políticos e culturais.

Nesse contexto, por não enquadrarem-se na definição de Santos (1979) enquanto cidades locais, Meruoca e Alcântaras são aqui estudadas como cidades pequenas apenas, considerando, nesse estudo, as proposições de Soares (2007), Santana (2011), Asher (2010), Monte Mór (2005) Melo (2008) e Soares & Melo (2009), por tais proposições enquadrarem-se melhor em nossa proposta de estudo acerca do objeto e do tipo de relações que esse objeto exerce com as cidades estudadas.

Todos os conceitos aqui apresentados e discutidos (mobilidade espacial, centralidade, região, território, rede urbana, rede geográfica, cidade média e cidades pequenas) foram de fundamental importância para a compreensão do objeto de estudo e para o direcionamento de nossa proposta de estudo, posto que, muitas das características e fenômenos inerentes a esse objeto observados no decorrer da pesquisa poderiam ser explicados através da articulação com esses conceitos.

Dito isso, passamos a analisar e discutir o processo histórico de formação e ocupação da porção noroeste do Estado do Ceará, partindo da ocupação do Nordeste e do

próprio Ceará, para então chegarmos à nossa área de estudo, com ênfase para a constituição das vias de ligação do estado nos últimos três séculos. O intuito de tal discussão consiste em buscarmos entender como esse processo influenciou (e influencia) para a formação socioespacial de nossa de estudo, bem como do fenômeno pesquisado.

CAPÍTULO 01

O ESPAÇO EM METAMORFOSE: ocupação do território, constituição da rede urbana e das vias de interligação do Estado do Ceará.

Examinar as dinâmicas de uso e ocupação do espaço cearense, em virtude do processo de apropriação e exploração do território por parte dos colonizadores, assim como refletir acerca das implicações direitas e indiretas que determinadas atividades econômicas ocasionaram para a constituição da rede urbana no Estado do Ceará, coloca-se como exercício fundamental para a compreensão dos fatores e contextos históricos, sociais, políticos e econômicos que possibilitaram, nos diferentes momentos, a criação das diversas rotas de comunicação entre povoados, vilas e cidades, espacialmente distribuídas de acordo com as atividades ali desenvolvidas e tendo as vias de acesso (caminhos ou trilhas, inicialmente e, mais tarde, estradas e linhas férreas) como suporte para sua compreensão da mobilidade espacial no estado.

Tais dinâmicas e atividades proporcionaram, ao longo dos anos, uma maior interação entre os diversos pontos, facilitando, por conseguinte, o deslocamento de pessoas, mercadorias e serviços, o que possibilitou também, a existência de uma certa mobilidade espacial entre estes pontos e/ou cidades, embora que de maneira rudimentar em algumas regiões, e mais ágil em outras, facilitada, em alguns casos, sobretudo, pela implantação de determinadas infraestruturas por parte do Estado.

É nesse contexto, visando entender o processo que fez com que determinadas atividades econômicas originassem a rede urbana cearense e provocassem implicações para nossa área de investigação e objeto de estudo, que nos dedicamos a abordar, de maneira sintetizada e direcionada para a temática de estudo em questão, os principais fatores e elementos, políticos, sociais e econômicos que possibilitaram a criação de um conjunto de interligações no espaço cearense, culminando, posteriormente, na constituição da atual rede urbana do estado.

1.1. – Terras em disputa: aportes sobre o processo de ocupação, povoamento e exploração do território cearense.

O Estado do Ceará não fora, a princípio, incorporado de imediato à economia nordestina dentro do processo primitivo de ocupação e exploração desta região, tanto por não dispor das mesmas características físico-naturais encontradas no litoral baiano e pernambucano, propícios à produção da cana-de-açúcar, como também pelo fato dos povos indígenas serem bastante rebeldes e hostis para com os colonizadores, adotando uma postura rebelde e não-passiva na defesa de suas terras, o que dificultara o processo de ocupação e povoamento.

Pinheiro (2000, p.17) afirma:

A ocupação da capitania do Ceará pelos conquistadores europeus ocorreu de forma tardia, se a compararmos com o processo de conquista do litoral açucareiro. Na área açucareira, a conquista começou já no início do século XVI; enquanto que na região que se tornou o lócus da pecuária, ela só aconteceu, para o mundo colonial, no final do século XVII e início do seguinte.

Segundo Ferreira (2013, p. 11), os dois primeiros marcos históricos que remetem a origem deste Estado remontam do início do século XVII, sendo o primeiro a vinda de Pero Coelho, em 1603, e o segundo, “a construção de fazendas criadoras de gado vacum às margens de rios para a elevação da vida econômica da própria capitania e manutenção da região açucareira com os derivados do gado”. O espaço cearense se inseria, em quase sua totalidade, nas áreas correspondentes à criação do gado, para dar suporte a produção açucareira no litoral da Bahia e Pernambuco, principalmente.

Temos, portanto, a ocupação do estado do Ceará, diferentemente de boa parte do espaço nordestino, ocorrendo do interior para o litoral. Entretanto, antes de ser uma área produtora de gado, o Ceará era região estratégica da Colônia, no sentido de defender o território português contra as tentativas de ocupação de outros povos europeus, principalmente os franceses e holandeses. A própria vinda de Pero Coelho, fato que marcou a primeira investida portuguesa neste espaço, tinha como objetivo principal defender o território português contra as tentativas de ocupação por parte dos franceses, que conseguiam comercializar com indígenas na Serra da Ibiapaba e Camocim. (FERREIRA, 2013).

Diante da situação, os portugueses tinham dois desafios a superar para conseguir efetivar sua ocupação no território cearense: defender o território das investidas dos franceses e holandeses, cenário que originou a construção de fortes no litoral cearense, sendo estes de suma importância para a concretização deste objetivo; e dominar os povos indígenas que ali residiam. Este segundo desafio demonstrou-se ser tarefa bem mais complicada do que a princípio imaginado, em virtude da rebeldia dos indígenas e do ambiente inóspito, hostil e pouco conhecido dos portugueses.

À medida que as terras foram sendo ocupadas pela atividade pecuária, os conflitos entre os povos indígenas e os portugueses foram se intensificando, o que fez com que ocorresse um verdadeiro genocídio na região, haja vista que muitos indígenas foram mortos em virtude da disputa por suas terras.

Pinheiro (2007, p.33) retrata bem esse quadro, ao afirmar que:

A ocupação da capitania do Ceará tem como elemento constitutivo a violência. Ao se examinar a documentação sobre a doação das sesmarias, por exemplo, explicita-se o processo violento através da qual a pecuária avançava para o interior da capitania, principalmente na Ribeira do Jaguaribe, que foi a mais importante área de ocupação.

Importante ressaltar que, a maioria dos povos indígenas que residiam na capitania do Ceará e passaram a entrar em conflito com os portugueses pela disputa de suas terras, eram provenientes principalmente do litoral baiano, de onde já haviam sido expulsos, pelos próprios portugueses, por conta da implantação da atividade açucareira.

A alternativa encontrada pelos portugueses para ocupar definitivamente este território foi, além da expulsão daqueles povos indígenas que se recusavam a aceitar os modos de vida impostos pelos conquistadores, o estabelecimento dos aldeamentos na capitania do Ceará, como forma de se fixar no território e redefinir o espaço cearense.

Porém, nem tudo foi guerra no processo de ocupação do espaço cearense pelos portugueses, até por que a conquista pela violência se tornaria insustentável e impossibilitaria a exploração do território. Nesse sentido, visando minimizar os conflitos existentes, utilizou-se a catequização como forma de “domar” os povos indígenas, o que consolidou, de uma vez por todas, o domínio português.

Após a “domesticação” dos povos indígenas e o domínio definitivo do território, fato que se deu em meados do século XVII, a partir de 1654, com a expulsão dos holandeses, os aldeamentos foram cada vez mais intensificados. Dentro desse contexto, a capitania do Ceará passa a ser subordinada à capitania de Pernambuco, assim permanecendo até o final do referido século.

Em 1700 é fundada Aquiraz, a primeira vila do Ceará. O cenário apresentado ainda era de certa instabilidade na organização da capitania, posto que todo o poder, em âmbito local, estava concentrado nas mãos do capitão-mor governador. Não havia normas, regras, ou qualquer outro tipo de documento que ditasse o comportamento da população e as ações do governo. O capitão-mor governador recebia todas as instruções de maneira verbal, diretamente do governador de Pernambuco (PINHEIRO, 2007).

Pouco tempo depois outras duas vilas foram criadas pelos portugueses: a vila de Fortaleza, em 1726 e a vila de Icó, em 1736, sendo essa última, a primeira vila criada na área da pecuária, embora já existissem aldeamentos espalhados pelo estado e a economia nestas áreas fosse bem mais dinâmica que aquela observada no litoral.

A criação da vila de Icó denota o desenvolvimento acelerado da atividade pecuarista no interior do estado, o que teria possibilitado uma ocupação mais efetiva do território. Nesse sentido, pode-se afirmar que é basicamente a partir da atividade pecuária desenvolvida no interior do estado que se dá o efetivo povoamento do Ceará, por meio de correntes migratórias oriundas das regiões açucareiras de Pernambuco e Bahia (ABREU, 1988).

E são essas correntes migratórias que vão dar origem aos primeiros caminhos, que posteriormente se tornariam estradas e vias importantes de interligação no Estado do Ceará. Alves (1953) destaca que vários caminhos foram abertos pelos rebanhos de gado, que se originavam tanto da Bahia, como de Pernambuco, sendo que o caminho proveniente deste último dava acesso ao Ceará através do vale do Cariri, sul do estado, pela estrada que, ainda hoje, interliga os dois estados (Pernambuco e Ceará). Prado Júnior (1963), ressalta que no Ceará havia uma união dos dois movimentos ou caminhos, o baiano e o pernambucano, sendo que o movimento baiano também adentraria no estado pelo Sul, nos chamados “cariris novos”.

A estes dois caminhos, Abreu (1988) denominou de “sertão de dentro” e “sertão de fora”. Ferreira (2013), explica que os “sertões de dentro” compreenderiam o interior da Bahia e as cidades da margem esquerda do rio São Francisco, inclusive as que já pertenciam a Pernambuco, chegando ao Sul do Ceará. Já os “sertões de fora” compreenderiam as faixas litorâneas da Paraíba e do Rio Grande do Norte e também o interior, chegando ao Ceará pelo curso do rio Jaguaribe. A figura 01 retrata os caminhos do gado no Ceará colonial, com destaque para os “sertões de dentro”.

Figura 01: Os caminhos do gado no Nordeste e no Ceará.



Fonte: ROCHA, Hebert. (2003)

Bernardes (1966) ressalta que as correntes provenientes do litoral baiano povoaram o Piauí e chegaram ao Maranhão, se expandindo também para o Ceará, aonde vieram a se encontrar com as correntes originadas do litoral de Pernambuco. A partir desse cenário, muitas das vias de interligação (estradas) que atualmente existem se originaram a partir dos caminhos do gado e das estradas antigas que cortavam o Nordeste e o Ceará, estando estas fortemente influenciadas pela atividade pecuária, haja vista que os caminhos eram abertos para fazer circular o gado das áreas criatórias (fazendas) até o litoral, onde, em algumas áreas, se desenvolvia a atividade açucareira. Sobre tais vias de interligação, sobretudo aquelas existentes no estado do Ceará, nos deteremos mais adiante.

Podemos observar, portanto, que a pecuária, atividade econômica que propiciou a ocupação inicial do interior do Nordeste, foi a mesma que originou o processo primaz de ocupação e povoamento efetivo do Estado do Ceará.

Segundo Souza (2005), até o final do século XVIII, grande parte do território cearense já estava ocupado pelos colonizadores através da concessão de sesmarias. Ainda no séc. XVIII a distribuição de sesmarias se efetiva e a ocupação do interior da capitania ganha expressivo incentivo, objetivando, dentre outras coisas, a implantação e intensificação da atividade da pecuária para subsidiar a região açucareira, com maior destaque Pernambuco.

Mediante este cenário, Ferreira (2013) afirma que o século XVIII torna-se o momento de redefinição da capitania do Ceará no quadro de importância econômica do Nordeste brasileiro, haja vista que, com a atividade de criação do gado, intensifica-se o processo de ocupação e desenvolvimento do Nordeste e, de forma relevante, do Ceará.

As charqueadas também foram bastante relevantes nesse contexto, haja vista que o abate e salga da carne de gado passou a ser a alternativa encontrada para diminuir os prejuízos ocasionados pela perda de peso e morte de muitos animais, que não aguentavam os longos trajetos percorridos das fazendas criatórias até as áreas açucareiras, sendo inclusive que alguns acabavam sucumbindo no caminho, de cansaço, fome e sede, tendo em vista que estes eram ao mesmo tempo transporte e mercadoria. As charqueadas, portanto, desempenharam papel preponderante para o desenvolvimento da colônia e o progresso de muitas vilas, com destaque para Aracati e Sobral.

A partir da segunda metade do século XIX emerge uma nova dinâmica de configuração econômica no Ceará, com a inserção da cultura do algodão no cenário socioeconômico do estado, o que demandou novos arranjos, tanto no campo de ocupação do território como de exploração da mão de obra. Souza (2005) ao discorrer sobre esse novo cenário econômico, afirma que na segunda metade do século XIX, a economia do Ceará deixa de ser exclusivamente pastoril, passando a uma maior diversificação na produção, sendo que o algodão, cultivado de forma extensiva no sertão e serras próximos a Fortaleza, passa a ser o principal produto agrícola. Com isso, Fortaleza passa a ganhar cada vez mais projeção no estado.

Ferreira (2013, p. 22) reforça esta informação, ao afirmar:

O século XIX demarca um importante momento da vida econômica da Província do Ceará, referenciado por três fatores: o iniciante declínio da produção advinda do gado, o incentivo à cultura de subsistência e a produção do algodão. A partir de então, estabelece-se outra configuração nas relações entre as vilas do interior e a capital Fortaleza.

Dentro desse contexto, a cidade de Fortaleza passa a ganhar significativa importância para a vida econômica do estado, posto que a economia cearense entra em uma nova fase, em virtude das exportações da produção algodoeira, que estimulou e incentivou a produção dessa cultura no interior do estado. Os lucros obtidos com a exportação e os estímulos do mercado internacional facilitaram a expansão dessa atividade. A exportação era realizada diretamente do porto de Fortaleza, após reforma do mesmo, inserindo a capital cearense em posição de destaque na exportação desse produto.

Juntas, a atividade pecuarista e de cultivo e exportação do algodão, propiciaram um maior dinamismo na economia do Ceará, dando uma maior importância para a província, determinando também, uma reestruturação fundiária e de uso da terra, o que, posteriormente, beneficiou a elite econômica e política cearense, bem como, “deu à Fortaleza a importância que não possuía, reorientando a dinâmica da hierarquia urbana na província, a partir da segunda metade do século XIX.” (FERREIRA, 2013, p.22).

Logo temos, com a expansão da cultura algodoeira aliada à atividade pecuária, um esboço da formação da rede urbana cearense, a partir do crescimento de muitas cidades no interior, em função destas atividades e da maior projeção econômica da capital Fortaleza, em virtude das exportações da produção advinda do interior do estado, que passaram a se intensificar principalmente após a construção da rede ferroviária que interligava as áreas produtoras ao porto da capital.

1.1.1 – O processo de ocupação e povoamento da ribeira do Acaraú

A literatura nos mostra que a estratégia utilizada pela Coroa portuguesa para incentivar os colonos lusitanos a povoarem a Capitania do Siará Grande era através das doações de terras, as chamadas sesmarias. Pompeu Sobrinho (1979), destaca que as

primeiras sesmarias distribuídas no espaço cearense datam do ano de 1680, sendo estas concedidas principalmente nas áreas litorâneas.

Todavia, os primeiros colonos eram incentivados a ocupar também as áreas interioranas, de preferência se estendendo pelas margens dos rios mais apropriados à fundação de fazendas de criação ou cultura. Esta mesma estratégia também fora utilizada em outras capitanias da colônia, com maior e menor êxito, a depender das circunstâncias e características física-naturais encontradas em cada área.

Mediante os interesses econômicos, que atuavam como razão principal para o deslocamento português do litoral para o sertão inóspito e sem nenhuma segurança, iniciou-se o apossamento das terras nativas por meio destas sesmarias, o que foi importantíssimo para a ocupação do sertão e teve rebatimentos na região da ribeira do Acaraú.

Entretanto, muitos dos senhores beneficiados com as doações residiam nas áreas litorâneas e, não raramente, também praticavam o cultivo da cana-de-açúcar. Além disso, estes não tinham muito interesse em morar no sertão, por serem áreas distantes do litoral e não possuírem estabilidade em relação a sua segurança e de suas famílias para com os povos indígenas.

Todavia, Silva (1994, p. 83) afirma que, “seguindo os principais rios e riachos, o povoamento e a colonização do Ceará foi se realizando a base da criação do gado”. O mesmo autor ressalta que os portugueses instalados no litoral cearense passaram a se encaminhar para o interior, sobretudo a partir do início das investidas holandesas no território cearense, que começaram a ocorrer em 1637.

É nesse cenário que as áreas adjacentes ao rio Acaraú começam a sofrer um processo de povoamento mais intenso. De acordo com Rocha (2003, p.32), “os imigrantes portugueses que chegaram ao vale do Acaraú eram gente muito simples, sem sobrenomes nem brasões”.

Nota-se, portanto, que os portugueses que se dirigiram do litoral cearense para o interior do estado, com a chegada dos holandeses, não foram aqueles que detinham grande prestígio e influência perante a monarquia, mas sim, aqueles que foram “largados” pelo governo português com a invasão holandesa.

Contudo, o processo de ocupação e povoamento dessa área não se deu de maneira fácil e amistosa, haja vista que as tribos indígenas que residiam nessa região ofereceram grande resistência à ocupação e catequização por parte dos colonizadores portugueses, fato comum à maior parte do interior do Ceará. Mesmo assim, algumas famílias permaneceram, fazendo surgir os primeiros povoados, como destaque para o povoado da Caiçara e, posteriormente, vilas da região, dentre as quais, a mais relevante delas, a Vila Distinta e Real de Sobral.

1.2 - Origem das cidades e a formação da rede urbana cearense: fatores e condicionantes históricos.

As primeiras vilas do Ceará, que, posteriormente, dariam origem a muitas das cidades que hoje conhecemos, foram fundadas no início do século XVIII. De acordo com Souza (2005), o objetivo inicial da fundação das vilas era implantar atividades militares, administrativas e religiosas. Só depois muitas das vilas fundadas, sobretudo aquelas localizadas no interior, viriam a se tornar o centro de convergência da produção agrícola regional.

A maioria das vilas fundadas se localizava ou no litoral, servindo de base portuária para exportação, ou próximas às margens de rios periódicos, ou ainda perto de criatórios de gado e cultivo do algodão.

Embora algumas vilas tenham sido fundadas em intervalos de tempo pequenos entre uma e outra, (quadro 01) e sua origem, em muitos casos, tenha se dado em circunstâncias semelhantes, o crescimento destas não ocorreu de maneira homogênea, posto que este crescimento se deu de forma mais acentuada para algumas e lenta para outras. Podemos citar como exemplo as vilas de Sobral – 1773 e Granja – 1776, que, embora fundadas na mesma época, tiveram um processo de crescimento bastante diferenciado.

Quadro 01: Período de fundação das vilas no Ceará – século XVIII.

Quadro 01 - Vilas instaladas no Ceará até o século XVIII	
Vila	Ano de fundação
Aquiraz	1713
Fortaleza	1726
Icó	1738

Aracati	1748
Caucaia	1759
Viçosa do Ceará	1759
Crato	1764
Baturité	1764
Sobral	1773
Granja	1776
Quixeramobim	1789
Guaraciaba do Norte	1796

Fonte: Adaptado de SOUZA, M.S. 2005.

Isso pode ser explicado, tanto para estas vilas, como para outras, em função das atividades econômicas ali desenvolvidas e da localização geográfica de algumas delas, no entroncamento de caminhos do gado ou próximas aos portos que exportavam a produção algodoeira, como o caso de Sobral e Aracati.

Bernardes (1966) ressalta que às margens dos rios periódicos localizados pelo interior do Estado e do Nordeste como um todo, se formavam povoados, que originariam as cidades, muitas delas importantes pelas atividades produtivas ali desenvolvidas. Essas cidades se interligavam pelas estradas construídas para esse fim, sendo muitas destas estradas, resultado das trilhas do gado (caminhos do gado) e que, posteriormente, segundo Brasil (1869), se tornaram, associado às linhas férreas, importantes para o escoamento da produção de algodão, café, açúcar, couros e outras mercadorias pelos portos da região, com destaque para os portos de Aracati, Acaraú e Fortaleza, no caso específico do Ceará.

Analisando o contexto que deu origem a muitas cidades no Ceará, percebemos que Grotta & Selingardi-Sampaio (2006) estão corretos ao afirmar que a maioria das cidades, de um modo geral, se desenvolve a partir do momento em que podem tirar vantagens competitivas da economia que produzem, e à qual estão submetidas, ao permitirem uma maior centralização e proximidade entre os diversos setores produtivos e as decorrentes inter-relações estabelecidas.

Deste modo, ao analisarmos o contexto que propiciou a formação das primeiras cidades do Ceará, concordamos duplamente com estes autores. Primeiro, por considerarmos que o desenvolvimento de muitas cidades, como Sobral, por exemplo, se

deu pelas vantagens obtidas por essas cidades, seja em relação à localização geográfica, seja em relação à atividade econômica ali desenvolvida.

Segundo pelo fato de que o Estado (governo), ao implantar linhas férreas no território e construir muitas estradas onde antes existiam apenas trilhas ou caminhos (caminhos do gado), possibilitou uma facilitação no transporte e circulação dos bens produzidos nestas cidades, diminuindo as distâncias da produção até os portos, local de onde os produtos seriam exportados, sobretudo para a Europa, no caso particular do algodão.

Nesse contexto, considerando que o espaço é condicionado pelas instâncias socioeconômicas que nele se estabelecem e criam vida (SANTOS, 1978), é coerente afirmar, mediante as constatações evidenciadas na análise do processo histórico de formação das cidades do Ceará, que as mutações sofridas pelo espaço cearense e o surgimento e crescimento de diversos núcleos urbanos se deu em função tanto das atividades produtivas desenvolvidas (instâncias socioeconômicas) como do estabelecimento de determinadas infraestruturas propiciadas pelo Estado, o que beneficiou e continua beneficiando muitas cidades.

Percebe-se, portanto, que a implantação de determinadas infraestruturas, sobretudo aquelas ligadas às vias de interligação do território, como as linhas férreas e construção de estradas, atribuíram uma nova dinâmica ao processo de crescimento de muitas cidades cearenses. Nesse sentido, é importante e salutar a análise do processo constituição dessas vias, no intuito de identificar quais os rebatimentos das mesmas para nosso objeto e área de estudo.

1.3 - As vias de interligação do estado do Ceará: dos caminhos do gado à implantação das linhas férreas.

1.3.1 – Os caminhos e estradas antigas.

As vias de interligação do território cearense (caminhos, estradas, linhas férreas) sempre desempenharam um importante papel no processo de ocupação, exploração e desenvolvimento de nosso estado. Das trilhas ou caminhos do gado, até a implantação de linhas férreas e construção de estradas modernas, verificamos uma mudança no espaço

cearense, que foi, pouco a pouco, se adaptando aos novos ditames da modernidade e às exigências cada vez maiores do capital, ao mesmo tempo em que mediou e impulsionou o surgimento e desenvolvimento de muitas cidades. Entretanto, nem sempre tivemos (e ainda hoje não temos) um sistema de interligação do território cearense moderno e adaptado à realidade e as exigências do mercado mundial que hoje se apresenta.

Studart Filho (1966), afirma que as primeiras vias de interligação do território percorriam as orlas litorâneas e as margens de rios, constituindo-se a partir de veredas ou trilhas, que ligavam principalmente os fortes construídos para defesa do território às áreas mais distantes.

Segundo o mesmo autor,

A conquista e ocupação produtiva do território cearense deram azo ao surgimento de núcleos estáveis de população, precariamente articulados através de uma rede de caminhos vicinais de pequeno percurso. Originaram também longas estradas, que varavam a Capitania de um a outro extremo. [...] Das veredas que, durante anos serviram de intercomunicações das missões jesuíticas, ali estabelecidas, com a Fortaleza de N. S. da Assunção [...] Pêro Coelho demandou em primeiro lugar Camocim, a cuja margem começava os domínios dos Tremembés, para daí rumar ao interior (STUDART FILHO, 1966, p. 137-138).

Tais veredas tinham um percurso pouco convidativo para serem transpostos, em função das dificuldades características do trajeto, com baixios perigosos, ventos fortes, rios caudalosos a transpor, além da agressividade dos povos indígenas, sobretudo da tribo dos Tremembés. Entretanto, foi a partir dessas veredas que surgiram os primeiros caminhos percorridos pelos colonizadores e que, mais tarde, serviriam de rota de interligação para as distintas áreas do território, em especial para o estado do Maranhão, cortando o litoral e passando pelo atual estado do Piauí (STUDART FILHO, 1966).

Desse processo inicial de reconhecimento, exploração e defesa do território cearense por parte dos colonizadores teria surgido a estrada entre o Ceará e o Maranhão, o que resultou também, em um canal de comunicação direta entre as sedes dos governos do Estado do Maranhão e do Brasil.

Posteriormente, outros caminhos foram abertos com o objetivo de alcançar áreas mais longínquas e promover uma interligação entre os povoados da capitania e a consolidação no processo de ocupação do espaço cearense.

A partir do desenvolvimento das atividades produtivas, sobretudo com o advento da pecuária e da cultura do algodão, novos caminhos e estradas surgiram, possibilitando uma interligação cada vez maior entre os diversos pontos do território, o que propiciou também, o surgimento de pequenas vilas e povoados.

Essas interligações, como ressalta Lima (2005), eram realizadas de maneira ainda bastante incipientes, pois se concretizavam através das chamadas “trilhas” ou “caminhos” do gado, muitas seguindo os vales dos rios, onde, em suas margens, se instalavam os currais, que mais tarde se tornariam fazendas e povoados. Destas trilhas e caminhos nasceria a maioria das estradas que hoje interligam as diferentes cidades do estado do Ceará.

Essas estradas, sendo a maioria proveniente dos caminhos do gado, além de constituir elo de interligação entre os diversos pontos do Ceará e estados vizinhos, possibilitaram também o processo inicial de estruturação do espaço cearense. O quadro 02 apresenta as principais estradas do período colonial no Ceará e descreve os trajetos percorridos.

Quadro 02: Principais estradas antigas do Ceará colonial.

Quadro 02 - Principais estradas antigas do Ceará colonial	
Estrada	Principal trajeto percorrido
Estrada Geral do Jaguaribe	Saía de Aracati, acompanhando a margem esquerda do rio Jaguaribe, passando por Itaiçaba, Russas e Icó; chega perto das nascentes do rio Salgado, transpõe a Chapada do Araripe e descamba nas caatingas de Pernambuco, chegando ao rio São Francisco no início do século XVIII.
Estrada Nova das Boiadas	Saía de Pau dos Ferros (RN), por Pereiro, atravessando o rio Jaguaribe próximo a cidade de Jaguaribe; cruza o rio Banabuiú e o rio Quixeramobim, chegando à cidade de Quixeramobim. Um ramal segue por Boa Viagem, Independência e Crateús, chegando ao Piauí pelo boqueirão do rio Poti; O outro ramal dirige-se a Sobral.
Estrada das Boiadas	Passando por Icó, Iguatu, Jucás, Saboeiro, Arneiroz e Tauá, seguindo pela margem do riacho da Carrapateira, penetrando em Vertentes e Crateús, até chegar no centro do Piauí.
Estrada Crato-Piancó	Saía de Patos – PB, em direção a Piancó, de onde segue rumo ao Ceará, passando por Mauriti, Missão Velha, até chegar em Crato.
Estrada Crato-Oeiras	Saía do Crato rumo a Campos Sales, de onde, pela Chapada do Araripe, atinge Picos e, finalmente, a vila de Monche, atual Oeiras.
Estrada da Caiçara	Saindo da fazenda Caiçara (atual Sobral), percorria a margem direita do rio Acaraú. Prolongava-se pelas caatingas de Santa Quitéria, atingindo Quixeramobim, onde se encontrava com a Estrada Nova das Boiadas.

Fonte: Adaptado de Studart Filho (1966, p. 137 – 157)

1.3.2 – A Antiga Estrada da Caiçara.

Interessa-nos, além de discutir a formação das estradas antigas do Ceará, compreender as dinâmicas de constituição, estruturação e importância econômica da Estrada da Caiçara, pelo fato de que esta era principal via de interligação das áreas adjacentes à ribeira do Acaraú ao restante do território cearense e à orla marinha. Além disso, o desenvolvimento de muitas vilas e povoados nesse espaço, bem como abertura de outras estradas e caminhos interligando as diversas cidades que surgiram nessa região, estiveram também atrelados, embora que de maneira indireta, à existência da referida estrada. O fato desta estrada colonial ter influenciado e provocado rebatimentos para todas as áreas próximas a seu percurso, inclusive nossa área de estudo, a análise de sua formação se torna bastante importante.

O percurso da Estrada da Caiçara se dava, de acordo com Studart Filho (1966), a partir da fazenda Caiçara (atual cidade de Sobral), percorrendo rio acima a margem direita do Acaraú. Prolongava-se pelas caatingas de Santa Quitéria, atingindo Quixeramobim, onde se encontrava com a Estrada Nova das Boiadas. No sentido contrário, esta via de comunicação terrestre “punha em contato direto com a orla marinha os pontos povoados da ribeira do Acaraú e dos chãos ribeirinhos daquele rio cearense.” (STUDART FILHO, 1966, p. 154).

Tal estrada teria desempenhado importante papel econômico para os povoados da região, ao possibilitar o escoamento dos produtos agropastoris da terra. Isso por que, até então, a maior parte dos produtos originários dessa região eram transportados via navegação pelo leito do rio Acaraú, o que nem sempre era atividade fácil de ser realizada, em virtude das oscilações de vento e corrente marinhas, próxima a foz do rio.

De acordo ainda com Studart Filho (1966, p 155):

Por essa antiquíssima trilha podia ser levados cavalos, boiadas ou tropas carregadas de couros ao Recife, com muito maior rapidez e sem o ônus dos pesadíssimos fretes marítimos. Uma vez comercializado o produto, era aos seus condutores igualmente facultados retornar por mar até o porto do Acaraú, aproveitando os ventos favoráveis e trazendo consigo tecidos, objetos de couro e prata, artigos manufaturas, e um ou outro negro.

Desembarcando no porto do Acaraú, os produtos trazidos seguiam em carros de bois até Sobral, de onde seriam distribuídos para as fazendas e povoados próximos. Nota-se, portanto, que a importância econômica da antiga Estrada da Caiçara para a área correspondente à ribeira do Acaraú consistia em levar a produção agrícola fabricada nas fazendas da região para ser comercializada em outras regiões, chegando inclusive a Recife; e trazer produtos manufaturados para ser distribuídos pelas vilas e povoados da região.

A importância dessa e outras estradas no Ceará vão permanecer até meados do século XIX. Com a introdução da cultura algodoeira, um novo cenário passa a vigorar no território cearense. Os caminhos e estradas antigas vão, em escala de importância econômica, dando lugar à implantação de linhas férreas, projetadas para dar maior escoamento da produção algodoeira cearense, visando a exportação, para a Europa, principalmente.

Porém, para compreendermos como se deu o processo de implantação das linhas férreas no Ceará e sua importância para a economia do estado, torna-se necessário analisar o contexto nacional de implantação de tais infraestruturas, a fim de refletirmos acerca de seus rebatimentos no espaço cearense.

1.3.3 - A implantação das linhas férreas no Estado do Ceará.

O desejo em construir estradas de ferro no Estado do Ceará surge a partir de interesses particulares, tanto no que se refere às transformações específicas do território cearense, bem como aos personagens envolvidos (homens de políticas, negócios e ciências da província do Ceará).

De acordo com Assis & Sampaio (2010, p. 79),

A primeira estrada de ferro do Ceará surge como pretensão de um personagem cearense com divulgação nacional, chamado de Thomaz Pompeu de Sousa Brasil (o Senador Pompeu), e alguns de seus amigos e negociantes, como o conservador Bacharel Gonçalo Batista Vieira (Barão de Aquiraz), o Coronel Joaquim da Cunha Freire (Barão de Ibiapaba), o negociante inglês Henrique Brocklehurst (comerciante com contato nas praças de Londres e sócio da R. Singleburst & Cia) e o Engenheiro Civil José Pompeu Albuquerque Cavalcante.

A intenção seria construir uma via férrea que ligasse o porto de Fortaleza até as Serras de Aratanha, Baturité e Araripe. A construção da referida via iniciou-se em 1872, chegando ao primeiro ponto com ramal para o segundo em 1875. Porém, a continuação de tal obra fora interrompida por conta de falta de recursos privados daqueles que eram responsáveis pela construção.

Entretanto, a grande seca que atingira o Ceará em 1877, embora tenha causado inúmeras perdas para a economia e a população cearense, possibilitou também a continuação da construção da linha férrea Fortaleza-Baturité, mesmo com o falecimento, nesse mesmo ano, de seu principal idealizador, Thomaz Pompeu de Souza Brasil, o senador Pompeu.

A partir de então, temos uma nova fase no processo de implantação das ferrovias no estado. Isso por que o governo adotou uma política de empregar os migrantes da seca, que se deslocavam em milhares para a capital Fortaleza, em obras públicas que promovessem o progresso utilizando-se da mão de obra dos sertanejos, o que, por consequência, diminuiria o fluxo de pessoas para a capital durante os períodos de seca, já que este era um problema recorrente à época.

Se inicialmente a construção das primeiras linhas férreas no Ceará ocorrera exclusivamente a partir da iniciativa privada, cenário semelhante ao observado na introdução das ferrovias no Brasil, agora o Estado passa a atuar também nesse processo, sobretudo com o emprego da mão de obra dos sertanejos, pagando-os salários baixos, mas o suficiente para conseguirem sobreviver e não se deslocarem para a capital Fortaleza.

De acordo com Pontes Cândido (2005, p. 100):

Em menos de dois anos de trabalho [1878-1880], os operários [entre 5.000 e 10.000] da Baturité movimentaram 700.000 metros cúbicos de terra, construíram 9 pontes, 7 pontilhões, 127 bueiros, 7 estações, 2 oficinas, diversas casas para engenheiros, guardas e depósitos. Dezenas de poços, açudes, montagem de máquinas para o tráfego, estenderam 59 km de linha férrea e outros 59 km de fio elétrico para o telégrafo.

A implantação da primeira linha férrea do estado deu azo ao surgimento das demais, apoiadas no discurso da seca e do aproveitamento da mão de obra ociosa dos sertanejos da região. Camelo Filho (2000, p. 33) enfatiza que a seca de 1877 – 1878

possibilitou que “outras ferrovias obtivessem concessões e contassem com o empenho do Imperador para iniciar suas obras”. Estas ferrovias teriam recebido a denominação de "ferrovias da seca".

A rede ferroviária do estado do Ceará era constituída por duas linhas principais, a linha Sul, que ligava Fortaleza com a região do Cariri e com o Estado da Paraíba e daí com os demais estados do Nordeste e, a linha norte, que partia de Sobral, interligada a Camocim e a Crateús, quando ampliada, passa a ligar Sobral com Teresina no Piauí.

A chegada da ferrovia possibilitou um maior crescimento de alguns núcleos urbanos cearenses, como Fortaleza, Iguatu, Crato e Sobral. Enquanto outros núcleos como Icó e Aracati que não foram ligados à rede ferroviária acabaram perdendo o destaque vivenciado anteriormente (HOLANDA, 2010).

Dentre as estradas de ferro construídas inicialmente no estado do Ceará e sua importância para o crescimento de algumas cidades da região norte do estado, uma que merece nossa atenção é a estrada de ferro de Sobral, entre Camocim e Sobral, que teve seu primeiro trecho entregue em 1880.

1.3.4. A Estrada de Ferro Sobral-Camocim e sua importância para a economia da região.

A estrada de ferro Sobral-Camocim foi construída entre os anos de 1880 e 1882, em meio ao contexto de aproveitamento da mão de obra dos sertanejos durante os períodos de seca. Inicialmente projetada para interligar a cidade de Sobral ao porto de Camocim, visando a exportação dos produtos comercializados na região, em 1909, toda a Estrada de Ferro de Sobral (nome que recebeu em seu projeto inicial) foi conectada com a Estrada de Ferro de Baturité, criando-se a Rede de Viação Cearense, que fora arrendada pela empresa norte-americana South American Railway.

Entretanto, em 1915, a Rede de Viação Cearense passa à administração federal. Com isso, a linha da Estrada de Ferro de Sobral chega a seu ponto final em Oiticica, na divisa com o Piauí, em 1932, fazendo com que o trecho Sobral-Camocim passasse a ser apenas um ramal, em virtude da ligação de Sobral a Fortaleza pelo ramal de Itapipoca,

em 1950, o que formaria a chamada linha norte da rede ferroviária cearense. Este cenário pode ser representado na ilustração 01.

Ilustração 01: Linha Norte da rede ferroviária cearense.



Fonte: Site www.estacoesferroviarias.com Acesso em agosto/2015.

Todavia, antes (e até mesmo durante) do período que passou a representar apenas um ramal ferroviário, a Estrada de Ferro Sobral-Camocim foi muito importante para o desenvolvimento da economia praticada na região do vale do rio Acaraú, em especial para o cultivo do algodão, pelo fato de possibilitar uma maior agilidade no escoamento da produção, promovendo também, um maior dinamismo da produção e do comércio.

Além disso, é importante destacar que algumas cidades dessa região passaram por um período de crescimento econômico e populacional a partir da construção da estrada de ferro, em função, principalmente, de atuarem com entreposto entre a principal cidade da região – Sobral – e a cidade onde se localizava o porto a qual a estrada de ferro dava acesso.

As cidades de Granja e Massapê são bons exemplos disso, que souberam tirar proveito do fluxo de pessoas e mercadorias pela estrada de ferro para fortalecer sua economia, através, principalmente, do comércio. Em Granja, assim como em Massapê e outras cidades da região, por onde passava a estrada de ferro, haviam estações de parada dos trens que transportavam tanto mercadorias, como passageiros (Figuras 03 e 04).

Figura 03: Est. ferroviária de Massapê. (1957) **Figura 04:** Estação ferroviária de Granja. (1957)



Fonte: Site Estações Ferroviárias.



Fonte: Site Estações Ferroviárias.

Compreendemos, a partir das leituras e análises da literatura referente ao tema, que a implantação da estrada de Ferro Sobral-Camocim proporcionou não apenas um maior dinamismo no processo de escoamento da produção regional, mas trouxe também um grande entusiasmo até então jamais observado para a população dessa região, sobretudo pela perspectiva de desenvolvimento e crescimento econômico.

Dentre as cidades favorecidas pela implantação da estrada de ferro, Sobral foi sem dúvidas a maior beneficiada, tanto pelo fato da estrada de ferro permitir o transporte dos bens produzidos em suas fazendas adjacentes, como também por possibilitar um maior fluxo de pessoas desta cidade para outras cidades mais distantes.

Além disso, a estrada de ferro, aliada ao rio Acaraú, também influenciou na estrutura e adensamento populacional dessa cidade, como aponta Rocha (2003, p.20), ao afirmar que “a estrada de Ferro, implantada no final do século XIX, e o rio Acaraú foram os principais fatores físicos responsáveis pelo adensamento da cidade.”

Portanto, a estrada de ferro, aliada a outros fatores de ordem econômica, política, espacial e social contribuíram para a elevação de Sobral à categoria de cidade mais importante da região Norte do Estado do Ceará e esse aspecto não pode ser desconsiderado, tendo em vista que a influência que essa cidade exerce na região provoca rebatimentos diretos para o objeto ora analisado.

É importante destacar ainda que todos os elementos até aqui discutidos (fatores que propiciaram a ocupação e povoamento do Ceará, a concepção da rede urbana cearense, a formação dos caminhos e estradas antigas, e a implantação das linhas férreas

no Brasil, Nordeste e Ceará) constituem-se elementos norteadores para compreendermos não apenas os atributos e singularidades referentes à temática mobilidade espacial e circulação entre a Serra da Meruoca e a cidade de Sobral – nosso objeto central de estudo -, mas também decifrarmos o processo de criação e instauração da cidade de Sobral e dos municípios de Alcântaras e Meruoca.

Nesse sentido, é importante discutirmos os elementos históricos, políticos, sociais e econômicos que propiciaram a gênese da cidade da Sobral e dos municípios que fazem parte de nossa área de estudo, com ênfase para os diferentes períodos de desenvolvimento econômico a qual passou a cidade de Sobral e suas implicações diretas e indiretas para os municípios da Serra da Meruoca, com rebatimentos, na contemporaneidade, para o fenômeno estudado.

CAPÍTULO 02

FORMAÇÃO SÓCIOESPACIAL DA CIDADE DE SOBRAL E DOS MUNICÍPIOS DE MERUOCA E ALCÂNTARAS.

2.1 - A cidade de Sobral na formação histórica do território cearense.

A cidade de Sobral está localizada na porção Noroeste do Estado do Ceará, distante 235 quilômetros da capital do estado, Fortaleza, encravada entre o Rio Acaraú e a Serra da Meruoca (Figura 05). Possui uma população estimada em 201. 756 mil habitantes, com área territorial de 2.122,897 Km² e densidade demográfica de 88,67 hab/km², segundo dados do IBGE (2014).

Figura 05: Localização da cidade de Sobral no Estado do Ceará.



Fonte: Adaptado de SOUSA, Francisco Rodrigo Cunha de. (2013).

Configura-se como a cidade mais importante do norte cearense, por exercer papel de destaque na economia e política da região. É considerada uma cidade polo regional, por concentrar a maioria dos serviços ofertados na região e por ser também, espaço de

atração para a população dos municípios e cidades circunvizinhas que se deslocam até essa cidade em busca dos serviços não encontrados em suas cidades e municípios de origem.

Para que possamos compreender essa importância da cidade de Sobral para a região norte do Estado do Ceará, torna-se necessário discutir o processo de origem e evolução econômica, política e social dessa cidade, sendo que essa discussão perpassa, prioritariamente, pela análise dos fatores e condicionantes históricos determinantes para essa evolução em três momentos distintos: 1 – a ocupação inicial, o papel da igreja e a expansão das atividades ligadas à pecuária e o cultivo do algodão; 2 – as políticas de desenvolvimento regional atuantes em Sobral, com destaque para a ação da SUDENE e das ações estaduais; e 3 – a ação do poder público local no processo de reestruturação do espaço.

Deste modo, discutiremos tais fatores isoladamente, a partir dos três períodos estabelecidos, a fim de conseguirmos compreendê-los de maneira mais coerente e identificarmos sua importância para cada período histórico dessa cidade.

2.1.1 – A ocupação inicial: o papel da igreja, as atividades econômicas e a construção de estradas para o crescimento de Sobral.

A cidade de Sobral está situada às margens do Rio Acaraú, ao sopé da Serra da Meruoca, quase equidistante longitudinalmente do litoral em relação à Chapada da Ibiapaba. Sua localização geográfica por si só já atribuiu, nos primórdios de sua formação, importância econômica e política para essa cidade.

Segundo Amora & Costa (2007, p. 02):

[...] foi sua posição estratégica que favoreceu as comunicações, ou seja, a localização às margens do rio Acaraú e a proximidade da Serra da Meruoca. Situada em um cruzamento de caminhos que vinham da Serra da Ibiapaba, do sertão e do litoral, a vila tornou-se o grande pólo sertanejo da zona norte.

Contudo, é importante destacar que o processo de ocupação e povoamento da região onde tal cidade se encontra iniciou-se, como mencionado anteriormente, com os primeiros colonos portugueses que detiveram posse de terras nas áreas adjacentes a

ribeira do Acaraú. Porém, a maioria desses portugueses residia nas áreas próximas ao litoral, em função de serem locais mais seguros e propícios ao seu desenvolvimento.

Por esse motivo, muitos não interessaram-se de imediato pela ocupação dessas áreas, enquanto local de moradia, em função de determinados fatores, dentre os quais, pode-se destacar a hostilidade dos povos indígenas que ali residiam e o ambiente inóspito e desconhecido da caatinga, sendo pouco favorável para as atividades econômicas desenvolvidas no litoral, como o cultivo da cana-de-açúcar, por exemplo.

Entretanto, a partir da doação por parte da Coroa Portuguesa de sesmarias na região do vale do Acaraú para alguns desses colonos, e influenciados também pela invasão holandesa no litoral cearense, inicia-se um processo mais efetivo de ocupação dessas terras.

De acordo com Martha Júnior (2010, p. 145):

A ocupação dos sertões do Norte do Ceará teve início com o estabelecimento das primeiras fazendas de gado nas margens do rio Acaraú e seus afluentes mais importantes por volta do fim do século XVII e início do século XVIII. Inicialmente, a população que se estabeleceu nos sertões do Norte era oriunda principalmente dos estados de Pernambuco, Paraíba e Rio Grande do Norte.

É nesse processo de ocupação das áreas próximas ao rio Acaraú por parte de alguns portugueses que vai nascer a fazenda Caiçara, situada às margens do rio Acaraú, no entrocamento dos antigos caminhos do gado que passavam pela região. Tal fazenda constitui-se a gênese de Sobral, pois fora a partir dela que tivemos o surgimento do aglomerado urbano que deu origem a esta cidade.

Inicialmente, na fazenda Caiçara era praticado a criação do gado, tanto para alimento dos moradores da própria fazenda, como também para comercializar com outras áreas do estado e de estados vizinhos. Esta realidade também era observada em boa parte do território cearense, pois, de acordo com Dantas (2006, p.146), até meados do século XVIII, a principal atividade econômica do estado do Ceará girava em torno da produção e comercialização de carne bovina.

Holanda (2010, p. 79) destaca que “a pecuária foi sem dúvida a atividade preponderante, no processo de formação de Sobral, assim como para a ocupação e organização do espaço cearense”.

A igreja católica também desempenhou um importante papel nesse processo inicial de formação do povoado. Isso por que, segundo Rocha (2003), á medida em que os colonizadores adentravam no interior, buscando a conquista de terra e de concessão de sesmarias, os padres penetravam sertão a dentro, buscando aumentar suas terras e catequizar índios.

É dentro desse contexto que vai ser criada pela igreja, em 1722, a sede do Curato do Acaraú², objetivando um maior controle religioso de toda a região próxima ao referido rio. O proprietário da antiga fazenda Caiçara, Cap. Antonio Rodrigues de Magalhães, doou, em 1742, terras pertencentes a fazenda para a construção da igreja e sede do curato. A igreja matriz foi, segundo Rocha (2003, p.44), “o primeiro elemento de dominância espacial, **por parte da igreja**³, da única praça do lugar”.

A presença da igreja intensificou o adensamento populacional próximo a sede do curato. Frota (1988, p. 299) destaca que “ a construção da matriz na fazenda Caiçara e a presença assídua do cura contribuíram para o desenvolvimento do povoado para onde vinham de toda a circunvizinhança novos habitantes”.

De acordo com Rocha (2003, p. 44),

Não faltariam motivos para que ao nascente povoado da Caiçara acesse com rapidez grande número de pessoas. Nos primeiros anos da década de 1770 já se contavam cinquenta “fogos”, ou seja, habitações efetivamente ocupadas, cifra necessária para um povoado de brancos tornar-se vila segundo a Ordem Régia de 22 de junho de 1766.

Por volta de 1773, o povoado da Caiçara é elevado ao status de vila, recebendo o nome de Vila Distinta e Real de Sobral, tendo essa elevação sido bastante influenciada pelo desenvolvimento da atividade pecuária. Todavia, as secas de 1777 – 1778 e 1790 – 1794 afetaram de maneira significativa a criação do gado, não apenas na Capitania do Ceará, mas também em todo interior nordestino. Tais secas, sobretudo a de 1777, foram responsáveis tanto pela decadência da atividade pecuária como pelo início do cultivo do

² A criação de curatos pela igreja católica no processo de colonização do território atuou como componente primordial para o desenvolvimento de um agrupamento urbano na província cearense e de outras províncias da colônia. Os curatos atuavam como sede administrativa da igreja e ponto de apoio para catequização dos índios.

³ Grifo nosso!

algodão, como destaca Martha Júnior (2010, p.151), ao afirmar que “ a primeira, também conhecida como a seca dos três setes, foi responsável pelo início da redução do gado na Capitania e do cultivo do algodão”.

A comercialização do algodão proporcionou não apenas um crescimento mais acelerado do contingente populacional da vila de Sobral, como também contribuiu para a formação de uma rede de interligações terrestres, rodovias e ferrovias, construídas para dar vazão à produção regional.

Holanda (2010, p. 80) ressalta:

Economicamente, Sobral firma-se através do binômio gado-algodão. Essas atividades caminham lado a lado, mas a segunda vai adquirindo características comerciais mais desenvolvidas. É deste período a implantação de uma indústria de beneficiamento de algodão, a Companhia de Fiação e Tecidos Ernesto Deocleciano. (**Figura 06**).

Figura 06: Fábrica de Tecidos Ernesto Docleciano. (1895)



Fonte: Site Sobral News. (www.sobralnews.com.br)

Sobral, por atuar dentro de um contexto de centro coletor da produção regional, por sua localização geográfica estratégica (na rota das principais vias de acesso aos portos próximos), e centro administrativo e religioso, foi, a cada dia, inicialmente com a pecuária e a igreja, e depois com o algodão, consolidando sua hegemonia econômica, política e religiosa na zona Norte do estado do Ceará.

