

**UNIVERSIDADE FEDERAL DE PERNAMBUCO**  
**CENTRO DE ARTES E COMUNICAÇÃO**  
**DEPARTAMENTO DE ARQUITETURA E URBANISMO**  
**PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM DESENVOLVIMENTO URBANO**

**IVAN DA SILVA QUEIROZ**

**A METRÓPOLE DO CARIRI: INSTITUCIONALIZAÇÃO NO  
ÂMBITO ESTADUAL E A DINÂMICA URBANO-REGIONAL DA  
AGLOMERAÇÃO DO CRAJUBAR**

**RECIFE**

**2013**

**IVAN DA SILVA QUEIROZ**

**A METRÓPOLE DO CARIRI: INSTITUCIONALIZAÇÃO NO ÂMBITO  
ESTADUAL E A DINÂMICA URBANO-REGIONAL DA AGLOMERAÇÃO DO  
CRAJUBAR**

Tese de Doutorado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Urbano - MDU da Universidade Federal de Pernambuco, como parte dos requisitos para a obtenção do título de Doutor em Desenvolvimento Urbano.

Orientadora: Profa. Dra. Norma Lacerda

**RECIFE**

**2013**

Catálogo na fonte

Bibliotecária Maria Valéria Baltar de Abreu Vasconcelos, CRB4-439

Q3m

Queiroz, Ivan da Silva

A metrópole do Cariri: institucionalização no âmbito estadual e a dinâmica urbano-regional da aglomeração do Crajubar / Ivan da Silva Queiroz. – Recife: O Autor, 2013.

203 f.: il.

Orientador: Norma Lacerda.

Tese (doutorado) – Universidade Federal de Pernambuco, CAC. Desenvolvimento Urbano, 2013.

Inclui referências.

1. Planejamento urbano. 2. Crescimento urbano. 3. Sertões - Brasil, Nordeste. I. Lacerda, Norma (Orientador). II. Título.

711.4 CDD (22.ed.)

UFPE (CAC 2013-118)

**IVAN DA SILVA QUEIROZ**

**A METRÓPOLE DO CARIRI: INSTITUCIONALIZAÇÃO NO ÂMBITO ESTADUAL E  
A DINÂMICA URBANO-REGIONAL DA AGLOMERAÇÃO DO CRAJUBAR**

Tese apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Urbano - MDU da Universidade Federal de Pernambuco, como parte dos requisitos para a obtenção do título de Doutor em Desenvolvimento Urbano.

Aprovada em 15/ 03 /2013.

**BANCA EXAMINADORA**

---

Profa. Dra. Norma Lacerda Gonçalves (Orientadora)  
Universidade Federal de Pernambuco - UFPE

---

Profa. Dra. Profa. Dra. Suely Leal  
Universidade Federal de Pernambuco - UFPE

---

Profa. Dra. Sandra Lencioni  
Universidade de São Paulo - USP

---

Prof. Dr. Jan Bitoun  
Universidade Federal de Pernambuco - UFPE

---

Prof. Dr. Claudio Ubiratan Gonçalves  
Universidade Federal de Pernambuco - UFPE

La distinción misma entre lo verdadero y lo falso no se plantea al principio. El pensamiento avanza, descubre al andar y se descubre al avanzar. El *incipit* tiene algo de arbitrario. Lo importante es comenzar. (LEFEBVRE, 1983, p. 27).

## AGRADECIMENTOS

**A minha orientadora, professora Norma Lacerda**, pelo apoio incondicional às minhas pretensões de pesquisa, pela liberdade de escolhas, por suas orientações, pela confiança em mim depositada em todas as circunstâncias e, sobretudo, pelo cuidado.

**Ao professor Jan Bitoun**, por sua enorme generosidade, pelas inestimáveis indicações teóricas e metodológicas por ocasião do exame de qualificação deste trabalho e, sobretudo, pelo estímulo para a conclusão dessa etapa da minha trajetória acadêmica. Suas recomendações foram fundamentais para que definíssemos com mais clareza e segurança o percurso trilhado até aqui.

**À professora Sandra Lencioni**, pela especial participação na banca de defesa desta tese e pelas inúmeras contribuições que, além de concorrerem para o aprimoramento do trabalho, nos estimulam e orientam para novos empreendimentos de pesquisa.

**Às queridas professoras Suely Leal e Ângela Souza**, pela interação permitida por ocasião da disciplina de teoria do planejamento urbano e pelos inesquecíveis momentos de descontração durante o período de convivência como professoras e alunos.

**À Maria Soares, minha esposa e companheira acadêmica**, pela cumplicidade afetiva e profissional. Seu companheirismo e solidariedade foram fundamentais para que eu pudesse persistir e concluir esse trabalho. Além do apoio afetivo, suas leituras atentas minimizaram os lapsos de redação.

**À minha família de Fortaleza**, especialmente àqueles que mais precisavam do meu apoio e não o tiveram no período em que estava envolvido com a produção deste trabalho, pela compreensão das minhas ausências e a torcida permanente pelo meu sucesso.

**Ao amigo Glauco Vieira**, pela amizade e estímulo para a descoberta de um novo percurso de pesquisa. Não fosse por sua insistência em mobilizar-me para construir o Grupo de Estudos Urbanos do Cariri - **Geurb**, não teria despertado para a oportunidade de discutir o processo de metropolização e a emergência da Região Metropolitana do Cariri.

**Aos alunos integrantes do Geurb**, especialmente àqueles que hoje são ex-alunos e atuais colegas pesquisadores, Claudio Smalley, Aurília e Pajé, pelas provocações e por terem perseverado junto comigo em torno da reflexão e debate acerca da questão metropolitana.

**À colega acadêmica, amiga e comadre, Maria de Lourdes**, à quem eu devo as representações imagéticas que ilustram esse trabalho, além da diagramação final do mesmo. Suas contribuições foram fundamentais para a comunicação visual, a partir da preparação dos mapas e gráficos, além da formatação do documento.

**Aos amigos, Carlos Sait, Antonio Façanha, Clélia Lustosa, Dulcinéa, Giovana, Océlio e Antonia Carlos** pelos apoios, estímulos e os imprescindíveis momentos de

interlocução e até mesmo de cobrança, me fazendo superar as angústias, medos e incertezas.

À **administração do Cariri Garden Shopping**, na pessoa do superintendente **Alexandre Botelho**, pelas informações prestadas e pela acolhida às nossas demandas relativas à coleta de informações nas dependências do Shopping.

**Aos inúmeros informantes, especialmente aqueles adventícios como nós no CRAJUBAR**, que gentilmente responderam a nossa enquete sobre a condição urbana contemporânea do Cariri cearense.

**Ao Departamento de Geociências da URCA**, ao qual estou vinculado como docente, pela compreensão das minhas ausências e pelo apoio irrestrito em todas as etapas da minha trajetória no doutorado.

**Aos meus queridos alunos e ex-alunos, Otávio, Nathanael, Marcolino, Uelinton, Denise, Rafael, Josivaldo, Ohana, Aurenir e Fernanda** que se desdobraram no apoio voluntário nas coletas de campo. Em especial, agradeço ao Otávio que, na função de estagiário do Laboratório de Estudos e Pesquisas sobre o Espaço Urbano e Cultura – LEPEUC, foi um incansável assistente nas coletas e no apoio logístico da última etapa da coleta.

À **Rebeca**, por sua diligência no encaminhamento de todas as nossas demandas junto à secretaria do MDU, o que proporcionava segurança em relação aos trâmites ordinários do programa.

À **Renata**, atualmente na secretaria do MDU, pela atenção dispensada na etapa final do meu vínculo com o programa.

Às **funcionárias da biblioteca setorial do CAC, Katarina e Valéria**. À primeira, pela solidariedade sempre disponíveis, principalmente nos momentos de maior aflição. E à segunda, por seu profissionalismo e auxílio para que eu pudesse honrar com o derradeiro compromisso institucional, a saber, a entrega da versão definitiva na biblioteca da UFPE.

**Ao MDU**, pela acolhida do nosso projeto de tese e pela profícua experiência acadêmica.

**Ao CNPq**, pela concessão de bolsa de pesquisa.

## RESUMO

O presente trabalho representa o esforço no sentido de apreender as reais e potenciais dimensões, no presente, do conjunto urbano-regional conformado pelas cidades de Crato, Juazeiro do Norte e Barbalha. Partimos da premissa de que a aglomeração urbana Crajubar (vocábulo resultante da junção das sílabas iniciais dos municípios integrantes do aludido conjunto regional), especialmente Juazeiro do Norte, situada no extremo sul do Ceará, exerce papel preponderante neste recorte regional e nos Sertões centrais nordestinos. Os atributos socioterritoriais e históricos da referida nucleação, somados a importância conquistada no presente como território estratégico tanto para as estratégias capitalistas quanto para as políticas públicas, passou a exigir um novo desenho institucional e uma nova matriz teórica para compreensão, intervenção e análise desse espaço urbano-regional, assim como de outros espaços congêneres. Por isso mesmo, em razão da sua renovada relevância regional, admitimos, de um lado, a pertinência de uma política territorial urbana nos moldes daquela que o Estado reservou para as áreas metropolitanas. Do outro, avaliamos como consequente a abordagem do “arranjo urbano-regional” representado pelo Crajubar como aglomeração de inclinação metropolitana. Este enfoque sustenta-se no potencial e dinâmica contemporânea da produção do seu espaço regional, bem como na posição geográfica do mesmo. A análise comprovou que o Crajubar, deslocado física e territorialmente em relação às principais aglomerações metropolitanas do Nordeste, assim como de resto os Sertões centrais desta macrorregião, constitui-se, ao lado da RIDE Petrolina-Juazeiro, uma centralidade emergente para as demandas, atividades e fluxos de caráter metropolitano. Tal fato evidencia-se desde emergência regional de padrões de consumo que aludem a essa condição; a ação e presença de agentes globais na promoção de atividades e fluxos por e a partir do Crajubar; e pelo processo de integração territorial que se dá tanto de forma contígua a Juazeiro do Norte, quanto reticular, pois cada vez mais estendido no polígono formado pelo Ceará meridional e o norte do Sertão semiárido nordestino. Concluimos que a aludida condição metropolitana do Crajubar, se observada à escala nacional, certamente se esvazia. Porém, quando privilegiada a escala do “Sertão Semiárido-Nordestino”, em face das condições historicamente determinadas, esta condição ganha relevo e, portanto, nos parece legítima para dimensionar o dinamismo atual dessa realidade já alçada à condição metropolitana por força de lei.

**Palavras-chaves:** Aglomerado urbano-regional, metropolização, integração territorial, Crajubar, Sertões centrais, metrópole emergente.

## ABSTRACT

This study represents the effort to understand the current, real and potential dimensions of the urban-regional cluster comprising the municipalities of Crato, Juazeiro do Norte and Barbalha (State of Ceará, Brazilian north-east). We considered the premise that the Crajubar urban agglomeration (word made up of the initials of the integrating municipalities), especially Juazeiro do Norte, located in far southern Ceará, plays a preponderant role in this regional crop area and in the north-eastern central *sertões* (Portuguese: “backlands”). The social, territorial and historical attributes of the aforementioned nucleation, along with the importance currently acquired as a strategic territory both for the capitalist strategies and for public policies, now demand a new institutional design and a new theoretical basis for understanding, intervening and analysing this urban-regional place, as well as other similar places. For this very reason, because of the renewed regional relevance, we admit, on the one hand, the pertinence of a territorial urban policy in the mould of the one which the State reserved for the metropolitan areas. On the other hand, the approach of the “urban territorial setting” represented by Crajubar as an agglomeration with a metropolitan tendency is considered consequential. This approach is supported by the contemporary potential and dynamics of the constitution of its regional area, as well as by its geographical location. The analysis proved that Crajubar, physically and territorially dislocated in relation to the main metropolitan agglomerations in the Brazilian northeast, as well as, for the rest, the central “backlands” of this macro-region, is, along with Economic Development Integrated Region (RIDE, in Portuguese) Petrolina (Pernambuco)-Juazeiro (Bahia), an emergent centre for the demands, activities and fluxes, metropolitan in character. Such a fact is evident in the region's emergence of consuming patterns which allude to this condition, in the action and presence of global agents carrying out activities and fluxes through and from Crajubar, and through the process of territorial integration which occurs both contiguously and reticularly Juazeiro do Norte, because it is more and more extended along the polygon comprised by northern Ceará and the north of the semi-arid north-eastern *Sertão*. We came to the conclusion that the aforementioned metropolitan condition of Crajubar, if observed in national range, will certainly lack importance. However, whenever the “Semi-arid North-eastern *Sertão* range” is regarded, taking into account the historically determined conditions, this condition gains relevance and, therefore, it seems legitimate to measure the current dynamism of this reality already taken to metropolitan status by law.

**Key-words:** Urban-regional agglomeration; metropolisation; territorial integration; Crajubar; central *Sertões*; emerging metropolis.

## LISTA DE FIGURAS

Figura 01: Localização do Crajubar no Ceará e no Nordeste brasileiro.....	25
Figura 02: Aglomerado urbano ‘Crato – Juazeiro do Norte’ e sua área de influência em 1972.....	54
Figura 03: O CRAJUBAR no estudo sobre as Regiões de Influência das Cidades (IBGE, 1987) .....	58
Figura 04: Juazeiro do Norte no estudo sobre as Regiões de Influência das Cidades em 1993 (IBGE, 2000) .....	60
Figura 05: Principais centros urbanos da Região Nordeste (IBGE, 2008) .....	64
Figura 06: Limites territoriais do Crato até o final do século XVIII.....	79
Figura 07: Juazeiro do Norte em 1875: capela original e suas 32 casas .....	87
Figura 08: Perímetro urbano original de Juazeiro do Norte em 1872.....	88
Figura 09: Mancha urbana do CRAJUBAR em 2000.....	125
Figura 10: Região Metropolitana do Cariri – RMCariri .....	129
Figura 11: Área projetada para a Região Metropolitana de Sobral – RMS .....	131
Figura 12: Macrorregiões, macro-polos emergentes e aglomerações sub-regionais.....	135
Figura 13: Polos de dinamismo econômico do Estado do Ceará .....	136
Figura 14: Cinturão Digital do Ceará – CDC.....	138
Figura 15: Cinturão das Águas do Ceará - CAC .....	140
Figura 16: Trecho 01 do Cinturão das Águas do Ceará.....	141
Figuras 17: Loja Hiper Bompreço mais conjunto de lojas no local que abrigava a antiga Cariri Industrial.....	154
Figura 18: Loja Atacadão de Juazeiro do Norte localizado no eixo de ligação rodoviário de Juazeiro do Norte a Crato .....	154
Figura 19: Loja Assai recém-inaugurada em Juazeiro do Norte localizada em lote frontal ao Atacadão.....	154
Figura 20: Posição geográfica da capital regional do cariri no Nordeste .....	160
Figura 21: As capitais regionais cearenses e a de Petrolina-Juazeiro e suas respectivas regiões de influência na REGIC – 2007.....	162
Figura 22: Ilustrações da fachada do Cariri Garden Shopping .....	169
Figura 23: Imagem de divulgação do empreendimento e vista aérea da situação do Hospital Regional do Cariri .....	177
Figura 24: O Hospital Regional do Cariri em perspectiva e o processo de verticalização no seu entorno.....	177
Figura 25: Foto virtual do empreendimento (em construção) Unique Condomínio – Base Incorporação e Construção LTDA .....	179
Figura 26: Foto virtual do empreendimento (em construção) Pátio Cariri – WR Engenharia LTDA.....	179
Figura 27: Planilha de preços do empreendimento Mansão do Cariri.....	181

## LISTA DE TABELAS

Tabela 01: “Níveis de centralidade das cidades brasileiras”.....	57
Tabela 02 - Síntese dos Indicadores Socioeconômicos dos Espaços Urbanos no Brasil segundo Ribeiro et. al. (2009) .....	69
Tabela 03: Quadro populacional das Comarcas de Fortaleza, Crato e Jardim em 1860.....	83
Tabela 04: População de Juazeiro do Norte, Crato e Barbalha de 1940 a 2010 .....	96
Tabela 05: Crescimento demográfico do Brasil, Nordeste e Ceará no interstício de 1970 a 2010.....	106
Quadro 01: Projetos industriais implantados pelo projeto Asimow por Município..	111
Tabela 06: População da Região Metropolitana do Cariri de 1991-2010 .....	156
Tabela 07: População residente, total, urbana total e urbana na sede municipal, em números absolutos e relativos, com indicação da área total e densidade demográfica dos municípios sedes das capitais regionais dos Sertões nordestinos em 2010.....	158
Tabela 08: Potencial dinâmico das regiões organizadas pelas centralidades do Crajubar e de Sobral.....	159
Tabela 09: População imigrante nas unidades da RMCariri, de Sobral e de Fortaleza no interstício de 2000 à 2010.....	161
Tabela 10: Distribuição das unidades acadêmicas e dos cursos de graduação no Crajubar – 2012.....	176

## LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 01: Dinâmica populacional da Região Metropolitana do Cariri - RMCariri	105
Gráfico 02: Dinâmica populacional da Região Metropolitana do Cariri de 1991-2010 .....	157
Gráfico 03: Fluxo de automóveis particulares no Cariri Garden Shopping conforme a origem dos mesmos.....	171
Gráfico 04: Crescimento do movimento de aeronaves e passageiros nos aeroportos do Nordeste no interstício de 2007 a 2011.....	174

## SUMÁRIO

<b>INTRODUÇÃO</b>	12
<b>1 O QUE FAZ DE UMA CIDADE UMA METRÓPOLE? Limites e tendências de um debate sempre renovável</b>	23
1.1 A metrópole em perspectiva: a matriz conceitual e sua vertente histórica	29
1.2 A dimensão morfológica e funcional das metrópoles	34
1.3 Aglomerados urbano-metropolitanos no Brasil	47
1.4 A estruturação dos aglomerados urbanos e a (im)provável emergência de novas aglomerações de caráter metropolitano	65
<b>2 OS ATRIBUTOS HISTÓRICOS E SOCIOTERRITORIAIS DO CARIRI: a trajetória e emergência do aglomerado urbano e regional de inclinação metropolitana</b>	72
2.1 O polo de atração natural do Cariri cearense: o caráter excepcional do vale úmido do Cariri cearense	75
2.2 A “metrópole” da fé: o magnetismo do Padre Cícero na “terra da promessa”	84
2.3 A formação do “oásis” urbano do Cariri cearense	94
2.4 A dinâmica recente do CRAJUBAR e a formação da aglomeração urbana e industrial do Cariri cearense	103
<b>3 A METRÓPOLE FORA DO EIXO: A ascensão metropolitana do aglomerado Crajubar no âmbito estadual e nos sertões Centrais do Nordeste</b>	118
3.1 A emergência da metrópole de caráter institucional no Cariri cearense	121
3.2 A realidade institucional e os planos de integração do Governo do Estado do Ceará para o Cariri cearense	132
3.3 O novo “Norte” do aglomerado Crajubar e o processo de metropolização do Cariri Central	146
3.4 Os vetores de integração espacial e a expressão metropolitana da RMCariri a partir de Juazeiro do Norte	164
3.4.1 A expansão e diversificação das atividades comerciais de Juazeiro do Norte	164
3.4.2 A consolidação de Juazeiro do Norte como centro de prestação de serviços especializados: oportunidades e desafios	173
<b>CONSIDERAÇÕES FINAIS</b>	182
<b>REFERÊNCIAS</b>	195



O presente trabalho representa um esforço investigativo e de análise da dinâmica e expressão urbana de um aglomerado urbano de porte médio do país, situado no extremo Sul do Estado e em destacada posição geográfica nos Sertões centrais do Nordeste brasileiro. A motivação nesse sentido foi fruto de um conjunto de interrogações suscitadas por ocasião da promoção do espaço mencionado à condição de Região Metropolitana do Cariri cearense, integrada por nove municípios e tendo as cidades Crato, Juazeiro do Norte e Barbalha como polos da emergente aglomeração metropolitana. Essa novidade na realidade urbana cearense veio a lume, como fato institucional, por força da Lei Complementar Nº 78 de 29 de junho de 2009 (DOE, 03/07/2009).

Tão logo essa decisão veio a público, este pesquisador, investido do papel de professor de Geografia Urbana do curso de Licenciatura em Geografia da Universidade Regional do Cariri foi, obviamente, imediatamente questionado acerca da pertinência, consistência e repercussões da então novidade. Àquela altura, desprovido de um embasamento teórico mais abrangente sobre o tema, optei por respostas menos conclusivas, todavia, sinalizando que a tal novidade me parecia pertinente por representar um instrumento legítimo de política territorial para o espaço aglomerado em questão. Esta posição baseava-se no entendimento de que, apesar de o CRAJUBAR — vocábulo resultante da junção das sílabas iniciais dos três polos regionais e amplamente difundido na identificação da aglomeração formada pelas cidades de Crato, Juazeiro do Norte e Barbalha — não figurar como um grande aglomerado urbano do país, o mesmo já abriga problemas e demandas sociais, além de desafios ao planejamento e a gestão que, por sua vez, são cada vez menos factíveis pelo voluntarismo das administrações públicas locais.

Não demorou muito e logo nos demos conta que a reserva em opinar de forma, digamos, mais taxativa, resultava de certa dose de incerteza quanto as reais e potenciais dimensões dessa aglomeração, representada pelo Crajubar. A partir de então sentimo-nos instados a nos debruçar sobre a dinâmica, complexidade e expressão urbana e regional da realidade em questão. Todavia, até meados de 2011, o fizemos de forma menos sistemática, pois achávamo-nos comprometidos com outro enfoque de pesquisa que, por sua vez, privilegiava as representações sócio-espaciais do medo da violência urbana. A partir de então, uma vez esgotadas as possibilidades de seguir adiante no empreendimento anterior, nos voltamos em definitivo para a problematização dos

condicionantes territoriais do Crajubar que poderiam legitimar ou não a emergência de uma nova condição urbana e, sobretudo, de caráter institucional, para esta aglomeração urbana. Dito de outro modo, procuramos responder a seguinte pergunta: qual o lugar da Região Metropolitana do Cariri (RMCariri) no processo de formação territorial do recorte regional chamado Cariri, principalmente na etapa contemporânea, e na rede urbana brasileira?

Ao delimitarmos este novo enfoque, nosso propósito central foi o de por em causa a natureza e significado do fenômeno urbano no Cariri e, especialmente a partir da cidade de Juazeiro do Norte, avaliar as tendências em evidência bem como os limites e possibilidades para a efetividade da nova condição urbano-metropolitana nessa região. Por outro lado, em se tratando de um conjunto urbano marcado por um já histórico desejo de emancipação econômica, política e social, fomos instados a recuperar a memória desse projeto ao longo da formação territorial das principais nucleações do Cariri.

A reflexão e debate acerca da dimensão metropolitana, decididamente, não é exatamente algo novo. Muito pelo contrário. Desde meados do século XX a reflexão acerca do processo de metropolização mobilizou intelectuais das mais diferentes áreas do conhecimento.

Em mais de meio século de discussão acerca do tema, especialmente no Brasil, produziu-se uma farta literatura sobre a realidade dos aglomerados urbanos de caráter metropolitano e, sobretudo, atinente à complexidade e hierarquia dos espaços urbanos na rede urbana brasileira. Dentre as contribuições mais destacadas sublinhamos os trabalhos de Geiger (1963), Santos (1967), IBGE (1969; 1972; 1987; 1993; e 2008), Davidovich e Lima (1975); Ribeiro et al (2007), Moura (2009) e Fresca (2011). Além destes, destaque-se aqueles que se debruçaram sobre a natureza e significado do processo de metropolização e a dinâmica dos espaços metropolitanos. Nesse sentido, consideramos extremamente valiosas as reflexões de Simmel (1973), Cunnighan (2005), Di Méo (2008), Gottmann (1976), Asher (2005), Santos (1990), Souza (2007), Lencioni (2003; 2006), Silva (2006) e Lacerda (2012).

Na imensa maioria das análises produzidas sobre a questão em tela, as abordagens mais recorrentes privilegiam ora a forma — desde a forma clássica, como unidade compacta, àquela mais contemporânea, a exemplo da forma “metastática”, alegoria utilizada por François Ascher (2005) para representar o que o mesmo denominou de “*metápole*” — e/ou a função; ora as dimensão, expressão e/ou posição

hierárquica dos espaços aglomerados na rede urbana. Assim sendo, todas elas parecem apontar, de certa maneira, para o caráter excepcional desses espaços, sobretudo no que tange aos seus portes e importância no cenário urbano.

Um dado concreto da dimensão metropolitana, conforme sustentado em todos os estudos sobre o tema, é o de que as metrópoles representam as estruturas espaciais mais concentradoras de pessoas e funções e, por isso mesmo, se constituem nas centralidades mais importantes da rede urbana.

No que tange à forma, a configuração atual dos espaços metropolitanos ganharam novos contornos. Os centros urbanos historicamente tipificados como metrópoles passaram por profundas transformações, sobretudo no que se refere ao processo de explosão<sup>1</sup> dos seus respectivos tecidos urbanos, além da emergência de novas centralidades apoiadas nas modernas tecnologias disponíveis.

A morfologia clássica, delineada por um desenho compacto do aglomerado metropolitano deixou de ser uma premissa inconteste e incorporou novas tessituras aos traçados originais. No presente, é possível mensurar realidades metropolitanas forjadas em territorialidades contínuas, nas quais é praticamente impossível delimitar onde termina e começa uma determinada unidade territorial; quanto em configurações descontínuas, a exemplo das realidades “metastáticas” descritas por Ascher.

Milton Santos num trabalho seminal sobre a expressão metropolitana no Brasil delineia os fatores tributários à emergência desta condição urbana no Brasil. Ao observar o desenho espacial das metrópoles correspondentes ao Brasil colonial, período marcado pela expressiva concentração das funções mais importantes do Vice-Reino e posteriormente do Império, é enfático ao apontar a função administrativa como fator preponderante para a expressão metropolitana das principais nucleações situadas, em regra, na faixa costeira do território brasileiro (SANTOS, 1967). A essas cumpria o papel de integração do Brasil com o estrangeiro, pois destituídas de nexos internos. Mesmo assim, conforme o autor nos informa,

Elas conseguiram formar verdadeiros circuitos interiores, cada uma dominando uma vasta extensão do território brasileiro. A região organiza-se com os meios muito limitados de que dispunham as cidades, mas o domínio metropolitano não conhecia nem

---

<sup>1</sup> A ideia de explosão aqui empregada difere da visão tradicional que aludia ao crescimento exponencial e desordenado das cidades, sobretudo nos chamados países subdesenvolvidos. Vai de encontro ao pensamento de Lefebvre (1991, O direito a cidade) quando este descreve um processo parecido com o que Cacciari chamou de desenraizamento das cidades. Mais precisamente, Lefebvre se refere à expansão da cidade para além dos limites da cidade, nos subúrbios.

contrapartida, nem dependência interior. (SANTOS, *ibid.*, p.82, grifos nossos).

Resta comprovado que, àquela altura, as metrópoles de então, a saber, Rio de Janeiro, Salvador e Recife, cumpriam o papel que lhes fora reservado. Portanto, podemos intuir que se completavam sobre si mesmas. Contudo, em face do processo de industrialização do país, o eixo preferencial das metrópoles desloca-se do mundo exterior para o território nacional. Assim, tornou-se inevitável uma mudança de papéis dos centros metropolitanos, antes circunscrito à função de centros comerciais voltados para o estrangeiro (*ibid.*). Já a partir da primeira metade do século passado, destas passou-se a se exigir a capacidade de produzir bens e serviços para suprir as demandas internas do país. Com isso, a indústria torna-se o motor principal do processo de urbanização brasileiro e, conseqüentemente, da estruturação das metrópoles. Por essa razão, conforme o autor,

O nascimento de importantes cidades no interior não é uma coincidência em relação ao novo período da história econômica, isto é, o período industrial. A criação de Belo Horizonte, Goiânia e de Brasília, a mais recente, resultaram de condições que não poderiam absolutamente existir sem esta expansão industrial. (SANTOS, 1967, p.85).

Ademais, ainda segundo Santos,

O processo de aceleração da população brasileira e da elevação dos níveis de vida exigiu a prestação de serviços em número e frequência maiores que anteriormente. A criação de novos centros urbanos ou a consolidação de outros é uma conseqüência disso. (*ibid.*, p.86)

Em face desse cenário, além da emergência de novas centralidades urbanas como expressão metropolitana no país, fato observado já a partir dos anos 1950, tornou-se imperativo considerar, também, a emergência de uma nova hierarquia urbana brasileira. Nesse sentido, importantes pesquisadores brasileiros deram suas parcelas de contribuição ao debate, sobretudo, tentando, antes e depois do estudo de Santos, a partir de modelos mais complexos de hierarquia, diferenciar as aglomerações efetivamente metropolitanas. Em resumo, buscava-se distinguir os espaços metropolitanos dos demais, no caso, não metropolitanos.

De forma distinta das demais abordagens, Santos propôs um modelo hierárquico que compreendia a distinção entre *metrópoles*, *metrópoles incompletas* e *centros regionais*. Apesar de ser aparentemente simples, conforme aponta o próprio

autor, esse modelo significou uma tentativa de incluir na categoria espaço metropolitano, além daqueles centros já consolidados, também aqueles que, apesar de parcialmente consolidados, exercessem funções metropolitanas.

Nesse sentido, a ideia de metrópole incompleta representou um conceito inovador e amplamente difundido na literatura a partir de então. A propósito, para Santos (ibid., p.86),

As metrópoles incompletas comandam a economia de vastas extensões do território brasileiro, sobretudo para a colheita dos produtos brutos, a distribuição de certos serviços de nível superior, a distribuição de produtos manufaturados, bem que esta seja cada vez menos feita pelo intermediário. Com efeito, o domínio no território que depende de cada uma delas não é total, por causa da insuficiente organização do espaço pelos transportes, e do fato de que a indústria não é bastante forte para suplantar às necessidades da população. É por isso que são denominadas metrópoles incompletas. (grifos nossos).

As metrópoles, na avaliação do autor, consistiriam naqueles espaços muito mais articulados territorialmente e que exercem o domínio mais completo sobre a região sob seu comando, sobretudo por sua relativa autonomia industrial e independência em relação às suas congêneres.

Todavia, malgrado a pertinência do conceito proposto, o grau de complexidade dos espaços urbano-regionais, maximizado pelas novas demandas e possibilidades de interações espaciais, chegou a tal ponto que a definição que vem a ser metrópole completa ou incompleta tornou-se, no mínimo, imprecisa. Do contrário, seríamos obrigados a reconhecer, no Brasil, apenas São Paulo na condição de metrópole completa.

Ademais, Lencioni (2008) adverte-nos que, distintamente do que se verificou em grande parte do século XX, a industrialização, não mais se constitui como elemento decisivo para a centralidade da metrópole. A mesma autora, aliás, em momento anterior, já sublinhara o fato de que “o eixo estruturador da reestruturação produtiva nos dias atuais não reside mais na indústria-motriz, mas na empresa em redes, em retículas...” (LENCIONI, 2006, p.68).

A concepção de “arranjos urbano-regionais”, nos termos propostos por Moura (2009), dada a magnitude dos atributos territoriais exigidos pela autora para serem reconhecidos como tais, tampouco nos parecem apropriados para dar conta da complexidade inerente ao território brasileiro. Para a autora, os mesmos

São arranjos concentradores de população, com relevância econômico-social e na infraestrutura científico-tecnológica, elevada densidade urbana e forte articulação regional, e extrema complexidade, devido à multiplicidade de fluxos multidirecionais de pessoas, mercadorias, finanças e de relações de poder, que se materializam em seu interior. Constituem unidades de alta produtividade e renda, dadas as atividades intensivas em conhecimento e tecnologia, tendo como segmentos estruturadores os mais modernos da indústria de transformação ou funções terciárias superiores. (MOURA, 2009, p. 25, grifos nossos).

Na análise da realidade situada num contexto sócio-territorial e regional relativamente distinto do conjunto nacional, a saber, a vasta extensão do Sertão semiárido nordestino, cuja expressão da rede urbana se faz notar de forma rarefeita, julgamos pertinente relativizar, tanto quanto possível, o conteúdo prévio do que pode vir a ser considerado um “arranjo urbano-regional” nessa mesorregião. Diante disso, não restava outra opção senão efetuar um necessário recorte de escala. Nesse sentido, optamos por focalizar a escala dos Sertões centrais do Nordeste.

A decisão aludida apoia-se principalmente nas formulações e recomendações de Raffestin (1993), Racine, Raffestin e Ruffy (1983) e Castro (1995).

Raffestin (1993) é taxativo ao afirmar que, frente à complexidade do espaço, a descrição da totalidade torna-se exaustiva, não levando a compreensão do fenômeno. Nesse sentido, considerando-se a necessidade do recorte escalar, vale a pena lembrar-se de Racine, Raffestin e Ruffy (1983) que, por sua vez, tratam a escala como um filtro que empobrece a realidade, mas que preserva o que é pertinente em relação ao objeto ou processo de estudo, permitindo sua compreensão.

Para Iná de Castro, “A escala é, na realidade, a medida que confere visibilidade ao fenômeno.” (CASTRO, 1995, p.123). Assim, segundo essa autora, a escala geográfica pode ser considerada como um “artifício analítico que dá visibilidade ao real”. Dessa forma, subentende-se que o real, por vezes, pode ser compreendido somente através da representação e da fragmentação, portanto, a partir de um recorte da realidade. Todavia este recorte, quando visto isoladamente de seu entorno, não tem poder explicativo, pois o recorte espacial a ser analisado estará sempre relacionado com seu entorno, dito de outro modo, com as demais escalas.

Em resumo, nos associamos a Castro (Ibid., p.20), quando a mesma afirma que a escala constitui “[...] um modo de aproximação do real, uma maneira de contemplar o mundo e de torná-lo visível [...].

No que tange à necessidade de escolha de uma escala de análise, não custa lembrar mais uma vez Castro, em especial quando a autora ressalta que:

1) não há escala mais ou menos válida, a realidade está contida em todas elas; 2) a escala da percepção é sempre ao nível do fenômeno percebido e concebido. (...) 3) a escala não fragmenta o real, apenas permite a sua apreensão”. (Ibid., p. 132).

Em se tratando do aglomerado urbano Crajubar, é lícito afirmar que o mesmo é parte integrante da complexa e dinâmica rede urbana brasileira e, como tal, interage com o todo a partir das condições objetivas de produção locais e regionais que, por sua vez, refletem a forma contemporânea de organização produtiva em escala global (LENCIONI, 2008). Noutros termos, queremos dizer que não perdemos de vista a compreensão que aí e alhures verifica-se uma coalescência de imperativos e nexos locais, regionais e globais, o que demanda uma necessária superposição de escalas na análise dessa realidade. Todavia, optamos por focalizar o Crajubar a partir de dois recortes espaciais bem definidos, a saber, a escala estadual, em face de aí configurar-se a arena política da qual é parte integrante, e a escala dos Sertões centrais do Nordeste, sua base principal de inserção social e econômica.

