



**O PAPEL DA INDÚSTRIA CALÇADISTA NA
CONFIGURAÇÃO TERRITORIAL DA CIDADE DE
SOBRAL, CEARÁ**

**THE ROLE OF THE FOOTWEAR INDUSTRY IN THE
TERRITORIAL CONFIGURATION OF THE CITY OF
SOBRAL, CEARÁ**

**EL PAPEL DE LA INDUSTRIA DEL CALZADO EN LA
CONFIGURACIÓN TERRITORIAL DE LA CIUDAD DE
SOBRAL, CEARÁ**

DOI 10.33360/RGN.2318-2695.2023.i1.p. 24-40

Maria da Penha dos Santos Costa

Doutoranda do Programa de Pós-Graduação em Geografia
da Universidade Federal do Ceará (UFC).

E-mail: penhavaz19@gmail.com

Orcid: <http://orcid.org/0000-0003-3050-2573>.

Glauciana Alves Teles

Doutora pela Universidade Estadual do Ceará (UECE)

Docente do Curso de Graduação e do Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade
Estadual Vale do Acaraú (UVA)

E-mail: glauciana_teles@uvanet.br

Orcid: <https://orcid.org/0000-0002-6952-8837>

RESUMO:

Influenciado pela reestruturação produtiva e pelos princípios do Neoliberalismo no país, a indústria calçadista, no decorrer dos anos de 1990, deu início ao deslocamento de unidades produtivas do segmento para diversos estados nordestinos, dentre os quais o Ceará. No Ceará, Sobral se destaca como o mais expressivo território produtivo calçadista, fato que se justifica pela localização de unidades produtivas da empresa Grendene S.A. Objetivamos analisar a produção do espaço urbano sob a perspectiva da atividade industrial calçadista movida pela empresa calçadista Grendene. Os procedimentos metodológicos consistiram em: a) revisão de literatura arrimada em autores especialistas no tema; b) levantamento documental e estatístico; e c) pesquisa de campo. A partir do estudo em questão constatamos que a Grendene é um dos principais agentes a influenciar a produção do espaço urbano de Sobral, que se (re)estrutura para garantir a sua expansão produtiva.

Palavras-chave: Indústria calçadista; Espaço urbano; Sobral.

ABSTRACT:

Influenced by the productive restructuring and the principles of Neoliberalism in the country, the footwear industry, during the 1990s, began the displacement of productive units of the segment to several northeastern states, including Ceará. In Ceará, Sobral stands out as the most expressive productive footwear territory, a fact that is justified by the location of production units of the company Grendene S.A. We aim to analyze the production of urban space from the perspective of the footwear industrial activity moved by the footwear company Grendene. The methodological procedures consisted of a) review of the literature in specialized authors on the subject; b) documentary and statistical survey and c) field research. From the study in question, we found that Grendene is one of the main agents to influence the production of Sobral urban space, which (re) structure to ensure its productive expansion.

Keywords: Footwear Industry; Urban Space; Sobral.



RESUMEN:

Influenciada por la reestructuración productiva y los principios del Neoliberalismo en el país, la industria del calzado, durante la década de 1990, inició el desplazamiento de unidades productivas del segmento hacia varios estados del noreste, entre ellos Ceará. En Ceará, Sobral se destaca como el territorio productivo del calzado más expresivo, hecho que se justifica por la ubicación de las unidades productivas de la empresa Grendene S.A. Nuestro objetivo es analizar la producción del espacio urbano desde la perspectiva de la actividad industrial del calzado movida por la empresa de calzado Grendene. Los procedimientos metodológicos consistieron en: a) revisión de la literatura en autores especializados en el tema; b) encuesta documental y estadística y c) investigación de campo. Del estudio en cuestión encontramos que Grendene es uno de los principales agentes para influir en la producción de espacio urbano sobral, que (re) estructura para asegurar su expansión productiva.

Palabras clave: Industria del Calzado; Espacio Urbano; Sobral.

1 INTRODUÇÃO

A reestruturação produtiva do capital acarretou a desconcentração de diversos segmentos produtivos, especialmente daqueles setores que demandavam maior número de trabalhadores, a exemplo da indústria de calçados, de alimentos e do setor têxtil. Desse modo, desde então, o Nordeste brasileiro tornou-se o *locus* da materialização dos movimentos do capital no Brasil (PEREIRA JÚNIOR, 2011; MUNIZ, 2019; TELES; COSTA, 2023).

Influenciado pela combinação entre reestruturação produtiva em âmbito global e pelos princípios do neoliberalismo no país, a indústria calçadista, no decorrer dos anos de 1990, deu início ao deslocamento de unidades produtivas do segmento para estados nordestinos, dentre os quais o Ceará, que atravessava naquele período profundas transformações políticas, fundamentadas no desenvolvimentismo, que visavam incrementar a atividade industrial no Estado, por intermédio de incentivos fiscais.

Destaque nos atrativos e incentivos fiscais, o Estado do Ceará, em 1990, adentrou um período de mudanças ocasionadas pela intrínseca relação entre o capital e as forças políticas que naquele momento executavam projetos que tencionavam incluir o Estado no circuito da acumulação capitalista já consolidada no Sul e Sudeste do país. O Ceará foi o Estado que mais se utilizou de elementos atrativos para a implantação dessas empresas que atravessavam a desconcentração com destino a estados e municípios que até então não possuíam bases industriais tradicionais (LOAYZA, 2011; PEREIRA JÚNIOR, 2011).

No contexto da guerra fiscal, o Ceará foi o que mais se destacou no quesito de incentivos para o capital industrial, o que de fato envolveu, além dos incentivos fiscais, a oferta de infraestrutura, abundância da força de trabalho e disponibilidade de descontos em tributos junto às esferas municipais que receberam as fábricas (SANTOS; PEREIRA JÚNIOR; TELES 2021).