Contudo, fatores de ordem climática – as secas - ainda viriam afetar a produção agrícola, trazendo, novamente, prejuízos para a produção regional. O final do século XIX

e início do século XX é marcado por 04 grandes secas⁴, que trouxeram consequências bastante negativas para a economia de toda região. É nesse cenário que o Estado passa a atuar de maneira mais incisiva, no sentido de buscar amenizar os impactos da seca.

Em 1924 foi criada, pelo governo federal, a IFOCS (Inspetoria Federal de Obras Contra as Secas), que mais tarde se transformaria em DNOCS (Departamento Nacional de Obras Contra as Secas). O intuito desses organismos seria evitar a migração em massa dos sertanejos para outras regiões do país e aproveitar a mão de obra ociosa dos mesmos, dotando o território de infraestrutura, através das mais diversas obras, como açudes, estradas, poços artesianos, mesmo que essa infraestrutura não tivesse um planejamento racional adequado. A região de Sobral foi bastante beneficiada com essas obras.

Souza Brasil (1972) ressalta que muitos quilômetros de estrada foram abertos e outras estradas já existentes foram melhoradas. De acordo com o mesmo autor, dentre as diversas estradas abertas no Ceará nesse período (fator importante para compreendermos as dinâmicas de circulação e mobilidade entre Sobral e seus municípios adjacentes na atualidade), merecem destaque a construção das estradas de rodagem Sobral-Meruoca e Granja-Viçosa, entre 1913 e 1918; e a construção das estradas Sobral-Ibiapaba, Massapê-Coreaú e Massapê-Meruoca, durante a seca de 1919.

Todas essas estradas contribuíram tanto para a consolidação de Sobral enquanto centro coletor da produção regional, como também para o progresso do comércio de Sobral, que conseguia promover o escoamento dessa produção regional de maneira mais rápida e vender seus produtos para áreas cada vez mais distantes.

Girão (1971) destaca que, com as estradas, o comércio passou daquela fase de transportar seus produtos apenas no lombo de animais para transportar em caminhões, de maneira mais intensa e para áreas mais extensas, sendo que, com a facilidade dos transportes, os produtos passaram a se valorizar, agregando cada vez mais valor comercial. Dentro desse cenário de crescimento econômico e populacional, Sobral passaria da condição de vila para cidade no ano de 1841.

⁴ Entre 1888 e 1915, ocorreram quatro grandes secas: 1888, 1889, 1900 e 1915.

Não podemos esquecer porém que, além das estradas de rodagem, existia antes, e de não menor importância para a exportação da produção local, sobretudo do algodão, as estradas de ferro, com especial destaque para a Estrada de Ferro Sobral-Camocim e sua relevância para o crescimento de algumas cidades da região, inclusive Sobral, como destacamos.

2.1.2 - As políticas de desenvolvimento regional e seus rebatimentos em Sobral: a SUDENE e as políticas estaduais.

O século XX chega e traz consigo um novo panorama político e econômico, tanto a nível regional com a nível nacional. O Brasil passa por um novo estágio de desenvolvimento econômico, superando a fase em que predominava o modelo econômico agrário-exportador e adaptando-se ao modelo urbano-industrial, sobretudo com o advento da expansão da industrialização no Sul e Sudeste do país.

No final dos anos 1950, o país estava em processo contínuo de industrialização, entretanto, com grandes disparidades sociais e regionais. O cenário que se apresentava era de um Sudeste como locus do processo de industrialização e desenvolvimento do país, em detrimento de um Nordeste cada vez mais decadente economicamente, em função de sua perda de status no cenário econômico nacional e das constantes oscilações climáticas, como as secas, o que dificultava o crescimento da região.

Visando reduzir as disparidades regionais, em termos econômicos e sociais, o Estado resolve implantar políticas de desenvolvimento regional, com a criação de superintendências de desenvolvimento regional. É nesse contexto que nasce a SUDENE (Superintendência de Desenvolvimento do Nordeste).

Idealizada inicialmente a partir do GTDN (Grupo de Trabalho para o Desenvolvimento do Nordeste), encabeçado por Celso Furtado, a SUDENE teve grande importância para a implantação daquilo que SANTOS (1988, p. 79-80) denominou de sistema de engenharias, “um conjunto de instrumentos de trabalho agregados à natureza e a outros instrumentos de trabalho que se localizam sobre estes, uma ordem criada para e pelo trabalho”. Exemplificando, em termos de ação da SUDENE, podemos nos referir à construção de portos e ampliação de rodovias, ampliação da rede bancária, construção

do polo petroquímico de Camaçari, na Bahia, construção do porto do Pecém, no Ceará, entre outros.

Araújo (1997) ressalta que o surgimento da SUDENE promove ações voltadas à descentralização industrial em relação ao Sudeste brasileiro, sendo a indústria considerada alternativa para superar o atraso do Nordeste. Em termos de Ceará, tem início uma segunda fase de industrialização, e a indústria passa a contar com capitais de outras áreas do País. Do mesmo modo indústrias nascidas ainda em fins do século passado, operando ainda com maquinarias antigas, recebem incentivo à modernização (HOLANDA, 2010).

Em relação a Sobral, os principais benefícios constatados em termos de desenvolvimento econômico para a região a partir de ações oriundas da SUDENE estão ligadas aos incentivos fiscais oferecidos às indústrias para que estas se instalassem no território. Amora & Costa (2007, p. 363) destacam:

A industrialização posta em prática pela SUDENE, baseada nos incentivos fiscais, visava a modernização das indústrias tradicionais e implantação de gêneros mais modernos [...] a indústria, implantada sobre a égide da SUDENE, compreende dois grandes setores produtivos: os manufaturados, voltados ao mercado nacional, e os produtos beneficiados, destinados à exportação. [...] os investimentos dirigiram-se, sobretudo, para o setor industrial.

Em Sobral, algumas indústrias, beneficiando-se dos incentivos fiscais oferecidos pela SUDENE, instalaram-se nessa cidade. Dentre essas indústrias, merecem destaque, pelo porte e importância econômica para o crescimento da cidade, a indústria de cimentos Poty, do grupo Votorantim Cimentos (Figura 07), instalada em Sobral no ano de 1959; e a Fábrica de Biscoitos Coelho e a Delrio Refrigerantes, sendo estas duas últimas de propriedade de investidores locais.



Figura 07: Fábrica de cimentos Poty, em Sobral.

Fonte: Site Sobral em Revista (www.sobralemrevista.com.br)

Além das indústrias citadas, outras, de porte menor, também receberam incentivos fiscais da SUDENE para se instalar na região, sendo que a área prioritária sempre foi a cidade de Sobral, pelo seu dinamismo econômico, político e social.

De acordo com Amora & Costa (2007), as cidades cearenses que mais atraíram investimentos da SUDENE foram a capital, Fortaleza, e as cidades de Juazeiro do Norte, Crato e Sobral, em função, principalmente, das condições de infraestrutura dessas cidades e outros fatores exigidos pelas indústrias para sua instalação.

Acompanhando a lógica dos investimentos e incentivos provenientes de políticas de desenvolvimento regional, o governo do estado do Ceará cria, em 1962, a Companhia de Desenvolvimento do Ceará – CODEC. Tal companhia atuava em três linhas: construção de infraestrutura; criação de zonas industriais e análise de oportunidades industriais. Agia também no sentido de assessorar os empresários nas formas de obtenção de recursos financeiros e agilização destes recursos junto aos órgãos competentes (HOLANDA, 2014).

Holanda (2014), ressalta que a cidade de Sobral passa a desempenhar um novo papel acompanhado de outras cidades médias do Nordeste, consideradas estratégicas, dentro de uma ação política que objetivava à dinamização industrial de cidades distantes dos grandes centros. A mesma autora ressalta que em 1963 é criado o Plano de Metas do Governo Virgílio – (PLAMEG) no Governo de Virgílio Távora (1963-1966). Esse plano visava dotar o estado de grandes fixos, necessários à industrialização: eletricidade,

telecomunicações, estradas entre outros. É neste momento que surgem os primeiros distritos industriais do Ceará. Sobral passa a abrigar então, nesse período, seu primeiro distrito industrial.

Os projetos de iniciativa estadual, foram responsáveis também pela implantação de pequenas indústrias do ramo de beneficiamento de produtos locais, como a castanha de caju, a produção de leite e fabricação de materiais de construção. Podemos citar como exemplo a implantação da Indústria Sobralense de Castanha de Caju – (INCASA), da Laticínios Sobralense - (LASSA)- e da Companhia Sobralense de Material de Construção – (COSMAC).

2.1.3 - A ação do poder público local e a reestruturação do espaço urbano nos anos 1990.

O processo de industrialização da cidade de Sobral manifesta uma expressão de modernização na estrutura econômica da cidade, que passa a depender menos das atividades ligadas à agropecuária (criação do gado e cultivo do algodão, principalmente) e volta-se às outras atividades produtivas. Contudo, a estrutura política convive intrinsecamente ligada e favorece o andamento do crescimento econômico (FERREIRA,2013).

Se outrora a igreja e o Estado, em nível regional, atuaram de maneira decisiva no processo de adequação e estruturação dessa cidade frente as exigências da economia, a partir da década de 90 são os agentes políticos locais que passam a cumprir esse papel. Sobral inicia a década de 90 em um momento de pouco crescimento econômico e de intensa disputa política pelo poder administrativo entre duas tradicionais famílias da cidade: os “Barreto” e os “Prado”⁵.

Ferreira (2013, p.87), destaca que,

Sobral vivia nos anos 1990 um período nada glorioso, tendo em vista seu passado. A cidade estava, como afirmam pessoas que acompanharam aquele

⁵ Acerca das disputas políticas entre as famílias tradicionais de Sobral pelo poder administrativo local, ver: FREITAS, Nilson Almino. **Práticas, rituais e regras de disputa no tempo da política em Sobral**. In: CARVALHO, Rejane Vasconcelos Accioly de. A produção política em campanhas eleitorais: eleições municipais de 2000. Campinas/SP: Pontes Editores; Fortaleza: Programa de Pós-Graduação em Sociologia da Universidade Federal do Ceará, 2003.

momento, “entregue às moscas”. Simbolizada pela disputa entre os “Barreto” e os “Prado”, a cidade, na primeira metade dos 1990, transformou-se no que chamam até hoje de “troca-troca”.

Entre 1991 e 1995 prevaleceu na cidade um cenário de disputa política marcado pelas constantes trocas do chefe do poder executivo da cidade, em função das denúncias de irregularidades administrativas, o que fez com que o prefeito à época, Ricardo Barreto, por algumas vezes, fosse substituído por seu vice, Aldenor Façanha Júnior (FERREIRA, 2013).

Ao fim desse período conturbado, Façanha Júnior optou por apoiar Cid Ferreira Gomes, membro de uma tradicional família política da cidade, os “Ferreira Gomes”, para a disputa pelo poder executivo, que ocorrera no ano de 1996 (FREITAS, 2003). Com o apoio de Façanha, Cid Gomes saiu vitorioso da disputa com Cândida Figueiredo e Marcos Prado, iniciando, assim, seu primeiro período a frente do poder executivo da cidade de Sobral.

Com a chegada de Cid Gomes ao governo municipal, inicia-se um novo pensamento e um novo jeito de se fazer política na cidade, com um discurso de modernidade e inovação. Segundo Ferreira (2013, p. 92), o novo gestor “removeu as práticas clientelistas e inaugurou a racionalidade moderna administrativa nos seus quadros funcionais”.

Além disso, Cid Gomes passa a promover uma intensa transformação no espaço urbano de Sobral, visando, entre outras coisas, atrair investimentos externos para a cidade, a partir da criação de uma imagem positiva da cidade, perante os demais espaços situados na região, tanto em nível de estado do Ceará como em nível de Nordeste.

Holanda (2010) ressalta que os novos usos do espaço urbano de Sobral passou a ser garantido pelo forte discurso de modernização, com investimentos em infraestrutura e realocação de alguns serviços públicos, que garantiram, entre outras coisas, êxito nas novas territorializações dos investidores privados. Dentre os diversos investimentos em infraestrutura promovidos pelo governo municipal, podemos citar a construção de aterro sanitário, centro de convenções, ampliação e implantação de avenidas, reforma e construção de pontes, espaços de lazer, entre outras ações (Figuras 08 e 09).

Figura 08: Centro de Convenções.

Fonte: Site prefeitura de Sobral.

Figura 09: Ponte José Euclides (Ponte Nova).

Fonte: Site Sobral Portal de Notícias (SPN).

Segundo ainda Holanda (op. cit. p. 90):

As ações políticas promovidas pelos gestores municipais atrelados aos governos estaduais buscam adequar a cidade de Sobral para práticas racionais de uso de seu território, muito mais do que outras cidades cearenses que não apresentam um quadro de tecnocratas identificados com essa nova ordem, o que ocasiona a “venda” da cidade média como um grande sistema de objetos e de ações que a distinguem da cidade do sertão do passado.

Essas ações de readequação do espaço urbano de Sobral diante das novas exigências do mercado, sobretudo a partir da implantação de infraestruturas e políticas de incentivo fiscal pelo poder executivo foram responsáveis pela atração de empresas e investidores externos para a cidade.

O incremento na economia do município a partir da geração de empregos na indústria (a destacar a Grendene), na construção civil e em outros setores ligados aos serviços possibilitou a vinda de novos empreendimentos comerciais, antes inexistentes, e hoje, bastante comuns na cidade. Como exemplo desses novos empreendimentos comerciais, podemos citar a instalação de supermercados, grandes redes do comércio varejista e atacadista, além de outros serviços, ligados ao setor automotivo, de saúde e educação, principalmente (Figura 10 e 11).

Figura 10: Pinheiro Supermercado.

Fonte: Site www.obomvizinho.com.br

Figura 11: Concessionário de automóveis.

Fonte: Arquivo do autor. Jan/2015.

Todas as ações citadas, assim como a instalação de novos empreendimentos comerciais contribuíram para fortalecer cada vez mais o papel de Sobral enquanto cidade polarizadora econômica e politicamente na região Norte do estado, intensificando também, sua influência sobre as outras cidades e municípios da região, o que, de maneira direta e indireta, favoreceu para o crescimento dos fluxos de pessoas e mobilidade entre esses municípios e a cidade de Sobral.

Todavia, é importante destacar também que as ações promovidas pelo poder público local em Sobral, capitaneadas por Cid Ferreira Gomes, à frente da administração do município, só foram possíveis graças também ao apoio político e econômico fornecidos pelo governo do estado, que à época era comandado por Tasso Jereissati. A família Ferreira Gomes, na década de 1990, era aliada política do governador Tasso, o que facilitou a implantação de diversas materialidades no espaço urbano de Sobral, bem como apoio político para a manutenção do poder político dos Ferreira Gomes nessa cidade.

Tasso Jereissati promovia no Estado do Ceará o chamado “Governo das Mudanças”. Com uma visão moderna e empreendedora à frente do governo, Tasso elegeu o turismo, a indústria e o agronegócio como carro-chefe de seu governo e intensificou os investimentos nesses setores, visando um maior desenvolvimento do estado. A política e o governo cearense passavam por um processo de reestruturação, onde os jovens empresários que faziam parte do Centro Industrial do Ceará - CIC, comandavam o governo.

Dentre as principais ações promovidas pelo “Governo das Mudanças” no estado do Ceará destacaram-se os investimentos na agricultura, que em muito contribuíram para a modernização do campo e a inserção do capital nos espaços agrícolas cearenses, além do forte investimento no turismo, devido principalmente às potencialidades turísticas do Ceará.

Todavia, os projetos voltados ao desenvolvimento da indústria foram os que trouxeram maior rebatimento para a cidade de Sobral. Estes projetos objetivavam atrair indústrias para o Ceará, por meio do marketing, da política de descentralização industrial e isenção fiscal.

Assim, com os investimentos provenientes da SUDENE, o auxílio técnico e financeiro do governo do estado possibilitaram a instalação de pequenas indústrias na cidade e no município, dinamizando cada vez mais sua economia.

2.2 - Os municípios da Serra da Meruoca: territorialização do espaço

A Serra da Meruoca é composta oficialmente por 04 (quatro) municípios: Alcântaras e Meruoca, em sua totalidade; e Sobral e Massapê, com parte de seus territórios inseridos na mesma. Nos interessa aqui decifrar como se deu o processo de ocupação e povoamento desse espaço, em especial dos municípios que possuem seus territórios totalmente inseridos na extensão correspondente a Serra, para que possamos identificar e discutir os fatores que contribuem, direta e indiretamente, para a intensificação das dinâmicas de mobilidade existentes da população dessa região para com a cidade de Sobral.

Inicialmente abordaremos o processo de ocupação e povoamento de Meruoca, posto que esse ocorreu anteriormente à ocupação e povoamento de Alcântaras. Ao refletirmos sobre a evolução dos povoados (Meruoca e Alcântaras), até adquirirem a condição de município, buscaremos sintetizar o processo de autonomia político-administrativo desses dois municípios, baseados, sobretudo, na análise da literatura sobre a história de ocupação e povoamento dessa região.

Também ressaltaremos as principais características sócioespaciais dos municípios em questão, no sentido de buscarmos compreender o grau de dependência que estes possuem em relação à Sobral e como isso influencia para as dinâmicas de mobilidade direcionadas para essa cidade.

2.2.1 - Ocupação e povoamento de Meruoca: breve contextualização.

O processo de ocupação e povoamento do território correspondente à área onde hoje se localiza o município de Meruoca ocorreu de maneira lenta e árdua para os colonizadores, em virtude da agressividade dos povos indígenas em defesa de suas terras. A literatura relacionada a esse assunto nos mostra que o povoado da Meruoca surge a partir da construção da primeira capela situada às margens do riacho Ytacaranha pelos padres jesuítas, no início do século XVIII, a partir do processo de conquista do território e catequização dos índios. Entretanto, antes da construção da referida capela, ferozes batalhas foram travadas entre o colonizador europeu e os povos indígenas que ali habitavam.

O padre Francisco Sadoc de Araújo (1979), em sua obra intitulada “História Religiosa da Meruoca”, relata como se deu o processo inicial de ocupação e povoamento dessa região, sobretudo a partir da ação dos padres jesuítas. De acordo com Araújo (1979), os índios tapuias reriús foram os primeiros habitantes da Serra da Meruoca. Provenientes do litoral da Bahia, fugidos da ocupação portuguesa que por lá se estabelecia, aportaram inicialmente na ribeira do Acaraú, por volta do início do século XVII, até alcançarem a serra, em busca de refúgio.

Araújo (1979, p.20) ressalta:

Eram as serras os locais preferidos pelos índios para se refugiar contra qualquer perseruição. Houve por isso uma corrida do litoral para as serras por parte dos índios, depois que os colonizadores brancos começaram a ocupar a costa.

Porém, com a expansão da colonização e povoamento do território por parte dos portugueses em direção ao interior, o contato direto do homem branco com os índios “fugitivos” foi inevitável.

Araújo (1979, p.21) afirma que

O vale do médio Acaraú foi o extremo da colonização branca vinda de Pernambuco e o extremo da fuga dos índios vindos da Bahia, tal como a Ibiapaba fora a barreira da civilização que procedia do Maranhão. No início do século XVIII, brancos e índios se encontraram na disputa da posse da serra da Meruoca.

Mesmo com toda a valentia dos povos Tapuias Rerius, estes não conseguiram evitar a “invasão” branca e acabaram sendo agregados à missão da Ibiapaba³ pelo Pe. Ascenso Gago, que à época, havia se deslocado da Serra da Ibiapaba, para onde tinha ido em missão evangelizadora, até a Serra da Meruoca. Após tal agregação, a Serra da Meruoca passa a receber os primeiros esforços de evangelização.

O primeiro contato dos jesuítas com os povos Rerius que habitavam a Serra da Meruoca se deu no sopé da Serra. Para chamar a atenção dos indígenas, o Pe. Ascenso Gago, responsável pela missão jesuíta direcionada à Ibiapaba, que teve rebatimentos na Serra da Meruoca, utilizou como estratégia incendiar uma pequena área, a fim de que o fogo chamasse atenção dos Rerius e assim, conseguissem manter contato. A estratégia dera certo e alguns índios surgiram do meio da mata, para verificar o que estava acontecendo (ARAÚJO, 1979).

O hino de Meruoca, composto por Francisco Marques dos Santos, em sua terceira estrofe, retrata, de maneira poética, o processo inicial de ocupação desse território. Embora aborde uma realidade de lutas, batalhas, sangue e morte, a princípio; e de dominação e catequização, posteriormente, a letra de tal hino nos remete ao entendimento de como se deu esse povoamento.

Rerius fortes taba nativa
 Aguerriada disposta a lutar
 E valente nação sempre ativa
 Que jamais se deixou dominar
 Jesuítas de forma afetiva
 Conseguiram te catequizar.
 (*Hino de Meruoca – 3ª estrofe*)

Nota-se, portanto, que o processo de ocupação e povoamento da Serra da Meruoca não se deu, a princípio, de maneira amigável, em virtude, sobretudo, da valentia dos povos nativos. Entretanto, com a chegada dos jesuítas, esse processo mudou de

figura, passando a ser mais pacífico e harmonioso, devido principalmente à cautela e estratégia utilizada pelos jesuítas no tratamento com os povos indígenas.

Após os primeiros contatos e a luta pela posse da terra, os colonizadores saíram vitoriosos da batalha e iniciaram de fato a ocupação e povoamento da Serra da Meruoca, através de estratégia idêntica a praticada no restante do território da colônia: a doação de sesmaria. A quarta estrofe do hino de Meruoca referenda esse acontecido:

Eras glebas doadas a sesmeiros
Imigrantes buscando provir
Que com outros heróis pioneiros
Te fizeram assim progredir
Ó querida comuna de ordeiros
Teus anais não nos deixa mentir.
(Hino de Meruoca – 4ª estrofe)

Um dos sesmeiros que recebeu terras nessa área foi o Cel. Sebastião Sá, que havia chegado à Meruoca, segundo Araújo (1979), por volta do ano de 1724. Acompanhado de sua esposa, Cosma Ribeira Franca, formaram o primeiro casal branco a habitar estas terras. O Cel Sebastião Sá doou parte das terras situadas às margens do riacho Ytacaranha para a construção da primeira capela e ainda exerceu a difícil tarefa de construir os arredores da capela onde se originaria a cidade de Meruoca. Araújo (op. cit., p. 37) ressalta que o coronel cedeu “meia légua de terra, cem vacas parideiras e uma engenhoca de fazer mel.”

Após vencida a resistência dos índios reriús e construída a capela, o território da Serra da Meruoca passa a ser ocupado de maneira mais acelerada pelos colonizadores brancos. Alguns posseiros do sertão, não satisfeitos com suas fazendas, passaram a procurar também possuir sítios e plantar lavouras na serra. (ARAÚJO, 1979). Araújo (1979) ressalta que Meruoca nasce, de fato, de uma sesmaria, embora que esta terra já estivesse habitada pelos povos nativos e missionários.

De acordo com Aragão (1999), ainda no século XVIII, Meruoca começa a passar por um processo de estruturação do sistema familiar, religioso, econômico e político, embora que de forma bastante lenta e dependente do município de Sobral. De acordo com o mesmo autor (op. cit., p. 18),

As primeiras famílias que passaram afixar residências nessa região, em sua maioria, eram provenientes do município de Sobral, sobretudo grandes

proprietários de fazenda de gado. Buscavam obter sítios em Meruoca, pelo fato de a mesma possuir um clima frio e solos férteis onde pudessem produzir diversos produtos tais como, mel de cana, rapadura, farinha de mandioca, verduras, frutas variadas entre outros.

Embora surgido por volta de 1727, a partir da construção da primeira capela de palha capela de palha, o processo de crescimento do pequeno povoado se dá de maneira lenta. Passa-se mais de um século para que Meruoca (também chamado à época pela igreja de povoamento São José) ganhe hierarquia religiosa, antes mesmo de adquirir autonomia política.

Desde seus primórdios, Meruoca sempre manteve relação direta com Sobral. Araújo (1979, p.160) afirma que “quando a 5 de julho de 1773 a povoação Caiçara foi elevada à categoria de Vila, o território da Serra da Meruoca foi incorporado ao Termo de Sobral”. Mais tarde, mediante a Lei Provincial nº. 1.799 de 10 de janeiro de 1879, é criada a freguesia da Meruoca, elevando-a a paróquia. Desse modo, Meruoca passa a ser distrito de Sobral em 1833, passando a ser conhecida como “Distrito de Paz da Meruoca”.

Dois anos após a criação do distrito, Meruoca é elevada à categoria de vila, através da Lei 2.090, de 13 de novembro de 1885, adquirindo assim, finalmente, sua autonomia política.

Aragão (1999, p. 55) destaca em sua obra “Meruoca: 300 anos de história”, que “para a criação do município (vila) foram decorridos 192 anos da chegada dos jesuítas para catequizarem os índios Reriús aqui sediados”.

O contexto histórico demonstra de fato que a autonomia política de Meruoca foi lenta, com interrupções, iniciando na segunda metade do século XIX, à época em que a divisão territorial do Brasil, obedecendo às regras administrativas de Portugal, estava interligada à regionalização realizada pela igreja (ARAÚJO, 1979).

Segundo Coelho (2007, p. 320):

[...] em longa fase da história do País, a ação da Igreja Católica se antecipava à do estado, chegando aos lugares mais distantes antes dessa. Na nossa história colonial, muitas vezes a paróquia precede o município. Quando um lugar era elevado à vila ou município ali já estava a paróquia, com ação que se irradiava também à educação.

Araújo (1979) ressalta o trabalho do primeiro vigário de Meruoca, Pe. Diogo José de Sousa Lima, que teria apresentado e defendido o projeto de criação da vila. Segundo o mesmo autor (op. cit., p. 164), “a vila foi solenemente instalada no dia 24 de janeiro de 1887”. Portanto, observa-se que a instalação simbólica e oficial da vila, nos termos na época, se deu dois anos após sua criação, que fora em 1885.

Com a instalação da vila, em 1885, Meruoca adquiriu autonomia política. O primeiro intendente (prefeito) teria sido Vicente Fernandes Xavier Macambira, conhecido por Professor Macambira. Este ficou à frente da administração até 1890. Contudo, faltava ainda a autonomia judiciária. Isso veio acontecer em 1914, através da Lei 1.237. Todavia, esta não entrou em vigor porque foi revogada pela Lei de n. 1.289, de 31 de agosto de 1915. (SANTANA, 2011).

É somente em 1951 que Meruoca conquista definitivamente sua autonomia administrativa e judiciária, através da Lei n. 1.153, sancionada e assinada por Raul Barbosa, governador do Estado do Ceará na época. Antes, esta possuía apenas autonomia política. Nesse meio tempo, (entre 1914 e 1951) Meruoca fora ainda pertencente ao município de Massapê (1920), voltou a condição de vila, sendo anexada à Sobral (1931), até adquirir sua definitiva autonomia.⁶

Santana (2011, p. 147) enfatiza que

Meruoca se faz na luta e dizimação dos povos nativos; nas assombrações de suas lendas; nos dogmas da Igreja Católica; nas disputas políticas para a sua emancipação; mais nas ações cívicas de moradores do que na luta política por conquistas sociais [...] no ir e vir dos animais, principalmente jumentos, que abasteciam Sobral com produtos agrícolas e levavam de volta manufaturas.

Além das características supracitadas pela autora no processo de conquista de autonomia política e administrativa pela qual passou esse município, existe um outro aspecto relevante relacionado à história de Meruoca que merece ser destacado. Tal aspecto diz respeito a agricultura, sobretudo ao cultivo de café, pois segundo Linhares (1945), em Meruoca foi cultivado o primeiro pé de café do estado do Ceará, em 1747,

⁶ Sobre o processo de conquista da autonomia política e administrativa de Meruoca, ver ARAÚJO, Francisco Sadoc de. História Religiosa da Meruoca (1979).

pelo Capitão-Mor José de Xerez de Furna Uchôa, que teria trazido-o da França, após a realização de uma viagem. Tal cultivo ocorreu no sítio denominado de Santa Úrsula.

O cultivo do café teve relativa prosperidade, colocando Meruoca ao lado dos principais produtores do produto no Estado do Ceará à época. As outras áreas produtoras do café importantes no Estado do Ceará eram Baturité, Maranguape, Aratuba, Ibiapaba e Araripe, todas regiões serranas.

Contudo, a partir de 1747, o cultivo do café passa a entrar em decadência no estado. Segundo Aragão (1999, p.59),

As causas principais foram envelhecimento dos cafezais, escassez de terras para expandir a cultura, carência de capital, falta de estradas para transportar a produção, baixa produtividade, secas, falta de porto marítimo e concorrência dos estados sulistas.

Outros cultivos também foram realizados pela família de José Xerez, como cajueiros, mangueiras, goiabeiras, entre outros. As frutas coletadas eram consumidas pela própria família.

Em relação às características socioeconômicas e demográficas de Meruoca, este município está localizado na mesorregião Noroeste do Estado do Ceará, com uma área territorial correspondente a 144,940 km² e população estimada em 14.674 habitantes, sendo sua densidade demográfica de 91,38 hab/km², o que equivale a 0,16% da população total do Estado do Ceará, segundo dados do IBGE – 2015. A população urbana correspondia a 7.420 habitantes em 2010, de acordo com o último censo realizado pelo IBGE.

De acordo com dados do IPECE - Instituto de Pesquisa e Estratégia Econômica do Ceará (2014), o município possui oficialmente 05 distritos (Anil, Camilos, Palestina do Norte, Santo Antonio dos Fernandes e São Francisco), mais a sede, a cidade de Meruoca. Além destes, diversos outros sítios e localidades compõem o município (Figura 12).

Figura 12: Localização do município de Meruoca no Ceará.



Fonte: Adaptado do IPECE – Disponível em www.ipece.gov.ce.br Acesso em mar/2015.

O município de Meruoca constitui-se um espaço bastante procurado por pessoas dos municípios e cidades circunvizinhas, com destaque para a cidade de Sobral, em função, principalmente, à sua proximidade geográfica. Essa procura está atrelada às características naturais que este município apresenta, como o clima ameno, com temperaturas médias variando em torno dos 24 e 26° graus Celsius e as diversas belezas naturais, como riachos, piscinas naturais, trilhas e paredões de rochas. Essas pessoas buscam, entre outras coisas, lazer e tranquilidade no ambiente serrano do município.

Soares (2011) destaca que Meruoca trata-se de um pequeno município que apresenta potencial e possibilidades para desenvolver o turismo de serra, fazendo parte da rede urbana que tem como polo regional a cidade média de Sobral. O mesmo autor reforça que Meruoca apresenta-se no cenário sertanejo como nova possibilidade para o

turismo, exaltando suas peculiaridades e fazendo contraponto com a paisagem, cotidiano e a rotina dos grandes centros urbanos.

Ainda com relação as características naturais do município, Santana (2011, p. 151), ressalta:

As belezas naturais sempre foram ressaltadas e, nos anos mais recentes se tornaram mercadorias: a altitude do relevo e o clima são os principais exemplos. [...] A cidade tem no turismo uma de suas principais aspirações econômicas e tenta desenvolver ações que levem os turistas a visitá-la. A página do site da prefeitura ressalta essa atividade econômica como uma das mais significativas potencialidade.

Já no que concerne às características econômicas e estruturais, nota-se que a sede do município passou nos últimos anos por um relativo crescimento da malha urbana evidenciado pela expansão das áreas periféricas e pelas transformações do espaço urbano em suas áreas centrais. Santana (op. cit., p. 152), enfatiza:

Na primeira década do século XXI, Meruoca, em parceria com o governo federal e estadual, passou por transformações estruturais que a colocaram em um ritmo de crescimento até então nunca visto com: a construção do hospital e de escolas; duplicação da rodovia 440 na entrada da cidade; implantação da Universidade Aberta do Brasil (UAB); a instalação de torres de telefonia, acesso à internet e TV a cabo; criação de conjuntos habitacionais na cidade e nos distritos; aumento de residências; pavimentação de ruas; ampliação e “descentralização” do comércio. É um cenário urbano diferente do quadro urbanístico apresentado até o final da década de 1980.

As transformações destacadas pela autora supracitada foram importantes por reorganizar o espaço urbano de Meruoca e incentivar a ocupação de áreas periféricas, a partir da construção de conjuntos habitacionais (Figura 13). Também ocorreu a abertura de novas ruas no centro da cidade e a duplicação da avenida que dá acesso à pequena cidade serrana (Figura 14).

Figura 13: Casas populares em Meruoca.



Fonte: Arquivo do autor. Janeiro/2015.

Figura 14: Avenida de Entrada de Meruoca



Fonte: Arquivo do autor. Agosto/2015.

Tais transformações contribuíram também para inserir Meruoca entre os principais destinos do turismo regional, em virtude do forte potencial turístico do município, incrementando a economia local e evidenciando o município na região Noroeste do estado do Ceará.

Nos distritos e sítios do município a atuação do poder público local foi bastante importante para o crescimento de alguns destes e início de um processo mais efetivo de urbanização de alguns, dentre os quais destacam-se, pelo seu crescimento nos últimos anos o distrito de Anil, Camilos, Palestina e São Francisco.

Com relação aos distritos, a maioria destes ascendeu a categoria de distrito no ano de 1964, com exceção ao distrito de Anil, que passou a essa categoria em 2006. A sede do município, a cidade de Meruoca, adquirira esse status em 1985, como vimos anteriormente. O quadro 03, a seguir, apresenta o ano de criação de cada um dos distritos.

Quadro 03: Divisão político-administrativa de Meruoca - 2015.

DIVISÃO POLÍTICO-ADMINISTRATIVA DE MERUOCA	
DISTRITOS	ANO DE CRIAÇÃO
Sede	1885
Anil	2006
Camilos	1964
Palestina	1964
São Francisco	1964
Santo Antonio dos Fernandes	1964

Fonte: IPECE e Câmara Municipal de Meruoca, (2015).

Segundo Aragão (1999), as gestões de Francisco Sanford Frota (PSDB) e João Coutinho Aguiar Neto (PT) foram as que mais contribuíram para o crescimento recente de Meruoca, sobretudo nos distritos e localidades do município, a partir da abertura de estradas, ruas, pavimentação, instalação de energia elétrica

Os eventos realizados pelo poder público (Figuras 15 e 16) também foram fundamentais para fortalecer o turismo, pois além de promoverem a divulgação do município para outras regiões, contribuíram para fortalecer a economia do município, até então bastante dependente das atividades agrícolas e do funcionalismo público.

Figura 15: Amostra Junina em Meruoca.

Fonte: Arquivo do autor. Junho/2014.

Figura 16: Festival de Inverno. (Jun/2012)

Fonte: Prefeitura de Meruoca, junho/2012.

Segundo Santana (2011, p. 151), “o usufruto do clima traz uma classe abastada que constrói residências [...] frequenta restaurantes ou se hospeda nas pousadas”. Como resultado desse deslocamento de pessoas de classe média e/ou alta, sobretudo de Sobral, para a Serra da Meruoca, algumas pousadas e chalés foram construídos ao longo da CE - 440, estrada que liga Meruoca à cidade de Sobral, visando atender esse público. Antes da construção dessas pousadas e chalés, a presença do Hotel Ytacaranha constituía o principal (talvez único) motivo de permanência dessas pessoas por mais de um dia na serra.

Em relação à demografia de Meruoca, observamos um expressivo crescimento populacional entre os anos de 2000 e 2010, sobretudo da sede do município, quando comparada à população rural. A tabela 01 apresenta, de maneira sintetizada, esse crescimento.

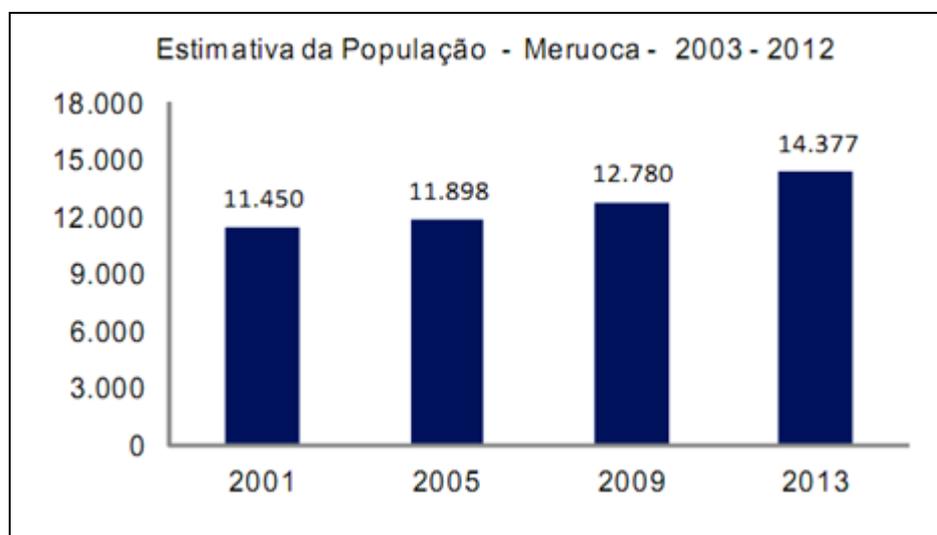
Tabela 01: Crescimento da população de Meruoca – 2000/2010

Discriminação	População Residente em Meruoca (2000/2010)			
	2000		2010	
	Número	Porcentagem (%)	Número	Porcentagem (%)
Geral	11.339	100	13.693	100
Urbana	5.627	49,63	7.420	54,19
Rural	5.712	50,37	6.273	45,81

Fonte: IBGE – Censos Demográficos - 2000/2010.

O gráfico 01 apresenta o crescimento da população de Meruoca no período supracitado, de acordo com estimativas do IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística.

Gráfico 01: Estimativa da população de Meruoca.



Fonte: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE (2014)

Meruoca tem na agricultura, comércio, serviços e funcionalismo público a força motriz de sua economia. Entretanto, existe ainda parcela significativa da mão de obra de sua população que se desloca diariamente para a cidade de Sobral em busca de emprego, produto ou qualquer outro serviço que não encontra em Meruoca, intensificando os fluxos de mobilidade observados entre esse município e a cidade supracitada.

Esse constante fluxo de pessoas deslocando-se diariamente entre Meruoca e Sobral deve-se, em parte, a proximidade geográfica e ao crescimento econômico de Sobral, que se tornou, nos últimos anos, o principal destino daqueles que desejam trabalhar, mas que não querem ficar distantes de suas casas e de seus familiares. A indústria de calçados Grendene S.A., a construção civil e o setor de serviços são as principais atividades procuradas pelos trabalhadores de Meruoca na cidade de Sobral.

Já em relação à geração de emprego formais no município esta é bastante incipiente. De acordo com dados do IPECE para o ano de 2013 (última atualização do órgão), a administração pública é responsável por cerca 81,5% do total de empregos

formais gerados no município, acompanhado do comércio, com 8,7%, da construção civil, com 5,2% e do setor de serviços, com 3,9%. As demais atividades juntas somam 0,7%.

As informações referentes à geração de emprego e renda em Meruoca, para o ano de 2013, são sintetizadas na tabela 02.

Tabela 02: Geração de empregos formais em Meruoca – Ano: 2013.

Geração de empregos formais em Meruoca - 2013		
Discriminação/atividade	Total de empregos	Porcentagem (%)
Adm. Pública	816	81,5
Comércio	88	8,7
Construção Civil	53	5,2
Serviços	40	3,9
Outras atividades	4	0,7
TOTAL	1.001	100%

Fonte: IPECE - Perfil Básico Municipal - PBM (Meruoca), 2015.

É importante ressaltar que a agropecuária é uma importante atividade econômica realizada no município de Meruoca, sobretudo a partir da produção de frutas, verduras e legumes, além da criação de alguns animais que são destinados a abastecer o comércio local e também o comércio de algumas cidades vizinhas, em especial a cidade de Sobral.

Porém, em virtude do fato dessa atividade geralmente não gerar empregos formais no município, esta atividade não fora incorporada de maneira significativa no rol de atividades geradoras de empregos formais no município. Isso pode ser explicado pelo fato de que a maioria das pessoas que praticam a agricultura em Meruoca, a fazem de maneira informal.

A indústria praticamente inexistente em Meruoca, tanto pela falta de interesse de investidores e de incentivo do poder público local, que, como já citado, deu preferência ao setor de turismo, como também por conta das restrições estabelecidas à instalação deste tipo de atividade com a promulgação da lei que instituiu a APA Meruoca.⁷

⁷A APA Meruoca (Área de Preservação Ambiental da Serra da Meruoca) foi criada em 2008, tendo por objetivo regulamentar e fiscalizar a exploração dos recursos naturais da Serra da Meruoca. Fazem parte da APA os municípios

Em relação ao comércio, nota-se que este sofreu um relativo crescimento nos últimos anos, com a chegada de algumas lojas de móveis e eletrodomésticos que atuam em rede em outras cidades, como a Macavi (Figura 17) e a Aguiar Móveis e Eletros, além do surgimento de pequenos empreendimentos locais: lojas de modas, construções, restaurantes, mercantis, depósitos de bebidas, farmácias, funerárias, entre outros.

Figura 17: Loja da Macavi em Meruoca.



Fonte: Arquivo do autor. Setembro/2015.

O setor de serviços também cresceu nos últimos anos, principalmente aquelas atividades ligadas à saúde, com a instalação de postos de coleta para laboratórios, clínicas e academias de ginástica; à educação, com a oferta de cursos de nível superior e técnico na cidade; e bancário, com a instalação de agência do Bradesco, somada à agência do Banco do Brasil e Casas Lotéricas, empreendimentos anteriormente já existentes na cidade.

Importante destacar que, atividades como a apicultura e o artesanato, utilizando-se a casca da bananeira como matéria-prima, têm promovido um incremento na renda de alguns agricultores, que, com o apoio de entidades governamentais, como a EMATERCE, a EMBRAPA, a Universidade Estadual Vale do Acaraú - UVA e a Prefeitura de Meruoca; e não-governamentais, como a AMEL (Associação dos Apicultores de Meruoca), através de cursos, palestras e apoio técnico, buscam encontrar novas alternativas de sobrevivência, que não estejam ligadas apenas ao cultivo do milho

de Meruoca e Alcântaras, além de parte do território de Sobral e Massapê. Mais sobre a APA Meruoca, acesse: <http://www.senado.leg.br/APAMeruoca>

e do feijão, haja vista que esta atividade é bastante prejudicada nos períodos de estiagem e escassez de chuvas. Os produtos fabricados pelos artesãos e apicultores de Meruoca são comercializados na loja da AMEL, localizada na entrada da cidade de Meruoca, e em eventos da qual os integrantes da AMEL participam.

Em relação aos índices de desenvolvimento econômico e social, o município apresenta indicadores modestos em comparação a outros municípios do mesmo porte. Em termos de Índice de Desenvolvimento Municipal (IDM), tomando como referência o ano de 2010, o município apresentava índice de 31,52, ocupando a 33ª posição no ranking estadual. Já o Índice de Desenvolvimento Humano (IDH) apresentava 0,618, ocupando a 76ª posição no ranking estadual, de acordo com os dados do IPECE.

Refletindo ainda acerca dos dados apresentados pelo IPECE (2014), constata-se que a atividade transporte, interesse de nossa pesquisa, está inserida dentro do setor de serviços, e que sua importância para a geração de empregos formais no município ainda é bastante insignificante, se comparado a outras atividades, como a administração pública e o comércio. Essa incipiente geração de empregos formais no município faz com que, a cada dia, mais pessoas residentes em Meruoca procurem outras cidades e até mesmo outros estados em busca de oportunidades de emprego.

Devido à proximidade geográfica e ao crescimento econômico da cidade vizinha, Sobral tem se tornado nos últimos anos o principal destino para aqueles residentes em Meruoca que necessitam trabalhar, mas que não desejam ficar distantes de suas casas e de seus familiares. Isso intensifica ainda mais os fluxos de pessoas observados entre esse município e a cidade supracitada.

2.2.3 - O município de Alcântaras: origem, ocupação e aspectos socioespaciais

Alcântaras é o outro município que possui seu território inserido na Serra da Meruoca. Com uma população estimada em 11.247 habitantes, segundo dados do IBGE (2014), Alcântaras possui uma extensão territorial de 138,605 km² e densidade demográfica de 77,71 hab/km², tendo por limites territoriais os municípios de Meruoca, Sobral, Coreaú e Moraújo. O município é composto oficialmente por 02 distritos (Ventura) e Alcântaras (sede), segundo dados do IPECE (2014). Todavia, apresenta uma quantidade significativa de vilas, povoados e sítios, como demonstra a figura 18.

desbravando o cordão da Ibiapaba, até alcançarem o Ceará por volta de 1880. Por seus instintos de navegação e descobertas, e também por interesses religiosos e comerciais, decidiram organizar-se em dois grupos e seguir caminhos diferentes.

O primeiro grupo teria seguido para o Maranhão, onde fundariam a cidade de Alcântara. Já o segundo grupo afastando-se do Piauí, penetraram sertão a dentro, chegou nas Pedrinhas, atual município de Moraújo. Alguns dissidentes desse segundo grupo, dando continuidade a exploração e domínio de terras, resolveram subir a serra, alcançando a região de Alcântaras por volta de 1883, onde passaram a fixar residência.

As informações e relatos acerca do que acontecera com os povos nativos que estas terras habitavam antes da chegada dos “Alcântaras” são bastante escassos, quase inexistentes. Entretanto, a análise da escassa literatura acerca do povoamento desse município nos remete à ideia de que os nativos, temerosos com a expansão da colonização europeia disseminada por todo o vale do Acaraú, devem ter sido expulsos de suas terras ou dizimados junto com os reriús, nas investidas dos colonizadores portugueses sobre a Serra da Meruoca. Os levantamentos historiográficos indicam também que esses índios eram menos valentes do que os Reriús que habitavam a Meruoca, o que possibilitou a ocupação e expulsão destes de seu território de maneira mais tranquila pelos brancos que ali chegaram.

A Enciclopédia dos Municípios Brasileiros (1959), indica que a família Alcântara tinha a frente três irmãos: Pedro de Alcantara, Adelino de Alcantara e Antonio de Alcantara. Estes teriam aportado por essas terras com suas respectivas famílias e fundando o sítio Três Irmãos, no final do século XIX. O nome do sítio se daria em referência à chegada dos três membros da mesma família.

Do desmembramento destas famílias, originaram-se todos os “Alcântaras” que hoje habitam esse município. Estes pioneiros construíram no meio das montanhas as primeiras casas de taipa, cobertas de palha, o que daria origem, posteriormente, ao povoado de São José, gênese da cidade de Alcântaras.

Em entrevistas e diálogos com alguns moradores mais antigos do município, conseguimos coletar informações acerca dos aspectos físicos de Alcântaras à época da chegada dessas famílias. O senhor Juvenal Freire, um dos moradores mais antigos de Alcântaras e profundo conhecedor da história do lugar, relata que Alcântaras era um lugar

bastante árido, completamente seco, tanto que para as construções de casas, era necessário molhar a terra com mandioca (líquido extraído da mandioca) e assim obter o barro (argila). Todavia, Capistrano de Alcântara (filho de Antonio Ribeiro de Alcântara, descendente dos fundadores e patriarcas do povoado) um homem respeitado na região e possuidor de muita fé, resolveu construir uma igreja para seu povo, em homenagem a São José, devido ao nome do lugarejo.

Não sabia ele que uma grande seca estava por vir. Tal seca ocorreu em 1906, interrompendo seus planos de construção da igreja. Entretanto, por ser devoto de Nossa Senhora do Perpétuo Socorro, Capistrano passou a valer-se dela, pedindo-lhe que se fizesse brotar naquele lugar alguma fonte d'água. Em troca edificaria uma capela, em sua homenagem. No ano seguinte, 1907, algo extraordinário aconteceu: o inverno foi muito bom, aparecendo jorras d'água e correntes de riachos.

Como retribuição ao “milagre” concebido, Capistrano articulou junto as autoridades e à Igreja autorização para construção da igreja. Para tanto, se comprometeu a doar sua casa de morada e toda sua produção, além de 70 braças de terra de frente, por 600 de fundos para a formação do patrimônio da igreja. Outras famílias também doaram terrenos e bens para constituição do patrimônio da igreja. Após a morte de Capistrano, os Alcântaras ficaram donatários de todas as terras adjacentes ao local de construção da capela, exceto da parte doada para a igreja.

Abrimos um parêntese para ressaltar que as informações coletadas a partir dos relatos dos moradores constituem-se naquilo que as ciências sociais denominam de história oral⁸, sendo esta uma forma de coletar relatos sobre vivências passadas e presentes de pessoas numa determinada comunidade, a partir da seleção de determinadas pessoas consideradas importantes na comunidade ou conhecedoras da temática estudada.

Após a construção da capela, o povoado passou por um relativo crescimento populacional e tornou-se então o povoado de São José dos Alcântaras, em homenagem a

⁸ A história oral é uma metodologia de pesquisa que consiste em realizar entrevistas com pessoas que podem testemunhar sobre acontecimentos, conjunturas, instituições, modos de vida ou outros aspectos da história contemporânea. Tais testemunhos, embora provenientes apenas de relatos de moradores e arquivos disponíveis em sites e blogs da cidade, no caso específico de Alcântaras, constituem-se em dado histórico, em função da escassez de documentos que abordem cientificamente a temática estudada.

primeira família que por esta região residiu. Em 1933, mediante divisão administrativa realizada no estado do Ceará, o povoado torna-se distrito, passando a pertencer ao município de Massapê, assim permanecendo em divisões territoriais datadas dos anos de 1936 e 1937.