Num primeiro plano, isto é, o enfoque da realidade do Crajubar a partir da sua inserção no território cearense tornou-se fundamental, de um lado, em virtude dessa concentração urbana está sediada nesse âmbito e, por isso mesmo, submetida aos limites político-administrativos do Estado do Ceará. Por outro lado, é na arena estadual que essa aglomeração regional, em face dos processos de integração socioeconômica e territorial que aí tem lugar, se impõe como território estratégico para as políticas públicas, em especial, aquelas de natureza urbana.

Noutro plano, a escala dos Sertões centrais do Nordeste brasileiro foi privilegiada por tratar-se da mesorregião na qual o aglomerado Crajubar projeta-se e consolida-se como uma centralidade incontestável. Um traço característico dessa expressiva extensão territorial centro-nordestina é a sua situação deslocada em relação aos grandes centros urbanos e/ou metropolitanos da macrorregião Nordeste, bem como das demais regiões do país. É exatamente nesse contexto que tanto o Crajubar quanto a Região Integrada de Desenvolvimento Econômico (Ride) Petrolina-Juazeiro ganham relevo e emergem como as centralidades principais.

Nesse cenário centro-nordestino o aglomerado urbano-regional do Cariri sempre teve papel importante. Até meados do século passado essa importância era assegurada por seu rico patrimônio ambiental e cultural, fatores decisivos para que esse

recorte do território cearense figurasse como polo de atração do Nordeste e, conseqüentemente, foco de dinamismo. Mas recentemente, todavia, são as modernas estruturas de abastecimento e prestação de serviços — cuja oferta, tanto de bens quanto de serviços, é cada vez mais ampliada e diversificada — que vem reforçando o papel do Crajubar como posto de comando de atividades e fluxos que se realizam na escala dos Sertões centrais do Nordeste. Essa condição, aliás, considerando a mesma escala de análise, só é análoga àquela que se verifica na aglomeração interestadual do vale do São Francisco.

Quanto à delimitação conceitual da realidade empírica objeto de nossas reflexões, tomamos de empréstimo a ideia de “arranjo urbano-regional” formulada por Moura e o adaptamos a escala de ação na qual se inscreve o Crajubar, logo, não nos termos propostos pela autora, mas, do nosso ponto de vista como *aglomerado urbano-regional do Sertão*. Trata-se de um conjunto urbano, com forte interseção regional que, por sua vez, extrapola em muito os limites da microrregião do Cariri e tampouco do Sul do Ceará. Em última instância, constitui-se, parafraseando Silva (2006), na “metrópole sertaneja” do Sertão, pois encravada e projetada nessa compartimentação regional do Nordeste brasileiro.

A opção por esse enfoque dialoga com a possibilidade de se apreender aquelas realidades aglomeradas que, por assumirem a função de postos de comando de atividades e fluxos regionais, guardadas as proporções em relação às metrópoles nacionais, são catalizadoras da expressão metropolitana. Tal fato torna-se ainda mais incisivo na medida em que o processo de metropolização difunde-se em proporções e dimensões cada vez mais amplas.

A propósito do processo de metropolização, salientamos que o compreendemos exatamente como tal, um processo, e apoiamo-nos em Cunningham (2005) e Lencioni (2003; 2006). Para ambos, representa a etapa mais avançada do processo de urbanização. Além de sua expressão dimensional, é bom que se diga que o mesmo retém, também, uma expressão fenomenal. Isto é, tem haver com a difusão de signos e códigos, bem como de práticas cotidianas, que remetem ao cotidiano das metrópoles, porém, não estão necessariamente circunscritos ao ambiente consolidado das mesmas.

Lencioni, quando se debruçou inicialmente sobre o tema concluiu que

Esse processo de metropolização imprime ao território características que até então eram exclusivas da região metropolitana. Essas características fazem com que não só as práticas sociais, mas,

inclusive as identidades dos lugares fiquem sujeitas aos códigos metropolitanos. (LENCIONI, 2003, p.35)

Mais tarde a mesma autora vem reiterar que o referido processo “imprime ao território características metropolitanas não importando o porte da cidade” (LENCIONI, 2006, p.72). Este é o caso, por exemplo, segundo a mesma,

[...] de cidades de porte médio que por estarem diretamente ligadas à economia global apresentam algumas condições gerais de produção e determinados serviços que, anteriormente, só eram encontrados nas metrópoles modernas, o que não deixa de ser novidade. (Ibid.)

Na realidade em análise, a aludida expressão metropolitana evidencia-se a partir: i) da constatação de que ali se verificam padrões de consumo, organização de atividades cotidianas e fluxos que indicam a emergência de modos de vida metropolitanos; ii) da ação e presença de agentes globais operando neste aglomerado, assim como nas metrópoles; e iii) um processo de integração físico-territorial em curso que concorre para realçar a forma de uma aglomeração urbano-regional.

Acresce ressaltar que a condição metropolitana, se observada à escala nacional, de fato se esvazia. Porém, quando privilegiadas às escalas do território do Estado e dos Sertões centrais, a aludida condição revela-se emergente.

Por isso mesmo, optamos por avaliar, prioritariamente, os fundamentos históricos, sociopolíticos e territoriais que, de certa forma, legitimam a institucionalização, na escala estadual, da Região Metropolitana do Cariri na escala estadual e o papel desta aglomeração no espaço urbano cearense e nos Sertões Centrais do Nordeste brasileiro.

Nesse sentido, promovemos uma revisão da literatura pertinente ao tema visando identificar os parâmetros teórico-conceituais acionados por diferentes sujeitos e/ou pesquisadores, em diferentes momentos, para a qualificação dos espaços aglomerados, sobretudo no Brasil. Esse exercício teórico consistiu na primeira etapa do trabalho que ora apresentamos. Nesse primeiro momento, procuramos rastrear as dimensões que, a nosso juízo, revelaram-se mais recorrentes na literatura no que tange ao reconhecimento de áreas metropolitanas, a saber, os seus aspectos morfológicos e funcionais. Esse exercício tornou-se fundamental para a apreensão das perspectivas de tratamento das múltiplas formas de concentração urbana existentes no Brasil e, em particular, para a identificação das aglomerações de caráter metropolitano.

Na segunda etapa desse empreendimento, nos voltamos para a leitura e interpretação da dinâmica socioespacial do aglomerado urbano-regional do Cariri cearense. Para tanto, considerando-se a densidade histórica, bem como os atributos sócio-políticos e territoriais do Crajubar, tornou-se imperioso cotejar o processo de formação territorial dessa realidade espacial.

O resgate da memória desse processo permitiu-nos examinar o papel histórico e os nexos dessa aglomeração urbana no âmbito dos Sertões centrais do Nordeste. Conforme pudemos perceber, essa realidade sempre representou e continua a representar uma centralidade dinâmica, desde meados do século XIX à realidade contemporânea. Primeiramente, essa condição gravitou em torno dos atributos ambientais do Vale do Cariri. Atributos estes que suscitaram a representação desse espaço como um verdadeiro “oásis” em meio ao Sertão árido do Nordeste. Mais tarde, já no início do Século XX, o fenômeno Padre Cícero Romão Batista projetou de vez essa porção do território cearense no cenário nordestino, de modo especial, sobre os Sertões centrais dessa macrorregião.

Mais recentemente, a expressão urbana do conjunto regional formado por Crato, Juazeiro do Norte e Barbalha, em especial a segunda cidade, reforçou o potencial polarizador desse conjunto espacial urbano tanto na porção sul do território cearense como em direção aos sertões situados além das divisas do Ceará com os estados do Pernambuco, Paraíba e Piauí.

No terceiro e último capítulo, nos detivemos de forma mais amiúde às transformações e dinâmica contemporânea dessa nucleação, especialmente de Juazeiro do Norte, bem como seus reflexos no processo de integração físico-territorial do Crajubar e sua projeção como território estratégico para ancoragem de novas operações e sujeitos integrados ao circuito da economia global.

Na etapa contemporânea da história local e regional, ao passo que o Sertão se converteu, do nosso ponto de vista, na nova fronteira do capitalismo no Brasil, o Crajubar, uma vez já consolidado como conjunto espacial urbano aglomerado reafirma sua importância econômica e social, portanto, também geopolítica, na região. Esta é a hipótese central do trabalho que ora apresentamos.

**1 O QUE FAZ DE UMA CIDADE UMA METRÓPOLE? Limites e  
tendências de um debate sempre renovável**

---

O que mais poderia haver na explicitação de questão aparentemente tão banal quanto a enunciada acima, senão indicar que a diferença deve estar no tamanho e na importância que uma cidade pode alcançar? Mas, de que tamanho deve ser uma cidade para que a mesma se firme como metrópole? Aliás, antes disso, que porte deve ter uma aglomeração urbana para que a mesma possa ser identificada como sendo, de fato, uma cidade? Souza (2003), num esforço pessoal de tentar apontar os aspectos mais elementares constitutivos de uma cidade recorre a um antigo clichê para ressaltar o fato de que “tamanho não é documento”.

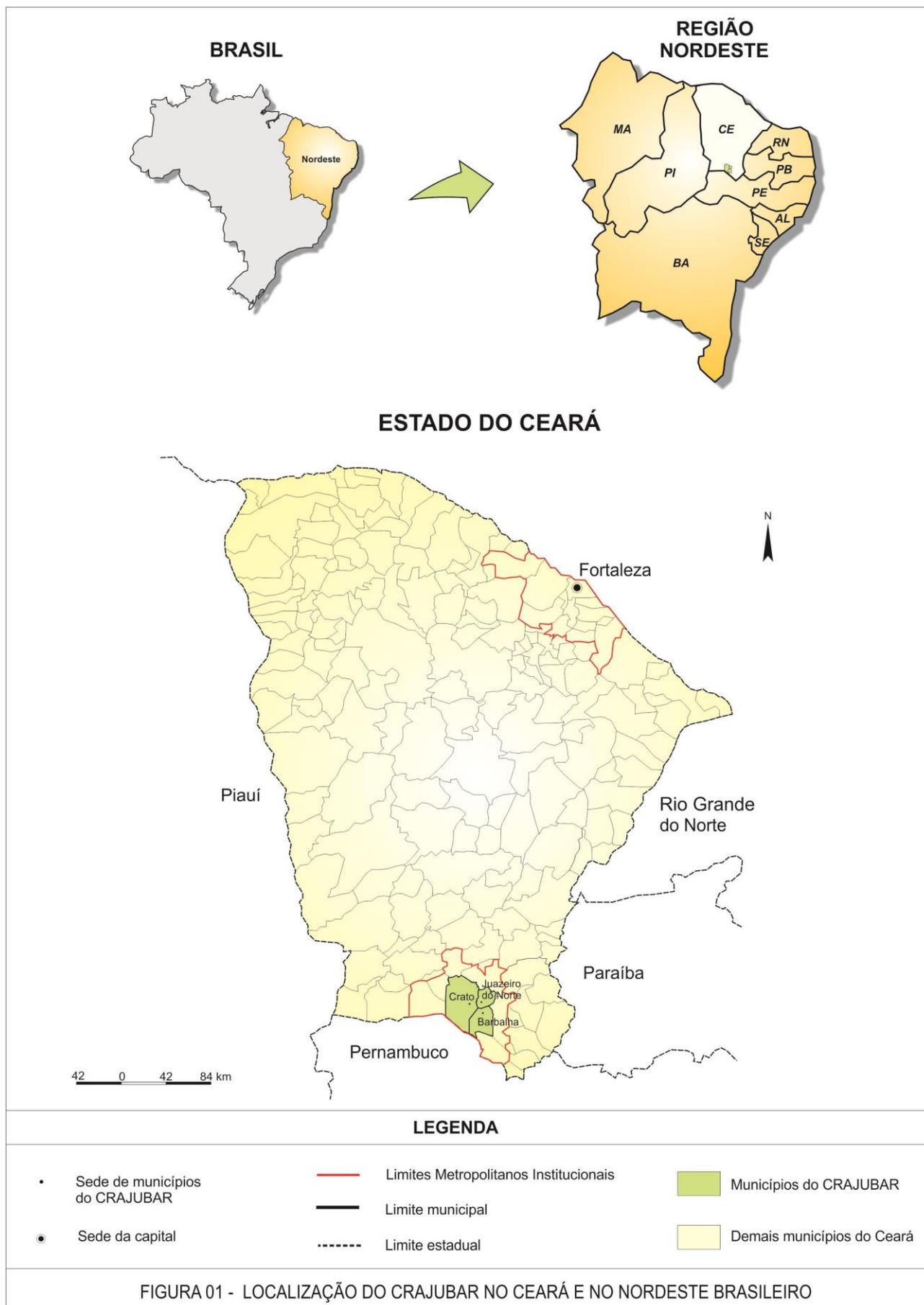
Ademais, como medir o tamanho de qualquer realidade urbana num universo socioespacial tão complexo e desigual como o que se verifica no Brasil? De um hemisfério a outro, de leste a oeste e, sobretudo, num país como o Brasil, prenhe de diferenças de todas as ordens (ambientais, econômicas, sociais, culturais e, obviamente, territoriais) será possível utilizar os mesmos parâmetros?

É exatamente em meio à aludida complexidade territorial que se insere a emergente Região Metropolitana do Cariri, doravante aqui referida apenas como RMCariri.<sup>2</sup> Encravada no extremo 2)Sul do Estado do Ceará, conforme pode ser observado na Figura 01, já na divisa com o vizinho Estado de Pernambuco, a RMCariri é a segunda aglomeração metropolitana de caráter institucional do Ceará.

Nesse momento, importa mencionar que a referida unidade regional representou um fato novo, não apenas na organização do território cearense a partir de meados de 2009, mas também para a problematização de uma realidade espacial que, a julgar pelos estudos do IBGE, comparece como aglomerado urbano destituído de conteúdo metropolitano. Isso sem falarmos de outros estudos e pesquisas, a exemplo daqueles conduzidos no âmbito do Observatório das Metrôpoles entre outros, além de certos postulados presentes na literatura, sobretudo a nacional, que, por sua vez, se pretendem conclusivos acerca da reflexão e debate sobre o tema das metrôpoles e da rede urbana brasileira.

---

<sup>2</sup> A opção por essa denominação, ao invés da chamada tradicional – neste caso, isso se faria através do acréscimo de apenas um C (maiúsculo) na sequência de RM, em lugar de Cariri, o que redundaria em RMC –, atende uma recomendação da professora Olga Firkowski, quando da nossa participação no GT Cidade e Região, por ocasião do X ENANPEGE, ocorrido em outubro de 2013 na cidade de Campinas. A professora advertiu-nos que a denominação RMC não poderia ser empregada impunemente em face de essa sigla representar, também, duas outras aglomerações metropolitanas brasileiras já bastante consolidadas, a saber, as de Curitiba e Campinas, especialmente para a primeira.



Felizmente, uma literatura mais arejada vem recomendando, no mínimo, certa dose de cautela e relativização, cuidados não necessariamente compartilhados por grande parcela daqueles que se ocupam do enfoque sobre o fenômeno metropolitano.

E quanto à importância de uma cidade, de que maneira é possível dimensioná-la? No Brasil, o Observatório das Metrôpoles já produziu uma série de estudos e pesquisas nesse sentido. Os mesmos indicam um conjunto de variáveis objetivas para, além de identificar os “aglomerados metropolitanos” no país, permitem mensurar o nível de importância de cada um. Nos levantamentos do referido núcleo de pesquisas, os tamanho e peso das concentrações de pessoas, capital, produção e dos volumes em circulação (de pessoas — sejam consumidores, usuários de serviços e trabalhadores —, finanças e mercadorias) estão no centro das análises. Mas, como tamanho não é documento...

Lembremos mais uma vez de Souza (ibid.), quando o mesmo nos assegura que certas aglomerações no Norte ou Nordeste do Brasil, tipificadas como sendo de porte médio, por exemplo, pode representar bem menos estatura urbana que uma equivalente do Sul ou Sudeste do país. Do mesmo modo, uma cidade média das regiões mais prósperas desse país pode conter bem menos atributos urbanos (a exemplo de equipamentos e serviços urbanos mais diversificados e sofisticados) do que aqueles presentes em cidades do mesmo porte na Alemanha, por exemplo.

E por falar em tamanho, o que dizer das “grandes metrôpoles”? Expressão corrente, sobretudo na literatura de cunho, digamos mais jornalístico ou enciclopédico, remete a uma hierarquia das metrôpoles. O adjetivo de tamanho, normalmente atribuído às cidades, aparece como um complicador adicional. Por exemplo, não é fácil definir com clareza e objetividade o que vem a ser uma pequena, média e grande cidade. Essa última, que por sua vez pode reter a condição metropolitana, aparecendo normalmente como adjetivação para a cidade, a exemplo da identificação de “cidade metrópole”. Então, como fazer exercício similar ao tratar das metrôpoles? A propósito, o já aludido Observatório das Metrôpoles já propõe algo do gênero.

Bem, novamente, nos voltamos para o desafio inicial, o que afinal faz de uma cidade uma *metrópole*?

Uma vez colocada em xeque a primeira tentativa de explicação e, num esforço de síntese do que preconiza a literatura básica acerca do tema — especialmente os trabalhos considerados referências clássicas nos estudos brasileiros, dentre estes, Geiger (1963), Davidovich e Lima (1975), IBGE (1972; 1987; 1993; e 2008), Moura (2009),

Ribeiro et al. (2009), além da página [www.wikipedia.org](http://www.wikipedia.org), dentre outros —, é possível demarcar uma posição aparentemente consensual. A mais recorrente é a premissa segundo a qual, na medida em que os processos e formas espaciais de uma cidade *transbordam*, ou melhor, transpõem os limites territoriais do município e passam a integrar uma *região*, ao mesmo tempo em que *se integram à rede* global de atividades e fluxos metropolitanos, estaria em evidência o fenômeno da metropolização. Trata-se de um movimento de duplo sentido. De um lado, a costura de um tecido urbano regional e, do outro, sua participação como posto de comando e controle de atividades e fluxos na rede urbana de um país e, quiçá, na rede mundial de cidades.

Dessa assertiva, algumas questões são dignas de nota. No plano imediato, torna-se imperioso entender quais as formas de manifestação do suposto transbordamento da cidade. Se há transbordo é porque há excesso, sobras ou mesmo flexibilidade dos limites de autonomia de certas localidades que, por sua vez, tornam-se eventualmente permeáveis aos imperativos de um núcleo urbano hegemônico. E o que excede ou transborda exatamente? Dito de outro modo, considerando-se uma cidade em expansão, quais os elementos urbanos que normalmente se externalizam, ou, o que concorre para que esse processo se verifique? De que forma esse movimento se sucede? E quais as repercussões possíveis e tangíveis no e do conjunto urbano-regional?

Noutro plano, impõe-se a necessidade de se avaliar os nexos do que Moura (ibid.) chamou de “aglomerado urbano-regional” no processo de metropolização que, por sua vez, opera à escala do mundo. Ou seja, no caso específico de uma metrópole de “proveta”, pois forjada nos gabinetes do Poder Executivo do Estado do Ceará, a exemplo da RMCariri e de tantas outras congêneres criadas por leis complementares estaduais pelo Brasil, como pode se dá a sua inserção na ordem socioespacial brasileira e na divisão internacional do trabalho?

Como se pode depreender, a explicação para o fenômeno metropolitano não parece tão simples e tampouco passível de ser resolvida de um só “golpe”.

Conforme nos alerta Lencioni (2008a), assim como o conceito se impõe como um importante instrumento de conhecimento e pesquisa, faz-se necessário compreender quão complexa e dinâmica é a sua construção e, por extensão, o exercício de escolher aquele ou aqueles que melhor traduzem a perspectiva de análise a que nos propomos.

Em se tratando do conceito e definição de metrópole, qualquer esforço no sentido de explicitá-los implica num exercício particular de abstração e representação acerca de uma realidade que, por sua vez, além de lhe anteceder, por tratar-se de um

dados já presente na realidade, é ainda bastante fugidia. Isto é, o que definia uma metrópole grega ou uma congênera no período colonial, além de meras representações daquilo que as mesmas consistiam de fato, não dá conta do fenômeno metropolitano contemporâneo.

### **1.1 A metrópole em perspectiva: a matriz conceitual e sua vertente histórica**

Cidade mãe ou cidade-polo representam as primeiras e, provavelmente, as mais elementares definições possíveis para o conceito de metrópole. A etimologia do vocábulo metrópole resulta da junção do prefixo grego *metra* e do radical *polis*, também grego. O primeiro significa *mãe*, *ventre*. Já o segundo alude imediatamente à *cidade*. Da junção dos mesmos, extrai-se, sem dificuldade, a noção de *cidade-mãe*, *cidade-matriz* ou *cidade primaz*. O vocábulo traduz uma relação de dependência à qual se submete um determinado conjunto de cidades ou, dito de outro modo, o domínio exercido por uma cidade em particular, unidade central ou polo, em relação às demais. Deduz-se, portanto, que a ideia de metrópole guarda um sentido de centralidade.

Na antiguidade clássica, quando o termo foi empregado originalmente, metrópole designava as mais importantes cidades gregas em face do mundo conhecido à época. Era como as colônias gregas se referiam às suas cidades de origem. Nesse mesmo período histórico também era empregado para distinguir as capitais provinciais romanas na parte oriental do império (MIEG, 2010). Não sem razão, o termo ganhou rapidamente significado eclesiástico ao denominar uma província composta por várias dioceses lideradas por um bispo chamado metropolitano. Na linguagem eclesiástica, é considerada metropolitana, a sede episcopal e/ou do prelado superior a quem os bispos sufragâneos — bispos ordinários que lideram dioceses regionais — devem obediência.

No período do colonialismo europeu, vale lembrar, aquelas nações que exerciam o controle sobre extensões territoriais além-mar eram também reconhecidas como metrópoles. Os domínios coloniais, por sua vez, estavam assentados, claro, nas colônias. Inglaterra, França, Espanha e Portugal eram as principais potências coloniais e/ou metropolitanas de então. A relação de poder entre as metrópoles e suas colônias estabelecia-se, como se sabe, através de monopólios comerciais assegurados, inclusive, por meio da capacidade bélica das nações metropolitanas.

Obviamente que a relação de subordinação e controle que se estabelecia entre as duas partes em questão — *metrópoles* e *colônias* —, além de remeter à concepção

original do vocábulo metrópole, persiste como parte integrante do moderno processo de metropolização. Porém, é preciso que se relativizem os sentidos e significados do fator metropolitano de um passado tão remoto para o presente, pois, afinal, da antiguidade clássica para o estágio atual da humanidade, houve profundas e complexas alterações de contexto.

Se o modo como se estrutura a hierarquia eclesiástica católica no mundo continua praticamente inalterado, a realidade socioeconômica e espacial contemporânea, por seu turno, apresenta-se de tal modo complexa e dinâmica que qualquer tentativa de emoldurá-la pode ter a eficiência de um furo n'água.

O mundo não mais se encontra repartido, pelo menos no que tange a participação dos mais diferentes lugares do mundo e de suas populações nos circuitos de produção, circulação (de pessoas, mercadorias e capitais) e de trocas no planeta. Ademais, vive-se hoje, segundo Lefebvre (2008), sob os auspícios do que ele chama de “sociedade urbana”. Trata-se da submissão total e quase absoluta das relações sociais no período pós-industrial tanto às dinâmicas quanto ao cotidiano urbano, ambos forjados por e partir das cidades. O autor faz referência ao fato de que,

As ciências especializadas [...] propuseram numerosas denominações para caracterizar a “nossa” sociedade, realidade e tendências profundas, atualidade e virtualidade. Pôde-se falar de sociedade industrial e, mais recentemente, de sociedade pós-industrial, de sociedade técnica, de sociedade de abundância, de lazeres, de consumo etc. [...] Para denominar a sociedade *pós-industrial*, ou seja, aquela que nasce da industrialização e a sucede, propomos aqui este conceito: *sociedade urbana*, que designa, mais que um fato consumado, a tendência, a orientação, a virtualidade. (LEFEBVRE, 2008, p. 16)

O mesmo Lefebvre ainda argumenta que

Mesmo considerando que as particularidades locais e regionais provenientes dos tempos em que a agricultura predominava não desapareceram, que as diferenças daí emanadas acentuam-se aqui e ali, não é menos certo que a produção agrícola se converte num setor da produção industrial, subordinada aos seus imperativos, submetida às suas exigências. Crescimento econômico, industrialização, tornados ao mesmo tempo causas e razões supremas, estendem suas conseqüências ao conjunto dos territórios, regiões, nações e continentes. [...] O tecido urbano prolifera, estende-se, corrói os resíduos de vida agrária. Estas palavras, o “tecido urbano”, não designam, de maneira restrita, o domínio edificado nas cidades, mas o conjunto das manifestações do predomínio da cidade sobre o campo. (LEFEBVRE, 2008, p.17 – grifos nossos).

Daí se depreende que os limites que outrora definiam o mundo, tais como as possessões coloniais, as relações entre corte-província e campo-cidade se exauriram, sobretudo com a emergência da sociedade urbana. Além do que, conforme sentença David Cunningham,

O potencial de generalização social, cultural e tecnológica produtiva em escala planetária, e as redes concretas de intercâmbio e de interação que cada vez se ligam a espaços urbanos não contíguos dentro da unidade diferencial de uma economia global, abrem historicamente um novo conjunto de relações entre o universal e o particular, a concentração e a dispersão, que claramente exigem novas concepções de mediação. (CUNNINGHAM, 2005, p. 13, tradução nossa).

Todavia, é lícito afirmar que o caráter imprescritível das metrópoles de qualquer época e sob qualquer ponto de vista é a hegemonia exercida sobre um determinado conjunto de cidades que, por sua vez, é cada vez mais fluido e multiterritorial<sup>3</sup>.

Decididamente, as relações de subordinação e controle que emanam dos espaços tipificados como metrópoles, hoje, não mais se impõem por monopólios: por exemplo, de conhecimento e das técnicas; do poder de opressão; e de mercado. Muito pelo contrário, hoje, a força metropolitana emana, sobretudo, das capacidades de *abertura, fluidez e articulação* de certas formações sócio espaciais, ao mesmo tempo em que as mesmas conservam o potencial de *concentração* (de população, atividades e fluxos) e *centralização* de poder. Daí decorre o efetivo comando e controle de atividades e fluxos que, por sua vez, operam em rede e em múltiplas escalas — da local à mundial. As variáveis acima representam os fatores estruturadores das metrópoles contemporâneas.

Por hora, ressalte-se que as características elencadas acima, muito mais que pura e simplesmente expressões das metrópoles, representam as formas de manifestação do processo de urbanização na etapa contemporânea da sociedade capitalista. Aliás, mais que isso, pois na verdade compõe o enredo do processo de metropolização.

Ademais, nos apoiamos na posição de Cunningham (2005), segundo a qual, ao apontar o interesse filosófico pelo conceito de metrópole, sustenta que este derivaria tanto de sua apresentação como uma determinada negação da cidade, quanto uma forma específica do urbano.

---

<sup>3</sup> Ver HAESBAERT, Rogério. Territórios alternativos. São Paulo/Niterói. Contexto/Eduff, 2002.

Disso deduz-se que a compreensão da “forma” metropolitana significaria uma superação da forma tradicional de cidade: concentrada, ordenada e preme de limites. Portanto, estaríamos tratando de uma nova ordem socioespacial urbana, dotada de conteúdos e significados diferenciados, se comparado àquela que normalmente se concebe as cidades. Cunningham, após cotejar os principais teóricos do início do século XX que se debruçaram sobre a temática urbana (Simmel, Weber, Tonnies, Benjamin e outros), recupera os escritos de Cacciari (1973) — a quem considera o precursor desse debate — para realçar o caráter apontado acima para a metrópole. De acordo com Cunningham, o trabalho de Cacciari ganha relevo na medida em que o mesmo procurou elaborar uma teoria da metrópole. Para aquele filósofo italiano a metrópole aparece como,

[...] um desenraizamento dos limites das urbes, a partir dos círculos sociais dominantes dentro dela e de sua forma - um desenraizamento do lugar (como um local de habitação) ligado à habitação. A cidade se afasta ao longo das ruas e eixos que se cruzam com a sua estrutura. Como exato oposto do Holzwege de Heidegger, elas conduzem a um não-lugar. Os sociólogos dos grandes centros urbanos do século compreenderam perfeitamente o desenraizamento da importância da radiação explosiva da cidade. (CACCIARI, 1973, p.199-200 apud CUNNINGHAM, 2005, p.06).

Cunningham considera que é exatamente a partir do desenvolvimento do conceito de tal “desenraizamento”, da forma cidade e de sua determinação fenomenológica do ‘lugar’, que se chega ao que ele considera ser a “[...] construção familiar da metrópole como uma alegoria ou uma figura da modernidade capitalista, o lugar essencial da experiência moderna de Baudelaire, Benjamin e Debord”. (CUNNINGHAM, *ibid*, p. 07).

David Cunningham considera que Cacciari foi preciso ao eleger o famoso ensaio de Simmel, “A Metrópole e a vida mental”<sup>4</sup>, como marco seminal dessa discussão, pois, a seu juízo,

[...] um aspecto marcante do ensaio de Simmel é que a metrópole é conceitualmente elaborada não em contrapartida à vida rural, como se poderia esperar, e sim à vida da cidade na ‘Antiguidade e na Idade Média’. Esta é a base fenomenológica poderosa da vida social moderna definida, negativamente, em termos de deslocamento das “restrições” impostas por tais formas urbanas anteriores. (CUNNINGHAM, 2005, p.07)

---

<sup>4</sup> O ensaio de Simmel foi escrito como uma palestra antes da Exposição Metropolitana Alemã em Dresden no ano de 1903.

Georg Simmel, ao analisar as características da vida metropolitana no universo ao qual teve a oportunidade de debruçar-se, destaca que até “[...] todas as exterioridades mais banais da vida estão, em última análise, ligadas às decisões concernentes ao significado e estilo de vida.” E acrescenta que,

Pontualidade, calculabilidade, exatidão, são introduzidas à força na vida pela complexidade e extensão da existência metropolitana e não estão apenas muito intimamente ligadas a sua economia do dinheiro e caráter intelectualístico. Tais traços também devem colorir o conteúdo da vida e favorecer a exclusão daqueles traços e impulsos irracionais, instintivos, soberanos que visam determinar o modo de vida de dentro, ao invés de receber a forma de vida geral e precisamente esquematizada de fora. (SIMMEL, 1973, p.15)

O mesmo Simmel é ainda mais enfático ao afirmar que não haveria no mundo um fenômeno psíquico tão reservado à metrópole quanto a “atitude *blasé*”. O autor se refere à incapacidade dos sujeitos reagirem prontamente a novas experiências e sensações com a energia apropriada ao ponto de, certamente, não tirar maior proveito das experiências. Assim, o apelo está sempre dirigido para a quantidade, não para a qualidade das experiências. Em consequência, torna-se quase impossível a experimentação. Simmel assevera ainda que,

A essência da atitude *blasé* consiste no embotamento do poder de discriminar. Isto não significa que os objetos não sejam percebidos, como é o caso dos débeis mentais, mas antes que o significado e valores diferenciais das coisas, e daí as próprias coisas, são experimentados como destituídos de substância. (ibid, p.16).

Ao que tudo indica Simmel não esteve solitário nesse enfoque, uma vez que outros teóricos contemporâneos de seu tempo projetaram suas análises na mesma direção. Para Karl Bücher, a metrópole representaria um “[...] novo tipo urbano, no qual nenhuma forma anterior da cidade se compara” (apud Simmel, 1973).

Mesmo que se considerasse o porte dessas aglomerações humanas, no que tange ao tamanho, vale a pena recorrer mais uma vez às anotações de Cunningham. Este relembra que Karl Scheffler, em 1910, escreveu o seguinte:

[...] o que é absolutamente determinante para o conceito de metrópole moderna não é o número de seus habitantes, mas sim o espírito da metrópole [*Grossstadt Geist*]. (apud Simmel, 1973).

Amparado nas considerações acima expressas, é possível assinalar, assim como o fez Cunningham, que

“[...] o conceito de metrópole pode ser desenvolvido historicamente não como um simples sinônimo de cidade e da linhagem antiga que esta designa, mas, ao contrário, como a manifestação de uma lógica espacial e produtiva caracteristicamente moderna que se opõe e desestabiliza esse cenário” (CUNNINGHAM, 2005, p.07).

Reparemos que até onde pudemos constatar Cunningham não fez nenhuma alusão ao tamanho, mas, sobretudo, à ordem espacial imanente ao processo de metropolização. Estamos ainda, de acordo com a observação de Lefebvre segundo a qual o conceito só se molda ao final de um processo durante o qual as velhas formas urbanas explodem. (LEFEBVRE, 1999, p.02)

Assim como Cunningham, acredita-se que é precisamente nestes termos históricos e conceituais que se deve avaliar o ensaio de Simmel. Muito embora o referencial de metrópole adotado por Simmel seja a realidade de Berlim por ele vivenciada, tanto quanto o foi Paris na construção do pensamento de Lefebvre acerca da ideia de “sociedade urbana”,

[...] a problemática urbana fora esboçada precisamente com a articulação possível, na cultura atual, de formas universais de relacionalidades sociais e espaciais, e as experiências produzidas por tais relações constituem o que Cacciari chama de ‘o problema da relação entre a existência moderna e suas formas’. (CUNNINGHAM, *ibid*, p.08).

De resto, cumpre destacar que nessa etapa da história da humanidade, os monopólios de atividades e fluxos, os territórios cativos e as enormes concentrações — tipificadas nas abordagens clássicas, inclusive nas produções de livros didáticos como “macrocefalia” ou “hipertrofia” das cidades — vêm sendo solapados pelas revoluções técnicas, pela globalização da economia e pela reestruturação da produção capitalista, assim como dos meios de circulação e dos ambientes de consumo (mercados).

Todavia, ao contrário de um pensamento amplamente difundido, segundo o qual a metrópole é uma forma do urbano em via de tornar-se historicamente superada em uma era da chamada sociedade em rede, ao que tudo indica as metrópoles nunca tiveram uma expressão tão forte enquanto centros de comandos e/ou nós, exatamente de tal rede — a um só tempo, reflexo e condicionante social, conforme Corrêa (1992) — possui uma dinâmica essencialmente urbana.

Assim, julgamos pertinente repensar as forma e expressão das metrópoles contemporâneas.

