



DESCENDO A SERRA, CHEGANDO À CIDADE: CONSIDERAÇÕES ACERCA DAS DINÂMICAS DE MOBILIDADE ESPACIAL E CIRCULAÇÃO ATUANTES ENTRE A SERRA DA MERUOCA E A CIDADE DE SOBRAL (CE)

*Coming down the saw, coming to town: considerations of mobility dynamic space
and movement active between the Saw Meruoca and the Sobral City (CE)*

*Vienen abajo de la sierra, viniendo a la ciudad: consideraciones de movilidad
dinámica espacio y circulación activos entre la Sierra Meruoca y la Ciudad Sobral
(CE)*

Francisco Edson da Costa *
Antonia Neide Costa Santana **

RESUMO

O presente artigo tem por objetivo refletir acerca das dinâmicas de mobilidade espacial e circulação, via meios de transporte, atuantes entre os municípios de Alcântaras e Meruoca, na Serra da Meruoca (CE) e a cidade de Sobral. Para isso, discutimos os principais conceitos abordados em nossa reflexão, tais como mobilidade, circulação, transportes e rede geográfica, bem como os fatores e elementos políticos, sociais e econômicos que possibilitaram a constituição da rede geográfica cearense e seus rebatimentos para essa região específica. Posteriormente, apresentamos, de maneira sucinta, algumas características tanto da cidade de Sobral, como dos municípios de Alcântaras e Meruoca, destacando, sobretudo, os fatores que promoveram nos últimos anos uma maior interação entre essa cidade e estes municípios. Por fim, elencamos algumas particularidades dos meios de transporte atuantes nessa região, assim como os elementos que contribuem para o fluxo de veículos na mesma, refletindo como tais elementos influenciam para a mobilidade espacial e circulação da população ali residente.

Palavras-Chave: Mobilidade Espacial. Circulação. Rede Geográfica. Serra da Meruoca. Sobral.

ABSTRACT

This article aims to reflect on the spatial mobility dynamics and movement, via means of transport, active between the municipalities of Alcântaras and Meruoca, Sierra of Meruoca (EC) and the city of Sobral. For this, we discuss the main concepts covered in our thinking, such as mobility, traffic, transport and geographical network, as well as the factors and political, social and economic elements that made possible the establishment of Ceará geographic network and its repercussions for that particular region. Subsequently, we present, briefly, some characteristics of both the city of Sobral, as the municipalities of Alcântaras and Meruoca, highlighting above all the factors that have promoted in recent years greater interaction between this city and these municipalities. Finally, we list some specific means of transport operating in this region, as well as the elements that contribute to the flow of vehicles in it, reflecting how these elements influence to the spatial mobility and movement of the population living there.

Keywords: Space Mobility. Circulation. Geographic Network. Saw Meruoca. Sobral.

(*) Mestrando em Geografia pela Universidade Estadual Vale do Acaraú – UVA. Bolsista CAPES. E-mail: ecgeografia@gmail.com.

(**) Orientadora. Doutora em Geografia Humana pela Universidade Federal Fluminense – UFF. Professora do curso de graduação e mestrado da UVA – Sobral. E-mail: neidesan@gmail.com.

RESUMEN

Este artículo tiene como objetivo reflexionar sobre la dinámica de movilidad espacial y la circulación, vía los medios de transporte, presentes entre los municipios de Alcántara y Meruoca, Sierra de Meruoca (CE) y la ciudad de Sobral. Para ello, se discuten los principales conceptos tratados en nuestro pensamiento, como la movilidad, circulación, transportes y red geográfica, así como los factores y elementos políticos, sociales y económicos que han hecho posible la creación de la red geográfica cearense y sus repercusiones para esa región en particular. Adelante, se presentan, brevemente, algunas características tanto de la ciudad de Sobral, como los municipios de Alcántaras y Meruoca, destacando, sobre todo, los factores que han impulsado en los últimos años una mayor interacción entre esta ciudad y estos municipios. Finalmente, elegimos algunos medios específicos de transporte que operan en esta región, así como los elementos que contribuyen al flujo de vehículos en el mismo, lo que refleja cómo estos elementos influyen en la movilidad espacial y el movimiento de la población que vive allí.

Palabras-Clave: La movilidad espacial; Circulación; Transporte; Red Geográfica; Sierra de la Meruoca; Sobral.

1. PARA INÍCIO DE CONVERSA...

O presente artigo é parte integrante de uma pesquisa de mestrado, estando esta associada ao Programa de Pós-Graduação – Mestrado Acadêmico em Geografia (MAG/UVA). Tal pesquisa se refere às nossas inquietações no que concerne à temática mobilidade espacial, circulação e transportes, sendo que seu objetivo principal incide em analisar as dinâmicas de mobilidade espacial e circulação a partir do estudo das características e fluxos dos meios de transporte atuantes entre os municípios de Alcântaras e Meruoca, localizados na Serra da Meruoca (CE), e a cidade de Sobral (CE), com ênfase aos seus atributos principais, bem como aos agentes e atores políticos, sociais e econômicos que influenciam direta e indiretamente para a concretização deste fenômeno.

Cientes da grande quantidade e complexidade de aspectos a serem analisados e discutidos na pesquisa, a presente reflexão limitar-se-á a tecer algumas considerações acerca de tais dinâmicas e características, a fim de apresentar à comunidade científica nosso objeto de estudo, bem como nossos anseios enquanto estudioso deste fenômeno social ligado à ciência geográfica. Restringir-nos-emos, portanto, a uma discussão predominantemente teórica, baseada em nossas leituras sobre a temática e nos elementos e características já constatadas empiricamente, mediante estudos de campo. Todavia, não deixaremos de apresentar, embora de maneira reduzida, em virtude do andamento da pesquisa, algumas características e dados relevantes acerca do objeto de estudo em questão.

Iniciamos com uma discussão acerca dos principais conceitos abordados em nosso trabalho; em seguida, analisamos, de maneira objetiva, os fatores e elementos que possibilitaram a formação de uma rede geográfica no espaço cearense e como isto influenciou para a construção de eixos viários (estradas) que possibilitassem a interligação entre pontos diversos, com destaque para a Serra da Meruoca e a cidade de Sobral. Posteriormente, discorreremos acerca de algumas particularidades da cidade de Sobral e dos municípios

de Alcântaras e Meruoca. Por fim, apresentamos algumas características das dinâmicas de transporte atuantes entre estas áreas, buscando, entre outras coisas, compreender como tais dinâmicas influenciam para a interação entre estes espaços e para o desenvolvimento local, sobretudo dos municípios localizados na Serra da Meruoca.

2. DECIFRANDO CONCEITOS: MOBILIDADE ESPACIAL, CIRCULAÇÃO, MEIOS DE TRANSPORTE E REDE GEOGRÁFICA.

As discussões referentes à mobilidade espacial, em seus diferentes aspectos e concepções, têm se tornado tarefa cada vez mais desafiadora, haja vista a complexidade de elementos e atores políticos e sociais que, de maneira direta e indireta, estão atrelados a este fenômeno. Embora tenha se tornado, nos últimos anos, tema de diversos debates realizados tanto no meio acadêmico, como nos ambientes administrativos, sindicais e associações; por inúmeros técnicos, pesquisadores, estudiosos, gestores e outros atores da sociedade civil organizada, a mobilidade espacial continua sendo um gargalo importante para o desenvolvimento das cidades e dos espaços regionais.