Em 1938, com o Decreto-lei estadual nº 448, o distrito de São José dos Alcântaras passa a denominar-se apenas Alcântaras, permanecendo ainda, pertencente ao município de Massapê. Tal cenário assim continuaria até o ano de 1951, quando, através da lei estadual nº 1153, de 22-11-1951, o distrito de Alcântaras passa a fazer parte do município de Meruoca. Porém, em 1957, por meio da lei estadual de 3961, o distrito de Alcântaras é desmembrado de Meruoca e elevado à categoria de município. A mesma lei que instituiu o município de Alcântaras também criou dois distritos: Alcântaras (distrito-sede) e Ventura, assim permanecendo até os dias atuais.

Quanto às características socioeconômicas, Alcântaras, por ser um município de dimensões territoriais e demográficas consideradas pequenas, além de ser jovem em termos de autonomia política, sofre as dificuldades de captação de recursos externos e atividades que dinamizem e fortaleçam sua economia. O FPM (Fundo de Participação dos Municípios) acaba se tornando a principal fonte de receitas do município.

Assim como observado em Meruoca, o município concentra no funcionalismo público, agropecuária e serviços suas principais fontes de renda para a população. População esta que sofreu um pequeno crescimento nos últimos anos, como demonstra os dados do IBGE (2014), retratados na tabela 03.

Tabela 03: Crescimento da população de Alcântaras – 2000/2010.

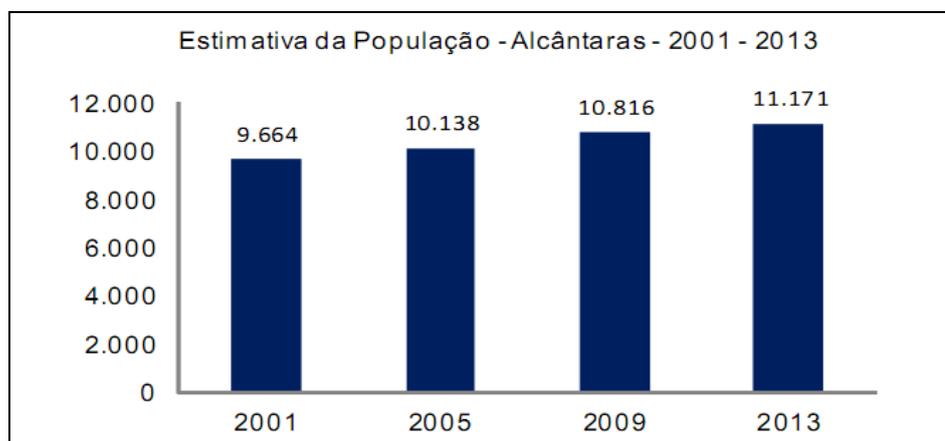
Discriminação	População Residente em Alcântaras			
	2000		2010	
	Número	Porcentagem (%)	Número	Porcentagem (%)
Geral	9.548	100	10.771	100
Urbana	2.763	28,93	3.448	32,01
Rural	6.786	71,07	7.323	67,99

Fonte: IBGE – Censos Demográficos - 2000/2010.

Cabe ressaltar que, diferentemente de Meruoca, em Alcântaras, o maior contingente populacional está concentrado na zona rural do município, como demonstra os dados do IBGE apresentados na tabela.

Podemos observar que, em relação ao crescimento da população, esse processo se deu de maneira lenta, como demonstra o gráfico 02. Tal fato pode ser explicado pelas dificuldades de acesso a serviços de saúde qualificados, o que incide no aumento das taxas de mortalidade infantil, e também no fato que muitos moradores de Alcântaras, por não conseguirem emprego em sua cidade de origem ou nas cidades vizinhas, terminam por deixar seu lugar de origem, em busca de melhores oportunidades de vida. É comum também muitos irem e voltarem, no processo contínuo de migração, que afeta diretamente a densidade demográfica do município.

Gráfico 02: Estimativa da população residente de Alcântaras (2001 – 2013).



Fonte: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE (2014).

Analisando com um pouco mais de atenção a geração de emprego e renda no município de Alcântaras, observa-se que a indústria praticamente inexistente no município e o comércio é pouco desenvolvido, destacando-se apenas a presença de médios e pequenos mercantis na sede e distritos, as populares “bodegas”, embora que tenhamos a presença de reduzidas lojas de móveis, eletrodomésticos e de construções na cidade (Figuras 19 e 20).

Figura 19: Rua comercial em Alcântaras.

Fonte: Arquivo do autor. Julho/2015.

Figura 20: Loja de móveis em Alcântaras.

Fonte: Arquivo do autor. Julho/2015.

Já com relação aos serviços, nota-se, assim como em Meruoca, que Alcântaras é ainda bastante dependente das cidades vizinhas, em especial a cidade de Sobral. Isso se deve tanto pela ausência de alguns serviços importantes para a população, como clínicas, hospitais, faculdades, entre outros; como também pela relativa proximidade com a cidade de Sobral, o que intensifica um maior fluxo de pessoas deste município para com a cidade mencionada.

Ao analisarmos o Perfil Básico Municipal – PBM de Alcântaras, disponibilizado pelo Instituto de Pesquisa e Estratégia Econômica do Ceará (IPECE), para o ano de 2014, observamos que o município apresenta uma concentração da geração de emprego e renda no setor público, a partir da administração pública e nos setores de comércio e serviços. A agricultura, embora muito importante no município, não aparece nos dados do IPECE no âmbito da geração de empregos formais. Tal situação é semelhante aquela já mencionada em relação à Meruoca.

A escassez de geração de empregos formais e até mesmo informais no município faz crescer, como já ressaltado, a procura por novas oportunidades em outros municípios e regiões, sendo que a cidade de Sobral tem se tornado um dos destinos mais procurados, sobretudo para aqueles trabalhadores da construção civil e da indústria, intensificando assim, o fluxo de pessoas entre esse município e essa cidade, promovendo também, uma maior mobilidade espacial entre as diferentes áreas desse município para com essa cidade.

Essa dinâmica se assemelha à observada também em Meruoca. Para entendermos melhor como esse processo ocorre e quais suas principais características, apresentaremos a

seguir os principais aspectos ligados às dinâmicas de deslocamento entre a Serra da Meruoca e a cidade de Sobral, aqui analisadas como dinâmicas de mobilidade espacial, no sentido de compreendermos qual a importância dos transportes nesse contexto e como tais dinâmicas influenciam direta e indiretamente para a economia dos municípios mencionados e para a própria população desses municípios.

CAPÍTULO 03

TEXTOS E CONTEXTOS: políticas, planos e ações do Estado voltadas ao transporte e suas implicações para a mobilidade espacial.

O terceiro capítulo do presente trabalho dedica-se a uma breve análise das políticas públicas e ações do poder público voltadas aos sistemas de transportes em escala micro e macrorregional, visando entender seus rebatimentos para nosso objeto de estudo, a mobilidade espacial, e para outros aspectos relacionados à pesquisa, tais como organização do sistema de transportes, infraestrutura viária, oferta e condições de operacionalização dos meios, planejamento urbano e municipal voltado à mobilidade, entre outros.

De acordo com Barat (1973), para que haja uma maior eficiência no funcionamento da economia, é necessário uma maior preocupação com a modernização tecnológica da atividade de transporte, visando compatibilizar sua capacidade de prestação dos serviços às modificações de escala e de técnicas que se verificarão em setores produtivos básicos.

Desse modo, cabe ao transporte um papel mais efetivo nas reduções de custos, na localização racional das unidades produtivas e no estímulo a processos de especialização produtiva regional, posto que o transporte constitui atividade-meio no quadro das relações entre setores produtivos, influenciando outras atividades e sendo por elas influenciado (BARAT, 1973).

Para o autor,

O sistema de transportes, como parte da infraestrutura econômica do País, deve contribuir, portanto, de forma eficaz para a plena realização das metas governamentais e empresariais. Numa economia em desenvolvimento, os serviços de transporte são de natureza predominantemente intermediária, atendendo às necessidades de deslocamento dos fatores de produção e dos bens finais dos demais setores econômicos (BARAT, 1973, p. 54).

Mais do que isso, compete aos transportes desempenhar papel importante na integração econômica, social e política de áreas desfavorecidas, quer pela ausência de ligações com polos nacionais ou regionais, quer pela precariedade com que é feito

atualmente o transporte de sua produção, devido à intermitência das ligações existentes (BARAT, 1973).

Nesse sentido, torna-se necessário discutir as políticas governamentais de transportes, no intuito de compreender seu papel frente a importância desse setor para a economia e para o crescimento do país. Além disso, de acordo com Barat (1973), a política de transportes deverá orientar-se para objetivos específicos ligados ao atendimento eficiente das necessidades dos principais setores da economia (objetivos de eficiência) e à combinação de modalidades de transporte para o atendimento de necessidades regionais de escoamento (objetivos de coordenação). O sistema de transportes deve desempenhar também sua função de produtor de serviços intermediários da maneira mais adequada às exigências da economia e do desenvolvimento nacional e regional.

De acordo com Boechat apud Santiago (2001, p. 55), entende-se como política de transportes:

O conjunto de medidas e normas técnico-administrativas que orientam a expansão e exploração, de maneira coordenada, dos sistemas de viação do país, de modo a atender, com eficiência e oportunidade, os interesses do desenvolvimento e segurança nacionais.

Nesse sentido, para pensarmos as políticas de transportes torna-se necessário analisarmos quais foram as medidas e ações tomadas pelos diferentes governos visando a expansão e exploração dos sistemas de viação tanto do país como do Ceará.

Ao abordarmos essa temática especificamente em nosso trabalho, a partir da análise das políticas de transporte no Brasil e no Ceará, podemos melhor identificar e compreender os fatores que estão diretamente ligados à concretização da mobilidade espacial, a partir de sua perspectiva material, concreta, com foco para as infraestruturas de transportes existentes e operantes.

3.1 – As políticas de transportes no Brasil: linhas gerais.

Ao analisarmos os planos governamentais e as políticas de transportes no Brasil, percebemos que existe uma lacuna entre o discurso governamental acerca do planejamento de transportes e a realidade prática efetivada. Constatamos que o Estado

atribuiu, em seus diversos planos e programas ligados aos transportes, prioridade ao modo rodoviário, através do aumento de investimentos em infraestrutura, em detrimento à prioridade aos demais modais, considerados mais eficientes, entretanto, com poucos recursos alocados.

Santiago (2003, p. 88), ressalta que, “até a década de 60, o principal meio de transporte era o ferroviário. Após a mudança de ênfase para a rodovia, ocorrida no Governo de Juscelino Kubitschek (1956 – 1960), a ferrovia e os outros meios de transportes foram relegados ao segundo plano”. Oliveira Júnior (1996, p. 42) destaca que “o Brasil apresenta uma grande descontinuidade no seu processo de planejamento governamental que pode ser verificada pelo cortejo dos planos de transportes elaborados, das comissões instituídas para a elaboração dos planos e a efetivação destes, na forma da Lei, quando passam a ser oficiais”.

O mesmo autor ressalta que, da história recente do Brasil, sobretudo a partir da década de 1930, podemos destacar a existência de 06 (seis) planos governamentais destinados ao setor de transportes. Planos esses que foram elaborados por diferentes técnicos e planejadores, o que fazia com que houvesse, constantemente, uma mudança no enfoque em relação aos transportes (OLIVEIRA JÚNIOR, 1996). O quadro 04, a seguir, apresenta os planos governamentais elaborados:

Quadro 04: Planos governamentais ligados ao setor de transportes no Brasil.

PLANOS GOVERNAMENTAIS LIGADOS AO SETOR DE TRANSPORTES (A partir da década de 1930)			
NOME	LEGISLAÇÃO PERTINENTE	ANO	GOVERNO
Plano Geral de Viação Nacional	Decreto nº 24.497	1934	Getúlio Vargas
Plano Rodoviário Nacional	Decreto nº 15.903	1944	Getúlio Vargas
Plano Ferroviário e Rodoviário Nacional	Lei nº 2.975	1956	Juscelino Kubitschek
Plano Nacional de Viação	Lei nº 4.592	1964	Castelo Branco
Plano Rodoviário Nacional	Decreto-Lei nº 142	1967	Presidente Costa e Silva
Plano Nacional de Viação	Lei nº 5.917	1973	Emílio Médici

Fonte: Adaptado de OLIVEIRA JÚNIOR, J. A. (1996).

Verificamos que tais planos foram elaborados em diferentes momentos e contextos da política brasileira, o que influenciava diretamente para sua elaboração e diretrizes, posto que, embora elaborados por técnicos do setor, era o enfoque do gestor da época, ou seja, do presidente, que adquiria maior peso na tomada de decisões.

Obstante as diferentes visões dos gestores, verificou-se a consolidação do padrão rodoviário no país. Tal constatação pode ser medida pela comparação das malhas rodoviárias e ferroviárias existentes e planejadas. Oliveira Júnior (1996, p.43) destaca que,

Percebe-se a hegemonia crescente do modo rodoviário sobre os demais, principalmente sobre o ferroviário, pois era até então o único a operar de forma razoavelmente satisfatória. [...] A mudança em favor do modo rodoviário por parte do Governo Federal, nas políticas nacionais, fez com que a matriz modal dos transportes fosse alterada em detrimento dos demais modos de maior eficiência energética.

A explicação para o predomínio do rodoviarismo como principal modal de transportes, em detrimento dos demais modais está ligada à razões de ordem econômica, de conjuntura internacional e de políticas nacionais. Por outro lado, o transporte ferroviário foi aos poucos sendo deixado de lado pelos governos e pelos planos de viação elaborados.

Barat (1986), destaca que a não utilização do patrimônio ferroviário existente nos vários Estados Federados deveu-se, entre outras coisas, a uma malha ferroviária de âmbito regional, com pouca integração nacional, a um traçado tornado obsoleto, devido à pouca utilização, a uma diversificação de bitolas, o que dificultava uma integração física, a uma deterioração geral do sistema e a uma diminuição de carga agravada pela retração de mercado, influenciada pela “crise de 30”, ocasionando dificuldades financeiras para as ferrovias já implantadas.

Para o mesmo autor, o resultado de todos esses eventos e condições acabou refletindo-se na capacidade (ou incapacidade) de investimentos em relação à expansão da malha ferroviária e também na modernização do sistema, ocasionando, assim, um redirecionamento das políticas nacionais para o setor rodoviário, tendo por objetivo, dar suporte ao processo de industrialização que se iniciava (BARAT, 1986).

É nesse contexto que o setor rodoviário passa a ganhar maior destaque em relação às políticas de transporte, em detrimento dos outros setores, o ferroviário principalmente. Para Barat (1986), existiram alguns fatores que contribuíram para o redirecionamento das políticas de transportes no Brasil, com ênfase para o setor rodoviário.

De acordo com o autor,

Vários fatores interagiram, com efeito, no sentido de condicionar o crescimento extensivo da infraestrutura rodoviária, entre os quais merecem ser destacados: 3) a rápida expansão e consolidação de um mercado de âmbito nacional; b) o crescimento na demanda por matérias-primas e alimentos, resultante dos processos de industrialização e urbanização, que pressionou continuamente a expansão da fronteira agrícola; c) o incremento da frota de veículos, principalmente após a implantação da indústria automobilística no País; d) a política de subsídios aos usuários e a preservação de mecanismos de vinculação e transferência de recursos tributários, destinados à expansão da rede rodoviária (BARAT, 1973, p. 62).

Diante desse cenário, o setor rodoviário passou por uma ascensão, tanto em termos de infraestrutura, como também de mecanismos que possibilitassem seu crescimento, como os subsídios para a produção de equipamentos (automóveis, caminhões e ônibus) e o próprio processo de industrialização adotado pelo país, que elegeu o setor automobilístico como carro-chefe para o desenvolvimento de sua indústria.

Alia-se a isso, as atividades privadas que se tornaram complementares a esse desenvolvimento, dentre as quais, destacam-se: a construção e manutenção de obras rodoviárias, a operacionalização dos sistemas de transportes de passageiros e cargas, o desenvolvimento da indústria petroquímica e das indústrias metal-mecânicas inseridas no processo de produção automobilístico-rodoviário (BARAT, 1986).

Entretanto, a crise do petróleo na década de 70 coloca em dúvida a priorização do setor rodoviário como principal modal de transporte para o desenvolvimento do país. Nesse novo cenário, a política de transportes passa a ser subordinada à política energética, ou seja, os investimentos no setor de transportes, principalmente em infraestrutura, passariam a depender da eficiência energética do país e das arrecadações acumuladas, tanto com os tributos e impostos criados sobre o setor de transportes, como também pelo comércio de combustíveis, em especial, aqueles derivados do petróleo (OLIVEIRA JÚNIOR, 1999).

Com a relativa “superação” da crise do petróleo, o setor rodoviário passa novamente a receber recursos do governo federal para sua expansão e desenvolvimento, e as indústrias, por sua vez, voltam a receber subsídios para a fabricação de automóveis e caminhões. Nesse contexto, o setor rodoviário assume outra vez a dianteira das políticas de transporte elaboradas e efetivadas no país.

Nos anos mais recentes, sobretudo a partir do final da década de 90 e início dos anos 2000, verificamos a continuidade na priorização do setor rodoviário em detrimento dos demais setores, embora que, tenhamos verificado também, mesmo que de maneira ainda insuficiente, um investimento no setor aéreo, com a construção e reforma de aeroportos e também no setor hidroviário, em especial o marítimo, com a reforma e ampliação de alguns portos pelo país. Já o setor ferroviário continuou renegado pelas políticas governamentais, voltando à tona somente recentemente, no final da primeira década do século XXI, com a discussão sobre a necessidade de construção de novas ferrovias, dentre elas a Transnordestina⁹ e a Ferrovia Norte-Sul.

Contudo, o que observa-se é que o setor rodoviário continua sendo, por um lado, uma das principais apostas para o desenvolvimento do país, em virtude da deficiência de outros setores para o transporte inter-regional de cargas e passageiros, e por outro lado, um grande gargalo para esse mesmo desenvolvimento, em função, principalmente, da má infraestrutura das estradas e das políticas ultrapassadas para o setor.

A tabela 04 apresenta a malha rodoviária brasileira em extensão para o ano de 2007, destacando o tipo de malha, se federal, estadual ou municipal, e também a infraestrutura da rodovia, se pavimentada ou não pavimentada.

Tabela 04: Malha rodoviária brasileira em extensão. Referência: 2007.

MALHA RODOVIÁRIA BRASILEIRA EM EXTENSÃO – 2007.			
Tipo	Pavimentada	Não pavimentada	Total
Federal	61.304 Km	13.636 Km	74.940 Km
Estadual	106.548 Km	113.451 Km	219.999 Km
Municipal	26.770 Km	1.288.941 Km	1.315.711 Km
TOTAL	211.687 Km	1.422.394 Km	1.634.071 Km

Fonte: CNT, 2009. (Adaptado de SOUZA & SILVEIRA, 2011).

⁹ A Nova Transnordestina é uma obra ferroviária para ligar o Porto de Pecém, no Ceará, ao Porto de Suape, em Pernambuco, além do cerrado do Piauí, no município de Eliseu Martins, num total de 1.728 km.

Constatamos, mediante análise da tabela, que no ano de 2007, dos 1.634.071 quilômetros de rodovias existentes no Brasil, apenas 12,9 % desse total encontrava-se pavimentada, contra 87,1 % sem pavimentação.

Estudo mais recente acerca das condições de infraestrutura das rodovias brasileiras, realizado em 2014 pela Confederação Nacional dos Transportes (CNT), revelou que somente 13% dos mais de 1,691 milhão de quilômetros de estradas brasileiras são pavimentadas, e que 62,1% dos trechos pesquisados apresentam algum tipo de problema, que vão desde a falta de sinalização à total ausência de infraestrutura (buracos, falta de acostamento, quedas de barreiras, entre outros).

Isso demonstra o descaso em relação ao desenvolvimento do setor rodoviário no país, embora que, (SOUZA & SILVEIRA, 2011) ressaltem que, em décadas anteriores, as rodovias tenham sido eleitas pelo governo brasileiro como modal ideal para a efetivação da integração territorial e consolidação de um mercado interno, almejando, com isso, por um fim nos chamados “arquipélagos econômicos e populacionais”.

Entretanto, o desenvolvimento desse setor ficou apenas no discurso. Para termos uma ideia, a atual política nacional que rege a organização e desenvolvimento dos transportes terrestres no país é datada da década de 70, mais precisamente, do ano de 1974, quando foi elaborado o último Plano Nacional de Viação (PNV). Durante todo esse tempo, pouco ou quase nada foi alterado nesse plano, o que praticamente causou uma verdadeira estagnação no desenvolvimento do setor, principalmente o rodoviário, no país.

Todavia, ao analisarmos atenciosamente tal plano, verificamos que essa política, efetivada através de lei, trouxe rebatimentos diretos para a mobilidade espacial em escala micro e macrorregional, através da regulamentação e operacionalização dos sistemas de transporte.

De acordo com a Lei nº 5.917, de 10 de Setembro de 1973, que aborda o Plano Nacional de Viação (PNV), o seu Art. 3º, alínea M, estabelece:

Os sistemas metropolitanos e municipais dos transportes urbanos deverão ser organizados segundo planos diretores e projetos específicos, de forma a assegurar a coordenação entre seus componentes principais [...] visando a sua maior eficiência, assim como a compatibilização com os demais sistemas de

viação e com os planos de desenvolvimento urbano, de forma a obter uma circulação eficiente de passageiros e cargas, garantindo ao transporte terrestre, marítimo e aéreo possibilidades de expansão, sem prejuízo da racionalidade na localização das atividades econômicas e das habitações. (Redação dada pela Lei nº 6.261, de 14.11.1975).

Constatamos, portanto, que a referida lei deixa claro que é papel dos governos municipais, através da elaboração de seus planos diretores, a organização dos sistemas de transportes, seja no espaço urbano ou no espaço rural, que esteja, porém, pertencente aos limites territoriais daquele município. No mesmo sentido, quando há a ausência de planos diretores ou projetos voltados à organização e operacionalização desses sistemas de transportes, cabe ao Estado gerir e estabelecer as normas e condições para o funcionamento e transporte de pessoas e produtos nos espaços regionais, que vão além dos limites territoriais de apenas um único município.

Mas quais são as políticas estaduais voltadas a este setor? Como estas políticas se enquadram e influenciam para nosso objeto de estudo, no caso a mobilidade espacial? Fomos em busca dessas respostas.

3.2 – As políticas de transporte no Ceará e os planos de governo: breve contextualização.

Analisar as políticas de transporte no Estado do Ceará é uma tarefa um pouco complicada. Isso por que, de acordo com Oliveira Júnior (1996), a necessidade de elaboração de planos rodoviários estaduais teria promovido a criação dos Departamentos Estaduais de Rodagens – DER's (no Ceará criado em 1946), sendo que estes possuíam a mesma estrutura organizacional e de ação do antigo DNER (Departamento Nacional de Estradas de Rodagem), criado em 1937, hoje DNIT¹⁰ (Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes), criado em 2001.

Este fato, por si só, teria feito com que os Estados, em especial o Estado do Ceará, não elaborassem Planos Estaduais de Transportes, mas sim, planos rodoviários, alicerçados predominantemente na construção de infraestruturas de transportes voltados

¹⁰ O DNIT é o órgão responsável pela manutenção, ampliação, construção, fiscalização, e elaboração de estudos técnicos para a resolução de problemas relacionados ao Sistema Federal de Viação como também do tráfego multimodal de pessoas e bens, nos modais rodoviário, ferroviário e hidroviário.

às rodovias, em detrimento de outros aspectos importantes ligados a esse setor, como por exemplo, a própria operacionalização dos transportes, além também, da discussão acerca do desenvolvimento de outros modais de transporte no Estado.

Entretanto, para Oliveira Júnior (1996), é possível realizar uma análise das Políticas Públicas de Transporte no Estado do Ceará a partir do estudo e discussão dos Planos Estaduais de Governo, que entre 1963 e 1991 totalizaram sete planos governamentais, sendo o primeiro, o Plano de Metas Governamentais do Governo Virgílio Távora e o último, considerando o período citado, o Plano de Mudanças do Governo Tasso Jereissati.

O quadro 05 apresenta os planos governamentais, seu período de duração e o governo a qual era pertencente.

Quadro 05: Planos Estaduais de Governo do Ceará entre 1963 e 1991

PLANOS ESTADUAIS DE GOVERNO DO CEARÁ ENTRE 1963 E 1991.		
NOME DO PLANO	PERÍODO	GOVERNO
Plano de Metas Governamentais - PLAMEG	1963 a 1966	Virgílio Távora
Plano de Ação Integrada de Governo - PLAIG	1967 a 1971	Plácido Castelo
Plano de Governo do Estado do Ceará - PLAGEC	1971 a 1974	César Cals
Plano de Desenvolvimento do Ceará - PLANDECE	1974 a 1979	Adauto Bezerra
Plano de Metas Governamentais – II PLAMEG	1979 a 1983	Virgílio Távora
Plano Estadual de Desenvolvimento - PLANED	1983 a 1987	Gonzaga Mota
Plano de Mudanças	1987 a 1991	Tasso Jereissati

Fonte: Adaptado de Oliveira Júnior, J.A. (1996).

Cabe ressaltar, porém que, após esses planos, novos planos de governo surgiram, com o governador Ciro Gomes, o governador Lúcio Alcântara e mais recentemente, com o governador Cid Ferreira Gomes.

Todavia, sob a luz de Oliveira Júnior (1996), analisaremos inicialmente os sete planos de governo citados e quais seus rebatimentos para o setor de transportes, para,

posteriormente, discutirmos os planos mais recentes, pós primeiro “governo das mudanças”.

No tocante à discussão dos sete planos de governo anunciados no quadro anterior e seus rebatimentos para a política de transportes do Ceará, observamos que os quatro primeiros planos de governo, que vão de 1963 à 1979, coincidem com a fase inicial da política de desenvolvimento regional preconizada pela criação da SUDENE, em 1959, e também com a “escolha da industrialização como indutora de desenvolvimento e integração regional no Nordeste subdesenvolvido do Brasil (OLIVEIRA JÚNIOR, 1996, p. 70).

Oliveira Júnior (1996, p. 71), destaca que:

Ao governador Virgílio Távora deve-se o reconhecimento de ter sido o precursor na utilização da Ação Planejada de Governo em terras cearenses, com a introdução do primeiro Plano de Metas do Executivo Estadual, o PLAMEG, ainda em 1963. Outro destaque [...] deve-se à inclusão no plano de um capítulo referente ao Desenvolvimento Regional, que foi mantido em todos os planos subsequentes, bem como a elaboração do Primeiro Diagnóstico Socioeconômico do Estado do Ceará, em colaboração com a Universidade Federal do Ceará.

No que se refere aos transportes, o PLAMEG adotava a política e diretrizes federais de transportes, segundo as quais não estava prevista a utilização do modo ferroviário como estratégico na integração do território, em virtude de que esta política e diretrizes priorizava o setor rodoviário como principal modal de transportes.

Isso tornou-se um complicador, pois tal política não estava de acordo com os reais interesses do Estado do Ceará, posto que suas principais regiões econômicas encontravam-se sem integração física por rodovia, mas sim por ferrovias. Além disso, as rodovias federais não atendiam aos interesses da integração do território cearense.

A situação do Estado do Ceará no início da década de 1960, no tocante ao setor de transportes, era bastante precária, tendo em vista que a única modalidade operando de maneira satisfatória era a ferrovia, que tinha sido planejada e construída no final do século XIX e início do século XX, apresentando limitações no seu desempenho devido ao traçado e à própria estrutura de trilhos, que já era quase centenária (OLIVEIRA JÚNIOR, 1996).

Contudo, de acordo com Oliveira Júnior (1996, p. 75), devido à dependência econômica do Estado, as diretrizes nacionais de transportes foi implementada sem maiores questionamentos, levando-se em consideração que “a rodovia não deixa de ser importante onde não existe estrada”.

E nesse cenário, com o início do processo de planejamento, é dada maior prioridade à dotação ao território cearense de infraestrutura econômica que possibilitasse seu desenvolvimento, sendo que o setor rodoviário ganha maior ênfase, em detrimento dos outros setores ou modais de transporte existentes. A exceção foi somente o setor portuário, onde buscou-se também a consolidação do Porto do Mucuripe, localizado na capital do Estado, Fortaleza.

Já o PLAIG (1967/1971), elaborado no governo Plácido Castelo, busca consolidar o processo de planejamento iniciado pelo PLAMEG, permanecendo com as mesmas prioridades, ao dar ênfase também aos setores rodoviários e portuários. Esse plano reconhece a necessidade de integração intersetorial da política de transportes com as demais políticas implementadas pelo Estado e sua importância como indutor do desenvolvimento regional (OLIVEIRA JÚNIOR, 1996).

De acordo ainda com Oliveira Júnior (1996), a grande novidade desse plano, em relação ao plano anterior, no que tange aos transportes, foi a contemplação do setor aeroviário, com a criação do Departamento Aeroviário do Estado, objetivando desenvolver o transporte aéreo regional de cargas e passageiros.

O PLAGEC (1971/1974) foi o terceiro plano de governo criado no período de 1963 à 1991. Elaborado no governo César Cals, esse plano mencionava a necessidade de um desenvolvimento mais equilibrado entre as várias regiões do Estado e sua capital. Para isso, deveria ser ofertada uma maior infraestrutura de transportes e infraestrutura econômica (porto, ferrovias e rodovias) no estado, em especial nas regiões de fronteiras com outros estados, posto que o Ceará poderia se tornar um polo regional se minimizasse a influência e polarização econômica exercida por outros estados, como Pernambuco, a seus municípios.

terminais rodoviários de passageiros, aos quais o Estado do Ceará aceitaria intervir diretamente, com sua construção. Já em relação aos demais modais (Aéreo, Ferroviário, Marítimo-Hidroviário) e seus respectivos terminais de passageiros, o Estado deixaria a cargo das políticas federais na região.

Em 1979, no segundo governo Virgílio Távora, é elaborado um segundo PLAMEG, o PLAMEG II. Nesse plano há uma retomada na discussão sobre a necessidade da política de transportes encontrar-se integrada às demais políticas setoriais, visando maximizar retorno dos investimentos. Tal plano priorizou também a implantação de rodovias de interesses geopolíticos de fronteira, turísticas e de acesso às jazidas minerais. Os demais modais ficariam sob a responsabilidade do Governo Federal (OLIVEIRA JÚNIOR, 1996).

O PLANED (1983/1987), por sua vez, apresenta objetivos específicos para cada modal de transporte existente no Estado do Ceará, tornando-se assim, factível à ocorrência de incoerência intrasetorial, pois, segundo Oliveira Júnior (1996), não seria possível ocorrer a priorização dos setores rodoviário e ferroviário de maneira simultânea, posto que estes não operavam de maneira integrada, competiam entre si e ao mesmo tempo, excluía um ao outro.

Oliveira Júnior (1996, p. 78) apresenta outros objetivos exposto no referido plano, dentre as quais, destaca: “integração modal; integração das regiões sem a influência de Fortaleza; melhorar o sistema de transporte rodoviário de passageiros; melhorar a infraestrutura e as condições operacionais do porto; viabilizar a interiorização do transporte aéreo”.

O autor destaca ainda que este plano apresentava algumas inovações em relação aos planos anteriores, como a viabilização do fluxo ferroviário entre o Ceará e o Centro-Sul, a indução à implantação de unidades geradoras de cargas ao longo da ferrovia e a internacionalização do Aeroporto Pinto Martins, em Fortaleza.

O último plano do período citado (1963 à 1991) foi o Plano de Mudanças do Governo Tasso Jereissati. Segundo Oliveira Júnior (1996, p. 78),

O Plano de Mudanças (1987/1991) apresenta como prioritária a racionalização e expansão do sistema viário, visando a integração econômica do Estado e à redução do custo e do tempo no transporte de cargas e passageiros. O Plano

defende uma integração modal, mas deixa todos os demais modais sob a tutela do Governo Federal. Mais uma vez o Governo Estadual atua somente no modal rodoviário.

Ao analisarmos as políticas de transporte integradas aos Planos de Governo do Estado do Ceará no período correspondente à 1963 e 1991, tendo por base as reflexões de Oliveira Júnior (1996), constatamos que estas políticas foram eminentemente centradas do modo rodoviário, em todos os planos analisados, renegando os demais modais ou atribuindo ao Governo Federal a responsabilidade pela organização e efetivação desses outros modais no Estado.

E nos anos mais recentes, o que nos dizem as políticas voltadas ao setor de transportes no Estado do Ceará?

A partir da década de 1990, sobretudo no governo Tasso Jereissati, há uma significativa ascensão do Ceará em relação a alocação de infraestruturas por parte do Estado e atração de investimentos internacionais e nacionais. Quintiliano & Cruz (2008, p. 64-67) ressaltam:

O governo de Tasso Ribeiro Jereissati, em sua primeira gestão, situa o Ceará em posição de destaque para conseguir investimentos internacionais e nacionais, com o apoio da política nacional de desenvolvimento e integração regional. A atuação no setor de infraestrutura é travestida de discurso modernizante [...] atendendo as agências financiadoras e viabilizando um território capaz de atrair grandes empresas.

Nesse contexto, o governo passa a dar ênfase aos investimentos em infraestruturas de modernização do território. O setor de transportes é contemplado com a criação de dois programas de infraestrutura viária, o Programa de Edificações, Transportes e Rodovias do Ceará (CEARÁ I) e o Programa Rodoviário de Integração Social do Estado do Ceará (CEARÁ II), os quais tinham por principal objetivo dotar o território cearense de infraestrutura viária, com integração entre as regiões Norte-Sul e Leste-Oeste.

Tal integração seria necessária pois, além de viabilizar a conexão entre os extremos do território, possibilitaria também o escoamento da produção interna e de matéria-prima para o parque industrial, facilitando também a comunicação e interação com os estados vizinhos.

De acordo com Quintiliano & Lima (2008), o CEARÁ I teria como fim construir, restaurar e melhorar rodovias do sistema estadual. Já o CEARÁ II complementaria o CEARÁ I, provocando a melhoria da malha rodoviária estadual. Os mesmos autores destacam que:

As ações do primeiro estágio [do programa] constam de terminais rodoviários construídos nas cidades de Nova Jaguaribara, Ipu, Antônio Bezerra (Fortaleza), Orós, Jati, São Gonçalo do Amarante, Tamboril, Baturité, Santa Quitéria, Campos Sales e Itapajé. O programa constrói novas rodovias, recuperação da malha deteriorada, duplicação de estradas e pavimentação (QUINTILIANO & LIMA, 2008, p. 81).

Já o CEARÁ II almejava a interiorização do desenvolvimento da infraestrutura viária do Estado, abrangendo noventa municípios, a partir da pavimentação, restauração e duplicação das principais vias, construção de acessos municipais, selagem asfáltica e melhorias na infraestrutura de sinalização das estradas do interior.

Constata-se, portanto, que, no “Plano de Mudanças” do governador Tasso Jereissati, o governo continua atuando somente na esfera do modal rodoviário, delegando ao governo federal a responsabilidade pelos demais modais. Apesar disso, propõe a racionalização e expansão do sistema viário, com a integração econômica e redução de custos (SANTIAGO, 2005).

Com o término do governo Tasso Jereissati, entra em cena o governo Ciro Gomes. Nesse novo cenário, Abu-El-Haj (2003) ressalta que nascia uma nova abordagem desenvolvimentista, em um cenário em que a indústria brasileira enfrentava uma crescente competição internacional.

Para o governo Ciro Gomes foi elaborado o “Plano Ceará Melhor”, embora que este não tenha sido utilizado como linha central das ações desenvolvidas durante o governo de Ciro Gomes, posto que acabaram sendo priorizadas as metas do Plano Plurianual. Isso se deve a atores de ordem econômica, mas também política.

Segundo Abu-El-Haj (2003), no governo Ciro Gomes, as facções tecnoburocráticas que ocupavam uma posição tutelar e restrita a funções executivas no governo Tasso Jereissati, passam a assumir uma liderança política no governo Ciro.

Para o autor,

A mudança da natureza do poder emana da própria posição estrutural ocupada pelas duas lideranças políticas. Tasso Jereissati representava burguesia

regional, com suas características tipicamente endógenas onde predominava a centralização decisória e restrita delegação técnica. *Ciro Gomes*, por outro lado, além de ser político por vocação, é proveniente das classes médias (ABU-EL-HAJ, 2003, p. 18).

No tocante às políticas e planos de governo, *Ciro Gomes*, ao assumir o poder, estrutura seu governo com forte participação dos “desenvolvimentistas” provenientes do Banco do Nordeste do Brasil (BNB). Estes defendiam uma política econômica que ampliasse o horizonte de investimentos privados. O grande destaque do governo *Ciro Gomes* foi o “Pacto de Cooperação”, que defendia a flexibilização do estado e um planejamento compartilhado com o setor privado.

Entretanto, em termos de políticas de transporte, verifica-se avanços tímidos no setor. Isso porque o advento do Plano Real provocou um “rompimento” com o pacto cearense, ocasionando ao mesmo tempo, impactos nas ações planejadas pelo governo, em função dos ajustes monetários e da nova estrutura industrial engendrada pelo Governo Federal.

Abu-El-Haj (2003, p. 19) destaca:

Os efeitos da nova estrutura industrial repercutiram nas elites econômicas e políticas cearenses. A abordagem desenvolvimentista projetada pelo “Pacto de Cooperação”, fruto do início da década de noventa, precisava de mais recursos e tempo para surtir efeitos. A crise fiscal e a retirada do Estado da participação direta cessou a modernização competitiva.

Com isso, os investimentos em determinados setores, dentre eles o transporte, tornaram-se restritos, em função, principalmente da escassez de recursos. Todavia, o governo *Ciro Gomes* desenvolveu ainda algumas ações de construção, pavimentação e restauração de rodovias, mas nada muito relevante para o desenvolvimento do setor.

Além disso, foi dado o pontapé inicial para investimentos em grandes infraestruturas de transportes, como o Porto do Pecém e o Aeroporto Internacional Pinto Martins. A intenção era dar continuidade às ações iniciadas no governo anterior (SANTIAGO, 2005).

Já nos anos seguintes, com a chegada novamente ao governo de Tasso Jereissati (1995 à 1998), para seu segundo mandato, é criado o “Plano de Desenvolvimento Sustentável”. De acordo com Santiago (2005), já na apresentação do plano, o governador

Tasso Jereissati faz uma retrospectiva dos anos anteriores de “Governo das Mudanças”, ressaltando que, em seu governo, houve a moralização da administração pública e o ajuste financeiro de suas contas, além da estabilidade proporcionada pelo governo, o que teria permitido a adoção de ações de recuperação da infraestrutura econômica, notadamente de transportes, com financiamentos do Banco Mundial, sendo possível, assim, a geração de políticas indutoras do crescimento econômico (SANTIAGO, 2005).

Santiago (2005, p. 68) destaca:

A partir desse momento, a meta é promover o “desenvolvimento sustentável do estado, interiorizando o desenvolvimento e tentando dirimir as diferenças sociais” [...] O que se pretende, portanto é apagar definitivamente as heranças negativas do passado, expressas na degradação do meio ambiente, concentração espacial, exclusão social, vulnerabilidade econômica, atraso cultural, científico e tecnológico, política de clientela e estado patrimonialista. Em uma análise global, percebe-se que as ações no que se referem a infraestrutura de transportes são tratadas como ações transversais aos grandes objetivos do plano.

Nesse contexto, concordamos com Santiago (2005), quando esta chama atenção para o fato de que as ações de infraestrutura de transportes no segundo governo Tasso Jereissati foram renegadas a segundo plano, em detrimento de um discurso de “Desenvolvimento Sustentável do Estado”.

Em 1998, Tasso Jereissati é reeleito governador do Estado do Ceará. Inicia-se seu terceiro mandato, onde é lançado o Plano de Desenvolvimento Sustentável – “Consolidando o Novo Ceará” (1999 a 2002). Concebido como complemento do plano anterior, este dá continuidade aos projetos estruturantes do plano anterior e cria projetos complementares àqueles.

Os fundamentos do plano são os mesmos, com ênfase à sustentabilidade no sentido social, ambiental, econômico e político. Entretanto, os resultados obtidos não são tão eficientes e eficazes (SANTIAGO, 2005). Todavia, cabe ressaltar que este plano possuía um macro-objetivo importante, ligado à consolidação de uma infraestrutura estratégica.

Santiago (2005, p. 70) ressalta que o plano defendia a construção, melhoramento e organização da infraestrutura como “a solução de gargalos para viabilização dos

investimentos na área econômica, a interiorização do desenvolvimento e a integração social no espaço estadual”.

Dessas infraestruturas, destacam-se o Complexo Industrial Portuário do Pecém, o Aeroporto Internacional Pinto Martins (ambos com seus investimentos iniciados no governo Ciro Gomes) e o Programa Rodoviário de Integração Social – CEARÁ II, que, como já ressaltado, tinha como objetivo adequar, ampliar e reconstruir a malha rodoviária cearense.

Em 2002 é eleito para governador do Ceará, Lúcio Alcântara, sucessor de Tasso Jereissati. O governador eleito lança o plano “Ceará Cidadania – Crescimento com Inclusão Social (2003 a 2006)”. O plano de governo de Lúcio Alcântara, visava, essencialmente, o alcance de metas que promovessem, paralelamente ao crescimento econômico, a inclusão social da população.

O plano de governo de Lúcio Alcântara apresentava quatro eixos de articulação: o Ceará Empreendedor, o Ceará Vida Melhor, o Ceará Integração, e o Ceará – Estado a Serviço do Cidadão. Desses eixos, o Ceará Empreendedor e o Ceará Integração forma os que estiveram mais diretamente ligados às questões dos transportes, tendo em vista que um dos seus objetivos era o desenvolvimento regional e sustentável do Estado (SANTIAGO, 2005).

O eixo Ceará Empreendedor apresentava, dentre os objetivos principais, fortalecer a infraestrutura. Santiago (2005, p. 74) destaca que:

Com relação ao fortalecimento da infraestrutura, mais especificamente de transportes, o plano diz que este objetivo será alcançado através da “implementação de um Plano Estratégico de Logística de Transporte, englobando os diversos modais existentes (rodoviário, ferroviário e aeroviário), de uma maior interação regional e nacional em relação à utilização de rodovias federais (...)”.

Santiago (2005, p. 74) ressalta ainda que a implementação do Plano Estratégico de Logística de Transportes se efetivaria, segundo o plano, através da “cobertura da malha de transporte interna do Estado, compreendendo a melhoria/implantação dos diversos modais existentes (rodoviário, ferroviário e aeroviário) e das ligações entre os polos de desenvolvimento”.

Essas ações contribuiriam para viabilizar a política de reordenamento do espaço estadual pela estratégia de regionalização e descentralização, ao mesmo tempo em que possibilitariam um desenvolvimento na infraestrutura de transportes do Ceará, principalmente a rodoviária, caso todas as ações pensadas e objetivos traçados no plano tivessem sido verdadeiramente efetivadas.

Já na segunda metade dos anos 2000, mais precisamente em 2007, assume o governo do estado do Ceará Cid Ferreira Gomes, após derrotar o até então governador Lúcio Alcântara nas eleições de 2006. Com uma visão mais moderna e integracionista do que seu antecessor, sobretudo em relação à dotação no território de equipamentos capazes de promover essa integração e desenvolver o setor de transportes, o governo Cid Gomes investiu na recuperação, construção, duplicação, pavimentação de estradas, além de investimentos em infraestruturas de transporte.

Cid Gomes adotou ainda uma postura crítica e ousada em relação aos órgãos responsáveis pela manutenção das rodovias federais no Estado do Ceará, em especial ao ministério dos transportes e seu ministro, Alfredo Nascimento. Isso por que o Ceará possui cerca de 1.800 quilômetros de rodovias federais, sendo as principais são as BR-116 e a BR-222. Todavia, muitos desses 1.800 quilômetros encontram-se em péssimo estado de conservação. Durante seu governo, Cid Gomes elegeu o então ministro dos transportes, como o principal responsável pela má conservação das rodovias federais no Estado, tecendo, em 2011, fortes críticas ao mesmo.

Quanto às rodovias estaduais, através de seu programa de recuperação e ampliação destas, o governo Cid Gomes promoveu a restauração e duplicação de algumas delas, além da pavimentação de outras que não possuíam cobertura asfáltica. A reformulação do DER (Departamento Estadual de Rodovias) foi uma das ações de seu governo, priorizando assim, o setor rodoviário. Situação semelhante aos outros planos e programas de governo analisados.

Na realidade, o Departamento Estadual de Rodovias - DER, foi criado em 1946, através do Decreto-Lei N.º 1847, denominando-se Departamento de Estradas e Rodagens (DER). Em 1997, a Lei N.º 12.694 cria o DERT (Departamento de Edificações, Rodovias e Transportes), em substituição ao primeiro DER. Todavia, em 2011, através da Lei N.º

14.919, o DERT sofre mudança e passa novamente à sigla DER, desta vez significando Departamento Estadual de Rodovias – DER.

O DER, no governo Cid Gomes, passou a ter as seguintes finalidades:

- I - elaborar o Plano Rodoviário do Estado;
- II - realizar estudos e elaborar planos e projetos, objetivando a construção e manutenção de estradas estaduais;
- III - construir e manter as estradas de rodagem estaduais;
- IV - construir, manter, explorar, administrar e conservar aeroportos e campos de pouso;
- V - exercer as atividades de planejamento, administração, pesquisa, engenharia e operação do sistema viário do Estado do Ceará.

O DER passou então a ser o órgão responsável pelos programas e políticas ligadas ao setor de transportes, principalmente rodoviário, no Estado do Ceará. O propósito de sua criação, bem como suas finalidades estão atreladas, entre outras coisas, a construção e manutenção de estradas e rodovias estaduais. Foi nesse cenário de reestruturação do DER e investimento na recuperação de estradas que, em 2011, a CE-440 foi restaurada, através de recapeamento asfáltico e sinalização (Figura 23).

Figura 23: CE-240, estrada Sobral-Meruoca.



Fonte: Arquivo do autor. Setembro, 2015.

Também tivemos, ainda no primeiro governo Cid Gomes (2006 à 2010), mais precisamente no ano de 2008, o alargamento, restauração e pavimentação asfáltica da CE-240, rodovia que interliga a cidade de Massapê à Serra da Meruoca, e a pavimentação da

CE-241, que interliga a Serra da Meruoca à cidade de Coreaú, sendo esta recuperada no ano de 2012.

Nota-se, portanto, que os programas e ações governamentais de investimento no setor de transportes, com destaque para o setor rodoviário, desde os anos 60, com a elaboração do primeiro PLAMEG até os anos mais recentes, com a criação de departamentos específicos para esse fim, a citar o DER, contribuíram apenas em parte para a melhoria de algumas rodovias e construção de outras, beneficiando assim, a interligação entre as cidades e municípios cearenses em determinadas regiões. Todavia, tais programas, políticas e departamentos não conseguiram ainda atender a necessidade de infraestrutura de transportes do Estado do Ceará em sua totalidade, muito menos as demandas de deslocamento da população.

Isso se deve, entre outros fatores, tanto à descontinuidade de alguns programas governamentais em função da mudança de governos e de pensamento dos gestores estaduais, como também à priorização apenas do setor rodoviário, em detrimento dos demais setores, impossibilitando assim, a integração desse setor com os outros modais, posto que esses outros modais, em especial, o ferroviário, tiveram pouco investimentos ao longo dos últimos 50 anos.

No tocante especificamente à nossa área de estudo, é importante analisar também quais as políticas e programas governamentais municipais foram criados para possibilitar o desenvolvimento dos transportes nessa região, identificando como esses programas influenciam para a mobilidade espacial.

Vimos que em relação à infraestrutura, somente nos anos mais recentes, a partir do governo Cid Gomes, através de ações do DER, é que observamos relativas melhorias na infraestrutura das estradas que interligam a cidade de Sobral à Serra da Meruoca, com a restauração da CE-440. Mas será que não existem programas, planos ou ações específicas dos governos municipais que atendam às necessidades de desenvolvimento do transporte nessa área? É isso que vamos examinar no tópico seguinte.

3.3 – As políticas e programas de transporte na área em estudo.

Na área a qual escolhemos para estudar o fenômeno da mobilidade espacial com ênfase para a atuação dos meios de transporte, a Serra da Meruoca, existe apenas um modal: o rodoviário. Nesse cenário, todas as movimentações, tanto de passageiros quanto de mercadorias, realizados nessa área ocorrem por intermédio do sistema de transportes rodoviários (carros, camionetas, motocicletas, vans, ônibus e caminhões) ali existentes.

A principal via de acesso a essa área é a CE-440, rodovia que liga a cidade de Sobral à Serra da Meruoca. Existem também outras duas outras vias secundárias que dão acesso à Serra da Meruoca: a CE-240, interligando a cidade de Massapê à cidade de Meruoca e a CE-241, interligando a cidade de Coreau à cidade de Alcântaras, também localizada na Serra da Meruoca (Ilustração 02).

Ilustração 02: Rodovias que cortam a Serra da Meruoca.



Fonte: Adaptado do Ministério dos Transportes (2012).

No tocante às políticas e programas voltados à infraestrutura de transportes e desenvolvimento do setor rodoviário nessa área, verificamos que estas estão atreladas aos programas estaduais (já discutidos anteriormente), visto a gerência das rodovias nessa área competir ao Estado do Ceará, não existindo, entretanto, políticas municipais

específicas para esse setor. Toda infraestrutura inerente às melhorias e recuperação das rodovias que interligam as cidades dessa área está atrelada às ações do poder público estadual.

Quanto aos poderes municipais, apenas Sobral possui uma política específica voltada para o setor de transportes, embora essa política não discuta especificamente a questão da infraestrutura e operacionalização dos transportes intermunicipais, apenas aqueles que circulam no espaço da cidade. Tal política está contida no Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano – PDDU.