A indústria calçadista encontrou no Ceará elementos que permitiram o seu pleno desenvolvimento, uma vez que, além das políticas atrativas, a indústria calçadista apropriou-se do barateamento da mão de obra disponível, fato que se deu em decorrência de a produção de calçados se expressar como uma atividade tradicional de produção industrial que, apesar dos avanços



tecnológicos, ainda possui características do trabalho artesanal que demandam um maior número de trabalhadores no processo produtivo (NAVARRO, 2006; TELES; COSTA, 2023).

Dentre as muitas empresas que migraram para o Estado do Ceará, esteve a empresa de calçados Grendene S.A, que, por meio dos benefícios fiscais e do aparato técnico disponibilizado pelos governos estadual e municipal, instalou no decorrer da década de 1990 no Ceará, especificamente nos Municípios de Fortaleza, Crato e Sobral, unidades fabris especializadas na produção de calçados para o mercado nacional e internacional. Além da implantação de fábricas no Estado do Ceará, a Grendene também instalou uma unidade produtiva em Teixeira de Freitas, na Bahia, entretanto Sobral figura como o maior polo produtor de calçados da organização (SANTOS, 2022; GRENDENE, 2022).

Em virtude das ações de cunho político movidas pela elite local, em 1993, a Grendene instalou na cidade de Sobral a segunda unidade produtiva da empresa no Ceará. A escolha pelo novo território da produção calçadista da empresa foi influenciada, sobretudo, por fatores políticos, porquanto que líderes políticos municipais exerceram na época um papel de destaque no que condiz com a atração da Grendene para Sobral (HOLANDA, 2007).

Além de incentivos fiscais, mão de obra abundante, baixos salários, a Grendene encontrou no campo político local respaldo suficiente para transformar Sobral no maior núcleo produtivo do grupo. A instalação da Grendene em Sobral foi uma ação direta do então Governador do Estado, Ciro Gomes (1990-1993), por meio de um programa de desenvolvimento estratégico que possibilitou a chegada a Sobral de uma empresa de grande porte como a Grendene (GRENDENE, 2011; GOUVEIA, 2015).

Classificada como um dos motores que movem a economia sobralense, a Grendene, desde sua instalação, estabeleceu no município um novo dinamismo que reconfigurou o papel desse espaço na produção de calçados nacional e nos novos movimentos da força de trabalho. Além do mais, Sobral tornou-se, nas últimas décadas, um berço de atração de mão de obra, atraindo fluxos populacionais que pavimentam no tempo e no espaço a sua relevância na região noroeste como importante cidade-polo de caráter econômico. A instalação da Grendene significou dinâmicas industriais mais relevantes no espaço urbano, que se dispuseram pela exigência de um conjunto técnico espacial para atender a circulação de pessoas, serviços e mercadorias que tem como foco essa organização.

Diante do exposto, o manuscrito tem por objetivo analisar a produção do espaço urbano sob a perspectiva da atividade industrial calçadista movida pela Grendene. Assim, intentamos compreender a cidade média de Sobral desde a dimensão econômica, articulada às dinâmicas urbana e regional, uma vez que a cidade apresenta, além da centralidade da indústria calçadista na porção noroeste do Ceará, uma centralidade expressiva nas atividades de comércio e serviços,



também no setor industrial, em virtude das dinâmicas territoriais da indústria calçadista, aqui representada pela Grendene.

O texto está organizado em duas seções, além da introdução e das considerações finais. Na primeira seção abordamos a formação do novo polo calçadista do Brasil, o do Nordeste. Porquanto que na segunda seção, enfatizamos a relação indústria e espaço urbano a partir da produção do espaço urbano sobralense.

2 INDÚSTRIA CALÇADISTA E O NORDESTE BRASILEIRO: O ESTADO DO CEARÁ COMO NOVO POLO DA PRODUÇÃO DE CALÇADOS

A reestruturação produtiva e territorial iniciada em meados de 1970 foi fruto das dinâmicas impostas pelo regime de acumulação “financeirizado”, no âmbito do qual a esfera financeira passou a interferir na organização da produção - ao mesmo tempo em que possibilitou sua desconcentração - antes restrita aos limites da fábrica para outras regiões e até mesmo países por meio da flexibilização (CHESNAIS, 2002).

De caráter nômade, desde então, a indústria calçadista concentra-se em regiões onde existem fatores específicos que possibilitem o seu amplo desenvolvimento. Por sua vez, a indústria calçadista brasileira também seguiu os mesmos ritmos da indústria global de calçados, ao “fragmentar” territorialmente setores produtivos transpondo as regiões tradicionais de produção, Sul e Sudeste, para a região Nordeste (NAVARRO, 2006).

A indústria de calçados no Brasil é identificada como uma força motriz para muitos estados, tanto para os polos tradicionais de produção, como São Paulo e Rio Grande do Sul, como para aqueles recém-formados, a exemplo do Ceará. Por se tratar de um tipo de indústria tradicional, que demanda um grande quantitativo de mão de obra, mesmo incorporando tecnologias em seu processo produtivo, a indústria calçadista se constitui como uma produção artesanal, que demanda configurações organizacionais específicas.

De caráter migratório, a produção de calçados tende a deslocar-se para regiões onde a “[...] força de trabalho não é obstaculizada por salários elevados e pela existência de avançada proteção legal ao trabalhador” (NAVARRO, 2006, p. 388). Para esse segmento, o fator mão de obra torna-se central para a redução dos custos de produção, fazendo com que a indústria calçadista seja “nômade”, uma vez que sempre está migrando para regiões onde haja maior oferta de mão de obra, portanto, ela tende a se desconcentrar com certa frequência.