Podemos considerar a mobilidade espacial como uma expressão da organização das populações no espaço, sendo que estudá-la, em diferentes escalas e dimensões (social, econômica e cultural), manifesta-se como importante componente no processo constante de organização social e de análise das dinâmicas urbanas e interurbanas. Nesse sentido, compreender o papel dos agentes políticos, sociais e econômicos no que tange à efetiva consolidação da mobilidade no espaço consiste tarefa importante nos estudos de produção e interação existentes no espaço.

O conceito de mobilidade está ligado não apenas ao mero deslocamento espacial em si, mas também a fatores sociais, políticos e econômicos, sobretudo no que diz respeito a projetos e políticas públicas que possibilitam a concretização desta no espaço, seja no espaço urbano ou regional.

Vasconcelos (2001) chama atenção para os diversos tipos de deslocamentos ao ressaltar que estes são determinados por fatores sociais, políticos e econômicos, que variam no tempo e no espaço, de acordo com as classes sociais, regiões e países. Contudo, este autor não se prende apenas aos deslocamentos em si para definir a mobilidade.

Levy (2001, p. 101) afirma que devemos entender a mobilidade como uma relação social atrelada à mudança de lugar ou, em suas palavras, “o conjunto de modalidades pelas quais os membros de uma sociedade tratam a possibilidade de eles próprios ou outros ocuparem sucessivamente vários lugares”. Nota-

se, portanto, o esforço do autor em atribuir uma nova faceta para o estudo deste fenômeno, ao abrir novos horizontes para sua compreensão, desvinculando este conceito da visão simplista de que mobilidade espacial esteja ligada apenas ao deslocamento espacial de pessoas e objetos.

Com base na definição de Levy, é possível refletirmos acerca da mobilidade a partir de diferentes perspectivas, mediante os variados contextos sociais, econômicos e históricos a que cada cidade e espaço regional estão inseridos.

Nesse sentido, almejando uma maior objetividade em nossa reflexão, nos apegaremos ao conceito de mobilidade espacial atrelado, sobretudo, à materialidade do conjunto de elementos, objetos e organismos que permitem a circulação e o deslocamento de pessoas de um dado lugar a outro do espaço, podendo ser realizado de diferentes formas e através dos mais variados instrumentos, sobre a égide de normas e objetos ligados à concretização de uma ação, no caso o ato de locomover-se no espaço.

Convém destacar que, assim como ressalta Levy (2001), a mobilidade pode ser analisada, ainda, dentre outros aspectos, como uma possibilidade, e como possibilidade, esta pode ser considerada através da acessibilidade, isto é, a concretização da mobilidade através da oferta e infraestrutura dos transportes. Nesse sentido, os sistemas de transportes ganham destaque especial, a partir da análise da qualidade dos serviços oferecidos à população.

É fato que pensar em mobilidade espacial nos remete a uma reflexão atenta e minuciosa acerca da estrutura, disponibilidade e qualidade dos meios de transporte (coletivos e individuais) que são oferecidos à população. Por isso, entendemos que transporte e mobilidade possuem relações intrínsecas, ao passo que a atuação de um (no caso, o transporte) possibilita a existência do outro (mobilidade).

Contudo, devemos estar atentos ao fato de que a análise da mobilidade não se restringe apenas em verificar a quantidade e/ou disponibilidade dos serviços de transporte, sejam eles coletivos (ônibus, micro-ônibus, táxis...) ou individuais (moto-táxis, bicicletas, charretes, carroça) que são destinados à população. Isso porque a análise da mobilidade requer também uma reflexão acerca de outros fatores importantes que estão a ela atrelados, tais como: as ações dos órgãos públicos e privados que permitem ou agilizam a mobilidade dentro de uma rede ou sistema urbano e/ou regional, a estrutura existente para a operacionalização dos meios de transporte, a acessibilidade em termos econômicos e operacionais da população, os elementos ligados às diversas formas de circulação, dentre outros fatores.

Além destes fatores, Pereira (2006) 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 citadino.

Sabemos ainda que o estudo da mobilidade espacial deve estar ligado também à análise da legislação vigente e das políticas e projetos que são implantados, sobretudo pelos órgãos públicos, visando a melhoria e manutenção dos serviços de transporte destinados à população.

No que tange especificamente à legislação pertinente à mobilidade em escala regional e/ou intermunicipal, a Lei nº 5.917, de 10 de Setembro de 1973, que aborda o Plano Nacional de Viação (PNV), em 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).

Contudo, embora exposto no Plano Nacional de Viação (PNV) que é dever dos governos oferecer políticas, projetos e serviços de transporte eficientes e de qualidade para a população, e que estes devam criar instrumentos que facilitem a implantação desses serviços nas cidades e nos espaços regionais, nem sempre verificamos esses instrumentos efetivados.

Quando acontecem, se apresentam, não raramente, através de ações desconectadas com a realidade local, se colocando, geralmente, como a solução para todos os problemas relacionados à mobilidade, sem, muita das vezes, serem realizados projetos eficazes que funcionem de maneira harmônica e articulada com o espaço já construído e que, acima de tudo, não interfiram de maneira negativa na vida cotidiana e nas moradias das populações residentes nas áreas que passam a sofrer transformações em virtude destas ações, ligadas à construção ou ampliação dos sistemas de transporte, em função dos projetos de mobilidade.

Já no que concerne à circulação, Silveira (2011) afirma que esta não deve ser compreendida apenas como movimento de mercadorias, pessoas e informações que produzem o espaço, mas sim como atributo fundamental do movimento circulatório do capital e da sua reprodução. Nesse sentido, faz-se necessário uma reflexão, visando um entendimento mais eficaz do termo, acerca da relação espaço X circulação, compreendendo também que devemos levar em consideração os tipos de deslocamentos e seus pontos de origem e destino. Villaça (2011) destaca que a maioria dos deslocamentos é determinado 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, caso similar ao observado entre a Serra da Meruoca e a cidade de Sobral, como veremos mais adiante.

Silveira (2011, p. 28) ressalta ainda:

A circulação redonda no ato e nas consequências de transportar, ou seja, como parte integrante da evolução humana e das transformações espaciais. Ela não é, portanto, só o resultado da simples existência de meios de transporte e de infraestruturas de transporte [...] Na circulação, o transporte está relacionado a uma totalidade social (natural e humana), com consequências presentes e futuras.

Sabemos que, para a Geografia, o que de fato interessa são as interações espaciais entre os grupos humanos e como estes grupos modificam e se utilizam do espaço para possibilitar essa interação, por meio dos mais diferentes objetos por eles mesmos criados. Contudo, Silveira (2011) reforça que, para que haja o movimento de mercadorias, de pessoas e de informações, é essencial a ação de transportar. E, para isso, os meios de transporte ganham importância fundamental.