Já os municípios de Meruoca e Alcântaras não possuem esse instrumento, nem o Plano Diretor, nenhuma outra política ou programa específico voltada ao setor de transportes, o que dificulta uma discussão mais profunda acerca das políticas de mobilidade e transporte nesses municípios, posto que elas sequer existem. As ações de infraestrutura das rodovias que cortam esses municípios, via de regra, são realizadas pelo poder público estadual, através da atuação do DER.

A Lei Orgânica é o único instrumento legal existente nos referidos municípios que possuem alguma ligação ao planejamento e organização municipal de infraestruturas de transporte. Todavia, no caso de Meruoca, esta apenas remete à futura elaboração do PDDU e sua compatibilização com as diretrizes fixadas pela União e pelo Estado para o setor, não discutindo ou estabelecendo qualquer norma ou condição para a operacionalização dos meios de transporte nesse município. Em relação ao município de Alcântaras, a Lei Orgânica desse município apresenta as mesmas características.

Cabe ressaltar que tivemos uma certa dificuldade em ter acesso à Lei Orgânica do município de Alcântaras, visto que esta não encontrava-se disponível na prefeitura e câmara municipal e nem na biblioteca e escolas municipais. Isso demonstra a ausência de interesse do poder público desse município em apresentar à sociedade as condições e necessidades para o desenvolvimento do município, não só no setor de transportes, mas também em todas as áreas.

Em Meruoca, embora tenhamos acesso fácil à sua Lei Orgânica, visto que esta encontrava-se disponível no site da câmara municipal, constatamos que a mesma não contribui de maneira significativa para a discussão de políticas voltadas ao

desenvolvimento das infraestruturas de transporte do município. De certo modo, para se ter uma ideia da negligência do município para com o tema, observamos que a Lei Orgânica reserva apenas um artigo para fazer referência aos transportes. Todavia, não discute-os, muito menos apresenta propostas e diretrizes para seu desenvolvimento.

O artigo supracitado é o Art. 135, onde propõe que “os planos, programas e projetos municipais de [...] transportes serão realizados em conformidade com as diretrizes de desenvolvimento urbano.” (MERUOCA, 2006, p.63). Todavia, essa mesma lei, em artigo anterior (Art. 134) propõe que “a política de desenvolvimento urbano, *a ser formulada*¹¹ e implementada pelo Município, em conformidade com as diretrizes gerais fixadas pela União e pelo Estado, tem por objetivo assegurar o desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem-estar de seus habitantes.” (MERUOCA, 2006, p.63).

Percebe-se, portanto, observando atentamente a redação da lei orgânica do município de Meruoca, que a referida política de desenvolvimento urbano ainda está em processo de formulação, porém, a passos lentos, mesmo o município de Meruoca enquadrando-se dentro de dois dos critérios estabelecidos pelo Estatuto das Cidades para a elaboração do Plano Diretor, que é estar inserido em área de interesse turístico e possuir susceptibilidade ao ocasionamento de danos socioambientais. No caso do município de Alcântaras a situação é ainda mais desfavorável para a discussão de políticas de transporte, posto que a população sequer tem fácil acesso à lei orgânica do município.

Diante desse cenário, a ausência de planos diretores e leis específicas ligadas aos transportes e a mobilidade faz com que a normatização do funcionamento dos meios de transporte nas áreas pertencentes aos limites territoriais tanto de Alcântaras como de Meruoca sejam geridas pela legislação estadual, através das normatizações estabelecidas pela ARCE (Agência Reguladora dos Serviços Delegados do Estado do Ceará) e pelo DETRAN-CE (Departamento Estadual de Trânsito do Estado do Ceará).

Todavia, essas normatizações só têm validade para as áreas pertencentes ou adjacentes às rodovias estaduais que cortam os dois municípios (CE-440:

¹¹ Grifo nosso!

Sobral/Meruoca; CE-240:Massapê/Meruoca; CE-241: Bifurcação Meruoca-Alcântaras/Coreaú) e somente quando há fiscalização por parte dos órgãos responsáveis (Polícia Rodoviária Estadual).

Quando essa fiscalização se ausenta, a maioria das normas e leis são desrespeitadas. Nas demais áreas dos dois municípios, sobretudo nas áreas rurais, inexistem qualquer tipo de normatização ou lei municipal para o transporte e operacionalização dos meios de transporte.

Em termos de infraestrutura, as ações e programas verificados nos dois municípios são realizados pelo Departamento Estadual de Rodovias – DER. Esse departamento realizou nos últimos anos algumas ações ligadas à infraestrutura das rodovias que cortam os dois municípios citados. Dentre essas ações, destacam-se a restauração e pavimentação asfáltica das CE-440, CE-240 e CE-241, além da implantação de sinalização, pontos de parada e espera para passageiros (Figura 24), redutores de velocidade em locais específicos e, mais recentemente, a implantação de 06 (seis) radares eletrônicos, sendo 04 ao longo da CE-440 e 02 no percurso da CE-241 (Figura 25). Sobre essas infraestruturas, discutiremos melhor no capítulo seguinte.

Figura 24: Ponto de espera na CE-440.



Fonte: Arquivo do autor. Novembro/2015.

Figura 25: Radar eletrônico na CE 440.



Fonte: Arquivo do autor. Novembro/2015.

Já em relação à cidade de Sobral, constatamos que esta possui leis específicas que regem o planejamento urbano e crescimento da cidade. A principal delas é o Plano Diretor

de Desenvolvimento Urbano – PDDU, elaborado inicialmente no ano 2000¹² e revisado em 2008, em atendimento a Lei Federal Nº 10.257/2001, o Estatuto da Cidade. O PDDU – SOBRAL de 2008 constitui-se, atualmente, no principal instrumento norteador de organização e transformação do espaço urbano dessa cidade.

É importante lembrar que o PDDU de Sobral, assim como os PDDU's de outras cidades brasileiras, segue as diretrizes do Estatuto das Cidades (2001), sendo este fruto de um processo democrático e participativo, construído com a cooperação das entidades representativas da sociedade e decidido pela população local, agregando assim, legitimidade através do conjunto de leis, que expressam o pacto entre o poder local e a comunidade, quanto à produção ordenada e a gestão compartilhada e solidária do território urbano municipal (SOBRAL, 2008).

Outro aspecto importante a ser ressaltado é que o PDDU de Sobral, ao colocar-se como o instrumento básico da política de desenvolvimento e expansão urbana do município e tendo por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade, garantindo o bem-estar de seus habitantes (Estatuto das Cidades, 2001), busca prestigiar a construção participativa e a publicidade dos documentos elaborados (SOBRAL, 2008), ao mesmo tempo em que ressalta a condição de Sobral enquanto polo regional de atração e distribuição de produtos, tecnologia e serviços.

Diante desse contexto, o PDDU de Sobral adota como estratégia dar continuidade ao processo de dinamização da economia, através de um conjunto de ações políticas e instrumentos de gestão do solo (urbano e rural) aplicados aos diversos agentes produtores, combinando interesses com oportunidades, visando o desenvolvimento do município e a garantia da sustentabilidade (SOBRAL, 2008).

Para isso, o PDDU agrega em seu conteúdo três propostas¹³ atreladas às condutas regulares de planejamento, das quais, a terceira se aproxima bastante de nossa análise em

¹² O primeiro plano diretor do município de Sobral foi o Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano - PDDU do ano 2000 – Lei nº 005 – A, na gestão do então prefeito Cid Ferreira Gomes. No ano de 2008, o prefeito Leônidas Cristino implementou o Plano Diretor Participativo – PDP via Lei Complementar 028/2008.

¹³ As demais propostas são: 1 - instituição de categorias de projetos considerados “especiais”, pela multiplicidade de fatores envolvidos na sua implementação e 2 - implementação de projetos habitacionais, que viabilizem e motivem o deslocamento de mão de obra para junto da cadeia produtiva, reduzindo o desequilíbrio social (PDDU – SOBRAL, 2008).

relação ao planejamento e efetivação das infraestruturas de transportes. Tal proposta estabelece a utilização do sistema de planejamento, instituído no município a partir da edição do próprio PDDU, para potencializar a aplicação dos instrumentos do Estatuto das Cidades, captando e distribuindo recursos, de forma justa e equilibrada por todas as áreas do município (SOBRAL, 2008).

Ao analisarmos o conteúdo do PDDU de Sobral, observamos que, no que tange especificamente às infraestruturas de transportes e suas normatizações de operacionalização, o documento estabelece a criação de um sistema viário básico para a cidade, ressaltando que este deva ser composto de vias, projetadas para se articularem de maneira orgânica, onde cada uma teria importância na distribuição do tráfego, de modo que a circulação se tornasse fluida, eficiente, segura e desempenhasse as funções essenciais de mobilidade e acessibilidade (SOBRAL, 2008).

O PDDU de Sobral estabelece ainda as vias existentes (e a existir) e suas nomenclaturas oficiais, seguindo a classificação do Código de Trânsito Brasileiro – CTB, a fim de um maior racionamento e organização nas ações de estruturação das vias da cidade. De acordo com essa nomenclatura e observando a realidade do espaço urbano de Sobral, o plano identifica, no sistema viário urbano de Sobral, as seguintes vias: Via Expressa (via rápida); Via Arterial; Via Coletora; e Via Local. O PDDU acrescenta ainda a seguinte classificação viária: Via Paisagística e Via Principal e Local da Área Tombada, por possuir características específicas e peculiares, não pertinente às características das outras vias citadas (SOBRAL, 2008).

Em relação à articulação viária e acessibilidade no (e para) o espaço urbano da cidade de Sobral, o plano ressalta que as ações realizadas pelo poder público devem garantir ligações entre as áreas ocupadas dos distritos com as sedes, e com a cidade de Sobral, além da criação de eixos para mobilidade de pessoas e de mercadorias e a redução do tempo de deslocamento (viagens) entre os locais de produção e as moradias, somada a uma base de suporte para implantação do Sistema de Transportes Público Municipal (SOBRAL, 2008).

Também salienta a necessidade de regulamentação e normatização dos espaços de estacionamento no espaço urbano de Sobral, sobretudo nas áreas de maior movimento de

veículos e pedestres. Contudo, tais normatizações só seriam de fato efetivadas a partir de portarias, decretos ou mesmo normatizações criadas pelas secretarias do poder executivo, estabelecendo áreas específicas de interesse do poder público e também áreas destinadas exclusivamente para estacionamento de determinados veículos (táxis, ônibus, caminhonetes de aluguel, caminhões, motocicletas).

Como exemplo, podemos citar o espaço destinado ao estacionamento, no centro de Sobral, dos micro-ônibus, topics e caminhonetes provenientes da Serra da Meruoca (Figura 26). Este espaço foi normatizado pela SPLAM (Secretaria de Planejamento Urbano e Meio Ambiente), que detém autonomia para isso. Porém, não encontramos nenhuma portaria ou decreto do poder executivo municipal relacionada à normatização desse espaço para o estacionamento desses veículos. Todavia, como este espaço é insuficiente, posto que comporta apenas 05 (cinco) veículos, a maioria dos veículos provenientes da Serra da Meruoca (Meruoca e Alcântaras) ficam estacionados no entorno do cemitério São José (Figura 27).

Figura 26: Local de estacionamento dos veículos associados à COOPETAM.



Fonte: Arquivo do autor. Setembro/2015.

Figura 27: Camionetas estacionadas no entorno do cemitério São José.



Fonte: Arquivo do autor. Março/2015.

Retomando o conteúdo do PDDU de Sobral, o documento deixa claro que para a articulação viária e acessibilidade no e para o espaço urbano da cidade seria necessária a efetivação de algumas ações pelo poder público de Sobral, como a melhoria das estradas entre as localidades e a cidade de Sobral, estruturação das estradas vicinais e abertura de acesso às localidades, pavimentação de vias e estradas vicinais e melhoria do transporte

público da cidade, atuariam de maneira fundamental para a adequada articulação viária e acessibilidade proposta no PDDU.

Observamos, porém, que não existem propostas específicas para articulação do sistema viário de Sobral com os veículos oriundos dos municípios e cidades circunvizinhas, em termos de transporte intermunicipal, o que dificulta um maior controle sobre esse tipo de transporte. Além disso, devemos ficar atentos ao fato de que muito do conteúdo exposto no PDDU não passa de retórica, visto que, na realidade, muitas das ações previstas não foram concretizadas.

No mesmo contexto, a ausência de normatização e regras específicas para a operacionalização desses veículos no espaço urbano de Sobral facilita a livre circulação destes pela cidade, sobretudo pelos bairros periféricos, distantes da área central, quando os mesmos, muitas vezes, são flagrados circulando com superlotação ou fora das normas de segurança estabelecidas pelo Código de Trânsito Brasileiro – CTB. A falta de fiscalização de trânsito nesses bairros promove esse tipo de situação.

Já nos espaços interurbanos, fora dos limites da cidade de Sobral e em especial na área correspondente ao percurso rodoviário Sobral-Serra da Meruoca, as normatizações e regras de fluxo e operacionalização são procedentes das políticas e legislação estaduais.

Identificamos que as normatizações estaduais que estabelecem as condições para o transporte e operacionalização dos meios de transporte nessa área específica, bem como nas demais regiões do Estado do Ceará, estão atreladas à Lei nº 14.288, de 06 de janeiro de 2009, que alterou o anexo II da Lei nº 14.024, de 17 de dezembro de 2007, e dispositivos das Leis nº 13.094, de 12 de janeiro de 2001, e nº 12.788, de 30 de dezembro de 1997, tratando especificamente do Sistema de Transporte Rodoviário Intermunicipal de Passageiros do Estado do Ceará. Tal lei estabelece os seguintes pressupostos ligados ao transporte intermunicipal:

“Art. 2º Compete ao Estado do Ceará explorar, organizar, dirigir, coordenar, executar, delegar e controlar a prestação de serviços públicos relativos ao Sistema de Transporte Rodoviário Intermunicipal de Passageiros e aos Terminais Rodoviários de passageiros, conforme o disposto no art. 303 da Constituição Estadual.

Art. 4º, § 3º: A permissão de Serviço Regular de Transporte Rodoviário Intermunicipal de Passageiros será formalizada mediante termo de permissão, precedido de licitação, observadas as normas legais, regulamentares e

pactuadas. [...]§ 7º Ato do Poder Concedente definirá as áreas de operação e a extensão máxima das linhas que poderão ser operadas por miniônibus, microônibus, veículos utilitários de passageiros e veículo utilitário misto. § 8º Áreas de operação são espaços geográficos formados pelos territórios dos municípios por afinidades viárias, sob influência de um ou mais municípios polos socioeconômicos, e instituídos pelo Estado do Ceará. [...]

Tais pressupostos indicam que a formalização e regulamentação da operacionalização dos serviços de transporte na área estudada, como em outras áreas, deverá ocorrer mediante permissão dos órgãos competentes do Estado do Ceará (Detran e ARCE, especificamente), sendo que essa permissão deverá ser precedida de licitação, observadas as normas legais estabelecidas pela legislação vigente.

No caso da área em estudo, as informações coletadas durante nossa pesquisa dão conta de que existe a expectativa de tramitação de licitação para concessão de permissão para operacionalização dos transportes nessa área, seguindo as normas estabelecidas pela ARCE. Entretanto, essa licitação deveria ocorrer em setembro de 2015, mas, até o fim dessa pesquisa, ainda não tivera ocorrido.

Em função da não realização de licitação para operacionalização nessa área, foi criada, em 2011, uma cooperativa, a COOPETAM (Cooperativa dos Transportes de Meruoca), que passou a atuar nessa área mediante permissão temporária concedida pelo Detran-CE e pela ARCE, através de acordo traçado entre alguns políticos da região (vereadores e prefeitos) e os órgãos competentes responsáveis pela normatização dessa atividade (Detran e ARCE). Sobre a situação de regulamentação para a operacionalização da atividade na área, discutiremos de maneira mais atenciosa no capítulo 04.

Em termos gerais, a partir do estudo das políticas, planos, programas e leis governamentais em âmbito nacional, regional e municipal, observamos que a oferta e operacionalização dos meios de transporte e sua infraestrutura necessária, desde a década de 1960, têm atuado de maneira preponderante para a concretização da mobilidade espacial, foco de análise desse estudo. Entretanto, a mobilidade espacial não pode (nem deve) ser pensada somente a partir dos meios de transporte e das infraestruturas disponibilizadas, haja vista que correríamos o risco de excluir os principais atores da mobilidade espacial, que é a população.

Mesmo considerando que os meios de transporte atuam como elementos que exercem papel primordial para o desenvolvimento das cidades e regiões, ao propiciarem o deslocamento entre os lugares, constituindo assim, uma, das várias outras formas de interações espaciais existentes, e que as rotas de transporte exercem grande influência na localização e interação social e econômica das cidades, visto que a facilidade de comunicação é fator determinante na qualidade de vida e no progresso dos aglomerados humanos (FERRAZ, 2004), é necessário compreender também que a análise da mobilidade espacial a partir de um viés exclusivamente operacional, prezando predominantemente a oferta de meios de transporte, é um equívoco, frente a complexidade que envolve este fenômeno.

Entretanto, não podemos desconsiderar a importância dessa análise, em virtude de que são as infraestruturas que fazem o sistema funcionar, e o sistema funcionando oportuniza a concretização da mobilidade.

Diante desse contexto, passamos a refletir agora sobre a realidade de nossa área de estudo (Serra da Meruoca-Sobral), a partir das dinâmicas de mobilidade espacial propiciadas principalmente pela oferta de transportes, em especial os ditos “transportes alternativos” ou complementares, e pelas infraestruturas existentes, aliadas às políticas aqui já apresentadas, e também as normatizações estabelecidas pelos órgãos competentes, seja do poder executivo estadual ou municipal.

CAPÍTULO 04

PELOS INTERSTÍCIOS DA SERRA: percursos, infraestruturas, meios de transporte e dinâmicas de mobilidade espacial presentes na área em estudo.

O despertador a tocar, o galo no quintal a cantarolá. São cinco horas da manhã, tá na hora de levantar. Prepara o café bem forte e toma rapidinho, não se pode demorar, pois já tá raiando o dia, meus passageiros não podem esperar!

O depoimento acima, traduzido em forma de rima, pertence ao senhor Antonio Victor, residente no município de Meruoca, 50 anos de idade, há mais de 10 anos trabalhando na atividade de transporte de passageiros entre a Serra da Meruoca e a cidade de Sobral. De acordo com o senhor Antonio, a rotina não é fácil, visto que o trabalho é cansativo e estressante, embora que essa seja a principal, e para alguns a única, fonte de renda para sustentar suas famílias.

As características mais relevantes ligadas à atividade a qual o senhor Antonio se refere, bem como a identificação tanto dos agentes (sujeitos) que exercem essa atividade como das infraestruturas disponíveis e das dinâmicas de deslocamento entre a Serra da Meruoca e cidade Sobral norteiam a construção do presente capítulo.

O capítulo ora apresentado destaca as principais dinâmicas e características da mobilidade espacial presentes entre a Serra da Meruoca e a cidade de Sobral – CE, com ênfase para a operacionalização dos meios de transporte, seus percursos, infraestruturas disponíveis e características dos veículos utilizados. Para isso, fundamentamo-nos na coleta de dados, entrevistas, aplicação de questionários e estudos de campo realizados no decorrer na pesquisa. Tais procedimentos foram bastante importantes para o necessário conhecimento do objeto em estudo, bem como para o embasamento das discussões acerca da temática apresentada.

Em função do constante dinamismo do deslocamento de pessoas, da pressa dos usuários e do pouco tempo disponível para conversas mais prolongadas acerca do serviço ofertado, não fora possível aplicarmos questionários a todo universo dos usuários, até mesmo por que essa seria tarefa bastante difícil, visto a inconstância de

deslocamento de alguns e também à inexistência de controle por parte dos motoristas do quantitativo de passageiros que estes transportam diariamente.

Nesse cenário, optamos por estabelecer um número mínimo de questionários a serem aplicados, como forma de amostragem para o universo estudado. Aplicamos ao todo 50 (cinquenta) questionários com os usuários dos transportes alternativos que realizam o deslocamento de pessoas entre a Serra da Meruoca e a cidade de Sobral, através de visitas aos locais de embarque e desembarque, principalmente em Sobral e nas cidades de Meruoca e Alcântaras, e também, por meio do próprio deslocamento do pesquisador junto aos usuários no interior do transporte alternativo.

Cabe ressaltar ainda que a aplicação de alguns questionários para com os usuários (cerca de 40% do total) se deu mediante a utilização da internet, sobretudo das redes sociais, como instrumento de pesquisa. Isso se deve ao fato de que o pesquisador, por residir na área estudada e também possuir relações intrínsecas com o objeto em análise, além de conhecer parte considerável do público que se utiliza desse serviço, encontrou nessas ferramentas uma maneira de facilitar e agilizar a coleta de dados.

A estratégia utilizada funcionava da seguinte maneira: o pesquisador enviava o questionário ao usuário do transporte alternativo através das redes sociais (Facebook, principalmente), e este usuário devolvia o questionário depois de um certo tempo, já respondido. Tal estratégia demonstrou-se bastante eficiente, posto que economizou tempo e deslocamento do pesquisador para a coleta das informações necessárias à pesquisa, além de se constituir elo entre a informação escrita e a falada.

Contudo, a maioria dos questionários (cerca de 60%) foram aplicados pessoalmente, através do contato direto do pesquisador com o usuário, o que possibilitou também, uma maior apreensão deste pesquisador acerca das percepções do usuário quanto ao serviço ofertado.

Diante desse contexto, tendo como base os dados e informações coletados mediante as estratégias utilizadas, e aliando-os com os aportes teóricos atrelados aos conceitos e teorias anteriormente mencionados, discorreremos nesse capítulo sobre as dinâmicas de mobilidade espacial e suas principais características.

4.1 - Os serranos vão à cidade: um panorama dos deslocamentos entre a Serra da Meruoca e a cidade de Sobral.

O deslocamento de pessoas e o fluxo de veículos entre a Serra da Meruoca e a cidade de Sobral é característica comum e cotidiana nas estradas e rodovias que cortam toda região serrana. Diariamente, dezenas de veículos (ônibus, micro-ônibus, vans, caminhonetes, ...) deslocam-se das cidades-sede dos municípios localizados na serra e também das mais variadas localidades serranas (sítios, distritos, povoados), em direção à Sobral, transportando pessoas e mercadorias entre esses lugares.

Tal característica reflete uma dinâmica de mobilidade espacial existente nessa área passível de ser identificada a partir dos elementos ligados aos deslocamentos de pessoas e aos meios de transportes que realizam esse deslocamento. É possível também refletirmos acerca da intensidade das dinâmicas de mobilidade espacial existentes a partir da análise dos percursos realizados, juntamente com as infraestruturas, sobretudo de transporte, ofertadas.

MacGregor (1974) ressalta que o grau de mobilidade existente em uma determinada área relaciona-se às facilidades de transporte para os deslocamentos que se realizam. Nesse sentido, os transportes tendem a atuar de maneira fundamental para a facilitação desses deslocamentos, ocasionando, como consequência direta, a mobilidade espacial.

Nesse contexto, constata-se que a oferta de condições adequadas, sobretudo de transportes, para o deslocamento da população, apresenta-se como importante elemento para a concretização da mobilidade espacial. Todavia, não podemos desprezar os aspectos econômicos, políticos e sociais apontados por Vasconcelos (2001) e Pereira (2006) que também atuam de maneira preponderante nesse processo.

Na área em estudo, fica claro que a oferta regular de transportes para a realização do deslocamento de pessoas entre seus lugares de origem e destino assume papel primordial no processo de concretização da mobilidade espacial, visto que, é comum encontrarmos pessoas que não se deslocam cotidianamente à cidade de Sobral, mas apenas quando necessitam realizar alguma atividade ou ir em busca de algum serviço ou

produto não encontrado em sua cidade ou localidade. Essa característica de deslocamento deve ser considerada, quando se analise as dinâmicas de mobilidade espacial presentes na região.

Todavia, existe um determinado grupo de pessoas que se desloca diariamente para Sobral a trabalho ou estudo. Nesse caso, ou estas geralmente possuem seu transporte próprio, como motocicletas, tão comuns no percurso entre a serra e esta cidade, ou possuem acordos ou contratos com motoristas para utilizarem o serviço de transporte diário e só realizarem o pagamento do serviço quando estes receberem seus vencimentos referentes ao seu trabalho.

Podemos mencionar, como exemplo, os trabalhadores da indústria de calçados Grendene S/A e alguns trabalhadores da construção civil, onde estes pagam um valor fixo para um determinado proprietário realizar o transporte de ida e vinda de sua casa até seu local de trabalho.

Quanto aos estudantes que residem nos municípios da Serra da Meruoca (Alcântaras e Meruoca), as prefeituras dos municípios fornecem ônibus gratuitos para o transporte destes até seus locais de estudo, geralmente a Universidade Estadual Vale do Acaraú ou outras faculdades particulares em Sobral.

Nesse contexto, mais importante do que o capital disponível para a realização do deslocamento (considerando que alguns podem pagar o valor do serviço de transporte posteriormente à utilização do mesmo), está a própria oferta do transporte, visto que existem algumas localidades que não possuem esse serviço com regularidade de horários e em quantidade suficiente para atender a toda população local.

A dificuldade de acesso ou a não oferta adequada e suficiente de transportes para todas as localidades da Serra da Meruoca no tocante ao deslocamento à cidade de Sobral também coloca-se como elemento complicador e influencia diretamente para a não efetivação, em algumas áreas, da mobilidade espacial em sua totalidade. Vasconcelos (2012) apontava para a necessidade da oferta de meios de transporte adequados, de acordo com a demanda de população existente em uma determinada área, cidade ou região, no sentido de sanar parte dos problemas inerentes ao deslocamento das pessoas e à mobilidade espacial.

Quando consideramos, nesse cenário, o não atendimento às variáveis apontadas por Pereira (2006)¹⁴ para a adequada concretização da mobilidade espacial, verificamos que a realidade estudada apresenta particularidades antes não identificadas, sobretudo quando analisamos a localização de algumas comunidades. Em função das características geográficas de algumas regiões da serra (áreas íngremes, estradas esburacadas e sem pavimentação, difícil acesso), há influência direta para o deslocamento das pessoas dessas comunidades.

Contudo, essas dificuldades de acesso a determinadas áreas costumam ser superadas e são encaradas como comuns e naturais, tanto pelos motoristas dos veículos como pelos próprios passageiros que se utilizam do transporte. Na realidade, estes veem e aceitam com naturalidade o fato dos transportes chegarem com dificuldade às suas localidades, por estas serem desfavorecidas em termos de localização e desenvolvimento econômico e, portanto, passíveis de sofrerem com essas situações.

Tal realidade nos remete ao pensamento de Villaça (2011), quando este afirma que a maioria dos deslocamentos são determinados pela localização dos pontos de origem e de destino das viagens, geralmente de uma área menos desenvolvida economicamente para outra com desenvolvimento econômico mais avançado. Nesse sentido, a dificuldade inerente ao deslocamento e, conseqüentemente, à mobilidade espacial das pessoas que residem nessas áreas está ligada ao seu ponto de origem, e não especificamente, a seu ponto de destino, posto que o principal acesso à cidade de Sobral, através da rodovia CE-440, é pavimentado.

Doravante a essa situação, observamos que, mesmo com todas as dificuldades de acesso para algumas localidades da Serra da Meruoca, os deslocamentos têm ocorrido, através de caminhonetas (as conhecidas “D-20”) e caminhões pau de arara para as áreas mais distantes, embora que em alguns casos de maneira precária, colocando em risco a segurança das pessoas que se utilizam desse serviço. A falta de fiscalização nas áreas mais afastadas contribui para que tais situações aconteçam.

¹⁴ Silvia Regina Pereira (2006) aponta quatro variáveis importantes a serem consideradas na análise da mobilidade espacial em determinada área ou região: 1 – Situação espacial (local de moradia); 2 – meios utilizados (transporte ou pés); 3 – poder aquisitivo da população; e 4 – formas de utilização e consumo do espaço.

Ao refletirmos de maneira mais atenciosa acerca desses deslocamentos, percebemos que os mesmos possuem graus de intensidade diferenciados, de acordo com os lugares de origem e períodos do mês. Geralmente, o começo do mês (até o dia 10) é o período em que ocorre um maior deslocamento de pessoas da Serra da Meruoca em direção à cidade de Sobral, para fazer compras, utilizar-se de algum serviço ou até mesmo para atividades de lazer (cinema, passeios no shopping, jogos de futebol, entre outros). Isso se justifica pelo fato de que é nesse período em que há o pagamento dos salários e benefícios da maioria das pessoas, sobretudo aquelas que trabalham no funcionalismo público ou recebem aposentadorias. Também existem algumas empresas que costumam pagar seus funcionários nesse período do mês.

É também no referido período que muitos comerciantes da Serra da Meruoca procuram a cidade de Sobral para abastecer seus comércios, em função de que estes já têm recebido o pagamento de seus clientes e se deslocam até Sobral para adquirir novas mercadorias, sobretudo aquelas que não encontram com facilidade nas cidades-sede dos municípios serranos ou então, que consiga encontrá-las por um preço mais barato e acessível para revenda a seus clientes.

Tem-se então um aumento considerável, durante esse período, de pessoas deslocando-se da Serra da Meruoca à cidade de Sobral, o que demanda uma maior oferta de veículos para atender a esse fluxo de pessoas, ocasionando, ao mesmo tempo, um acirramento na concorrência entre os motoristas para conseguir obter a preferência de transporte por parte desses passageiros. Sobre essa concorrência e acirramento na disputa de passageiros, discutiremos melhor no capítulo 05.

O valor das passagens cobradas por viagem influencia bastante para a intensidade do fluxo de pessoas que se utilizam desse transporte ao longo do mês. Mediante pesquisas diretas e conversas com motoristas, constatamos que os valores médios das passagens cobradas variam de R\$ 6,00 à R\$7,00, quando a origem das viagens remetem às cidades de Meruoca e Alcântaras e o destino é a cidade de Sobral. Nesse caso, os veículos de Meruoca cobram R\$ 6,00 para realizar o deslocamento entre a cidade de Meruoca e a cidade de Sobral, e os veículos de Alcântaras cobram em média R\$ 7,00 para efetuar o mesmo deslocamento, porém partido da cidade de Alcântaras.

Os valores referentes às passagens das áreas rurais (sítios e localidades) variam de acordo com a distância percorrida entre o local de origem e o local de destino. Nesse sentido, quanto mais próximo à Sobral menor o valor da passagem. Do mesmo modo, quanto mais distante, maior o valor. Em nossas pesquisas, encontramos valores que variavam de R\$ 3,00, para as áreas mais próximas à cidade de Sobral à R\$ 10,00, para as áreas mais distantes.

Tais valores são considerados altos e fora da realidade local, se considerarmos o percurso realizado, a distância percorrida, as condições de transporte e deslocamento das pessoas e o serviço que é ofertado pelos veículos que realizam o transporte de pessoas e mercadorias entre a Serra da Meruoca e a cidade de Sobral. Contudo, a ausência de outras opções de transporte e modais praticamente “obriga” a população a se utilizar desses meios de transportes como única alternativa para se deslocar de seu local de origem até a cidade de Sobral ou outro ponto da serra, embora nem sempre estas pessoas tenham condições financeiras suficientes para fazerem esses deslocamentos com regularidade.

Importante ressaltar que existe uma legislação específica que rege os valores médios das passagens a serem cobradas pelo serviço de transporte intermunicipal de passageiros no Estado do Ceará. Nos referimos à resolução nº 0190, de 26 de novembro de 2014, da Agência Reguladora dos Serviços Delegados do Estado do Ceará – ARCE, que dispõe sobre as tarifas do serviço de transporte rodoviário intermunicipal de passageiros, para as linhas da modalidade serviço regular complementar interurbano.

De acordo com a referida resolução, para cada quilômetro percorrido, em âmbito regional, deve ser cobrado um valor médio de R\$ 0,13 (treze centavos), como demonstra a tabela 05 abaixo:

Tabela 05: Valores médios a serem cobrados nas tarifas do Transporte Complementar de Passageiros no Estado do Ceará.

VALORES MÉDIOS - TARIFAS DO TRANSPORTE COMPLEMENTAR DE PASSAGEIROS NO ESTADO DO CEARÁ		
SERVIÇO	ESCALA	VALOR
I - Serviço Regular Complementar	Radial	R\$ 0,124918/Km
II - Serviço Regular Complementar	Regional	R\$ 0,133838/Km
III - Serviço Regular Complementar	Regional CRAJUBAR	R\$ 0,122383/Km

Fonte: ARCE – Resolução nº 0190, de 26 de novembro de 2014.

Portanto, de acordo com a resolução da ARCE e considerando as distâncias existentes entre as cidades de Alcântaras e Meruoca e a cidade de Sobral, observamos que os valores cobrados pelas passagens deveriam ser bem menores do que os atuais, como demonstra a tabela 06 abaixo:

Tabela 06: Comparativo de tarifas do transporte alternativo de passageiros na área em estudo.

COMPARATIVO DE TARIFAS DO TRANSPORTE ALTERNATIVO			
PERCURSO	DISTÂNCIA	VALOR ATUAL	VALOR LEGAL*
Meruoca-Sobral	25,4 Km	R\$ 6,00	R\$ 3,30
Alcântaras-Sobral	32,0 Km	R\$ 7,00	R\$ 4,15

* Considerando a Resolução nº 0190/2014, estabelecida pela ARCE.

Fonte: ARCE – Agência Reguladora dos Serviços Delegados do Estado do Ceará. 2014.

Entretanto, os valores cobrados pelos proprietários de veículos que realizam o transporte de pessoas e mercadorias na área estudada não seguem a legislação pertinente, pois estes são estabelecidos pela própria cooperativa, em comum acordo com os motoristas, sem participação direta dos usuários (passageiros). Nesse sentido, é importante discutir o valor das passagens cobradas, principalmente quando consideramos esse aspecto no contexto dos elementos que possibilitam o deslocamento de pessoas e mercadorias, promovendo assim, a mobilidade espacial.

A realidade observada na área em estudo confirma o pensamento de Lévy (2001), Vasconcelos (2001) e Pereira (2006), quando estes defendem que a mobilidade espacial, aqui concretizada através dos deslocamentos promovidos pelos meios de transportes alternativos operantes, é bastante influenciada pelas características econômicas e estruturais de cada região ou cidade, estando a oferta de condições adequadas para o deslocamento da população e os valores que são cobrados por essa oferta, caracterizados como elementos fundamentais para a maior ou menor intensidade de mobilidade espacial observada.

Vasconcelos (2001) é bastante incisivo ao discutir os elementos que influenciam diretamente para a concretização da mobilidade espacial. Dentre esses elementos, a condição socioeconômica dos indivíduos coloca-se como fundamental para essa concretização. Pereira (2006) segue pelo mesmo caminho, apontando o poder aquisitivo

da população como uma variável importante a ser considerada na análise da mobilidade espacial.

Portanto, observamos que não apenas a oferta dos meios de transporte não é o suficiente. É necessário também preços acessíveis à população, para que o deslocamento desta possa de fato ocorrer e, assim, assegurar a mobilidade espacial.

Em síntese, para a mobilidade espacial se concretizar, a oferta de meios de transporte adequados é fundamental. Porém, torna-se necessário também uma análise das condições socioeconômicas da população que utiliza esses meios de transporte, no sentido de que haja uma garantia tanto na oferta dos meios de transporte como também nas possibilidades que os usuários têm de usufruir deste serviço, visando atender suas necessidades de deslocamento

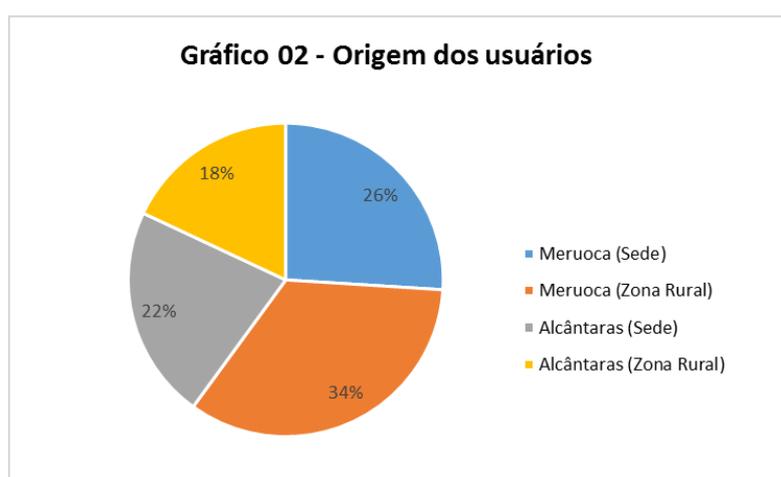
Um outro aspecto importante a ser considerado, no tocante ao deslocamento de pessoas entre a Serra da Meruoca e a cidade de Sobral está ligado à preferência dos passageiros quanto aos veículos utilizados. Mediante as observações, entrevistas e questionários aplicados, constatamos que aqueles que se deslocam à Sobral em busca de algum serviço ou para realizar uma pequena compra que não produza grandes volumes, têm preferência pela utilização das *topics* e micro-ônibus como meio de transporte, em detrimento das caminhonetas. Questionados sobre essa preferência, muitos informaram que se deve ao conforto e segurança desses veículos, que, de acordo com esses passageiros, é maior em relação ao oferecido pelas caminhonetas.

Já aquelas pessoas que deslocam-se à Sobral para realizar compras que demandam volumes consideráveis, principalmente os comerciantes, preferem utilizar as caminhonetas, pelo espaço destas para transportar suas mercadorias. Outra categoria de pessoas que costuma utilizar as caminhonetas são aquelas que realizam compras de eletrodomésticos e móveis pesados, como geladeiras, armários, fogões, sofás, camas, entre outros. A justificativa para isso é a mesma dos comerciantes: o espaço disponibilizado pela caminhonete para o transporte de seu produto ou mercadoria. Espaço esse que não encontram nas *topics* e micro-ônibus.

No que tange à origem dos deslocamentos, foi necessária a aplicação de questionários com os usuários do serviço de transporte alternativo presente na área

estudada, a fim de identificarmos a origem precisa das pessoas que se utilizam desse serviço, bem como suas motivações para o deslocamento à cidade de Sobral.

Constatamos que a maioria destas provêm da zona rural do município de Meruoca (distritos e localidades), cerca de 34% do total de pessoas entrevistadas através da aplicação de questionários. Outros 26% são provenientes da cidade de Meruoca; 22% da cidade de Alcântaras e 18% da zona rural do município de Alcântaras. Tais dados estão sintetizados no gráfico 02.



Fonte: Pesquisa direta. Outubro/2015.

A predominância de usuários provenientes da zona rural do município de Meruoca e da própria cidade de Meruoca se justifica tanto pelo maior quantitativo populacional deste município em relação ao município de Alcântaras¹⁵, como também pela maior quantidade de distritos e sítios presentes em Meruoca, aliado também à maior proximidade geográfica de Meruoca à Sobral¹⁶, o que facilita o deslocamento da população desse município à Sobral.

¹⁵ De acordo com o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), o município de Meruoca possuía em 2015 uma população estimada de 14.674 habitantes. Já o município de Alcântaras, segundo o mesmo instituto, detinha uma população estimada de 11.321 habitantes.

¹⁶ A distância de Sobral à Meruoca é de 25,4 Km e a distância entre Sobral e Alcântaras é de 32,0 Km. Portanto, Alcântaras encontra-se a uma distância maior de Sobral do que Meruoca, o que prolonga o trajeto a ser percorrido para se chegar a essa cidade e explica em parte o maior quantitativo de pessoas oriundas de Meruoca deslocando à Sobral.

No tocante ao sexo dos usuários, constatamos, mediante a mesma pesquisa, que a maioria dos usuários a qual aplicamos questionários são do sexo masculino, cerca de 54%, contra 46% do sexo feminino. A resposta para esses dados está atrelada às motivações que levam os habitantes da Serra da Meruoca a deslocarem-se para a cidade de Sobral.

Isso porque, observamos que a maioria daqueles que se deslocam com maior frequência são para realizar negócios ou renovarem os estoques para seus comércios e/ou empreendimentos. Como os dois municípios da serra ainda possuem populações com hábitos culturais bastante tradicionais, onde o homem geralmente é o grande responsável pela busca de melhores condições de vida para a família, seja através de trabalho ou de empreendimentos próprios, cabendo a mulher cuidar da casa e dos filhos, verificamos que esse aspecto identificado na pesquisa (o sexo da maioria dos usuários) influencia para a predominância do deslocamento de homens em relação as mulheres para esse tipo de serviço.

Ao analisarmos de maneira mais atenciosa sobre as motivações que levam os usuários dos meios de transportes deslocarem-se da Serra da Meruoca à cidade de Sobral, constatamos que o principal motivo que leva a esse deslocamento está ligado à realização de negócios na cidade de Sobral. Compra e venda de produtos, mercadorias para abastecer comércios, busca por serviços especializados de saúde, setor automobilístico, estão entre as principais causas de deslocamento que se enquadram na motivação “realização de negócios”.

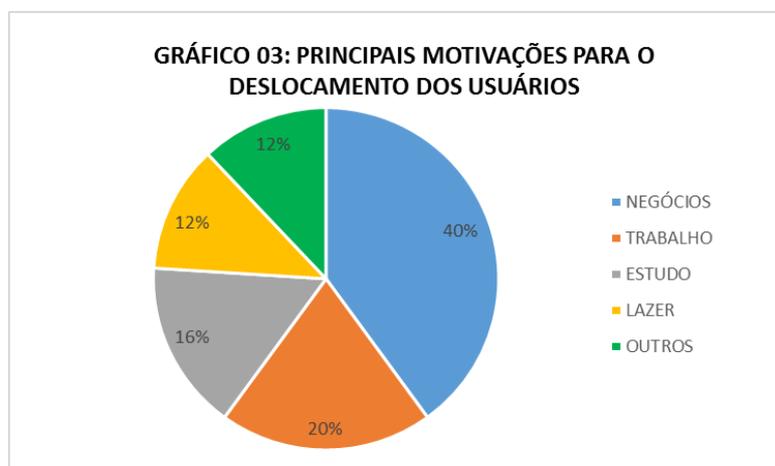
Após os negócios, o trabalho¹⁷ é a segunda principal motivação para os deslocamentos existentes entre a Serra da Meruoca e a cidade de Sobral, seguido das atividades ligadas ao estudo¹⁸, depois lazer e por fim, outras atividades diversas (visita a familiares, viagens para outras cidades, passando pela rodoviária de Sobral, entre outros).

¹⁷ A categoria “trabalho” aparece apenas como segunda principal motivação pelo fato de não considerarmos os trabalhadores, principalmente da Grendene, que se deslocam em outros meios de transporte (ônibus, principalmente) à Sobral. Consideramos apenas aqueles que se deslocam nos transportes alternativos que fazem a linha regular entre a Serra da Meruoca e Sobral, aqui entendidos como topics, micro-ônibus e caminhonetas.

¹⁸ Quanto à categoria “estudo”, esta aparece aqui como terceira maior motivação para o deslocamento de pessoas à cidade de Sobral em virtude de considerarmos apenas aquelas pessoas que se deslocam nos transportes alternativos para esse fim, não considerando, porém, aqueles que se deslocam nos ônibus disponibilizados pelas prefeituras dos municípios serranos para o transporte desses estudantes. Constatamos ainda que esse fluxo de usuários motivados pelos

O gráfico 03 sintetiza essas informações, apresentado as principais motivações do deslocamento desses usuários.

Gráfico 03: Principais motivações para o deslocamento dos usuários.



Fonte: Pesquisa Direta. Outubro/2015.

Ao analisar as motivações que levam os moradores da Serra da Meruoca à deslocarem-se de seus locais de origem à cidade de Sobral, logo nos remetemos ao papel que Sobral exerce na região. Daí, apoiamo-nos no conceito de centralidade para entender esse papel.

Na verdade, a cidade de Sobral exerce uma função de complementaridade econômica em relação às demais cidades e municípios da região, dentre eles, os municípios da Serra da Meruoca, caracterizando assim seu papel de centralidade econômica, política e social.

Nesse cenário, recorreremos ao pensamento de Corrêa (2005) para entender o papel de Sobral no Noroeste Cearense. Este autor defende que a cidade central tende a servir à sua área de mercado, atuando como fator de desenvolvimento tanto local, como regional, aglutinando novos arranjos estruturais e espaciais em prol de seu crescimento.

Mais do que isso, para Corrêa (2005), a cidade central e sua centralidade econômica desempenha, ao mesmo tempo, um papel de coletora e distribuidora dos

estudos ocorre com maior frequência nos sábados, posto que muitos se dirigem à cidade de Sobral nesse dia para a realização de cursos de informática, línguas estrangeiras e pós-graduações.

produtos, bens e serviços oriundos dos municípios circunvizinhos, fazendo desta destino procurado pela maioria da população daquelas cidades e municípios próximos que não encontram o que necessitam em seus lugares de origem.

É assim que a cidade de Sobral tem se consolidado ao longo dos anos como a principal cidade da região, através, principalmente, de sua importância econômica. Isso provoca implicações diretas para o aumento na intensidade dos fluxos de veículos e pessoas dos municípios circunvizinhos, dentre eles Alcântaras e Meruoca, para essa cidade, posto que a mesma apresenta as características de coletora e distribuição anteriormente mencionadas, implicando, também, para a mobilidade espacial em âmbito regional.

Isso porque a distribuição varejista e de prestação de serviços de um lugar central, nesse caso a cidade de Sobral, para centros urbanos menores e áreas rurais (os municípios da Serra da Meruoca) envolvem fluxos de pessoas e veículos (transportes) para toda sua área de mercado, possibilitando assim, um fluxo de mobilidade para todo um espaço regional. Isso explica não apenas as motivações que levam os moradores de Alcântaras e Meruoca à cidade de Sobral, mas também justifica o fato dessa cidade ter sido escolhida como o principal destino procurado por esses moradores para realizarem suas atividades, sejam elas ligadas aos negócios, estudo, lazer, entre outros.

Outro dado considerado na pesquisa refere-se diretamente aos principais percursos de deslocamentos existentes na Serra da Meruoca, que interligam os principais distritos e comunidades da serra às rodovias estaduais ou à cidade-sede do município a qual o distrito ou localidade pertence.

De acordo com dados do IPECE (2015), Meruoca possui oficialmente 06 (seis) distritos, incluindo o distrito-sede, Meruoca. São eles: Anil, Camilos, Fernandes, Palestina e São Francisco. Além disso, o município de Meruoca conta com várias outras comunidades com importância local e significativa concentração populacional.

Já Alcântaras, além do distrito-sede, possui o distrito de Ventura, totalizando 02 (dois) distritos. Todavia, o município conta ainda com diversas outras comunidades espalhadas por seu território, que concentram relevante contingente populacional. Dentre essas comunidades, destacam-se a comunidade de Carmolândia, que encontra-se em

processo de emancipação distrital e Santa Rosa (Rosápolis), por sua organização espacial e importância local para a população desse município. A figura 28, abaixo, apresenta os principais distritos de Meruoca e Alcântaras.

Figura 28: Localização das cidades e dos principais distritos da Serra da Meruoca.



Fonte: Adaptado do Google Earth. Novembro/2015.

O quadro 06 apresenta as principais comunidades, tanto de Meruoca como de Alcântaras, que, embora não enquadrem-se na categoria de distrito, possuem significativa importância para a economia de seus municípios, bem como para a origem dos fluxos direcionados à Sobral, por concentrarem um expressivo contingente populacional.

Quadro 06: Principais comunidades de Meruoca e Alcântaras.

PRINCIPAIS COMUNIDADES DE MERUOCA E ALCÂNTARAS* (Por ordem Alfabética)			
Município	Comunidade	Município	Comunidade
	Almas		Bom fim
	Barra		Bela Vista
	Boa Vista		Carmolândia
	Floresta		Espírito Santo
	Flexeiras (Boa vista)		Lanchinha
	Mato Grosso		Macacos

MERUOCA	Palmeiras	ALCÂNTARAS	Venturinha
	Recife		Santa Bárbara
	São Bento		Santa Rosa (Rosápolis)
	São Braz		São Bernardo
	São João das Almas		Sítio Alegre (Cajueiro)
	São Antonio dos Melos		Sítio Fidalgo
	Santo Elias		Sítio Norte
	Santa Rosa		Sítio Prata
Santa Úrsula	Sítio Silva		

* Excluindo os distritos de cada município, apresentados anteriormente.

Fonte: Pesquisa direta. Setembro/2015.

A apresentação dessas comunidades é importante, posto que a localização das mesmas influenciam para o aumento dos fluxos e, conseqüentemente, interferem na presença de dinâmicas de mobilidade espacial nos municípios estudados, sobretudo quando esse deslocamento se direciona para a cidade de Sobral.

Além disso, ao apresentarmos os distritos e comunidades mais importantes dos municípios da Serra da Meruoca, esboçamos a apresentação de um conceito importante em nossa pesquisa, que é o conceito de região, posto que todos esses distritos e comunidades fazem parte de uma região específica, a microrregião da Meruoca, que abrange toda a Serra da Meruoca.

A Serra da Meruoca, por sua vez, faz parte da Mesorregião Noroeste do Estado do Ceará, que tem Sobral como principal ligação e interação econômica entre todos os municípios que a constituem. Ao constituírem-se enquanto região, os municípios do noroeste cearense apresentam dinâmicas de deslocamento e mobilidade espacial em termos regionais bastante semelhantes, tendo Sobral como eixo central desses deslocamentos, embora que os meios de transporte utilizados para cada município apresente algumas particularidades.