## 1.2 A dimensão morfológica e funcional das metrópoles

A discussão em torno do tema das metrópoles não é exatamente algo novo. Muito pelo contrário. Desde meados do século XX a reflexão acerca do processo de metropolização mobilizou intelectuais das mais diferentes áreas do conhecimento e, conseqüentemente, produziu uma farta literatura a respeito.

Se consideradas as quatro dimensões mais elementares da análise geográfica, conforme Santos (1992), verifica-se que os enfoques sobre a metrópole privilegiam desde sempre tanto a *forma* característica - especialmente seu tamanho mínimo e a forma de expressão fenomênica mais moderna, a exemplo do que Ascher (1995 apud MOURA, 2009) denominou de *metápole*; quanto à *função*, a *estrutura* e o *processo histórico*. Todavia, dentre todas as abordagens, dois aspectos parecem recorrentes. Função e estrutura são de longe aqueles elementos mais largamente explorados.

Na medida em que os centros urbanos historicamente tipificados como metrópoles passaram por profundas transformações, sobretudo no que tange ao processo de explosão<sup>5</sup> dos seus tecidos urbanos, além da emergência de novas centralidades apoiadas nas modernas tecnologias disponíveis, a configuração atual das áreas metropolitanas ganharam novos contornos. A morfologia clássica destas, delineada por uma morfologia compacta do aglomerado metropolitano deixou de ser uma premissa e ganhou novos contornos. Aliás, no presente, a forma que parece predominar é exatamente aquela descontínua.

Tal fato reflete, em grande parte, a ação dos promotores imobiliários que, ao incorporarem novas áreas desconexas dos tecidos urbanos já consolidados, em razão do preço da terra, promovem a dispersão e/ou fragmentação dos espaços urbano-metropolitanos.

A propósito do caráter descontínuo das metrópoles, fato recorrente no processo de urbanização contemporâneo, tornou-se recorrente a apreensão deste aspecto como expressão do processo de fragmentação urbana. Para os estudiosos que se debruçam sobre essa morfologia urbana no Brasil<sup>6</sup>, a exemplo de Spósito (1999), esse processo

---

<sup>5</sup> A ideia de explosão aqui empregada difere da visão tradicional que aludia ao crescimento exponencial e desordenado das cidades, sobretudo nos chamados países subdesenvolvidos. Vai de encontro ao pensamento de Lefebvre (1991 - O direito a cidade) quando este descreve um processo parecido com o que Cacciari chamou de desenraizamento das cidades. Mais precisamente, Lefebvre se refere à expansão da cidade para além dos limites da cidade, nos subúrbios.

<sup>6</sup> Já objeto da reflexão de Cacciari (1973) e Lefebvre (1991) que por sua vez, evidenciaram esse processo na Europa a partir, respectivamente, da Itália e da França no período pós-segunda grande guerra mundial.

refletir-se-ia no que ela considera ser o “fim da cidade como unidade espacial” (SPOSITO, 2011, p. 135 apud LACERDA, 2011, p. 29).

Maria Encarnação Spósito, num ensaio de 1999, ao refletir sobre as novas formas espaciais urbanas coetâneas ao final do século passado, em especial quando fitou o par cidade- urbanização, chegara a seguinte conclusão:

O que se coloca como desafio para os pesquisadores é apreender a natureza dessa relação, no mundo contemporâneo, quando já não temos mais a cidade como unidade espacial, como territorialidade contínua, como morfologia integrada, e, portanto, quando as relações entre a cidade e seu conteúdo não se expressam, de forma clara, através de formas espaciais que possam ser facilmente distinguidas daquelas que definem a morfologia rural. (SPÓSITO, 1999, p. 85, grifos nossos).

Todavia, a leitura da realidade a partir do enfoque sugerido por Spósito, pelo menos na sua integralidade, não encontra eco nas reflexões de Lacerda (2011), com a qual estamos totalmente de acordo. Isso porque, de acordo com Lacerda, em primeiro lugar, a fragmentação do espaço urbano não constitui exatamente uma novidade. Sobretudo se considerada a realidade latino-americana. Em segundo lugar, opondo-se frontalmente à concepção de Spósito, Lacerda adverte para o fato de que a unidade espacial não se encerra dentro dos limites da cidade compacta. A autora é enfática ao apontar que,

Admitir esse fim corresponde a negligenciar as diversas formas e intensidades dos fluxos intraurbanos de pessoas e de matéria (tão presentes na vida cotidiana dos cidadãos) e privilegiar os fluxos “à distância”. As diferenças, nas formas e nas intensidades, são, provavelmente, ainda mais notáveis, nas cidades latino-americanas, quando comparadas, por exemplo, com as europeias. No caso do Brasil, a banda larga não é gratuitamente oferecida, o que limita enormemente a sua utilização por larga parcela da população. (LACERDA, 2011, p.29, nota de rodapé).

A própria Spósito, ainda no final dos anos 1990, reconhecia que,

Ao invés de aglomerações urbanas que designam contigüidade e adensamento populacional, de infra-estruturas e equipamentos, produzem-se largas tramas urbanas que se definem por uma estruturação polinucleada, interna e externamente articulada por amplos sistemas de transportes e comunicação. (SPÓSITO, 1999, p.85, grifos nossos).

Assim, a autora evidencia a existência de mecanismos que possibilitam os nexos que articulam os fragmentos. Dessa forma, reforça-se a já clássica abordagem de

Corrêa (1997), quando o mesmo assevera que o espaço urbano é a um só tempo, *fragmentado* e *articulado*, assim como *reflexo* e *condicionante social*, além de *campo simbólico* e de *lutas*.

A advertência de Lacerda é oportuna por iluminar o debate e apontar para a necessidade de cautela diante de certas análises aparentemente conclusivas acerca da realidade, a exemplo daquela apontada por Spósito. Para tanto, a autora, interessada nos processos de *fragmentação* e *integração espacial* das metrópoles, recupera o que seria um modelo representativo da primeira etapa do processo de urbanização das cidades latino-americanas.<sup>7</sup> Trata-se da *cidade compacta*, expressão morfológica da etapa da colonização latino-americana. “No período colonial (1500-1820), diz Lacerda (2011),

[...] as cidades latino-americanas apresentavam, como características básicas, um único centro, com uma praça central (*core* das atividades urbanas). À medida que se afastava da praça, reduzia-se o *status* socioeconômico dos ocupantes dos lotes, ou seja, o princípio de estruturação socioespacial revelava-se por gradientes decrescentes, do centro à periferia, e apresentava uma morfologia *compacta*, à conta dos meios de mobilidade e, até mesmo, da necessidade de proteção. Entretanto, uma morfologia *compacta* não significa ausência de *fragmentação espacial*. (LACERDA, *ibid.*, p.24)

De modo muito parecido com esquema de interpretação proposto por Corrêa<sup>8</sup>, a autora leva em conta o processo de fragmentação espacial como sendo,

[...] a divisão da cidade em partes (*fragmentos*), que podem ser individualizadas, a partir da identificação dos diversos padrões de uso e ocupação do solo, bem como dos níveis de provimento das infraestruturas, mais particularmente das redes de mobilidade de matéria (pessoas e bens) e informação. Esses níveis, por sua vez, definem o *grau de integração* de cada uma das partes com as demais e, até mesmo, com as de outras cidades do país e do exterior. (*ibid.*, p.22)

Todavia, além dos aspectos relativos à forma metropolitana, que já se sabe, tornou-se cada vez mais polimorfa nas últimas décadas, há que se levar em conta o

---

<sup>7</sup> A autora recolheu em BORSODORF (2003) um roteiro elaborado por Bähr, Borsdorf e Janoschka (2002) o que estes consideraram ser “[...] os esquemas do desenvolvimento urbano, político, social e econômico das cidades latino-americanas. Cada um deles corresponde a um período histórico e a um modelo de estrutura intraurbana. Tais modelos são denominados: (i) *cidade compacta*, do período colonial, (ii) *cidade setorial*, da primeira fase de urbanização, (iii) *cidade polarizada*, da segunda fase de urbanização e (iv) *cidade fragmentada* (de 1970 em diante).” Citado em LACERDA (2011, p.24)

<sup>8</sup> Para Corrêa (1997), a fragmentação se expressa na justaposição de diferentes formas de uso do solo urbano, o que pode ser observado na paisagem urbana.

caráter funcional dessas importantes aglomerações humanas. Aliás, aí está um dos elementos catalisadores da integração socioespacial metropolitana.

Desde os pioneiros do debate acerca das metrópoles aos autores mais hodiernos, o caráter funcional das metrópoles é de longe aquele para o qual todos parecem convergir. Isso a priori não constitui nenhuma surpresa se considerada conseqüente à afirmação de Spósito (2008, p.115) segundo o qual, “as metrópoles são os mais complexos e verdadeiros aglomerados urbanos em rede” (grifos nosso). Ao se entender por rede urbana “um conjunto de centros urbanos funcionalmente articulados entre si”, conceito elaborado por Corrêa (2006), reafirma-se o caráter funcional dessas unidades espaciais.

Fresca (2011), após revisar a produção bibliográfica sob a influência da escola de Chicago, constatou que na identificação e classificação das metrópoles manejava-se um conjunto bastante amplo de critérios, porém, o foco principal sempre foi a funcionalidade. Segundo essa premissa,

Neste conjunto, o sistema de transporte, comunicação, comércio e migrações pendulares estabelece a área de influência da mesma, enquanto os dados sobre produção, circulação e mercado de trabalho permite entender a especialização funcional, ligada ao papel que a mesma desempenha na divisão territorial do trabalho. (FRESCA, 2011, p.34)

A mesma autora, no seu esforço de revisão bibliográfica, verificou a emergência nas últimas décadas de novas terminologias para o fenômeno metropolitano bem como novos enfoques. Dentre aqueles por ela consultados, de forma mais destacada, aparecem Castells (1999) com sua perspectiva de cidade informacional; Sassen (1998), com o conceito de cidade global; Soja (2002) que introduziu a ideia de pós-metrópole; e Ascher (1995). Fresca constata que, entre estes, há entendimento comum, a saber, o de que

[...] as metrópoles tornaram-se os principais nós de redes da economia mundial, facilitado pelo comando das modernas tecnologias de informação e que as mesmas desempenham cada vez mais funções ligadas aos serviços superiores em detrimento de serem lócus da produção industrial. Em comum ainda está o fato de terem na globalização, parcela considerável de suas análises em direção ao entendimento dos atuais elementos do poder metropolitano via corporações multinacionais e sistema financeiro. (idem, p. 38)

Dessas observações depreende-se que, além do reiterado enfoque acerca do caráter funcional das metrópoles, em especial no que tange ao desenvolvimento das atividades econômicas, sublinha-se o papel de comando e controle desempenhado pelas metrópoles do presente. Decorreria daí a expressão fenomênica dessas espacialidades como nós de redes da economia mundial. Portanto, constituir-se-iam como centros de comando que, por sua vez, detêm a faculdade de operar na escala global.

Nesse sentido, apenas as maiores e mais pujantes aglomerações urbanas do planeta, algo em torno de uma dúzia de localidades, espalhadas entre os Estados Unidos, Europa e Ásia integrariam nesse grupo. Do bloco sul-americano, provavelmente, figuraria apenas São Paulo. Porém, é sempre oportuno lembrar-se de onde partem os vários olhares lançados sobre o tema e o mundo, especialmente daqueles mencionados por Tânia Fresca. Senão, como pensar naquelas outras realidades deslocadas dos tradicionais centros de comando mundiais? E, de modo ainda mais especial, como focar as imensas complexidade e diversidade de um país como o Brasil, de extensões continentais?

Guy Di Méo, ao discorrer sobre o processo de metropolização, concorda que as metrópoles representam, desde os tempos pré-modernos, os interlocutores privilegiados de outras cidades que elas controlam, dominam e as integram aos seus movimentos e suas redes de trocas (DI MÉO, 2008). O mesmo ainda acrescenta que,

As metrópoles preenchem assim uma série de funções essenciais (políticas, econômicas, culturais ou ideológicas); aquelas que concernem, no mais alto nível, o governo dos homens, de suas atividades, de seus valores. Elas constroem uma rede mundial, um tipo de tecido de centralidades combinando lógicas hierárquicas e resilientes. De todo modo, elas se apóiam sobre conjuntos territoriais de porte variável, ligados entre si por seu indispensável papel de intermediários. Assim, trata-se de uma larga gama de áreas urbanas engrenando metrópoles assentadas no coração das regiões que dividem os territórios nacionais até as metrópoles mundiais e as cidades globais que governam o planeta. (DI MÉO, 2008, p.02, grifos nossos)

Conforme sugerem as observações acima, o referido autor, mesmo observando o objeto em tela a partir do universo francês, é suficientemente prudente ao indicar a heterogeneidade do fenômeno metropolitano no mundo. “Do pequeno grupo de ‘cidades globais’ às inumeráveis metrópoles regionais”, diz Di Méo, “[...] cujo contingente excede, aliás, amplamente o clube das 400,” existe de fato uma rede mundial de “cidades-regiões”.

Di Méo reporta-se àquelas localidades que, em maior escala, tendem progressivamente a se regionalizar conformando as chamadas regiões metropolitanas. Porém, o referido autor, desprovido de definições baseadas em apriorismos, adverte que o processo de metropolização pode ser observado “[...] a partir de um nível mínimo de concentrações humanas mais ou menos difusas.” É ainda mais enfático ao afirmar que,

Trata-se de um mínimo pouco preciso, o de aglomerações de algumas centenas de milhares de habitantes (se avizinhandos a um milhão?) dispostos em torno de um ou de vários centros urbanos... Até constituir conjuntos territoriais agrupando de uma a duas, ou até três dezenas de milhões de indivíduos, dentre os mais expressivos entre eles. (ibid., p.3)

O que parece ser fundamental, decididamente, é a dimensão funcional de determinados centros urbanos, especialmente, da sua capacidade de capilarizar atividades e fluxos ao seu redor e até onde for possível. A depender dos recursos que dispuser, bem como dos meios de transporte e comunicação que lhe favoreçam. Isso confere obviamente um peso importante para a *estrutura* necessária para que uma cidade exerça, de fato, as funções que se pode considerar que sejam de natureza metropolitana, ou, noutros termos, que permitam a integração metropolitana. Não sem razão, pois, conforme se pode suspeitar, inexistente uma fórmula consensual que estabeleça parâmetros estruturais mínimos. Mais adiante, nos deteremos nos aspectos estruturais da metrópole.

A propósito dos serviços de transporte e comunicação, reportamo-nos mais uma vez a Spósito, desta feita, a mais um trabalho da sua lavra em parceria com Elias, Soares, Maia e Gomes<sup>9</sup>, publicado no livro por ela organizado, em 2007, intitulado, “Cidades médias: espaços em transição”. Nesta obra a autora debruça-se preferencialmente sobre a estrutura e dinâmica das cidades médias. Logo, a metrópole não figura no seu recorte analítico. Porém, do conjunto das suas reflexões, julgamos relevante aportar aqui algumas considerações que nos parecem pertinentes. Isso porque, a autora focaliza certos aspectos que também integram o debate acerca das metrópoles. Sublinhem-se aqueles que se referem à leitura dos processos que redefinem os papéis das cidades médias.

---

<sup>9</sup> As cinco autoras que o assinam, coordenam a Rede de Pesquisadores sobre Cidades Médias (ReCiMe). Porém, as ideias contidas no trabalho, “O estudo das cidades médias brasileiras: uma proposta metodológica”, foi apresentada pela primeira pela autora na Mesa Redonda “Estudos urbanos e cidades médias”, no *V Simpósio Internacional de Estudos Urbanos*. Por essa razão, sempre que se remeter a este trabalho, será referenciado SPÓSITO (2007) em lugar de Spósito *et. al.*

Nesse sentido, a autora chama atenção para “a coexistência e a articulação combinada e desigual de fluxos estabelecidos por sistemas de transporte e comunicação” que, do seu ponto de vista, reforça continuidades e descontinuidades territoriais, em função de interações por contigüidade ou por conectividade. (SPÓSITO, 2007, p.41).

Dado curioso, em se confrontando novamente as abordagens de Spósito e Lacerda, é o fato da primeira privilegiar os processos de *interação*, em detrimento daqueles de *integração*, objeto da apreciação de Lacerda.

Segundo o Houaiss, o substantivo *interação* significa “influência ou ação mútua entre coisas e/ou seres”, no caso em particular, entre espaços e/ou territórios. O vocábulo remeteria, portanto, às relações que se estabelecem entre unidades espaciais distintas, corroborando o pensamento da autora, já enunciado anteriormente, acerca do processo e fragmentação urbana. Por outro lado, o substantivo *integração*, preferido por Lacerda, indicaria a “inclusão de um elemento num conjunto”.<sup>10</sup>

Assim, resta comprovado a existência de diferenças nas abordagens aludidas acima, dentre as quais, dependendo do enfoque pretendido, é necessário optar por uma ou outra, senão por uma terceira. Considerando o interesse em tela, cujo enfoque privilegia o processo de metropolização, de modo especial uma forma emergente de metrópole — neste caso, o Crajubar, realidade a qual nos debruçaremos mais adiante —, ainda que se leve em conta o caráter seletivo das articulações metropolitanas, queremos declinar a preferência pelo vocábulo *integração*.

Quanto às interações por *contigüidade* e/ou por *conectividade*, novamente, Spósito (2007) aponta para a manutenção e/ou promoção de unidades territoriais contínuas de um lado e, do outro, de unidades descontínuas, fragmentos. Nesse sentido, as relações por conectividade proporcionariam as reais condições para que recortes territoriais descontínuos tenham assegurados suas necessidades de interação com as regiões próximas e com o mundo.

Ainda tratando-se do processo que se convencionou chamar de *fragmentação*, Souza (2007) fornece-nos uma importante advertência. Este autor demonstra todo o seu incômodo com o que ele considera ser um abuso do emprego do termo. Isso porque, na sua avaliação, o substantivo teria se tornado excessivamente polissêmico. Por isso mesmo, o vocábulo teria deixado de designar um objeto científico bem definido, o que

---

<sup>10</sup> HOUAISS. Míni Dicionário da Língua Portuguesa. 4ª edição. Rio de Janeiro. Objetiva, 2012.

prejudicaria qualquer tentativa de empregar o termo de modo mais rigoroso. E, com o intuito de oferecer uma alternativa, o autor elabora uma definição ousada e coerente com a leitura que aqui se propõe. Para ele,

Fragmentação tem a ver, obviamente, com *fragmentos*. E fragmentos são partes, frações de um todo que ou não se conectam mais, ou quase não se conectam mais umas com as outras: podem ainda “tocar-se”, mas não muito mais que isso. Claro está, ou deveria estar, que se trata de muito mais que um processo de “diferenciação”. Menos óbvio é que se trata de algo que vai além, até mesmo, de um processo de “segregação”. (SOUZA, 2007, p.56, grifos nossos).

Um pensamento coetâneo às reflexões de Souza pode ser encontrado no trabalho de Sandra Lencioni (2008b). Em parte influenciada pelas previsões de Borja y Castells e, por outra, pelas particularidades do universo metropolitano de São Paulo, área piloto das suas pesquisas, essa geógrafa vislumbra a aglomeração metropolitana contemporânea morfologicamente espreada e com limites indefinidos.

Para Borja y Castells (apud Lencioni, *ibidem.*), em face das possibilidades tecnológicas a disposição permitiriam uma transição para uma nova era, a de “um mundo sem cidades”. Essa nova realidade pautar-se-ia na dispersão das populações e das atividades urbanas em aglomerações dispersas, porém, racionalmente organizadas conforme os novos imperativos da produção capitalista e realização dos indivíduos. Segundo esses autores,

O global poderia se organizar em torno de centros de direção, tecnológicos e residenciais das elites, conectados entre si por comunicações a longa distância e redes eletrônicas, enquanto a população poderia individualizar seu habitat na difusão urbana descrita, ou agrupar-se em comunidades defensivas de ideologia quase tribal para assegurar sua sobrevivência em um mundo estruturado globalmente em seu centro e desestruturado localmente em múltiplas periferias. (Borja y Castells, 1997, *Ibid*, p. 13).

Os autores afirmam que esta é uma tendência em curso, porém, tomam distância de qualquer avaliação determinista. Por isso acrescentam que,

[...] os tons de ciência de ficção de nosso discurso tem a intenção apenas de chamar a atenção do leitor sobre um processo em marcha, inscrito na lógica do potente sistema tecno econômico emergente, mas que de modo algum é uma fatalidade. (Borja y Castells, 1997, *Ibid*, p. 13-14).

Ao tomar a metrópole São Paulo como parâmetro de realidade, Lencioni parece constatar empiricamente as “profecias” da dupla Borja y Castells. Ela percebeu que no território da “metrópole espraiada”, formam-se verdadeiras ilhas urbanas. Afirma, inclusive que, assim como um arquipélago, em que as ilhas formam um conjunto apesar de serem separadas umas das outras pelo oceano, “[...] algumas áreas dessa metrópole constituem verdadeiras ilhas que pouco contato têm com seu entorno, como se tivessem um oceano entre elas”. A autora reforça esse raciocínio dizendo que,

Esse é o caso das áreas de condomínios fechados, que podem apresentar população até maior que a de cidades, onde o que importa não é tanto o contato com o seu entorno, mas o acesso a alguma autopista. Também é o caso dos shopping-centers que se espalham por várias áreas da cidade, bem como das torres de escritório onde se desenvolvem os serviços superiores. Muitas dessas torres são chamadas de edifícios inteligentes porque apresentam infra-estrutura de telecomunicações avançada e otimização dos recursos instalados para seu funcionamento, além de segurança e conforto. (LENCIONI, 2008, p.10).

Essa leitura do processo de fragmentação urbano-metropolitana pode ainda ser corroborada pelas proposições de Bauman (2001). Para ele, no atual estágio da modernidade, prolifera nas cidades uma gama de territórios por ele tipificados como *lugares êmicos*, *lugares fágicos* e *espaços vazios*.

Conforme Bauman, as três tipologias acima remetem a espaços que invariavelmente são públicos, porém, não são “civis”, isto é, espaços destituídos da possibilidade de estranhos se encontrarem.

Os lugares êmicos, para ele, seriam aqueles espaços programados para proteger os agentes internos a eles, do contato com estranhos e mantê-los à distância. Conforme Zigmunt Bauman,

As variantes extremas da estratégia ‘êmica’ são hoje, como sempre, o encarceramento, a deportação e o assassinato. As formas elevadas, ‘refinadas’ (modernizadas) da estratégia ‘êmica’ são a separação espacial, os guetos urbanos, o acesso seletivo a espaços e o impedimento seletivo a seu uso. (BAUMAN, 2001, p.118)

Os exemplos listados por Lencioni, podemos reter aqui, a título de exemplo de lugares êmicos, os condomínios fechados e as torres empresariais “inteligentes”.

Por lugares *fágicos*, o autor compreende àqueles nos quais a

[...] estratégia consiste num *soi-dissant* ‘desalienação’ das substâncias alheias: ‘ingerir’, ‘devorar’ corpos e espíritos estranhos de modo a fazê-los, pelo metabolismo, idênticos aos corpos que os ingerem, e

portanto não distinguíveis deles. [...] Se a primeira estratégia visava ao exílio ou aniquilação dos ‘outros’, a segunda visava à suspensão ou aniquilação de sua alteridade. (BAUMAN, *ibid.*).

Este é o caso, segundo o próprio autor, dos templos de consumo, leiam-se *shoppings centers*, que como o próprio autor descreve, não são programados para a interação, mas para uma ação: consumir.

Já os espaços vazios, esses são, antes de qualquer coisa, vazios de significado. “Não que sejam sem significado porque são vazios”, diz Bauman, “[...] é porque não têm significado, nem se acredita que possam tê-lo, que são vistos como vazios (melhor seria dizer não-vistos).” (*ibid.*, p.120)

Em face desse cenário, torna-se praticamente impossível contestar as afirmações de Lencione, para quem,

[...] a metrópole espraiada, com limites difíceis de precisar, é a expressão máxima da indefinição das fronteiras e da desagregação da cidade compacta típica do início do século XX. Trata-se de uma metrópole difusa, de limites imprecisos, que conurba cidades e se estende por centenas de quilômetros, mas essas características todas não comprometem a interpretação de que ela se constitui numa única aglomeração. (LENCIONE, 2008, p. 10-11)

O cenário desenhado acima, certamente, converge para a sustentação da posição de Spósito quanto ao fim da cidade como unidade espacial. Entretanto, valemos novamente das ponderações de Lacerda para, mais uma vez, reforçar a tese de que o processo de fragmentação metropolitana não elimina por completo as possibilidades de integração metropolitana.

Em primeiro lugar, entende-se que é nula, como sugere Vainer (2006, p. 9, *apud* LACERDA, 2011, p.30), “[...] a possibilidade de que qualquer estratégia transformadora se inscreva numa única e privilegiada escala — local, regional, nacional ou global.” Segundo ele, o poder deriva da capacidade de articular diversas escalas de análise e agir de modo *transescalar*.<sup>11</sup> “Sendo assim”, diz Lacerda,

[...] os habitantes de qualquer um dos territórios que conformam a cidade serão tão mais *integrados* politicamente, quanto maior for a capacidade de se articularem, se relacionarem com os demais territórios da metrópole (escalas local e regional) e de outras cidades do mesmo país (escala nacional) e do exterior. (LACERDA, *ibid.*).

---

<sup>11</sup> Essa perspectiva de análise vai de encontro com aquela apontada por Hanah Arendt, segundo a qual, o poder não é uma concessão e nada tem a ver com a violência. Segundo ela, “O ‘poder’ corresponde à habilidade humana de não apenas agir, mas de agir em uníssono, em comum acordo. O poder jamais é propriedade de um indivíduo; pertence ele a um grupo e existe apenas enquanto o grupo se mantiver unido.” (ARENDR, 1985, p.24).

Em segundo lugar, levando em conta a análise de um estudioso das transformações do processo de regularização jurídica das favelas do Rio de Janeiro, também consultado por Lacerda, reforça-se a tese sustentada por essa autora e por nós compartilhada. Segundo a sua avaliação, as ordens jurídicas (estatal e comunitária) conservam um diálogo contínuo e conflituoso, havendo diversas formas em que uma é condicionada pela outra. O mesmo conclui que “[...] as favelas não constituem regiões apartadas ou *excluídas* da cidade, da sociedade [...], mas, sim, regiões de integração contraditória, conflituosa e/ou tensa com a cidade”. (MAGALHÃES, 2010, p. 551 apud LACERDA, 2011, p.31).

Desta feita, tudo leva a crer que é no mínimo excessivo supor que, apesar dos processos de fragmentação, ou melhor, de “segmentação”, como prefere Milton Santos, inexistam possibilidades de interação e articulação, assim como preconizado por Corrêa (1997). Tal constatação pode aludir, ainda, à teoria de Trotsky acerca do “desenvolvimento desigual e combinado”, obviamente, guardadas as devidas distinções no que tange ao enfoque pretendido pelo autor quando da sua concepção àquele que se imprime aqui.

No que se refere ao processo de metropolização, objeto central do interesse em tela, optamos por focalizar a perspectiva da integração em detrimento do processo de fragmentação. Ainda que se considere a potência deste enfoque, até como processo que ocorre de forma simultânea ao de integração, em razão de aqui se privilegiar o movimento de (re)estruturação de uma área pretensamente metropolitana, valorizamos aquilo que aglutina e lhe dá “liga” e não o contrário. Portanto, quando aqui nos referirmos ao termo “fragmentação”, o faremos tendo em vista à ideia de “baixa coesão socioespacial intra-metropolitana” decorrente, em grande parte, da reduzida mobilidade socioespacial, conforme apontado por Santos (1990, p.89-90). No caso da realidade estudada, acresce informar que, além da baixa mobilidade, é preciso ter em vista a precariedade em termos de acessibilidade, bem como dos meios de comunicação e transporte.

A propósito dos elementos estruturantes da metrópole contemporânea, cabe pinçar de Spósito (2007) e Lencioni (2008) algumas considerações dignas de nota. Da primeira, malgrado o fato de a mesma se reportar à dinâmica das cidades médias, ressalte-se as suas observações sobre aqueles processos que estariam a provocar significativas repercussões na redefinição das redes urbanas, em diferentes escalas.

Dentre esses processos Spósito destaca: I) *a concentração e a centralização econômicas*; II) a melhoria e a diversificação dos sistemas de transporte e telecomunicações; III) as formas contemporâneas de organização espacial das atividades econômicas ligadas ao comércio de bens e serviços; e IV) ao consumo de bens e serviços especializados ligados à modernização do setor agropecuário. A quarta é última observação remete, indubitavelmente, a um nicho de mercado tangível para as médias cidades, sobretudo àquelas situadas mais próximas às áreas de expansão do agronegócio.

De Lencioni, extrai-se ainda o reforço para o debate acerca dos processos de concentração e centralização, aqui, considerados fundamentais para compreender a dinâmica metropolitana no presente, também levantados por Spósito.

O recurso aos conceitos de concentração e centralização, em concordância com Lencioni, torna-se relevante na medida em que “permite relacionar a dinâmica do capital á dinâmica dos lugares. Em particular, possibilita discutirmos a questão da centralidade da cidade no âmago da economia urbana.” (LENCIONI, *ibid.*, p.11)

Lencioni entende por concentração,

[...] o processo que faz expandir os meios de produção e de trabalhadores, ampliando, assim, a base da acumulação e confundindo-se com ela. [...] As implicações desse processo no urbano são de diferentes naturezas, dentre elas, podemos lembrar a concentração das atividades econômicas que modificam, por exemplo, a malha urbana e a aglomeração. (*ibid.*)

Está se falando, sobretudo, da concentração de capital, pessoas e da produção por e a partir do espaço urbano. Por essa razão, torna-se cada vez mais insofismável a tese de Massey (2008) segundo a qual o espaço não pode ser considerado apenas como continente dos processos sociais e, tampouco, “[...] não existe como um reino separado”.

Spósito (2007, p.41), apoiada em Marx (1984, p.726) e Singer (1975, p.76), considera que,

A concentração econômica, [...], resulta de dinâmicas de acumulação que propiciam a maior concentração de riqueza nas mãos de capitalistas individuais, o que, por sua vez, [...], oferece condições favoráveis ao crescimento de empresas que procuram maior produtividade e, assim, transformam parte dos lucros em mais capital. Em outras palavras, pode-se afirmar que a concentração resulta da acumulação promovida por um capitalista ou grupo de capitalistas que se associam numa empresa ou conglomerado.

No que se refere aos processos de concentração e centralização, o rigor na demarcação destes conceitos por parte da autora nos possibilita o aproveitamento quase integral da sua base teórica, porém, canalizada noutra escala: a metropolitana.

A centralização econômica, por seu turno, de acordo com Spósito (2007), baseada nas mesmas referências teóricas aludidas, estaria relacionada à concentração e dela se distinguiria. Isso porque esse segundo processo decorreria diretamente da luta concorrencial e das vantagens das maiores empresas, por possuírem maiores escalas de produção, em relação às menores.

Todavia, não se pode esquecer que “O processo de concentração do capital, por ser um processo de acumulação, está diretamente relacionado à produção da riqueza econômica, a qual tem no indicador de Produto Interno Bruto (PIB) um dos elementos de sua apreensão”. (ibid.)

Quanto ao processo de centralização, ainda que se relacione com o primeiro processo, não se confunde com a acumulação. Lencioni (2008, p.12), fundamentada em Marx, adverte,

Centralizar é, acima de tudo, centralizar capitais. O processo de centralização constitui-se num processo em que frações individuais de capitais se associam, se fundem ou se reagrupam. A centralização é, a rigor, a abolição da autonomia do capital individual; ou seja, significa a expropriação de um capitalista por outro capitalista, que acaba por transformar capitais menores, num capital de maior magnitude. A centralização é, portanto, uma reorganização na distribuição da propriedade dos capitais. Altera-se apenas o agrupamento das partes constitutivas do capital social e, nesse sentido, é que concentra a propriedade do capital, mas não se constitui num processo de acumulação, não resultando, portanto, em nenhum aumento do capital social (MARX, 1984, Livro I, Vol. 3, p. 778).

Pensar nessas dinâmicas, associadas às concentrações urbanas, sobretudo as maiores, remete a necessidade de se levar em conta os processos de concentração e centralização de atividades econômicas, sociais, políticas e culturais em certas unidades espaciais em detrimento das demais. Isso é o que se verifica nas metrópoles que, por sua vez, detêm o comando de atividades e fluxos de todas as ordens que recobrem por vezes vastas regiões. É este o caso, por exemplo, do fenômeno em curso na emergente “Região Metropolitana do Cariri”, onde se assiste de um lado a expansão da concentração de atividades econômicas e sociais centralizadas nas cidades polos, especialmente em Juazeiro do Norte e, do outro, o esvaziamento paulatino das cidades periféricas. Estas, por sua vez, têm perdido cada vez mais autonomia e tornando-se

ainda mais dependentes de Juazeiro do Norte, Crato e Barbalha, exatamente nesta ordem.

### **1.3 Aglomerados urbano-metropolitanos no Brasil**

Desde a emergência das primeiras concentrações humanas na história da humanidade, o que resultou na forma espacial definida como cidade, certas características tornaram-se cada vez mais decisivas para a existência e o futuro dessas aglomerações. Sim, está se partindo do pressuposto de que toda e qualquer cidade, independentes do espaço e do tempo em que se situem, resultam da aglomeração de pessoas e atividades humanas. Tratam-se, antes de qualquer coisa, de aglomerações de indivíduos que, a despeito das inumeráveis contradições inerentes à ordem espacial de qualquer uma delas, aí produziram e continuam a produzir suas condições de existência, tanto individuais quanto coletivas. Noutros termos, pode-se dizer, que é a partir dessas aglomerações, independente dos seus tamanho e importância no conjunto das cidades, que condicionam, ao mesmo tempo em que são também reflexo, (d) a vida social, econômica, política e cultural das populações humanas.

Obviamente que nem toda aglomeração humana é uma cidade, a exemplo das aldeias indígenas assim como certas concentrações resultantes da exploração territorial pela mineração, por agroindústrias e agropecuária, entre outras formas de uso do território. Daí as cidades podem até surgir, mas, a aglomeração pura e simples não resulta em cidade. Necessário é que sejam levados em conta alguns requisitos básicos para que uma aglomeração de pessoas, edificações e atividades urbanas seja alçada a condição de cidade. Para tanto, é preciso que se verifique uma concentração permanente (sedentária), de pessoas, de mercado e de poder. Grosso modo, concorda-se com Lencioni quando a mesma afirma que, “Ao falarmos em cidade no Brasil estamos nos referindo a um aglomerado sedentário que se caracteriza pela presença de mercado (troca) e que possui uma administração pública.” (LENCIONI, 2008a, p.117)

Claro está que nem toda aglomeração pode ser considerada uma cidade. Porém, é lícito afirmar que toda e qualquer cidade se constitui a partir de uma aglomeração. E,

no caso brasileiro, todos aqueles aglomerados encravados nos distritos sedes dos municípios são incondicionalmente reconhecidos como cidades<sup>12</sup>.