Abordando a temática “meios de transporte”, citamos Ferraz (2004), quando este afirma que os meios de transporte atuam de maneira primordial para o desenvolvimento das cidades e regiões, haja vista que estes propiciam mobilidade e acessibilidade entre os lugares, constituindo, assim, uma das várias outras formas de interação espacial existentes. Assim sendo, segundo este autor, as rotas de transporte exercem grande influência na localização e interação social e econômica das cidades, pois a facilidade de comunicação é fator determinante na qualidade de vida e no progresso dos aglomerados humanos.

A efetiva atuação dos meios de transporte deve conter, por consenso, três elementos básicos: infraestrutura, veículos e operacionalização. Infraestrutura é a malha de transporte: rodoviária, férrea, aérea, fluvial, tubular etc. Os veículos são automóveis, bicicletas, ônibus, trens e aeronaves, que utilizam essa malha. Já as operacionalizações são as formas como esses veículos utilizam a rede, como leis, diretrizes, códigos etc.

A atuação dos meios de transporte a partir das infraestruturas existentes, como estradas e ferrovias, por exemplo, amparados nas normas e regras estabelecidas, possibilita a mobilidade espacial e a circulação de pessoas, mercadorias e informações entre os diversos lugares e regiões. Bem mais que isso, a existência de todos esses elementos possibilita também a criação de algo bastante importante para a Geografia, que é a formação de uma rede geográfica.

Ao discutirmos o conceito de rede geográfica, nos amparamos em Corrêa (1999), quando este a define como sendo um conjunto de localizações sobre a superfície terrestre articulado por vias e fluxos. Partindo desse pressuposto, Lima (2005) ressalta que as vias constituem os vetores, componentes que possibilitam as intercomunicações desse conjunto de localizações ou pontos. Intercomunicações essas que definiriam os fluxos, ao passo que, uma estrada, por exemplo, seria uma via que interliga pontos diferentes ou nós da rede, de onde partem mercadorias, pessoas ou ordens, cuja intensidade faria com que estes fluxos fossem definidos.

Castells (1999, p. 503) destaca que “cada rede define seus locais de acordo com suas funções e hierarquia de cada local e segundo as características do produto ou serviço a ser processado na rede”. Caberia

ao Estado a responsabilidade pelos encaminhamentos, implantação e condições de funcionamento, amplitude e relacionamento dos pontos, sobretudo quando nos referimos às infraestruturas de transporte, que permitem ou viabilizam os fluxos de transporte e informação pelo sistema.

Para Raffestin (1993), a rede assegura a comunicação, a interação espacial e a integração entre os territórios. Castells (2001) reforça esse pensamento ao afirmar que 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.

Ainda sobre o papel das redes geográficas, com ênfase nos transportes e sua importância para as dinâmicas de interação espacial, Bey e Pons (1991, p.62) destacam que “a forma em que se produz a interação espacial no mundo atual se explica graças às redes de transportes”. Assim, segundo os mesmos autores, a forma com que cada área geográfica configura suas redes reflete o grau de desenvolvimento econômico, de interação socioespacial, que cada um tem alcançado.

Há de se destacar ainda que, em muitas regiões, sobretudo no nordeste brasileiro, as dinâmicas de interação espacial ainda apresentam caráter fortemente regional, mesmo com todo processo de desenvolvimento tecnológico e econômico do mundo global, sobretudo no que concerne às tecnologias da informação e transportes. Para justificar isso, Corrêa (1997) argumenta que essas interações espaciais fortemente regionais se devem à força de inércia das localizações estabelecidas no passado, em um momento em que a distância desempenhava, mais que atualmente, um papel mais determinante nas interações espaciais, sendo que a hierarquização dos centros urbanos da rede geográfica se daria em decorrência de vários fatores, que vão desde fatores físicos (localização geográfica), políticos e econômicos a fatores religiosos, culturais, entre outros.

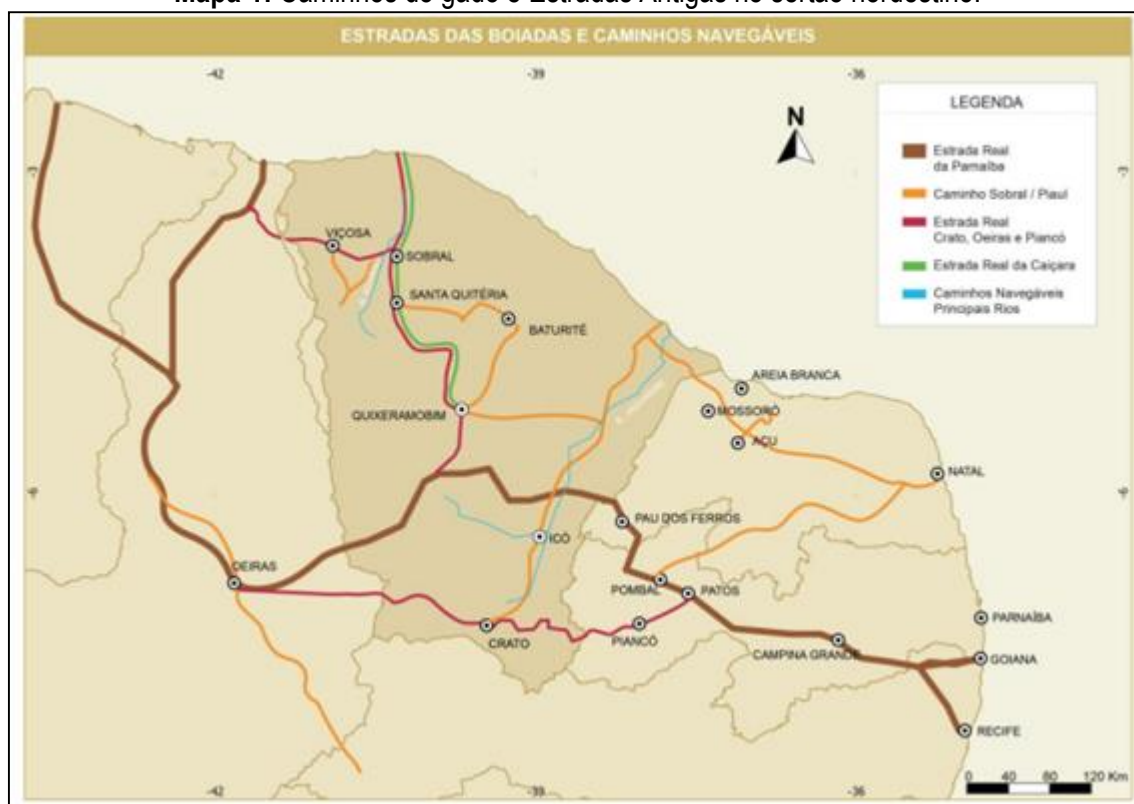
O entendimento do papel da rede geográfica no território é bastante importante para compreendermos com clareza os elementos que influenciam para a concretização da circulação e mobilidade espacial. Nesse sentido, buscamos refletir, de maneira mais específica, acerca do caso do estado do Ceará, abordando a mobilidade espacial, circulação e meios de transportes, a partir da análise dos aspectos históricos, políticos e econômicos que possibilitaram a criação de uma rede geográfica de interligações entre as cidades, nos diferentes períodos de desenvolvimento do Estado.