Lencioni (2003) defende que o conceito de região está vinculado à ideia de parte de um todo. Considerando que cada parte é igualmente parte de um todo, para a autora, essas partes, ao serem analisadas em conjunto, constituem uma totalidade. Remetendo essa ideia à realidade estudada, compreendemos que a apresentação dos distritos e localidades da Serra da Meruoca, a princípio enquanto partes, torna-se importante para

identificarmos suas particularidades, sem esquecer, porém, que tais distritos e localidades fazem parte de um todo, a Serra da Meruoca.

Lencioni (2003) defende ainda que os estudos regionais têm como objetivo identificar as “individualidades na totalidade”, o que, de certa forma, fundamenta nossa compreensão. Entretanto, a autora alerta que, embora a diversidade territorial continue a se difundir, contribuindo para as especificidades/singularidades regionais, que intensificam as “diferenciações de áreas”, a análise de determinados contextos regionais em sua totalidade pode facilitar a compreensão do fenômeno estudado (LENCIONI, 2003). Pautados nessa concepção, analisamos a mobilidade espacial, via deslocamentos promovidos pelos meios de transportes alternativos, em sua totalidade do fenômeno, discutindo a Serra da Meruoca como um todo e não apenas uma cidade, distrito ou localidade específica.

A compreensão da região enquanto área diferenciada e ao mesmo tempo homogênea, considerada sua totalidade, nos ajuda a entender as especificidades e atributos do fenômeno ora estudado, sobretudo quando consideramos que essa diferenciação, atrelada aos aspectos sociais, culturais, políticos e principalmente econômicos, influencia diretamente para as dinâmicas de mobilidade espacial e interações espaciais existentes na área estudada.

Ao inserirmos nesse contexto a primazia econômica da cidade de Sobral em relação aos dois municípios estudados e as características geográficas do espaço onde analisamos nosso objeto de estudo, vemos que a reflexão em âmbito regional adquire ainda mais importância.

No tocante às vias de deslocamento estaduais (rodovias), identificamos que existem três rodovias estaduais sobre a serra (CE-440, CE-240 e CE-241), sendo que a CE-440 constitui-se na principal via de interligação da serra à cidade de Sobral, posto que esta concentra o maior fluxo de veículos e pessoas, e conseqüentemente, uma maior intensidade de deslocamentos existentes entre as cidades e localidades serranas e a cidade de Sobral.

As rodovias estaduais existentes na região interligam diretamente aos distritos-sede de cada município. No caso específico da CE-440, esta rodovia interliga à cidade

pequena à cidade média, Meruoca à Sobral, assim como o faz a CE-241, que interliga Alcântaras à Sobral, através de entroncamento com a CE-440. Tais denominações, cidade pequena e cidade média, não foram inseridas no presente texto apenas como forma de diferenciação de palavras, mas sim como forma de compreensão do contexto socioespacial a que estas cidades estão submetidas e quais os níveis de interações espaciais e econômicas e existentes entre elas.

Sobral é considerada uma cidade média pelo fato de desempenhar papel de intermediação na rede urbana a qual está inserida, considerando as funções que ela desempenha em sua rede urbana, sobretudo enquanto espaço de intermediação regional. Spósito (2010) defende que o papel dessas cidades é desempenhar papéis de ligação, de intermediação entre as pequenas e as maiores cidades. Exatamente o que acontece com a cidade de Sobral, visto que esta, além de exercer uma função de centralidade na região, também possibilita a intermediação nas dinâmicas de interação entre as cidades pequenas (Alcântaras e Meruoca, por exemplo) e as grandes cidades, como Fortaleza. Contudo, devemos estar atentos ao fato de que isso não é via de regra, posto que, cidades do mesmo porte de Meruoca podem manter relações mais intensas com outras cidades maiores, como as capitais, sem necessariamente dependerem da cidade média, caracterizando o que se denomina na Geografia de “heterarquia urbana”.

Porém, se seguirmos a lógica da rede urbana tradicional, observamos que essa intermediação ocorre de diversas maneiras, sendo que o fluxo de deslocamentos, efetivados pelas vias de tráfego municipais e regionais, intermediados pela cidade média, é uma delas. Também podemos citar as intermediações promovidas pelos serviços de saúde, educação e segurança presentes nessas cidades.

Portanto, considerar a função (econômica, política, social e cultural) que a cidade média exerce no contexto regional em que está inserida coloca-se como um dos exercícios para a compreensão de seu papel na rede urbana a qual pertence e também enquanto intermediadora dos fluxos de deslocamento existentes entre as cidades pequenas e as cidades grandes, a partir das infraestruturas e serviços que pela cidade média são ofertados.

Quanto as cidades pequenas, dentre as quais se enquadram as cidades de Alcântaras e Meruoca, Ascher (2010) defende que estas possuem uma tendência a esforçar-se para garantir um nível de ligação e interação suficientemente capazes de lhes propiciar benefícios em relação ao potencial das aglomerações maiores. Nesse caso, observamos que as cidades de Alcântaras e Meruoca buscam beneficiar-se do papel econômico desempenhado pela cidade de Sobral na rede urbana a qual estão inseridos, no sentido de atrair investimentos também para essas cidades. Entretanto, verificamos que a facilidade de acesso a essas cidades, em termos de deslocamento e mobilidade espacial coloca-se como principal desafio para o alcance dos benefícios desejados.

Retomando a discussão das vias de deslocamento existentes na Serra da Meruoca, percebemos que um elemento que contribui para uma maior concentração do fluxo de veículos na rodovia CE-440, principal articulação entre a cidade de Sobral e a Serra da Meruoca, está ligado à ausência de outras vias com infraestrutura adequada para o tráfego de veículos, posto que a única outra via existente que permite acesso direto à cidade de Sobral, a Estrada da Santa Rosa (Alcântaras), não é pavimentada e seu percurso encontra-se bastante deteriorado, com buracos e pedras soltas, o que põe em risco a segurança daqueles que por essa estrada desejam trafegar.

Diante desse contexto, a CE-440 se caracteriza como a principal via de interligação direta existente entre a Serra da Meruoca e a cidade de Sobral (Sobre esses percursos, discutimos de maneira mais aprofundada no tópico 5.3 desse capítulo.).

Ao nos depararmos com essa situação, logo nos remetemos ao pensamento de Santos (1996) quando este nos apresenta as categorias de análise de um fenômeno geográfico, a saber: forma, função, estrutura e processo. Nesse caso específico, baseados em Santos (1996), verificamos que o *processo* constitui-se o deslocamento em si, que, por sua vez, é a expressão da mobilidade espacial, condição para a qual o transporte existe. Todavia, este deixa de ser efetivado em sua totalidade por conta da precariedade das *formas* necessárias para sua concretização, no caso, estradas de boa qualidade.

Não há portanto, a materialização da *função* que seria exercida pelo transporte, o deslocamento de passageiros em prol da mobilidade espacial. Não havendo uma perfeita

harmonia entre deslocamento (processo), estrutura e mobilidade espacial (função), não há também a concretização da estrutura, que compreende todos os elementos anteriores.

No tocante à duração das viagens, percebemos que isso depende exclusivamente da origem dos deslocamentos. Todavia, para conseguirmos obter um tempo médio de duração das viagens, adotamos como estratégia a realização do percurso Sobral/Meruoca e Sobral/Alcântaras, ida e volta, no sentido de cronometrar a duração das viagens e também, conhecer de perto o ambiente e a realidade dos passageiros que se utilizam dos meios de transportes ofertados para seu deslocamento.

Realizamos, no total, 10 (dez) viagens, sendo cinco para Meruoca e outras cinco para Alcântaras, saindo sempre do Mercado Central, centro de Sobral. Ao realizarmos tais percursos obtivemos a seguinte constatação: em média, o deslocamento Sobral/Meruoca, pela CE-440, através de caminhonetas, topics ou micro-ônibus dura de 40 à 60 minutos. Esse tempo varia de acordo com o motorista, com a quantidade de paradas para embarque e desembarque que são realizadas ao longo do trajeto percorrido e também com as condições de operacionalização do transporte.

Já para Alcântaras, esse deslocamento pela mesma rodovia e depois seguindo pela CE-241, dura em média de 50 minutos à 70 minutos, levando em consideração os mesmos aspectos mencionados para o deslocamento Sobral/Meruoca.

O quadro 07 apresenta o tempo médio de duração das viagens entre as principais localidades de Meruoca e Alcântaras até a cidade de Sobral. Para obtermos esses dados, recorreremos à mesma estratégia utilizada para desvendar o tempo médio de viagem entre Sobral e as cidades de Meruoca e Alcântaras, ou seja, viajamos juntos.

Quadro 07: Tempo médio de viagem entre os distritos da Serra da Meruoca e Sobral.

TEMPO MÉDIO DE VIAGEM ENTRE OS DISTRITOS DE MERUOCA E ALCÂNTARAS E A CIDADE DE SOBRAL			
ORIGEM	MUNICÍPIO	DESTINO	TEMPO MÉDIO DE VIAGEM
Anil	Meruoca	Sobral	Entre 70 e 80 minutos
Camilos	Meruoca	Sobral	Entre 45 e 55 minutos
Fernandes	Meruoca	Sobral	Entre 50 e 60 minutos
Palestina	Meruoca	Sobral	Entre 30 e 40 minutos
São Francisco	Meruoca	Sobral	Entre 40 e 50 minutos
Carmolândia	Alcântaras	Sobral	Entre 55 e 65 minutos
Ventura	Alcântaras	Sobral	Entre 75 e 80 minutos

Fonte: Pesquisa direta. Setembro/2015.

É importante lembrar que, assim como no percurso entre Sobral e as cidades de Alcântaras e Meruoca, existem determinados fatores que influenciam diretamente para a duração da viagem. Fatores esses que estão atrelados à habilidade e nível de responsabilidade do motorista, sobretudo quando se trata de velocidade, à quantidade de paradas para embarque e desembarque que são realizadas ao longo do trajeto percorrido, a quantidade de pessoas que são transportadas pelo veículo e por fim, às condições de operacionalização do transporte.

Existem ainda os deslocamentos entre os sítios, distritos e os respectivos distritos-sede dos municípios localizados na Serra da Meruoca. Esses deslocamentos também são realizados através de transporte alternativo, principalmente caminhonetas particulares ou de aluguel e, muitas vezes, alguns passageiros que saem de seus locais de origem com destino a cidade-sede do município se utilizam do mesmo transporte que se desloca até a cidade de Sobral. Todavia, estes passageiros desembarcam antes, quando alcançam seu destino.

Porém, há também determinados veículos que realizam o transporte de passageiros somente até o distrito-sede do município (Alcântaras e Meruoca). Esse tipo de transporte, bastante presente também na serra, possui algumas particularidades em relação aos transportes que realizam o percurso até Sobral, embora apresentem praticamente as mesmas características operacionais. As particularidades em questão são:

- Realizam somente o transporte de pessoas no turno da manhã e a maioria não possui nenhum tipo de filiação à cooperativa existente na região (sobre essa cooperativa, reservamos o tópico 5.3, do capítulo seguinte, para trazer informações mais detalhadas.)
- Transportam, em sua maioria, aposentados e pensionistas do INSS, além de pessoas que desejam obter algum serviço rápido na sede do município, quando este serviço está disponível.
- A concorrência entre os motoristas e proprietários desses veículos é menor, se comparada à observada entre os veículos que realizam o percurso até Sobral. Isso se deve tanto pelo número reduzido de veículos para cada localidade ou distrito, como também por terem um público diferenciado, geralmente fiel e cativo, para não dizer refém, a seu

transporte (visto não existirem outras opções), diferente daquele que se desloca até a cidade de Sobral.

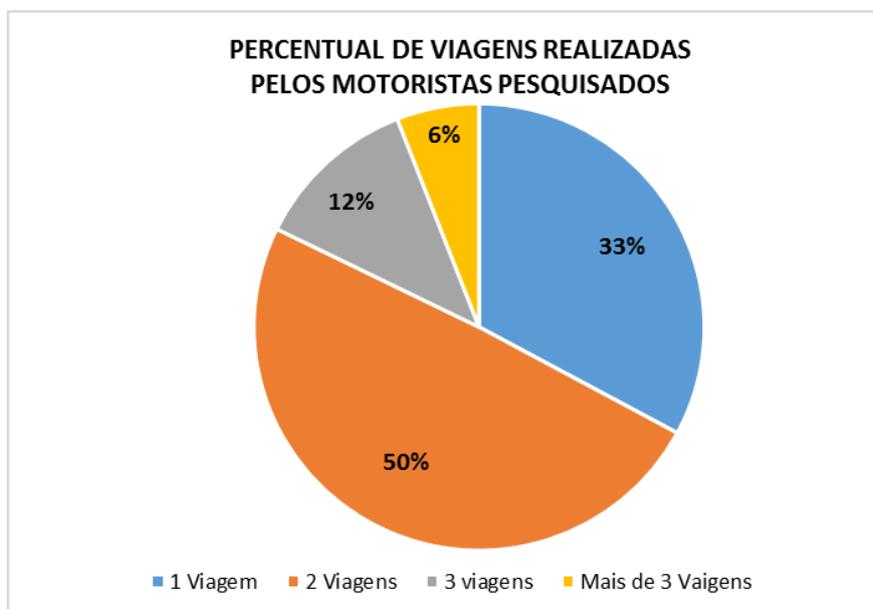
Quanto à rotina dos motoristas que atuam na atividade de transporte de passageiros entre a Serra da Meruoca e a cidade de Sobral, explicitada em forma de rima no início desse capítulo, verificamos que muitos deles, principalmente aqueles que realizam o transporte de passageiros entre cidades (Sobral/Meruoca e Sobral/Alcântaras) têm uma jornada de trabalho de mais de 08 horas diárias, iniciando por volta das 06:00 hs da manhã e só encerrando no fim da tarde, sem interrupções ou pausas prolongadas para descanso, apenas um pequeno intervalo para almoço. Existem também alguns motoristas residentes nas áreas rurais (Distritos, sítios e localidades) que possuem a mesma rotina.

Esses motoristas que passam o dia todo trabalhando realizam em média três viagens entre Sobral e Meruoca ou Sobral e Alcântaras, ida e volta, o que torna a atividade cansativa. Entretanto, existem também aqueles que atuam somente em um turno, geralmente o turno da manhã.

Quanto a esse outro grupo de motoristas, geralmente são residentes nos sítios e distritos e possuem passageiros cativos, que só trafegam com eles, tanto pela confiança no motorista como por ser a única opção de deslocamento de seu lugar à cidade de Sobral. Esses passageiros geralmente também são das áreas rurais da Serra da Meruoca.

Em levantamento realizado a partir dos questionários aplicados com cerca de 18 motoristas, constatamos que 50% deles realizam em média 02 viagens (ida e volta a Sobral) por dia. São, em sua maioria, motoristas residentes nos distritos-sede dos municípios, Meruoca ou Alcântaras. Outros 33,3 % realizam apenas 01 viagem. Os motoristas desse grupo, em sua maioria, residem nas áreas rurais dos municípios. Quanto aos demais, 11,1% realizam 03 viagens ao dia e 5,6% realizam mais de 03 viagens ao dia.

As informações provenientes desse levantamento estão sintetizadas no gráfico 04:

Gráfico 04: Percentual de viagens diárias realizadas pelos motoristas pesquisados.

Fonte: Pesquisa direta. Setembro/2015.

4.2 - Da serra para a cidade: o deslocamento da força de trabalho na área em estudo.

Apresentamos no tópico anterior um panorama dos deslocamentos existentes entre a Serra da Meruoca e a cidade de Sobral, enfatizando suas características principais, os locais de origem dos usuários do transporte disponível, bem como o tempo médio de duração das viagens e as motivações que levam esses usuários à deslocarem-se até a cidade de Sobral.

Todavia, existem algumas particularidades desses deslocamentos que não foram totalmente apresentadas ou discutidas em sua totalidade. Dentre essas particularidades, uma que merece destaque é o deslocamento de mão de obra dos municípios da Serra da Meruoca à cidade de Sobral. No intuito de desvendar como esses deslocamentos ocorrem, quais são os elementos que influenciam para que eles aconteçam e quais suas principais características, reservamos o presente tópico para sua discussão.

Inicialmente, é importante ressaltar que o deslocamento da força de trabalho da Serra da Meruoca para a cidade de Sobral não ocorre apenas através da utilização dos meios de transportes alternativos existentes na região (topics, micro-ônibus e caminhonetas de aluguel), mas também por meio de ônibus e motocicletas. Nesse sentido,

a análise desses deslocamentos vai além da discussão da infraestrutura e oferta de transporte alternativo, visto que, mesmo com a inexistência deste, o deslocamento da força de trabalho para Sobral ocorreria.

Para entendermos o deslocamento constante dessa força de trabalho para cidade de Sobral é importante refletirmos sobre o papel exercido por Sobral na região e suas influências para a população dos municípios serranos. Isso por que Alcântaras e Meruoca estão integrados à rede urbana a qual tem Sobral como polo regional de distribuição de produtos e serviços e concentração de atividades econômicas.

Nesse cenário, os municípios da Serra da Meruoca (Alcântaras e Meruoca) e, por consequência, suas respectivas populações, tornam-se cada vez mais reféns dessa cidade quando necessitam de um serviço especializado que não encontram em seus municípios de origem ou quando buscam nela oportunidades de trabalho inexistentes em seus locais de moradia. Acabam, portanto, oferecendo sua força de trabalho a essa cidade em troca de um emprego. Nesse contexto, o deslocamento para a cidade de Sobral (para alguns, diário) torna-se praticamente inevitável.

A questão que se levanta é: de que forma ocorre esse deslocamento da mão de obra da população dos municípios serranos para a cidade de Sobral? Quais os meios utilizados para se chegar até Sobral? Identificamos que não apenas os meios de transportes alternativos são utilizados para esse deslocamento, mas também outros meios, como ônibus e motocicletas, sobretudo pela população que não possui outro tipo de transporte, como carro próprio, por exemplo.

A maior parte dos trabalhadores que residem na serra e trabalham na cidade de Sobral exercem suas atividades em três setores bem distintos: indústria, construção civil e comércio.

Em relação aos trabalhadores da indústria, destaca-se aqueles empregados na indústria de Calçados Grendene S/A. O deslocamento desses trabalhadores geralmente é realizado através de ônibus e micro-ônibus (Figura 29), sendo que existe ainda uma pequena parcela que se desloca através de transporte próprio, motocicletas, geralmente.

Não há uma utilização significativa dos transportes alternativos por parte desses trabalhadores, exceto em casos em que algum destes “perde” o horário de seu transporte

regular e são obrigados a deslocarem-se através das topics, micro-ônibus e caminhonetes para chegarem a seu trabalho.

A dinâmica observada em relação ao deslocamento desses trabalhadores através dos ônibus demonstra que estes pagam mensalmente um valor fixo ao proprietário do ônibus ou micro-ônibus, para que este faça o transporte até a indústria e depois traga-o de volta para sua casa com segurança. Para muitos, essa alternativa tem se tornado viável e vantajosa, visto que economizam pagando um valor abaixo do que pagariam caso realizassem o deslocamento através de outros meios de transporte, além de economizarem também tempo à espera de outro veículo que não tem horário regular de saída para Sobral.

Figura 29: Ônibus que transporta funcionários da Grendene.



Fonte: Arquivo do autor. Agosto/2015.

Existem alguns que, por não desejarem deslocar-se diariamente entre suas casas e o trabalho, por acharem cansativo, preferem alugar casas e apartamentos em Sobral e morar mais próximo do trabalho, retornando para sua casa ou para a casa de seus pais somente aos fins de semana ou quando estes recebem folgas.

Quanto aos trabalhadores da construção civil que exercem sua atividade em Sobral, verificamos que estes optaram, em sua maioria, por outra opção de transporte para seu trabalho: as motocicletas. Diariamente, no início da manhã e no fim da tarde, observamos uma quantidade bastante significativa de motocicletas realizando o percurso Serra da Meruoca-Sobral, carregadas de trabalhadores que preferem deslocar-se em seus próprios meios de transporte ou nos meios de transporte de amigos do que pagarem para ser transportados por outros tipos de veículos.

Indiferentes aos riscos que correm no percurso realizado, muitos trafegam em velocidades acima das permitidas para a rodovia, ocasionando, não raramente, situações de perigo, com notórias susceptibilidades à ocorrência de acidentes, tanto para com os ocupantes desse tipo de transporte como também para terceiros que trafegam pela mesma rodovia.

A ausência constante de fiscalização dos órgãos responsáveis pelo trânsito, nesse caso, a Polícia Rodoviária Estadual (PRE) incentiva esse tipo de ação. Todavia quando há fiscalização, é comum observarmos muitos desses motociclistas parados em meio ao acostamento da rodovia ou em frente à bares e restaurantes aguardando a saída dos policiais da rodovia, posto que, é comum também, muitos dos motociclistas guiarem suas motocicletas sem a devida documentação exigida pelos órgãos responsáveis pelo trânsito.

Já a terceira categoria de trabalhadores residentes nos municípios da Serra da Meruoca que exercem suas atividades de trabalho na cidade de Sobral são os trabalhadores do comércio e alguns de outras atividades ligadas ao setor de serviços. Quanto a estes, verificamos que os mesmos, em sua maioria, se utilizam do transporte alternativo como forma de deslocamento de suas casas, na Serra da Meruoca, até seu local de trabalho, na cidade de Sobral.

Embora não recebam salários elevados, muitos deles preferem fazer esse deslocamento diário entre suas casas e o local de trabalho, tanto pela proximidade geográfica, como também pelo alto custo de vida que é morar em Sobral, o que lhes impossibilita de fixar residência nessa cidade. A exceção ocorre quando alguns alugam apartamentos em parceria com outros colegas, dividindo assim os custos de sua permanência em Sobral.

Para diminuir os gastos com transporte diário, alguns conseguem acordos com alguns motoristas de transportes alternativos para pagarem valores menores aos tabelados e cobrados para os demais passageiros, em função, sobretudo destes trabalhadores terem que se deslocar todos os dias para a cidade de Sobral. Quando esse deslocamento é realizado constantemente pelo mesmo motorista e veículo, esse tipo de acordo é facilitado.

É importante ressaltar que existem também algumas pessoas que residem em Sobral e que exercem sua atividade profissional em Meruoca ou Alcântaras e assim como os moradores dos municípios serranos, também se deslocam diariamente de suas casas para seu local de trabalho. Todavia, diferente da realidade observada para com os trabalhadores serranos que exercem seu trabalho em Sobral, os trabalhadores oriundos de Sobral que sobem a serra para trabalhar geralmente têm empregos com salários mais elevados e possuem transporte próprio (carros e motos), não necessitando, portanto, se utilizar dos transportes alternativos para realizarem seu deslocamento. São médicos, advogados, professores e empresários.

4.3 – Entre curvas, aclives e declives, assim segue o curso da rodovia: Sobral é o destino.

No início desse capítulo fizemos menção aos principais percursos realizados no trajeto Serra da Meruoca – Sobral, atribuindo importância à rodovia CE-440 para a concretização desses percursos. Todavia, nos interstícios da serra, inúmeros outros percursos são realizados diariamente pela população dos mais diversos sítios, distritos e localidades existentes, merecendo, estes percursos, um pouco de nossa atenção.

Isso por que, embora não consista foco central de nosso trabalho analisar todos esses percursos, consideramos importante refletir, mesmo que brevemente, sobre tais percursos e sua importância para a efetivação da mobilidade espacial na Serra da Meruoca para além dos deslocamentos ocorridos nas rodovias estaduais, posto que a interligação às rodovias estaduais e posterior deslocamento à cidade de Sobral possui um expressivo grau de dependência aos percursos mencionados.

Como referido anteriormente, na Serra da Meruoca existem três rodovias estaduais (CE-440, CE-240 e CE-241), sendo todas elas pavimentadas e sinalizadas, possibilitando, assim, nível aceitável de trafegabilidade. As demais rodovias (estradas) que existem na serra são vias municipais, estando estas, em sua maioria, integradas às rodovias estaduais, formando assim, mesmo que de maneira rudimentar, uma rede de interligações sobre a Serra da Meruoca.

A maioria dessas vias não são pavimentadas e algumas delas apresentam precárias condições o tráfego de veículos. A situação se agrava na estação chuvosa, quando muitos buracos surgem nas estradas, dificultando o deslocamento de veículos e até mesmo o deslocamento de pessoas e animais.

Identificamos no quadro 08, a partir de pesquisa empírica, as principais vias municipais que interligam os distritos existentes em Meruoca e Alcântaras, bem como às rodovias estaduais acessadas por essas vias.

Quadro 08: Principais vias municipais existentes na Serra da Meruoca.

PRINCIPAIS VIAS MUNICIPAIS DA SERRA DA MERUOCA				
Nome da via de acesso	Percurso	Município	Extensão	Infraestrutura
Estrada do Anil	Saindo do distrito de Anil, passa pelo sítio São Rafael, até dá acesso à cidade de Meruoca.	Meruoca	6,5 Km	Pavimentada
Estrada de Camilos	Saindo do distrito de Camilos, passa pelo sítio São Miguel, até dá acesso à CE-241.	Meruoca	4,0 Km.	Pavimentada.
Estrada de Fernandes	Saindo do distrito de Fernandes, passa pelo sítio Bom fim (Alcântaras), até dá acesso à CE-240.	Meruoca e Alcântaras.	1,5 Km.	Não pavimentada.
Estrada de Palestina	Saindo do distrito de Palestina, dá acesso à CE-440.	Meruoca	0,5 km	Pavimentada.
Estrada de São Francisco	Saindo do distrito de São Francisco, dá acesso à CE-440.	Meruoca	4,0 Km	Pavimentada em parte.
Estrada de Carmolândia	Saindo de Carmolândia, dá acesso à CE-241.	Alcântaras	1,0 km	Pavimentada
Estrada de Ventura	Saindo de Ventura, passa pelo sítio Venturinha, depois pelo sítio Caldeirão, até dá acesso à cidade de Alcântaras.	Alcântaras	4,5 km	Não Pavimentada
Estrada da Santa Rosa (Rosápolis)	Saindo da comunidade de Santa Rosa, passa pela comunidade de São Bernardo, depois pelo sítio Espírito Santo, até dá acesso à CE-241.	Alcântaras	6,0 km	Não Pavimentada

Fonte: Pesquisa direta. Setembro/2015.

As vias (estradas) identificadas possuem importante papel de interligação dos principais distritos, tanto de Alcântaras como de Meruoca à cidades-sede de seus

respectivos municípios ou às rodovias estaduais existentes na região. Mais do que isso, algumas dessas vias atuam também como única alternativa de percurso para saída e entrada de veículos e carros pesados (caminhões) de alguns distritos e localidades, como é o caso da Estrada de Anil e da Estrada de Camilos, ambas no município de Meruoca, e da Estrada de Ventura, no município de Alcântaras.

Organizando melhor as informações coletadas através de conversas com usuários do transporte alternativo e de pesquisas empíricas realizadas pelo pesquisador na área em estudo, utilizamos as ferramentas do *Google Earth Pro* para traçar o percurso das principais vias de acesso aos distritos da Serra da Meruoca, bem como suas articulações com a cidades-sede dos municípios e rodovias estaduais existentes.

Visando uma melhor identificação desses percursos, os dividimos em dois setores, estando cada um deles atrelado a uma rodovia estadual. O primeiro setor refere-se à porção Norte da Serra da Meruoca, acompanhando o trajeto da CE-440. E o segundo refere-se ao Noroeste da serra, acompanhando o trajeto da CE-241. Tais percursos são apresentados no mapa 02.

A CE-440, por ser a mais antiga rodovia estadual da região serrana¹⁹, representa não apenas a principal articulação da serra com a cidade de Sobral, mas também um espaço fortemente consumido pela população sobralense, posto que concentra às suas margens boa parte das “segundas residências” (ASSIS, 2003) dos moradores de Sobral que veem na Serra da Meruoca um espaço de lazer e tranquilidade para descansar e passar os fins de semana com a família, além, é claro, das residências dos moradores nativos da serra.

A facilidade de acesso à serra através da rodovia intensifica esse tipo de residência, bem como proporciona um maior fluxo de veículos aos sábados e domingos. Nos demais dias, o fluxo maior são de veículos da própria Serra da Meruoca. Trabalhadores, estudantes e comerciantes, em sua maioria, que buscam Sobral para realizar suas atividades.

Em relação às outras vias de acesso e percursos existentes na Serra da Meruoca, podemos observar, mediante análise do mapa 03, que a maioria das estradas e vias de ligação localizadas no alto da serra convergem para as rodovias estaduais presentes na região, a CE-440, que liga a cidade de Meruoca à cidade de Sobral e a CE-241, que liga a cidade de Alcântaras à CE-440, o que transforma essas rodovias em importantes vias de convergência e concentração dos fluxos de veículos e dinâmicas de mobilidade presentes em toda região serrana.

4.4 – A infraestrutura de transporte presente na área em estudo.

A área a qual decidimos analisar as dinâmicas de mobilidade espacial, tendo por norte central a operacionalização dos meios de transportes alternativos como forma de deslocamento entre a Serra da Meruoca e a cidade de Sobral é desprovida de algumas infraestruturas básicas que possibilitem maior segurança, conforto e comodidade para aqueles que desejam trafegar pelas vias e rodovias dessa região.

¹⁹ A CE-440, rodovia que liga a Serra da Meruoca à cidade de Sobral, teve sua construção iniciada no ano de 1916 e finalizada em 1918. Todavia, somente na década de 1990 esta recebeu pavimentação asfáltica e infraestrutura de sinalização. No ano de 2011, esta rodovia passou por processo de restauração asfáltica. Na ocasião também foram implantados redutores de velocidade e grades de proteção lateral nas curvas mais perigosas da referida rodovia.

A CE-440, principal rodovia estadual presente na área, embora tenha passado por recente processo de restauração asfáltica e implantação de algumas infraestruturas de sinalização e controle do tráfego, como redutores (lombadas) e sensores (radares) eletrônicos de velocidade, ainda necessita de inúmeras melhorias para que possa possibilitar um melhor acesso à cidade de Sobral e aos diferentes pontos da Serra da Meruoca.

Dentre essas melhorias, podemos citar a necessidade de alargamento da via, sobretudo em algumas curvas e também inclusão de acostamento na rodovia, posto que esse encontra-se ausente em mais de 98% do percurso da rodovia citada.

O fato de existirem determinadas curvas bastante estreitas, principalmente nas áreas com aclive mais acentuado, dificulta (e em alguns casos, impossibilita) o tráfego de caminhões pesados e ônibus com comprimento acima de 20 metros, visto que estes não conseguem “fazer” a curva e, portanto, não chegam à serra.

Além disso, o comprimento de tais veículos colocam em risco a segurança até mesmo de outros veículos que trafegam pela mesma rodovia, posto que, quando deparam-se com esses caminhões e ônibus em curvas mais fechadas, esses outros veículos podem ser surpreendidos com um acidente ou até mesmo com a interrupção da via, em virtude da ausência de espaço suficiente para que os caminhões muito grandes e veículos menores consigam passar pela mesma curva ao mesmo tempo (Figuras 30 e 31).

Figura 30: Caminhão interrompendo tráfego de veículos na CE-440.



Fonte: Sobral 24 horas. www.sobral24horas.com

Figura 31: Acidente com caminhão na CE-440.



Fonte: Sobral + Notícias. www.sobralmaisnoticias.com

Já a ausência de acostamento na rodovia torna o percurso perigoso, sobretudo para aqueles que trafegam transportando passageiros e têm que parar no meio da própria via para que aconteça o embarque e desembarque desses passageiros, o que coloca em risco a segurança tanto daqueles que estão no interior ou adentrando os transportes alternativos, como também a outros veículos, que, não raramente, são surpreendidos com paradas bruscas de caminhonetes, topics e micro-ônibus, podendo ocasionar assim, graves acidentes.

Referindo-se ainda à infraestrutura disponível para o embarque e desembarque de passageiros, verificamos que nos anos recentes, sobretudo a partir de 2014, o governo do Estado, através da Secretaria de Infraestrutura (SEINFRA) em parceria com o Departamento Estadual de Trânsito (DETRAN) construiu, ao longo da CE-440 03 (três) pontos de espera para passageiros, no intuito de garantir maior conforto e segurança para aqueles que se utilizam do transporte alternativo operante na região. Já na CE-241 (Via de acesso à Alcântaras), também foram implantados 03 (três) desses pontos (Figura 32).

Figura 32: Ponto de espera às margens da CE-241.



Fonte: Arquivo do autor. Setembro/2015.

Todavia, a maioria desses pontos são subutilizados ou sequer são utilizados pela população, visto que muitos preferem ficar debaixo de árvores ou até mesmo aguardar em pé, às margens da via, do que sentarem na estrutura de concreto para esperarem os transportes que os levarão à Sobral ou à Meruoca e Alcântaras.

A exceção fica para o ponto de espera existente na localidade de Floresta, município de Meruoca (Figura 33). Por estar localizado abaixo de árvores, este não esquenta muito com a radiação solar, o que faz com que constantemente seja observado

pessoas à espera de veículos nesse local. Redutores de velocidade próximo às escolas e locais de maior fluxo de pessoas por conta da presença de residências também foram implantados, garantindo assim uma sensação de segurança para os moradores vizinhos a essa via (Figura 34).

Figura 33: Ponto de espera na CE-440. **Figura 34:** Redutor de velocidade na CE-440.



Fonte: Arquivo do autor. Setembro, 2015.



Fonte: Arquivo do autor. Setembro, 2015.

Todavia, essas infraestruturas estão presentes apenas no percurso da CE-440 e da CE-241. Quando se chega às cidades, tanto de Alcântaras, como de Meruoca, e até mesmo de Sobral, não verificamos infraestruturas destinadas diretamente para o uso do passageiros do transporte alternativo que realiza o deslocamento entre a Serra da Meruoca e a cidade de Sobral.

Na cidade de Meruoca, o principal ponto de espera de passageiros e concentração de transportes alternativos (Topic's, micro-ônibus, caminhonetes) é a Praça da Santa, localizada na região central da cidade (Figuras 35 e 36). O local é arborizado e possui bancos que são utilizados pelos passageiros para aguardar a saída dos transportes.

Fig. 35: Micro-ônibus à espera de passageiros. **Figura 36:** Praça da Santa, em Meruoca.



Fonte: Arquivo do autor. Setembro, 2015.



Fonte: Arquivo do autor. Setembro, 2015.

Porém, não se observa nenhuma iniciativa do poder público local no sentido de melhorar a infraestrutura desse local e destiná-lo ao conforto e segurança dos usuários do transporte alternativo. A construção de um pequeno terminal ou até mesmo pontos de espera cobertos no local seria importante, visto que protegeria os passageiros não apenas do sol, mas também da chuva, sobretudo na estação chuvosa.

Já na cidade de Alcântaras, temos dois principais pontos de parada e espera de passageiros. Um localizado na entrada da cidade (Figura 37), próximo à praça em homenagem à Nossa Senhora do Perpétuo Socorro, padroeira do município de Alcântaras; já o outro fica localizado no centro da cidade, nas mediações do mercado público de Alcântaras, local onde também se concentram os mototáxis da cidade (Figura 38).

Figura 37: Ponto de espera de passageiros. **Figura 38:** Ponto de espera de passageiros.



Fonte: Arquivo do autor, Agosto/2015.



Fonte: Arquivo do autor, Agosto/2015.

Por apresentar, de acordo com dados coletados junto ao Detran-CE (2015), um quantitativo menor de veículos que realizam o transporte de passageiros entre Alcântaras e Sobral, quando comparado à Meruoca, não é comum observarmos em Alcântaras uma concentração muito grande desses veículos nos locais de parada e nem nas ruas da cidade. Essa concentração se dá de maneira mais significativa apenas nos pontos de espera em Sobral. Outro fator que contribui para isso é o fato de que Alcântaras apresenta mais veículos desse tipo em sua zona rural do que em sua zona urbana.

Em Sobral, os principais pontos de concentração dos veículos provenientes da Serra da Meruoca (Meruoca e Alcântaras) que operam transportando passageiros entre a serra e a cidade de Sobral estão localizados nas intermediações do mercado público dessa

cidade. Algumas ruas acabam sendo ocupadas por esses veículos, que utilizam o espaço dessas ruas como locais de estacionamento.

Os transportes de Meruoca geralmente se concentram em dois pontos: as caminhonetes, algumas topics e outros transportes provenientes da zona rural de Meruoca geralmente se concentram nos arredores do cemitério São José (Figura 39), sobretudo na rua Anaihd Andrade, dividindo espaço com carroças e outros veículos. Já os micro-ônibus e as topics e caminhonetes provenientes da cidade de Meruoca tendem a concentrar-se de maneira mais significativa na rua Desembargador Moreira da Rocha, rua esta que é paralela ao mercado central de Sobral (Figura 40).

Fig. 39: Veículos de Meruoca estacionados frente ao cemitério São José.



Fonte: Arquivo do autor. Agosto/2015.

Fig. 40: Veículos de Meruoca estacionados em ao lado do mercado público.



Fonte: Arquivo do autor. Agosto/2015.

No tocante aos transportes provenientes de Alcântaras, estes se concentram, geralmente, na rua Coronel Adeodato, paralela ao cemitério São José, em frente ao frigorífico Terramar (Figuras 41 e 42).

Figuras 41 e 42: Veículos de Alcântaras estacionados na rua Coronel Adeodato.



Fonte: Arquivo do autor. Agosto/2015.



Observa-se, portanto que esses espaços na cidade de Sobral foram praticamente apropriados pelos veículos provenientes da Serra da Meruoca, fazendo destes seus territórios. Mais do que isso, tais espaços passaram a ser consumidos de uma maneira diferente, tanto pelos motoristas e usuários dos transportes alternativos, que não só aquela de simples estacionamento de veículos. Isso porque os motoristas e usuários (passageiros) dos transportes alternativos da Serra da Meruoca passaram a enxergar nesse espaço uma espécie de “porto seguro”, em meio à agitação da cidade.

Vendedores ambulantes também passaram a frequentar esses espaços com maior constância, em busca de vender seus produtos, sobretudo frutas, acessórios para celulares e outros equipamentos eletrônicos. (Sobre essa ação dos vendedores ambulantes, discorreremos com mais atenção no capítulo 05.)

A prefeitura de Sobral, incomodada com o vai e vem de veículos da Serra da Meruoca na região central da cidade sem nenhum tipo de organização e controle de estacionamento nas ruas e ainda com constantes flagrantes de veículos parados de forma irregular nas vias centrais da cidade, resolveu estabelecer, através da SPLAM (Secretaria de Planejamento Urbano e Meio Ambiente), normas gerais para a organização do estacionamento desses veículos no centro da cidade.

A partir do estabelecimento dessas normas, os veículos de Meruoca cadastrados junto à COOPETAM passaram a ter um local fixo para estacionamento (Imagem 48), a continuação da rua Coronel Adeodato, em seu trecho secundário e menos movimentado no centro da cidade, sem muito fluxo de veículos, não podendo estacionar em qualquer outro local do centro e sendo obrigados a permanecerem no máximo entre 40 e 60 minutos na dianteira da fila de veículos que se encaminharia à Serra da Meruoca.

Placas indicativas do local escolhido pela prefeitura para estacionamento desses veículos foram fixadas nos postes da rua Coronel Adeodato para facilitar a informação (Figuras 43 e 44).

Fig. 43: Veículos de Meruoca estacionados em espaço estabelecido pela SPLAM.



Fonte: Arquivo do autor. Setembro/2015.

Fig. 44: Placa indicativa do local estabelecido para o estacionamento dos veículos.



Fonte: Arquivo do autor. Setembro/2015.

A exceção para esses veículos estacionarem em outros locais ficava apenas para as intermediações do cemitério São José, e somente quando não houvesse mais espaço suficiente para o estacionamento desses veículos nos locais estabelecidos pela prefeitura.

Essa ação, por um determinado tempo, melhorou e facilitou a organização desses veículos no centro da cidade de Sobral, cabendo à COOPETAM fiscalizar o cumprimento das normas estabelecidas. Entretanto, com o enfraquecimento da cooperativa, a partir do abandono de muitos motoristas da mesma, as normas passaram a ser descumpridas, voltado a prevalecer a organização realizada pelos próprios motoristas, ou seja, organização nenhuma.

No tocante aos veículos que operam no transporte de passageiros e mercadorias entre a Serra da Meruoca e Sobral, é importante apresentar dados mais concretos acerca do quantitativo desses veículos, incluindo nesse contexto tanto os veículos de Alcântaras como os de Meruoca, assim como suas características principais, no intuito de entendermos de que tipo de transporte e de que realidade estamos falando.

Cabe ressaltar ainda que a informação quantitativa torna-se importante em virtude de nos possibilitar a realização um comparativo entre a quantidade de veículos disponíveis e a demanda existente pelo transporte e deslocamento de pessoas entre a serra e a cidade estudada.

4.5 - De topic, pau de arara e caminhoneta: as opções de transporte operantes na área em estudo.

De acordo com informações obtidas junto ao Departamento Estadual de Trânsito (DETRAN-CE), até o mês de Outubro de 2015, último levantamento do órgão verificado por essa pesquisa, existiam 238 veículos de aluguel²⁰ licenciados para operação na Serra da Meruoca, dentre tratores, caminhões, caminhonetes, ônibus, micro-ônibus, considerando, nesse levantamento, apenas os municípios de Meruoca e Alcântaras. Do total de veículos, 122 veículos estavam licenciados para o município de Meruoca e 116 para o município de Alcântaras.

Dos 122 veículos licenciados para o município de Meruoca junto ao DETRAN-CE, 57 eram caminhonetes, 37 eram caminhões, 12 eram micro-ônibus (topics)²¹ e 13 eram ônibus. Esse dado é importante porque, geralmente, são esses modelos de veículos que realizam o transporte de passageiros e mercadorias entre a Serra da Meruoca e a cidade de Sobral. A exceção fica para os caminhões, que deixaram de atuar transportando passageiros para Sobral, por conta da legislação vigente, que impõe restrições a esse tipo de veículo para o transporte de pessoas.

Os dados apresentados pelo DETRAN-CE estão sintetizados na tabela 07, que mostra o quantitativo de veículos de aluguel em Meruoca para o ano de 2015, até o mês de Outubro.

Tabela 07: Quantitativo de veículos de aluguel em Meruoca. Mês de referência: Outubro/2015.

QUANTITATIVO DE VEÍCULOS DE ALUGUEL EM MERUOCA (Outubro/2015)		
CATEGORIA	QUANTIDADE	PERCENTUAL
Caminhonete	57	47%
Caminhão	37	30%
Ônibus	13	11%
Micro-ônibus	12	10%
Outro	2	2%
TOTAL	122	100%

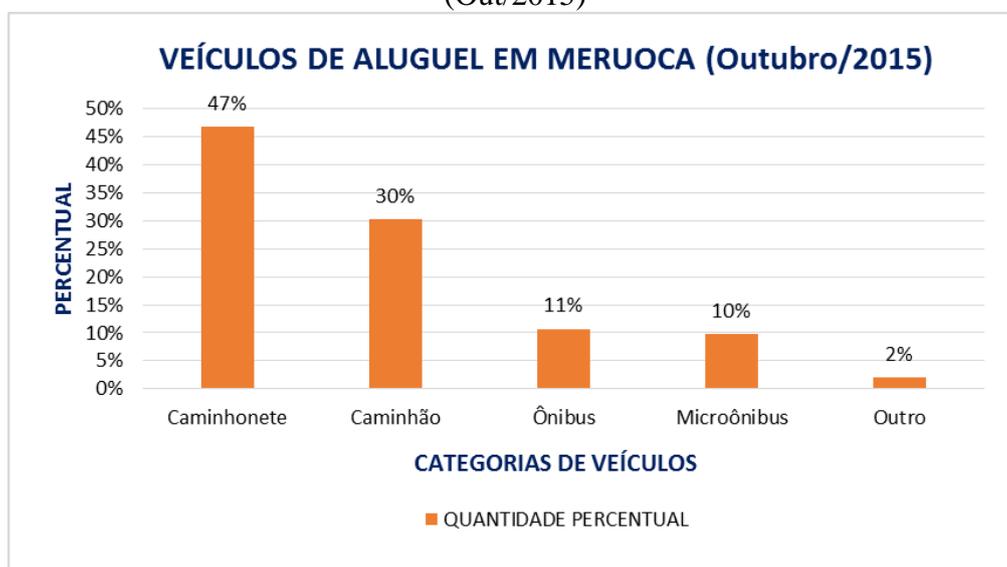
Fonte: Departamento Estadual de Trânsito (DETRAN-CE).

²⁰ Os veículos que recebem a denominação de veículos de aluguel são aqueles que operam exercendo alguma atividade remunerada, seja para o próprio dono do veículo (autônomo) ou para terceiros (empresas, cooperativas, prefeitura, dentre outros).

²¹ Para o Detran-CE, as chamadas “topics” se enquadram na categoria de micro-ônibus.

Já o gráfico 05 apresenta a distribuição percentual por categorias de veículos de aluguel em Meruoca, de acordo com os dados do Departamento Estadual de Trânsito (DETRAN-CE), para o mês de Outubro de 2015.

Gráfico 05: Distribuição percentual por categorias de veículos de aluguel - Meruoca (Out/2015)



Fonte: Elaborado a partir de dados do Departamento Estadual de Trânsito (DETRAN-CE).

Quanto à Alcântaras, dos 116 veículos de aluguel²² (caminhões, caminhonetes, ônibus e micro-ônibus) cadastrados ao DETRAN-CE, 47 eram caminhonetes, 42 eram caminhões, 14 eram ônibus, 10 eram micro-ônibus e outros 03 enquadravam-se em outras categorias de veículos.

Os dados referentes ao quantitativo de veículos de aluguel em Alcântaras estão sintetizados na tabela 08:

²² Desconsideramos nessa análise quantitativa os veículos menores (automóveis) que exercem atividade de transporte para a prefeitura de Alcântaras, assim como fizemos em relação à Meruoca, posto que estes não influenciam para o quantitativo de transportes alternativos existentes nesses municípios que operam transportando passageiros à Sobral, embora que o Detran enquadre-os na categoria de veículos de aluguel assim como as caminhonetes, micro-ônibus, ônibus e caminhões.

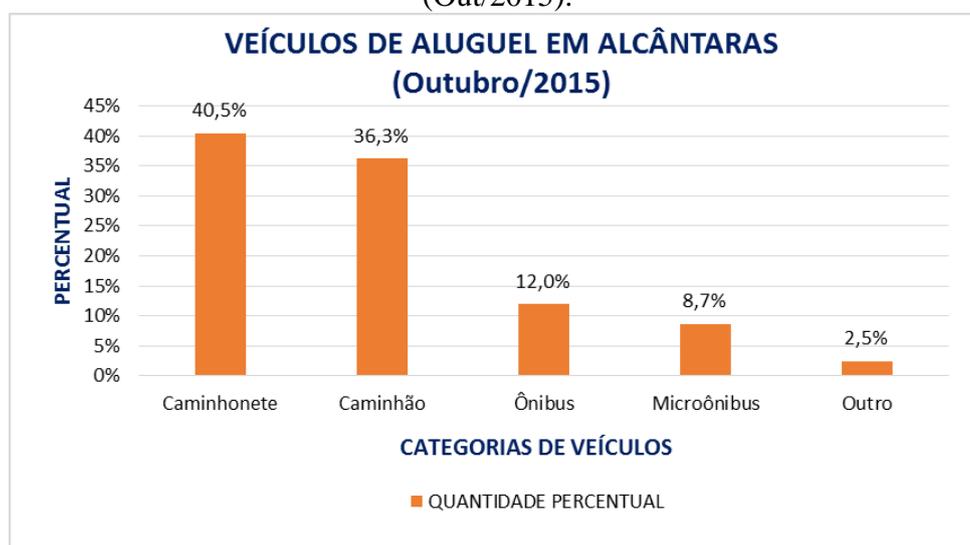
Tabela 08: Quantitativo de veículos de aluguel em Alcântaras por categoria.
Referência: Out/2015.

QUANTITATIVO DE VEÍCULOS DE ALUGUEL EM ALCÂNTARAS (Outubro/2015)		
CATEGORIA	QUANTIDADE	PERCENTUAL
Caminhonete	47	40,5 %
Caminhão	42	36,3 %
Ônibus	14	12 %
Micro-ônibus	10	8,7 %
Outro	3	2,5 %
TOTAL	116	100%

Fonte: Departamento Estadual de Trânsito (Detran-CE).

O gráfico 06 apresenta a distribuição percentual por categorias de veículos de aluguel em Alcântaras, de acordo com os dados do Departamento Estadual de Trânsito (DETRAN-CE), para o mês de Outubro de 2015.

Gráfico 06: Distribuição percentual por tipo de veículos de aluguel - Alcântaras (Out/2015).



Fonte: Elaborado a partir de dados do Departamento Estadual de Trânsito (DETRAN-CE).

Esses dados nos permitem melhor avaliar e fazer um comparativo entre a oferta e demanda do quantitativo populacional dos municípios e do quantitativo de veículos existentes na área, a fim de identificar se a quantidade de veículos disponíveis para o transporte de passageiros está de acordo com a demanda do município e também, se

enquadram-se nas diretrizes do CONTRAM para a oferta de veículos para o deslocamento de pessoas e, conseqüente, mobilidade espacial, nos municípios brasileiros.

Identificamos que, em média, no município de Meruoca, para cada 179 habitantes, existe 01 (um) veículo de aluguel disponível para transporte de passageiros no interior da serra ou direcionado à cidade de Sobral. Importante ressaltar que consideramos nesse cálculo apenas os veículos que atuam diretamente no transporte de passageiros nos interstícios da Serra da Meruoca ou entre esta e a cidade de Sobral.