A indústria calçadista brasileira tem como principal particularidade histórica a concentração geográfica da sua produção. No Brasil, a concentração da produção de calçados, desde os anos de 1960, esteve localizada em regiões produtoras tradicionais, como o Vale dos Sinos, no Rio Grande



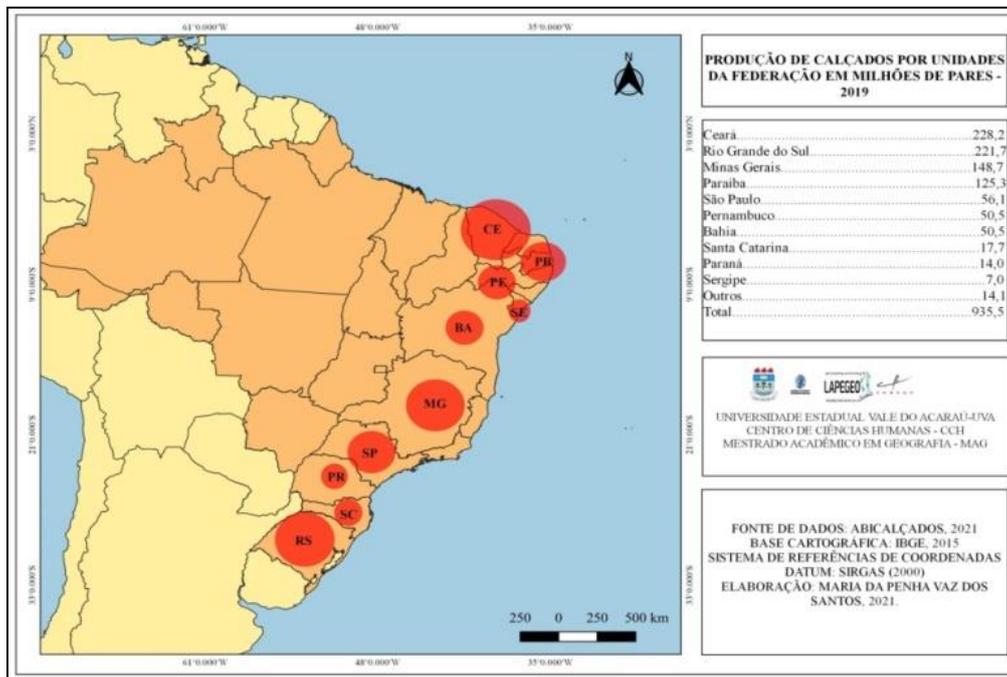
do Sul, e na região de Franca, no Estado de São Paulo, e, mais recentemente, em estados da região Nordeste, como Ceará e Bahia (GARCIA, 2001).

Por sua vez, ante as dinâmicas do mercado internacional, essa indústria realizou em meados dos anos de 1990 importantes transformações organizacionais e territoriais, ao deslocar para o Nordeste grandes unidades produtivas, que, desde então, deram novos significados econômicos e sociais para a região. A desconcentração da produção calçadista brasileira transformou o Nordeste em um novo ponto de interesse do capital produtivo no Brasil.

Dentre as motivações que tornaram a região Nordeste atrativa para essas empresas do ramo calçadista, estiveram, acima de tudo, as buscas por posições estratégicas importantes no mercado global, pelo fato de a região apresentar fatores que possibilitaram a essas empresas uma maior margem de lucratividade em comparação com as regiões tradicionais. O deslocamento de empresas calçadistas para o Nordeste foi motivado, sobretudo, pela redução dos custos salariais, incentivos fiscais e proximidade geográfica com o mercado externo, bem assim com o mercado norte e centro-norte do Brasil (LOAYZA, 2011).

Para Garcia (2001, p. 4), entre todas as regiões, é em estados do Nordeste que empresas calçadistas encontraram “[...] condições mais favoráveis de financiamento, incentivos fiscais e menores custos do trabalho”. Esse movimento, entretanto, não é recente, uma vez que, desde os anos de 1960 e 1970, o Nordeste já havia atraído diversas empresas, via SUDENE, todavia, havendo sido observado somente em 1990 um deslocamento mais intenso de empresas de médio e grande porte provenientes do Sul e Sudeste, como Grendene, Paquetá, Dakota, Vulcabras/Azaleia, Kildare, Bibi, Aniger e Democrata (PEREIRA JÚNIOR, 2011).

Quanto à produção de calçados, de acordo com a Associação Brasileira das Indústrias de Calçados (ABICALÇADOS), o Nordeste atualmente se classifica como o maior produtor de calçados em volume do País, tendo a sua produção, em 2019, ultrapassado os 464 milhões de pares, o que significou uma participação de 49,6% na produção total do segmento. Com base nesses dados, espacializando a produção de calçados no Brasil, o mapa 1 ilustra o fato de que, dentre os dez maiores estados produtores de calçados no ano de 2019, cinco estão localizados no Nordeste: Ceará, Paraíba, Pernambuco, Bahia e Sergipe.



Mapa 1 - Produção de calçados por unidades da federação em milhões de pares – 2019

Fonte: IBGE/ ABICALÇADOS, 2021

Elaboração: autoras

Neste aspecto, em 2019, o Ceará contribuiu com cerca de 24,4% (228 milhões) dos pares de calçados. Como segundo estado nordestino a se destacar na produção industrial calçadista esteve à Paraíba, com 13,4% (125 milhões), seguido por Pernambuco e Bahia, que apresentaram proximidades em termos de participação na produção e no volume produzido, ambos com participação de 5,4% (51 milhões) nos calçados, seguidos por Sergipe, que contabilizou em torno de 0,9% (7 milhões).

Além desses aspectos quantitativos, o mapa 1 revela que a concentração industrial calçadista segue os limites da urbanização brasileira, com forte concentração no Brasil litorâneo. Embora ainda haja intensa comparência nas regiões centrais, é no Nordeste litorâneo que a indústria calçadista nacional soergue as materialidades planejadas para o século XXI, mediante a expansão da produção em ultrapasse às fronteiras do Sul/Sudeste.