Todavia, o processo de urbanização que se desencadeou inicialmente na Europa, em razão da industrialização, e posteriormente no Brasil, promoveu a multiplicação e a expansão das cidades tanto lá quanto cá. Não importa aqui discutir as peculiaridades do processo nos dois continentes, Latino-Americano, sobretudo no Brasil, e Europeu. Importa destacar que, em ambos, o mesmo forjou grandes aglomerações e também as aproximou. Isto é, de um lado verificou-se a expansão das cidades, fenômeno que se expressa tanto pelo crescimento exponencial das populações urbanas quanto na dilatação dos tecidos urbanos, seja de forma contínua ou descontínua. Por outro, assistiu-se uma maior aproximação entre as unidades territoriais urbanas, causa e conseqüência do processo de conurbação. A característica mais marcante deste processo foi certamente a conformação do que se convencionou chamar de *aglomerações urbanas*.

Até onde se sabe, o processo de conurbação foi primeiramente notificado por P. Geddes, ainda no final do século XIX. Ralfo Matos, no seu estudo sobre “Aglomerações urbanas, rede de cidades e desconcentração demográfica no Brasil” relembra deste fato ao comentar que,

Impressionado com o crescimento de Londres e de outras cidades inglesas em fins do século passado, P. Geddes cunhou a expressão conurbação ao referir-se à ‘necessidade de pesquisa em cidades menores e em grupos urbanos (onde surgem) cidades industriais e cidades ligando-se a grandes regiões urbanas, ‘conurbações’, o que requer um imenso levantamento.’(GEDDES, 1994, p. 46, apud MATOS, 2000, p. 02).

O fenômeno observado por Geddes na Inglaterra da era vitoriana, só mais tardiamente pôde ser percebido no Brasil. Uma vez que o mesmo representa uma expressão espacial da expansão das atividades produtivas, sobretudo a industrial, tal fato só poderia se configurar a partir de meados do século XX, com o início da transição do Brasil primário-exportador — o que se traduzia na conformação de nexos de certas extensões territoriais do país do exterior, porém, com modestas conexões regionais e locais<sup>13</sup> — para um país Urbano-industrial.

<sup>12</sup> Conforme o Decreto-lei N. 311, de 1938, aprovado ainda durante o Estado Novo, toda sede de município é cidade no Brasil. Ainda hoje persiste esta definição para fins de levantamentos estatísticos, ações administrativas etc. (SPÓSITO, 2008, p.16)

<sup>13</sup> É bastante recorrente a descrição da realidade espacial brasileira no período anterior à industrialização do país, que por sua vez, podia ser interpretada como um verdadeiro “arquipélago territorial”. Até então,

Expansão é a palavra-chave normalmente empregada para sintetizar a mudança mais significativa verificada nos âmbitos das atividades econômicas e dos tecidos urbanos das cidades brasileiras. De um lado, a expansão das atividades econômicas, notadamente o incremento e intensificação da atividade industrial no país, o que demandou o aumento da força de trabalho nos principais centros urbanos do país. Por outro lado, em razão do fenômeno anterior, expandiram-se as concentrações urbanas a tal ponto que se viu surgir o transbordamento das atividades de uma determinada unidade geográfica para além dos seus limites territoriais. Ademais, acrescente-se o fato de que, em muitas situações, a descentralização da atividade industrial e sua realocação permitiram a emergência de novas centralidades urbanas relativamente próximas ao núcleo original da indústria. Estes processos, por sua vez, concorreram para a expansão das áreas urbanas no país e, simultaneamente, promoveram a aproximação de alguns núcleos urbanos. Disso resultou a conformação das primeiras aglomerações de cidades ou, dito de outro modo, os primeiros aglomerados urbanos no Brasil.

O que se pode depreender é que, no curso do processo de urbanização, os interstícios territoriais entre algumas cidades se tornaram tão estreitos e os vínculos entre as mesmas atingiram tamanha intensidade que, como assinala Souza (2003), “elas passam a existir como se fossem uma só”. A expressão fenomênica desse tipo de configuração territorial é a de uma única “mancha urbana”, recobrando extensões territoriais de dois ou mais municípios sem que, com isso, as cidades, sedes municipais, deixem de existir formalmente. Formam-se, assim, verdadeiras regiões urbanas. Todavia, vale ressaltar que esta característica das regiões urbanas, a partir de territórios urbanos contíguos, não representa a única forma de expressão dos aglomerados urbanos. Sobretudo num país de extensões continentais como as do Brasil. Sobre isso, Souza (2003, p.32), é taxativo ao afirmar que

*Uma aglomeração urbana se forma quando duas ou mais cidades passam a atuar como um “minissistema urbano” em escala local, ou seja, seus vínculos se tornam muitíssimo fortes... Em várias situações, tem lugar também uma conurbação, embora não seja necessário que isso aconteça para se estar diante de uma aglomeração. (grifos nossos)*

---

o Brasil apresentava-se subdividido em ilhas de prosperidade que, ao longo dos sucessivos ciclos de desenvolvimento econômico, se relacionavam com o mundo, sobretudo o europeu, mas revelavam-se desconexas tanto da realidade nacional quanto da regional.

A exposição de Souza, de certa maneira, corrobora a posição de Moura e Ultramari que, 10 anos antes, já sentenciavam que,

A aglomeração urbana representa o espaço de comutação diária entre cidades, isto é, o desenvolvimento de relações interdependentes entre duas ou mais áreas urbanas, compondo um fenômeno único.

Tal fenômeno é entendido, quase sempre, com sendo físico, isto é, expresso pela continuidade de manchas urbanas. Todavia, relações sócio-econômicas complementares entre municípios também podem indicar aglomerados urbanos, independentemente de uma unicidade físico-territorial. (MOURA e ULTRAMARI, 1994, p. 125).

O dado mais marcante de uma aglomeração urbana, independente do seu tamanho e da sua importância, é a relação de interdependência entre as cidades que lhes integram. A literatura sobre o assunto é bastante consensual ao reconhecer isto ao eleger como fato mais significativo o fluxo de trabalhadores que residem numa cidade e exercem suas profissões numa outra. Este fluxo interurbano de pessoas no cotidiano ordinário de um aglomerado urbano, sobretudo de trabalhadores, é concebido como “movimento pendular”.

Ressalta-se, concretamente, que esses espaços, cujas características já despertavam atenção na Europa no final do século XIX, ganharam expressão no Brasil e entraram em evidência em meados da década de 60 do século passado. Nesse período, o país passava por intensas transformações de ordem econômica, social e política que repercutiram de maneira mais significativa na dinâmica espacial das cidades. Nesse diapasão, a formação de aglomerados urbanos, sobretudo no entorno das principais capitais, significava, de um lado, a expansão e intensificação do processo urbanização no Brasil; e, do outro, evidenciava a intensificação dos problemas comuns às cidades integrantes destas aglomerações. Dentre os problemas mais evidentes àquele período, Rolnik e Somekh (2003) destacam aqueles relativos ao equacionamento das demandas e os desafios que se colocavam à gestão das cidades envolvidas nesse processo.

As autoras lembram que a consciência, do ponto de vista da gestão, da necessidade de se criarem mecanismos que conduzissem ao estreitamento das relações político-administrativas entre as cidades envolvidas, não estavam circunscritas apenas às esferas dos executivos municipais, mas, também, de setores representativos da sociedade civil. Elas lembram da ação do IAB que, em 1963, promoveu um Seminário de Habitação e Reforma Urbana. A propósito deste fórum, acrescentam ainda que,

Para responder as demandas impostas pelo subdesenvolvimento econômico e social, o Seminário propunha, em seu Documento Final, mudanças na legislação para que ‘nas áreas de grande concentração urbana constituídas territorialmente por municípios distintos sejam criados órgãos de administração, que consorciem as municipalidades para a solução de seus problemas comuns’. (ARAÚJO FILHO, 1996 apud ROLNIK e SOMEKH, 2003, p.97)

Acresce informar que, mesmo antes que se constituíssem as chamadas bases legais e jurídicas para que se dessem um tratamento institucional aos aglomerados urbanos, a saber, o reconhecimento da forma metropolitana, Ronik e Somekh (2003) atestam que já haviam experiências embrionárias voltadas à administração metropolitana. São Paulo<sup>14</sup>, Porto Alegre, Belo Horizonte e Salvador se constituíam como estados pioneiros neste tipo de experiência.

Somente no final dos anos 1960 é que veio a regulação dos aglomerados metropolitanos com a constituição de 1967, mais precisamente com a emenda constitucional n.1 de 1969. A regulação só veio quatro anos mais tarde, em 1973, com a promulgação da Lei Federal Complementar n.14, de 08 de junho de 1973, sendo institucionalizadas as Regiões Metropolitanas de São Paulo, Belo Horizonte, Porto Alegre, Recife, Salvador, Curitiba, Belém e Fortaleza. O Rio não apareceu na lista inicial por conta da sua condição jurídica. À época “[...] o atual município do RJ correspondia ao Estado da Guanabara e a delimitação de sua RM envolveria a inclusão de um Estado a uma tal região, envolvendo municípios de outro Estado.”<sup>15</sup>

O reconhecimento institucional das áreas metropolitanas, por sua vez, foi precedido, como se disse anteriormente, por uma mobilização tanto de intelectuais independentes das esferas de governo quanto de alguns governos estaduais. Todavia, em se tratando de um período em que vigorava o regime militar e de caráter centralista, o processo que culminaria na delimitação das áreas que viriam a ser reconhecidas como sendo de caráter metropolitano pautar-se-ia na pesquisa feita por encomenda ao IBGE.

Nesse sentido o “Esboço preliminar da divisão do Brasil em espaços polarizados”, publicado em 1967, subsidiou as definições, de caráter político, do que

---

<sup>14</sup> No Estado de São Paulo, por exemplo, havia o Grupo Executivo da Grande São Paulo (Gegran), criado pelo governo do Estado em 1967 (ROLNIK e SOMEKH, 2003, p.97).

<sup>15</sup> A Lei Complementar nº 14, de 08/06/1973, além de instituir as regiões metropolitanas, determinava também a criação, por lei estadual, dos respectivos Conselhos Deliberativo e Consultivo. O primeiro era constituído por cinco membros nomeados pelo Governador do Estado. “Ora, Sendo a eventual região metropolitana do Rio de Janeiro integrada por municípios de dois estados, a aplicação desses dispositivos tornava-se inviável. Por essa razão o Rio de Janeiro ficou fora da lista e sua região metropolitana só veio a ser criada pela Lei Complementar n. 20 de 1º de julho de 1974, depois da fusão dos antigos estados da Guanabara e do Rio de Janeiro e da transformação daquele em município deste.” (VILLAÇA, 1998, p.02)

mais tarde viriam a ser reconhecidas como as primeiras regiões metropolitanas do país. Quatro anos mais tarde, um ano antes da promulgação da Lei Federal Complementar n.14, o referido estudo, após revisão, foi republicado com o título “Divisão do Brasil em regiões funcionais urbanas” (IBGE, 1972). Esta foi a versão a qual tivemos acesso.

É imperioso ressaltar que, antes mesmo do trabalho acima mencionado, mais precisamente em 1963, foi publicado o estudo pioneiro acerca do tema da rede urbana brasileira, de autoria de Pedro Pinchas Geiger, intitulado *Evolução da Rede Urbana Brasileira*. O referido estudo, segundo Almeida (2004), representou “a primeira obra mais completa sobre o processo de organização urbana do Brasil”. E o fez, prossegue o comentador da sua obra,

Classificando cidades, definindo metrópoles nacionais e delimitando hierarquicamente suas respectivas redes, correlacionando explicitamente as relações entre industrialização e urbanização, que começavam a se delinear no Brasil no final dos anos 50 e início dos 60 (ALMEIDA, 2004, P.412).

O estudo levado a cabo pelo IBGE, desenvolvido no final dos anos 60 do século passado e publicado em 1972, resultou a primeira classificação hierárquica oficial dos centros urbanos brasileiros. Segundo a mesma, o total de 718 cidades classificadas como centros estariam organizadas em quatro níveis hierárquicos. No primeiro, constituído por aquelas tipificadas como metrópoles, integram as aglomerações de São Paulo, Rio de Janeiro, Recife, Salvador, Belo Horizonte, Porto Alegre, Curitiba, Fortaleza, Belém e Goiânia. As, as duas primeiras já figuravam como metrópoles nacionais, enquanto a última, acabou ficando de fora do processo de institucionalização aludido. As razões que fizeram com que Goiânia ficasse de fora do primeiro conjunto de metrópoles do Brasil não foram objeto de nossas preocupações. Todas as demais unidades integrantes do primeiro grupo compõem a lista de metrópoles institucionalizadas pela Lei Federal Complementar n.14. Além do nível metropolitano o IBGE (1972) tipifica ainda outros três níveis classificatórios.

No segundo nível, os chamados *centros regionais*, foram identificados 66 centros urbanos, sendo 29 de nível 2-A e 37 de nível 2-B; no nível 3, composto por 172 centros *sub-regionais*, sendo 74 do nível 3-A e 98 no nível 3-B; no quarto e último nível, os *centros locais*, foram relacionados 141 no nível 4-A e 329 no nível 4-B.

Conforme o referido estudo, o aglomerado urbano do Cariri, formado à época pelas cidades do Crato de Juazeiro do Norte, foi reconhecido como um dos 37 *centros regionais* de nível 2-B. Tal fato atesta a importância conferida por uma importante

publicação nacional à realidade aglomerada do Cariri que, como tal, àquela altura ainda estava em formação. A condição de então, no que tange a sua expressão regional, segundo o IBGE (1972), pode ser conferida na representação cartográfica expressa na Figura 02.

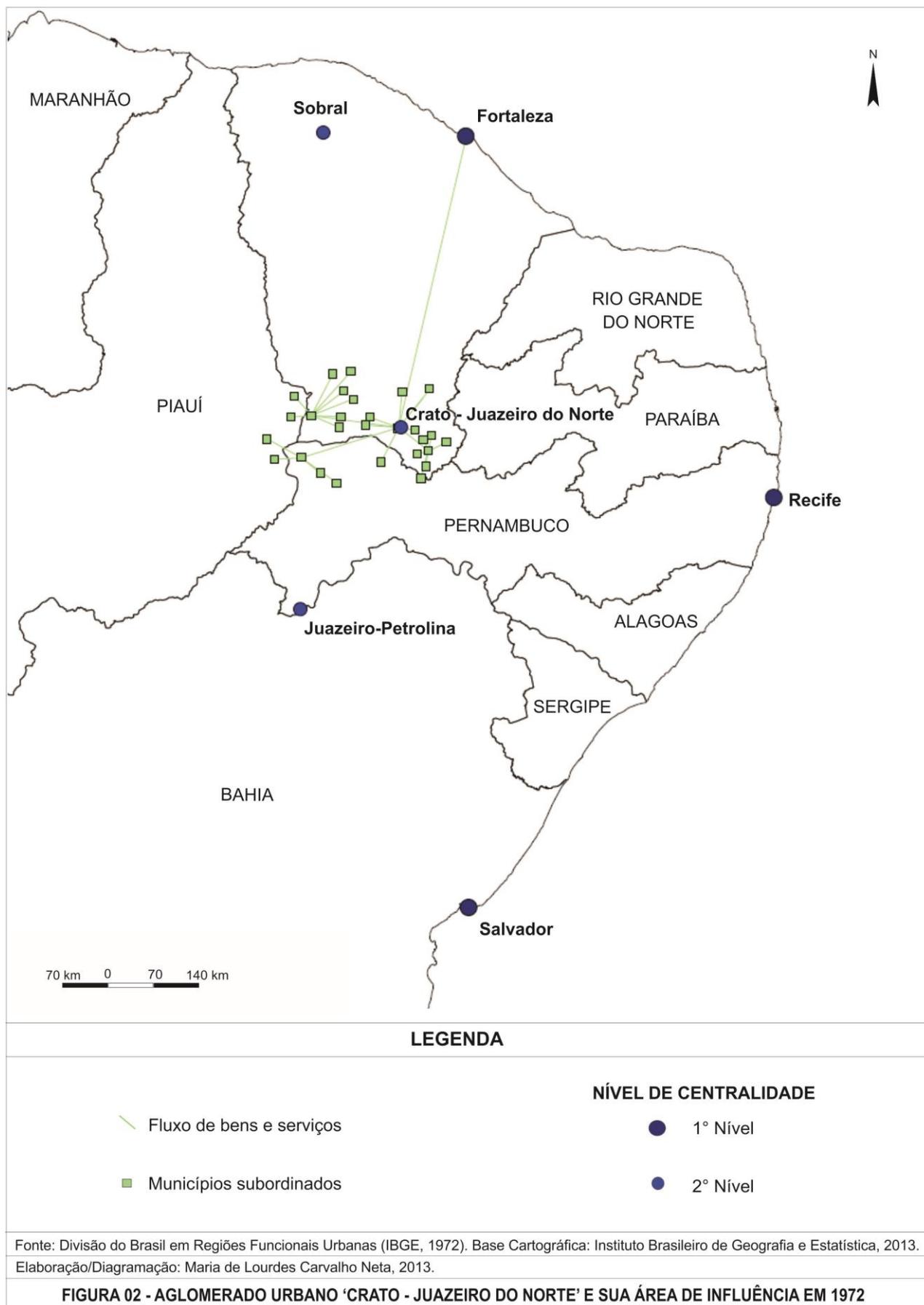
Consumado o reconhecimento institucional das nove maiores aglomerações de caráter metropolitano, muita energia foi desprendida no sentido de compreender o fenômeno metropolitano no Brasil, os problemas e desafios para a gestão das metrópoles. Por concentrarem os maiores contingentes populacionais do país, além de concentrarem a parcela mais expressiva da produção da riqueza nacional, essas metrópoles tornaram-se o alvo preferencial dos estudos e pesquisas desencadeados no Brasil sobre aglomerados urbanos.

O trabalho de Davidovich e Lima (1975), ainda hoje considerado uma referência para o estudo de aglomerados urbanos no Brasil, representou um marco para a compreensão e qualificação destes arranjos espaciais no país. As pesquisadoras do IBGE debruçaram-se sobre os mesmos com o propósito de identificar as aglomerações que, até o início dos anos 70 do século passado, em face do crescimento alcançado àquela altura, apresentassem problemas econômicos e sociais comuns que justificassem “a institucionalização de um mecanismo de planejamento e de ordenação de sua expansão.” (DAVIDOVICH e LIMA, 1975, p.50)

Davidovich e Lima, no trabalho intitulado “Contribuição ao estudo de aglomerações urbanas no Brasil”, propõe um esquema metodológico para a identificação de aglomerados metropolitanos e não metropolitanos brasileiros, bem como qualificar as respectivas formas de concentração espacial tendo em vista uma hierarquização das mesmas. Nesse sentido, indicam estratégias metodológicas bastante objetivas para este fim.

A propósito das aglomerações de caráter metropolitano, elas levam em conta que,

O processo de metropolização, resultante da expansão de uma cidade central, dá origem a alta especialização do uso do solo urbano. Neste particular destaca-se a suburbanização de municípios contíguos, através da formação de núcleos dormitórios e núcleos industriais, estruturação espacial que pode comportar um distanciamento considerável entre o local de residência e o local de trabalho. (ibid, p.51, grifos nossos).



Dessa afirmativa, o que se pode intuir, em primeiro lugar, é que a mesma ainda não perdeu a validade, uma vez que dez entre dez autores da atualidade definem a metrópole a partir das ideias de cidade expandida, especialização do uso do solo urbano e da formação de subúrbios. Em segundo lugar, em razão das três características anteriores, a intensificação do movimento pendular diário, sobretudo dos trabalhadores urbanos, já se reconhecia a quatro décadas atrás a questão da mobilidade urbana como um dos principais desafios para a gestão metropolitana.

Quanto às aglomerações consideradas abaixo do nível metropolitano, Davidovich e Lima apresentam dois tipos. As do primeiro tipo seriam aquelas que guardam alguma semelhança com as aglomerações metropolitanas, sobretudo pela existência de um espaço urbano predominantemente contínuo. Porém, segundo as autoras, estes espaços

[...] não atingem a ordem de grandeza que caracteriza as do tipo metropolitano, apresentando não apenas menor tamanho populacional, mas também um grau de diversificação funcional inferior. Em algumas, a ênfase é dada pela função administrativa (João Pessoa, Aracaju, Florianópolis, por exemplo), em outras pode-se reconhecer a dominância da função industrial (Jundiaí, por exemplo).(ibid.).

É preciso ressaltar que a realidade das aglomerações mencionadas é aquela que predominava no princípio da década de 1970. Além do que, as mesmas representavam espaços que se situavam nas áreas de influência de aglomerações metropolitanas, como Recife, que polarizava atividades e fluxos de João Pessoa; Salvador, que predominava sobre Aracaju; Porto Alegre e Curitiba que se superpunham sobre a aglomeração de Florianópolis; e, por fim, São Paulo, que não influenciava não só diretamente Jundiaí, mas, como de resto, o conjunto urbano brasileiro.

Ainda em relação às aglomerações sub-metropolitanas, Davidovich e Lima (1975) delimitaram ainda um tipo de aglomerado urbano caracterizado pela ausência de espaço urbanizado contínuo. Mais adiante retomaremos as considerações das autoras acerca das demais formas hierárquicas dos aglomerados urbanos brasileiros.

Uma década após a publicação do trabalho de Davidovich e Lima, o IBGE lançou a revisão atualizada do estudo sobre a Divisão Regional do Brasil em Regiões Funcionais Urbanas (IBGE, 1987). Este, por sua vez, representou um esforço por parte do IBGE no sentido de atualizar o levantamento de 1972, acima referido.

Conforme os procedimentos adotados na pesquisa sobre as “Regiões de influência das cidades”, concluiu-se que a rede urbana brasileira achava-se estruturada a partir de duas metrópoles nacionais, São Paulo e Rio de Janeiro, tal qual já fora observado no primeiro estudo do IBGE, e mais nove cidades que desempenhavam o papel de metrópoles regionais, de norte a sul: Manaus, Belém, Fortaleza, Recife, Salvador, Belo Horizonte, Curitiba, Porto Alegre e Goiânia (IBGE, 1987, p.22). Como se pode perceber, se comparado ao estudo pioneiro de 1976, acrescentou-se apenas mais uma realidade ao conjunto das metrópoles, a cidade de Manaus. Um fato curioso deste trabalho mais recente, foi o tratamento dispensado a todas as unidades tipificadas como metrópoles, onze ao todo, mas, para os casos daquelas consideradas nacionais serem também enquadradas como sendo de caráter regional. Tal providência fez com que, diferentemente do que ocorrera no levantamento de 1972, a aglomeração de Manaus não ficasse reduzida a condição de centro regional submetido à área de influência de Belém.

Outro elemento que diferencia os dois estudos é a emergência no segundo de uma nova categoria hierárquica de centro urbano. Trata-se da condição *submetropolitana*. Para o IBGE (1987, p.22)

Os centros submetropolitanos se definem por sua situação intermediária entre os níveis de capital regional e metrópole, e se caracterizam por uma atuação extremamente importante através de funções definidoras do nível metropolitano em setor de um território onde uma metrópole regional atua, subordinando o próprio centro submetropolitano. Em outros termos, a atuação desse tipo de centro não se limita às funções de capital regional, mas espacialmente, sua atuação não apresenta a magnitude de uma região de influência de uma metrópole regional.

O termo genérico *capital regional* passou a ser empregado, no estudo acima aludido e naqueles que o sucederam, como forma de identificar um número maior de centros urbanos que se situavam, “no âmbito de uma determinada rede regional de distribuição, em uma mesma posição, imediatamente inferior à da respectiva metrópole regional.” (ibid., p.24).

Porém, o mesmo estudo resguarda a possibilidade de que os centros urbanos tipificados como capitais regionais, se submetidos a uma investigação mais acurada, possam diferenciar-se ao ponto de se poder conferir para certas aglomerações uma posição mais destacada.

No cenário nordestino, poder-se-ia definir, por exemplo, na avaliação dos pesquisadores que assinaram o documento, o conjunto Petrolina-Juazeiro como capital regional do Sertão, assim como, a nosso juízo, Crato-Juazeiro do Norte-Barbalha. Isso porque o comando da rede urbana centro-nordestina não é exclusividade da primeira aglomeração, senão, vejamos na figura 03 a representação das relações do Crajubar na faixa Norte dos Sertões centrais do Nordeste. Na terceira parte desse trabalho voltaremos a nos debruçar sobre essa realidade.

No estudo subsequente produzido pelo IBGE congênere àqueles já mencionados, no caso a Regic-1993 (IBGE, 2000), promoveu-se um rearranjo do quadro tipológico dos centros urbanos brasileiros, contudo, se comparado ao levantamento de 1987, sem novidades significativas.

Em mais um esforço de síntese da ordem espacial urbana brasileira, os pesquisadores da Regic de 1993 retrataram essa realidade de então a partir do quadro urbano expresso na tabela 01.

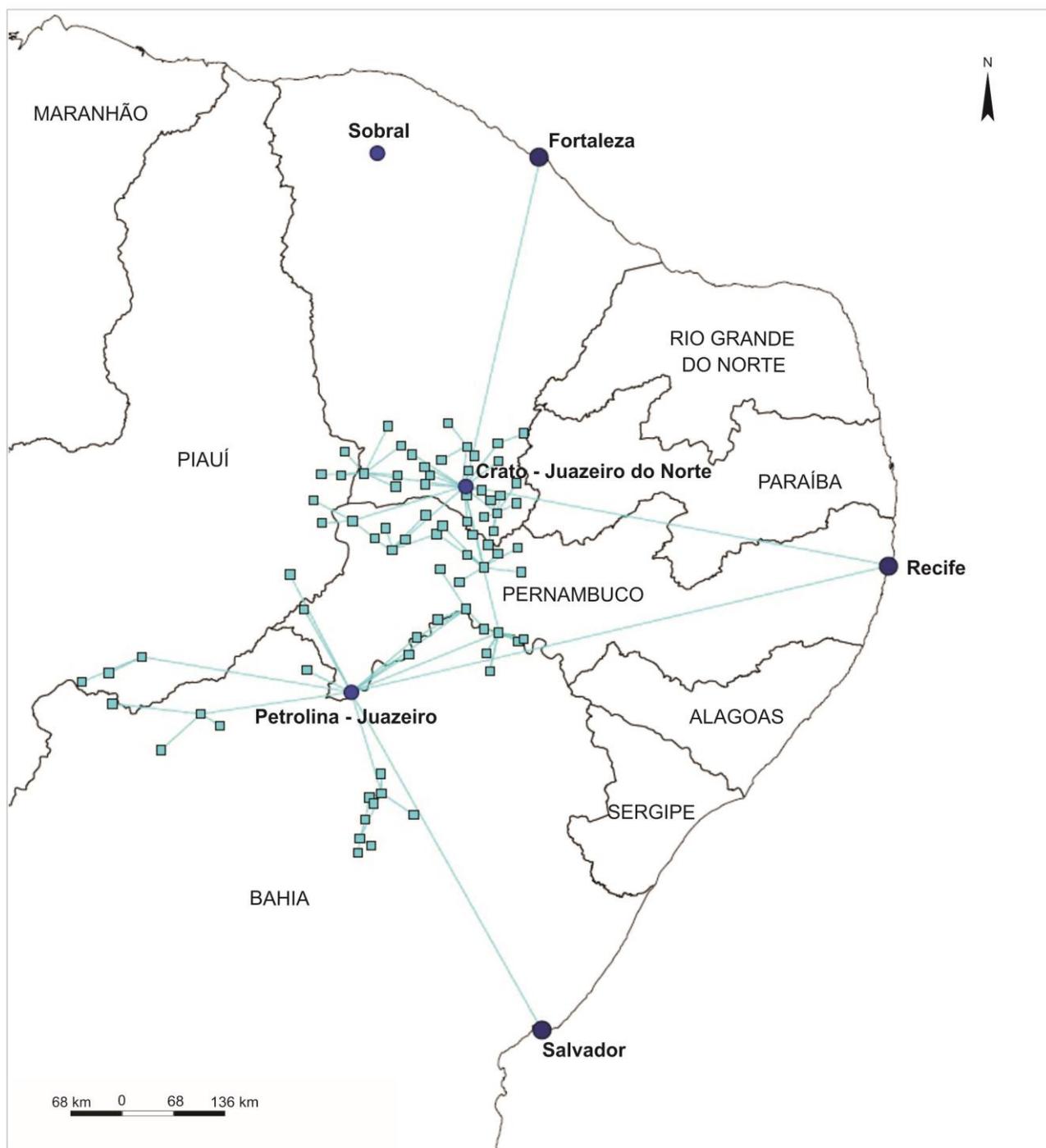
**Tabela 01 – “Níveis de centralidade das cidades brasileiras”**

<b>NÍVEL</b>	<b>NÚMERO DE CIDADES</b>	<b>PADRÕES DE CIDADES</b>
<b>Máximo</b>	09	Metropolitano
<b>Muito forte</b>	24	Predominantemente submetropolitano
<b>Forte</b>	35	Predominantemente de Capital Regional
<b>Forte para Médio</b>	108	Predominantemente Centro Sub-Regional
<b>Médio</b>	141	Tendendo à Centro Sub-Regional
<b>Médio para Fraco</b>	195	Predominantemente de Centro de Zona (ou Centro Local)
<b>Fraco</b>	250	Tendendo Centro de Zona (ou Centro Local)
<b>Muito Fraco</b>	3.733	Municípios Subordinados

Fonte: Extraído do Regic-1993 (IBGE, 2000, p. 25)

Nos quadros produzidos por este terceiro levantamento do IBGE, especialmente aqueles denominados às interações espaciais e os níveis de centralidade das cidades brasileiras, os pesquisadores pretenderam produzir

“uma representação do caminho preferencial da população de um dado centro na busca de atendimento de suas necessidades de consumo de bens e serviços. [...] tais caminhos não são claramente definidos e os fluxos podem dirigir-se a mais de uma cidade. Em tais casos, denominados como “duplas (ou triplas) subordinações”, as cidades são acompanhadas por um asterisco (\*) e com a citação, entre parênteses, do(s) outro(s) centro(s) ao(s) qual(ais) estão subordinados.” (IBGE, 2000, p.27)



### LEGENDA

-  Fluxo de bens e serviços
-  Municípios subordinados

### HIERARQUIA DAS CENTRALIDADES

-  Metrópole Regional
-  Capital Regional

Fonte: Regiões de Influência das Cidades (1987). Base Cartográfica: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, 2013.

Elaboração/Diagramação: Maria de Lourdes Carvalho Neta, 2013.

**FIGURA 03 - O CRAJUBAR NO ESTUDO SOBRE AS REGIÕES DE INFLUÊNCIA DAS CIDADES (IBGE, 1987)**

Neste levantamento, Juazeiro do Norte, o principal núcleo urbano do aglomerado Crajubar e por extensão do Cariri, é qualificado como centro urbano de nível *Forte*, o que lhe conferia a condição indiscutível de *Capital Regional*.

No que toca à rede de relacionamentos de Juazeiro do Norte naquele momento, conforme a Figura 04 são os vínculos simultâneos mantidos com Fortaleza e Recife.

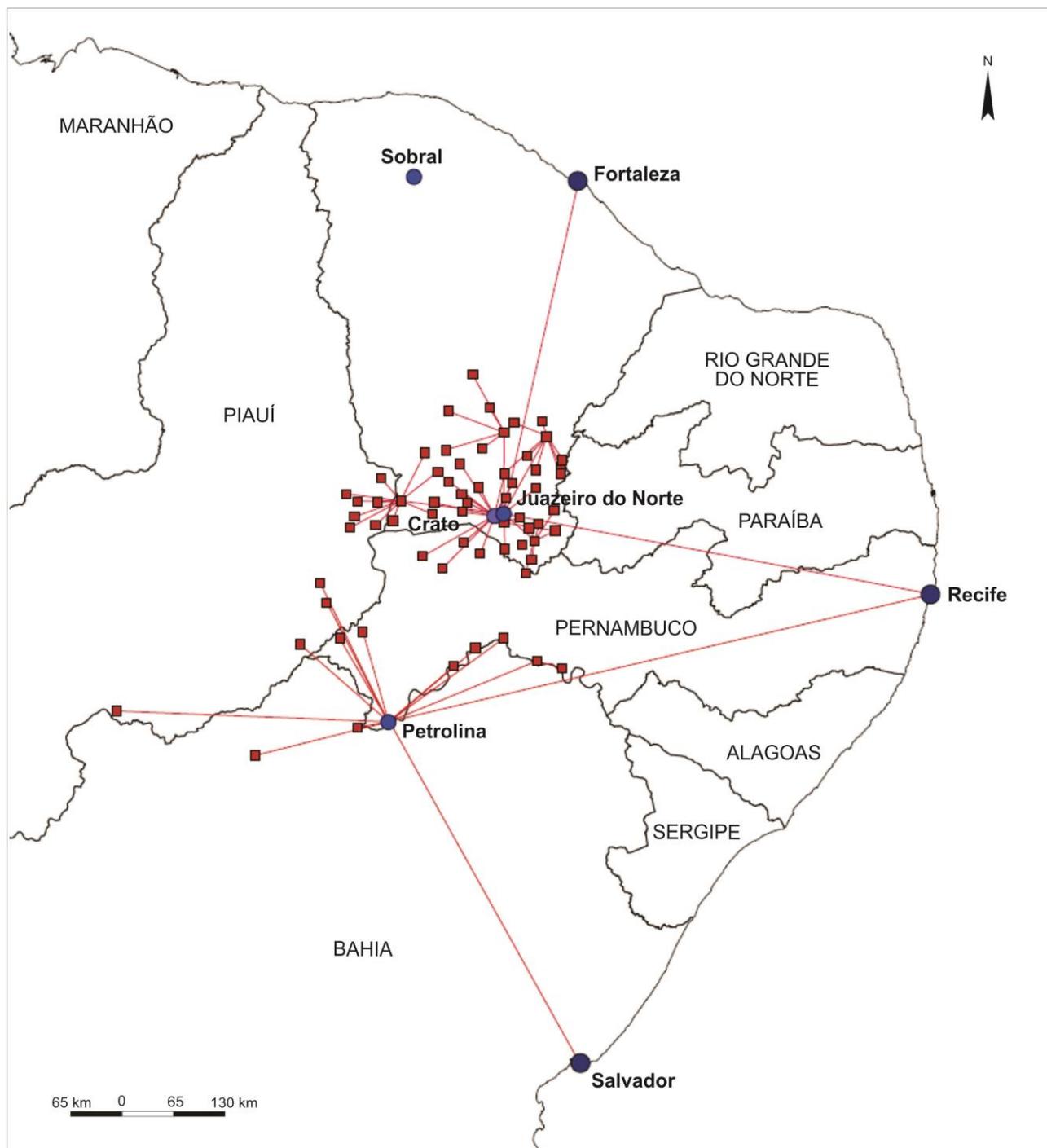
A situação descrita para Juazeiro do Norte, em relação a sua dupla subordinação, neste caso, em relação à Fortaleza e a Recife, não foi uma exclusividade dessa Capital Regional dos Sertões centrais do Nordeste. A cidade de Petrolina, da mesma forma, também aparece com uma dupla subordinação, desta feita, em relação à Recife e à Salvador.