Desse modo, foram excluídos desse cálculo os caminhões, posto que estes, na atualidade, desempenham outras funções, mais ligada ao transporte de cargas, diferentemente da atuação que estes veículos exerciam há alguns anos, quando os mesmos, com frequência realizam o transporte de passageiros entre a Serra da Meruoca e as cidades circunvizinhas, em especial Sobral. Portanto, consideramos no presente cálculo apenas as caminhonetes, ônibus e micro-ônibus.

Quanto à Alcântaras, identificamos que, em média, este município apresenta 01 (um) veículo de aluguel para cada 159 habitantes. Embora a quantidade de veículos de aluguel seja maior em Meruoca do que em Alcântaras, observa-se que, em termos de oferta e demanda, temos um maior equilíbrio no município de Alcântaras, se comparado com Meruoca. Isso pode ser explicado através da análise do quantitativo populacional dos municípios, posto que, para o ano de 2015, Meruoca possuía população estimada em 14.674 habitantes, já Alcântaras, 11.321 habitantes, de acordo com dados obtidos do Instituto Brasileiro de Estatística e Geografia (IBGE).

Em termos gerais, somando o quantitativo populacional dos dois municípios, que juntos perfazem mais de 90% do território serrano, e comparando esse quantitativo com a oferta de veículos de aluguel, verificamos que, em média, os municípios da Serra da Meruoca apresentam, para a oferta de 01 (um) veículo de aluguel disponível para o transporte de passageiros, uma demanda média de 170 habitantes. Ou seja, temos uma demanda elevada para uma reduzida oferta na frota de veículos disponíveis para o transporte de passageiros.

Ao nos depararmos com as informações provenientes do Departamento Estadual de Trânsito (Detran-CE) acerca do quantitativo de veículos de aluguel existentes em

Meruoca e Alcântaras e com a oferta e demanda desses veículos para com a população da Serra da Meruoca, buscamos coletar informações referentes ao quantitativo de veículos vinculados à COOPETAM (Cooperativa dos Transportes Alternativos de Alcântaras e Meruoca), que exercem a atividade de transporte de passageiros da Serra da Meruoca à cidade de Sobral, no sentido de melhor avaliar esse contexto de oferta e demanda e refletir sobre a real situação dos transportes alternativos existentes na Serra da Meruoca.

Para coletar essas informações, nos dirigimos à sede da cooperativa, localizada na cidade de Meruoca, à Rua Professor Macambira, Centro. Ao chegarmos ao local, fomos surpreendidos com a cooperativa fechada em pleno horário comercial (Figura 45). Voltamos outros dias e nos deparamos com a mesma situação.

Figura 45: Sede da COOPETAM fechada.



Fonte: Arquivo do autor. Outubro/2015.

Diante desse cenário, procuramos o presidente da cooperativa em sua residência, a fim de coletar as informações necessárias à nossa pesquisa. Ao questionarmos tal situação, fomos informados pelo próprio presidente da cooperativa que a sede da mesma fica fechada devido à ausência de funcionários. Apenas ele exerce cargo efetivo na diretoria da cooperativa.

Realizamos uma entrevista com o presidente da cooperativa, o senhor Rômulo Marques, onde na oportunidade podemos indagar acerca de vários aspectos inerentes ao transporte alternativo e a importância da cooperativa para a atuação e “sobrevivência” desse tipo de transporte na região.

No tocante ao quantitativo de veículos vinculados à cooperativa, o presidente da COOPETAM nos informou que, atualmente, existem 49 veículos associados, sendo 32 do município de Meruoca e 17 do município de Alcântaras. De acordo com o próprio presidente da cooperativa, a demora no processo de regularização da linha para a operacionalização dos transportes alternativos de Alcântaras e Meruoca na linha Sobral-Serra da Meruoca, aliada à falta de organização, paciência e cumprimento de normas estabelecidas pela cooperativa por parte de alguns motoristas, fizeram com que alguns motoristas que antes eram filiados deixassem a cooperativa e passassem a atuar por conta própria, sem vínculo com nenhuma entidade de classe ou órgão público e privado. Antes da saída desses motoristas, existiam, em 2011, cerca de 67 veículos vinculados à COOPETAM. Desses 67 veículos, 41 transportavam para Meruoca e 26 para Alcântaras, segundo nos informou o presidente da cooperativa.

Verificamos que ocorreu uma redução de aproximadamente 27% no quantitativo de veículos de aluguel vinculados à COOPETAM nos últimos 05 anos, o que pode ser explicado pelos aspectos mencionados pelo presidente da cooperativa no parágrafo anterior.

De posse do quantitativo de veículos vinculados à cooperativa, realizamos um comparativo entre a quantidade de veículos de aluguel (caminhonetes e micro-ônibus) licenciados pelo Detran-CE nos municípios de Alcântaras e Meruoca com a quantidade de veículos vinculadas atualmente à cooperativa.

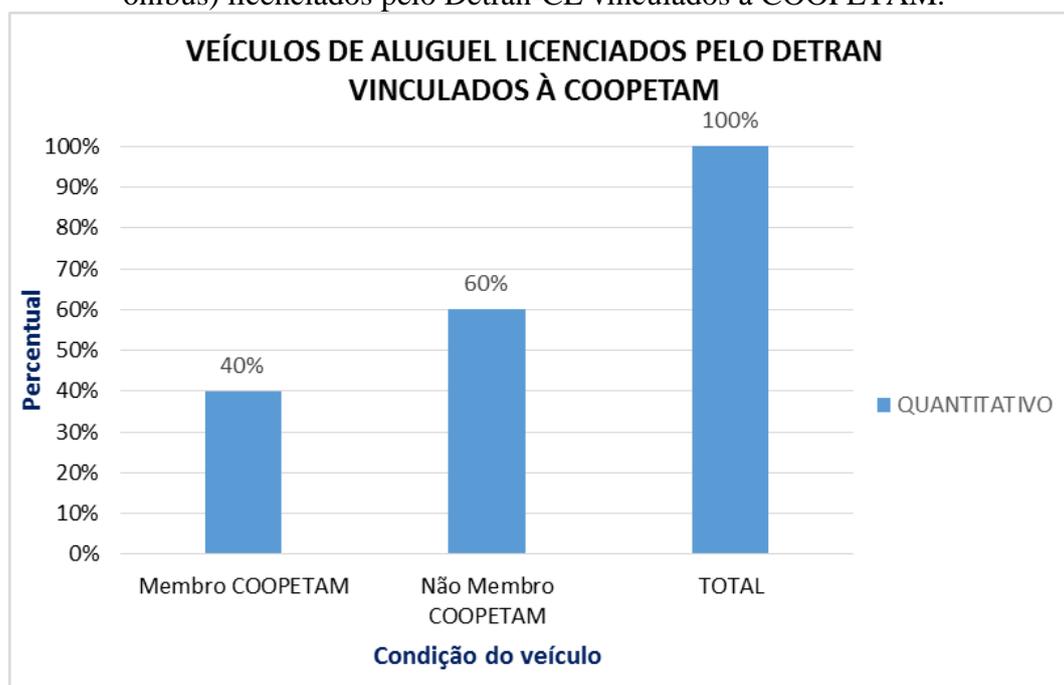
Identificamos que, dos 126²³ veículos de aluguel, entre caminhonetes e micro-ônibus, licenciados pelo Departamento Estadual de Trânsito (Detran-CE) nos municípios de Alcântaras e Meruoca, aptos à realizarem o transporte de passageiros nessa região, apenas 49 estão vinculados à COOPETAM, o que equivale à aproximadamente 40% do

²³ Ressalte-se que o total de veículos de aluguel licenciados pelo DETRAN-CE para atuarem nos municípios de Meruoca e Alcântaras correspondia à 238, de acordo com dados coletados para o mês Outubro de 2015. Porém, destes, apenas 126 enquadravam-se no transporte alternativo de passageiros entre os sítios e distritos de Meruoca e Alcântaras às cidades-sede desses municípios e à cidade de Sobral, visto que os demais eram caminhões, ônibus e outros veículos que desempenhavam outras funções, muitas vezes terceirizadas aos governos municipais, e não a função de transporte de passageiros à Sobral ou entre os diversos lugares da Serra da Meruoca.

total de veículos, como demonstra o gráfico 07. O restante, 60% do total de veículos, ou atuavam de maneira autônoma, realizando o transporte de passageiros entre a Serra da Meruoca e Sobral ou até mesmo o transporte entre os sítios, distritos e distritos-sede dos municípios da serra, ou ainda realizando outras atividades, como a prestação de serviços de transporte terceirizados para alguma empresa privada ou para a prefeitura de um dos dois municípios serranos.

Os motoristas e veículos que não estão vinculados à cooperativa, mas que também atuam no transporte de passageiros entre a Serra da Meruoca e Sobral são denominados pelos membros da cooperativa de “carros-pirata”. Todavia, como não existe nenhuma proibição legal para a atuação destes veículos, eles atuam normalmente, fazendo concorrência direta com os veículos vinculados à cooperativa. Outro fator que contribui para a livre circulação desses veículos é a ausência de uma regularização para a atuação de todos os veículos na área em estudo.

Gráfico 07: Quantitativo percentual de veículos de aluguel (caminhonetes e micro-ônibus) licenciados pelo Detran-CE vinculados à COOPETAM.



Fonte: Departamento Estadual de Trânsito (DETRAN) e COOPETAM.

Existe porém, segundo o presidente da cooperativa, um processo licitatório articulado pela ARCE (Agência Reguladora dos Serviços Delegados do Estado do Ceará) em parceria com o Departamento Estadual de Trânsito (Detran-CE), cujo edital encontra-se em fase final de formulação. Deverá ser licitada a permissão ou concessão para operação dos veículos de aluguel nessa área, o que proibirá, em tese, a atuação dos veículos não vinculados à cooperativa. Ainda de acordo com o presidente da COOPETAM, após a finalização do edital, a licitação ocorrerá de maneira imediata.

Sobre a atuação desses veículos, a concorrência existente com os veículos vinculados à COOPETAM e aqueles não vinculados e o processo licitatório para concessão de autorização para atuar nessa área específica, discutiremos melhor no capítulo seguinte.

CAPÍTULO 05

A QUEM INTERESSA A MOBILIDADE ESPACIAL NA SERRA DA MERUOCA? A criação e exploração de territórios e os agentes atuantes no espaço.

O último capítulo do presente trabalho faz uma abordagem acerca da criação e exploração de territórios na área em estudo a partir da atividade do transporte alternativo de passageiros entre a Serra da Meruoca e a cidade de Sobral, refletindo como isso implica direta e indiretamente para a promoção da mobilidade espacial na região. Discutimos os principais aspectos ligados aos agentes atuantes no espaço onde a referida atividade se efetiva, com destaque para a atuação da cooperativa de motoristas criada com o objetivo de organizar e regularizar a atividade, bem como para os outros agentes vinculados à atividade e para as materialidades edificadas para a atuação desses agentes.

Enfatizamos os rebatimentos para a circulação do capital e produção do espaço relacionado às atividades ligadas aos serviços de transporte, visto que, como defende Santos (1979), o espaço não é produzido somente pelas grandes empresas e pelo Estado, mas também pelas pequenas empresas e pelos pobres, que buscam incansavelmente sua sobrevivência, revelando, em suas atividades, grande criatividade e diferentes tipos de organização espacial. Por fim, refletimos acerca das percepções e anseios da população local quanto à atividade de transporte de passageiros e consequente rebatimentos para a promoção da mobilidade espacial.

5.1 – O capital circulante: os fluxos de mercadorias e produtos agrícolas.

O fluxo de mercadorias e produtos agrícolas entre a Serra da Meruoca e a cidade de Sobral é constante. Ao mesmo tempo em que isso demanda uma maior oferta de veículos para o transporte dessas mercadorias e produtos, intensifica também, entre a serra e Sobral, a geração de um capital circulante que beneficia e fortalece a economia, tanto dos municípios serranos, como da cidade de Sobral.

Em geral, a população dos municípios da serra comercializam (vendem) seus produtos agrícolas na cidade de Sobral, que, por sua vez, oferta produtos industrializados,

que são adquiridos por comerciantes de Meruoca e Alcântaras para abastecer seus comércios ou outros empreendimentos.

Os principais produtos agrícolas comercializados pelos agricultores da Serra da Meruoca em Sobral são frutas, legumes, sementes, farinha, milho, feijão e doces caseiros. Esses produtos, em geral, são transportados para Sobral por caminhonetas de aluguel (as conhecidas “D-20”) ou por caminhões pau de arara. Por possuírem volume significativo, ocupando assim, expressivo espaço nos veículos, esses produtos não costumam ser transportados em topics e micro-ônibus, para não tirarem a “vaga” dos passageiros.

Em épocas de safra de algumas frutas, como manga e caju principalmente, observamos, às margens da CE-440, pessoas ao lado de grandes volumes ensacados, caixas e “grajaus” carregados desses produtos, à espera do transporte que os levará a Sobral para comercializá-los. Também é comum encontramos, em determinados trechos da rodovia, caminhões e caminhonetas lotadas dos mesmos produtos, o que promove uma maior circulação do capital em função tanto do transporte como da comercialização dos mesmos.

Aqueles que não se deslocam à Sobral para venderem seus produtos preferem vendê-los às margens da própria CE-440, em quiosques ou barracas construídas para esse fim. Importante ressaltar, porém, que a maioria dessas barracas são construídas pelos próprios vendedores (Figuras 46 e 47). Há nesse sentido, uma apropriação dos espaços imediatamente ao lado da rodovia por parte dos agricultores que comercializam seus produtos a partir da construção de suas barracas.

Fig. 46: Barraca às margens da CE-440. **Fig. 47:** Barraca e fluxo de veículos na CE-440.



Fonte: Arquivo do autor. Setembro/2015.



Fonte: Arquivo do autor. Setembro/2015.

A administração municipal do município de Meruoca, no ano de 2008, construiu (04) quatro quiosques, um na entrada da cidade de Meruoca e outros três às margens da rodovia CE-440 (Figura 48 e 49), a fim de incentivar a venda dos produtos agrícolas, sobretudo aos visitantes que buscam lazer e tranquilidade na serra aos fins de semana, e também incentivar os agricultores a venderem seus produtos na própria serra, sem que houvesse a necessidade destes deslocarem-se até a cidade de Sobral. Todavia, a iniciativa não trouxe muitos resultados positivos, visto que alguns agricultores reclamavam que os quiosques estavam bastante distantes da margem da rodovia (De 05 à 10 metros, em média), o que dificultava a visualização dos produtos e o acesso dos possíveis compradores aos quiosques.

Figura 48: Quiosque próximo à CE-440.



Fonte: Arquivo do autor. Julho/2015.

Figura 49: Quiosque próximo à CE-440.



Fonte: Arquivo do autor. Outubro/2015.

Alguns argumentavam que os visitantes da serra, geralmente moradores de Sobral, potenciais compradores, não queriam descer de seus veículos para realizar a compra e por isso, a distância do quiosque para a margem da rodovia dificultavam as vendas. Diante desse contexto, muitos deixaram os quiosques e resolveram construir suas próprias barracas, mais próximas à margem da rodovia. Os quiosques construídos pela administração municipal foram então abandonados por esses agricultores.

Atualmente, dos quatro quiosques construídos, apenas (02) possuem funcionamento diário, com destaque para aquele onde encontra-se funcionando a lojinha da Associação dos Apicultores de Meruoca (AMEL), na cidade de Meruoca (Figuras 50 e 51). Essa lojinha comercializa alguns produtos derivados do mel e também artesanato local. Existe um outro, localizado próximo à entrada da via de acesso ao Distrito de São

Francisco, funcionando apenas aos fins de semana, em especial sábado e domingo de manhã, onde este comercializa produtos agrícolas e artesanato. Um terceiro funciona próximo ao distrito de Palestina, na CE-440, mas o movimento de compradores nesse quiosque é bastante reduzido. O último quiosque construído próximo ao sítio Recife encontra-se fechado.

Figura 50: Lojinha da AMEL.



Fonte: Arquivo do autor. Novembro, 2015.

Figura 51: Interior da lojinha da AMEL.



Fonte: Arquivo do autor. Novembro, 2015.

Além das pessoas que vendem seus produtos agrícolas em Sobral e também aquelas que comercializam às margens da CE-440, observamos também um fluxo constante de pessoas que se dirigem à Sobral para realizarem compras no comércio dessa cidade. Essas pessoas, a maioria comerciantes, procuram Sobral pelo fato dos produtos serem vendidos por um preço menor em relação aquele produto que é oferecido na sua cidade ou localidade de origem, e também devido à proximidade geográfica e facilidade de deslocamento, através da CE-440, utilizando-se dos transportes alternativos disponíveis.

Geralmente, o início do mês, sobretudo até o dia 10, é o período que se observa um maior fluxo de pessoas, tanto comerciantes, domésticas, público em geral, utilizando-se dos transportes alternativos (topics, caminhonetas, micro-ônibus) para deslocarem-se à cidade de Sobral e realizarem suas compras. Esse fluxo se intensifica nessa data por que, como já mencionamos, é nesse período que os trabalhadores de um modo geral recebem seus salários, podendo assim pagar suas contas aos comerciantes e realizarem

compras em Sobral. Os comerciantes, por sua vez, ao receberem seus atrasados, logo se dirigem à cidade de Sobral para reabastecerem seus comércios.

A ida à cidade de Sobral geralmente é tranquila, não observando-se superlotação nos veículos com constância, exceto aqueles que se deslocam dos distritos e localidades à Sobral, visto que a quantidade de veículos disponível para o transporte das pessoas que moram nessas áreas é menor, o que faz com que, vez por outro, esses veículos trafeguem com lotação acima da capacidade. Nas cidades-sede dos municípios, devido à uma maior oferta de veículos e conseqüentemente, maior concorrência e competitividade entre os mesmos, não observamos superlotação com frequência, pois os usuários podem optar por qual veículo deseja ser transportado.

Contudo, a volta da cidade de Sobral, geralmente no fim da manhã ou no fim da tarde, tem se tornado um pouco complicada, principalmente para aquelas pessoas que se deslocaram até Sobral para realizar compras. Isso porque geralmente os veículos trafegam com lotação excessiva, onde, não raramente, os usuários (passageiros) têm que dividir espaço dentro do veículo com mercadorias (Figuras 52 e 53) e, em alguns casos, até mesmo animais.

Figuras 52 e 53: Passageiros dividem espaço com mercadorias em caminhonete de aluguel.



Fonte: Arquivo do autor. Setembro, 2015.

Essa situação é uma constante e já se tornou realidade comum no tocante ao transporte de passageiros entre a Serra da Meruoca e a cidade de Sobral. A ausência de fiscalização regular e a própria negligência dos motoristas faz com que essa situação se

agrave. Em alguns casos, é possível observarmos, inclusive, pessoas sendo transportadas na parte externa de algumas caminhonetes, colocando em risco até mesmo sua própria vida (Figuras 54 e 55).

Figuras 54: Caminhonete superlotada. **Figura 55:** Passageiro agarrado à caminhonete.



Fonte: Arquivo do autor. Setembro/2014



Fonte: Arquivo do autor. Outubro/2015.

A COOPETAM (Cooperativa dos Transportes Alternativos de Meruoca), órgão responsável pelo controle do quantitativo de pessoas que podem ser transportadas por veículo até estabeleceu, em 2012, através de norma interna, uma quantidade máxima de pessoas que poderiam ser transportadas por caminhonetes e topics. Essa quantidade limitava-se à 15 passageiros para as caminhonetes e 20 passageiros para os micro-ônibus e algumas topics. Todavia, nem todos os motoristas respeitaram essa norma, o que fez com que situações como as observadas nas imagens anteriores se repetissem com cada vez mais frequência.

5.2 – O capital fala mais alto: a “privatização” da linha de transporte, os serviços clandestinos e a falta de fiscalização.

Vimos no capítulo anterior que existe uma quantidade significativa de veículos que realizam o transporte de pessoas e mercadorias entre a Serra da Meruoca e a cidade de Sobral, bem como entre os diversos sítios, distritos e localidades situados nas mais diferentes regiões da Serra da Meruoca. Para esse transporte é cobrado valores que na maioria das vezes são incompatíveis com a realidade socioeconômica da população local, principalmente quando levamos em consideração a infraestrutura de transporte que é disponibilizado e o nível de conforto e segurança ofertado.

Entretanto, não a despeito dessa realidade, constatamos que a atividade de transporte de pessoas na Serra da Meruoca tem se tornado lucrativa para aqueles que dela se ocupam, embora existam alguns motoristas que afirmem o contrário. Tal constatação se deve às nossas análises empíricas e coleta de informações mediante aplicação de entrevistas e questionários, o que nos leva a crer também que a negação do lucro com a atividade por parte de alguns motoristas deriva de estratégia utilizada pelos mesmos para não chamarem atenção para seu trabalho.

Isso porque percebemos que a maioria daqueles que resolveram investir na atividade, adquirindo ou alugando um veículo para atuar no transporte de pessoas, nela continuaram e até conseguiram iniciar outra atividade secundária, tendo o transporte de pessoas e mercadorias como carro-chefe. Existem casos de pessoas que iniciaram com a atividade de transporte de pessoas e que hoje atuam em mais de uma atividade: transporte de pessoas, como atividade principal, e o investimento em outro tipo empreendimento, geralmente comércio, lanchonete e depósito de construções, como atividade secundária.

Além disso, verificamos também, mediante as análises das informações coletadas e também da vivência com o objeto e ambiente de estudo nos últimos 24 meses, que surgiram novas pessoas atuando nessa atividade de transporte de pessoas, de maneira autônoma, sem vínculo com a cooperativa nem com qualquer outro tipo de associação, aumentando assim a concorrência entre os motoristas e, conseqüentemente, acirrando os ânimos entre os mesmos, o que, ao mesmo tempo, intensificou a pressão sobre a cooperativa existente, quando muitos passaram a questionar sua verdadeira funcionalidade e alguns, insatisfeitos com a atuação da mesma, a abandonaram. Sobre essa situação, abordaremos de forma mais atenciosa no tópico 5.3.

Outro dado que reforça nossa constatação é o fato de que muitos motoristas têm conseguido trocar seus veículos mais antigos por outros mais novos (no caso de proprietários de topics e micro-ônibus) e até mesmo por outro modelo de veículo, como micro-ônibus (no caso de proprietários de caminhonetes). Há, nesse caso, uma circulação de capital proveniente de uma acumulação derivada da lucratividade obtida com a atividade de transporte de passageiros.

Portanto, embora existam alguns motoristas que afirmem que a atividade de transporte de pessoas e mercadorias não é tão lucrativa, ela tem sim assegurado lucro para aqueles que dela se ocupam. Caso contrário, estes não insistiriam em permanecer na mesma atividade por tanto tempo e também não despertaria o interesse de novas pessoas pelo ingresso nessa atividade.

Tal “lucratividade” despertou o interesse de alguns agentes e também empresas interessas na concessão para operacionalização do serviço de transporte complementar de passageiros e mercadorias na região, o que pressionou o poder público e os órgãos competentes à regularizarem a atividade na região.

A constante desorganização e disputas pelos passageiros deu lugar ao receio daqueles envolvidos de perder o direito de exercerem a atividade de transporte, se a rota a qual os motoristas operavam fosse privatizada, fazendo com que estes ficassem impossibilitados de exercer sua atividade, caso não estivessem ligados à empresa ou cooperativa que obtivesse o direito de operar a atividade nessa área. Com isso, um grupo de motoristas resolveu se organizar e criar uma cooperativa, a COOPETAM, no intuito de assegurar sua atividade, a partir da autorização dos órgãos reguladores (Detran e ARCE) para operacionalização do transporte por parte da cooperativa.

Logo a cooperativa ganhou inúmeros associados. Motoristas que não queriam perder o “pão de cada dia” recorreram à cooperativa para garantir seu emprego, caso realmente ocorresse o processo licitatório e a emergência de permissionários novos. A princípio houve algumas reuniões entre representantes dos poderes públicos locais (vereadores e prefeitos) com os motoristas e demais interessados na regularização e operacionalização adequada do transporte na região (Figura 56).

Figura 56: Jornal chama atenção para a regularização do transporte.



Fonte: Jornal Tribuna do Ceará. Março/2011.

Mediante essas reuniões, ficou estabelecido que a cooperativa criada pelos motoristas da região, a COOPETAM, obteria autorização temporária para operar com o transporte de passageiros na área em questão, durante 04 anos, até que ocorresse um processo licitatório definitivo para a concessão e regularização desse transporte na região. Tal autorização se deu em março de 2011 e teria validade até março de 2015. Porém, até o encerramento dessa pesquisa (Janeiro/2016), ainda não havia sido realizado esse processo licitatório e por esse motivo, a COOPETAM continuou operando normalmente na região, sem sofrer nenhum tipo de restrição dos órgãos reguladores (Detran e ARCE).

Contudo, durante nossas pesquisas, observamos que eram constantes os rumores entre os motoristas de que em breve seria realizada a licitação, o que causava certa apreensão, tanto àqueles associados à cooperativa, por perceberem que a cooperativa estava desorganizada e desgastada com a saída de muitos de seus associados, como também pelos não-associados à cooperativa, os chamados “piratas”, por perceberem a eminência de uma proibição efetiva de sua atividade.

A dificuldade de organização da cooperativa e do serviço de transporte de passageiros na área em estudo acabou sentida não apenas pelos motoristas, mas também pelos usuários. Tanto que o cenário observado na Serra da Meruoca, no tocante à operacionalização dos transportes que realizam o transporte de pessoas nessa área, já fora algumas vezes discutido pelo poder público local e a sociedade, na tentativa de regularizar tão atividade e oferecer maior conforto e segurança tanto aos usuários desse tipo de transporte como também aos outros veículos que trafegam pelas vias utilizadas pelos veículos envolvidos nessa atividade.

Contudo, nenhuma solução definitiva fora encontrada, mesmo após sucessivas denúncias acerca do problema pela sociedade e pela mídia local, com chamadas para debates e discussões entre os poderes públicos dos três municípios envolvidos e a sociedade.

Um outro problema identificado são os serviços “clandestinos” de transporte de passageiros, também chamados de “carros-piratas”, e a falta de fiscalização por parte dos órgãos competentes. Esse tipo de serviço ou transporte é assim denominado de “clandestino” por aqueles motoristas vinculados à cooperativa, muito embora que, para

os órgãos de fiscalização de trânsito, como a Polícia Rodoviária Estadual – PRE, tanto os veículos vinculados à cooperativa como aqueles não-vinculados são classificados de maneira igual, não havendo nenhum tipo de distinção.

Portanto, esses somente serão autuados e possivelmente multados em uma blitz caso estejam com o veículo ou motorista em situação de irregularidade ou transportando pessoas e mercadorias de maneira inadequada. Estes não são, portanto, autuados por não fazerem parte da cooperativa, o que lhes dá liberdade para atuarem livremente exercendo a atividade de transporte de passageiros em toda a área pesquisada.

De acordo com o presidente da cooperativa, Rômulo Marques, não compete à COOPETAM fiscalizar ou barrar a operacionalização desses veículos, posto que, enquanto não for legalizado o sistema, eles podem rodar livremente, mesmo que alguns veículos não estejam em condições ideais para rodar. Para Rômulo, compete ao usuário decidir qual veículo deseja utilizar. O mesmo afirma que os carros vinculados à COOPETAM são todos regularizados perante o Detran e fiscalizados pela própria cooperativa, sendo que todos os motoristas possuem habilitação com a categoria “D”, tipo de habilitação exigida pelo Detran para o transporte de passageiros.

Entretanto, a dificuldade em se organizar, aliada à própria desestruturação da COOPETAM, influenciou para o aumento na quantidade de veículos “clandestinos”. A perda de associados, devido à falta de controle e normas claras a serem seguidas por seus usuários, gerou à cooperativa um descrédito até mesmo por parte de seus membros associados, sendo que muitos deixaram de pagar o valor mensal de sua contribuição, R\$50,00 (Cinquenta reais), mesmo continuando a pertencer a tal cooperativa.

Porém, os usuários do transporte alternativo não fazem distinção entre os veículos. Isso porque observamos que a maioria utiliza tanto os serviços de transporte ofertados pelos veículos filiados à cooperativa como também pelo serviço ofertado pelos não membros. A única forma de diferenciação existente entre estes veículos e motoristas está na fixação de adesivo da cooperativa na parte lateral dos veículos a ela vinculados (Figuras 57 e 58) e no fardamento dos motoristas, coisa que os motoristas não associados à cooperativa não possuem.

Figuras 57 e 58: Identificação, através de adesivo, de veículos vinculados à COOPETAM.



Fonte: Arquivo do autor. Novembro/2015.

O segundo problema identificado que tem influenciado diretamente para a adequada operacionalização dos meios de transporte atuantes na área em estudo é a falta de fiscalização por parte dos órgãos competentes, seja pelo Detran, pela ARCE ou até mesmo pela própria cooperativa.

Constatamos uma verdadeira omissão desses órgãos quanto à operacionalização desse serviço. É comum observarmos pessoas sendo transportadas na parte externa e até mesmo na parte superior (capota) de caminhonetes. Também observamos topics e micro-ônibus superlotados, imprudência e negligência de alguns motoristas, entre outras situações.

No entanto, não verificamos, durante toda nossa pesquisa, ações efetivas por parte dos órgãos citados no sentido de coibir esse tipo de ação, que tende a se agravar nos períodos de campanhas eleitorais, o que denota haver um complô político para dificultar a punição ou fiscalização desses órgãos quanto a adequada operacionalização desse tipo de transporte. Embora os motoristas não confirmem, em nossas pesquisas, ouvimos relatos de que em época de campanha eleitoral, as “blitz” deixam de existir, dando margem para a ocorrência das mais diversas situações de imprudência e desrespeito às leis e normas de trânsito estabelecidas pelo Código de Trânsito Brasileiro – CTB.

Nas áreas rurais essa situação se repete e se intensifica ainda mais, o que coloca em risco a segurança e integridade física tanto dos usuários como dos próprios motoristas,

posto que ambos se tornam mais susceptíveis a sofrerem acidentes graves em função da imprudência e negligência de alguns motoristas.

A COOPETAM, entidade que também deveria realizar a fiscalização desses transportes, pouco atua. A cooperativa não possui funcionários cativos, apenas seu presidente, que é ao mesmo tempo fiscal, o que dificulta uma maior rigidez quanto a esse tipo de fiscalização. Outro fator que influencia para que as mais diversas situações de imprudência e desrespeito às leis de trânsito ocorram nessa área é que a cooperativa só possui competência para fiscalizar os motoristas que a ela são filiados, não possuindo portanto, qualquer controle sobre aqueles que não possuem vínculo com a cooperativa.

5.3 – A atuação da COOPETAM, a apropriação do território e o passageiro em disputa.

Nos tópicos anteriores, nos referimos, de maneira rápida, à atuação da Cooperativa dos Transportes Alternativos de Meruoca – COOPETAM em relação aos veículos que realizam o transporte de passageiros na área em estudo. A COOPETAM é, na verdade, a entidade responsável pelo gerenciamento da operacionalização dos serviços de transporte de passageiros e mercadorias entre a Serra da Meruoca e a cidade de Sobral. Fundada em 18 de Outubro de 2010, possui cadastro regular junto à Receita Federal, através do CNPJ nº 12797776/0001-63, estando sua sede localizada à Rua Professor Macambira, 15, Centro, Meruoca-CE, tendo como presidente o senhor Rômulo Marques Alves e diretor operacional o senhor Carlos Henrique Braga de Oliveira. Tal cooperativa possui como atividade principal o transporte rodoviário intermunicipal de passageiros, com itinerário fixo. Possui também atividade secundária, voltada ao transporte escolar.

Quando foi criada, em 2010, a cooperativa emergiu como a “salvadora da pátria” para os motoristas que atuavam no transporte de passageiros na área em estudo, em virtude da eminência de licitação para concessão de permissão às empresas interessadas em atuar na operacionalização do transporte de passageiros no itinerário Serra da Meruoca-Sobral, através de assinatura de ordem de serviço pelo então governador do Estado do Ceará, Cid Ferreira Gomes, regulamentando o início das operações do transporte rodoviário intermunicipal complementar de passageiros, o que criou assim, um

sistema complementar de transporte voltado a atender as linhas de pequeno porte, suprimindo as carências operacionais dos subsistemas de transporte regional e rural.

A princípio, a maioria dos motoristas que atuavam na área em estudo se associaram à cooperativa recém-criada, fazendo com esta adquirisse significativa importância para estes, no sentido de assegurar a continuidade na realização de suas atividades. O discurso era de que quem não estivesse associado à cooperativa não poderia mais atuar transportando passageiros na região. Isso fez com que toda a linha de transporte Serra da Meruoca-Sobral passasse a ser controlada pela COOPETAM, mesmo sem ter havido processo licitatório para definição da empresa autorizada a operar nessa área. Até mesmo alguns motoristas de veículos que não operavam no itinerário Serra da Meruoca-Sobral, mas somente entre as localidades e cidades da própria serra, se associassem a cooperativa.

Nesse contexto, todo o território compreendido pelos itinerários presentes entre a Serra da Meruoca e a cidade de Sobral passaram a ser apropriados pela cooperativa, embora que isso não significasse um acúmulo de capital nas mãos de grupos específicos, posto que mesmo associados à cooperativa, os motoristas trabalhavam por conta própria. Ou seja, o lucro obtido com sua atividade ficava para eles mesmos e não para a cooperativa. Estes pagavam apenas um valor mensal à cooperativa, como contribuição de seu vínculo à cooperativa. Recebiam em troca fardamento (uma blusa), assessoria jurídica e adesivo em seus veículos indicando que estes eram associados à cooperativa.

Todavia, os benefícios fornecidos aos associados pela COOPETAM paravam por aí, posto que estes não recebiam nenhum outro subsídio ou benefício da entidade, nem mesmo em situações de acidentes e problemas com os veículos durante os percursos realizados em seus itinerários, mesmo realizando sua contribuição financeira à cooperativa em dias. Isso passou a gerar um certo descontentamento em alguns motoristas.

Aliado a isso, muitos motoristas passaram a questionar acerca da realização da licitação e regularização definitiva da atividade de transporte de passageiros na região. Como tal licitação não ocorrera e conseqüentemente, a regularização do transporte também não, alguns motoristas passaram a deixar a cooperativa, pois não viam, segundo

eles, vantagens concretas em serem filiados à mesma. Outros passaram a atrasar o pagamento da contribuição mensal à cooperativa. De acordo com alguns motoristas ainda vinculados à COOPETAM, atualmente apenas cerca 20% do total de associados mantêm seus pagamentos em situação de regularidade.

A cooperativa vem se esforçando para conseguir eliminar a inadimplência nos pagamentos. Aos motoristas que pagam sua mensalidade em dia é fornecido recibo de pagamento, blusas e adesivos novos. O dinheiro arrecadado é utilizado para o pagamento do contador contratado pela cooperativa, aluguel da sede da mesma, energia elétrica e outras despesas. O excedente vira um fundo (reserva) para utilização em uma eventual necessidade, informou o presidente da cooperativa.

Outro fator que influenciou significativamente para a saída de mais motoristas da cooperativa: a falta de organização no controle circulação e de tempo de saída e chegada de veículos nos locais de parada, principalmente na cidade de Sobral. Inicialmente, a COOPETAM estabeleceu um sistema de rodízio entre os veículos para diminuir a concorrência e assim, gerar lucro para todos. A princípio a ação deu certo. Entretanto, pouco tempo depois, alguns motoristas passaram a desrespeitar esse rodízio, passando a operar praticamente todos os dias, o que levou ao descontentamento daqueles que respeitam rigorosamente esse rodízio. A cooperativa passou a ser pressionada para resolver a situação.

No intuito de solucionar a situação, a COOPETAM resolveu criar punições para aqueles que desrespeitassem as normas estabelecidas pela entidade. Essas punições variavam desde a suspensão temporária da circulação dos veículos flagrados desrespeitando as normas da cooperativa à desvinculação definitiva do motorista ou veículo à cooperativa.

Entretanto, mesmo com as punições criadas, o desrespeito a algumas normas da cooperativa continuaram. Isso fez com que cada vez mais motoristas deixassem a mesma, por não acreditarem no poder de organização e controle da cooperativa para com seus associados. Atualmente, a COOPETAM concentra ainda cerca de 2/3 (dois terços) do total de veículos que atuam no serviço de transporte de passageiros entre a Serra da Meruoca e a cidade de Sobral, embora esse número já tenha sido bem maior. Ainda assim,

verificamos, mediante as entrevistas, diálogos e questionários aplicados, que existem motoristas que pensam em abandonar a cooperativa, por não mais desejarem pagar a taxa mensal de filiação. Estes argumentam que o retorno não justifica o investimento.

É importante ressaltar que a COOPETAM, embora caracterizada como cooperativa de transportes alternativos, não está vinculada à FECCOOPACE (Federação das Cooperativas de Transportes Autônomos do Ceará), que atua em todo Estado do Ceará, tendo por objetivo proporcionar o exercício e o aprimoramento da atividade profissional das cooperativas, na área de transporte complementar de passageiros, promovendo em conjunto as mais amplas defesas das cooperativas do ramo de transportes de passageiros e de seus interesses econômicos. De certa forma, a COOPETAM é uma cooperativa isolada, pois não possui vínculo com outras cooperativas, embora possua situação regular perante o Cadastro Nacional de Pessoas Jurídicas – CNPJ.

A disputa por passageiros é outra situação constante verificada diariamente entre os motoristas que atuam nessa atividade na área em estudo e que merece atenção. Isso porque, muitas vezes, essa disputa tem se tornado agressiva, existindo relatos de ameaças verbais e físicas entre os próprios motoristas e seus ajudantes. Em meio a essa situação, está o passageiro, usuário do serviço de transporte, que, por não possuir outra opção, se sujeita a encarar situações de falta de preparo e respeito de alguns motoristas e ajudantes na realização de sua atividade.

É comum verificar-se situações em que os ajudantes dos motoristas dos veículos que realizam o transporte de passageiros entre a Serra da Meruoca e a cidade de Sobral submetem os passageiros à situações de constrangimento, em virtude de terem suas bolsas e sacolas puxadas por esses ajudantes, induzindo os usuários a adentrarem nos veículos dos motoristas para os quais esses ajudantes trabalham. Além disso, verificamos também palavrões e xingamentos entre ajudantes na disputa por passageiros, o que torna o ambiente tenso e desagradável para o usuário.

Outra situação inconveniente para o usuário (passageiro) é o consumo de drogas lícitas, como cigarro, antes e até mesmo durante as viagens por parte de alguns ajudantes, expondo a situações de total desconforto dentro dos veículos. Acrescente-se a isso o fato de alguns desses ajudantes trabalharem sob o efeito de bebidas alcoólicas, colocando em

risco a segurança dos usuários e até mesmo sua própria segurança. Sem falar do mal cheiro de alguns, que em determinadas situações, sobretudo quando os veículos estão cheios, torna-se praticamente insuportável.

5.4 - Capital gera capital: os “novos” agentes atuantes no espaço.

No início desse capítulo mencionamos que a atividade de transporte de passageiros e mercadorias entre a Serra da Meruoca e a cidade de Sobral gera lucro aos motoristas e proprietários de veículos que operam nessa área. Lucro esse que não raramente, é investido em atividades secundárias, como a abertura de novos negócios como comércio, lanchonetes, depósitos de construção, e em alguns casos, na troca do veículo utilizado para o transporte de passageiros por um outro, mais novo e moderno.

Entretanto, a lucratividade com a operação de transporte de pessoas não se restringe apenas aos motoristas e proprietários de veículos. Verificamos que existem outros agentes atuantes nesse espaço que também têm adquirido lucro em função da atividade de transporte ou através de outras atividades econômicas atreladas direta e indiretamente à circulação de pessoas realizada pelo serviço de transporte encontrada na área estudada.

Nos referimos a atuação dos “novos” agentes produtores do espaço estudado, através de suas atividades econômicas, principalmente comerciantes, vendedores ambulantes e flanelinhas. Essa atuação ocorre porque nos últimos anos, para sermos mais precisos, de 2010 para cá, verificamos o surgimento de novos empreendimentos comerciais tanto na cidade de Meruoca como na cidade de Alcântaras, sobretudo nas imediações da praça Nossa Senhora da Conceição, conhecida como Praça da Santa (Meruoca) e da praça de Nossa Senhora do Perpétuo Socorro, conhecida como Praça da Matriz (Alcântaras), locais onde normalmente ficam estacionados os veículos (caminhonetes, topics e micro-ônibus) que partem de Meruoca e Alcântaras com destino à Sobral, realizando o transporte regular de passageiros até essa cidade.

O surgimento desses novos empreendimentos, que vão desde loja de móveis, eletrodomésticos, calçados, roupas, material de construção, confeitaria, lanchonetes à agência bancária (Figuras 59 e 60), não se deu por acaso. Observamos que, de maneira

direta e indireta, a presença de tais empreendimentos está ligada ao fluxo constante de pessoas que circulam diariamente por esses locais, aumentando também, e por consequência, o fluxo de capital circulante nos referidos ambientes.

Figuras 59 e 60: Empreendimentos comerciais no entorno da “Praça da Santa”, em Meruoca.



Fonte: Arquivo do autor. Novembro/2015.

No caso específico da cidade de Meruoca, através da análise atenciosa dos estudos realizados recentemente por autores como Santana (2011) e Soares (2012), acerca da dinâmica de crescimento dessa cidade, constatamos que muitos desses empreendimentos surgiram, em média, há 07 anos ou menos, sobretudo com a emergência econômica da cidade no cenário microrregional, impulsionada tanto pelo desenvolvimento da atividade turística como pela facilidade de aquisição de pontos e terrenos comerciais, por preços mais acessíveis, se comparado às cidades maiores, como Sobral.

A maioria dos empreendimentos têm como proprietários investidores advindos de outras cidades, que identificaram nesse local especificamente, um ambiente propício para a implantação de seus empreendimentos. O fato de concentrar um constante fluxo de pessoas também influenciou para a alocação dos empreendimentos no referido local.

É comum verificarmos pessoas comprando produtos das lojas localizadas no entorno da praça da Santa, em Meruoca, enquanto aguardam a saída dos veículos que as levarão para sua casa ou para a cidade de Sobral. Isso faz com que a presença dos veículos que realizam esse transporte de pessoas atuem de maneira direta para a presença delas nesse local, o que também beneficia os empreendimentos comerciais.

Já no caso da cidade de Alcântaras, a dinâmica é semelhante, alterando apenas a propriedade dos empreendimentos, que em sua maioria, são de posse de investidores e

empresários locais (Figuras 61 e 62). Porém, a concentração de alguns empreendimentos nesse local se deve sobretudo ao maior fluxo de pessoas e veículos que circulam pelo referido ambiente. Outro elemento que influencia é o fato desse local ser o centro da cidade, o que atrai uma concentração maior de pessoas em busca não apenas do transporte para seu deslocamento até Sobral ou outra localidade, mas também realizar compras nos empreendimentos localizados no entorno dos pontos de estacionamento dos veículos alternativos de passageiros.

Figuras 61 e 62: Empreendimentos localizados nas imediações da “Praça da Matriz”, em Alcântaras.



Fonte: Arquivo do autor. Setembro/2015.

Importante ressaltar também que, tanto na cidade de Meruoca como na cidade de Alcântaras, esses novos empreendimentos vêm buscando se adaptar cada vez mais à lógica capitalista moderna da sociedade e de seus consumidores, investindo em propagandas, promoções e busca ativa dos clientes através da entrega de folhetos e da divulgação “boca a boca”, até mesmo dentro dos próprios veículos, quando os consumidores lá se encontram.

Como geralmente os transportes demoram alguns minutos para deixarem seus locais de estacionamento e partirem para seus locais de destino, os donos dos empreendimentos aproveitam o pouco tempo que têm para intensificarem a divulgação de seus produtos e atraírem os consumidores às suas lojas.

O fato do transporte está próximo também beneficia, principalmente quando o consumidor realizar compras em volumes e quantidades que o mesmo não consegue

carregar nas mãos. Daí, a proximidade do local da compra com o veículo que transportará essa compra facilita a negociação e venda dos produtos.

Tanto em Meruoca como em Alcântaras, nas proximidades dos locais onde os veículos que realizam o transporte de passageiros ficam estacionados, existe uma agência bancária do Bradesco, o que contribui também para uma maior circulação de dinheiro nesses locais. Em Meruoca existe ainda, próximo ao local de estacionamento dos veículos supracitados, uma agência das Casas Lotéricas, o que aumenta as possibilidades de saque e conseqüente fluxo de dinheiro.

Nesse contexto, os espaços citados, tanto em Alcântaras como em Meruoca, passam a transformar-se em território não apenas dos motoristas e usuários do serviço de transporte alternativo de passageiros, mas também dos novos agentes empreendedores nesse espaço, que, mediante as manifestações do capital em suas diversas espacialidades, passam a construir suas materialidades e se apropriarem do espaço.

Além dos novos agentes citados que atuam na produção e transformação do espaço das cidades mencionadas, beneficiando-se direta e indiretamente do serviço de transporte de passageiros operante na região para fortalecimento de seus empreendimentos, observamos também a presença constante de vendedores ambulantes (Figuras 63 e 64) e flanelinhas nesses espaços, que tiram proveito do fluxo de pessoas oriundo da atividade de transporte como fonte de renda ou mesmo para adquirir produtos que satisfaçam seus desejos pessoais, principalmente.

Figuras 63 e 64: Vendedores ambulantes presentes na Praça da Santa, em Meruoca.



Fonte: Arquivo Pessoal. Setembro, 2015.

A presença de tais vendedores ambulantes e flanelinhas caracteriza o que Santos (2008) denomina como circuito inferior da economia urbana. O circuito inferior da economia apresenta, como principais atributos, as atividades econômicas de pequena dimensão, bastante atreladas à escala do local, mantendo relações intrínsecas com a cidade e com o espaço local.

Na verdade, de acordo com Salvador (2012), o circuito inferior vem se apresentando como um abrigo para os pobres, que são submetidos aos interesses dos agentes do circuito superior ou têm suas atividades fortemente atreladas a esse circuito, sendo que é através das pequenas atividades do circuito inferior que a maioria da população brasileira tem conseguido obter sua renda e consumir no mundo capitalista.

Santos (2008), pontua algumas características típicas da organização do circuito inferior da economia: O emprego é raramente permanente, há um destaque para o trabalho familiar e autônomo; O trabalho é intenso, embora que as jornadas de trabalho sejam flexíveis; Os preços dos produtos não são fixos, o que vale o nível de negociação realizado entre o vendedor e o consumidor; Não há necessidade de publicidade através de mídias impressas ou digitais, visto que o que prevalece é o contato direto do vendedor com a clientela; e por fim, há uma reutilização de alguns bens ou produtos como base para comercialização de outras mercadorias.

As características apontadas por Santos (2008) em relação ao circuito inferior da economia urbana se encaixam perfeitamente na realidade observada no tocante às atividades desenvolvidas pelos vendedores ambulantes e flanelinhas que exercem seu trabalho diretamente ligado ou influenciado pelo serviço de transporte de passageiros presente entre a Serra da Meruoca e a cidade de Sobral.

No decorrer de nossa pesquisa, tivemos a oportunidade de conversar com alguns desses vendedores ambulantes e flanelinhas, no sentido de coletar informações acerca das motivações que o levaram a atuar na referida atividade e também revelar a realidade destes, a partir da convivência com os mesmos durante um determinado período.

A primeira categoria a qual tivemos acesso e podemos conversar abertamente sobre o dia a dia do seu trabalho foi a de vendedor ambulante, que desenvolve sua atividade na cidade de Meruoca. O vendedor ambulante, conhecido como Sr. Pimentel,

exerce sua atividade diariamente na praça de Nossa Senha da Conceição (Praça da Santa), na cidade de Meruoca (Figuras 65 e 66).

Figuras 65 e 66: Ambulante comercializando lanches na “Praça da Santa”, em Meruoca.



Fonte: Arquivo do autor. Setembro, 2015.

Este vendedor realiza a venda de lanches (sucos e salgados) por ele mesmo produzidos ou adquiridos de terceiros. Em conversa informal com o Sr. Pimentel, este nos informou que antes de iniciar a atividade de venda de lanches na Praça da Santa, este já atuara na atividade de transporte de passageiros de Meruoca à Sobral, na função de motorista. Todavia, segundo o mesmo, teve que abandonar a atividade anterior, pois não estava conseguindo obter a renda esperada, visto que o carro em que trabalhava era alugado e muitas das vezes, o lucro obtido com o transporte de passageiros não cobria as despesas do veículo e da sua casa, dando apenas para pagar o aluguel do veículo, principalmente em função da acirrada concorrência entre com os outros motoristas.

Além disso, o Sr. Pimentel nos informou que a atividade anterior (motorista de caminhonete de aluguel) era bastante estressante e cansativa, devido principalmente a desunião e falta de organização dos próprios motoristas. Diante desse cenário, o Sr. Pimentel resolveu optar por exercer outra atividade econômica, a venda de lanches aos motoristas, ajudantes e usuários do serviço de transporte alternativo ofertado na região. Tal opção se deu, principalmente, pela relativa tranquilidade do serviço, se comparado à atividade anterior, além da possibilidade deste poder atuar por conta própria, de maneira autônoma, sem necessitar depender exclusivamente de terceiros para realizar seu trabalho.

Outro fator que contribuiu para que deixasse a atividade de motorista e passasse a atuar na atividade de vendedor ambulante foi o ambiente de trabalho, sobretudo em termos de conforto e segurança, pois, segundo o Sr. Pimentel, o atual ambiente onde trabalha possui “temperaturas mais baixas, menos calor e mais ar fresco”, além de ser bem menos estressante do que o ambiente de trabalho encontrado em Sobral. Além disso, o vendedor mencionado afirma que só trabalha no período da manhã, até o meio-dia, quando o fluxo de veículos e pessoas pelo local é maior. No período da tarde esse fluxo tende a diminuir, não compensando sua presença no local.