Cabe ressaltar que a expansão dos meios de transportes e comunicações possibilitou que a indústria em foco mantivesse relações inter-regionais, tendo sido mais um elemento resultante da recente ampliação da concentração industrial no Brasil. A formação do corredor industrial de empresas calçadistas nessa área insere tais estados na lógica de uma produção assentada nos ditames da acumulação “financeirizada” e, por conseguinte, padrão de produção flexível.



3 A INDÚSTRIA CALÇADISTA E A PRODUÇÃO DO ESPAÇO URBANO DE SOBRAL, CEARÁ

Localizada na Mesorregião Noroeste do Ceará, Sobral fica a aproximadamente 239 km de distância da capital, Fortaleza, e a 220 km do Porto do Pecém. O seu distrito-sede se liga a outros municípios cearenses e estados por rodovias federais, estaduais e municipais, sendo a principal delas a BR 222. Na rede urbana do Ceará, Sobral desponta como uma das mais importantes cidades do Estado, ocupando hoje a posição de Capital Regional C (2C) na rede urbana brasileira, fato que se justifica pelo papel exercido no contexto da região (IBGE, 2018).

De acordo com dados do censo de 2010, Sobral possuía 188.233 habitantes e uma densidade demográfica de 88,67 hab/km². Em 2021, a estimativa é de que esse quantitativo tenha chegado a 212.437 habitantes, 88,35% (166.310) residindo na sede e outros 11,65% (21.923) na área rural. Sobral ocupa a quinta posição no ranque de maiores índices populacionais do Ceará (IPECE, 2017; IBGE, 2020).

Firmada na reestruturação produtiva e territorial, bem como nas políticas neoliberais consolidadas no Brasil, os anos de 1990 representaram o início da incorporação de Sobral ao mais recente processo de expansão industrial, que teve como característica primordial a intermediação direta de governos de unidades da Federação, por intermédio da guerra dos lugares, na atração de investimentos industriais, em que Sobral também foi inserida.

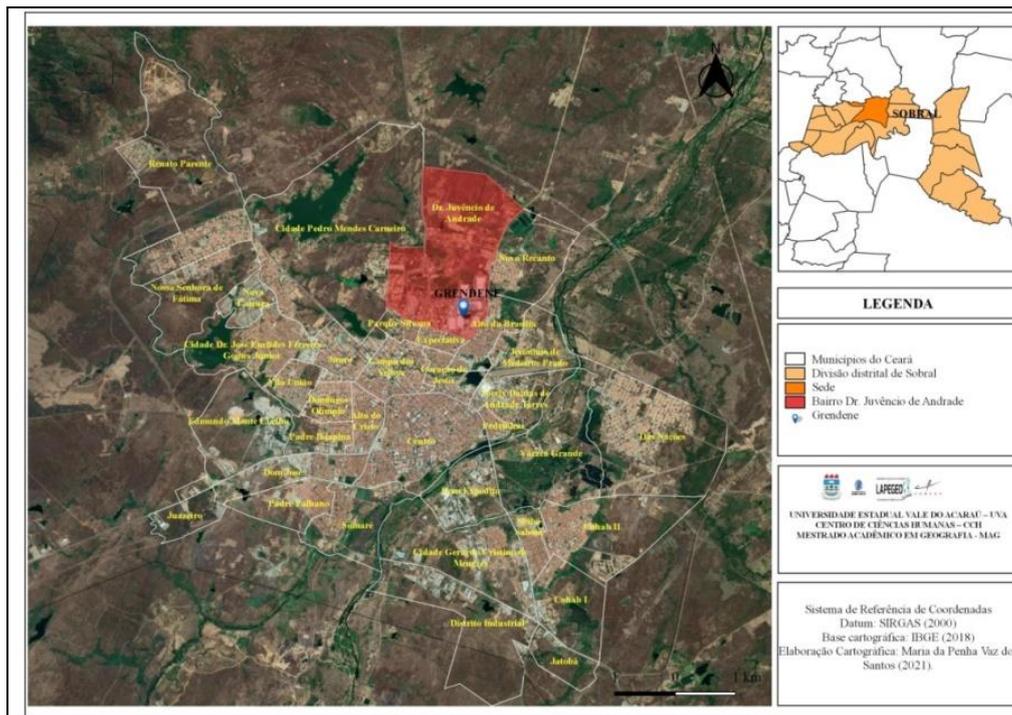
Apontamos como marco inicial do mais recente período industrial de Sobral, a instalação da Grendene S. A¹ em 1993, atrelada aos incentivos financeiros do Fundo de Desenvolvimento Industrial (FDI) no contexto estadual e as articulações entre agentes políticos locais. No âmbito político, Sobral dispunha de dois importantes nomes sobralenses, os irmãos Ciro Ferreira Gomes e Cid Ferreira Gomes, que, respectivamente, ocupavam na época os cargos de Governador do Ceará e Deputado Estadual.

Assim, no decorrer dos anos de 1990, buscando consolidar estratégias de competitividade, justificada pela abertura comercial brasileira e, por conseguinte, fortalecimento nos mercados internacionais, a Grendene migrou para a região Nordeste unidades produtivas que passaram a possibilitar a expansão da empresa em seus termos produtivos, lucrativos e competitivos, tanto no plano nacional como global, do mesmo modo que desenvolveu uma estrutura produtiva espacialmente dispersa que articula por via da produção de calçados as regiões Sul e Nordeste do Brasil ao mundo.

¹ A Grendene S.A é uma empresa calçadista de origem gaúcha, de capital aberto, com ações no segmento do Novo Mercado. Atualmente, a empresa desenvolve atividades de: i) desenvolvimento, ii) produção, iii) distribuição e iv) comercialização de calçados sintéticos para os segmentos feminino, masculino e infantil que se articulam entre os estados Rio Grande do Sul e Ceará, estando localizada, respectivamente, em Farroupilha - a sede administrativa - e em Sobral - sede social da empresa. No total, a Grendene contabiliza 18.340 trabalhadores no Brasil (GRENDENE, 2020).