Essa situação, porém, não surpreende, pois, ambas, situam-se à mesma distância dos centros metropolitanos das suas respectivas unidades federativas. Essa dupla subordinação pode também sinalizar uma relativa autonomia em relação às capitais metropolitanas, uma vez que não se subordinam por completo a nenhuma delas.

A propósito do quadro metropolitano, o levantamento de 1993 reconheceu apenas nove unidades metropolitanas, a saber, São Paulo, Rio de Janeiro, Belo Horizonte, Curitiba, Porto Alegre, Goiânia, Salvador, Recife e Fortaleza, todas consideradas “cabeças-de-rede”. Como podemos constatar a última posição metropolitana mais ao Norte do país é Fortaleza. Portanto, a cidade de Belém, apesar de figurar como metrópole institucionalizada desde o início dos anos 60 do século passado e ter sido tipificada como centralidade *Muito Forte*, para a Regic-1993, ainda estaria desprovida de caráter efetivamente metropolitano.

Mais recentemente, um grupo de pesquisadores ligados ao Observatório das metrópoles e sob a coordenação de Luiz César de Queiroz Ribeiro, produziu um extenso levantamento dos aglomerados urbanos no Brasil. Este estudo resultou na publicação intitulada “Hierarquização e identificação dos espaços urbanos”, trabalho este doravante referenciado por Ribeiro (2009).

O referido estudo traz uma importante contribuição para o debate acerca dos aglomerados urbanos, não somente por debruçar-se sobre o estágio atual da rede urbana brasileira, mas, sobretudo, pelo escopo ampliado da pesquisa, se comparado ao esforço empreendido por Davidovich e Lima 35 anos antes.



### LEGENDA

 Fluxo de bens e serviços

 Municípios subordinados

### NÍVEL DE CENTRALIDADE

 Máximo

 Forte

 Forte para Médio

Fonte: Região de Influências das Cidades (1993). Base Cartográfica: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, 2013.

Elaboração/Diagramação: Maria de Lourdes Carvalho Neta, 2013.

**FIGURA 04 - JUAZEIRO DO NORTE NO ESTUDO SOBRE AS REGIÕES DE INFLUÊNCIA DAS CIDADES EM 1993 (IBGE, 2000)**

O universo da pesquisa de Ribeiro et. al., privilegiou não só os aglomerados usualmente qualificados como tal, mas, todas as aglomerações constituídas legalmente (as nove metrópoles institucionalizadas por Lei Federal, com todas as redefinições que se sucederam às Leis 14 e 20 de 1973; por aquelas definidas pelos Estados, no período posterior à Constituição de 1988; por duas Regiões de Desenvolvimento Integrado (RIDEs) do Distrito Federal e Teresina-Timon — a RIDE Petrolina-Juazeiro, apesar de instituída desde 2001 foi ignorada —; e todas as aglomerações polarizadas no entorno das capitais de estados, bem como aquelas capitais que não conformaram aglomerações. (RIBEIRO et. al., 2009, p.02). Os espaços pesquisados totalizam 37 unidade geográficas constituídas, no todo, por 471 municípios.

A proposta de hierarquização de Ribeiro et. al. elenca seis categorias nas quais os espaços urbanos podem ser enquadrados. Para tanto, os autores partem da seguinte premissa,

A identificação dos espaços urbanos efetivamente metropolitanos considera a noção de centralidade muito mais que uma posição física relativa, dimensionando-a com base em indicadores do grau de importância de cada espaço urbano considerado, e não apenas do pólo, no conjunto dos espaços em análise. Dimensionamento que busca aferir: a complexidade e diversidade de funções e sua abrangência espacial; o papel de comando e coordenação em relação à rede urbana; o tamanho populacional e econômico; o mercado de trabalho diversificado; a concentração de perícia, conhecimento e serviços avançados; e o progresso tecnológico - dimensões que qualificam as principais aglomerações urbanas de um país. (RIBEIRO et. al., 2009, p.04)

Concluído o levantamento o grupo identificou e quinze espaços considerados “efetivamente metropolitanos”. Destes, São Paulo desponta na liderança do *ranking* produzido. Por ter alcançado o maior índice na análise fatorial dos indicadores selecionados, foi a única Metrópole a atingir o maior nível, no caso, seis, portanto, fazendo jus a sua posição isolada no mais destacada dos espaços metropolitanos, a saber, o primeiro nível. Deste grupo, a aglomeração polarizada por Florianópolis figura na 15<sup>a</sup> posição, que atingiu o nível quatro, patamar mínimo levado em conta para que uma aglomeração fosse considerada de caráter metropolitano segundo os critérios adotados por aqueles pesquisadores. Assim, os outros vinte e dois espaços pesquisados tipificados nas categorias cinco e seis, foram qualificados como sendo aglomerações não metropolitanas. Algumas importantes aglomerações distribuídas em todas as macrorregiões do país, como a Baixada Santista e Natal foram incluídas neste segundo bloco.

A classificação hierárquica acima, coerente com a estratégia metodológica traçada para a pesquisa, não deixa dúvidas acerca dos resultados apresentados. Porém, segundo os próprios pesquisadores, não se levou em conta a posição relativa dos espaços no universo pesquisado e, tampouco, conforme salientado pela equipe, “a posição assumida pelos espaços urbanos na hierarquia do conjunto nacional não revela o papel que cada unidade desempenha no âmbito de sua região ou UF.” (ibid., p.14)

Na mesma direção das abordagens até aqui explicitadas, não se pode deixar de levar em conta a importância da última publicação de relevo do IBGE no que tange ao estudo da estruturação hierárquica dos centros urbanos do país, a saber, o trabalho sobre as “Regiões de Influência das Cidades - 2007” (IBGE, 2008).

De acordo com o terceiro Regic, publicado mais de vinte anos depois do primeiro e oito após o segundo, o quadro metropolitano brasileiro estaria constituído por doze metrópoles, sendo uma grande (São Paulo), duas nacionais (Rio de Janeiro e Brasília) e mais outras nove, já reconhecidas anteriormente, tipificadas como nacionais. Como se percebe, o Regic-2007 diferencia-se e assemelha-se dos estudos congêneres do mesmo instituto exatamente pelo acréscimo de mais uma unidade. No caso específico do último estudo, a capital federal, Brasília, passou a figurar no seletivo grupo das metrópoles e já em posição de destaque.

Ademais, é preciso sublinhar o fato de que no mais novo levantamento do IBGE propõe uma revisão na classificação hierárquica dos centros urbanos brasileiros e, ainda, englobou todas as cidades brasileiras. Portanto, além das 12 realidades metropolitanas mencionadas, o Regic ainda identificou: 70 *capitais regionais*, 169 *centros sub-regionais*, 556 *centros de zona* e 4.473 *centros locais* - o que equivale ao restante das cidades brasileiras, afora aquelas tipificadas anteriormente.

No conjunto das capitais regionais, o Regic-2007 representou um avanço no que tange a diferenciação daquele conjunto tornado genérico na classificação anterior. Segundo o mesmo, o referido nível encontrar-se-ia subdividido em três. No primeiro, *capital regional A* — 11 cidades, dentre estas, as dez capitais que não se constituíram em cabeça de rede e a cidade de Campinas; no segundo nível, *capital regional B* — 20 cidades, a maioria situada no Centro-Sul do país, com medianas de população em torno de 435 mil habitantes; e *capital regional C* — no qual identificou-se 39 cidades, a maioria situada no Norte e Nordeste do país, além do Centro-Oeste. Dentre as capitais regionais de nível B, só se reconheceu no Nordeste as cidades de Campina Grande/PB, Feira de Santana/BA, Ilhéus/BA e Vitória da Conquista/BA.

A realidade urbana objeto do nosso interesse e atenção ficou situado no conjunto de capitais regionais de nível C, mesma posição ocupada por Barreiras/BA, Petrolina/PE-Juazeiro/BA, Arapiraca/AL, Caruaru/PE, Mossoró/RN, CRAJUBAR/CE, Sobral/CE e Imperatriz/MA – ver Figura 05.

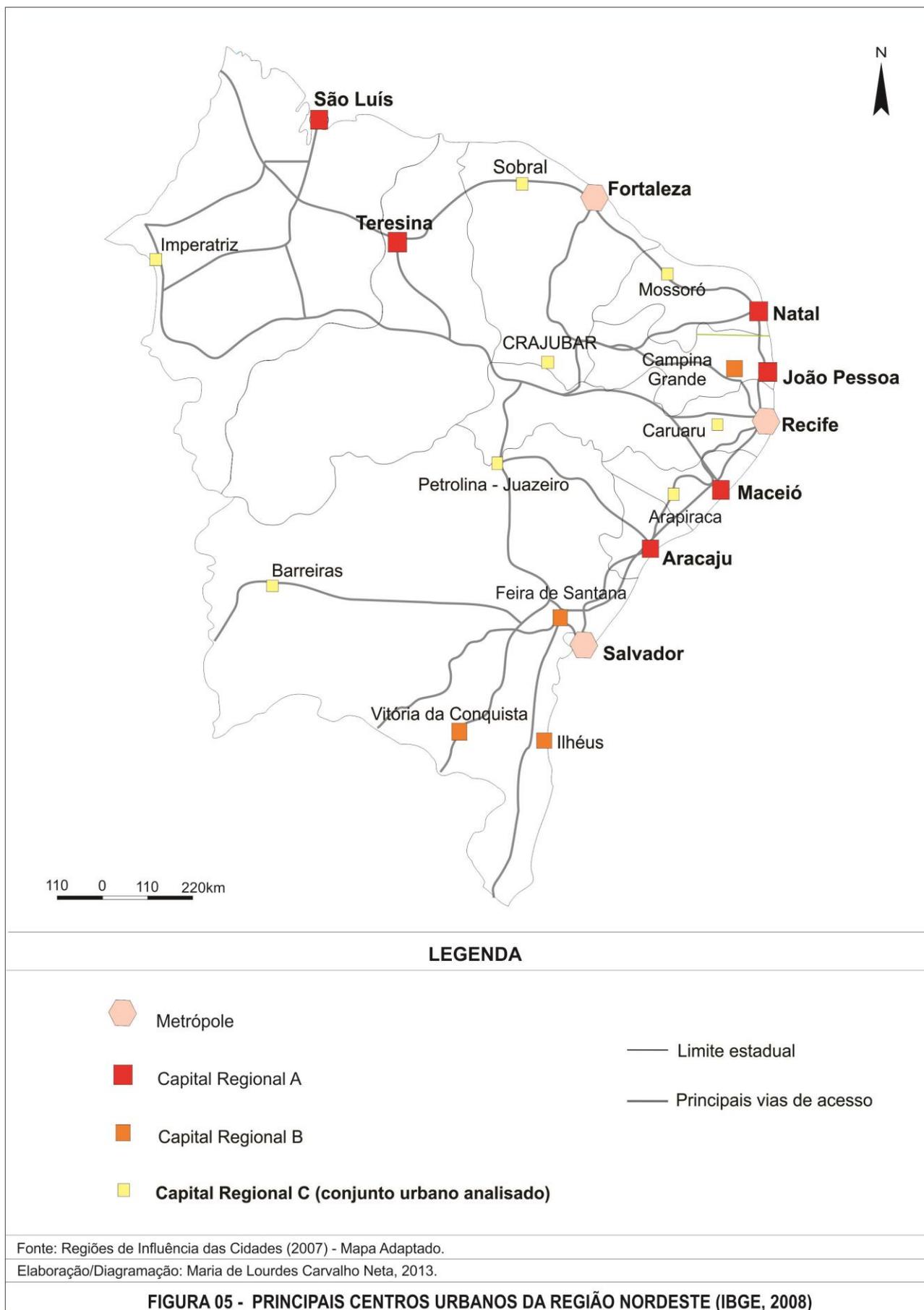
Os esforços em destaque representaram aportes valiosos para uma análise abalizada acerca da realidade espacial do fenômeno urbano no Brasil, sobretudo no que tange a diversidade e complexidade das formas de expressão do mesmo neste país de extensões continentais.

Todavia, o exame dos propósitos e resultados obtidos tanto nos trabalhos pioneiros, como o de Davidovich e Lima (1975), quanto nos mais recentes, a exemplo daquele da lavra de Ribeiro et. al. (2009), recomendam ao menos algumas ponderações.

Em primeiro lugar, como se pode perceber, se observado o foco das atenções da sociedade civil organizada, a exemplo do IAB, do Estado e dos Pesquisadores de modo geral, o móvel das suas preocupações sempre girou em torno da demanda por mecanismos, sobretudo institucionais, de ordenamento territorial urbano. Antes, o interesse primordial privilegiava a necessidade de controle das aglomerações urbanas de modo a ajustá-las ao pleno desenvolvimento econômico do país. No presente, momento em que predomina o projeto de integração competitiva do país na economia global, as pesquisas desnudam os focos de dinamismo e competitividade capazes de comandar o referido processo de integração.

Ademais, a identificação e hierarquização dessas aglomerações, principalmente a partir da tipificação das mesmas, como sempre, impõe-se como importante ferramenta para demarcar as áreas suscetíveis à aplicação de especiais instrumentos institucionais de planejamento e gestão, além de eleger aquelas prioritárias à ação do Estado e dos agentes econômicos.

A julgar pelos estudos de momentos tão distintos da urbanização brasileira, pode-se asseverar que o referido processo tenha reforçado a posição de destaque das aglomerações metropolitanas. Porém, a diversidade característica do território brasileiro, que por sua vez é vasto e complexo, promoveu rearranjos de inúmeros aglomerados dispersos pelo país. Apesar de rarefeito no país com a extensão continental característica do território do Brasil, não se pode desconsiderar o papel e a importância daqueles aglomerados urbanos deslocados dos grandes eixos constituídos no sentido Sul-Norte e que são, em última instância, frutos e também motores do dinamismo Leste-Oeste e Oeste-Leste.



Ademais, por mais que essas formações espaciais tenham tornado-se mais recorrentes nas regiões Sul e Sudeste do Brasil, não é menos emblemático o caráter dos aglomerados urbanos no interior do Nordeste brasileiro. Tal importância se deve, sobretudo, pela natureza e importância dos aglomerados urbanos em meio ao vasto sertão árido, marcado pela carência de todas as ordens. Isso impõe a necessidade de se relativizar o peso e o caráter de certas aglomerações nordestinas em face daquelas congêneres das regiões sul e sudeste, principalmente em relação àquelas de São Paulo.

#### **1.4 A estruturação dos aglomerados urbanos e a (im)provável emergência de novas aglomerações de caráter metropolitano**

Em face de uma gama tão ampla e complexa de aglomerações urbanas, tendo já em conta os papéis que, em tese, são desempenhados por aquelas consideradas mais importantes, restaria pensar nas condicionantes estruturais correlatos às funções metropolitanas. Em suma, quais os elementos estruturantes das funções e do cotidiano metropolitanos? Eis a questão!

Enquanto posto de comando numa rede de cidades, uma determinada unidade espacial deve conter condições estruturais razoáveis ao pleno exercício do seu “poder”. Isso impõe, certamente, uma abordagem acerca dos atributos territoriais mínimos que permitam o reconhecimento da sua condição urbano-metropolitana.

Condições de produção (de bens, serviços e de conhecimento), circulação e mercado são juntas, certamente, os elementos estruturantes de qualquer unidade espacial urbana. Constituem atributos capitais e, portanto, imprescindíveis à realização do capital e da vida social das cidades. E, obviamente, tanto maior e melhores forem as estrutura e organização desses atributos, maior será o potencial dessa aglomeração.

No estudo conduzido por Davidovich e Lima, na década de 1970, procuraram identificar as aglomerações urbanas segundo duas categorias de critérios. Estes seriam,

[...] critérios referentes à definição de cidades núcleos capazes de gerar uma aglomeração; critérios referentes à definição de municípios sobre os quais se faz sentir a expansão urbana das cidades núcleos, ou seja, critérios para a delimitação de aglomerações. (DAVIDOVICH e LIMA, 1975, p.52).

Para a delimitação das aglomerações de caráter metropolitano, foi considerado, à época, apenas àquelas cuja cidade central contasse com uma população de no mínimo 300 mil habitantes. Não custa lembrar que este foi considerado o número cabalístico

tendo em vista a realidade urbana do país que, por seu turno, fora dimensionada pelo Censo de 1970. Num segundo plano, as pesquisadoras levaram em conta o peso das atividades urbanas na organização socioeconômica das aglomerações, sobretudo naquelas de caráter metropolitano. Nesse sentido, as autoras ponderaram que,

Municípios atingidos por processos de urbanização e metropolização destacam-se pela forte concentração populacional e pela alta proporção de pessoas economicamente ativas dedicadas a atividades de caráter urbano. As áreas rurais remanescentes apresentam transformações ligadas não só à expansão de loteamentos de caráter urbano e à especulação imobiliária mas também a modificações na própria estrutura do setor primário. Tais modificações decorrem da intensificação de certos tipos de atividade – como horticultura, fruticultura e avicultura, que refletem a valorização da terra provocada pelo avanço da urbanização. (DAVIDOVICH e LIMA, *ibid.*, p.52-53)

No tocante à averiguação do caráter urbano das aglomerações, duas variáveis foram consideradas fundamentais: a densidade demográfica nos municípios aludidos acima e a percentagem de população economicamente ativa engajada em setores de atividade de caráter urbano em relação à população economicamente ativa total. Segundo as autoras, os municípios atingidos pelo processo de metropolização deveriam apresentar uma densidade demográfica elevada, um mínimo de 60 hab./km<sup>2</sup>, propunham elas. Quanto a segundo variável, calculava-se que a percentagem de PEA residente, engajada nos setores secundário e terciário, deveria atingir pelo menos 65%.

Além dos critérios demográficos e de estrutura econômica da PEA, utilizados para qualificação do caráter urbano esperado dos municípios de fato atingidos pelo processo de metropolização, Davidovich e Lima não deixaram de considerar o que chamaram de “critérios complementares”. Elas advertiam para a possibilidade de serem incluídos aqueles municípios que já denotassem, por seu dinamismo, sinais evidentes de transformação; e/ou também aqueles que “[...] apresentassem crescimento populacional elevado: exigência de um crescimento demográfico relativo, ao logo do último período intercensitário, de pelo menos 45%.” (*ibid.*, p.53-54).

Acresce que se diga que as autoras tomaram como parâmetro os critérios adotados pelo “Bureau of the Census” dos Estados Unidos.

A análise detida sobre os critérios elencados pelas pesquisadoras do IBGE permite concluir que, apesar dos limites impostos pelo “sítio institucional” que lhes influenciavam na época, os mesmos não são de todo extemporâneos à realidade

presente. E, é na conta delas que se deve creditar a orientação dos estudos e pesquisas que lhes sucederam.

O outro estudo, já referenciado anteriormente, de Ribeiro et. al. (2009), resultou na organização de uma base de indicadores voltada à identificação e classificação dos espaços metropolitanos brasileiros, assim como fizeram Davidovich e Lima. Porém, conforme ressaltado mais acima, os pesquisadores do Observatório das Metrôpoles tinham propósitos mais ambiciosos. O de maior relevo foi, certamente, o de propor sanar as dúvidas acerca da incerteza enunciada no início deste capítulo, a saber, “o que faz de uma cidade uma metrópole”. Segundo o autor mencionado,

Tal identificação foi possível a partir da análise de indicadores econômicos, sociais e territoriais representativos do fenômeno metropolitano, e possibilitou dirimir dúvidas quanto ao uso adequado dos conceitos de “metrópole” e de “região metropolitana”, muitas vezes empregada de forma não pertinente ao espaço institucionalizado. (RIBEIRO et. al., *ibid.*, apresentação dos objetivos, grifos nossos)

Conforme podemos perceber, há uma clara pretensão de resolver qualquer impasse que ainda pudesse existir acerca do que vem a ser uma metrópole e, por extensão, uma região metropolitana. Dito de outro modo, ao que tudo indica, pretendeu-se encerrar o debate, não renová-lo.

A seleção dos indicadores, por sua vez, concorre para nivelar por cima a delimitação dos espaços metropolitanos. A propósito, o grupo é taxativo ao concluir que,

Assim, a definição da hierarquia se fez com base no pressuposto de que a natureza metropolitana das aglomerações está associada a níveis elevados de concentração de população e atividades, particularmente as de maior complexidade, e ao exercício de centralidade que transcende a região. Portanto, os indicadores selecionados para esta definição deveriam espelhar as condições de concentração e centralidade. Desta forma, buscou-se informações sobre o volume populacional e de atividades, os fluxos que se dirigem à metrópole e a oferta de bens e serviços mais raros e avançados, característicos da “nova economia”. Procurou-se selecionar indicadores representativos das diferentes faces da importância daquele nó na rede urbana. (*Ibid.*, p.04-05)

Coerente com os objetivos traçados para a pesquisa, os pesquisadores do Observatório das Metrôpoles compilaram as distintas realidades socioeconômicas, 37 ao todo, a partir de seis diferentes indicadores que, por sua vez, permitiram não só identificar, mas, sobretudo, dimensionar a estrutura hierárquica do conjunto pesquisado.

Nesse sentido, foram tomados como parâmetros os números relativos aos: tamanho da população, quantidade de agências bancárias, total de operações bancárias e/ou financeiras, a massa de rendimento mensal, total de empregos em atividades de ponta, total de passageiros no tráfego aéreo e o total de sedes de empresas classificadas entre as 500 maiores do país.

Com efeito, o leque de indicadores acima elencados é bastante significativo para dimensionar a importância econômica das unidades espaciais investigadas e, certamente, expressar quão desigual ainda é a realidade urbana brasileira. Se observado apenas o conjunto das 15 aglomerações consideradas efetivamente metropolitanas, percebe-se a enorme diferença de tamanho e importância econômica entre aquelas que atingiram a maior e a menor nota atribuída às diferentes performances mediante os indicadores apurados (Ver tabela 02).

Mesmo entre as maiores aglomerações metropolitanas do país, São Paulo e Rio de Janeiro, respectivamente a 1ª e a 2ª, foi constatado uma expressiva diferença entre as mesmas. Tal fato pode ser verificado nas notas e nos índices aferidos em todas as variáveis analisadas.

Portanto, é lícito afirmar que a metodologia empregada no estudo supracitado, a exemplo daquela já empregada anteriormente, por Davidovich e Lima, além de assegurar a organização hierárquica dos espaços urbanos - onde os resultados, de certa forma, têm o efeito de uma profecia auto-cumprida, pois, aparentemente, as posições de liderança e a lanterna no *ranking*, além daquelas intermediárias, seriam previsíveis -, logrou evidenciar as disparidades interurbanas existentes no país.

Uma vez concluído o último levantamento, onde o caráter metropolitano se encerra dentro de limites bem definidos e, uma vez que cabe aos espaços metropolitanos a função de comando na rede urbana nacional, não restaria outra opção, senão, declarar todos os demais espaços aglomerados na condição de subordinação aos primeiros.

Nesse sentido, fatores relativos à posição e situação das unidades espaciais na rede urbana tornar-se-iam secundários e irrelevantes. Sobretudo, se consideradas as possibilidades de aproximação dos lugares permitidas por conectividade. As modernas redes de comunicação e transporte, em tese, assegurariam a conexão entre os diferentes postos de comando e as áreas a estes subordinadas. Portanto, graças aos modernos recursos do presente, a emissão de ordens e a coleta de informações estariam garantidas e, por conseguinte, a ordem hierárquica.

Todavia, não se deve negligenciar o fato de que os fluxos acima mencionados tornam-se possíveis e/ou mais intensos em decorrência da “proximidade física” e “relacional” entre os postos de comando e as unidades comandadas. Isso tanto no nível intra-metropolitano quanto em relação às metrópoles, cidades polo, e suas respectivas áreas de influência.

**Tabela 02 - Síntese dos Indicadores Socioeconômicos dos Espaços Urbanos no Brasil segundo Ribeiro *et. al.* (2009)**

Espaço Urbano	Indicadores									Nota Atribuída	Análise Fatorial		Categoria
	Pop. Estim. 2004	Ag. Banc. 2003	Op. Financ. 2003	Massa Rend. Mensal 2000	Empr. Ativ. Ponta 2002	Passag. Aéreo 2003	Sedes Maiores Empr. 2004	Função Pol.- admin.	Escore Fatorial		Índice		
São Paulo	6	6	6	6	6	6	6	6	6	48	5,284	1,000	1
Rio de Janeiro	5	5	5	5	5	5	5	6	6	41	1,990	0,425	2
Belo Horizonte	4	4	4	4	4	4	4	6	6	34	0,552	0,174	3
Porto Alegre	4	4	4	4	4	4	4	6	6	34	0,485	0,162	3
Brasília	4	3	5	4	4	5	3	6	6	34	0,393	0,146	3
Curitiba	4	3	4	4	4	4	4	6	6	33	0,236	0,119	3
Salvador	4	3	4	3	4	4	4	6	6	32	0,143	0,103	3
Recife	4	3	3	3	4	4	3	6	6	30	0,050	0,087	3
Fortaleza	4	3	4	3	4	3	3	6	6	30	-0,042	0,070	3
Campinas	3	3	4	4	4	2	4	1	25	25	0,104	0,096	4
Manaus	3	2	3	3	4	3	4	6	28	-0,143	0,053	4	
Vitória	3	3	3	3	3	3	4	6	28	-0,170	0,048	4	
Belém	3	3	3	3	3	2	3	6	26	-0,178	0,047	4	
Goiânia	3	2	3	3	3	3	3	6	26	-0,218	0,040	4	
Florianópolis	2	3	3	3	3	3	2	6	25	-0,261	0,032	4	
Norte/Nord. Catarinense	3	3	3	3	3	-	2	1	18	-0,251	0,034	5	
Baixada Santista	3	3	3	3	4	1	3	1	21	-0,262	0,032	5	
Natal	3	2	2	3	3	2	2	6	23	-0,314	0,023	5	
Londrina	2	2	3	2	3	2	3	1	18	-0,334	0,020	5	
Aracaju	3	2	2	2	2	2	2	6	21	-0,344	0,018	5	
Vale do Itajaí	3	2	2	2	2	2	2	6	21	-0,345	0,018	5	
São Luís	2	2	2	2	2	2	2	6	20	-0,348	0,017	5	
Maceió	2	2	2	2	2	2	2	6	20	-0,352	0,016	5	
Maringá	3	2	2	2	2	1	2	6	20	-0,357	0,016	5	
João Pessoa	2	2	3	2	3	-	2	1	15	-0,361	0,015	5	
Teresina	2	2	2	2	3	2	2	6	21	-0,367	0,014	5	
Cuiabá	2	2	2	2	3	1	2	6	20	-0,375	0,012	5	
Campo Grande	2	2	2	2	3	1	2	1	15	-0,385	0,011	5	
Carbonífera	1	1	1	2	2	1	1	6	15	-0,427	0,003	5	
Vale do Aço	1	2	1	2	2	2	2	1	13	-0,397	0,009	6	
Foz do Itajaí	2	2	1	2	2	1	2	1	13	-0,406	0,007	6	
Porto Velho	1	2	2	2	2	1	2	1	13	-0,415	0,005	6	
Tubarão	1	2	1	1	2	-	1	1	9	-0,426	0,004	6	
Macapá	1	1	1	1	1	2	1	6	14	-0,430	0,003	6	
Rio Branco	1	1	1	1	2	1	1	6	14	-0,439	0,001	6	
Palmas	1	1	1	1	2	1	1	6	14	-0,444	0,000	6	
Boa Vista	1	1	1	1	1	1	1	6	13	-0,446	0,000	6	

Fonte Secundária: Ribeiro *et. al.*, 2009, p.11.

Fontes primárias: IBGE, BC, TEM, DAC e Revista Exame.

A propósito dessas condições, é oportuno resgatar algumas considerações de Marshall (1982), formuladas com enfoque na organização da produção capitalista. Suas formulações têm sido retomadas por autores que analisam a importância e os efeitos da proximidade física, relacional e organizacional (aspectos geográficos e institucionais) na geração de externalidades. Marshall procurou analisar no final do século XIX os efeitos recíprocos da divisão do trabalho e da localização da indústria como fatores de eficiência utilizados de forma diferenciada na pequena e grande empresa. O autor demonstra a importância das economias externas, ou seja, dos benefícios auferidos da concentração de pequenas empresas similares em determinadas localidades e os efeitos dessa aglomeração para a economia de produção.

Ainda que se considerem os expressivos avanços tecnológicos que permitiram, inclusive, relativizar as distâncias em função das possibilidades de conectividade entre lugares aparentemente desconexos, é forçoso reconhecer que o fator proximidade não foi anulado por completo. Afinal, as tecnologias da informação e das comunicações não anularam a importância da proximidade, pois o compartilhamento e a absorção das mesmas exigem um contato face a face, a interação local, geradores de externalidades. A importância da proximidade (aspectos geográficos e institucionais) também é discutida no artigo de Morgan (1986), que polemiza sobre duas teses contemporâneas: a tese de morte ou o fim da Geografia, defendida por alguns teóricos que também proclamam o fim do Estado nacional e outra teoria que atribui um grande significado para a geografia no momento atual.

Aqueles que propagam a morte da geografia se baseiam no poder de padronização e universalização do processo de globalização potencializado pelas tecnologias de informação. A provisão de serviços livres de barreiras, bem como de fronteiras organizacionais e territoriais, representariam uma possibilidade do capital anular ou comprimir os fatores espaço e tempo. Desta forma, a proximidade física e o espaço geográfico perderiam sua importância, sendo substituídos respectivamente pela proximidade organizacional e relacional e o *cyberspaco*.

Todavia, para Kevin Morgan, em um sistema complexo de negociação, disputa e desenvolvimento desigual, a proximidade física continua tão importante quanto a proximidade organizacional na vida econômica das instituições. A qualidade da interação face-a-face não pode ser subestimada, pois continua sendo valorizada e acionada pelos empresários e corporações. Esta questão torna-se tão ou mais importante quando as áreas de interesse se revelam dinâmicas e promissoras e, ao mesmo tempo,

em face das distâncias físicas e relacionais em relação aos centros de comando que, por seu turno, lhes tornem refratárias a estes.

A propósito das observações acima, tomemos de empréstimo mais uma reflexão da lavra de Guy di Méo que, por sua vez, reforça a ideia que aqui se deseja reter. Este autor nos lembra que,

Na palavra “metrópole”, sabe-se contem “póle” certamente, *poli*, a cidade, mas também “pólo” (latim *polus* e grego *polos*), quer dizer o pivô sobre o qual gira uma coisa, um centro e um eixo em torno do qual se desenvolve uma dinâmica, um movimento; não são os pólos os dois pontos virtuais pelos quais passa o eixo de rotação da Terra? Mas o “pólo” é também um ponto que atrai (pólo de atração) em um dado campo magnético, metáfora possível de um espaço geográfico e social submetido às leis físicas. Se ele atrai, é porque ele irradia, exerce influência sobre seu meio ambiente. Esta atração descreve no espaço um gradiente; ela se atenua com a distância se ela não é reativada por polarizações secundárias, por retransmissões do pólo ou metrópole. À medida que a influência do pólo se esgota ou se reanima com a distância, ela engendra jogos de escala que fundam novas unidades geográficas. (DI MÉO, 2008, p.06, grifos nossos)

Em se tratando da realidade alvo da nossa investigação, pelas características que lhe se são peculiares, como a localização e posição do Crajubar em relação às metrópoles consolidadas do litoral, julgamos lícito especular acerca da emergência de uma nova centralidade de caráter metropolitano *no e do* Sertão.

## **2 OS ATRIBUTOS HISTÓRICOS E SOCIOTERRITORIAIS DO CARIRI: a trajetória e emergência do aglomerado urbano e regional de inclinação metropolitana**

---

O que dizer do complexo e dinâmico aglomerado urbano situado no extremo sul do território cearense, regional e nacionalmente conhecido como Crajubar? O mesmo, conforme sugere a construção do vocábulo, é fruto de uma crescente integração dos tecidos urbanos das vizinhas cidades de Crato, Juazeiro do Norte e Barbalha. Esse conjunto urbano está situado a uma distância média de 600 km das duas metrópoles regionais nordestinas mais próximas, Fortaleza e Recife. Guarda ainda uma particularidade, a saber, a de organizar social, econômica e politicamente a região do Cariri cearense e sua hinterlândia que, inclusive, ultrapassa as divisas do Estado. E, a propósito, falar dessa região pressupõe levar em conta uma realidade historicamente preta de dinamismo social e político, além de cultivar um sonho já antigo de emancipação política e econômica.

As três cidades aludidas mantêm vínculos estreitos tanto em termos de proximidade territorial quanto relacional, sobretudo pela relação de complementaridade socioeconômica no Cariri cearense. Ademais, ao longo de dois séculos e meio de formação socioespacial, as três, inicialmente sob a liderança de Crato, posição assumida nas últimas décadas por Juazeiro do Norte, construíram uma sólida proximidade relacional com um conjunto cada vez mais ampliado de cidades, desde aquelas encravadas no seu entorno imediato àquelas situadas além das divisas com os estados do Piauí, Pernambuco e Paraíba, principalmente do segundo Estado.

Este quadro preliminar coloca em evidência o Crajubar no que tange a sua localização e posição privilegiada em relação à rede urbana centro-nordestina, conforme se pode perceber na, figura 01. Por isso, o desafio que se impõe é o de tentar dimensionar a sua extensão e importância no referido contexto urbano nordestino. Dito de outro modo importa-nos definir, com algum grau de precisão, qual o lugar do aglomerado urbano do Cariri na rede urbana brasileira.

A referida realidade recebeu recentemente o *status* de metrópole. Por enquanto, o seu reconhecimento como área metropolitana, do ponto de vista institucional, tornou-se um fato consumado pela Lei Complementar N. 78, de 26 de junho de 2009 (publicada no Diário Oficial do Estado — DOE-CE no dia 03 de julho de 2009). Isso foi possível após emenda à Constituição do Estado do Ceará (Emenda N. 62, de 22 de abril de 2009 — DOE-CE, 27/04/2009).