3. A FORMAÇÃO DA REDE GEOGRÁFICA CEARENSE: BREVES CONSIDERAÇÕES

Ao direcionarmos nosso olhar para o conjunto de fatores que possibilitaram, nos diferentes períodos, a criação de uma rede geográfica de interligações no espaço cearense, e que, posteriormente, dariam origem às redes urbanas hoje existentes em diferentes escalas, observamos que, inicialmente, as primeiras redes de interligações criadas no território foram provenientes da expansão da pecuária bovina, com o deslocamento do gado entre os diferentes núcleos produtivos (currais, fazendas) pelo interior do Estado. Núcleos esses que, posteriormente, vieram a se tornar mais densamente povoados, dando origem a muitas cidades, o que possibilitou uma intensificação dos fluxos e o estabelecimento de determinados tipos de relações sociais e econômicas entre as cidades nascentes.

Contudo, 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 (Mapa 1).

Mapa 1: Caminhos do gado e Estradas Antigas no sertão nordestino.



Fonte: SANTANA, A.N.C. (2011, p. 84. Adaptado de COSTA, A.C.C.; ROCHA, H.V. 2008.)

Em sua abordagem acerca do processo inicial de formação dessa rede de interligações no espaço cearense e no Nordeste, principiada pelas trilhas do gado e posterior surgimento das estradas, 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).

Já 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”.

Bernardes (1966) sintetiza esse quadro de ocupação do território cearense por meio da pecuária, ao ressaltar que as correntes provenientes do litoral baiano povoaram o Piauí e chegaram ao Maranhão, se expandindo também para o Ceará, onde vieram a se encontrar com as correntes originadas do litoral de Pernambuco.

Segundo ainda estes autores (ALVES, PRADO JÚNIOR, BERNARDES) 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, com destaque especial para a criação do gado e, mais tarde, o cultivo do algodão.

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, juntamente com as linhas férreas, importantes para a escoação 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.

Sobral, no interior do Ceará, é um caso que merece destaque, pois esta cidade teve seu crescimento fortemente influenciado pelas atividades produtivas ali desenvolvidas e pela exportação de seus produtos no seu processo inicial de criação e desenvolvimento.

Sobral destacava-se pela excelência do seu gado. A pecuária conseguia prosperar nos sertões, suplantando os obstáculos das secas e dos métodos rudimentares utilizados na criação, no transporte e no abate do gado. E através do porto do Acaraú transportavam-se carnes, couro e sola para os principais portos da colônia. (MARTHA JÚNIOR, 2010, p.150.)

Percebe-se, então, a relevância dos eixos de ligação (estradas e linhas férreas) que levavam os produtos aos portos próximos. As estradas, sobretudo, foram de suma importância para o desenvolvimento

econômico dos povoados e cidades, haja vista que se constituía nos objetos de interligação dos pontos (cidades) que iam se fixando no território cearense, ao passo que o estabelecimento dos eixos de interligação se tornaria primordial para a formação de uma rede geográfica no estado, sendo esta rede concretizada pela interligação propiciada pelas estradas.

Amparados no pensamento de Grotta & Selingardi-Sampaio (2006), podemos afirmar, de um modo geral, que a maioria das cidades 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.

Todavia, estes autores ressaltam:

Elas [as cidades] dependem, entretanto, das facilidades de acesso e conexão que cercam os mais diversos segmentos econômicos, o que vem ressaltar a importância, tanto escalar quanto numérica, da mobilidade intra-urbana (circulação), que se transforma, assim, em requisito essencial para as vantagens oferecidas pela aglomeração urbana, principalmente em relação às distâncias a serem vencidas. (GROTTA. & SELINGARDI-SAMPAIO, 2006, p. 106).

É assim que muitas cidades crescem e se destacam, nos diferentes contextos históricos e regionais, pois assim como afirma Santos (1978), o espaço é condicionado pelas instâncias socioeconômicas que nele se estabelecem e criam vida. Desta forma, os elementos que propiciam uma maior interligação entre as cidades de uma região influenciam significativamente para o crescimento econômico destas.

Nesse caso específico do estado do Ceará, não foi diferente. Observa-se que muitas cidades souberam tirar proveito dos contextos socioeconômicos e localização geográfica privilegiada para conseguirem se desenvolver e se tornarem importantes lócus de desenvolvimento em suas regiões.

Tomando como referência novamente a cidade de Sobral e seus rebatimentos para municípios vizinhos, como Alcântaras e Meruoca, a literatura nos mostra que o surgimento e desenvolvimento desta cidade esteve atrelado à criação da Fazenda Caiçara, tendo como fator crucial a localização geográfica, pois esta fazenda – que posteriormente se tornaria povoado, e mais tarde cidade – localizava-se em situação geográfica privilegiada, no entreposto de ligação entre os caminhos do gado que se estabeleciam no interior do nordeste, dentro das correntes migratórias caracterizadas por Abreu (1988) como “sertão de dentro” e “sertão de fora”. Martha Júnior (2010) destaca que a influência religiosa e o poder econômico da Igreja Católica também foram fatores determinantes para o crescimento do povoado, originado inicialmente da fazenda Caiçara.

Todavia, outros fatores contribuíram substancialmente para o povoamento e desenvolvimento desta cidade e região ao longo do tempo. Fatores estes ligados tanto a atividades produtivas como à produção do

charque, couro, algodão, óleos vegetais, cera e chapéu de palha (CARACRISTI, 1999), mas também aos investimentos provenientes dos órgãos e políticas públicas, como a SUDENE e, mais recentemente, a instalação de indústrias de médio e grande porte.

Todavia, é importante destacar que muitas das atividades produtivas só conseguiram se desenvolver efetivamente graças aos objetos que possibilitaram o escoamento de muitas dessas produções, sobretudo no caso da carne de gado e algodão, e, na atualidade, a produção de calçados e de material para a construção civil. Esses objetos aos quais nos referimos são na verdade as estradas e linhas férreas, que permitiram, vias de fato, a circulação de bens e serviços e o deslocamento de pessoas pela região.

Sobral foi, aos poucos, se tornando bastante importante para os municípios e para as crescentes cidades da região norte do estado, tanto por sua importância econômica, como também por seu papel polarizador e concentrador de bens e serviços, sobretudo aqueles ligados ao comércio, saúde e educação, além também da presença de várias instituições de caráter administrativo estadual e federal. Para Alcântaras e Meruoca fora diferente, haja vista que estes municípios exercem pouca influência e importância para outros municípios da mesma região.

A construção da CE – 440 (entre 1916 e 1918), principal estrada que interliga a cidade de Sobral à Serra da Meruoca, possibilitou uma maior ligação entre os municípios da Serra e Sobral, aumentando também a interação econômica, política e social entre a população serrana e a cidade sertaneja.

Os habitantes de Alcântaras e Meruoca passaram a cada vez mais procurar a cidade de Sobral em busca dos serviços ofertados na área de saúde e educação, principalmente. Muitos comerciantes, que alternavam suas viagens entre Sobral e Massapê para abastecer seus estabelecimentos comerciais, passaram a procurar a cidade de Sobral com maior frequência e intensidade, devido à facilidade de acesso.