Questionado se o mesmo estava satisfeito com a nova atividade exercida, o mesmo respondeu que sim, ressaltando que embora esta atividade não gere lucros significativos em termos de autonomia e independência financeira, consegue trazer tranquilidade, cobrindo o que ele considera mais importante, as despesas da casa, ou seja, o sustento de sua família.

O Sr. Pimentel apontou os principais pontos positivos de sua atividade nesse local: ambiente de trabalho tranquilo, agradável e menos estressante; autonomia para tocar o próprio negócio; ausência de concorrência direta no local, para a atividade que ele desenvolve; e inexistência de pressão, cobrança ou qualquer outro tipo de fiscalização em relação à atividade exercida. Por outro lado, o mesmo vendedor afirma que existem também alguns pontos negativos na atividade, dentre os quais destaca: inexistência de abrigo em situações de chuva. O mesmo tem que trazer uma lona de sua casa para poder se abrigar; desconfiança de alguns motoristas e usuários do serviço de transporte em relação à qualidade de seus produtos; e ausência de apoio do poder público local para que este exerça sua atividade com dignidade.

Entretanto, mesmo com os pontos negativos apontados, o Sr. Pimentel se diz satisfeito com a atividade que desenvolve, sua principal fonte de renda, visto que seu público-alvo, os motoristas e usuários dos transportes que realizam o deslocamento de pessoas entre a Serra da Meruoca e a cidade de Sobral, estão sempre presentes, em menor ou maior quantidade, estes nunca deixam de comparecer ao local, em busca do serviço de transporte e, de quebra, usufruem do consumo dos produtos vendidos pelo vendedor ambulante presente no local.

Em relação à atuação dos flanelinhas, observamos que estes não possuem uma ação direta sobre os veículos que operam no transporte de passageiros entre a Serra da Meruoca e a cidade de Sobral, visto que sua principal função, vigiar veículos, é desempenhada pelos ajudantes que trabalham junto aos motoristas no transporte de passageiros. Todavia, estes acabam influenciando o ambiente onde os veículos estacionam, sobretudo em Sobral, pelo fato de criarem uma sensação de desconforto e constante tensão para com os usuários dos veículos.

Isso se deve ao fato de que muitos ficam constantemente rondando esses veículos (caminhonetes, topics e micro-ônibus) e até mesmo adentrando aos veículos para se protegerem do sol ou da chuva, o que gera uma sensação de insegurança nos usuários, em virtude das discussões e brigas comuns entre os próprios flanelinhas, pois muitos realizam essa atividade embriagados e em alguns casos, até mesmo drogados.

Esse clima de tensão e insegurança acaba afetando diretamente os usuários dos veículos que realizam o transporte de passageiros entre a cidade de Sobral e a Serra da Meruoca e vice-versa, posto que estes veículos ficam geralmente estacionados nesses locais, o que coloca em risco a segurança dos passageiros e até mesmo dos motoristas.

Já foram registrados casos de brigas entre flanelinhas nas imediações do Mercado Público de Sobral e do Cemitério São Francisco, com consequências inclusive trágicas para alguns, posto que já ocorreram mortes entre os mesmos (Figuras 67 e 68).

Figura 67: Notícia sobre flanelinhas.



Fonte: Site Sobral24horas

Figura 68: Notícia sobre briga de flanelinhas.



Fonte: Site Sobral Portal de Notícias.

De acordo com relatos de alguns passageiros e até mesmo de motoristas, já ocorreram casos de assalto a passageiros dentro do próprio veículo, quando este encontrava-se estacionado. E, segundo os relatos, esses assaltos eram praticados pelos próprios flanelinhas que estavam ali com a função de vigiar os outros veículos que estacionavam nessa área.

Portanto, o que podemos observar é que os locais de estacionamento dos veículos que realizam o transporte de passageiros para a Serra da Meruoca não constituem território apenas dos motoristas e usuários desse serviço, mas também de alguns flanelinhas que, não raramente, abandonam sua atividade principal (vigiar veículos) para desempenhar uma atividade secundária, ilícita, que seria assaltar pessoas que se encontram desatentas e desprotegidas nessa área. Essas ações ocorrem geralmente quando estes flanelinhas encontram-se embriagados ou sob o efeito de alguma droga ilícita.

Entretanto, é importante ressaltar que nem todos os flanelinhas agem dessa maneira. Existem alguns que estão ali para realmente desempenhar sua atividade de maneira correta e digna, embora essa atividade não seja regulamentada por lei e existam inúmeras pessoas que questionam e desaprovem a atuação destes, não só em Sobral como em diversas outras cidades do país, considerando que a rua é um espaço público e que estas não deveria ser “obrigadas” a pagar para estacionar (Figura 69).

Figura 69: Flanelinhas se apropriam do espaço público em Sobral.



Fonte: Site Sobral24horas

Existem ainda alguns flanelinhas que vendem produtos, em sua maioria de origem questionável, aos passageiros e motoristas dos transportes alternativos, a fim de

adquirirem dinheiro para comprarem bebidas ou outro tipo de droga, lícita e ilícita. Entretanto, são poucos aqueles que compram esses produtos, tanto por não confiarem nos flanelinhas como por desconfiarem da origem e qualidade do produto oferecido.

5.5 - A outra face da história: percepções dos usuários e motoristas acerca do transporte alternativo e da mobilidade espacial ofertada.

Até então refletimos acerca de diversos aspectos ligados à operacionalização dos meios de transportes alternativos que promovem a mobilidade espacial entre a Serra da Meruoca e a cidade de Sobral, desde àqueles ligados à infraestrutura, percursos, características dos transportes utilizados, ação e omissão do poder público, disputas por passageiros, entre outros, a aspectos ligados à apropriação de determinados espaços por parte tanto da cooperativa de transportes, a COOPETAM, como também por parte de outros agentes que exercem atividades ligas ou influenciadas pela atividade de transporte.

Nesse último tópico de nosso trabalho, abordaremos um aspecto importante da pesquisa que não pode ser desconsiderado: as percepções da população, aqui vista como usuários, em relação ao serviço de transporte que é ofertado e ao nível de mobilidade espacial existente na área em estudo.

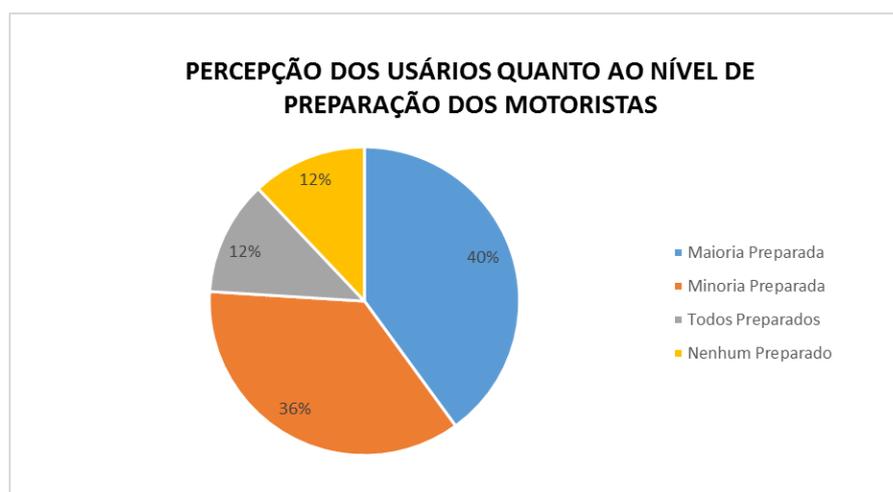
A princípio, é importante ressaltar que tais percepções foram identificadas mediante a aplicação de questionários com os usuários desse serviço, a fim de obtermos as respostas necessárias às nossas indagações e também aferir o nível de contentamento desses usuários com o serviço ofertado. Além disso, também aplicamos questionários com os motoristas, no intuito de identificarmos também suas percepções acerca da atividade por eles desempenhada.

No tocante aos usuários, constatamos que estes possuem opiniões diversas acerca de alguns aspectos ligados ao serviço de transporte de passageiros e mercadorias ofertados entre a Serra da Meruoca e a cidade de Sobral. Indagados sobre o nível de preparação dos motoristas e seus ajudantes para desempenhar a função que exercem, 40% dos entrevistados responderam que a maioria está preparada. Por outro lado, 36% respondeu que apenas uma minoria está preparada. Outros 12% disseram que todos estão preparados e o mesmo percentual, 12%, respondeu que nenhum, seja motorista ou

ajudante, está preparado para desempenhar a atividade que exerce. O gráfico 08 sintetiza essas informações.

É importante salientar, como já mencionado anteriormente, que as informações coletadas junto aos usuários e motoristas foram possíveis graças a aplicação de questionários, sendo 50 questionários realizados junto aos usuários e outros 18 aplicados com os motoristas.

Gráfico 08: Percepção dos usuários quanto ao nível de preparo dos motoristas.



Fonte: Pesquisa direta. Setembro/2015.

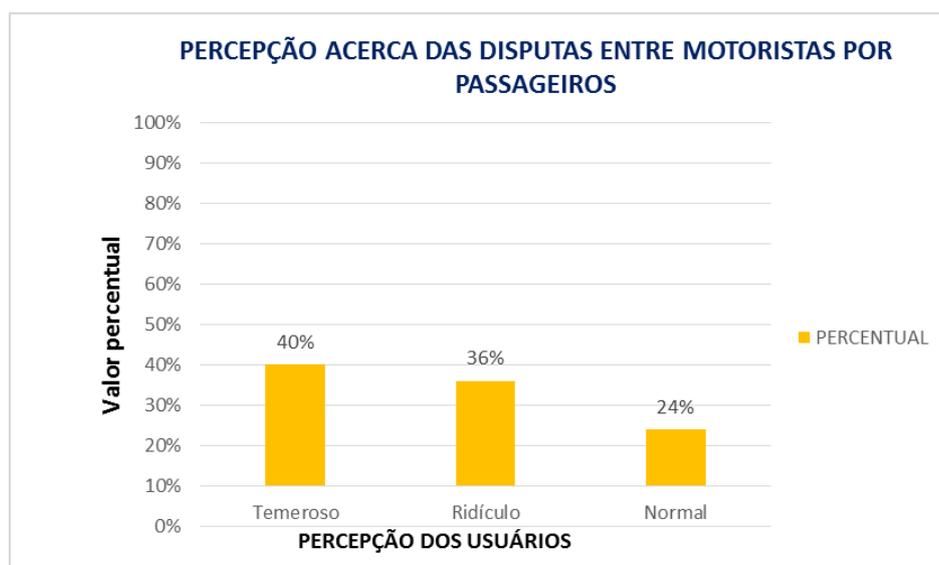
Em relação à infraestrutura que é ofertada para a operacionalização do transporte alternativo (pavimentação, sinalização, acostamento, pontos de parada, locais de estacionamento) e consequente promoção da mobilidade espacial, indagamos aos usuários entrevistados o nível de adequação dessa infraestrutura para com o objetivo a qual se propõe. 64% dos usuários entrevistados afirmaram que a infraestrutura é inadequada para o transporte de pessoas e mercadorias no trajeto estudado. Por outro lado, 36% afirmaram ser adequada a infraestrutura disponibilizada.

Outra questão importante levantada na pesquisa foi sobre as constantes disputas por passageiros existentes entre os motoristas que dirigem os veículos que realizam o transporte de passageiros na região. Dos usuários entrevistados, 40% afirmaram ser temeroso essas disputas, pois colocam em risco a segurança e a integridade física dos passageiros, sobretudo quando esses motoristas trafegam com os veículos em alta velocidade.

Já para 36% dos usuários entrevistados, essas disputas são ridículas, afirmando estes que as mesmas são incompatíveis com a atividade exercida e que prejudicam o adequado exercício da profissão. Um outro grupo, cerca de 24% dos usuários entrevistados afirmam considerar normais tais disputas, posto que as mesmas fazem parte da cultura e do cotidiano dos motoristas, não influenciando significativamente para a escolha por esse tipo de transporte para seu deslocamento.

Os dados referentes à percepção dos usuários quanto a essas disputas estão apresentados no gráfico 09, a seguir:

Gráfico 09: Percepção dos usuários quanto às disputas entre motoristas por passageiros.



Fonte: Pesquisa direta. Setembro/2015.

Cabe ressaltar que, ainda com relação à percepção dos usuários, identificamos e apresentamos, no capítulo anterior, dados que revelam que a maioria deles atribuem à precariedade dos transportes como a principal deficiência do serviço de transporte de passageiros realizado entre a Serra da Meruoca e a cidade de Sobral, o que, por sua vez, compromete significativamente a qualidade da mobilidade espacial nessa área.

Em seguida foram apontados a superlotação, a imprudência dos motoristas, a falta de organização e a falta de fiscalização como outras variáveis que também comprometem a adequada operacionalização dessa atividade, posto que tais variáveis são consideradas deficiências do transporte alternativo de passageiros que atua na região.

Também buscamos coletar informações sobre as percepções dos motoristas e seus ajudantes, agentes diretamente envolvidos com a atividade de transporte, acerca das dificuldades enfrentadas na atividade, bem como sobre o nível de satisfação destes e a visão que os mesmos têm sobre o papel da cooperativa e a atuação do poder público no que tange à regularização de suas atividades.

Para isso, aplicamos 18 questionários com 18 motoristas que trabalham desempenhando a atividade de transporte de passageiros e mercadorias entre a Serra da Meruoca e a cidade de Sobral. Destes 18 motoristas, 12 (66,6%) eram vinculados à COOPETAM e outros 06 (33,4%) não possuíam nenhum vínculo com a cooperativa.

Constatamos, mediante a aplicação dos questionários, que dos motoristas entrevistados, 33,3% vê na falta de organização dos motoristas e da cooperativa como principal entrave para o adequado exercício da atividade de transporte de passageiros na região. Já para 22,2%, a disputa por passageiros é a principal dificuldade, visto que muitos não respeitam as normas estabelecidas e, não raramente, agem de maneira antiética para com a profissão. Outros 16,6% consideram a falta de união dos motoristas como principal dificuldade, contra 11,1% que atribuem ao ambiente de trabalho cansativo o principal entrave. Por fim, 5,6% consideram o baixo lucro como dificuldade e outros 5,6% apontaram outros motivos diversos. Podemos melhor analisar essas informações através da visualização do gráfico 10:

Gráfico 10: Dificuldades enfrentadas pelos motoristas no dia a dia da atividade.



Fonte: Pesquisa direta. Setembro/2015.

Também indagamos acerca da convivência entre os motoristas e da satisfação quanto a atividade desempenhada. Em relação à convivência, 55,5% a consideraram bastante estressante, em virtude principalmente das discussões e constantes disputas por passageiros. Já para 33,3% a convivência é considerada pacífica, não havendo muito a se questionar. Por outro lado, 11,1% consideram a convivência tensa, quando consideram não apenas as disputas por passageiros, mas também as disputas pelas melhores vagas de estacionamento.

No tocante à satisfação com a atividade desempenhada, 55,6% dos motoristas entrevistados não estão satisfeitos com a mesma. Estes consideraram diversos aspectos para chegarem a essa conclusão, desde aqueles ligados à falta de infraestrutura adequada e desorganização dos motoristas e da cooperativa à aqueles vinculados à tensão e ao stress do dia a dia da atividade. Outros 44,4% disseram que estão sim satisfeitos com a atividade exercida, pois, mesmo com todas as dificuldades enfrentadas, estes conseguem tirar dessa atividade a fonte de renda que lhes permitem sustentarem suas famílias.

Identificamos ainda que 44,4% dos motoristas entrevistados têm na atividade de transporte de passageiros entre a Serra da Meruoca e a cidade de Sobral a principal fonte de renda, embora estes também exerçam outras atividades (comerciantes, pedreiros, padeiros, eletricitas, agricultores, entre outros). Outros 33,3% têm na atividade de transporte sua única fonte de renda, não exercendo nenhuma outra atividade econômica. Já para 22,2%, a atividade de transporte de passageiros é apenas uma fonte secundária, sendo que estes possuem uma outra atividade econômica da qual obtêm a maior parte de sua renda.

Tais dados demonstram o nível de percepção tanto de usuários como de motoristas quanto à operacionalização dos serviços de transportes alternativos na área estudada, denotando que, apesar das condições não ideais, muitos estão satisfeitos ou acomodados com a situação, visto que pouco se contesta a infraestrutura de funcionamento desses transportes, nem mesmo quando há acréscimo no valor cobrado pelas passagens.

Além disso, é notório também que muitos dos motoristas e usuários não vêm perspectivas de melhorias no serviço de transporte de passageiros na região, tanto em termos de conforto e segurança como em termos de agilidade no transporte realizado, o

que gera um certo relaxamento por parte dos responsáveis pela operacionalização desse serviço, sobretudo os proprietários de veículos de aluguel e os representantes da cooperativa.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A mobilidade espacial, de um modo geral, tende a atuar como importante elemento no processo de organização socioespacial, ao promover a produção e (re)produção do espaço através da intensificação dos fluxos de pessoas e mercadorias em determinada área ou região, contribuindo assim, de maneira direta e indireta, para a ação dos agentes responsáveis pela produção do espaço e apropriação do território.

Mais do que isso, quando analisada em âmbito micro e macrorregional, colabora para uma maior interação espacial entre os diferentes núcleos urbanos, ocasionando, ao mesmo tempo, implicações para o crescimento econômico das cidades e regiões pouco desenvolvidas que relacionam-se às cidades de maior porte econômico. Tal crescimento pode se dá em virtude tanto da proximidade geográfica como das vantagens econômicas e políticas obtidas pelas cidades e regiões menos desenvolvidas no processo de interação com as cidades maiores, especialmente quando essas cidades, as maiores, desempenham papéis de centralidade econômica na região onde estão inseridas.

Entretanto, para que a mobilidade espacial possa cumprir com esse papel, é necessário que todos os elementos que a ela estão atrelados se concretizem de maneira adequada, a fim de garantir a efetiva consolidação desta no espaço. Consolidação essa que, por sua vez, não pode ocorrer mediante apenas a oferta de infraestruturas ligadas aos serviços de transporte, visto que a oferta do serviço de transporte por si só não garante a mobilidade espacial.

Existem outros elementos, além da oferta de serviços de transportes à população, que influenciam diretamente para a concretização da mobilidade espacial, dentre os quais, as condições socioeconômicas da população para usufruto desses serviços. Isso por que mais do que a oferta do serviço de transporte, é necessário a promoção de condições físicas (materiais) e financeiras para que a população possa se utilizar dos serviços ofertados e assim, efetivar sua mobilidade. Nesse contexto, concordamos com Vasconcelos (2001), quando este defende que a mobilidade espacial da população é

fortemente determinada por suas condições financeiras e não apenas pela oferta de serviços de transporte.

Porém, quando se associa a mobilidade espacial somente à oferta de serviços de transporte, almejando com isso o cumprimento do papel de deslocamento da população no espaço, ocorrem situações em que a efetivação da mobilidade não se torna totalmente concretizada, visto a possibilidade de exclusão de parcela significativa da população do usufruto dessa condição (deslocamento no espaço) em virtude de suas dificuldades econômicas.

Outro ponto importante discutido no presente estudo e que está diretamente vinculado à mobilidade espacial refere-se aos percursos ou rotas utilizados com maior frequência e intensidade pela mobilidade. A busca por revelar as características socioespaciais presentes nesses percursos, bem como refletir acerca dos fatores que influenciam para que determinada área ou região seja mais procurada por aqueles que se deslocam de maneira intermitente ou diariamente de seus locais de origem direciona a reflexão para a análise do papel desempenhado por determinadas cidades em seus contextos regionais e quais suas influências para as outras cidades presentes em sua hinterlândia ou até mesmo em toda a rede urbana a qual essa cidade pertence.

O estudo ora realizado confirma o pensamento de Corrêa (2005), quando este defende que cidades com desenvolvimento econômico mais elevado, se comparado às cidades de seu entorno, tendem a servir à sua área de mercado, atuando como fator de desenvolvimento tanto local, como regional, aglutinando, ao mesmo tempo, novos arranjos estruturais e espaciais em prol de seu crescimento, em função, principalmente, dos fluxos de transporte que a ela se direcionam.

Tal cenário pode ser percebido através da análise do papel desempenhado pela cidade de Sobral na região Noroeste do Estado do Ceará e suas influências para as demais cidades e municípios da região, com destaque para Alcântaras e Meruoca. Sobral faz parte daquilo que Corrêa (2005) denomina de “rede hierarquizada de localidades centrais”, que pode ser concebido em uma forma de organização do espaço, vinculado ao capitalismo. O papel de coletor e distribuidor dos mais variados produtos, aliado à oferta de serviços

para aqueles municípios que fazem parte de sua área de influência, dentre os quais Meruoca e Alcântaras, evidencia esse aspecto.

Na verdade, Sobral, a partir do contexto analisado, é considerada uma cidade central, em função do papel desempenhado pela mesma na região em que está inserida, que está vinculado à distribuição de bens e serviços, sendo essa distribuição um elemento promotor da reprodução e organização da sociedade no espaço.

A esse papel desempenhado por Sobral dar-se o nome de centralidade, visto que esta torna-se capaz de interligar e aglutinar as diferentes atividades econômicas, sobretudo aquelas ligadas aos serviços, em seu espaço urbano, tendo a mobilidade espacial, com ênfase à oferta dos serviços de transporte, como forte aliada nesse processo.

Porém, em termos de mobilidade espacial, é necessário se pensar para além da simples oferta do serviço de transporte como componente no processo de efetivação desse fenômeno e consolidação de cidades como Sobral em espaços centrais. É fundamental se buscar oferecer também condições físicas e financeiras à população, para que esta possa, verdadeiramente, se beneficiar da mobilidade, enquanto elemento importante para seu deslocamento no espaço.

Contudo, a realidade observada é bastante diferente, visto que, não raramente os governos priorizam a implantação de infraestruturas (materialidades) em vez de políticas de acessibilidade da população aos serviços de transporte ofertados, como a redução de preços das passagens e implantação de benefícios, como meia passagem, gratuidade a idosos, pessoas com deficiências, entre outros. Isso faz com que, mesmo com a existência das infraestruturas de transporte, estas não sejam utilizadas de maneira adequada pela totalidade da população, principalmente por aquela parcela de menor poder aquisitivo.

Identificamos esse cenário no presente estudo. Através do mesmo, pudemos constatar que a principal (quicá a única, se desconsiderarmos os meios de transporte individuais) dinâmica de mobilidade espacial existente entre a Serra da Meruoca e a cidade de Sobral está atrelada à oferta do serviço de transporte alternativo de passageiros, sendo este realizado predominantemente por caminhonetes, topics e micro-ônibus. Porém, notamos que a simples oferta do serviço de transporte por si só não soluciona o problema da mobilidade espacial na região, visto que, em relação à acessibilidade da

população a esse serviço, os fatores socioeconômicos ainda exercem forte influência, dificultando assim a concretização da mobilidade.

Além disso, a ausência de políticas voltadas a beneficiar a população com condições menos favoráveis à utilização dos transportes, aliadas à inexistência de outras alternativas de deslocamento espacial que possibilitem uma mobilidade espacial mais eficaz aos usuários de transportes na região, coloca-se como entrave nesse processo, não colaborando assim para que a mobilidade espacial de fato se efetive ou aconteça da maneira desejada.

O presente estudo nos possibilitou verificar que existem 06 (seis) principais fatores que dificultam a adequada consolidação da mobilidade espacial na área em estudo. Tais fatores são elencados a seguir:

- o primeiro deles corresponde à inadequação da maioria dos veículos que realizam o serviço de transporte de pessoas e mercadorias na área em estudo. Embora tenha ocorrido, a passos lentos, uma pequena melhoria na frota de veículos disponíveis à população dos municípios totalmente inseridos na Serra da Meruoca (Meruoca e Alcântaras), através da substituição de alguns veículos, principalmente caminhonetes, por micro-ônibus ou topics, ainda assim verificamos que existem graves deficiências nas condições físicas e estruturais de muitos desses veículos, bem como do próprio percurso realizado, o que dificulta a realização dos deslocamentos com conforto e segurança. Veículos sem manutenção adequada, sujos, exalando odores desagradáveis, sem proteção adequada para chuva e sol, barulhentos e bastante poluidores são alguns dos problemas encontrados em alguns veículos.

Quanto ao percurso existente entre a Serra da Meruoca e a cidade de Sobral, verificamos a ausência de acostamento e pontos regulares de parada na maior parte do percurso, além da presença desorganizada de agricultores que comercializam seus produtos em barracas montadas praticamente “dentro da estrada”, o que põe em risco o tráfego de outros veículos e até mesmo dos próprios veículos que realizam o transporte alternativo de passageiros, posto que é comum ocorrerem situações de paradas de veículos de passeio na estrada para comprarem os produtos comercializados, o que deixa a estrada ainda mais perigosa, ocasionando risco à segurança de todos que por ela trafegam.

- O segundo fator está ligado à falta de organização dos próprios motoristas que atuam na atividade de transporte de passageiros entre a Serra da Meruoca e a cidade de Sobral. A inexistência de horários regulares para saída dos veículos e de organização dos motoristas quanto a preferência para estacionamento e saída de veículos dos pontos de estacionamento em Sobral gera conflitos, que muitas vezes acabam por influenciar os usuários dos transportes, visto que estes são submetidos à situações de disputas pela sua preferência para circular no veículo A ou B, tornando o ambiente tenso e desagradável para aqueles que desejam utilizar esse tipo de transporte.
- O terceiro fator que dificulta a concretização da mobilidade espacial na área em estudo está ligado aos preços que são cobrados pelas passagens para o transporte de passageiros. Mesmo levando em conta a distância percorrida para os trechos existentes entre a Serra da Meruoca e a cidade de Sobral e os custos de manutenção com os veículos (combustível, revisões, troca de pneus, etc.), constatamos que as passagens estão acima dos valores considerados aceitáveis para a região, considerando a tabela de preços estabelecida pela ARCE para este tipo de serviço. Além disso, as próprias condições ofertadas pelos veículos para o transporte de passageiros na área estudada são incompatíveis com os valores cobrados.
- A ausência de ações efetivas do Estado no que tange à melhoria das infraestruturas disponíveis para a adequada operacionalização dos veículos que realizam o serviço de transporte de passageiros entre a Serra da Meruoca e a cidade de Sobral também coloca-se como entrave para a adequada consolidação da mobilidade espacial na área estudada. Com exceção do governo estadual, que através da SEINFRA (Secretaria de Infraestrutura do Estado do Ceará) e do DETRAN (Departamento de Trânsito do Estado do Ceará), realizou ações de implantação de alguns pontos de espera de passageiros e radares eletrônicos nas duas principais rodovias estaduais que têm parte de seus percursos inseridos em áreas pertencentes à Serra da Meruoca (CE-440 e CE – 240), não verificamos nenhuma outra iniciativa mais efetiva dos governos municipais locais (Alcântaras, Meruoca e Sobral) no que diz respeito à melhoria das infraestruturas destinadas à acomodação dos passageiros e melhoria no fluxo de veículos, nem mesmo nos distritos-sede dos referidos municípios.

- A inoperância da COOPETAM em relação a seu papel de controle e organização dos fluxos de veículos que a ela estão vinculados e que trafegam realizando o transporte de passageiros na área em estudo também pode ser apontado como um fator que contribui para as dificuldades de efetivação da mobilidade espacial nessa área. Isso por que não existem normas ou regras claras a serem cumpridas pelos proprietários de veículos que transportam passageiros, e quando estas existem são desrespeitadas por muitos dos motoristas, ocasionando uma verdadeira desordem quanto ao controle e organização desse tipo de serviço. A cooperativa, na verdade, existe apenas de fachada, posto que sua sede encontra-se fechada e esta não consegue cumprir com o papel que a ela é atribuído.
- Por fim, o despreparo de alguns motoristas e seus ajudantes quanto ao correto funcionamento do serviço de transporte e tratamento para com os passageiros coloca-se como o 6º fator que colabora para as dificuldades de efetivação da mobilidade espacial atrelada ao transporte alternativo de passageiros na área em estudo. Isso por que, existem alguns passageiros que deixam de viajar em determinados transportes devido à falta de instrução adequada de alguns motoristas e ajudantes e até a própria insegurança em trafegar nos veículos guiados por esses motoristas. Essa insegurança, não raramente, se deve à imprudência desses motoristas quanto à correta condução dos veículos e também ao desrespeito dos mesmos a algumas leis de trânsito.

A partir da identificação desses seis fatores, conseguimos inferir, portanto, que não apenas a ausência de infraestruturas adequadas para a correta operacionalização dos veículos que realizam o transporte de passageiros e mercadorias entre a Serra da Meruoca e a cidade de Sobral contribui para as dificuldades de efetivação da mobilidade espacial na área estudada.

Essas dificuldades vão muito além da inexistência das materialidades, pois vinculam-se também às dificuldades socioeconômicas da população, as condições ofertadas para o transporte de passageiros, a ausência de ações efetivas dos governos municipais e também de controle e organização por parte da cooperativa em relação a esse serviço, e o despreparo de alguns motoristas e ajudantes com relação ao correto tratamento para com os usuários dos serviços ofertados.

No tocante às implicações socioespaciais que as dinâmicas de mobilidade espacial identificadas no presente estudo ocasionam para a produção e apropriação do espaço estudado, verificamos que a intensificação no fluxo de pessoas em determinados locais em função da atividade de transporte de passageiros auxiliou na implantação de determinados empreendimentos comerciais e serviços antes não existentes, que passaram a existir nesses locais em função da presença constante desse fluxo de pessoas.

Não que o serviço de transporte e consequente fluxo de pessoas nesses locais tenha sido o único fator determinante para a implantação desses empreendimentos, mas a presença deste serviço, ao gerar um fluxo maior de pessoas, contribuiu para a alocação de tais empreendimentos nesses locais, o que denota um processo de produção do espaço atrelado às dinâmicas de mobilidade espacial.

Destaque-se também a atuação dos vendedores ambulantes nos locais de estacionamento e paradas dos veículos que trafegam realizando o serviço de transporte de passageiros entre a Serra da Meruoca e a cidade de Sobral e entre as diferentes localidades serranas, visto que estes, em sua maioria, estão ali presentes devido à existência do fluxo de pessoas proporcionado pelo serviço de transporte existente.

Nesse sentido, tais vendedores ambulantes também atuam como agentes produtores do espaço, beneficiando-se da mobilidade espacial como forma de apropriação de determinados territórios, sobretudo aqueles situados nas áreas onde essa mobilidade espacial ou fluxo de pessoas ocorre com maior frequência.

Outra característica importante a ser destacada e que está diretamente ligada à mobilidade espacial existente na área estudada é a presença dos agricultores e vendedores que constroem suas barracas ao longo das rodovias que cortam em essa área, com destaque para a CE – 440, e ali vendem seus produtos de artesanato, frutas, verduras, doces e demais mercadorias compradas de terceiros ou por eles mesmos produzidos.

Observa-se, assim como no caso dos vendedores ambulantes, que estes agricultores tiram proveito de fluxo de pessoas e veículos por esses locais para poderem comercializarem seus produtos. O que os diferencia, nesse caso, é que estes agricultores e vendedores que se localizam às margens da rodovia têm como público maior os visitantes, principalmente de Sobral e região, que deslocam-se de suas residências aos

fins de semana e feriados para a Serra da Meruoca em busca de lazer e tranquilidade, e aproveitam para levar algum produto local, principalmente aqueles derivados da agricultura.

Contudo, apesar de todas as deficiências e dificuldades apresentadas, de um modo geral, o presente estudo nos revela que as dinâmicas de mobilidade espacial existentes entre a Serra da Meruoca e a cidade de Sobral, caracterizadas sobretudo pelo fluxo de pessoas que se utilizam do serviço de transporte alternativo operado através de caminhonetes, topics e micro-ônibus como principal forma de deslocamento de seus locais de origem a seus locais de trabalho, estudo, negócios ou lazer na cidade de Sobral, têm provocado implicações para o processo de produção e (re)produção do espaço na área estudada, bem como para a apropriação do território por determinados agentes em função das dinâmicas de deslocamento e consequente mobilidade espacial.

Embora não apresentem as condições ideais para a operacionalização do serviço de transporte de passageiros e necessite de uma maior organização quanto a seu adequado funcionamento, os veículos que atuam na área estudada exercem um importante papel de integração econômica e socioespacial entre os municípios e a cidade estudados, visto que constituem-se em mecanismos promotores da mobilidade espacial, tal importante para o desenvolvimento da sociedade.

O presente estudo não esgota as discussões acerca do fenômeno mobilidade espacial atrelada ao transporte alternativo de passageiros e sua importância econômica, social e espacial para a área estudada, nem tem a pretensão de se tornar conclusivo em relação aos assuntos, elementos e contextos aqui debatidos. Pelo contrário. O mesmo almeja abrir caminho para uma discussão mais ampla acerca desse fenômeno, dando suporte às novas possibilidades de análise do mesmo objeto e dos elementos a ele vinculados, no intuito de que outros estudos acerca da temática apresentada sejam efetivados.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ABU-EL-HAJ, J.; AQUINO, J. A. (Org.). **Estado, cidadania e políticas públicas**. Fortaleza: EDUFC, 2003. 156p.

_____ & SOUSA, José Jurandir. **As revoluções silenciosas no Nordeste: eleições e mudança social em Itapiúna**. In: CARVALHO, Rejane V.A. (Org.). A produção da política em campanhas eleitorais: eleições municipais de 2000. Campinas – SP: Pontes, Fortaleza: Programa de Pós-Graduação em Sociologia da Universidade Federal do Ceará, 2003. P. 255-290.

ABREU, João Capistrano de. **Capítulos de História Colonial**. Belo Horizonte: Itatiaia, 1988.

ALBUQUERQUE JÚNIOR, Durval Muniz. **A invenção do Nordeste e outras artes**. 2. ed., Recife: FJN/Editora Massangana; São Paulo: Cortez, 2001.

ALVES, J. **História das secas: séculos XVII a XIX**. Fortaleza. Instituto do Ceará, 1953.

ANDRADE, Manuel Correa de. **Formação histórica da rede urbana do Nordeste**. Revista de História Municipal, Recife, ano 1, n. 1, jun. 1977.

_____ **O Nordeste e a questão regional**. São Paulo: Editora Ática, 1988.

AMORA, Zenilde B.; COSTA, Maria Clélia L. **Olhando o mar do sertão: a lógica das cidades médias do Ceará**. In: SPOSITO, Maria da Encarnação B. (org). Cidades médias: espaços em transição. São Paulo: Expressão Popular, 2007.

ARAGÃO, Mário Henrique. **Meruoca: 300 anos de história**. IOM – Imprensa Oficial do Município. Sobral – CE, 1999.

ARAÚJO, Francisco Sadoc de. História religiosa da Meruoca. Sobral: Fundação Vale do Acaraú, 1979.

ARAÚJO, Tânia Barcelar de. **Herança de Diferenciação e Futuro de Fragmentação**. Revista Estudos Avançados, São Paulo, v. 11, n. 29, p. 07-36, jan./abr. 1997.

ARCE – Agência Reguladora dos Serviços Delegados do Estado do Ceará. **Resolução 0190/2015**. Governo do Ceará. Fortaleza – CE, 2014.

ASSIS, Lenilton Francisco de. **A expansão das residências secundárias numa área de transição urbano-rural: A serra da Meruoca (CE)** In: VII ENCONTRO NACIONAL DA ANPEGE, 2007. Anais Eletrônicos. Rio de Janeiro. UFF, 2007.

_____ **As redes de comércio e de serviço entre a cidade média de Sobral e algumas cidades pequenas da região norte do Ceará.** Anais do X Encontro de Geógrafos da América Latina – 20 a 26 de março de 2005 – Universidade de São Paulo.

ASSIS, Raimundo Jucier Sousa de & SAMPAIO, José Levi Furtado. **Pensamento geográfico das secas, dos trilhos e dos braços: ferrovia Baturité (1870-1889).** Revista Mercator - volume 9, número 19, 2010: mai./ago. Fortaleza - CE.

ARAÚJO, Maria da Piedade. **Infraestrutura de transporte e desenvolvimento regional: uma abordagem de equilíbrio geral inter-regional.** (Tese de doutorado) ESAL. Piracicaba, 2006.

ARAÚJO, Ana Maria Matos. **Mobilidade populacional na produção do espaço metropolitano regional: o caso de fortaleza.** (Tese de Doutorado) UFS/NPGeo; Aracaju, 2007.

BARAT, J. **A evolução dos transportes no Brasil.** — Rio de Janeiro: FIBGE/IPEA, 1978.

BEY, Joana Maria Petrus; PONS, Joana Maria Seguí. **Geografia de redes y sistemas de transportes.** Madrid: Editorial Síntesis, 1991.

BERNARDES, N. **Atlas Nacional do Brasil: incorporação do litoral e povoamento do interior: folha I-2.** Rio de Janeiro: IBGE, 1966.

BOECHAT, C. (sp) **Planejamento de Transportes, Cap. 01: Gênese do Planejamento Racional e da Política de Transportes.** In: Bastos, M.M.M. (2001) Planejamento, Políticas Públicas e Tomada de Decisão em Transportes. Notas de Aula da disciplina Planejamento, Políticas Públicas e Tomada de Decisão em Transportes do ano de 2001. Programa de Mestrado em Engenharia de Transportes. Vol. I. PETRAN/UFC. Fortaleza. BRASIL. Enciclopédia dos Municípios Brasileiros - IBGE, vol. XVI, Rio de Janeiro, 1959.

BRASIL. **Serviço Geológico do Brasil – GPRM - Alcântaras** – Ministério de Minas e energia. Fortaleza, 1998.

BRASIL, Tomas Pompeu de Souza. **Geografia Geral e do Brasil.** [S1. ; s. n.], 1869.

BRASIL. **Estatuto das Cidades.** (2001) – Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001.

BRASIL. **Plano Nacional de Viação (PNV)** Lei nº 5.917, de 10 de Setembro de 1973. Dispõe sobre o Plano Nacional de Viação e dá outras providências. Disponível em http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS Acesso em 25 de Agosto de 2014.

BRASIL. Ministério das Cidades (2004). **Política Nacional de Mobilidade Urbana Sustentável**. Caderno Mcidades. Nº 6. Brasília. 2004.

BRITTO JÚNIOR, Álvaro Francisco de. & JÚNIOR, Nazir Feres. **A utilização da técnica da entrevista em trabalhos científicos**. Evidência, Araxá, v. 7, n. 7, p. 237-250, 2011.

BRUTON, M.J. **Introdução ao Planejamento de Transportes**. Ed. Interciência LTDA. São Paulo – SP, 1979.

CAMELO FILHO, José Vieira. **A Implantação e Consolidação das Estradas de Ferro no Nordeste Brasileiro**. Tese de Doutorado. São Paulo: Instituto de Economia/Unicamp, 2000.

CARACRISTI, Isorlanda. **A indústria chapeleira sobralense**. Revista da Casa da Geografia de Sobral. Sobral - CE: UVA, V.1, n.1, 1999.

CARDOSO, Miriam Limoeiro. **O mito do método**. Boletim Carioca de Geografia, Rio de Janeiro, ano XXV, 1976.

CARVALHO, Fernanda Ferrário de. **Da esperança à crise: a experiência das políticas regionais no Nordeste**. Dissertação de Mestrado – Instituto de Economia (UNICAMP) – Campinas – SP, 2001.

CASTELLS, Manuel. **A sociedade em rede - a era da informação: economia sociedade e cultura**. São Paulo: Paz e Terra, V 1, 1999.

CASTRO, Antônio Barros de. **O Desenvolvimento Recente do Nordeste. 7 ensaios sobre a economia brasileira**. 3ª ed. Rio de Janeiro, Forense universitária, 1980.

CEARÁ, Governo do. **Plano de Metas do Governo 1963 a 1966**. PLAMEG. Governo Virgílio Távora. Fortaleza, 1963.

_____ **Plano de Ação Integrada de Governo 1967 a 1971**. PLAIG. Governo Plácido Castelo. Fortaleza, 1967.

_____ **Plano de Governo do Estado do Ceará 1971 a 1974 - PLAGEC**. Governo César Cals. 2v. ASPLAN/LVVM. Fortaleza, 1971.

_____ **I Plano Quinquenal de Desenvolvimento do Estado do Ceará. 1975 a 1979**. PLANDECE. Governo Adauto Bezerra. 2v. Fortaleza, 1975.

_____ **II Plano de Metas Governamentais 1979 a 1983. PLAMEG II.** Governo Virgílio Távora. 2v. Fortaleza, 1979.

_____ **Plano de Mudanças. Governo Tasso Jereissati.** Vol. 1, 2 e 3. Fortaleza, 1987.

_____ **Plano Ceará Melhor. Governo Ciro Gomes.** Fortaleza, 1992.

_____ **Plano de Desenvolvimento sustentável 1995 – 1998. Governo Tasso Jereissati.** SEPLAN. Fortaleza, 1995.

_____ **Consolidando o Novo Ceará - Plano de Desenvolvimento sustentável 1999 – 2002. Governo Tasso Jereissati.** SEPLAN. Fortaleza, 2000.

_____ **Ceará Cidadania – Crescimento com Inclusão Social – Plano 2003/2006. Governo Lúcio Alcântara.** SEPLAN. Fortaleza, 2003.

_____ Secretaria de Infraestrutura do Estado do. **Projetos Estruturantes.** Disponível em www.seinfra.ce.gov.br Acesso em 28 de Outubro de 2009.

CLAVAL P. **Régions, nations, grands espaces. Géographie générale des ensembles territoriaux,** Marie-Thérèse Genin, 1968.

COELHO, Modesto Siebra. **Uma rurbarização nos contraforte da Meruoca?** Revista da Casa da Geografia de Sobral. Ano I. V.1. Sobral –CE, 1999.

CORRÊA, Roberto Lobato. **Região e organização espacial.** 4 ed. São Paulo: Ática, 1991.

_____ **Trajetórias Geográficas.** Bertrand Brasil. Rio de Janeiro. 1997a.

_____ **Região: a tradição geográfica.** In: CORRÊA, R. L. *Trajetórias geográficas.* Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1997b, p.183- 196.

_____ **Interações Espaciais.** In: CASTRO, Iná de; CORRÊA, Roberto Lobato; GOMES, Paulo César da Costa. (Org.). *Explorações Geográficas: percursos do fim do século.* Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1997c.

_____ **Redes Geográficas: cinco pontos para discussão.** In: VASCONCELOS, P.de A. e S.; MELLO, S.B. de. *Novos estudos de geografia urbana brasileira.* 1999. Dissertação (Mestrado em Geografia). Universidade Federal da Bahia, Salvador, 1999.

_____ **A rede urbana.** 2ª ed. São Paulo. Ática, 2004a.

_____ **Rede Urbana: reflexões, hipóteses e questionamentos sobre um tema negligenciado.** Cidades. Vol. 1, n.1. Presidente Prudente: Grupos de Estudos Urbanos, 2004b. 65-78.

_____ **Repensando a teoria das localidades centrais.** p.15-40. In: CORRÊA, R.L. Trajetórias Geográficas. 3.ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2005.

_____ **Construindo o conceito de cidade média.** In: SPOSITO, M E B. Cidades médias: espaços em transição. Expressão Popular: São Paulo, 2007. p. 23-34.

CHRISTALLER, Walter. **Central Places in Southern Germany.** Englewood Cliffs. Prentice-Hall Inc. 1966. (Original de 1933).

CUNHA, J. M. P. (Org). **Mobilidade espacial da População. Desafios teóricos e metodológicos para o seu estudo.** Campinas: Núcleo de Estudos de População, Universidade Estadual de Campinas, 2011.

CRESPO, Matheus Pepe. **Um estudo sobre o conceito de território na análise geográfica.** Anais. III Encontro de Geografia. Instituto Federal Fluminense (IFF). Campo dos Goytacazes – RJ, 2010.

DANTAS, Eustógio Wanderley Correia. **Rede urbana colonial cearense: crítica à noção de rede urbana dendrítica.** Revista do Instituto do Ceará, Fortaleza, p. 145-170, 2006.

DEMO, Pedro. **Introdução à metodologia da ciência.** São Paulo: Atlas, 1991.

DIAS, Patrícia Chame & SANTOS, Janio (Organizadores). **Cidades médias e pequenas: contradições, mudanças e permanências nos espaços urbanos** – Salvador: SEI, 2012.

EUFRÁSIO, Mário A. **A estrutura da teoria dos lugares centrais de Walter Christaller.** Dissertação de Mestrado, São Paulo: FFLCH-USP, 1981.

FERRAZ, A. C. P.; TORRES, I. G. E. **Transporte público urbano.** São Carlos: Rima, 2004.

FERREIRA, Diocleide Lima. **A (re)invenção de uma cidade: Cid marketing e a requalificação urbana em Sobral-CE.** (Tese de Doutorado) Instituto de Filosofia e Ciências Humanas – UNICAMP. Campinas/SP, 2013.

FRANÇA, Cristiane Ferreira de Souza. **Acessibilidade e direito à cidade: um estudo sobre a mobilidade espacial urbana dos moradores do bairro Bom Jardim, Fortaleza- Ceará.** (Dissertação de Mestrado) Universidade Estadual do Ceará. Fortaleza, 2011.

FREITAS, Nilson Almino. **Sobral - Opulência e Tradição**. Sobral, Edições UVA, 2000.

_____ **Ação, efeito e manobras: o “artefato” primoroso da monumentalização de Sobral e seus usos no campo político**. In: FREITAS, Nilson Almino de. JÚNIOR, Martha Maria. & HOLANDA, Virgínia Célia Cavalcante de. **Múltiplos Olhares sobre a cidade e o urbano**. EDUECE. Fortaleza/CE, 2010.

FROTA, José Tupinambá da. **História de Sobral**. Sobral: edições UVA, 1988.

FURTADO, Celso. **Formação econômica do Brasil**. 25a Ed. São Paulo: Ed. Nacional, 1989.

_____ **A Operação Nordeste**. Rio de Janeiro: MECIASEB, 1959.

GALVÃO, Olímpio J. de Arroxelas. **Desenvolvimento dos transportes e integração regional no Brasil — uma perspectiva histórica**. Revista Planejamento e políticas públicas. Nº 13/jun. IPEA. Brasília, 1996.

GAUDEMAR, Jean Paul. **Mobilidade do Trabalho e acumulação do capital**. Editorial Estampa, 1977.

GTDN. **Uma Política de Desenvolvimento Econômico para o Nordeste**. Recife, 2 ed., 1959.

GIL, Antonio Carlos. **Métodos e técnicas de pesquisa social**. 5.ed. São Paulo: Atlas, 1999. 202 p.

GIRARDI, Lucia Helena de Oliveira & CARVALHO, Pompeu Figueiredo de. (Organizadores) **Geografia: ações e reflexões** – Rio Claro: UNESP/IGCE: AGETEO, 2006.

GIRÃO, Valdelice Carneiro. **Da conquista à implantação dos primeiros núcleos urbanos na Capitania do “Siará Grande”**. In: SOUZA, Simone (coord). **História do Ceará**. Fortaleza: Universidade Federal do Ceará/Fundação Demócrito Rocha, 1995.

GOMES; Paulo Cesar da Costa. **O conceito de região e sua discussão**. In: CASTRO, I. E. de; GOMES, P. C. G.; CORRÊA, R. L. (Org.). **Geografia conceitos e temas**. "Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1995. p. 49-76.

GROTTA, Carlos Alberto Diniz; SELINGARDI-SAMPAIO, Sílvia. **O transporte urbano e a circulação na abordagem espacial: análise do transporte coletivo urbano da região do ABCD, grande São Paulo**. In: Geografia: ações e reflexões. GERARDI, Lucia Helena de Oliveira; CARVALHO, Pompeu Figueiredo. (Organizadores) Rio Claro: UNESP/IGCE: AGETEO, 2006.

GAUDEMAR, J.P. - **Mobilidade do Trabalho e Acumulação do Capital**. Ed. Estampa, Lisboa, 1977 (trad. da Ed. Maspero, 1976).

GUIMARÃES NETO, Leonardo. **Introdução à formação econômica do Nordeste**. Recife: ed. Massangana, 1989.

HAESBAERT, Rogério. **Região, diversidade territorial e globalização**. Niterói: DEGEO/UFF, 1999.

_____ & LIMONAD, Éster. **O território em tempos de globalização**. GEO UERJ. Rio de Janeiro, n.5, p. 7-19, 1º semestre 1999.

_____ **Região, diversidade territorial e globalização**. Niterói: DEGEO/UFF, 1999.

_____ **Regional-global: dilemas da região e da regionalização na geografia contemporânea**. Rio de Janeiro. Bertrand. 2010.

HARVEY, D. **A condição pós-moderna**. São Paulo: Loyola, 1992.

HISSA, Cássio Eduardo Viana. **A mobilidade das fronteiras: inserções da geografia da modernidade**. Belo Horizonte: UFMG, 2002.

HOLANDA, Virgínia Célia Cavalcante de. Sobral-CE: **De cidade do sertão às dinâmicas territoriais da cidade média do presente**. In: HOLANDA, V.C. C. & AMORA, Z.B. Leituras e Saberes sobre o urbano: cidades do Ceará e Mossoró no Rio Grande do Norte. Expressão Gráfica e Editora. Fortaleza-CE, 2010.

HOOANERT, Eduardo. **Catequese e aldeamento**. In: SOUZA, Simone (org.) História do Ceará. 2ª edição. Fortaleza: Fundação Demócrito Rocha, 1995.

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Enciclopédia dos Municípios Brasileiros. (1959)**. Disponível em www.ibge.gov.br/biblioteka Acesso em 12 de Agosto de 2015.