Uma iniciativa do poder executivo estadual, o processo que culminou na criação da Região Metropolitana do Cariri (RMCARIRI), por Lei Estadual, teve início no

princípio de abril de 2009 e encerrou-se no final de junho do mesmo ano. Todavia, a rapidez com que esse processo se deu, conduzido hermeticamente e longe do escrutínio público, apesar de festejado pelas lideranças políticas locais, não corresponde com o tempo e o ritmo daquilo que seria o processo de metropolização de fato do Cariri.

Contudo, nem tão rápido quanto àquele movimento que resultou na sua criação, se deve refutar por completo a sua concepção sem antes se verificar a fundo e com cuidado os atributos socioeconômicos, políticos e espaciais locais e regionais que eventualmente podem (des)legitimar o fato institucional. É aí que reside o propósito principal do exame que aqui se pretende instilar.

Em linhas gerais, o esforço pretendido foi o de tentar explicar a natureza e significado do fenômeno urbano no Cariri, de modo especial a partir da cidade de Juazeiro do Norte, e avaliar as tendências em evidência bem como os limites e possibilidades para erguer o debate sobre o processo de metropolização *do e/ou no* Cariri cearense.

Porém, antes de nos debruçarmos sobre a pertinência ou não de se tratar o fenômeno urbano no Cariri como sendo de dimensão metropolitana, nos parece fundamental compreender a matriz local do processo de gestação do que aqui estamos chamando de aglomerado urbano-regional de inclinação metropolitana. Um dado indelével da memória social do referido conjunto urbano é a construção de representações ancoradas numa suposta excepcionalidade ambiental, socioeconômica e cultural da região que sempre lhe conferira uma condição diferenciada em meio ao imenso sertão nordestino e, sobretudo, no território cearense. Não por acaso, aí sempre vicejou o desejo e o sonho de conversão dessa compartimentação regional em território autônomo em relação à Fortaleza e que pudesse abrigar uma posição mais privilegiada no cenário nordestino.

Nesse sentido, nos parece oportuno aportar uma reflexão sobre os atributos históricos e ambientais da formação territorial do Crajubar que, por sua vez, concorrem para fertilizar o debate acerca do presumido fenômeno urbano-metropolitano no Cariri cearense.

## 2.1 O polo de atração natural do Cariri cearense: o caráter excepcional do vale úmido do Cariri cearense

O recorte territorial cearense, hoje conhecido como região do Cariri, originalmente ocupado por índios Cariús, constituiu-se a partir de meados do século XVIII objeto de interesse e contemplação de “colonizadores” e viajantes que para ou por aí se destinavam ou transitavam desde então. Adiantamos que o processo de ocupação e exploração econômica da região teve início na década de 40 do século XVIII, mais precisamente a partir da antiga “Missão do Miranda”, hoje, cidade do Crato.

A propósito do suposto potencial econômico e paisagístico desse pedaço do território da então província do Ceará — até 1799 o Ceará era parte integrante da província de Pernambuco —, Cunha (2012) tece as seguintes considerações:

Crato e cercanias da chapada do Araripe ou simplesmente Cariri constituem referências espaciais utilizadas por intelectuais que, ao longo do tempo, pronunciam a diversidade “notável”, desse “paiz”, território, região. (CUNHA, 2012, p.69)<sup>16</sup>

A estudiosa da formação regional do Cariri, em especial da construção intelectual desse arranjo espacial, formulou a síntese expressa acima a partir do cotejo das obras dos principais estudiosos que percorreram, documentaram e pensaram a região ao longo do século XIX.

Os primeiros registros consultados por Cunha são da lavra do naturalista oriundo da Província do Rio de Janeiro, João da Silva Feijó que, a serviço da Coroa Portuguesa, chegou ao Ceará no final do século XVIII e se dirigiu ao sul da capitania do Ceará em 1800. O referido pesquisador tinha como destino as antigas lavras de ouro da Mangabeira, situada no centro-sul da capitania, mas, devido ao período de seca de então, deslocou-se para a então *vila do Crato*. Quase quarenta anos mais tarde, entre 1838 e 1839, esteve no Crato o famoso intelectual escocês, George Gardner. Esse, por sua vez, interessava-se pelos aspectos geológicos e botânicos. Sobre Gardner, Cunha ressalta: o estudioso qualificara a Serra do Araripe como sendo “[...] ‘o melhor campo de pesquisas’, que o supriu de plantas novas e raras e onde procurou o depósito de

---

<sup>16</sup> Os termos entre aspas remetem ao sentido e à escrita originais, conforme consta nos documentos originais dos viajantes e pesquisadores que passaram pelo Cariri ao longo do século XIX consultados pela pesquisadora.

peixes fósseis, importante objeto que ‘compensa’ suas travessias ‘nessa parte do sertão do país’.” (CUNHA, *ibid.*, p. 94).

A autora consultou ainda o “Diário de viagem de Francisco Freire Alemão”, médico e naturalista, além de prestigiado cientista do Brasil imperial. Alemão chegou ao Crato em dezembro de 1959 e aí ficou por três meses em uma importante expedição científica — iniciativa do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro (IHGB) - que escolheu o Ceará como ponto de partida e da qual era o chefe.

A investida dos três intelectuais aludidos, Feijó, Gardner e Alemão, representa o que nós podemos qualificar como sendo o olhar “estrangeiro”<sup>17</sup> sobre o pedaço de sertão nordestino chamado de Cariri no século XIX. Vale lembrar que estas experiências aconteceram quando o Brasil ainda estava se descobrindo. Foram justamente os levantamentos e observações daqueles intelectuais que despertaram o interesse dos intelectuais e governos da província do Ceará pela região. E, diga-se de passagem, o fator preponderante para a atenção recebida pelo Cariri a partir de então derivou da percepção dos seus atributos naturais. Por isso mesmo e, em face das aglomerações que se formavam no “Crato e cercanias”, alguns estudiosos da província afluíram para a área, na segunda metade do século XIX, a fim de mensurar a realidade regional e o seu potencial.

Dentre os intelectuais cearenses mais destacados, ressaltamos as contribuições de Thomaz Pompeu de Souza Brasil e João Brígido. O primeiro, municiado com as informações colhidas pela Comissão Científica, com ele compartilhadas, produziu um extenso inventário sobre a província e, na parte que aqui interessa, sobre o vale do Cariri. As observações de Thomaz Pompeu podem ser conferidas no trabalho *Ensaio Estatístico da Província do Ceará*, de 1863, republicado em 1997.

Ao descrever o “Cariry”<sup>18</sup>, Brasil resalta os aspectos naturais observados no ‘extenso vale’ onde se encontrava assentada as aglomerações de Crato e de Jardim. Assim, Brasil (1863/1997), sublinha a presença do rio Salgado, antigamente perene e que, pelo movimento das suas águas, fertilizava o solo ao longo da sua planície. Em razão deste atributo natural do território do Cariri, segundo Brasil, o mesmo suscitava rivalidade e disputas entre as vilas de então. Isso decorria, sobretudo, pelo desvio das águas do rio, ação promovida nas localidades situadas mais à montante do rio, de forma

---

<sup>17</sup> Estrangeiros porque de origem externa à província do Ceará.

<sup>18</sup> Conforme a redação original desse autor, ao nomear a região que se conhece hoje como Cariri.

mais notável, na vila do Crato que exercia, por assim dizer, o controle mais efetivo sobre esse importante recurso natural.

Cunha (2012) destaca este aspecto relevante do trabalho de Brasil, sobretudo quando o mesmo escreve sobre a comarca<sup>19</sup> do Crato, “destacando o solo fertilíssimo e rico de produção, para onde convergem habitantes dos sertões vizinhos de várias províncias que buscam nesse ‘paiz’, ‘refrigerar-se das secas’.” (CUNHA, *ibid.*, p.132). Segundo descrição do próprio Brasil,

A comarca do Crato fica no vale formado pela serra do Araripe, que se chama Cariris, nome derivado da tribo indígena que nela habitava. O terreno é baixo, entrecortado de ribeiros e oiteiros, como todo o sopé de serra, circundado pelo Araripe, de cujas faldas emanam rios abundantes d’água, que em vários córregos banham fartamente aquele solo fertilíssimo e rico de produção. A cana, legumes, mandioca, algodão, e nas faldas da serra o café, dão como em parte alguma. A agricultura é a indústria principal do país, e para ali correm não só para prover-se de mantimentos, como a refrigerar-se das secas os habitantes dos sertões vizinhos da Bahia, Pernambuco, Rio Grande do Norte, Paraíba e Piauí.

O vale é sem exageração de uma riqueza e vastidão, que faz lembrar o Oásis da Líbia para onde correm os árabes do deserto. (BRASIL, 1863/1997, P.101-102, *apud* CUNHA, *ibid.*, p.132, grifos nossos)

As observações de Brasil, não se restringem a um olhar tendencioso de um observador interno à província, ainda mais ocupando cargo político<sup>20</sup>. Conforme Cunha, o enunciado de Brasil

[...] lembra aquele feito por Gardner (1838-39) e Alemão (1859-60) ao relatarem a paisagem diferenciada que eles observaram e experimentaram ao se aproximarem do município do Crato e ao subirem ao alto do Araripe, defrontando-se com a “larga e bela vista”. O termo “oásis” usado pelo senador Pompeu para destacar a riqueza e “extensão” do vale do Cariri é uma metáfora repostada por vários outros enunciadores, inclusive da atualidade, ao buscar evidenciar a excepcionalidade fisiográfica, histórica e econômica dessa parte do Ceará. (*ibidem*, p.132-133).

Como se pode depreender, o vale úmido Cariri, pelos atributos acima expostos, se constituía num ambiente pródigo para o assentamento e desenvolvimento das atividades econômicas que moviam a economia da região e do país. Por isso mesmo, exercia forte atração e, portanto, um importante ímã em meio à imensidão do sertão

<sup>19</sup> Extensão territorial sob o comando e controle da cidade do Crato.

<sup>20</sup> Thomaz Pompeu de Souza Brasil exerceu mandato de senador do Império, representando a província do Ceará.

nordestino. Não por acaso, essa região se tornou o paradeiro e refúgio de legiões de homens e mulheres que ao longo de dois séculos e meio promoveram o maior aglomerado urbano do Estado e do Nordeste afora, obviamente, excetuando-se aqueles situados na linha de costa da macrorregião.

Como destacado anteriormente, povoado por populações indígenas dispersas na extensão do vale e arredores, o Cariri começou a ser explorado de forma mais efetiva na primeira metade do século XVIII. E isso se deu inicialmente com dois aldeamentos indígenas, organizados por frades capuchinhos que antecederam a chegada de fazendeiros de gado oriundos da Bahia, e a edificação de templos religiosos. Estes tiveram lugar nas localidades que hoje abrigam as sedes municipais de Missão Velha e Crato.

A primeira aglomeração a se firmar como vila foi o povoado do Crato, fato consumado com a criação da Vila Real do Crato em 21 de junho de 1764. Esta denominação consistiu numa homenagem ao lugarejo português situado no Alentejo. A partir daí essa aglomeração passou a figurar, ao lado das outras oito vilas que compunham a extensão territorial do Siará Grande – esta era a denominação anterior do Ceará quando ainda integrava o território da província de Pernambuco –, como uma das mais importantes aglomerações do Ceará, comandando uma vasta extensão do Cariri.

Acresce informar que essa unidade territorial, até o princípio do século XIX, compreendia ou polarizava toda a extensão do território que hoje abrange a “Região Metropolitana do Cariri” e sua área de influência, vide mapa da figura 06. Dessa extensão territorial, originaram-se todos os municípios que compõe atualmente a microrregião do Cariri (IBGE/Governo do Ceará, 1990) e os adjacentes.

Vale salientar que, no período em que os colonizadores chegavam ao Cariri, seguindo as missões religiosas, o centro gravitacional do dinamismo econômico e social do Nordeste, quiçá do Brasil, estava situado em Recife, capital pernambucana. Aspecto decorrente do fato de que era a partir daí que se dava a integração do Nordeste e, por extensão, também do Brasil na divisão internacional do trabalho. Na escala regional, cabia à Zona da Mata a produção do principal item de exportação, o açúcar, baseado na monocultura da cana-de-açúcar. No agreste, desenvolvia-se a policultura para prover de alimentos a Zona da Mata açucareira. E, ao Sertão, em razão da aridez e dos solos supostamente mais pobres, competia a criação de gado. Como todo o território do Ceará encontra-se encravado na compartimentação sertaneja, não lhe restaria outro papel, senão o de um imenso curral sob o comando de Recife e Salvador.



Foi sob o signo da chamada “civilização do couro”, que o Cariri foi desbravado inicialmente. Porém, após a chegada dos exploradores baianos e pernambucanos, os primeiros sob os auspícios da chamada Casa da Torre<sup>21</sup>, com o intuito de aí introduzir a pecuária, logo se deram conta do potencial agrícola dessa região. Diante dos solos férteis e das fontes perenes de água, considerou-se uma extravagância a manutenção dos rebanhos de gado no vale do Cariri.

Devido a esses fatores, houve o incremento da agricultura, especialmente da cana-de-açúcar que passou a predominar sobre as atividades pastoris (DELLA CAVA, 1976). Por isso mesmo, pelo final do século XVIII, a maior parte dos rebanhos foi deslocada para o Norte, rumo a áreas menos férteis do vale, em direção ao Leste e ao Sul, bem como para o lado oposto à vertente úmida da chapada do Araripe, “penetrando nas terras ressecadas, de mato ralo, dos estados vizinhos da Paraíba, de Pernambuco e do Piauí” (ibid., p. 27).

Foi exatamente nesse mesmo período que a cidade do Crato floresceu e tornou-se o centro mais populoso e importante do vale, recebendo, inclusive, a denominação de “pérola do Cariri”. (ibid.)

Em face desse quadro, fruto do reposicionamento do papel do Crato na divisão regional do trabalho, é lícito afirmar que o aludido deslocamento da pecuária do seu território em direção à zona periférica do vale do Cariri, significou o primeiro transbordo de atividades e fluxos a partir deste centro. Afinal, ficou comprovado que a pecuária estava “sobrando” no seu território, resultando na “exportação” dessa atividade para fora dos seus limites.

Pelas condições favoráveis, e como descreve Della Cava (1976),

Comandando um dos melhores solos do Vale, tornou-se o Crato o principal produtor e, conseqüentemente, fornecedor de excedentes de alimentos para o sertão árido. Transformou-se, cada vez mais, no das atividades do vale. Como centro mais importante de distribuição no interior de manufaturas europeias importadas, suas elites agrárias e mercantis ligaram-se *ipso facto*, mais estreitamente com Recife, principal porto atlântico do Nordeste e florescente capital da era colonial, do que com Fortaleza, insignificante sede administrativa portuguesa da capitania geral do Ceará. (ibid., p.27-28).

---

<sup>21</sup> Além de seu papel de vulto no desbravamento do sertão nordestino e na evolução territorial do Brasil, a Casa da Torre foi pioneira na pecuária na região, estando associada ao trânsito no chamado Caminho da Bahia, que abasteceu as Minas Gerais.

Assim, estabeleciam-se as bases a partir das quais a “princesa do Cariri”<sup>22</sup>, construiu e prosseguiu cultivando fortes laços econômicos e culturais com o polo do Recife. Era nesse centro que os cratenses ilustres da época buscavam inspiração, além de instrução. Della Cava, ao sublinhar as relações do Crato com Recife no primeiro quartel do século XIX, ressalta que,

A cidade-porto era o foco de fermentação de movimentos nacionalistas e separatistas cujas ideologias e cujos programas políticos foram introduzidos no Vale do Cariri por muitos cratenses ilustres. Assim, tornou-se o Crato um centro de exércitos patrióticos que, no Ceará, buscavam a independência, após uma luta árdua contra os antigos senhores portugueses de Fortaleza e Icó, os outros dois únicos centros importantes, em população e riqueza, do Ceará, naquele tempo. (ibid., p.28)

De fato, o Crato, além de exercer uma liderança incontestada no extremo Sul do Ceará naquele tempo, fermentava, de um lado, crescente insatisfação com a capital Fortaleza e, por extensão, com a elite litorânea. Do outro, recebia influência direta de Recife, replicando no Cariri os ideais dos “conjuradores de Pernambuco”. Foi nesse cenário que ocorreu a proclamação da república em Crato, em 1817, pelo vigário Miguel Carlos de Saldanha, padre José Martiniano Pereira de Alencar<sup>23</sup> e sua família.

Tomaz Pompeu de Souza Brasil chega a listar uma série de eventos que se sucederam a revolução de 1817 e que deixaram o Crato em agitação na primeira metade do século XIX. Contudo, as lideranças locais não lograram o êxito esperado. O mesmo autor destaca ainda a projeção feita por Gardner em 1838. Para o observador estrangeiro, naquela altura, “O Crato vai em grande progresso, e tem proporções para ser um dos pontos mais ricos e importantes do Brasil, e estaria hoje mais próspero a não serem as convulsões políticas por que tem passado”. (BRASIL, 1863/1997).

Um reflexo das tensões políticas internas foi a “fragmentação” do controle político do Vale, com a emancipação dos territórios de Jardim, em 1814; de Barbalha, em 1846; de Missão Velha, em 1864 — depois de intensas disputas com as lideranças de Barbalha, Crato e Jardim. Muito mais tarde, já em 1911, também precedida de muita tensão, o antigo distrito do Crato, Joaseiro, ganha sua emancipação.

---

<sup>22</sup> Expressão muito usual para denominar a cidade do Crato, provavelmente associada a sua criação por carta régia e ao prestígio econômico, social e político que deteve até meados do século passado.

<sup>23</sup> Martiniano Pereira de Alencar era o pai do escritor José de Alencar e filho da famosa heroína e mártir da revolução de 1917, Bárbara de Alencar. Esta, por sua vez, nasceu em Exu/PE, lutou em Crato/CE e feneceu em Fronteiras/PI.

A despeito das rivalidades e convulsões que sacudiram o Cariri, especialmente o Crato na primeira metade do século XIX, de 1850 a 1860, o Crato volta a experimentar extraordinário desenvolvimento econômico. Segundo Irineu Pinheiro, um surto comercial aí teve lugar em decorrência da chegada de capital novo, em face do declínio comercial da cidade de Icó, que já havia sido próspera (PINHEIRO, 1963). Com a chegada de comerciantes icoenses, abriram-se as primeiras grandes lojas e houve uma relativa diversificação das atividades comerciais. Com isso, estimulou-se a demanda por serviços públicos, tais como melhoramento dos transportes, serviços médicos e educacionais. A expansão do empório comercial do Crato atraiu coletores, advogados e até jornalistas.

A revitalização econômica do Crato, nesse início da segunda metade do século XIX pode ser dimensionada pela expansão da agricultura, sobretudo da cana-de-açúcar - que passara a ser cultivada em todas as terras disponíveis dentro do município — e da produção industrial de então. Della Cava relembra que,

Em 1854, os produtores de açúcar do Crato obtiveram uma vitória decisiva sobre os últimos remanescentes dos fazendeiros de gado, pois uma lei municipal protecionista obrigava os criadores a transferirem seus rebanhos para além dos campos férteis. (ibid., 1976, p.31)

Acresce dizer que a cultura da cana-de-açúcar predominava no vale. No vizinho município de Barbalha, o seu cultivo e beneficiamento também floresciam. Nesse período os dois municípios detinham a imensa maioria dos engenhos instalados no vale, de um total de 200 à época. Porém, o Crato continuava a sustentar posição hegemônica nessa produção na região. Brasil (1863/1997) destaca que, em 1856, a comarca do Crato possuía 130 engenhos e a produção era estimada entre duzentas e mil cargas de rapaduras, de 300 a 80.000 mil pipas de aguardente e 30.000 arrobas de açúcar. O mesmo autor ressalta ainda o crescimento demográfico desse município à época e a formação de muitos núcleos sob sua órbita em razão dos dinamismos econômico, social e político que aí se registrava.

Conforme o levantamento estatístico organizado por Brasil, o quadro populacional das principais aglomerações do Ceará em 1860 revela a posição de destaque do conjunto do Cariri. No referido levantamento, descrito na tabela 3, Brasil elabora um quadro populacional definido por comarcas. A título de comparação, vale a pena observar os contingentes populacionais da Comarca da Capital e aqueles que se contava no Cariri.

**Tabela 03 – Quadro populacional das Comarcas de Fortaleza, Crato e Jardim em 1860**

COMARCA	MUNICÍPIO	HOMENS E MULHERES LIVRES	POPULAÇÃO ESCRAVA	POPULAÇÃO TOTAL
<b>FORTALEZA</b>	Fortaleza*	-	-	35.373
	Aquiraz	-	-	8.577
	Maranguape	-	-	19.832
	Cascavel	-	-	15.090
<b>Total da Comarca de Fortaleza</b>				<b>78.872</b>
<b>CRATO</b>	Barbalha	11.220	661	11.881
	Crato	18.184	1.391	19.575
	Missão Velha**	12.144	445	12.589
<b>Total da Comarca de Crato</b>		<b>41.548</b>	<b>2.497</b>	<b>44.045</b>
<b>JARDIM</b>	Jardim	25.384	258	25.642
	Milagre	8.966	581	9.547
<b>Total da Comarca de Jardim</b>		<b>34.350</b>	<b>839</b>	<b>35.189</b>
<b>Total das comarcas do Cariri</b>		<b>75.898</b>	<b>3.336</b>	<b>79.234</b>

Fonte: Brasil (1863/1997).

Repararemos que a soma de população assentada no Vale do Cariri é, mesmo por pouca diferença, superior àquela anotada para a Comarca de Fortaleza. Outro detalhe digno de nota é a superioridade do contingente populacional instalado na Comarca de Jardim em relação à que se contava na Comarca do Crato. Porém, a quantidade de população escrava presente na “pérola do Cariri”, evidencia a superioridade da economia do Crato àquela altura. Estes elementos permitem entender as razões que levavam as elites do vale do Cariri a rechaçarem a hegemonia de Fortaleza sobre toda a província, uma vez que se sentiam em iguais condições de exercerem esse papel.

Em face do progresso alcançado no Vale em meados do século XIX, segundo Della Cava, reativou-se a contida ambição política por parte das elites da região. Porém, a Corte Imperial conservadora bloqueara as pretensões do Crato de controlar a sede provincial em Fortaleza. Diante dessa frustração, conforme registra Della Cava,

Em 1856, os líderes políticos do Crato iniciaram uma campanha em prol da autonomia política dentro do Império. Nesse mesmo ano, a Câmara Municipal do Crato propôs à ao governo imperial e à Câmara Provincial um plano de criação de uma nova província dos Cariris Novos. Aspirava o Crato poder, assim, alargar sua autoridade de modo a compreender não apenas todo o Sul do Ceará mas, também, as áreas

vizinhas do Piauí, da Paraíba e de Pernambuco, onde os interesses econômicos cratenses se tinham fortemente entrincheirado. (DELLA CAVA, 1976, p.32-33).

Outro dado importante, extraído do levantamento estatístico de Brasil, refere-se às suas considerações acerca das relações das principais cidades da província com o Cariri. Brasil vislumbrava a grandeza do comércio da Comarca e cidade de Icó, que na época cotava com 13.455 habitantes, sendo 60.800 na Comarca. O mesmo autor ainda previu que Icó estava “destinada a um engrandecimento brilhante quando do Vale do Cariri se der fácil comunicação por carros com esta cidade.” (BRASIL, *ibid.*, apud CUNHA, 2012, p.261).

De fato, a cidade de Icó parecia promissora, mas, enquanto perdurou a sua condição de entreposto para o escoamento da produção baseada na pecuária do Sertão Oeste do Ceará. Isso porque a cidade possuía uma posição privilegiada em relação ao rio Jaguaribe, situando-se no único ponto em que era possível o contorno, inicialmente, das boiadas e, posteriormente, para os transportadores da carne seca que se destinavam ao porto de Aracati e às regiões consumidoras da Paraíba e de Pernambuco. Porém, com a construção da ponte sobre o Rio Jaguaribe, na altura de Aracati, ainda na segunda metade do século XIX e, mais tarde, o prolongamento da Estrada de Ferro de Baturité — obra iniciado no segundo quartel do século XIX e concluída na década de 1920 que passou a conectar o Vale do Cariri à Fortaleza — Icó perdeu a sua posição de relevo. Isso explica a decadência da economia daquela Comarca e o deslocamento dos capitalistas que ali operavam para a cidade do Crato, num primeiro momento, e posteriormente para aquela localidade que, mais tarde, tornar-se-ia a fiel depositária da profecia de Brasil.

O pequeno arraial, situado a pouco mais de 10 km do Crato, onde já havia se instalado um jovem e visionário sacerdote de nome Cícero Romão Batista, passou a ser o lugar da esperança dos capitalistas em ruína de Icó, de outras paragens do Sertão cearense e dos sertões dos estados vizinhos ao Ceará.

## **2.2 A “metrópole” da fé: o magnetismo do Padre Cícero na “terra da promessa”.**

Se durante muito tempo, os aspectos geoambientais do Cariri se tornaram os elementos essenciais que explicavam a excepcionalidade do Vale de mesmo nome e as

consequentes possibilidades para sua ascensão econômica, social e política, eis que emerge outro fator preponderante.

Padre Cícero Romão Batista, doravante identificado como Pe Cícero, é o nome e a razão de uma verdadeira reviravolta do quadro sócio-político e espacial do Vale do Cariri. Especialmente no arranjo a partir do qual a cidade do Crato figurava como polo central.

Atualmente, com uma população calculada em 249.939 habitantes, conforme o último censo (IBGE, 2010), a cidade que emergiu a partir de um pequeno arraial circunscrito ao território do hoje vizinho município do Crato, desponta como a maior concentração urbana do Sertão cearense e uma das maiores do Sertão nordestino. Excetuando-se a Região Metropolitana de Fortaleza (RMF), Juazeiro do Norte representa uma das centralidades principais do Estado e ocupa, assim como a cidade de Sobral, conforme o IBGE (2008), o posto de *capital regional*. Em um século de emancipação política, 101 anos para ser mais exato, o pequeno povoado de outrora contrariou todas as expectativas e alcançou uma condição privilegiada, tanto econômica quanto politicamente, não apenas no âmbito do Cariri, mas, também, no Sertão nordestino.

Conforme a historiografia da cidade, Juazeiro do Norte conseguiu saltar à “maioridade” antes mesmo de sua emancipação política. Esse fenômeno não teve origem em nenhuma riqueza natural ou qualquer atividade econômica de relevo, fatores comumente responsáveis pelo florescimento de inúmeras outras cidades pelo país no período em que Juazeiro do Norte desabrochava, ainda no final do século XIX. Tampouco foi favorecida por uma localização mais favorável no incipiente sistema viário brasileiro de então.

A posição geográfica de Juazeiro do Norte, como de resto todo o Cariri cearense, encravada no extremo sul do Ceará, achava-se distante dos principais centros comerciais do Nordeste e deslocada em relação aos eixos de circulação existentes que, por sua vez eram bastante precários, quando da chegada do Pe. Cícero. Situação diversa daquela que se fez notar nas últimas décadas da história local, cujas conexões com a rede urbana regional e nacional tornar-se-iam possíveis por meios: ferroviário, através do eixo Crato-Fortaleza; rodoviário, com conexão aos principais centros urbanos do Nordeste e do Sudeste brasileiros; e aéreo, notadamente pela consolidação do Aeroporto de Juazeiro do Norte, com voos diários para as principais cidades nordestinas e do Centro-Sul do país.

Na verdade, sua proeminência, a julgar pelas evidências históricas, constituiu-se por obra e “graça” do célebre Padre Cícero.

A nosso juízo, ainda que se questione a legitimidade dos supostos milagres ocorridos no pequeno povoado de outrora bem como a deferência aludida ao Pe Cícero, tido como milagreiro e santo, a condição alçada pela cidade nos âmbitos urbano e regional, sobretudo no contexto atual, pode ser representada como fenômeno extraordinário e incontestável. E esse “milagre” deve ser creditado, senão de forma direta, ao menos indiretamente a ação pastoral e política do “padim Ciço”.

Esta afirmação ganha ares de verdade quando se leva em conta o que representava o lugar quando da chegada do clérigo recém-ordenado. Quando Pe Cícero chegou a Juazeiro, em 11 de abril de 1872, aquela realidade não passava de um insignificante lugarejo sob a jurisdição do Crato. Sua povoação teve início em 1827 a partir da chegada no lugar de um certo Padre Pedro Ribeiro da Silva, cuja residência e cujo engenho de açúcar, conforme os registros da época, eram mais importantes do que a rústica capela que mandara construir e dedicara a Nossa Senhora das Dores (ARAÚJO, 1958).

Por volta de 1875, portanto mais de meio século após a chegada do primeiro clérigo àquele pedaço do Crato e um século e meio depois do início da povoação do Vale que começara no primeiro quartel do século XVIII, o lugar ainda conservava os traços característicos de uma fazenda de cana-de-açúcar (principal atividade econômica da região), contando com uma população de aproximadamente dois mil habitantes<sup>24</sup>. A sociedade local compunha-se basicamente de proprietários de terra e trabalhadores diretamente subordinados aos primeiros.

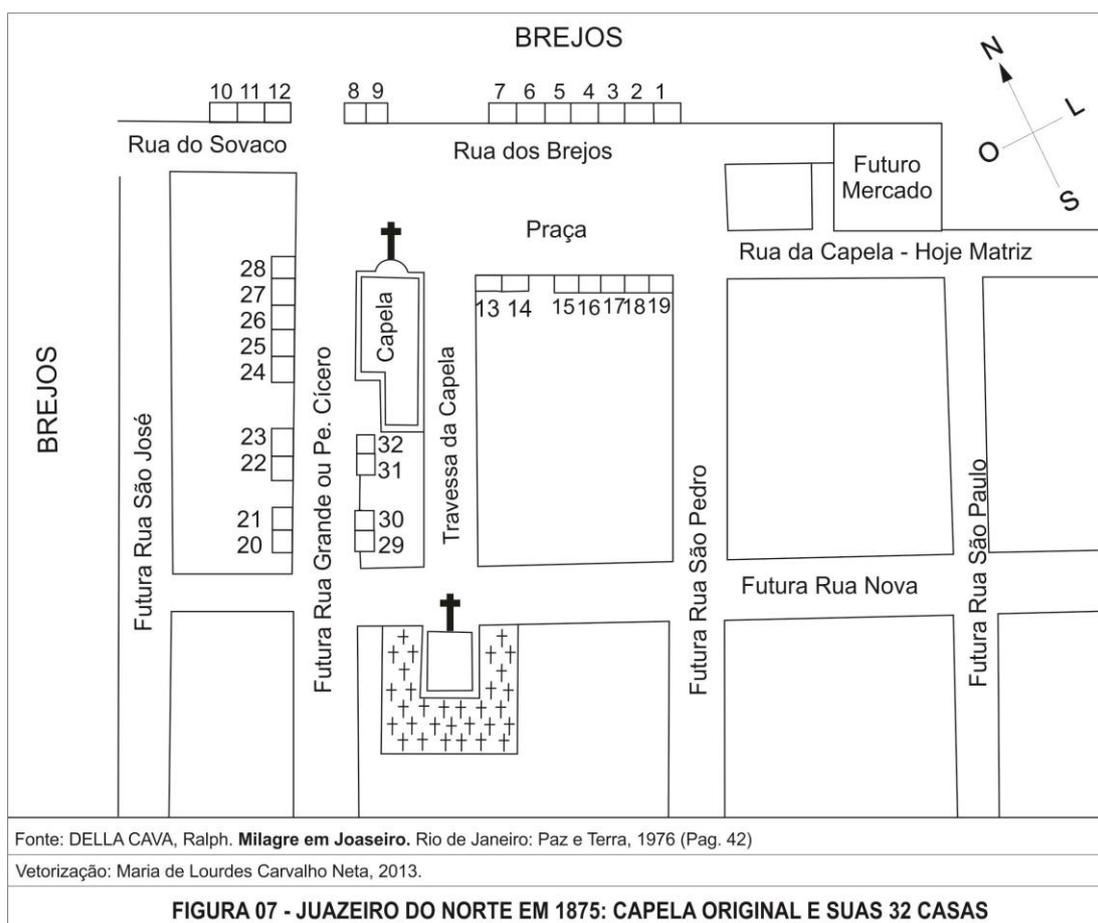
Della Cava (1976) destaca o fato de que naquele momento apenas cinco famílias — os Gonçalves, Macedo, Sobreira, Landim e Bezerra de Menezes — lá se encontravam como proprietários importantes. O restante da população consistia de trabalhadores ligados às fazendas de açúcar das famílias mencionadas. Muitos deles descendiam dos escravos do Padre Pedro, ou mestiços e brancos sem recursos que vieram trabalhar nos pequenos e despreziosos engenhos de açúcar das redondezas. Por fim, para concluir o esboço do que seria Juazeiro no terceiro quartel do século XIX, a reconstituição feita por Della Cava nos parece bastante pertinente. Segundo o mesmo apurou,

---

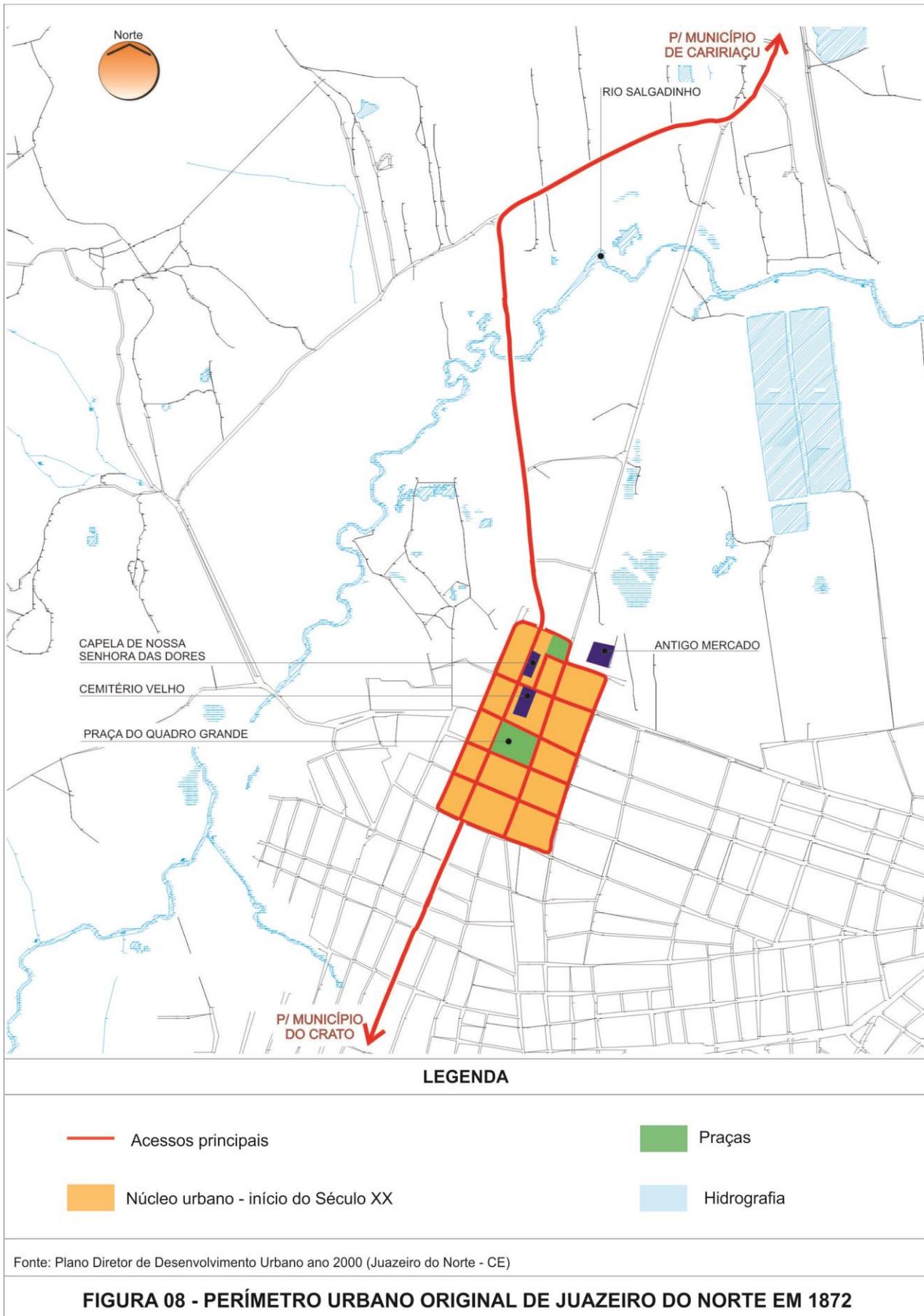
<sup>24</sup> Essa descrição, contida no *Livro Milagre em Joazeiro*, de Ralph Della Cava, baseia-se em Lívio Sobral (pseudônimo do Pe. Azarias Sobreira), “Padre Cícero Romão”, RIC, LVII (1943), p.285-296.