Em Sobral a Grendene está localizada nos limites dos bairros Parque Silvana, Expectativa, Alto da Brasília e Dr. Juvêncio de Andrade na região nordeste de Sobral, como mostra o mapa 2. O bairro Juvêncio de Andrade, onde a Grendene situa-se na sua totalidade, formou-se na expansão da cidade em direção à CE-240. Antes da chegada da Grendene, o bairro era uma área pouco urbanizada, formado por casas amplas com padrão de chácaras. As residências eram de famílias abastadas que procuraram o bairro em busca de morar com tranquilidade, longe do adensamento do centro urbano.



Mapa 2 – Localização do bairro Dr. Juvêncio de Andrade – 2021.

Fonte: SEUMA, 2021

Elaboração: autoras

Com o passar dos anos, após a implantação das primeiras fábricas da Grendene, o bairro mudou a sua característica inicial de bairro tranquilo para bairro industrial com o predomínio das dinâmicas cotidianas próprias da indústria, como o barulho do maquinário da empresa, o movimento diário de caminhões com mercadorias e de trabalhadores que se mobilizam para acessar as fábricas pelos vários portões de acesso em pontos diferentes do complexo industrial.

Com a implantação de um grande fixo como a Grendene, com o emprego do território pelo capital industrial, Sobral passou por uma completa adaptação do lugar às demandas externas, cujo apoio produtivo e lucrativo esteve atrelado às “facilidades” das condições materiais necessárias ofertadas pela esfera estadual e municipal. Engendraram-se em Sobral densidades técnicas,



informacionais e normativas que proporcionaram que o uso do território pela indústria calçadista fosse de fato consolidado.

Em Sobral, a Grendene induziu a produção de uma “ortopedia territorial” (CATAIA, 2001)² condizente com as suas demandas produtivas, exigindo uma infraestrutura moderna, capaz de suprir os fluxos empreendidos pela indústria sob exame. Para isso, verdadeiras próteses (SANTOS, 1994) foram inseridas no território sobralense para tornar viável o desenvolvimento da atividade industrial calçadista nos últimos anos que resultaram na modernização da cidade, pois “[...] essas próteses, bem como as ações que as animam, resultam das modernizações que o território seletivamente acolhe segundo os lugares” (CATAIA, 2001, p. 46).

As “ortopedias territoriais” foram construídas por meio da ação municipal, a qual incluiu a doação de terrenos, construção e recuperação de rodovias e avenidas que dão acesso à Grendene, disponibilidade de energia elétrica, água tratada, rede de esgoto, revitalização urbana da área circunvizinha às fábricas, entre outros.

Logo, após a instalação dos primeiros galpões da Grendene, o território foi equipado com um sistema de engenharia alinhado às necessidades da empresa, inclusive tornadas prioridades durante as duas gestões de Cid Gomes quando foi prefeito. As primeiras densidades técnicas erguidas foram ao encontro das novas dinâmicas industriais em curso na cidade, principalmente durante a segunda gestão de Gomes (2001-2004), que privilegiou diretamente a área onde a Grendene estava instalada (HOLANDA, 2007).

A primeira grande construção em prol da atividade industrial da Grendene foi a Avenida Pericentral, que buscou beneficiar a área onde está localizada a Grendene, sobretudo em razão dos problemas de mobilidade gerados pelo grande fluxo de veículos que se deslocavam diariamente. Além do mais, a Pericentral possibilitou a reorganização do trânsito, não só nas mediações da Grendene, como também no centro que já sentia os efeitos da atividade industrial induzida pela Grendene, logo nos primeiros anos após a sua instalação.

Compreendemos que a construção da Avenida Pericentral remeteu a um tipo de incentivo territorial, que normatizou o território em favor do capital industrial e de seu desenvolvimento. Conforme Cataia (2003), os municípios que disputam a instalação de empreendimentos industriais sempre ofertam, além de incentivos fiscais, também incentivos territoriais, pois, “[...] além de normatizar o território com leis que tentam atrair empresas, o próprio território construído é uma norma” (p. 4).

A avenida Pericentral (Figura 1) constitui a mais importante infraestrutura da cidade nos anos 2000, visto que a intervenção municipal em prol da expansão industrial propiciou a conexão

² A terminologia “ortopedia territorial” refere-se à construção de infraestruturas em prol da modernização do território para atender os propósitos hegemônicos de determinados agentes econômicos. A ortopedia territorial prepara o território para as empresas (CATAIA, 2003).



espacial da Grendene com as principais rodovias de acesso a Sobral, bem como conduziu ao grande fluxo de caminhões responsáveis pelo transporte da matéria-prima e da produção para além do centro, do mesmo modo que propiciou um acesso mais rápido da força de trabalho residente nos principais bairros de Sobral. Ampliaram-se, desta maneira, as relações espaciais de produção e a mobilidade das forças produtivas da Grendene, que passou a contar com uma infraestrutura que foi se adequando, gradualmente, à expansão do complexo industrial.



Figura 1 - Avenida Ildefonso de Holanda Cavalcante (Pericentral)

Fonte: Sobral Drone, 2021

Outras densidades técnicas foram incorporadas ao espaço urbano de Sobral, à exemplo da construção do aeroporto Coronel Virgílio Távora³ na Avenida Gerado Rangel, próximo à Universidade Estadual Vale do Acaraú (UVA) e a Grendene, comportando aviões de pequeno porte. Em 2011, entretanto, na gestão de Clodoveu Arruda (2011 a 2016), iniciou-se o projeto para a construção de um novo aeroporto em Sobral que visa à operação de aviões de médio porte e ao transporte de cargas. A nova infraestrutura aeroportuária está sendo construída nas imediações dos Distritos de Patriarca e Caioca.