Aos poucos, Sobral foi se tornando o principal destino da população serrana, quando esta necessitava de algum bem ou serviço que não encontrava em suas cidades ou comunidades de origem. Consequentemente, o fluxo de pessoas que passou a transitar entre os municípios serranos e a cidade sertaneja aumentou consideravelmente, não apenas por parte da população serrana em direção à Sobral, como também da população sobralense em relação à Serra, que começou a procurar este ambiente com maior frequência, em busca de lazer, tranquilidade e do clima ameno.

O frio de Meruoca é um oásis na aridez do sertão, sendo reconhecido como o fator de atração da população de Sobral pelo Dicionário Geográfico Histórico e Descritivo do Estado do Ceará, ainda na década de 1930 [...] “Seu clima é ameníssimo, o melhor de todo o norte do Ceará. Meruoca é o lugar procurado para recreio, pelas famílias sobralenses” (SANTANA, 2011, p. 143 *apud* GURGEL, 1939, p. 248-249).

É nesse contexto, influenciado principalmente por sua proximidade em relação a Sobral e por seus atributos naturais, que os municípios serranos de Alcântaras e Meruoca passam a se inserir dentro da rede geográfica cearense, a partir de sua ligação mais intensa com a cidade de Sobral, o que possibilitou também, sobretudo a partir da construção da CE – 440, uma maior interação com outras cidades da região.

Portanto, em síntese, podemos afirmar que o desenvolvimento da cidade de Sobral e seus reflexos para as cidades vizinhas da região norte do estado, em especial aquelas da Serra da Meruoca, assim como de algumas outras regiões do estado do Ceará, perpassando, inicialmente pelos caminhos do gado e, posteriormente, pelas estradas e linhas férreas, foram bastante importantes para a inserção dos municípios serranos (Alcântaras e Meruoca) dentro da rede geográfica cearense, à medida que cada vez mais a população serrana buscava a cidade de Sobral e vice-versa. Todos esses elementos contribuíram para a formação da rede geográfica cearense atual e impactaram diretamente para a mobilidade espacial e circulação nessa região.

4. SOBRAL E A SERRA DA MERUOCA: TECENDO ALGUMAS CONSIDERAÇÕES

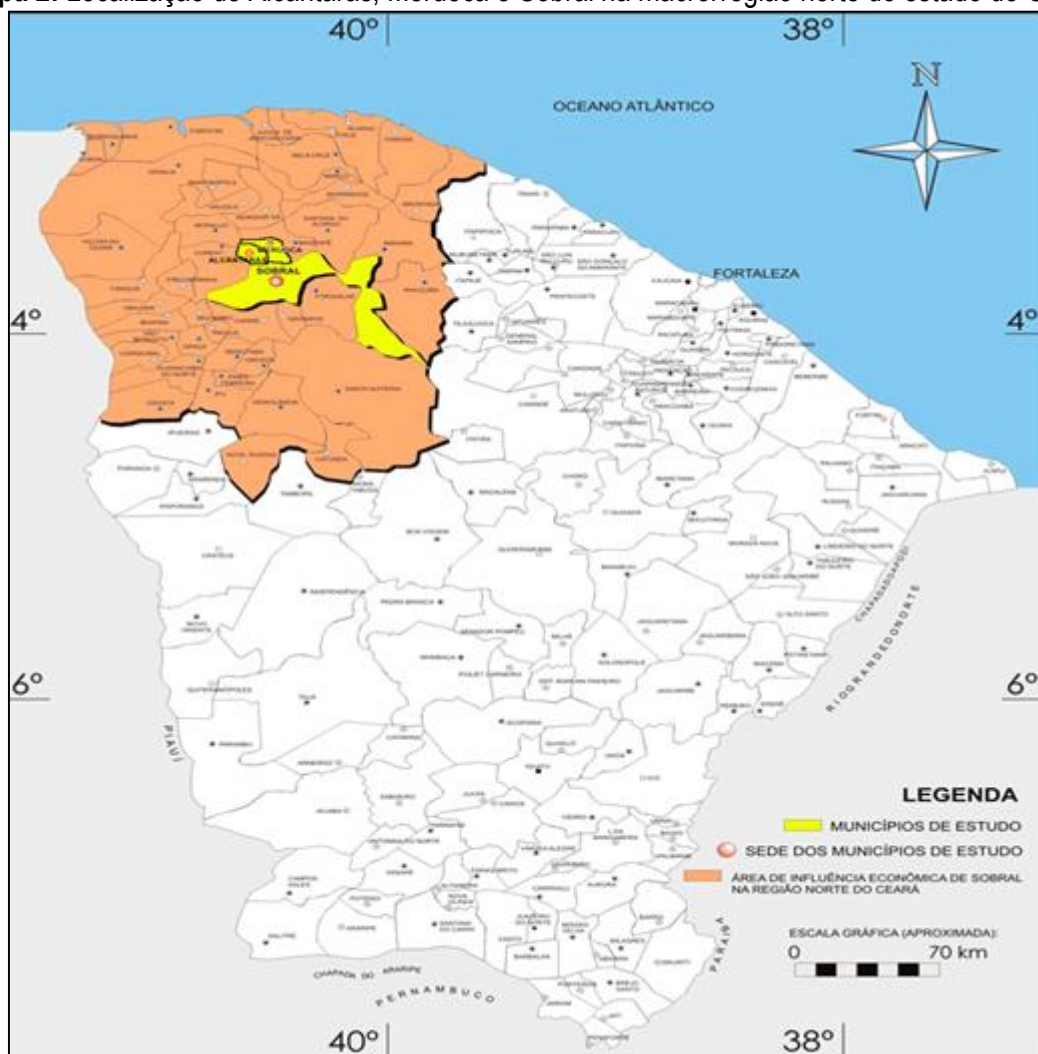
A cidade de Sobral e os municípios de Alcântaras e Meruoca localizam-se na macrorregião Norte do Estado do Ceará, de acordo com divisão do IPECE (Instituto de Pesquisa Econômica e Estratégia do Ceará.) (Mapa 2).

Sobral configura-se, atualmente, como uma cidade de porte médio, distante 230 km de Fortaleza, capital do estado do Ceará, com uma população estimada em 199.750 mil habitantes, segundo dados do IBGE (2014). Nos últimos anos, esta cidade ganhou maior destaque no cenário regional pelo seu significativo crescimento econômico, em consequência, sobretudo, da chegada de empresas e indústrias de médio e grande porte, como a indústria de calçados Grendene S/A, além da expansão e chegada de novos empreendimentos comerciais. A construção do North Shopping Sobral e a implantação do hipermercado Atacadista Assaí são exemplos concretos dessa expansão.

Com o processo de expansão e fortalecimento, o comércio acabou se tornando também um dos fatores de atração, juntamente com os serviços de saúde e principalmente educação. A presença de escolas privadas e universidades públicas, além de faculdades particulares de Ensino Superior são objetos que propiciam essa atração.

Alia-se a isso a população cada vez mais crescente, fazendo com que o poder público passasse a investir em infraestrutura, visando adequar o espaço urbano às novas demandas de crescimento.