O povoado ostentava uma capela, uma escola e 32 prédios com tetos de palha. Havia somente duas ruas. A rua grande, mais tarde rua Padre Cícero, estendia-se paralelamente, ao longo da capela e encontrava-se em perpendicular com a rua dos Brejos. Do ponto de vista comercial, o povoado pouco oferecia aos seus habitantes. Vez por outra, mercadores paravam em Joaseiro<sup>25</sup>, de passagem para o Crato, vindos de Missão Velha. Em tais ocasiões a empoeirada praça, defronte à capela, transformava-se em feira na qual se trocava café por alguns produtos locais. Não havia economia de mercado propriamente dita. Os elementos mais pobres da comunidade viviam totalmente à margem da economia de troca e começavam a dar sinais de descontentamento na época em que chegou o Padre Cícero. Aqueles que tinham convidado o Padre acreditavam, piamente, que sua presença iria fazer muita coisa para o progresso e pela tranquilidade das redondezas. (DELLA CAVA, 1976, p.41-42).

As figuras 07 e 08 permite visualizar, respectivamente, espacialmente o que representava o modesto lugarejo àquela altura e os limites do que fora o antigo perímetro urbano da cidade de Juazeiro de Norte.



<sup>25</sup> Grafia preferencial adotada por Ralph Della Cava em seu livro, *Milagre em Joaseiro*, pois, segundo o mesmo, em meio a literatura e documentação revolvida sobre o lugar, não identificara uma ortografia padrão. De fato pode aparecer, em títulos de obras publicadas, como *Joaseiro*, *Juaseiro* ou *Juàseiro*. Apesar de, no momento em que seu trabalho fora escrito, a designação oficial do IBGE já ser Juazeiro do Norte, o autor preferiu usar a antiga grafia do século XIX, a saber, "Joaseiro".



As expectativas geradas em torno da presença daquele jovem religioso seriam, de fato, em pouco tempo, concretizadas. Os resultados esperados, por sua vez, tornaram-se possíveis menos por força de uma ação planejada do sacerdote e dos seus cicerones, mas, sobretudo, frutos do acaso. E esse acaso — não pelo fato em si, pois, de tão extraordinário foi imediatamente concebido como milagre — veio a lume em data e hora bem definidas e, conseqüentemente, teve, também, desdobramentos inesperados.

Antes de pontuar o episódio seminal desse processo, julgamos pertinente fazer um rápido parêntese acerca das circunstâncias em que ocorrera.

Em primeiro lugar é preciso sublinhar o fato de que no momento em que o Pe Cícero chegava ao lugarejo conhecido como Tabuleiro Grande (hoje Juazeiro do Norte), o Vale do Cariri, assim como o sertão nordestino como um todo, experimentava as graves conseqüências de uma grande seca e cultivava uma religiosidade, ancorada em práticas religiosas cristãs, porém bastante heterodoxas (praticadas, inclusive, por parte dos sacerdotes) e, por isso mesmo, distante dos preceitos recomendados pela Igreja Católica Apostólica Romana. Muito embora esse pedaço de território nordestino se diferenciasse da árida realidade sertaneja, sobretudo nos períodos de estiagem — por conta da fertilidade da terra e da perenidade das fontes de água da Chapada do Araripe, o Vale se constituía num dos refúgios preferenciais para os sertanejos sedentos e famintos nos períodos de seca - todavia, partilhava das mesmas idiossincrasias em se tratando da fé católica na região.

É imperioso lembrar que, no Cariri, bem como em quase todo o Brasil, principalmente nos anos que antecederam a década de 1860, o catolicismo ortodoxo encontrava-se em estado de decomposição. Segundo Della Cava, o número de padres era inadequado e predominava a “imoralidade clerical”. Ao comentar os relatos do renomado viajante escocês que visitou o Crato em 1838, Della Cava lembra que o mesmo ficou chocado com o número de padres que possuíam amantes e filhos ilegítimos, os quais, segundo ele “eram exibidos, despudoradamente, em público”. E complementa,

Até as igrejas, santuários e cemitérios careciam de recursos materiais; e o costume imperial de realizar eleições no recinto das igrejas acarretava, muitas vezes, profanação e destruição daqueles locais, na medida em que os inimigos políticos se digladiavam dentro dos santuários em dias de eleições. (DELLA CAVA, 1976, p.29-30)

Em face dessa situação, a Igreja Católica brasileira, que passava por um processo de romanização, empreenderia uma série de mudanças na sua estrutura e na orientação doutrinária dos seus sacerdotes e fiéis. Isso implicou na condenação de certas práticas paralitúrgicas e exigência de obediência aos sagrados ritos da Igreja Apostólica Romana e a hierarquia da Igreja bem como na ordenação de novos padres. Todavia, esses esforços contrastavam com as crenças e convicções de um rebanho por muito tempo deixado à deriva, relegado à própria sorte e que vivia atormentado pela miséria endêmica, situação que se aprofundara ainda mais em decorrência das severas secas que se abateram sobre a região nos anos de 1877 e 1888.

Foi exatamente nesse contexto que o Padre Cícero deu início ao seu sacerdócio. No seu discernimento, ao tempo que acatava uma designação clerical cumpria também uma missão que lhe fora confiada em sonho pelo próprio Jesus, a saber, a de cuidar dos pobres cristãos que ali chegavam.<sup>26</sup> Nesta suposta visão do Padre Cícero, chama a atenção o fato de que aqueles predestinados aos cuidados do clérigo foram representados como retirantes, mais tarde convertidos em peregrinos e romeiros, oriundos de várias partes do Sertão nordestino. Esses, mais tarde, tornar-se-iam, de fato, o alvo preferencial da atenção do sacerdote e o principal contingente da população visitante e imigrante de Juazeiro do Norte.

Vale lembrar que, ao lado do reconhecimento público das alegadas visões do Padre Cícero, até mesmo suas ações mais ordinárias eram frequentemente tidas como sendo de inspiração sobrenatural. Essas ações, associadas a certas circunstâncias, avalizavam a fé popular no Pe Cícero. Por exemplo, quando por ocasião da seca de 1877, mandou para as terras devolutas do Araripe muitas vítimas da seca, que haviam fugido do sertão em busca do Vale, obrigando-as a plantar mandioca para aliviar a fome. Os sobreviventes agradecidos atribuíram, mais tarde, sua salvação ao padre, considerando-o um santo (DELLA CAVA, *ibid.*).

---

<sup>26</sup> Segundo Padre Azarias, Padre Cícero chegou a revelar a amigos íntimos a verdadeira decisão de morar em Juazeiro. Foi um sonho (ou visão) segundo o qual, certa vez, ao anoitecer de um dia cansativo, após haver passado horas inteiras confessando as pessoas do então arraial, ele se deitou para descansar, e a visão que selaria seu destino se revelou. Conforme seu relato, ele viu, nitidamente, Jesus Cristo e os doze Apóstolos, sentados à mesa, numa cena idêntica à Ceia Larga (de Leonardo da Vinci). De repente, uma multidão de pessoas famintas, flagelados das secas nordestinas, invade o local. Então, Jesus, virando-se para os famintos, falou de sua decepção com a humanidade, embora estivesse ainda disposto a fazer um último sacrifício para salvá-la. Mas se os homens não se arrependessem, Ele acabaria com tudo de uma vez. Naquele momento, Jesus apontou para os pobres sertanejos, lançou um olhar ao Padre Cícero e disse, categoricamente: “E tu, Padre Cícero, toma conta deles!” (MACEDO, 1955 apud DELLA CAVA, *ibid.*, p.47).

Outro episódio curioso é também relatado por Della Cava e, aqui, é digno de nota. Conforme os documentos cotejados pelo autor, na medida em que a seca de 1888 infligia sofrimentos ao Vale do Cariri, Padre Cícero, em companhia de dois outros sacerdotes, teriam unido suas preces e pedido a interseção divina para que aquela seca cessasse e prometido que, se atendidos, ergueriam uma enorme igreja em honra ao Sagrado Coração, no alto da Serra do Catolé (hoje, bairro do Horto). Segundo relatos documentados, algumas chuvas caíram no Vale, levando o Pe. Cícero a trabalhar para cumprir a promessa. “Nesse ínterim”, conforme Cava (ibidem), “atribuiu-se ao Padre Cícero e à sua santidade singular o alívio provisório do Vale.” Para Della Cava,

Esse episódio propiciou, mais uma vez, aos crédulos aureolarem com o mito certos fatos irrefutáveis que engrandeceram, nos decênios anteriores ao milagre em Joaseiro, a fama de santo daquele clérigo sertanejo, virtuoso e desprendido. (ibid., p.45).

Foi exatamente nesse contexto que o acaso a que nos referimos anteriormente teve lugar no lugarejo. Em 1889, quando a seca tomou conta do vale, o povo, conduzido pelos padres da região, retornou a carga de orações à espera de um milagre.

Dez anos depois dos acontecimentos relatados anteriormente, as circunstâncias não diferiam daquelas que predominaram nos anos de 1877-1889. Porém, Cava adverte, apenas um fator era novo: a presença de uma lavadeira de 28 anos, de nome Maria do Araújo, solteira, natural de Juazeiro e beata residente com a família do Pe. Cícero. Foi quando, mais precisamente em 1<sup>o</sup> de março de 1889, um fato extraordinário aconteceu pela primeira vez, transformando a rotina do lugarejo e a vida do Padre Cícero. Nessa data, a beata Maria de Araújo era uma das várias devotas que se encontravam na capela de “Joaseiro” a participar de uma cerimônia oficiada pelo Padre Cícero, o que acontecia todas as sextas-feiras. Naquele dia, foi uma das primeiras a receber a comunhão. De acordo com as fontes documentais consultadas por Della Cava, bem como a estória amplamente difundida na oralidade regional, a beata Maria do Araújo,

De repente, caiu por terra e a Imaculada Hóstia branca que acabava de receber tingiu-se de sangue. O fato extraordinário repetiu-se todas as quartas e sextas-feiras da Quaresma, durante dois meses; do domingo da paixão até o dia de festa da ascensão do Senhor, por 47 dias, voltou a ocorrer diariamente<sup>27</sup>. (ibidem, p.45).

---

<sup>14</sup> Este relato do milagre é baseado numa carta de Padre Cícero a Dom Joaquim José Vieira, então bispo da diocese de Fortaleza, em 07 de janeiro de 1890; é um dos vários documentos importantes encontrados por Della Cava no arquivo pessoal do Sr. Hugo Catunda que foram publicados sob o título, “Documentos

Logo após esses acontecimentos, ninguém mais em Juazeiro e adjacências, duvidava da ocorrência de um milagre cuja finalidade, segundo o próprio Pe. Cícero teria sido, pretensamente, revelada a Maria de Araújo em agosto de 1889: a saber, a de que Deus havia escolhido Juazeiro para ser o centro de onde se converteria os pecadores e salvaria a humanidade.<sup>28</sup> A prova da suposta missão divina do arraial, para Della Cava, estaria nas levadas infundáveis de romeiros que chegavam, e continuam a chegar, a Juazeiro do Norte. Ainda segundo o mesmo autor, “Aí, maçons brasileiros e protestantes buscavam a absolvição e retornavam a Igreja. Saravam-se os enfermos e os fiéis refortaleciam a sua fé” (ibidem, p.9).

Os demais acontecimentos e desdobramentos concernentes à famosa “questão de Juazeiro”, sobretudo aqueles de natureza eclesiástica e política, além de não constituir o foco preferencial da análise pretendida, compõe um enredo rico e complexo e que, por isso mesmo, não cabem no presente estudo. Para tanto, a obra de Della Cava (*Milagre em Joazeiro*), constitui uma fonte abalizada e de relevo.

Todavia, torna-se imperioso destacar o fato de que, apesar de todo o contencioso que se formou em torno da figura de Padre Cícero, sobretudo acerca dos fatos e mistérios que envolvem sua trajetória em vida e na memória de Juazeiro do Norte, tanto a crença na sua santidade quanto a sua importância simbólica só cresceram. E esse fenômeno desde o período da chamada questão do Juazeiro, que se estendeu de 1889 até a morte do clérigo, em 1934, continuando perene nos dias de hoje.

Portanto, não é nenhum absurdo afirmar que a própria história da cidade se confunde com a história do Padre Cícero Romão Batista. Prova disso é o afluxo crescente de romeiros e a frequência de romarias. Diferentemente dos demais centros de peregrinação do país (como Canindé/CE e Aparecida do Norte/SP, por exemplo), atualmente, Juazeiro já conta com oito datas consolidadas no calendário de romarias<sup>29</sup>, afora as pequenas romarias que se realizam a cada dia 20 de todos os meses do ano - dia de morte do “Patriarca” de Juazeiro do Norte. Além disso, o fluxo estimado de romeiros é de aproximadamente 500 mil pessoas a cada evento, fazendo triplicar a população da cidade nos períodos de romaria.

---

sobre a Questão Religiosa do Joazeiro”, in *RIC*, LXXV (1961 – daqui para frente citado como “Documentos”), 266-268.

<sup>15</sup> Padre Cícero a Dom Joaquim (07 de janeiro de 1890), ABC; publicada in “Documentos” (1961).

<sup>29</sup> Romaria dos Santos Reis - 06 de janeiro; Romaria de São Sebastião - 20 de janeiro; Romaria das Candeias - 02 de fevereiro; Romaria do Padre Cícero (nascimento) - 24 de março; Romaria do Padre Cícero (falecimento) - 20 de julho; Romaria da Nossa Senhora das Dores - 15 de setembro; Romaria de São Francisco - 04 de outubro; Romaria de Finados - 02 de novembro

Em cada uma das datas aludidas, Juazeiro do Norte assume de certa forma a condição de “metrópole” da fé para praticamente todo o Sertão Nordestino. Configura-se, assim, principalmente por ocasião de cada uma das três grandes romarias (Romaria de Nossa Senhora das Dores, Romaria de Finados e a Romaria de Nossa Senhora das Candeias - concebida originalmente pelo próprio Pe. Cícero), no centro gravitacional para a maioria da população em movimento do interior do Nordeste brasileiro.

Se no âmbito da Igreja a figura do Padre Cícero não ocupa, ainda, um lugar de destaque, aliás, muito pelo contrário, noutros, notadamente no cultural, no econômico e no político, têm foro privilegiado. Haja vista o fato de o mesmo figurar, na memória e no imaginário coletivo, como patriarca de uma causa, cuja expressão concreta é Juazeiro do Norte - a “Nova Jerusalém”, a “terra da promessa”. Em razão disso, o Padre Cícero e a crença nos seus poderes tornaram-se o esteio da cidade, bem como da própria Igreja local que, a despeito das severas sanções impostas ao clérigo ainda permanecerem em vigor, vê assegurada a manutenção e mesmo a expansão do seu rebanho. A propósito, o próprio Patriarca de Juazeiro do Norte, segundo um registro de seus conselhos, teria exortado seus “afilhados” a manter viva a memória da cidade de fé. Ao término desta exortação emendou

Aproveito o ensejo para pedir a todos os moradores desta terra, o Juazeiro, muito especialmente aos romeiros, que depois da minha morte não se retirem daqui, nem a abandonem. Que continuem domiciliados aqui no Juazeiro, venerando e amando sempre a Santíssima Virgem Mãe de Deus, o único remédio de todas as nossas aflições, auxiliando a manutenção do culto e de todas as instituições religiosas que aqui se fundarem, e com especial atenção a dos Beneméritos Padres Salesianos, que serão os meus continuadores nas obras de caridade que aqui iniciei.  
<http://www.padrecicero.net/p/conselhos.html>. Acesso em 04/01/2013.

A julgar pelo vigor com que a fé e as romarias em torno do Pe Cícero se mantêm ativas, o desejo do velho clérigo tornou-se realidade. Não por acaso, a figura mítica do patriarca tem sido cada vez mais evocada pelo marketing comercial e político, tanto local quanto regional, sejam os interessados crédulos ou não.

### 2.3 A formação do “oásis” urbano do Cariri cearense.

A importância do evento popularmente conhecido como o “milagre da hóstia” e, em decorrência deste fenômeno, também do próprio Padre Cícero a partir de então para a localidade que mais tarde se converteria na cidade de Juazeiro do Norte pode ser medida a partir do exame da história do processo de ocupação e urbanização do lugar.

Conforme indicado anteriormente, quando da chegada do Padre Cícero ao povoado, em 1872, a população estimada era de aproximadamente 2.000 habitantes. Quase duas décadas mais tarde, em 1890 (um ano após o alegado milagre, ocorrido em 1889), segundo Orácio (1959), o contingente da população local não passava de 2.245 indivíduos. Portanto, no período compreendido entre a chegada do capelão e a ocorrência do evento supracitado, um interstício de 18 anos, o crescimento populacional foi da ordem de 12%.

Todavia, dez anos mais tarde, no período de 1890 a 1898, a população de Juazeiro mais que duplicou, atingindo a marca de 5.000 habitantes<sup>30</sup>. Em 1905 saltou para 12.000<sup>31</sup> e em 1909, quando o povoado ensaiava o movimento em prol de sua emancipação política, o contingente populacional já totalizava 15 mil pessoas<sup>32</sup>. Essa última conta representa mais que o dobro da população encontrada na atualidade em algumas cidades do sertão Nordestino. Por exemplo, no município cearense de Jati, localizado na área de influência de Juazeiro do Norte, no último Censo (IBGE, 2010), anotou-se uma população de 7.660 habitantes.

Nesse sentido, pode-se considerar que o evento mencionado significou um “divisor de águas” para o lugarejo que, de um modesto entreposto entre os principais núcleos do Vale de outrora (Crato, Barbalha e Missão Velha), alcançou, em pouco tempo, autonomia política, força econômica e, principalmente, uma vigorosa condição urbana — obviamente, se considerada a realidade da grande maioria das cidades brasileiras no começo do século XX. Tais condições lhe colocaram rapidamente numa posição de destaque tanto no Vale quanto no Sertão, sobretudo no que tange ao afluxo de visitantes.

---

<sup>30</sup> População estimada no “Livro de Registro do Apostolado da Oração do Santíssimo Coração de Jesus” (Joazeiro), 13 de janeiro de 1898, ACS, Pasta da Legião da Cruz.

<sup>31</sup> “Rascunho de Carta, José Marrocos à Câmara Federal, 10 de agosto de 1906, ACS, Pasta José Marrocos.” In: Della Cava (op. cit.)

<sup>32</sup> A Povoação de Joazeiro - documento apresentado à Assembléia do Ceará em apoio ao pedido de autonomia municipal para Juazeiro, In ACS.

Em 1<sup>o</sup> de janeiro de 1909, 15.050 habitantes achavam-se maciçamente estabelecidos no centro urbano de “Joaseiro”, que compreendia 22 ruas e duas praças públicas iluminadas a querosene. Nesse momento o lugarejo já contava com um número razoável de estabelecimentos comerciais e de serviços, além de florescente e promissora indústria artesanal — sua principal atividade econômica de então. Em 1909 podia-se contar no lugar duas padarias, três barbearias, quinze alfaiatarias, duas farmácias, vinte escolas primárias (das quais, apenas duas eram públicas), uma tipografia, uma estação de telégrafo, uma agência de correios, um tabelião e uma repartição da coletoria de impostos do Estado.<sup>33</sup>

Os números anteriores revelam um dado curioso de Juazeiro do Norte, a saber, o perfil de sua aglomeração possuir um caráter essencialmente urbano, isso antes mesmo de sua elevação à condição de vila e sede municipal em 22 de julho de 1911.<sup>34</sup> Esse aspecto deriva do intenso processo imigratório ocorrido no povoado. Diferentemente do que se verificava no interior do Nordeste em virtude das fortes secas que abalaram a região no final do século XIX e no princípio do século XX, principalmente no Ceará, Juazeiro passava por um extraordinário e constante crescimento populacional ano-a-ano.

De fato, pelas razões já expostas, a terra do Pe. Cícero exercia forte atração sobre os sertanejos castigados pelas intempéries climáticas e pela situação de extrema pobreza que, inclusive, se dirigiam ao clérigo pessoalmente ou através de cartas pedindo socorro e mesmo licença para partirem para Juazeiro do Norte. Essa atração exercida pela cidade e o conseqüente movimento de imigração, todavia, não se restringia ao povo mais humilde, pois muitos sujeitos de posses também acorreram a Juazeiro e ao Pe Cícero.

Joaquim Alves confirma que “Não foram poucos os homens de negócios, ricos proprietários das Alagoas e outros Estados que se fixaram definitivamente em Juazeiro, para estar em contato com o Padre e receber, diariamente, sua bênção às 19 horas...” (ALVES, 1948, p.94).

O reflexo principal desse processo imigratório em Juazeiro foi o rápido e intenso processo de urbanização. Se observados os números apurados pelo IBGE, desde

---

<sup>33</sup> A povoação de Joaseiro, *op. cit.*

<sup>34</sup> 22 de julho de 1911 representa a data em que foi assinada a Lei estadual N. 1028 que elevou o povoado à categoria de Vila e sede de município. Em 04 de outubro do mesmo ano a vila de Juazeiro foi inaugurada oficialmente e o Pe Cícero foi empossado como seu primeiro prefeito. No dia 23 de julho de 1914, através da Lei N. 1.178, a Vila de Juazeiro foi elevada à categoria de cidade. Só no ano de 1943, porém, é que se adotou a denominação de Juazeiro do Norte.

o primeiro recenseamento realizado por essa instituição, verifica-se que, desde a primeira contagem oficial, o contingente populacional urbano de Juazeiro revelou-se superior às aglomerações vizinhas, inclusive a do Crato, município do qual foi desmembrado. Além do que, o predomínio da população urbana sobre a rural revelou-se uma constante desde o primeiro levantamento. Assim, podemos sustentar que o município já nasceu urbano. Hoje, a propósito, com mais de 96% de população urbana, Juazeiro do Norte ocupa destacada posição no cenário urbano do Ceará. Fica atrás apenas de Fortaleza, Eusébio e Maracanaú — os dois últimos, reconhecidos polos industriais da Região Metropolitana de Fortaleza.

Ademais, conforme se pode observar na tabela 04, Juazeiro do Norte manteve um crescimento demográfico constante e a taxas elevadas, haja vista o expressivo incremento intercensitário anotado, sobretudo, a partir da década de 1970.

**Tabela 04 - População de Juazeiro do Norte, Crato e Barbalha de 1940 a 2010**

A N O	JUAZEIRO DO NORTE			CRATO			BARBALHA		
	Total	% Urbano	% Rural	Total	% Urbano	% Rural	Total	% Urbano	% Rural
<b>1940</b>	38.145	<b>63,32</b>	36,68	40.282	<b>31,19</b>	68,81	22.138	<b>15,8</b>	<b>84,2</b>
<b>1950</b>	56.146	<b>76,27</b>	23,73	46.408	<b>36,15</b>	63,85	22.987	<b>18,66</b>	<b>81,34</b>
<b>1960</b>	68.494	<b>79,08</b>	20,92	59.464	<b>49,28</b>	50,72	23.575	<b>30,10</b>	<b>69,99</b>
<b>1970</b>	96.047	<b>83,96</b>	15,404	70.996	<b>58,84</b>	41,16	23.370	<b>41,02</b>	<b>59,98</b>
<b>1980</b>	135.616	<b>92,93</b>	7,98	80.677	<b>72,23</b>	27,77	30.966	<b>48,65</b>	<b>51,35</b>
<b>1991</b>	173.566	<b>95,02</b>	4,98	90.519	<b>77,64</b>	22,36	38.430	<b>63,23</b>	<b>36,77</b>
<b>2000</b>	212.133	<b>95,33</b>	4,67	104.646	<b>80,19</b>	19,81	47.031	<b>65,21</b>	<b>34,79</b>
<b>2010</b>	<b>249.939</b>	<b>96,07</b>	<b>3,93</b>	<b>121.428</b>	<b>83,10</b>	<b>16,9</b>	<b>55.323</b>	<b>68,72</b>	<b>31,28</b>

Fonte: IBGE - Censos de 1940-2010.

É preciso ressaltar que as peregrinações que se iniciaram a partir dos fatos extraordinários ocorridos em Juazeiro no final do século XIX exerceram forte influência na sua expansão urbana. Isso se deu, de um lado, devido à conversão de parte dos contingentes de peregrinos em imigrantes e, do outro, pelas perspectivas de negócios que se abriram no lugar e, em decorrência das romarias e da ação do próprio Padre Cícero — que se constituiu, além de pastor de almas, no artífice e na pedra de toque do desenvolvimento econômico e social de Juazeiro —, a consequente atração de investimentos e interessados nas oportunidades que aí se abriam.

Se considerado o aglomerado conformado por Crato, Juazeiro do Norte e Barbalha evidenciar-se-á a sua condição privilegiada no que se refere às condições de atração de pessoas e capitais. Diniz (1989), ao focar o subsistema urbano-regional de Crato e Juazeiro do Norte, descreve essa aglomeração como “um conjunto urbano encravado numa ilha demograficamente perceptível no vazio sertanejo do Nordeste brasileiro.” Nesse sentido, diz ele que,

A presença de um acidente morfológico do porte da chapada do Araripe marca a paisagem, identificando as terras do Cariri, tradicional ponto de convergência de correntes migratórias passadas, brejo de fartura, ponto de salvação marcado na mentalidade popular através da figura mítica do Padre Cícero. (DINIZ, *ibid.*, p.43)

A condição geográfica do Vale, sobretudo por suas posição e situação geográficas e num período em que o desenvolvimento das técnicas ainda estavam em estágio embrionário — em particular, no que tange às técnicas de produção, transporte e comunicação, isso na segunda metade do século XIX e princípio do século XX —, representava de fato uma realidade extraordinária. Ora, uma área dotada dos atributos naturais já enumerados, encravada na porção central da imensa extensão sertaneja — região esta marcada pela semi-aridez e por ter sido mantida até muito recentemente relegada à própria sorte — reunia as condições suficientes para ancorar a sua representação como um “oásis” e, assim, se converter num chamariz para uma parcela das populações desoladas do Sertão nordestino.

Portanto, mesmo quando as vilas e, mais tarde, as cidades do Cariri ainda não passavam de modestas aglomerações urbanas, para parcela expressiva da população sertaneja, isolada da prosperidade dos grandes centros urbanos do Nordeste e do país, o vale do Cariri, representava a perspectiva mais próxima de mudança de vida.

A propósito das externalidades do Vale, Soares (1968) assinala que por muito tempo o Cariri é apresentado como sinônimo de riqueza. Conforme esse autor, para os filhos da terra a região caririense é,

[...] diferente de outras áreas onde os esforços dos homens para estabelecerem novos espaços, novas paisagens, redundam em fracasso, em desolação. Ou seja, é uma terra privilegiada, diferente das outras vizinhas, secas, pobres, catingentas, sem a fartura do seu Cariri (SOARES, 1968, p. 10).

Num esforço de síntese acerca do imaginário que se configurou por e a partir do conjunto urbano-regional do Cariri cearense, Diniz associa a forte identificação regional no Cariri à sua imagem de “oásis e de lugar de salvação física” e também das

almas desesperançosas que elegem o Vale, sobretudo Juazeiro do Norte como destino. Para ele,

A identificação do Cariri é muito forte na mentalidade popular. A região “existe” como materialização de uma relação telúrica que, enquanto fragiliza o homem diante da inclemência do tempo, prende-o ao chão com cadeias difíceis de romper [...] Certamente essa identificação regional está, em parte, associada à especificidade do Cariri nos sertões do Nordeste, às suas imagens de oásis e de lugar de salvação física, que se ampliam, consideravelmente, com a figura do Padre Cícero e o papel de Juazeiro do Norte como lugar de salvação. (DINIZ, 1989, p.63)

A emergência do Pe Cícero como “padrinho” das almas desamparadas do Sertão nordestino, por seu turno, reforça o potencial histórico do Vale como polo de atração. Conforme o mesmo fez saber,

Aqui (Juazeiro do Norte) tem sido um refúgio dos náufragos da vida. Tem gente de toda parte que, modestamente, vem abrigar-se debaixo da proteção da Santíssima Virgem. (<http://www.padrecicero.net/p/conselhos.html> - acessado em 04/01/2013).

É imperioso destacar que, a despeito do papel e importância do ideário religioso que serviu de ímã e fator de transformação da realidade socioespacial de Juazeiro do Norte, o que aqui pretendemos sublinhar são os desdobramentos de ordem geográfica e urbanística. Nesse sentido, a formação de uma importante concentração populacional como a que já se podia verificar nesse espaço ainda em princípio do século XX representava, por si só, um elemento decisivo para a expansão das demandas no território de então e, ao mesmo tempo, um impulso às atividades econômicas dessa cidade. E, levando-se em conta o fato de que essa concentração, em sua maior parte, constituía-se numa legião de seguidores fiéis às orientações do Padre Cícero, este poderia exercer, como de fato o fez, forte influência sobre os destinos da cidade e, por extensão, do Vale do Cariri.

Ademais, conforme nos adverte Della Cava, a tentativa de explicar o extraordinário movimento migratório de Juazeiro do Norte simplesmente pelo aspecto religioso é demasiadamente simplista. A situação de pobreza endêmica vivenciada por milhares de sertanejos que invariavelmente depositavam suas esperanças nos santos e, por vezes, no paternalismo e nas relações de compadrio com os coronéis da região, a emergência do fenômeno Pe Cícero, fizeram com que o Juazeiro do Cariri se tornasse uma tábua de salvação. E, obviamente, a fama de ‘santo’ e ‘milagreiro’ do Padre Cícero

contribuiu, tanto quanto a fertilidade do vale, para atrair os “náufragos” sertanejos (DELLA CAVA, *ibid.*). Além disso, Della Cava assinala,

[...] a lealdade fervorosa que ele inspirava entre os *adventícios* davam margem a que o Patriarca surgisse como o indiscutível ‘czar da mão-de-obra do árido Nordeste. Nenhum romeiro, por exemplo, empreenderia qualquer tarefa, nem aceitaria qualquer emprego, sem antes obter seu conselho ou comando. Por outro lado, nem os empreendimentos agrícolas do Vale do Cariri, nem os subseqüentes programas de obras públicas, financiados pelo governo federal no Nordeste, teriam progredido se não fosse a força-de-trabalho fornecida pelo padre. (*ibid.*, p.143).

O poder e influência do velho clérigo fez-se notar inicialmente no campo do Cariri. Isso porque, quando da chegada dos primeiros contingentes de romeiros imigrantes, o Pe Cícero muito diligentemente direcionou-lhes rumo à Chapada e às terras devolutas do Vale. A propósito, mais uma vez, Della Cava nos apresenta impacto dessa ação do Pe Cícero.

No Vale, os planaltos menos povoados da chapada não tardaram a ser subjugados pela enxada do romeiro. Sob a iniciativa e direção do Padre Cícero, a Serra do Araripe, perto do Crato, e a Serra de São Pedro, a Nordeste de Joaseiro, foram desbastadas, parceladas e preparadas para produzir grandes quantidades de mandioca, o ‘trigo’ do sertanejo. Eram de tal forma tão numerosos os que chegavam à Serra de São Pedro que acabaram por transformar o letárgico município de São Pedro [atualmente denominado de Caririçu] numa cidade florescente. Ainda hoje, é ela conhecida como ‘a cidade dos afilhados do Padre Cícero’. (*ibid.*, p.143-144).

Como se pode constatar, o incremento da produção agrícola decorrente da orientação do Pe Cícero se fez notar também nas cidades da região. Evidencia ainda a expressão extralocal daquele que deve ser considerado no principal agente indutor de uma ordem espacial não só de Juazeiro do Norte, mas, também, do vale do Cariri na primeira metade do Século XX. Em razão disso, conforme avaliação de Irineu Pinheiro,

Lucrou eminentemente o Cariri com a imigração dos romeiros. Sob este ponto de vista foi o Padre Cícero - não há o que duvidar - um dos maiores fatores de progresso da vida econômica sul-cearense. Ao lado das lavras de mandioca, na serra, alargaram-se consideravelmente as plantações de milho, de feijão e de Cana-de-açúcar no vale caririense, até então, por escassez de braços, cultivado em reduzida parte. (PINHEIRO, 1938, p.173, apud DELLA CAVA, *ibid.*, p.144).

Na aglomeração urbana de Juazeiro do Norte, as ações do Padre promoveram a pequena indústria artesanal — em princípio relacionada à produção de insumos para a produção agrícola e, posteriormente, voltada para a produção bens de consumo e mesmo

de artesanato — e o comércio. Milhares de peregrinos sertanejos se instalaram de forma permanente na “vila santuário”, o que fez com que essa se transformasse em pouquíssimo tempo num florescente “empório agrícola, comercial e artesanal”.