_____ **Cidades – Sobral-CE**. Disponível em www.ibge.gov.br Acesso em 30 de janeiro de 2015.

_____ **Cidades – Meruoca-CE**. Disponível em www.ibge.gov.br Acesso em 25 de abril de 2015.

_____ **Cidades – Alcântaras-CE**. Disponível em www.ibge.gov.br Acesso em 25 de abril de 2015.

IPEA – Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. **A mobilidade urbana no Brasil**. Comunicados do IPEA. nº 94. Maio de 2011.

IPECE – Instituto de Pesquisa Econômica e Estratégia do Ceará. **Ceará em Mapas: Macrorregiões de Planejamento.** Disponível em: [http://: www.ipece.gov.ce](http://www.ipece.gov.ce) Acesso em 30 de março de 2015.

_____ **Perfil Básico Municipal – PBM 2014: Alcântaras.** Disponível em: [http://: www.ipece.gov.ce](http://www.ipece.gov.ce) Acesso em 25 de fevereiro de 2015.

_____ **Perfil Básico Municipal – PBM 2014: Meruoca.** Disponível em: [http://: www.ipece.gov.ce](http://www.ipece.gov.ce) Acesso em 25 de fevereiro de 2015.

JUCÁ, Gisafran Nazareno Mota. **À Guisa de Introdução – O Espaço Nordestino o papel da pecuária e do algodão.** In: SOUZA, Simone de (Coord.). História do Ceará. Fortaleza: Fundação Demócrito Rocha, 1994.

JUCÁ NETO. C.R. **Primórdios da Rede Urbana Cearense.** Mercator - Revista de Geografia da UFC, ano 08, número 16, 2012.

LENCIONI, Sandra. **Região e Geografia.** São Paulo: Edusp, 1999. p.147- 214.

_____ **Regiões metropolitanas do Brasil. Radiografia da dinâmica recente do emprego industrial e da remuneração do trabalhador.** En publicación: América Latina: cidade, campo e turismo. Amalia Inés Geraiges de Lemos, Mónica Arroyo, María Laura Silveira. CLACSO, Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales, San Pablo. Diciembre 2006.

LÉVY, Jacques. **Os novos espaços da mobilidade.** Revista Geographia. Rio de Janeiro. Ano III - Nº 6 - Jul-Dez, 2001.

LIMA, Luiz Cruz. **Redes de integração do território cearense: dos caminhos da pecuária às estradas virtuais.** In: SILVA, J.B. da. ; CAVALCANTE, T.C.; DANTAS, E.W.C.; SOUSA, M.S. (Orgs.) Ceará: um novo olhar geográfico. Fundações Demócrito Rocha. Fortaleza, 2005.

LINHARES, Mons. Fortunato. **Notas históricas da cidade de Sobral.** 2º Cartório de Sobral. 1945.

MACGREGOR, D. Ronald. **Desplazamientos cotidianos: estudio de distancias y tiempos en el área de Edimburgo.** In: THEODORSON, G. A. Estudios de ecología humana. Traducción de Javier González Pueyo. Barcelona: Editorial Labor, 1974. p. 437-449.

MARTHA JÚNIOR, Martha Maria. **Da Fazenda Caiçara, nos “Sertões do Norte”, à cidade média de Sobral: reconstruindo espacialmente o processo da expressão regional.** In: FREITAS, N.A.; JÚNIOR, M.M. & HOLANDA, V.C.C. Múltiplos Olhares sobre a cidade e o urbano: Sobral e região em foco. Sobral: UECE/UVA, 2010.

- MELLO, S.B. de. **Novos estudos de geografia urbana brasileira**. 1999. Dissertação (Mestrado em Geografia). Universidade Federal da Bahia, Salvador, 1999.
- MERLIN, P. **Geographie, economie et planification des transports**. PARIS: PUF, 1991.
- MERUOCA. **Lei Orgânica do Município de Meruoca (2006)**. Imprensa Oficial do Município (IOF), Meruoca-CE, 2006.
- MONDARDO, Marcos Leandro. **Meandros na produção do espaço urbano: mobilidade, acessibilidade e exclusão social**. Boletim Goiano de Geografia. Vol. 29. Jan./jun. 2009. Goiânia, 2009.
- MONTE-MÓR, Roberto Luís. **As teorias urbanas e o planejamento urbano no Brasil**. Unpublished manuscript, Belo Horizonte. 2005.
- _____ **Do Urbanismo à Política Urbana: notas sobre o caso brasileiro**. Unpublished manuscript, Belo Horizonte. 1981.
- MOREIRA, Daniel Augusto. **O método fenomenológico na pesquisa**. São Paulo: Pioneira, 2002.
- NATAL, Jorge Luiz Alves. **Transporte, ocupação do espaço e desenvolvimento capitalista no Brasil: história e perspectiva**. Revista Ensaios, Porto Alegre, v. 12, n. 2, p. 293-307, 1991.
- OLIVEIRA, Francisco de. **Elegia para uma re(li)gião: Sudene, Nordeste, Planejamento e Conflitos de Classes**. 6. ed. São Paulo: Paz e Terra, 1981.
- OLIVEIRA JÚNIOR, João Alencar. **Planejamento, política de transportes e desenvolvimento regional**. IPLANCE. Fortaleza, 1996.
- PEREIRA, Silvia Regina. **Percursos Urbanos: Mobilidade espacial, acessibilidade e direito à cidade**. (Tese de doutorado). Programa de Pós-Graduação em Geografia. Universidade Estadual Paulista (UNESP) – Presidente Prudente, 2006.
- PERRUCCI, Gadiel. **A formação histórica do Nordeste e a questão regional**. In: MARANHÃO, Sílvio (Org.). **A questão Nordeste: estudos sobre formação histórica, desenvolvimento e processos políticos e ideológicos**. São Paulo: Paz e Terra, 1988.
- PINHEIRO, Francisco José. **Mundos em confronto: povos nativos e europeus na disputa pelo território**. In: SOUZA, Simone (Org.). **Uma nova história do Ceará**. 4a Ed. Fortaleza: Edições Demócrito Rocha, 2007.
- POMPEU SOBRINHO, Thomaz. **Sesmarias Cearenses**. Fortaleza, SUDEC, 1979.

PONTE, Lívio de Sousa & SOUZA, Raimundo Nonato R. de. **Processo de colonização, povoamento e incorporação indígena na ribeira do Acaraú.** Revista Homem, espaço e tempo. Março/2010. Sobral - CE.

PONTES CÂNDIDO, Tyrone Apollo. **Trem da Seca: sertanejos, retirantes e operários (1877-1880).** Fortaleza: Museu do Ceará, 2005. (123p).

PRADO JÚNIOR, C. **Formação do Brasil Contemporâneo: colônia.** 7ª ed. São Paulo: Brasiliense, 1963.

QUINTILIANO, Aridenio Bezerra. & LIMA, Luiz Cruz. - **Reestruturação sócioespacial do Ceará: ações do Estado.** Fortaleza. EdUece, 2008.

RAFFESTIN, Claude. **Por uma geografia do poder.** São Paulo: Ática, 1980.

RIBEIRO, Elisa Antônia. **A perspectiva da entrevista na investigação qualitativa. Evidência: olhares e pesquisa em saberes educacionais, Araxá/MG,** n. 04, p.129-148, maio de 2008.

RICHARDSON, Roberto Jarry. **Pesquisa social: métodos e técnicas.** 3. ed. São Paulo: Atlas, 1999. 327p.

ROCHA, Hebert. **O lado Esquerdo do rio.** Hucitec. São Paulo, 1993.

ROSA, Maria Virgínia de Figueiredo Pereira do Couto; ARNOLDI, Marlene Aparecida Gonzalez Colombo. **A entrevista na pesquisa qualitativa: mecanismos para a validação dos resultados.** Belo Horizonte: Autêntica Editora, 2006. 112 p.

SALVADOR, Diego Salomão Candido de Oliveira. **Espaço geográfico e circuito inferior da economia urbana.** Mercator, Fortaleza, v. 11, n. 25, p. 47-58, mai./ago. 2012.

SANTANA, Antonia Neide Costa. **Pequenas cidades do Ceará no (des)encontro do urbano e do rural: Groaíras e Meruoca em discussão.** (Tese de Doutorado) Departamento de Geografia, Programa de Pós-Graduação em Geografia. Universidade Federal Fluminense – UFF. Niterói, 2011.

SANTIAGO, Lucimar da Silva. **Interfaces entre Desenvolvimento, Políticas de Agronegócio e Políticas de Transportes: O Caso da Região da Ibiapaba no Estado do Ceará.** Fortaleza, 2005. xvi, 188 fl., Dissertação (Mestrado em Engenharia de Transportes) – Programa de Mestrado em Engenharia de Transportes, Centro de tecnologia, Universidade federal do Ceará, Fortaleza, 2005.

SANTOS, Milton. **O trabalho do geógrafo no terceiro mundo**. Editora Hucitec, São Paulo, 1978.

_____ **Uma revisão da teoria dos lugares centrais**. p.101-109 In: SANTOS, Milton. *Economia espacial: críticas e alternativas*. São Paulo: Hucitec, 1979.

_____ **Técnica, espaço e Tempo. Globalização e Meio técnico-científico-informacional**. São Paulo. Editora Hucitec, 1994.

_____ **A natureza do espaço: técnica e tempo, razão emoção**. São Paulo: Hucitec, 1996. p. 392.

_____ **A urbanização brasileira**. 4ª ed. São Paulo. Hucitec. 1998.

_____ & SILVEIRA, Maria Laura. **Brasil: território e sociedade no início do século XXI**. Hucitec, São Paulo. 2001.

SILVA, Andresa Lourenço da SILVA. **Breve discussão sobre o conceito de cidade média**. Geoinf: Revista do Programa de Pós-Graduação em Geografia – Maringá, v. 5, n. 1, p. 58-76, 2013 ISSN 2175-862X (on-line).

SILVA, Anieres Barbosa da.; GOMES, Rita de Cássia da Conceição.; & SILVA, Valdonildo Pedro da. **Pequenas cidades: uma abordagem geográfica**. EDUFRN, Natal/RN, 2009.

SILVA, Érica Tavares. **Estrutura urbana e mobilidade espacial nas metrópoles**. 248 f. Tese (doutorado) – Universidade Federal do Rio de Janeiro, Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional, 2012.

SILVA, Jackeline de Pádua Pereira da. **Entre metrópoles: mobilidade espacial da população, heterogeneidades e arranjo regional na aglomeração urbana de Jundiaí – SP**. – UNICAMP. Campinas, SP : [s.n.], 2014.

SILVA, José Borzacchiello da. **O algodão na organização do espaço**. In: SOUZA, Simone de (Coord.). *História do Ceará*. Fortaleza: Fundação Demócrito Rocha, 1994. p. 81.

SILVEIRA, Márcio Rogério. (org.) **Circulação, transportes e logística: diferentes perspectivas**. 1ª ed. São Paulo – Outras expressões. 2011.

_____ **A importância geoeconômica das estradas de ferro no Brasil**. (Tese de Doutorado) Faculdade de Ciências e Tecnologia – FCT. UNESP- Presidente Prudente, 2003.

SINGER, Paul. **Migrações internas: considerações teóricas sobre o seu estudo**. In: *Migração Interna, Textos Seleccionados*, tomo I, coordenador, MOURA, HÉLIO; Fortaleza, Banco do Nordeste, 1980.

SOARES, B. R. **Repensando as cidades médias brasileiras no contexto da globalização.** Revista Formação, Presidente Prudente, v. 1, n. 6, p. 55-63, 1999.

_____**Cidade e metrópole: notas de um debate.** In: CARLOS, Ana Fani Alessandri Carlos; LEMOS, Amália Inês Geraiges (orgs.) Dilemas urbanos: novas abordagens sobre a cidade. São Paulo: Contexto, 2003.

_____**& MELO, Nágela Aparecida de. Revisitando o tema da pequena cidade.** In: In: SILVA, A.B.; GOMES, R.C.C.; SILVA, V.P. (Orgs.) Pequenas cidades: uma abordagem geográfica. EDUFRRN; Natal/RN, 2009.

_____**& MELO, N. A. Cidades Médias e Pequenas: Reflexões sobre os Desafios no Estudo dessas Realidades Socioespaciais.** In: LOPES, D. M. F.; HENRIQUE, W. (Orgs.) Cidades Médias e Pequenas: Teorias, Conceitos e Estudos de Caso. Salvador: SEI, 2010. p. 229-247.

SOARES, José Wellington Lúcio. **Meruoca: cidade de lazer, turismo e possibilidades no sertão cearense.** (Dissertação de Mestrado). Centro de Ciência e Tecnologia. Universidade Estadual do Ceará- UECE. Fortaleza, 2012.

SOBRAL, Prefeitura de. **Plano de Desenvolvimento Urbano de Sobral – PDDU (2008).** Imprensa Oficial do Município. Sobral/CE, 2008.

SOUSA, Marcos Timóteo Rodrigues. **Uma abordagem sobre o problema da mobilidade e acessibilidade do transporte coletivo, o caso do bairro Jardim São João no município de Guarulhos-SP.** 2003. Dissertação (Mestrado em Engenharia Civil), Universidade de Campinas, Campinas.

SOUZA BRASIL, Tomas Pompeu de. **Geografia Geral e do Brasil.** [S1. ; s. n.], 1869.

SOUZA, Simone (Org.). **Uma nova história do Ceará.** 4a Ed. Fortaleza: Edições Demócrito Rocha, 2005.

_____**História do Ceará.** Fortaleza: Universidade Federal do Ceará/Fundação Demócrito Rocha, 1994.

SPOSITO, M. E. B. **As cidades médias e os contextos econômicos contemporâneos.** In: SPOSITO, M. E. B. (org.) Urbanização e cidades: perspectivas geográficas. Presidente Prudente: UNESP, 2001. p. 609-642.

_____**O estudo das cidades médias brasileiras: uma proposta metodológica.** In: SPOSITO, M. E. B. (Org.). Cidades médias: espaços em transição. São Paulo: Expressão Popular, 2007. p. 35-68.

_____**Para pensar as pequenas e médias cidades brasileiras.** Belém: FASE/ICSA/UFPA, 2009.

_____**Desafios para o estudo das cidades médias.** In: Seminário internacional de la Red Iberoamericana de investigadores sobre globalización y territorio, 11, 2010, Mendoza. Anais... Mendoza: UNCUYO - Universidad de Cuyo, 2010. p. 01-18.

STUDART FILHO, Carlos. **Páginas de História e Pré-história.** (p. 137 – 163). Editora Instituto do Ceará: Fortaleza, 1966.

TONUCCI FILHO, João Bosco Moura. **Espaço e território: um debate em torno de conceitos-chave para a geografia crítica.** Revista Espinhaço, vol. 2. UFMG. Belo Horizonte, 2013.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara de. **O que é trânsito?** São Paulo: Ed. Brasiliense, 1998.

_____. **Transporte urbano nos países em desenvolvimento.** São Paulo: Ed. Unidas, 1998.

_____. **Transporte urbano, espaço e equidade: análise das políticas públicas.** São Paulo: Annablume, 2001.

_____. **A cidade, o transporte e o trânsito.** São Paulo: Pró Livros, 2005.

_____. **Transporte e meio ambiente: conceitos e informações para análise de impactos.** São Paulo: Edição do Autor, 2006.

VILLAÇA, Flávio. **Espaço intra-urbano no Brasil.** São Paulo: Studio Nobel, FAPESP/ Lincoln Institute, 1998.

LISTA DE SITES E BLOGS ACESSADOS

Blog Portal Jovem – www.portaljovem.blogspot.com Acesso em 30 de setembro de 2014.

Blog Sobral em Revista - <http://sobralemrevista.blogspot.com.br/2011/03/camionetes-deixarao-de-operar-no-trecho> Acesso em 14 de julho de 2015.

Site do IBGE – <http://www.ibge.gov.com.br/cidades> Acesso em 15 de setembro de 2015.

Site do IPECE – <http://www.ipece.gov.ce.br> Acesso em 15 de outubro de 2015.

Site Estações Ferroviárias <http://www.estacoesferroviarias.com> Acesso em agosto/2015.

Site O bom vizinho <http://www.obomvizinho.com.br> Acesso em outubro/2015.

Site da Prefeitura de Meruoca – <http://www.meruoca.gov.ce.br> Acesso em 10 de setembro de 2015.

Site Sobral + Notícias – <http://sobralmaisnoticias.com.br> Acesso em 15 de agosto de 2015.

Site Sobral em Alerta - <http://www.sobralmalerta.com/2013/03/coptam-cooperativas-dos-proprietarios-de> Acesso em 25 de setembro de 2015.

Site Sobral Portal de Notícias - <http://www.sobralportaldenoticias.com/vans-para-o-transportes-de-passageiros> Acesso em 28 de setembro de 2015.

Site Transporta Brasil <http://www.transportabrasil.com.br> Acesso em 19 de Outubro de 2015.

Site Sobral News <http://www.sobralnews.com.br> Acesso em 22 de Novembro de 2015.

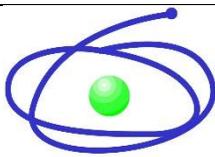
APÊNDICES

APÊNDICE 01: Questionário aplicado aos usuários do serviço de transporte alternativo operante entre a Serra da Meruoca e a cidade de Sobral/CE.

<p>UNIVERSIDADE ESTADUAL VALE DO ACARAÚ</p>	<p>Mestrado Acadêmico em Geografia (MAG-UVA)</p>	<p>C A P E S</p>
<h3>PESQUISA CIENTÍFICO-ACADÊMICA</h3>		
<p>TÍTULO DA PESQUISA: “Vai subir?”, “Vai descer?” Estudo sobre as dinâmicas de mobilidade espacial atreladas ao transporte alternativo de passageiros operante entre a Serra da Meruoca e a cidade de Sobral – CE.</p> <p>AUTOR: Francisco Edson da Costa</p> <p>ORIENTAÇÃO: Profa. Dra. Antonia Neide Costa Santana</p> <p>INSTITUIÇÃO: Universidade Estadual Vale do Acaraú – UVA/Sobral.</p>		
<h3>QUESTIONÁRIO PARA USUÁRIOS DO TRANSPORTE ALTERNATIVO DE PASSAGEIROS</h3>		
<h4>IDENTIFICAÇÃO</h4>		
NOME (Opcional):		
IDADE:	GÊNERO (Sexo):	
ESCOLARIDADE:	OCUPAÇÃO (Profissão):	
MORADIA (Cidade ou localidade):	TRABALHO (Cidade ou localidade):	
<p>[01] – Quantas vezes, em média, você se desloca de sua residência para a cidade de Sobral, no período de 01 mês?</p> <p>() De 01 à 03 vezes. () De 03 à 05 vezes. () De 05 à 08 vezes. () De 08 à 10 vezes. () Mais de 10 vezes.</p>		
<p>[02] - Você costuma utilizar o transporte coletivo (Topique e/ou D20) em seu deslocamento até a cidade de Sobral?</p> <p>() Sim. () Não. () Sempre. () Raramente.</p>		
<p>[03] Qual o principal motivo de seu deslocamento para a cidade de Sobral?</p> <p>() Trabalho. () Lazer. () Negócios. () Estudo. () Outro [especifique] _____</p>		
<p>[04] - Você está satisfeito com o transporte coletivo que é ofertado entre o percurso Serra da Meruoca-Sobral?</p> <p>() Estou satisfeito. () Estou insatisfeito. () Estou satisfeito, em parte.</p>		

<p>[05] – Aponte a principal deficiência do transporte coletivo ofertado no percurso Serra da Meruoca - Sobral?</p> <p>() Superlotação. () Precariedade dos transportes. () Imprudência dos motoristas. () Falta de fiscalização. () Falta de organização. () Outro [Especifique]_____</p>
<p>[06] - O valor cobrado pela passagem é compatível com a qualidade do serviço ofertado?</p> <p>() Sim. () Não.</p>
<p>[07] - Você se sente seguro e confortável com a presença constante de flanelinhas e vendedores ambulantes circulando os transportes coletivos nos pontos de estacionamento, principalmente em Sobral?</p> <p>() Sim, me sinto seguro. () Não, não me sinto seguro.</p>
<p>[08] - Você confia nos motoristas e ajudantes que trabalham no serviço de transporte de passageiros entre a Serra da Meruoca e Sobral?</p> <p>() Sim, confio. () Não, não confio.</p>
<p>[09] - Você acha que os motoristas e ajudantes estão preparados para desempenhar a função que exercem?</p> <p>() Sim, estão preparados. () Não, não estão preparados. () A maioria sim, outros não. () Apenas uma minoria está preparada.</p>
<p>[10] - A infraestrutura oferecida pelo poder público é adequada para a perfeito funcionamento do serviço de transporte de pessoas e mercadorias entre a Serra da Meruoca e Sobral e vice-versa?</p> <p>() Sim, é adequada. () Não, não é adequada.</p>
<p>[11] - O que você acha das disputas existentes entre motoristas, tanto na estrada como nos locais de parada e estacionamento, por passageiros?</p> <p>() Normal, faz parte da cultura e do cotidiano deles. () Ridículo, eles não deveriam se comportar dessa maneira. () Temeroso, pois podem ocasionar brigas e acidentes.</p>
<p>[12] - Você se sente seguro(a) utilizando os veículos ofertados como meio de transporte?</p> <p>() Sim, me sinto seguro. () Não, não me sinto seguro.</p>
<p>[13] - Você é favorável ou contrário à privatização [venda da linha à uma empresa privada] das linhas de transporte?</p> <p>() Sou a favor. () Sou contra.</p>
<p>[14] – Se favorável à privatização, justifique sua resposta.</p> <p>_____</p> <p>_____</p> <p>_____</p> <p>_____</p>
<p>[15] - O que você acha da fiscalização dos agentes competentes (Detran, Polícia Rodoviária) em relação aos transportes coletivos atuantes entre Sobral e a Serra da Meruoca?</p> <p>() Necessário. () Desnecessário.</p>
<p>MUITO OBRIGADO POR SUA PARTICIPAÇÃO E COLABORAÇÃO COM NOSSA PESQUISA!</p>

APÊNDICE 02: Questionário aplicado aos usuários do serviço de transporte alternativo operante entre a Serra da Meruoca e a cidade de Sobral/CE.

 UNIVERSIDADE ESTADUAL VALE DO ACARAÚ	 Mestrado Acadêmico em Geografia (MAG-UVA)	 C A P E S
PESQUISA CIENTÍFICO-ACADÊMICA TÍTULO DA PESQUISA: “Vai subir?”, “Vai descer?” Estudo sobre as dinâmicas de mobilidade espacial atreladas ao transporte alternativo de passageiros operante entre a Serra da Meruoca e a cidade de Sobral – CE. AUTOR: Francisco Edson da Costa ORIENTAÇÃO: Profa. Dra. Antonia Neide Costa Santana INSTITUIÇÃO: Universidade Estadual Vale do Acaraú – UVA/Sobral.		
QUESTIONÁRIO PARA MOTORISTAS		
IDENTIFICAÇÃO		
NOME (Opcional):		
IDADE:	GÊNERO (Sexo):	
ESCOLARIDADE:	OCUPAÇÃO (Profissão):	
MORADIA (Cidade ou localidade):	TRABALHO (Cidade ou localidade):	
[01] - A quanto tempo você atua na atividade de motorista de transporte coletivo entre a Serra da Meruoca-Sobral? <input type="checkbox"/> Menos de 03 anos. <input type="checkbox"/> De 03 à 05 anos. <input type="checkbox"/> De 05 à 08 anos. <input type="checkbox"/> De 08 à 10 anos. <input type="checkbox"/> Mais de 10 anos.		
[02] - O veículo com o qual trabalha é de sua propriedade? <input type="checkbox"/> Sim, o veículo é meu. <input type="checkbox"/> Não, o veículo pertence a outra pessoa.		
[03] - Quantas viagens diárias você realiza no percurso Serra da Meruoca-Sobral? <input type="checkbox"/> Apenas 01 viagem. <input type="checkbox"/> 02 viagens <input type="checkbox"/> 03viagens <input type="checkbox"/> Mais de 03 viagens.		
[04] - A atividade que você desenvolve é rentável, no sentido de cobrir as despesas de manutenção do transporte e obter lucro? <input type="checkbox"/> Sim, é rentável. <input type="checkbox"/> Não, não é rentável.		
[05] - Como você avalia a convivência entre motoristas e passageiros no dia a dia de sua atividade? <input type="checkbox"/> Pacífica, motoristas e passageiros se dão muito bem. <input type="checkbox"/> Estressante, pois o passageiro sempre quer ter razão. <input type="checkbox"/> Tensa, vez por outra ocorre uma discussão.		
[06] - E a convivência entre motoristas, como você avalia? <input type="checkbox"/> Pacífica, todos são amigos. <input type="checkbox"/> Estressante, a disputa por passageiros gera rivalidades. <input type="checkbox"/> Tensa, vez por outra há discussões entre motoristas.		
[07] - Em relação à cooperativa, você a considera útil para o desenvolvimento de sua atividade.		

<p><input type="checkbox"/> Sim, é útil, pois contribui para a organização e controle do fluxo de veículos e passageiros.</p> <p><input type="checkbox"/> Não, não é útil, pois não consegue barrar e nem controlar os “carros piratas”.</p>
<p>[08] - Em ordem de dificuldade encontrada no dia a dia de seu trabalho, qual você considera a principal?</p> <p><input type="checkbox"/> Falta de controle e organização do fluxo de veículos e passageiros. <input type="checkbox"/> Disputa por passageiros, gerando stress e desavenças. <input type="checkbox"/> Falta de educação de alguns passageiros. <input type="checkbox"/> Falta de união entre os motoristas. <input type="checkbox"/> Ambiente de trabalho bastante cansativo. <input type="checkbox"/> Baixo lucro na atividade.</p> <p><input type="checkbox"/> Outro [Especifique].</p>
<p>[09] - Você está satisfeito com o trabalho que desempenha?</p> <p><input type="checkbox"/> Sim, estou satisfeito. <input type="checkbox"/> Não, não estou satisfeito.</p>
<p>[10] - Em que o poder público poderia contribuir para melhorar o funcionamento da atividade de transporte coletivo de passageiros e mercadorias entre a Serra da Meruoca e Sobral?</p> <p><input type="checkbox"/> Investir em infraestrutura, como pontos regulares de parada e estacionamento.</p> <p><input type="checkbox"/> Aumentar a fiscalização sobre os veículos não cadastrados na cooperativa.</p> <p><input type="checkbox"/> Fornecer subsídios (crédito ou recursos financeiros) para que os motoristas possam trocar seus veículos por modelos mais modernos.</p> <p><input type="checkbox"/> Regularizar a linha de transporte, dando prioridade de trabalho às pessoas e veículos da região da Serra da Meruoca.</p> <p><input type="checkbox"/> Outro [Especifique].</p>
<p>[11] - Você possui outra fonte de renda ou atividade profissional?</p> <p><input type="checkbox"/> Não, esta atividade é minha única fonte de renda.</p> <p><input type="checkbox"/> Sim, possuo outra atividade, mas esta é a principal fonte de renda.</p> <p><input type="checkbox"/> Sim, possuo outra atividade, e o transporte de pessoas é uma fonte de renda secundária.</p>
<p>[12] - Se possui outra atividade profissional ou fonte de renda, especifique-a.</p> <hr/> <hr/> <hr/>
<p>MUITO OBRIGADO POR SUA PARTICIPAÇÃO E COLABORAÇÃO COM NOSSA PESQUISA!</p>

APÊNDICE 03: Entrevista semiestruturada realizada com o presidente da Cooperativa dos Transportes Alternativos de Meruoca – COOPETAM.

 <p>UNIVERSIDADE ESTADUAL VALE DO ACARAÚ</p>	 <p>Mestrado Acadêmico em Geografia (MAG-UVA)</p>	 <p>C A P E S</p>
ROTEIRO DE ENTREVISTA		
IDENTIFICAÇÃO DO ENTREVISTADO		
NOME: Rômulo Marques		
CARGO: Presidente da COOPETAM	PROFISSÃO: Comerciante	
LOCAL DE MORADIA: Meruoca	LOCAL DE TRABALHO: Meruoca	
(1) A quanto tempo a COOPETAM existe?		
(2) Como surgiu a ideia de criar a cooperativa?		
(3) Qual a quantidade atual de veículos e motoristas associados à cooperativa? Destes, quantos são do município de Meruoca e quantos são de Alcântaras?		
(4) Quais as vantagens oferecidas pela cooperativa aos motoristas associados?		
(5) Quais as principais dificuldades enfrentadas pela cooperativa?		
(6) Qual a postura da cooperativa diante da atuação dos chamados “carros piratas”, ou seja, que não estão associados à cooperativa?		
(7) A cooperativa mantém algum tipo de parceria com algum órgão público ou privado que ofereça benefícios à seus associados (descontos, promoções, planos de saúde, ...)?		
(8) Como funciona, por parte da cooperativa, o controle de pagamento e de operação dos veículos dos motoristas associados?		
(9) Em caso de acidente ou “quebra” de algum dos veículos associados à cooperativa, existe algum tipo de assistência, seja mecânica, hospitalar ou judiciária (advogado), por parte da cooperativa para seus associados?		
(10) Como a cooperativa lida com a inadimplência de seus associados?		
(11) A presidência da cooperativa lhe traz algum benefício ou vantagem pessoal? Em caso positivo, qual?		
(12) Em que situação se encontra o processo de licitação para concessão de operacionalização da linha Serra da Meruoca – Sobral?		

ANEXOS

ANEXO 01: Lei nº 5.917/1973 aprova o Plano Nacional de Viação e dá outras providências.

Presidência da República
Casa Civil
Subchefia para Assuntos Jurídicos
LEI Nº 5.917, DE 10 DE SETEMBRO DE 1973.

Aprova o Plano Nacional de Viação e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, faço saber que o CONGRESSO NACIONAL decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art 1º Fica aprovado o Plano Nacional de Viação (PNV) de que trata o [artigo 8º, item XI, da Constituição Federal](#), representado e descrito complementarmente no documento anexo contendo as seguintes seções:

1. Conceituação Geral, Sistema Nacional de Viação.
2. Sistema Rodoviário Nacional:
 - 2.1. conceituação;
 - 2.2 nomenclatura e relação descritiva das rodovias do Sistema Rodoviário Federal, integrantes do Plano Nacional de Viação.
3. Sistema Ferroviário Nacional:
 - 3.1 conceituação;
 - 3.2 nomenclatura e relação descritiva das ferrovias integrantes do Plano Nacional de Viação.
4. Sistema Portuário Nacional:
 - 4.1 conceituação;
 - 4.2 relação descritiva dos portos marítimos, fluviais e lacustres do Plano Nacional de Viação.
5. Sistema Hidroviário Nacional:
 - 5.1 conceituação;
 - 5.2 relação descritiva das vias navegáveis interiores do Plano Nacional de Viação.
6. Sistema Aeroviário Nacional:
 - 6.1 conceituação;
 - 6.2 relação descritiva dos aeródromos do Plano Nacional de Viação.
- 7 - Sistema Nacional dos Transportes Urbanos ([Incluído pela Lei nº 6.261, de 14.11.1975](#))
 - 7.1 - Conceituação ([Incluído pela Lei nº 6.261, de 14.11.1975](#))
 - 7.1.0 - O Sistema Nacional dos Transportes Urbanos compreende o conjunto dos sistemas metropolitanos e sistemas municipais nas demais áreas urbanas, vinculados à execução das políticas nacionais dos transportes e do desenvolvimento urbano. ([Incluído pela Lei nº 6.261, de 14.11.1975](#))
 - 7.1.1 - Os sistemas metropolitanos e municipais compreendem: ([Incluído pela Lei nº 6.261, de 14.11.1975](#))
 - a) a infraestrutura viária expressa e as de articulação com os sistemas viários federal, estadual e municipal; ([Incluído pela Lei nº 6.261, de 14.11.1975](#))
 - b) os sistemas de transportes públicos sobre trilhos (metrô, ferrovia de subúrbio e outros), sobre pneus, hidroviários e de pedestres, operados nas áreas urbanas; ([Incluído pela Lei nº 6.261, de 14.11.1975](#))
 - c) as conexões intermodais de transportes, tais como estacionamentos, terminais e outras; ([Incluído pela Lei nº 6.261, de 14.11.1975](#))
 - d) estrutura operacional abrangendo o conjunto de atividades e meios estatais de administração, regulamentação, controle e fiscalização que atuam diretamente no modo de transportes, nas conexões intermodais e nas infraestruturas viárias e que possibilitam o seu uso adequado. ([Incluído pela Lei nº 6.261, de 14.11.1975](#))
 - 7.1.2 - Os sistemas metropolitanos e municipais se conjugam com as infraestruturas e estruturas operacionais dos demais sistemas viários localizados nas áreas urbanas. ([Incluído pela Lei nº 6.261, de 14.11.1975](#))
 - 7.1.3 - Não se incluem nos sistemas metropolitanos e municipais, pertencentes ao Sistema Nacional dos Transportes Urbanos, as infraestruturas e respectivas estruturas operacionais dos demais sistemas nacionais de viação, localizados nas áreas urbanas. ([Incluído pela Lei nº 6.261, de 14.11.1975](#))

Art 3º O Plano Nacional de Viação será implementado no contexto dos Planos Nacionais de Desenvolvimento e dos Orçamentos Plurianuais de Investimento, instituídos pelo [Ato Complementar nº 43, de 29 de janeiro de 1969](#), modificado pelo Ato Complementar nº 76, de 21 de outubro 1969, e [Lei Complementar nº 9, de 11 de dezembro de 1970](#) obedecidos, especialmente os princípios e normas fundamentais seguintes, aplicáveis a todo o Sistema Nacional de Viação, e inclusive à navegação marítima, hidroviária e aérea:

a) a concepção de um sistema nacional de transportes unificado deverá ser a diretriz básica para os diversos planejamentos no Setor, visando sempre a uma coordenação racional entre os sistemas federal, estaduais e municipais, bem como entre todas as modalidades de transporte;

b) os planos diretores e os estudos de viabilidade técnico-econômica devem visar à seleção de alternativas mais eficientes, levando-se em conta possíveis combinações de duas ou mais modalidades de transporte devidamente coordenadas e o escalonamento de prioridades para a solução escolhida;

c) dar-se-á preferência ao aproveitamento da capacidade ociosa dos sistemas existentes. ([Redação dada pela Lei nº 6.630, de 16.4.1979](#))

d) a política tarifária será orientada no sentido de que o preço de cada serviço de transporte reflita seu custo econômico em regime de eficiência. Nestas condições, deverá ser assegurado o ressarcimento, nas parcelas cabíveis, das despesas de prestação de serviços ou de transportes antieconômicos que venham a ser solicitados pelos poderes públicos;

e) em consequência ao princípio anterior, será assegurada aos usuários a liberdade de escolha da modalidade de transporte que mais adequadamente atenda às suas necessidades;

f) a execução das obras referentes ao Sistema Nacional de Viação, especialmente as previstas no Plano Nacional de Viação, deverá ser realizada em função da existência prévia de estudos econômicos, que se ajustem às peculiaridades locais, que justifiquem sua prioridade e de projetos de engenharia final;

g) a aquisição de equipamentos ou execução de instalações especializadas serão precedidas de justificativa, mediante estudos técnicos e econômico-financeiros;

h) a adoção de quaisquer medidas organizacionais, técnicas ou técnico-econômicas no Setor, deverão compatibilizar e integrar os meios usados aos objetivos modais e intermodais dos transportes, considerado o desenvolvimento científico e tecnológico mundial. Evitar-se-á, sempre que possível, o emprego de métodos, processos, dispositivos, maquinarias ou materiais superados e que redundem em menor rentabilidade ou eficiência, face àquele desenvolvimento;

i) tanto os investimentos na infraestrutura como a operação dos serviços de transportes reger-se-ão por critérios econômicos; ressalvam-se apenas, as necessidades imperiosas ligadas à Segurança Nacional, e as de caráter social, inadiáveis, definidas e justificadas como tais pelas autoridades competentes, vinculando-se, porém, sempre aos menores custos, e levadas em conta outras alternativas possíveis;

j) os recursos gerados no Setor Transportes serão destinados a financiar os investimentos na infraestrutura e na operação dos serviços de transporte de interesse econômico. Os projetos e atividades destinados a atender as necessidades de Segurança Nacional e as de caráter social, inadiáveis, definidas como tais pelas autoridades competentes, serão financiados por recursos especiais consignados ao Ministério dos Transportes;

l) os investimentos em transportes destinados a incrementar o aproveitamento e desenvolvimento de novos recursos naturais serão considerados como parte integrante de projetos agrícolas, industriais e de colonização; sua execução será condicionada à análise dos benefícios e custos do projeto integrado e as respectivas características técnicas adequar-se-ão às necessidades daqueles projetos;

m) os sistemas metropolitanos e municipais dos transportes urbanos deverão ser organizados segundo planos diretores e projetos específicos, de forma a assegurar a coordenação entre seus componentes principais, a saber: o sistema viário, transportes públicos, portos e aeroportos, tráfego e elementos de conjugação visando a sua maior eficiência, assim como a compatibilização com os demais sistemas de viação e com os planos de desenvolvimento urbano, de forma a obter uma circulação eficiente de passageiros e cargas, garantindo ao transporte terrestre, marítimo e aéreo possibilidades de expansão, sem prejuízo da racionalidade na localização das atividades econômicas e das habitações. ([Redação dada pela Lei nº 6.261, de 14.11.1975](#))

Art 4º As rodovias ou trechos de rodovia, já construídos e constantes do Plano Nacional de Viação aprovado pela [Lei nº 4.592, de 29 de dezembro de 1964](#), e alterações posteriores e que não constem do Plano Nacional de Viação aprovado por esta lei, passam automaticamente para a jurisdição da Unidade da Federação em que se localizem.

Art 5º Poderão ser considerados como complementando e integrando uma via terrestre do Plano Nacional de Viação os acessos que sirvam como facilidades de caráter Complementar para o usuário, desde que estudos preliminares indiquem sua necessidade e viabilidade financeira ou haja motivo de Segurança Nacional, obedecendo-se às condições estabelecidas por decreto.

Art 6º As vias de transporte, portos e aeródromos constantes do Plano Nacional de Viação ficam, sejam quais forem os regimes de concessão e de propriedade a que pertençam, subordinadas às especificações e normas técnicas aprovadas pelo Governo Federal.

Art 7º Os recursos provenientes do Orçamento Geral da União e de Fundos específicos, destinados ao Setor Transportes, não poderão ser empregados em vias, portos e aeródromos que não constem de programas ou planos,

oficiais, anuais ou plurianuais, enquadrados nos respectivos sistemas de viação, obedecidos os demais dispositivos legais concernentes.

Art 8º Os recursos que tenham sido destinados para atendimento das obras constantes do Plano Nacional de Viação, aprovado pela [Lei número 4.592, de 29 de dezembro de 1964](#) serão transferidos automaticamente para a execução das mesmas obras consideradas no Plano de que trata esta lei, independentemente de qualquer formalidade.

Art 9º O Plano Nacional de Viação será, em princípio, revisto de cinco em cinco anos.

Art 10. Os Estados, Territórios, Distrito Federal e Municípios elaborarão e reverão os seus Planos Viários com a finalidade de obter-se adequada articulação e compatibilidade entre seus sistemas viários e destes com os sistemas federais de Viação.

§ 1º O atendimento ao disposto neste artigo, no que se refere a planos e sistemas rodoviários, é condição essencial à entrega, pelo Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER), das parcelas cabíveis àquelas Unidades Administrativas, do Imposto Único sobre Lubrificantes e Combustíveis Líquidos e Gasosos, somente sendo lícito aos Estados, Distrito Federal e Municípios aplicarem recursos oriundos daquele imposto nos seus Sistemas Rodoviários, quando estes se harmonizem e se integrem entre si e com o Sistema Rodoviário Federal.

§ 2º Para atendimento ao disposto na legislação em vigor, especialmente no [artigo 21, do Decreto-lei número 512, de 21 de março de 1969](#), o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem estabelecerá a sistemática de verificação da compatibilidade e adequação, do planejamento e implementação dos Planos Rodoviários dos Estados, dos Territórios, do Distrito Federal e dos Municípios, ao Plano Nacional de Viação.

Art 11. Os Planos Rodoviários dos Estados, dos Territórios e do Distrito Federal, serão elaborados e implementados dentro de Sistemática semelhante à do Plano Nacional de Viação e deverão, no prazo máximo de cento e oitenta dias após a publicação desse Plano, ser submetidos ao Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, que os apreciará, encaminhando-os ao Conselho Nacional de Transportes.

Art 12. Após cento e oitenta dias da publicação dos Planos Rodoviários Estaduais, os Municípios deverão apresentar seus planos rodoviários aos órgãos competentes dos Estados em que se situam.

§ 1º Os órgãos rodoviários estaduais aprovarão os Planos Rodoviários Municipais, dando imediata ciência ao Departamento Nacional de Estradas de Rodagem.

§ 2º Desde que não haja incompatibilidade com os Planos Rodoviários Municipais, Estaduais e o Plano Nacional de Viação, poderão ser elaborados Planos Rodoviários Vicinais Intermunicipais pelos órgãos rodoviários estaduais, de comum acordo com os Municípios interessados.

§ 3º Basicamente, a competência executiva e político-administrativa das rodovias vicinais intermunicipais, não consideradas rodovias estaduais, caberá aos respectivos municípios em que se situarem.

Art 13. O caput do [artigo 12 e seu parágrafo 4º do Decreto-lei nº 61, de 21 de novembro de 1966](#), passam a ter, respectivamente, a seguinte redação, mantidas as alterações introduzidas nos demais parágrafos desse artigo, pelo [art. 5º do Decreto-lei nº 343, de 28 de dezembro de 1967](#):

"[Art. 12.](#) Os Estados e o Distrito Federal somente receberão as suas quotas do Fundo Rodoviário Nacional após demonstrarem perante o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem a destinação e aplicação daqueles recursos, de acordo com a legislação vigente.

Art 14. O [item I e o parágrafo 4º, do artigo 14, do Decreto-lei nº 61, de 21 de novembro de 1966](#), passam a ter, respectivamente, a seguinte redação:

[I](#) - No máximo dez por cento em rodovias substitutivas de linhas férreas federais reconhecidamente antieconômicas.

[§ 4º](#) As rodovias substitutivas de linhas férreas federais reconhecidamente antieconômicas poderão ter sua jurisdição ou conservação a cargo dos órgãos rodoviários estaduais ou municipais, concernentes".

Art 15. O [artigo 21, do Decreto-lei nº 512, de 21 de março de 1969](#), passa a ter a seguinte redação:

"Art. 21. Os recursos previstos no artigo anterior, a serem distribuídos trimestralmente pelo DNER, serão integralmente aplicados pelos Estados, Municípios, Distrito Federal e Territórios, na execução dos planos rodoviários estaduais, municipais ou territoriais, os quais deverão se articular e compatibilizar com as diretrizes deste Decreto-lei e do Plano Nacional de Viação, de modo a obter-se um sistema rodoviário integrado de âmbito nacional".

Art 16. Os [parágrafos 1º e 2º, do artigo 21, do Decreto-lei nº 512, de 21 de março de 1969](#), passam a ter, respectivamente, a seguinte redação:

"§ 1º Para cumprimento do disposto neste artigo, os Estados, Territórios e Distrito Federal deverão submeter suas programações rodoviárias (orçamentos anuais e plurianuais) e relatórios detalhados de atividades ao Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, de acordo com as normas e padrões que este órgão estipular.

§ 2º Os Municípios submeterão suas programações rodoviárias (orçamentos anuais e plurianuais) e relatórios detalhados à aprovação das autoridades estaduais respectivas, na forma que estas determinarem, atendidas, dentro do possível, a homogeneidade com as normas e padrões mencionados no parágrafo anterior".

Art 17. A [alínea h, do artigo 4º, do Decreto-lei nº 799, de 28 de agosto de 1969](#), passa a vigorar com a seguinte redação:

" [h](#)) manifestar-se sobre os Planos Rodoviários que os Estados, Territórios e Distrito Federal lhe submeterem, através do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem".

Art 18. Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as [Leis nºs 4.540, de 10 de dezembro de 1964](#); [4.592, de 29 de dezembro de 1964](#) e [4.906, de 17 de dezembro de 1965](#), e os [Decretos-leis nºs 143, de 2 de fevereiro de 1967](#) e [514, de 31 de março de 1969](#), e demais disposições em contrário.

Brasília, 10 de setembro de 1973; 152º da Independência e 85º da República.

EMÍLIO G. MÉDICI

Presidente da República Federativa do Brasil

ANEXO 02: Resolução nº 0190/2014 da Agência Reguladora dos Serviços Delegados do Estado do Ceará – ARCE, dispõe sobre os valores das tarifas a serem cobradas pelo serviço regional complementar de transporte de passageiros no Estado do Ceará e dá outras providências.



RESOLUÇÃO Nº 0190, DE 26 DE NOVEMBRO DE 2014 - APROVA A REVISÃO ORDINÁRIA DAS TARIFAS DO SERVIÇO DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO INTERMUNICIPAL DE PASSAGEIROS, PARA AS LINHAS DA MODALIDADE SERVIÇO REGULAR COMPLEMENTAR INTERURBANO.

O CONSELHO DIRETOR DA AGÊNCIA REGULADORA DE SERVIÇOS PÚBLICOS DELEGADOS DO ESTADO DO CEARÁ - ARCE, no uso das atribuições que lhe conferem o artigo 11 da Lei Estadual nº 12.786/97 e o artigo 3º do Decreto Estadual nº 25.059, de 15 de julho de 1998, e de acordo com a deliberação do Conselho Diretor da ARCE na reunião ordinária realizada no dia 26 de novembro de 2014; e,

CONSIDERANDO que compete à ARCE promover a revisão ordinária tarifária do Sistema de Transporte Rodoviário Intermunicipal de Passageiros – Serviço Regular Complementar Interurbano, nos termos do art. 43, § 2º, da Lei nº 13.094, de 12 de janeiro de 2001, com redação dada pelo art. 1º da Lei nº 14.288, de 06 de janeiro de 2009;

CONSIDERANDO as disposições constantes no Edital de Concorrência Pública nº 003/2009/DETRAN/CCC, nos Termos de Permissão firmados em decorrência da referida licitação, entre o Estado do Ceará, através do Departamento Estadual de Trânsito do Estado do Ceará – DETRAN/CE, e as permissionárias que exploram o Sistema de Transporte Rodoviário Intermunicipal de Passageiros, na modalidade Regular Complementar Interurbano.

CONSIDERANDO que a cláusula décima dos referidos termos de permissão prevê a revisão ordinária tarifária;

CONSIDERANDO que, de acordo com a subcláusula 10.2 dos já citados termos de permissão, cabe à ARCE proceder à revisão ordinária tarifária;

CONSIDERANDO que a subcláusula 10.3 dos já referidos termos de permissão prevê que a primeira revisão ordinária tarifária seja procedida após os 02 (dois) primeiros reajustes anuais concedidos após a assinatura;

CONSIDERANDO que o primeiro e o segundo reajustes tarifários anuais concedidos após a assinatura dos já referenciados termos de permissão se deram, respectivamente, nos termos da Resolução do Conselho de Coordenação Administrativa do DETRAN/CE – CCA nº 42/2012, de 10 de agosto de 2012, publicada no DOE de 21 de agosto de 2012 e da Resolução do Conselho de Coordenação Administrativa do DETRAN/CE – CCA nº 06/2014, de 06 de fevereiro de 2014, publicada no DOE de 19 de fevereiro de 2014.

CONSIDERANDO o Processo PCTR/CET/006/2014, referente à revisão ordinária tarifária do Serviço de Transporte Rodoviário Intermunicipal de Passageiros – Serviço Regular Complementar Interurbano; e

CONSIDERANDO as Notas Técnicas NT/CTR/0001/2014 e NT/CET/0016/2014, submetidas à Audiência Pública, na modalidade Intercâmbio Documental, no período de 29 de outubro a 12 de novembro de 2014, concomitante com a Audiência Pública Presencial realizada no dia 05 de novembro de 2014, às 10h, no auditório central do Departamento Estadual de Trânsito (DETRAN-CE), e

CONSIDERANDO também os pareceres PR/CTR/068/2014 e PR/CET/068/2014, e demais partes integrantes do Processo PCTR/CET/006/2014;

RESOLVE:

Art. 1º Aprovar a revisão ordinária da tarifa do Serviço de Transporte Rodoviário Intermunicipal de Passageiros no Estado do Ceará – Serviço Regular Complementar Interurbano, agrupado conforme Edital de concorrência pública nº 003/2009/DETRAN/CCC, que passará a ter os seguintes coeficientes tarifários:

I-Serviço Regular Complementar – Radial: R\$ 0,124918/Km

II-Serviço Regular Complementar – Regional: R\$ 0,133838/Km

III-Serviço Regular Complementar – Regional – CRAJUBAR: R\$ 0,122383/Km

Art. 2º Competirá ao DETRAN/CE realizar os cálculos das novas tarifas das linhas e de seus seccionamentos, promovendo os arredondamentos técnicos necessários visando a facilitar o troco, e informar aos concessionários e usuários os novos valores a serem praticados, bem como fiscalizar a sua aplicação.

Art. 3º Esta Resolução entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

SEDE DA AGÊNCIA REGULADORA DE SERVIÇOS PÚBLICOS DELEGADOS DO ESTADO DO CEARÁ – ARCE, em Fortaleza,
aos 26 de novembro de 2014.

Fábio Robson Timbó Silveira
Presidente do Conselho Diretor

Guaracy Diniz de Aguiar
Conselheiro Diretor

Adriano Campos Costa
Conselheiro Diretor