Mapa 2: Localização de Alcântaras, Meruoca e Sobral na macrorregião norte do estado do Ceará



Fonte: Adaptado de ASSIS, F. L. 2007. (Adaptação livre do site do IPECE)

O crescimento econômico e populacional de Sobral exigiu dos gestores o investimento em uma infraestrutura voltada à melhoria da mobilidade urbana, haja vista que Sobral possui um sistema de transporte coletivo bastante deficitário e excludente, apresentando péssimo estado de funcionamento e conservação, não abrangendo todos os bairros da cidade, excluindo boa parte da população de usufruir desse direito. Essa mobilidade urbana deficiente também implica na mobilidade interurbana e/ou regional, pois dificulta o acesso, de habitantes da cidade e de outros municípios circunvizinhos, aos principais serviços da cidade, bem como a entrada e saída de pessoas e produtos.

Algumas ações do poder público da cidade de Sobral voltada à regularização do trânsito e mobilidade urbanos acabaram por influenciar também a mobilidade e circulação para outros municípios, inclusive para os municípios de Alcântaras e Meruoca. Referimo-nos à restrição de estacionamento em determinados locais do

espaço urbano da cidade de Sobral por parte da Prefeitura, para os veículos de outros municípios que atuam nesta cidade, o que provocou um acirramento na disputa por lugares disponíveis para estacionamento por parte dos motoristas que operam nas linhas ou rotas diárias que levam até a Serra da Meruoca.

Já Alcântaras e Meruoca são dois municípios pequenos, tanto em termos de território como de população. Segundo o IBGE (2014), Alcântaras possui uma área superficial de 138.605 km² e Meruoca 144,940 km². Estando ambos localizados na Serra da Meruoca, porção noroeste do estado do Ceará, os dois municípios apresentam características bastante semelhantes entre si, em virtude, principalmente, dos baixos índices populacionais, com crescimento tímido nos últimos anos, como pode ser observado nas **tabelas 1 e 2**.

Tabela 01: Evolução da População de Meruoca entre 2000 e 2014.

Descrição	Evolução da População do Município Meruoca entre 2000 e 2014		
	2000	2010	2014
TOTAL	11.339	13.693	14.529

Fonte: IBGE - Censos Demográficos - 2000/2010/2014.

Tabela 02: Evolução da População de Alcântaras entre 2000 e 2014.

Descrição	Evolução da População do Município de Alcântaras entre 2000 e 2014		
	2000	2010	2014
TOTAL	9.548	10.771	11.247

Fonte: IBGE - Censos Demográficos - 2000/2010/2014.

Os dois municípios têm na agricultura, comércio e funcionalismo público a força motriz de sua economia. Observa-se, segundo Santana (2011) que, ambos os municípios são bastante dependentes das relações econômicas e sociais exercidas com a cidade de Sobral.

Tanto Alcântaras como Meruoca apresentam um relativo potencial turístico, devido ao clima ameno de serra e as belezas naturais, embora este potencial não seja bem explorado pela administração pública destes municípios. No caso particular de Meruoca, Soares (2011) reforça que este município 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.

Santana (2011, p. 151), ao discorrer sobre o município de Meruoca, destaca:

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 visita-la. A página do site da prefeitura ressalta essa atividade econômica como uma das mais significativas potencialidades.

Todavia, embora as potencialidades aqui descritas, tanto Meruoca como Alcântaras continuam bastante dependentes da cidade de Sobral, sobretudo no que diz respeito ao comércio e serviços oferecidos por esta cidade para a população dos municípios adjacentes, o que faz com que haja constantemente um fluxo intenso de pessoas que buscam Sobral, atrás destes serviços ofertados, principalmente aqueles ligados à educação, saúde, comércio e emprego.

Ao discutir as relações de comércio e serviços exercidas entre Sobral e as cidades circunvizinhas, Assis (2005, p. 06) destaca:

O papel e o grau de atração (polarização) que as cidades assumem no contexto da rede urbana estão também diretamente vinculados às diversidades e especializações do comércio e dos serviços que elas ofertam às populações de suas hinterlândias, ou seja, aos usuários que diariamente se deslocam dos centros menores para os maiores para complementar as carências destas atividades econômicas nos locais onde residem.

O mesmo autor ressalta ainda que “a rede urbana regional que Sobral configura com os municípios circunvizinhos, apresenta uma estrutura dendrítica, sobretudo considerando-se as relações de comércio e de serviços entre as cidades pequenas e a cidade primaz (Sobral)” (ASSIS, 2005, p. 06).

Estas características, assim como as peculiaridades dos meios de transporte atuantes nesta área, nos instigam a discutir de maneira mais profunda as condições e dinâmicas de funcionamento dos meios de transporte que possibilitam a mobilidade e circulação entre a população dos municípios pequenos de Alcântaras e Meruoca e a cidade de Sobral.

5. MOBILIDADE ESPACIAL, CIRCULAÇÃO E TRANSPORTES: AS DINÂMICAS ATUANTES ENTRE A SERRA DA MERUOCA E A CIDADE DE SOBRAL E SUAS PECULIARIDADES

Visando um melhor entendimento das dinâmicas de funcionamento dos fenômenos anteriormente referendados (mobilidade e circulação), refletindo como estes se concretizam no espaço regional via meios de transporte e quais suas características principais, analisamos a mobilidade espacial e circulação na área correspondente aos municípios de Alcântaras e Meruoca, na Serra da Meruoca, com seu fluxo de mobilidade e circulação, via meios de transportes, direcionado à cidade de Sobral.

Tal área fora escolhida para estudo tanto por suas características peculiaridades, como também pela ausência de estudos voltados a essa temática na região, assim como também por caracteriza-se também como o espaço de vivência cotidiana do pesquisador, o que nos instigou a desenvolver um estudo mais profundo acerca da temática apresentada.

Em nossos estudos preliminares, através de análises empíricas, diálogos com usuários dos meios de transporte atuantes na área e vivência pelo próprio pesquisador do fenômeno ora estudado, constatamos que há um fluxo mais intenso de pessoas e mercadorias entre Alcântaras e Meruoca destinando-se à Sobral e vice-versa, diferente daquele observado entre estes municípios para com os outros municípios circunvizinhos. Isso se deve, na atualidade, fundamentalmente à importância econômica da cidade de Sobral para Alcântaras e Meruoca, o que não acontece com outras cidades vizinhas, como Coreaú e Massapê.

O fato da cidade de Sobral possuir relevante destaque na região norte do estado do Ceará, polarizando político e economicamente tanto com os dois municípios aqui abordados, como diversos outros da região, nos instigou a uma reflexão mais aprofundada sobre quais condições essa polarização, não raramente taxada de dependência, se concretiza em termos de circulação de bens e serviços e deslocamento da população.

Santana (2011. p. 149), ao abordar as relações sociais e econômicas estabelecidas entre Meruoca, localizada na Serra da Meruoca e Sobral, situada aos pés desta mesma serra, afirma:

Ao longo da história dessas duas cidades as subidas e as descidas sempre estiveram para além do simples ato ou efeito de subir ou descer. Subir para “desbravar”, “ocupar”, estabelecer os primeiros contatos, trocar - sem equivalência - catequizar, “civilizar”; descer para permutar/vender produtos agrícolas fornecidos pela natureza, em função do solo e do clima favoráveis. Inicia-se, então, uma relação complexa, mais de dependência do que de troca onde estar no topo não significa estar no comando.