O novo aeroporto⁴ objetiva, conforme o então secretário de infraestrutura do Governo do Estado, Lúcio Gomes, em entrevista concedida ao jornal O Povo de 12 de janeiro de 2021, viabilizar as rotas comerciais e fomentar o desenvolvimento econômico da região. A implantação do aeroporto “[...] visa colocar Sobral num patamar de crescimento de infraestrutura e de

³ O atual Aeroporto Regional possui uma pista de pouso e decolagem de 1.250 metros em área de 16,63 hectares, próximo ao centro.

⁴ O novo aeroporto de Sobral possui uma área de 143 hectares, situada a 19 km da sede do Município e a 13 km da Avenida Perimetral. O aeroporto terá como vias de acesso a BR 222 e a CE 178. O equipamento terá uma pista de pouso e decolagem de 1,8 km de extensão e 30 metros de largura, estacionamento, pátio para as aeronaves, área de taxiamento, um terminal de passeio com centro comercial, ponto de embarque, desembarque, centro administrativo, *check-in*, banheiros e centro de controle de voos (SOBRAL, 2021).



preparação para um outro patamar de crescimento, desenvolvimento e geração de oportunidades” (O POVO, 2021).

Nos últimos anos, também, se ampliaram os modais disponíveis para o transporte de passageiros, com a implantação do Veículo Leve sobre Trilhos (VLT), que conta com duas linhas, a linha norte e a linha sul. Emergindo da política de modernização de Sobral, comandada pelo então governador do Estado, Cid Gomes, o VLT de Sobral entrou em funcionamento no segundo semestre de 2014 com extensão aproximada de 13,22 km, com aporte de doze estações⁵, sendo seis delas na linha sul e seis na linha norte. O modal tem capacidade para transportar até 100 pessoas em cada vagão (SOBRAL, 2017).

A linha norte é responsável por atender o deslocamento de trabalhadores que estão no raio de influência da Grendene, interligando o complexo industrial ao bairro periférico COAB III. Esta linha conta com 6,7 km de ferrovia e três estações - Novo Recanto, Grendene e Alto da Brasília - somente nas imediações do estabelecimento (Figura 2). O VLT de Sobral atende, em média, a 4,8 mil pessoas diariamente.



Figuras 2 – VLT estação da Grendene

Fonte: Pesquisa de campo, 2021

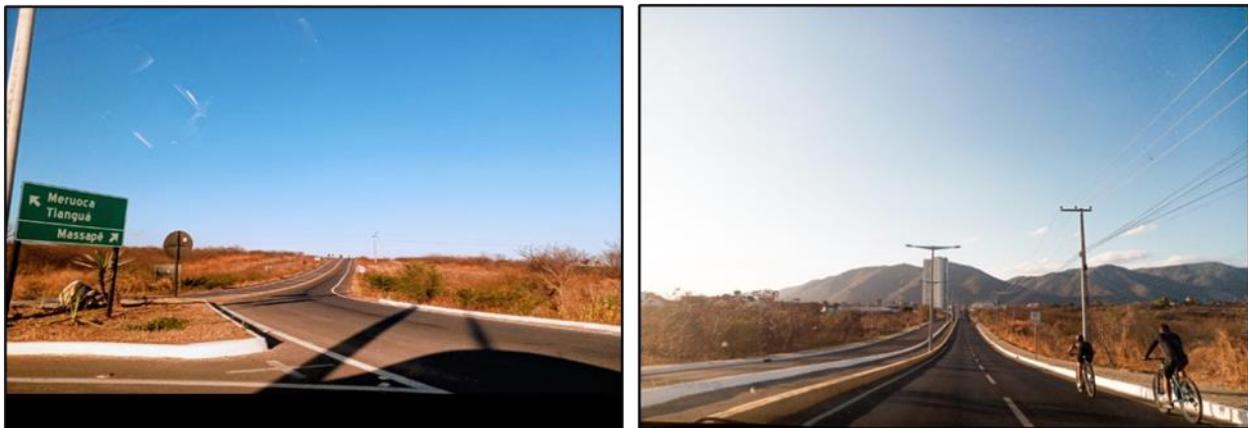
A estação Grendene fica nas proximidades da fábrica 6 (seis) do complexo industrial, portanto, bem próximo a um dos portões por onde passam todos os dias centenas de trabalhadores. Durante os trabalhos de campo, percebemos que o fluxo de trabalhadores que utilizam esse serviço

⁵ A linha sul é composta pelas estações Cohab II, Dom Expedito, Boulevard do Arco, Coração de Jesus, Dom José e Sumaré. Na linha norte estão as estações Novo Recanto, Grendene, Alto da Brasília, Junco, José Euclides e Cohab III (METROFOR, 2014).



de transporte também é intenso no horário de troca de turno, embora não tenhamos conseguido dados exatos acerca dos fluxos da referida estação. Além dessa estação intitulada de Grendene, ainda há a do Novo Recanto e a do Alto da Brasília, a primeira localizada antes e a segunda localizada depois da fábrica 6 (seis).

Em 2018, a mobilidade urbana foi pensada no Plano Interurbano e da região norte com a construção da Avenida Perimetral José Euclides Ferreira Gomes Júnior, que integra os municípios da região noroeste a Sobral. Financiada pelo Governo do Estado do Ceará e o Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID), a avenida Perimetral circunda a cidade de Sobral ligando a CE 178 a BR 222 e aos municípios da região. Assim, “[...] a construção deste equipamento versou por ampliar a expansão do perímetro urbano de Sobral, tal como facilitar o escoamento da produção das fábricas instaladas na cidade” (SANTOS; TELES, 2021, p. 16).