Segundo a mesma autora, hoje, Meruoca (e também os municípios vizinhos) possui um grau significativo de dependência de Sobral no que se refere ao comércio e aos serviços, em função da abrangência e complexidade que o setor terciário desempenhou nos últimos anos nessa cidade. A autora ressalta ainda que a dinâmica econômica de Sobral extrapola as atividades terciárias e engloba também a indústria, com destaque para a Grendene, que atrai um número significativo de mão-de-obra das cidades circunvizinhas, o que contribui para justificar a polarização econômica de Sobral na região.

Em relação aos meios de transporte que interligam esses municípios a essa cidade, com destaque especial para Alcântaras e Meruoca, nota-se que a maioria deles apresenta características semelhantes e bastante peculiares, sendo, em sua maioria, de propriedade particular individual, onde o dono do veículo também desenvolve a função de motorista.

Santana (2011. p. 150) em estudo realizado sobre Meruoca afirma:

As topics, os micro-ônibus e as D-20, em Meruoca, percorrem diariamente as estradas que dão acesso a Sobral. Alguns motoristas fazem o percurso mais de uma vez. Afora os transportes coletivos há os veículos particulares e as motos. [...] O vai-e-vem entre essas cidades e Sobral é intenso [...] Morar em Meruoca e trabalhar em Sobral é muito comum, assim como também, encontra-se, com menos frequência, pessoas que trabalham em uma **dessas cidades**³ e moram em Sobral. ³ (Grifo nosso).

Dos motoristas e proprietários de veículos, alguns são ligados a uma cooperativa, denominada de COOPETAM (Cooperativa dos Transportes de Alcântaras e Meruoca), sobretudo aqueles que atuam transportando para a cidade de Sobral.

Existem ainda aqueles que atuam de maneira “clandestina”, principalmente nos interfluxos ou trechos sobre a Serra, embora também existam veículos não cadastrados na cooperativa que realizem viagens para Sobral.

Vale ressaltar também a existência de veículos, de marca Chevrolet, modelo D20 produzidos pela General Motors, adaptados com bancos e cobertas para o transporte de pessoas. Pode-se considerar esses carros como versão dos tradicionais paus-de-arara; há também as topics, que se encontram bastante saturadas, no que diz respeito às suas condições de funcionamento, pois apresentam uma frota precária e antiga, sem conforto e segurança para os passageiros, onde estes têm, não raramente, que dividir espaço com mercadorias e até mesmo animais. Esta situação não admite a estes veículos enquadrar-se nas normas exigidas pela ARCE (Agência Reguladora de Serviços Públicos Delegados do Estado do Ceará) para o transporte coletivo de passageiros, pois não possuem regularização de operação perante SEINFRA (Secretaria de Infraestrutura do Ceará), órgão público responsável por criar e planejar as linhas de transporte interurbano do Estado. Esta situação sempre foi um dos grandes desafios dos proprietários dos veículos, mesmo após a criação da cooperativa.

Todavia, já é possível também observarmos alguns veículos operando com padrões de conforto e segurança mais próximos daqueles estabelecidos pela ARCE, como se pode observar na **figura 1**.

Aspecto importante a se destacar é que, embora exista uma cooperativa que possui, como uma de suas funções principais, regulamentar o serviço de transporte desempenhado pelos veículos a ela ligados, percebe-se nitidamente que muitas das normas estabelecidas não são cumpridas pela maioria dos motoristas.

Figura 1: Topic à espera de passageiros na Praça da Santa, centro de Meruoca-CE.



Fonte: COSTA, F.E. Janeiro de 2015.

Como exemplo do que nos referimos no parágrafo anterior, podemos citar o limite máximo de passageiros que podem ser transportados nesses veículos. A cooperativa implantou, em janeiro de 2014, uma medida administrativa que limitava para 15 a lotação máxima de pessoas que poderiam ser transportadas pelos veículos do tipo D20. Contudo, esta medida não é cumprida por boa parte dos motoristas. Há relatos de passageiros de que a medida tem vigorado apenas durante a saída dos carros do local de embarque em Sobral. Os usuários afirmam que após deixar o Mercado Público (local de embarque e desembarque de passageiros transportados por esses veículos) os motoristas têm parado nas margens da CE-440, rodovia que compreende o trajeto Sobral – Alcântaras – Meruoca, lotando cabines e carrocerias dos veículos, excedendo assim o volume de passageiros permitido, estabelecido em 15 pessoas, como pode ser observado na **figura 2**:

Outro aspecto importante a se destacar em relação à mobilidade e circulação, via meios de transporte, na Serra da Meruoca destino Sobral, é a dificuldade de acesso de parcela significativa da população, principalmente aquela que reside nas regiões mais afastadas, a esse serviço, o que nos leva a voltarmos o olhar também para a questão da acessibilidade e das políticas públicas que promovem ou deveriam promover maior comodidade, conforto e segurança para que a população possa se deslocar com facilidade.

Importante destacar que, desde 2011, está em tramitação, junto ao DETRAN/CE, um processo licitatório para organizar os transportes de passageiros nessa região. Todavia, até o presente momento, nenhuma empresa se interessou efetivamente por tal processo e, por esse motivo, os transportes atuantes

nesta região são normatizados pela cooperativa, que não possui nenhuma força de lei que possa barrar a ação de outros veículos e motoristas não associados a ela.

Figura 02: Veículo utilizado para o deslocamento de pessoas e para circulação de bens, mercadorias e serviços entre os municípios de Alcântaras e Meruoca e a cidade de Sobral, em condições de superlotação.



Fonte: COSTA, F.E. Setembro de 2014.

Em relação à infraestrutura necessária para a operacionalização do serviço de transporte de pessoas e mercadoria entre a Serra da Meruoca e a cidade de Sobral e vice-versa, observa-se que esta é mínima e bastante precária. Isso por que não existem pontos regulares de parada na estrada. Os motoristas geralmente fazem paradas arriscadas, às margens da CE-440 (quando a origem é Meruoca) e da CE-241 (quando a origem é Alcântaras), sem muitas vezes darem a devida sinalização, o que coloca em risco a segurança dos passageiros, de outros condutores de veículos e até mesmo do próprio motorista.

Na cidade de Meruoca, o ponto de concentração dos veículos (“D-20s” e Topics) que trafegam entre Meruoca e Sobral é a chamada Praça da Santa, no centro da cidade, haja vista a ausência de pontos de parada regulares na cidade. Situação semelhante à observada em Alcântaras, onde o ponto de concentração para saída dos veículos se localiza na entrada da cidade. Todavia, embora haja um ponto de concentração desses veículos, geralmente os motoristas dão algumas voltas na cidade, em busca de passageiros, antes de partirem para a cidade de Sobral.

Já o ponto de concentração destes veículos na cidade de Sobral se localiza no centro da cidade, nas intermediações do Mercado Público. Alguns estacionam em frente ao cemitério São Francisco, como pode ser observado na **imagem 03**:

Imagem 03: Veículos estacionados em frente ao Cemitério São Francisco, em Sobral.



Fonte: COSTA, F.E. Janeiro de 2015.

A Prefeitura de Sobral, na tentativa de regularizar o trânsito e o fluxo destes veículos no centro da cidade, expediu, no final de 2013, uma portaria estabelecendo locais e horários em que estes veículos poderiam estacionar. Todavia, boa parte dos motoristas não respeita essa portaria, pois param em locais proibidos, fila dupla, faixa amarela, tudo em busca do passageiro, arriscando-se, até mesmo serem autuados pela Autarquia Municipal de Trânsito de Sobral, por conta das irregularidades. A COOPETAM justifica que não consegue ter controle sobre essas ações em virtude do fato de que a maioria daqueles que as cometem são motoristas “clandestinos”, ou seja, não filiados e credenciados pela cooperativa.

Outro problema contatado, sendo este relatado principalmente pelos usuários deste tipo de transporte, e que está diretamente ligado à segurança dos passageiros e às dinâmicas de mobilidade e circulação, se refere às constantes “disputas” na estrada por passageiros, onde alguns motoristas, almejando conseguir o maior número possível de pessoas para seus veículos, trafegam em alta velocidade pelas subidas e descidas da serra, muitas vezes em situações de extremo risco, sobretudo quando dois veículos saem de seus locais de origem praticamente no mesmo horário, dando início aos chamados “pegas”. Atitude que aumenta em muito o risco de acidentes.

Todavia, nem tudo é problema. Conseguimos enxergar também alguns pontos positivos no fluxo constante de pessoas e veículos entre a Serra da Meruoca e a cidade de Sobral. O primeiro deles está relacionado à facilidade de acesso da população serrana à cidade de Sobral e vice-versa, uma vez que estes veículos, embora nem todos em condições ideais de funcionamento, trafegam diariamente, de 05h00min horas da manhã às 18h00min horas, exceto aos domingos, onde o tráfego geralmente se encerra por volta das 17h00min horas. Essa facilidade de acesso aumenta consideravelmente a interação social, econômica e cultural entre as populações destes municípios e esta cidade.

Importante ressaltar que existem alguns outros veículos que trafegam em outros horários, sobretudo à noite e durante a madrugada. Referimo-nos aos veículos (ônibus e micro-ônibus) que transportam estudantes universitários e trabalhadores da indústria de calçados Grendene S/A. Porém, estes veículos possuem usuários regulares e cadastrados, não transportando assim mercadorias e outras pessoas, exceto em situações circunstanciais.

Além da facilidade de acesso, o que promove uma maior interação, verificamos também que o fluxo constante de pessoas na via de acesso aos municípios e à cidade de Sobral acabou por gerar um fortalecimento do comércio da agricultura familiar, tanto às margens da estrada, como nos pontos de concentração de veículos, sobretudo em Meruoca.

Cabe destacar também que as características dos veículos utilizados auxilia os comerciantes e agricultores que se dirigem à Sobral para abastecer seus estabelecimentos comerciais e/ou adquirir animais, sementes, insumos e outros produtos que podem ser utilizados na agricultura.

Não podemos esquecer também da fonte de renda que é gerada aos motoristas, ajudantes e proprietários de veículos, a maioria pais de família, que dependem muita das vezes desta atividade para sobreviver.

6. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Cientes de que ainda há muito que se estudar e se refletir para que possamos de fato compreender as dinâmicas de mobilidade espacial e circulação atuantes entre a Serra da Meruoca e a cidade de Sobral, via meios de transporte, classificamos a presente reflexão como um simples esforço de conseguir abstrair características, ações e circunstâncias que levam à concretização de um fenômeno.

Nesse sentido, as características e considerações aqui expostas constituem apenas um esboço daquilo que realmente pretendemos, relacionado principalmente à análise totalizadora de todas estas dinâmicas e fluxos de mobilidade e circulação nessa área específica assim como a compreensão dos fatores e elementos

que influenciam direta e indiretamente para a apropriação do capital e do território por parte dos proprietários de veículos, o poder de Estado em regularizar esta atividade e a interação econômica e social existente entre a população serrana e da cidade sertaneja, propiciada, sobretudo, por meio das dinâmicas de transporte atuantes entre as mesmas.

7. REFERÊNCIAS

ABREU, João Capistrano de. **Capítulos de História Colonial**. Belo Horizonte: Itatiaia, 1988.

ALVES, J. **História das secas: séculos XVII a XIX**. Fortaleza. Instituto do Ceará, 1953.

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.

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.

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 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.

CARACRISTI, Isorlanda. **A indústria chapeleira sobralense**. Revista da Casa da Geografia de Sobral. Sobral - CE: UVA, V.1, n.1, 1999.

CASTELLS, Manuel. **A sociedade em rede**. 8ª ed. São Paulo: Paz e Terra. 2001.

CEARÁ. Secretaria de Infra-estrutura do Estado do. **Projetos Estruturantes**. Disponível em www.seinfra.ce.gov.br Acesso em 28 de Outubro de 2009.

CORRÊA, Roberto Lobato. **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, 2004.

_____. **Rede Urbana: reflexões, hipóteses e questionamentos sobre um tema negligenciado**. Cidades. Vol. 1, n.1. Presidente Prudente: Grupos de Estudos Urbanos, 2004. 65-78.

_____. **Trajetórias Geográficas**. Bertrand Brasil. Rio de Janeiro. 1997.

FERRAZ, A. C. P.; TORRES, I. G. E. **Transporte público urbano**. São Carlos: Rima, 2004.

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.

HARVEY, David. **A produção capitalista do espaço**. São Paulo: Annablume, 2006.

JÚNIOR, Martha Maria. **Da fazenda Caiçara, nos “Sertões do Norte”, à cidade média de Sobral: reconstruindo espacialmente o processo de expressão regional**. In: JÚNIOR, M. M.; FREITAS, N.A. de; HOLANDA, V.C.C. de. ; (Orgs.) Múltiplos olhares sobre a cidade e o urbano: Sobral e região em foco. Sobral. UECE-UVA, 2010.

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Cidades – Sobral-CE**. Disponível em www.ibge.gov.br Acesso em 30 de Setembro de 2013.

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> Acesso em 30 de dezembro de 2014.

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.

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.

PEREIRA, Sílvia 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.

PRADO JÚNIOR, C. **Formação do Brasil Contemporâneo: colônia**. 7ª ed. São Paulo: Brasiliense, 1963.

RAFFESTIN, Claude. **Por uma geografia do poder**. São Paulo: Ática, 1993.

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.

SANTOS, Milton. **A natureza do espaço**. 4 ed. São Paulo: Edusp, 2004.

_____, **A urbanização brasileira**. 4ª ed. São Paulo. Hucitec. 1998ª.

SILVEIRA, Márcio Rogério. (org.) **Circulação, transportes e logística: diferentes perspectivas**. 1ª ed. São Paulo – Outras expressões. 2011.

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.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara. **Transporte urbano, espaço e equidade: análise das políticas públicas**. São Paulo: Annablume, 2001.

VILLAÇA, Flávio. **A problemática do transporte urbano no Brasil**. In: SILVEIRA, Márcio Rogério. (org.) **Circulação, transportes e logística: diferentes perspectivas**. 1ª ed. São Paulo – Outras expressões. 2011.