Figuras 3 e 4 – Avenida Perimetral: Trecho correspondente ao sentido Sobral-Massapê Fonte: Pesquisa de campo, 2021

Tendo sido recentemente inaugurada, a avenida Perimetral constitui-se como um projeto que visa promover a fluidez na circulação intermunicipal, ao conectar a sede aos municípios adjacentes da Região Metropolitana de Sobral (RMS), beneficiando a mobilidade advinda dos municípios de Santana do Acaraú, Massapê, Meruoca e Alcântaras, visto que a Perimetral contorna praticamente toda a sede de Sobral, indo ao encontro da CE 178 e a 440, assim como a BR 222.

Para o transporte público, além do VLT, recentemente, em 2020, entrou em operação o Transporte Urbano de Sobral (TranSol) para fomentar o deslocamento urbano, ou seja, a integração entre bairros que até então figurava como um dos problemas da mobilidade urbana da cidade. O TranSol (Figura 5) atualmente integra 7 linhas, a 1) Renato Parente/Centro; 2) Sinhá Sabóia/Centro; 3) Sumaré/Parque Silvana; 4) Cohab III/Centro; 5) Cidade Universitária I; 6) Cidade Universitária II e 7) Sinhá Sabóia/Centro/Via Belchior, com duas delas (Cidade Universitária I e II) passando nas proximidades do complexo industrial da Grendene.



Figura 5 – Transporte Urbano de Sobral (TranSol)

Fonte: Sobral, 2021

As linhas 5 e 6, Cidade Universitária I e II, são responsáveis pela conexão entre diversos bairros com os polos de grande atração de mobilidades, dentre os quais a Grendene. Os serviços do TransSol compõem as demandas apresentadas no Plano de Mobilidade Urbana, que destacava a necessidade de “[...] estruturar um sistema de transporte coletivo eficiente e integrado, que possa dar resposta às necessidades dos cidadãos e seja o principal protagonista na mudança dos padrões de mobilidade” (SOBRAL, 2017, p. 113).

Outro projeto executado em 2021 foi a implantação e ampliação de infraestrutura cicloviária, com ciclofaixas e ciclovias em diversos pontos da cidade, tal como propôs o Plano de Mobilidade Urbana de 2017. De acordo com o documento, até pouco tempo, a infraestrutura cicloviária era mínima, presente apenas no anel pericentral, no entanto acabou dando espaço para as vias ferroviárias do VLT.

A implantação da Ciclovia Pedro Aurélio Mendes Carneiro Filho (Ciclovia Lela) surge como resultado da tentativa de resolução dos problemas identificados na cidade em relação ao transporte cicloviário. A ciclovia conecta, através da Avenida Deputado João Frederico Ferreira Gomes (Figura 6), os bairros do Junco e Parque Silvana, totalizando uma extensão de aproximadamente 1.900 metros.



Figura 6 – Trecho da ciclovia na Avenida Deputado João Frederico Ferreira Gomes no bairro Campo dos Velhos

Fonte: Trabalho de campo, 2021

Mesmo ainda não tendo sido diretamente contemplada com ciclovias que se interliguem diretamente à Grendene, as infraestruturas citadas circundam o bairro onde está instalado o complexo industrial da Grendene, portanto, favorecendo a mobilidade da força de trabalho residente naquela área da cidade (Figura 7).

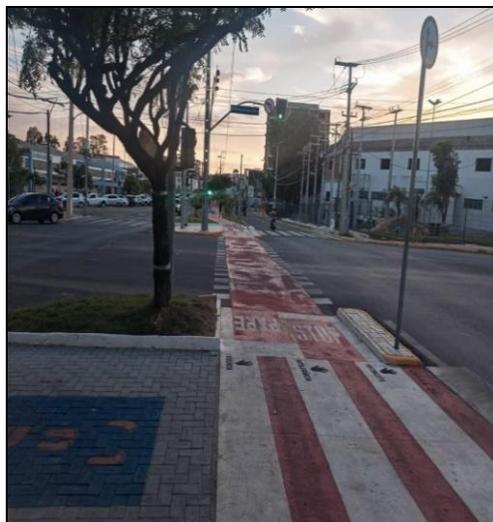


Figura 7 – Trecho da ciclovia no bairro Campo dos Velhos, próximo ao Centro de Convenções de Sobral

Fonte: Trabalho de campo, 2021

Como constatado, as maiores obras de infraestrutura de Sobral voltam-se para a produção de um território equipado para atender os diversos agentes por meio de financiamentos firmados entre Governos municipal e estadual, bem como o Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) em



favor da produção de uma cidade economicamente atrativa para o capital, nesse caso a indústria calçadista.

4 CONSIDERAÇÕES FINAIS

No Brasil, a reestruturação produtiva foi aparelhada pela expansão das políticas neoliberais em prol do desenvolvimento econômico, tanto em escala nacional quanto estadual. De cariz flexível, nos últimos anos a produção industrial foi ressignificada para atender ao mercado global, enquanto a produção pôde “abandonar” uma região e se fixar em outra, porquanto o capital continua a ser centralizado nos mesmos estados de onde emergiram.

Acompanhando esses ritmos, a indústria calçadista foi conduzida a mobilizar para o Nordeste grandes estabelecimentos industriais que lhe concederam a classificação de maior produtora de calçados em volume do nosso país, com destaque para Ceará e Sobral.

Observamos que a Grendene é um dos principais agentes a influenciar a produção do espaço urbano de Sobral, que se (re)estrutura para garantir a sua expansão produtiva, sendo, pois, um dos principais agentes hegemônicos a agir diretamente na constituição e reconstituição do espaço urbano de que cuidamos, o qual tem no vetor industrial o impulso para as transformações projetadas.

De efeito, Estado e Município, nas últimas três décadas, realizaram vultosos investimentos em infraestrutura urbana com foco nos fluxos animados pela Grendene, dentre os quais a construção de rodovias, tanto intraurbanas como interurbanas, ampliação do transporte urbano, do sistema de abastecimento de água e energia, dentre outras infraestruturas. Constatamos, assim, que as mudanças desencadeadas pela atividade industrial impulsionaram o soerguimento de uma infraestrutura condizente com as transformações do viés industrial que se consolidava, com abertura de mais ruas, alargamento de avenidas, criação de linha de ônibus circular, dentre outras materializações observadas.

Por fim, acreditamos que a pesquisa em questão ao mesmo tempo em que serve de embasamento para pensar a importância de indústria de calçados para a cidade média de Sobral e da região noroeste do Ceará, faz frente à abertura de uma agenda para a construção de políticas públicas relacionadas ao espaço interurbano, essa por sua vez relacionada à economia urbana e as mobilidades na cidade.

REFERÊNCIAS

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DAS INDÚSTRIAS DE CALÇADOS. Panorama das exportações brasileiras de calçados 2020. Novo Hamburgo: **ABICALÇADOS**, 2021.



- CATAIA, M. A. **Território Nacional e Fronteiras Internas**. A Fragmentação do Território Brasileiro. Tese de Doutorado - FFLCH - Universidade de São Paulo, 2001.
- CATAIA, M. A **alienação dos territórios frente aos processos da globalização econômica**. Mimeo, 2003.
- CHESNAIS, F. A teoria do regime de acumulação financeirizado: conteúdo, alcance e interrogações. **Economia e Sociedade**, Campinas, v. 11, n. 1 (18), p. 1-44, jan./jun. 2002.
- FERREIRA, D. L. **A (re)invenção de uma cidade**: Cid Marketing e a requalificação urbana em Sobral - CE. Tese de Doutorado. Programa de Pós-Graduação em Ciências. Universidade Estadual de Campinas, 2013.
- GARCIA, R. C. **Vantagens competitivas de empresas em aglomerações industriais**: um estudo aplicado à indústria brasileira de calçados e sua inserção nas cadeias produtivas globais. 2001. 204. Tese (Doutorado em Economia) – Instituto de Economia, UNICAMP, Campinas, 2001.
- GOUVEIA, R. P. **Políticas sociais, incentivos fiscais e os movimentos do capital e do trabalho no caso Grendene**. 2015. 296 f. Tese (Doutorado em Política Social) - Universidade de Brasília, 2015.
- GRENDENE. **Relatório de administração**. 2011. Disponível em: <http://ri.grendene.com.br/PT>. Acesso em: 14 set. 2021.
- GRENDENE. **Relatório de administração**. 2021. Disponível em: <http://ri.grendene.com.br/PT>. Acesso em: 14 set. 2021.
- HOLANDA, V. C. C. de. **Modernizações e espaços seletivos no Nordeste brasileiro**. Sobral: Conexão Lugar/Mundo. 2007. 254p. Tese (Doutorado em Geografia Humana) - Universidade de São Paulo, São Paulo.
- IPECE. Instituto de Pesquisa Econômica do Ceará. **Perfil Básico Municipal – 2017**. Disponível em: <http://www.ipece.ce.gov.br/index.php/perfil-municipal-2017>>. Acesso em: 19 mai. 2021.
- LOAYZA, A. C. V. **Fatores determinantes do deslocamento de setores intensivos em mão de obra para o Nordeste**: o caso das grandes empresas calçadistas brasileiras a partir dos anos de 1990. 2011. 170f. Dissertação (Mestrado em Economia) - Faculdade de Ciências e Letras, Universidade Estadual Paulista, Araraquara, 2011.
- NAVARRO, V. A indústria de calçados no turbilhão da reestruturação. *In*: ANTUNES, Ricardo. **Riqueza e miséria do trabalho no Brasil**. São Paulo: Boitempo, 2006.
- NOVO AEROPORTO DE SOBRAL DEVE COLABORAR COM O CRESCIMENTO DO MUNICÍPIO, PREVÊ SECRETÁRIO DE INFRAESTRUTURA. **O Povo. Notícias**. 12 jan. 2021. Disponível em: <https://www.opovo.com.br/noticias/economia/2021/01/12/novo-aeroporto-de-sobral-deve-colaborar-com-o-crescimento-do-municipio--preve-secretario-de-infraestrutura.html>>. Acesso em: 12 nov. 2021.
- MUNIZ, A. M. V. Reestruturação produtiva industrial e as consequências sociais e espaciais. **Espaço e Economia. Revista Brasileira de Geografia Econômica**. N. 16, 2019.
- PEREIRA JÚNIOR, E. A. **Território e economia política** – uma abordagem a partir do novo processo de industrialização do Ceará. Tese de Doutorado - FCT/UNESP. Universidade Estadual Paulista. Presidente Prudente, 2011.



SANTOS, M. O retorno do território. *In: Território, globalização e fragmentação*. SANTOS, M; SOUZA, M. A; SILVEIRA, M. L (Orgs.). São Paulo: Hucitec, 1994.

SANTOS, M. P. V dos; TELES, G. A. Indústria calçadista e o uso território em Sobral, CE. **Anais do XIV ENANPEGE...** Campina Grande: Realize Editora, 2021. Disponível em: <<https://editorarealize.com.br/artigo/visualizar/77620>>. Acesso em: 1 jan.2022.

SANTOS, M. P. V; PEREIRA JÚNIOR, E. A; TELES, G A. Dinâmicas produtivas e uso do território: a empresa calçadista Paquetá no Município de Itapajé/Ceará. **Pegada Eletrônica (online)**, v. 21, p. 55-79, 2021. Disponível em: <<https://revista.fct.unesp.br/index.php/pegada/article/viewFile/8237/pdf>>. Acesso em: 10 out. 2021.

SOBRAL. **Plano de Mobilidade urbana**. 2017. Disponível em: <<https://www.cidades.ce.gov.br/wp-content/uploads/sites/12/2017/05/Sobral.pdf>>. Acesso em: 4 dez.2021.

TELES, G. A; COSTA, M. P. S. Circuito espacial da produção de calçados e interações territoriais da empresa Grendene, Sobral, CE. **Mercator**, v. 22, 2023.