Acresce informar que, diferentemente dos municípios vizinhos, ainda no princípio do século XX, a atividade econômica principal de Juazeiro do Norte provinha de sua florescente indústria artesanal. Esta atividade foi especialmente estimulada em resposta a duas necessidades prementes à época. De um lado, este estímulo foi estratégico para atender às necessidades de consumo e ascensão na cidade e, por outro, “[...] como uma resposta oportuna à incapacidade das limitadas áreas rurais de Joazeiro para absorver os imigrantes nas atividades agrícolas, de imediato após a chegada”. (DELLA CAVA, 1976, p.145).

Os romeiros emigrados para Juazeiro do Norte, assim como apontam Diniz (1989) e Araújo (2005), vislumbravam aí não apenas “garantias” subjetivas para seus infortúnios, mas, sobretudo, as condições objetivas para a sua subsistência e reprodução social e econômica. Essa perspectiva de análise derruba a tese segundo a qual a aglomeração em torno do Padre Cícero seria formada por fanáticos e cangaceiros. Ela, aliás, foi a posição sustentada, por exemplo, por Facó (1991), dentre outros. Obviamente que, uma vez satisfeitas as demandas da crescente população imigrante, o Pe Cícero angariava ainda mais simpatias e poder tanto junto àqueles quanto em relação às lideranças políticas da região.

Araújo (ibid.) argumenta ainda que o Pe Cícero, ao difundir dois princípios elementares do que ela chama de “teologia do Joazeiro”, “trabalho e fé”, estabeleceu os princípios morais e econômicos de Juazeiro do Norte. E, ao promover esses princípios, teria sido o responsável por erguer as bases para a formação civilizacional e econômica de Juazeiro do Norte e do Cariri. De acordo com os preceitos difundidos pelo próprio Padre Cícero, a receita consistia nos seguintes conselhos: “quem matou não mate mais, quem roubou não roube mais” e “ore como se fosse morrer hoje e trabalhe como se nunca fosse morrer”. Dessa forma, segundo Araújo (ibid., p.78-79), “o Padre Cícero imprimia no ideário da cidade a utopia de prosperidade tão almejada pelos diferentes atores sociais e agentes econômicos, sobretudo os ‘descamisados’ do sertão nordestino”.

Não negligenciamos a hipótese de que tal ideário ajustou-se como uma luva aos interesses hegemônicos, dos coronéis aos modernos empresários, que retroalimentam a lógica de produção e acumulação capitalista na região.

Gonçalves (2005), ao analisar “perspectivas éticas e a ordem territorial-ambiental”, pautado em Weber, considera “a influência de ideias religiosas na formação do espírito econômico, ou do ethos de um sistema econômico”. “Na verdade”, diz ele,

[...] se trata da ligação da economia capitalista com a ética racional moderna disseminada a partir de valores e da disciplina religiosa tendo como fim a questão do trabalho. Neste aspecto, as atitudes morais de orientação de vida do empreendedor capitalista estão embasadas nas virtudes da honestidade nas relações sociais, pontualidade, devotamento ao trabalho árduo e parcimônia como forma de segurança no empreendimento.

Essa perspectiva de análise apontada por Gonçalves permite-nos interpretar com mais cuidado, por exemplo, a aclamação de Juazeiro por parte do Pe Cícero quando o mesmo assevera: “Esta cidade (Juazeiro do Norte) é um centro de romaria e devoção. Nesta terra todos trabalham”.

Assim, resta comprovado que, em face do dinamismo econômico e social presente na cidade e do ideário utópico urdido pelo Pe Cícero, o núcleo urbano converteu-se, mesmo antes da emancipação política, na “terra da promessa” e, por extensão, num verdadeiro “oásis” urbano em meio aos Sertões centrais do Nordeste.

É fato que os atributos naturais, como a abundância de água perene e de solos férteis, explicitados na primeira seção deste capítulo, ratificados na epígrafe que abre esta seção, representam, seguramente, uma vantagem do Cariri cearense em meio ao imenso Sertão nordestino. Por isso mesmo, na etapa inicial do processo de formação territorial do Cariri, significaram a razão primeira para que esse espaço se constituísse em lugar privilegiado de passagem ou como destino. Representava, ainda, um fator de estabilidade quanto ao provimento das necessidades mais básicas das primeiras aglomerações do Vale, assim como objeto de disputa, dada a sua importância também como elemento de poder.

Por essas razões, concorreram para fomentar esperanças de sobrevivência, para as populações flageladas pelas secas, e de prosperidade e poder político, por parte das elites proprietárias de terra. Contudo, para os primeiros, mesmo com pretensões mais modestas, a esperança se esvaiu na medida em que o acesso aos recursos naturais do vale foi tornando-se cada vez mais seletivo. Isso porque, a maior parte destes, a exemplo das fontes d’água e das terras férteis, manteve-se sob o domínio e controle dos proprietários fundiários. Nem mesmo os rios perenes da região, já na segunda metade do século XX, se prestavam mais ao usufruto coletivo, pois, contraditoriamente à classificação dos mesmos como tal, suas águas naturais foram dispersas e/ou represadas

nas propriedades particulares. Há muitas décadas, o escoamento superficial dos leitos dos rios é composto basicamente por águas servidas.

Já a almejada prosperidade ancorada na propriedade fundiária não teve longevidade, em face da derrocada da produção artesanal dos engenhos de açúcar e rapadura da região, na segunda metade do século XX, repercutindo na redução drástica das lavouras de cana-de-açúcar. As médias propriedades de terra, por seu turno, perderam essa dimensão em virtude do sistema de heranças que tornou a estrutura fundiária da região ainda mais fragmentada. Com isso, as elites locais antes ligadas à produção agrícola converteram-se, de um lado, em grupos empresariais urbanos e, de outro, em parcela expressiva da elite rentista regional.

O que restou das atividades tradicionais no campo, a despeito da importância cultural e mesmo econômica para aqueles que se mantêm ligados ao mundo rural, nesta região aparece de forma residual. Por outro lado, os projetos agrícolas de vulto que aí vicejam ligados ao agronegócio, ainda são pontuais e têm dificuldades de se expandirem em virtude da estrutura fundiária fragmentada. Ademais, os mesmos têm peso inexpressivo, seja na geração de postos de trabalho, pois são bastante tecnificados, seja na pauta de negócios da região, devido a se concentrarem sobremaneira nas cidades, especialmente em Juazeiro do Norte.

Em face desse quadro, conforme se pode depreender, não restou outro destino, tanto para os donos da terra quanto para os trabalhadores rurais, senão o deslocamento das suas expectativas de realização econômica e profissional do campo para as cidades da região, especialmente naquelas mais prósperas, no caso, Crato, Juazeiro do Norte e Barbalha.

Se ainda na segunda metade do século XIX, o açúcar e o engenho, considerados elementos responsáveis pela primeira etapa da industrialização do Vale do Cariri, impulsionaram a economia e o desenvolvimento dos embriões urbanos do Cariri cearense<sup>35</sup>, o declínio dessa produção, na segunda metade do século passado, também concorreu para a expansão destas aglomerações. Com a extinção paulatina dos engenhos, localizados invariavelmente nas áreas rurais, que representavam fonte principal de ocupação dos trabalhadores do campo, uma parcela expressiva da população rural do Cariri deslocou-se para os centros urbanos de Crato, Juazeiro e Barbalha.

---

<sup>35</sup> A importância da produção de açúcar e dos engenhos no Cariri cearense é realçada por DINIZ (1989).

Assim, diferentemente do movimento preferencial de emigrantes sertanejos em direção às grandes cidades do país, principalmente para São Paulo, o aglomerado urbano do Crajubar exerceu importante papel como polo de atração regional. Tal fato pode ser verificado na redução da população rural nos principais municípios do Cariri ao longo da segunda metade do século XX, bem como na expansão dos contingentes urbanos nos mesmos.

Some-se a isso o processo de imigração contínua na região, especialmente em Juazeiro do Norte, que, mesmo nos períodos em que o Estado do Ceará perdeu mão de obra para outras regiões do país, por ocasiões das piores secas do Nordeste nos séculos XIX e XX, o Cariri manteve-se como polo de atração<sup>36</sup>.

Portanto, é lícito afirmar que, somado a fé dos imigrantes peregrinos que afluíam para a terra do Pe Cícero, a aglomeração urbana em si constituiu-se gradativamente num esteio aparentemente seguro para uma parcela expressiva do contingente de migrantes. Assim, Juazeiro do Norte foi se consolidando uma aglomeração formada basicamente, a exemplo da maior metrópole brasileira, por uma população de forasteiros.

#### **2.4 A dinâmica recente do CRAJUBAR e a formação da aglomeração urbana e industrial do Cariri cearense**

A visão aérea de quem chega ao Cariri vindo do Sul da Chapada do Araripe, depois de atravessar a monotonia topográfica do médio São Francisco e interior pernambucano é, antes de bela, emocionante. O avião, numa altitude de mil metros, ao penetrar sobre a Chapada do Araripe, nos dá a impressão de perda brusca de altura – lá atrás as terras baixas pernambucanas, cristalinas, semi-áridas, rarefeitas quanto à ocupação agrícola; em baixo, sobre a superfície da Chapada, um campo ralo, gradativamente, conquista a coloração verde, até que, o absoluto verde impera, o campo da borda sul dá lugar a um cerrado compacto com árvores de grande porte. É o prelúdio de uma nova emoção. Deixando a Chapada, o avião penetra no Cariri, ao contrário é a sensação vertiginosa de quem sobe bruscamente, a terra parece descer e lá em baixo, uma malha de campos cultivados, uma ocupação agrícola intensiva, diferente daquela vista no sul e da que se vê no horizonte distante. É um campo de verdes, onde o verde cana chama a nossa atenção, ocupando todas as planícies. É um emaranhado de córregos e rios, uma paisagem movimentada que deixa de antemão,

---

<sup>36</sup>Della Cava recupera os impactos do surto emigratório do Ceará em direção ao norte do país, qualificando-os como desastrosos para a economia do Ceará, devido a perda de mão de obra. Isso no final do século XIX. Porém, o contrário sucedeu-se no Cariri, resultado da forte imigração promovida pelos romeiros do Pe. Cícero. (DELLA CAVA, 1976, p.142-143)

supor um dinamismo contagiante. É o Cariri, barrado ao sul pelas escarpas abruptas da Chapada do Araripe. (SOARES, 1968, p. 12)

A descrição acima, formulada pelo geógrafo baiano Douracy Soares, conforme se pode perceber, reproduz as primeiras impressões daquele observador atento quando da sua aproximação do vale do Cariri a bordo da aeronave que lhe trazia à região. E, obviamente, os elementos que lhe saltaram a vista foram especialmente favorecidos pela luz natural que lhe proporcionaram enxergar com nitidez os atributos naturais e as lavouras de cana-de-açúcar da região. Não fosse isso, provavelmente, o viajante teria muito pouco a informar, senão a percepção de três modestas áreas urbanas, relativamente próximas, demarcadas pela iluminação artificial. Afinal, este seria um retrato factível nos final dos anos 1960, quando da sua visita à cidade do Crato.

Quase cinquenta anos mais tarde, certamente, ainda que aquele elemento paisagístico que tanto impressionou Soares, a chapada do Araripe, continue com o mesmo potencial cênico, outros, no entanto, aparecerão profundamente alterados. E, provavelmente, outros elementos poderão chamar ainda mais a atenção. Por exemplo, a paisagem urbana aparece sobreposta aos espaços que antes abrigavam os campos cultivados. Isso porque, no interstício de tempo entre a visita daquele pesquisador e o presente, uma parte expressiva das glebas de terra antes destinadas ao cultivo da cana-de-açúcar deu lugar à expansão urbana de Crato, Juazeiro do Norte e Barbalha e/ou se constituíram em loteamentos urbanos e áreas de especulação imobiliária.

O fato mais notável desse processo foi que, na mesma proporção em que se verificou a substituição da cultura agrícola, antes predominante, pela ocupação urbana, sobretudo entre as décadas de 1970 e 1980, emergiu um fenômeno urbano já conhecido no eixo centro-sul do país desde meados do século passado, a saber, o processo de conurbação entre as cidades aludidas.

É fato que nessa região, a relativa proximidade territorial entre as diferentes unidades municipais, consequência do histórico processo de fragmentação político-territorial que aí teve lugar — nada diferente ao que se verificou noutras áreas do Nordeste e do país dotadas de atributos naturais mais cobiçados, como água, umidade e solos mais férteis, a exemplo dos brejos nordestinos —, poderia favorecer, cedo ou tarde, o que Villaça (1998) chama de “fusão de áreas urbanas”.

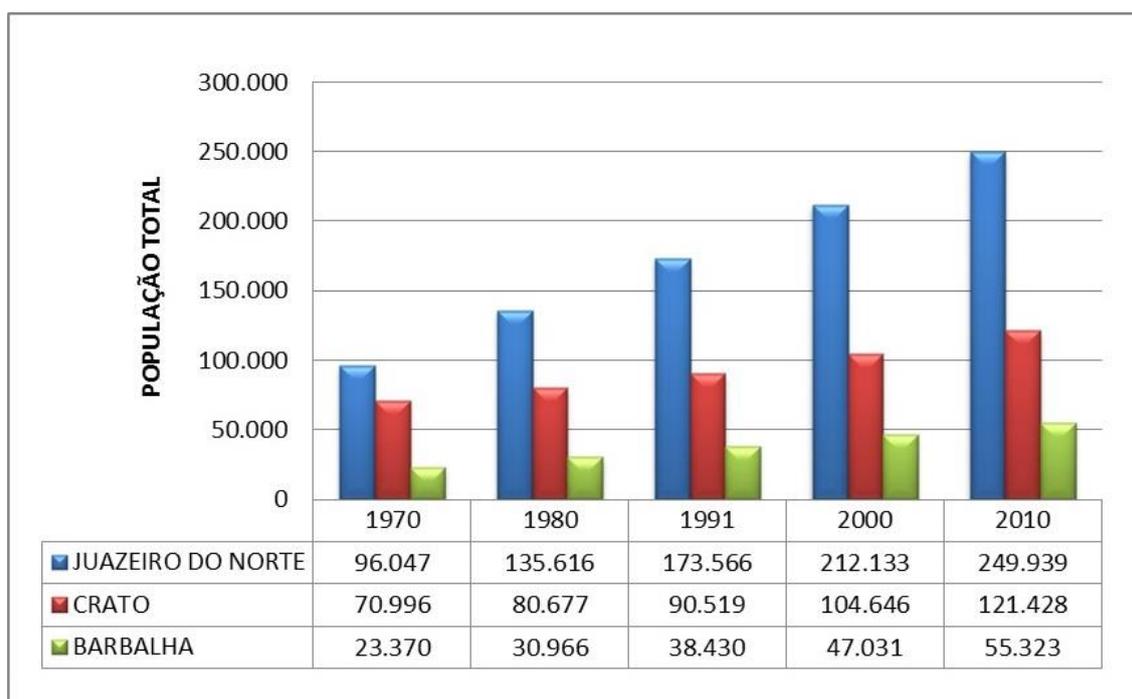
Porém, se a proximidade territorial fosse determinante, o que de fato não o é, o aludido processo teria se verificado também entre as cidades de Barbalha e Missão

Velha, separadas por não mais que 22 km de distância. Assim, porque razão o referido processo de conurbação teria se iniciado entre Crato, Juazeiro e Barbalha?

A resposta aparentemente mais óbvia poderia muito bem apoiar-se no fato de que foi nesse conjunto urbano que se verificou um maior incremento populacional. Inclusive, os números apurados nos levantamentos censitários desde 1970, reforçariam muito bem esta posição. Senão vejamos.

No interstício censitário de 1970 a 2010, conforme o gráfico 01, é possível constatar que a população absoluta do Crajubar mais que dobrou, anotando-se um crescimento de exatamente 124,08%. Para Juazeiro do Norte, Crato e Barbalha, verificou-se respectivamente um crescimento de 160%, 71,03% e 136,7%. E, se considerada apenas a população urbana, podemos verificar um crescimento de 175,7% para o conjunto, sendo que o contingente urbano da população de Juazeiro do Norte triplicou, com um crescimento da ordem de 297,76%.

**Gráfico 01 – Crescimento intercensitário do Crajubar (1970 – 2010)**



Fonte: IBGE. Censo de 1970, 1980, 1991, 2000 e 2010.

As taxas verificadas acima são significativas, pois, se observada a trajetória de crescimento das populações do país, da macrorregião Nordeste e do Estado do Ceará no período aludido anteriormente, conforme a Tabela 05, verificar-se-á que as mesmas cresceram respectivamente 101,83%, 85,11% e 88,18%.

**Tabela 05 - Crescimento demográfico do Brasil, Nordeste e Ceará no interstício de 1970 a 2010.**

CENSO	BRASIL		NORDESTE		CEARÁ	
	Total	Urbana	Total	Urbana	Total	Urbana
1970	94.508.583	52.904.744	28.675.110	11.980.937	4.491.590	1.811.202
2010	190.755.799	160.925.792	53.081.950	38.821.246	8.452.381	6.346.557
<b>Cresc. %</b>	<b>101,83</b>	<b>204,18</b>	<b>85,11</b>	<b>224,02</b>	<b>88,18</b>	<b>250,4</b>

Fonte: IBGE. Censos de 1970 e 2010.

Nota-se, portanto, que o ritmo de crescimento da população do Crajubar, especialmente de Juazeiro do Norte, foi muito mais intenso. Por outro lado, no que tange a taxa de urbanização desta área, esse aglomerado urbano exibe uma taxa relativamente próxima daquelas alcançadas pelo país e pelo Nordeste que, por sua vez, oscilaram positivamente em 204,18% e 224,02%. Ficou bem abaixo, porém, da taxa anotada para o Estado que atingiu 250,4%. Isso se explica pelo fato de que, malgrado o grande volume de investimentos no Estado no intervalo em análise, sobretudo, no período do chamado “governo das mudanças”<sup>37</sup>, os mesmos estiveram concentrados na capital do Estado e na Região Metropolitana de Fortaleza (RMF). Não sem razão, esta aglomeração urbana chegou ao final dessa primeira década do século XXI concentrando 42,7% da população do Estado. Só Fortaleza responde por 28,95% da população total do Estado e 38,56% do contingente urbano cearense.

A tendência de concentração dos investimentos públicos no Ceará revelou-se latente mesmo quando o Governo do Ceará esteve sob o comando de lideranças políticas historicamente vinculadas às oligarquias do Sertão. Ressaltamos o fato de que, enquanto o país experimentava governos centralizadores e autoritários durante o regime militar, o Ceará também vivenciou longos períodos chefiados por personagens oriundos da caserna — afora aqueles fortemente associados à tradição coronelística, nos termos estudados pela sociologia. Barbalho (2007) adverte que três destes coronéis, Virgílio Távora, Cesar Cals e Aduardo Bezerra, eram militares de carreira e detinham a patente de coronel. O primeiro deles, aliás, considerado o mais hábil e arrojado dos três, abriu e fechou o ciclo desses personagens à frente do Governo do Estado, tendo governado de 1963-1966 e de 1979 a 1982. O grande diferencial deste governante em relação aos seus

<sup>37</sup> O governo das mudanças foi inaugurado pelo governador eleito em 1986, Tasso Jereissati, que por sua vez, após fazer seu sucessor, quando ainda não havia o instituto da reeleição, retornou ao comando do Governo e só o deixou em 1º de janeiro de 2002, porém, sem deixar de eleger novamente o seu sucessor com quem, mais tarde, viria romper politicamente. Portanto foram exatos dezesseis anos de governo, excetuando-se o período de mandato de seu último sucessor, sob uma mesma diretriz política e econômica.

antecessores foi seu alinhamento às políticas de planejamento econômico e territorial em prática no país no regime militar. Um exemplo disso foi a definição dos seus planos de metas governamentais — por ocasião do seu primeiro governo, por exemplo, PLAMEG, experiência que, na oportunidade do seu segundo governo, foi retomada sob a égide do PLAMEG II. Mais adiante, exploraremos as repercussões desses planos no Estado e, em especial, no Cariri.

É preciso que se diga que o aporte de recursos públicos de forma concentrada na RMF se deu, em grande parte, devido a sua institucionalização, no bojo da Lei Federal que criou as primeiras metrópoles nacionais. À época identificada como “metrópole incompleta”, segundo Santos (1967), definiu-se como prioridade a estruturação do seu espaço a fim de dotá-lo das condições para que este pudesse cumprir o seu papel como aglomeração de caráter metropolitano. Assim, enquanto a RMF recebia recursos e incentivos públicos para a consolidação do seu parque fabril, o incremento da sua malha viária, a promoção de grandes conjuntos habitacionais e uma melhor qualificação dos serviços públicos, essa região do Estado, sobretudo Fortaleza, recebia milhares de imigrantes.

Tal fato repercutiu num expressivo crescimento populacional de Fortaleza e da sua região de influência imediata. Porém, no que tange às taxas de crescimento populacional de Fortaleza e de Juazeiro do Norte, esta segunda exhibe números impressionantes. Enquanto Fortaleza cresceu a uma taxa de 290,42% no período de 1970 a 2010, Juazeiro do Norte, conforme já destacado anteriormente, atingiu a marca de 297,76%. Isso significa uma taxa de crescimento superior à do Estado e mesmo da capital, apesar da “terra do Pe Cícero” não ter recebido a mesma atenção dispensada à aglomeração metropolitana de Fortaleza por parte dos sucessivos governos que apregoavam mudanças na estrutura socioeconômica do Ceará.

É preciso esclarecer que o recorte histórico escolhido não foi por acaso. Tomamos o Censo de 1970 como parâmetro inicial em razão deste representar o marco do processo de urbanização do país. Foi neste levantamento que se constatou a mudança de perfil da população do país, antes predominantemente rural, tornando-se, a partir de então, predominantemente urbano, pelo menos no que tange a distribuição da população no seu espaço e na estruturação da sua base produtiva. Essa conversão foi lastreada, sobretudo, pela expansão da atividade industrial e no êxodo rural provocado tanto pelos

fatores de atração das cidades quanto pela “modernização conservadora”<sup>38</sup> do campo brasileiro.

Todavia, o aludido incremento populacional anotado para o aglomerado urbano Crajubar, bem como nos demais espaços urbanos brasileiros com desempenho equivalente ao deste recorte territorial do Cariri, também não se deu por acaso. Abstraindo-se os fatores relativos aos problemas na origem dos deslocamentos de população migrante, pois aqui não constituem o foco de interesse, concentramo-nos naqueles que converteram o Crajubar em polo de atração, bem como nos reflexos dessa concentração urbana para a dinâmica recente do Crajubar.

É importante salientar que já na década de 1960, o conjunto urbano do Cariri figurava como um aglomerado de vulto no interior do Estado do Ceará. E, no início dos anos 1970, o IBGE (1972), também já reconhecia o aglomerado Crato-Juazeiro do Norte entre os 66 centros urbanos de caráter regional do país, afora as aglomerações de caráter metropolitano.

Entretanto, num contexto no qual o país e o Nordeste vivenciavam experiências de planejamento, das quais o Estado do Ceará também tomou parte, o aglomerado urbano do Cariri, assim como os demais aglomerados não metropolitanos do país, ficou de fora das metas prioritárias dos planos de governo do Estado. Conforme já salientado no primeiro capítulo, os estudos de hierarquia urbana foram muito úteis para que os governos, tanto na esfera federal quanto na estadual, estabelecessem uma hierarquia de prioridade das políticas públicas conforme a ordem espacial instituída, sobretudo a partir das representações produzidas pelo IBGE. Assim sucedeu-se no país quando, na escala nacional, o Sudeste do país recebeu os investimentos mais vultosos por parte da União. E no Nordeste, quando, dentre as aglomerações metropolitanas — de longe àquelas mais beneficiadas com as políticas de incentivo e crédito para infraestrutura, industrialização e modernização das estruturas produtivas da região —, Fortaleza ficou em terceiro lugar, no ranking dos investimentos recebidos pela SUDENE/FINOR<sup>39</sup>.

Ainda nos anos 1960, o Governo do Estado do Ceará, no bojo do I PLAMEG (Plano de Metas Governamentais), criou a CODEC, uma agência responsável por

---

<sup>38</sup> O conceito foi formulado inicialmente por Moore Junior (1975), porém, conforme examinado por Pires e Ramos (2009), bastante utilizado pelos cientistas sociais brasileiros para referenciar o que aconteceu no Brasil entre 1965 e 1985 quanto às mudanças nas atividades agropecuárias, que aconteceram sem transformações na estrutura fundiária.

<sup>39</sup> Os trabalhos de ABU-EL-HAJ (1997) e BESERRA (2007) traduzem com melhor propriedade os reflexos da política de industrialização do Ceará baseada nos programas federais da SUDENE/FINOR na formação do parque industrial cearense e do empresariado industrial.

garantir o fomento para o desenvolvimento industrial do Estado. Porém, essa iniciativa não logrou o resultado esperado, sobretudo por parte das lideranças políticas do interior do Estado. Isso porque, com o propósito de fazer do Ceará um estado atrativo, o órgão optou pelo caminho mais curto, a saber, o de reforçar o ponto mais forte da estrutura espacial do território cearense, a saber, aquele no qual viria emergir a Região Metropolitana de Fortaleza (BESERRA, 2007).

A única iniciativa bancada pela CODEC no Cariri só veio a lume por ocasião de um convênio firmado entre a Universidade da Califórnia (UCLA) e a Universidade Federal do Ceará (UFC). O projeto, da lavra do professor daquela instituição americana, Morris Asimow. Professor de engenharia da Universidade da Califórnia, em Los Angeles, Asimow acreditava que a indústria seria capaz de levar o desenvolvimento para as áreas mais remotas do planeta<sup>40</sup>. Por essa razão, Fortaleza ficara de fora do seu plano de intervenção. Assim, aferrado na sua crença, em 1961, Asimow, acompanhado de técnicos do Banco do Nordeste (BNB), de um grupo de estudantes americanos e brasileiros, desembarcou em Juazeiro do Norte, com o intuito de semear as bases para um futuro promissor no Cariri cearense.

Sobre as razões da escolha do Cariri e, especialmente, o Crajubar, como área piloto do Projeto Asimow, Beserra (ibid.) informa que,

A Região do Cariri foi escolhida para a realização do Projeto, por apresentar um conjunto de vantagens consideradas expressivas, tais como sólida tradição agrícola e comercial, por ser um centro cultural regional do Estado, ter acesso à energia de Paulo Afonso (a Região do Cariri foi a primeira, no Ceará, a se beneficiar com a energia elétrica) e, por fim, ser o segundo centro econômico do Ceará.

Outra variável importante para essa definição foi também, inegavelmente, a política. Não por influência por e a partir da capital, mas, sobretudo, do Cariri. Mais uma vez, recorremos às considerações de Beserra, autor de um estudo pioneiro no âmbito da Geografia acerca da formação espacial do polo industrial calçadista do Cariri. Este pesquisador apresenta argumentos razoáveis ao sublinhar o papel da família Bezerra de Menezes<sup>41</sup>, uma das mais tradicionais da região, que, em razão da sua

---

<sup>40</sup> Isso num contexto de guerra fria entre EUA e URSS. E, com o intuito de promover a influência dos EUA no continente Americano, o Governo daquele país, no início da década de 60 do século passado desenvolveu uma política intervencionista neste continente sob os auspícios da conhecida “Aliança para o Progresso”.

<sup>41</sup> A trajetória da família Bezerra de Menezes é marcada, inicialmente, pelo empreendedorismo urbano. De médios proprietários de terra, tornaram-se industriais ainda nos anos 50 do século passado, atuando no beneficemente de algodão e óleos vegetais, e também banqueiros. Foram pioneiros na oferta de crédito na região. No mesmo período três irmãos Bezerra chegaram a ocupar de forma simultânea os mandatos de

ascensão econômica e política no Vale, teriam empenhado seu prestígio junto ao Governo do Estado para colocar o Cariri como destino daquela missão.

Esta posição é, inclusive, reforçada por Lemenhe (1995). Ao analisar a trajetória histórica do clã aludido acima e a relação deste com o Cariri, o autor percebe que, neste caso, “identificam-se certas especificidades em relação ao padrão clássico de coronelismo de base agrária” (ibid., p.97). Para essa família, cuja maior parte dos negócios encontrava-se no Cariri e principalmente nas cidades, interessava não apenas receberem incentivos e investimentos para seus próprios estabelecimentos, “[...] mas, também, outros que pudessem proporcionar o maior desenvolvimento da região e, conseqüentemente, legitimar sua atuação política, quer no contexto regional, quer no plano estadual” (BESERRA, ibid, p.42).

Gonçalves (2005) aponta outra motivação que, na sua avaliação, teria sido decisiva para a escolha do Cariri como laboratório das experiências do professor Asimow<sup>42</sup>. De qualquer forma, ao nos fiarmos em Beserra, Lemenhe ou Gonçalves, não resta dúvida acerca da influência oriunda do Cariri na delimitação desta região para a realização do projeto aludido.

Rastreadas as supostas “aptidões” industriais da região — apoiados em levantamentos sobre disponibilidade de matéria-prima, viabilidade econômica e qualificação da mão de obra local — a equipe do professor Asimow identificou as seguintes possibilidades e oportunidades industriais: indústria cerâmica, voltada para fabricação de telhas e tijolos; II) fábrica de cimento; III) fábrica de doces; IV) beneficiamento de milho; V) confecção de sapatos; e VI) montagem de rádios transistorizados. (GONÇALVES, 2005, p.98).

Acresce informar que, conforme observado por Gonçalves (ibid., p.97), “O projeto estava impregnado das tradições do processo de industrialização dos Estados Unidos”. Ademais, segundo Beserra (ibid., p. 42),

A firma-modelo proposta pelo projeto era a da sociedade anônima (com grau expressivo de fragmentação do capital), com planta e tecnologia indicada pela UCLA e com gerência dos acionistas que

---

vereador municipal e prefeito de Juazeiro do Norte, além de um mandato de Deputado Estadual. O ápice da carreira política dos Bezerra se deu em 1975, quando um dos irmãos, o Coronel Aduino Bezerra, tornou-se, por indicação, Governador do Estado. Atualmente, os negócios da família concentram-se em Fortaleza e São Paulo, onde se encontra a sede do Banco da família (BIC BANCO S/A), cuja origem está no Crajubar.

<sup>42</sup> A esse respeito, Gonçalves (2005, p.97, 31ª nota de rodapé) relata um fato curioso que, por sua vez, revela a participação de outro personagem, um diplomata de origem cearense/caririense, que à época ocupava o posto de secretário-geral da OEA.

tivessem prestado cursos de formação gerencial também naquela universidade americana.

E, mesmo diante das distinções deste modelo em relação às orientações expressas pelas agências de planejamento regional e estadual, o Plano Asimow associou-se a elas no sentido de acelerar seu propósito específico de industrialização da região do Cariri. Com isso, todos os benefícios dos incentivos pelo FINOR, além daqueles proporcionados pela CODEC, foram incorporados ao projeto Asimow (BESERRA, *ibid.*).

A análise do plano Asimow é especialmente relevante por três razões. Em primeiro lugar, o mesmo representou um marco histórico para o processo de industrialização do Cariri, especialmente do Crajubar, pois todos os projetos de caráter regional se assentaram aí. Essa importância histórica se deve ao fato de que o mesmo constituiu-se no primeiro plano de caráter institucional voltado ao desenvolvimento econômico e social do Cariri. Além do que, enquanto teve ressonância, o Plano Asimow foi responsável pela implantação de 75% do total dos investimentos efetivados na Região naquele período.

Como se pode depreender, o referido plano representou a oportunidade para o aglomerado urbano caririense vir a tomar parte nos *planos* do Estado que, à época, voltavam-se prioritariamente para Fortaleza.

Nos moldes recomendados pelo projeto Asimow foram instaladas as plantas industriais identificadas no quadro 01.

**Quadro 01 - Projetos industriais implantados pelo projeto Asimow no CRAJUBAR**

MUNICÍPIO	UNIDADE INDUSTRIAL	ANO
<b>Crato</b>	IMOCASA – Indústria de Moagem de Milho S. A	1962
	INAESA – Indústria de Alimentos Enlatados S.A	1962
<b>Juazeiro do Norte</b>	IESA – Indústria Eletromaquinal S.A*	1963
	LUNA (1963) – fabricação de calçados	1963
<b>Barbalha</b>	CECASA – Cerâmica do Cariri S.A.	1962
	IBACIP – Indústria Barbalhense de Cimento Portland S.A	1963

\*Fabricação de máquinas de costura, rádios e motores elétricos.

Fonte: Soares e Rocha, 1989.

Conforme se pode observar, o plano previu uma distribuição equânime dos investimentos ao fomentar a implantação do mesmo número de projetos em cada uma das três cidades polo da região. Este aspecto, aliás, representa o segundo fator de relevo do plano de desenvolvimento econômico regional levado a cabo pela equipe do professor Asimow. No entanto, a quase totalidade destes teve curta duração.

Das empresas elencadas no quadro acima, apenas a IBACIP e CECASA continuavam operando até os anos 1990 e, atualmente, apenas a primeira continua em operação. Todas as demais encerraram suas operações ainda na década de 1960 (GONÇALVES, *ibid.*, p.98).

Quanto aos motivos do infortúnio dos empreendimentos do plano Asimow, Soares e Rocha (1989, p.259 apud BESERRA, *ibid.*, p.43) assinalam que o mesmo

[...] apresentou uma trajetória um tanto contraditória em sua atuação na região do Cariri. Extremamente bem sucedido em relação à capacidade de provocar impactos que motivassem a industrialização na região do Cariri, não obteve sucesso em preservar as conquistas realizadas em termos de implantações. Seu conteúdo inovador foi decisivamente obstruído pelo seu conceito de firma-modelo — excessivamente ortodoxo e apologético — inadequado para as condições vigentes, à época, na Região do Cariri.

Ademais, acresce sublinhar, dentre outras razões, a prevalência no Cariri das empresas LTDA, de base familiar, traço ainda marcante no presente. O caráter simplificado do modelo tradicional no que tange a constituição e funcionamento das empresas, sobretudo por este reter a possibilidade de se exercer maior controle do capital gerado, significou, certamente, um fator de resistência e, conseqüentemente, um entrave às pretensões do plano Asimow (BESERRA, *ibid.*).

Uma terceira observação digna de nota em relação ao plano Azimow refere-se ao fato de que o esforço empreendido à época contribuiu para estimular o ímpeto industrial dos agentes econômicos locais. Se de um lado, os projetos fundados nos moldes estabelecidos pelo plano Asimow ruíram em pouquíssimo tempo, por outro, inspirou os capitalistas locais, sobretudo de Juazeiro do Norte, a investirem na modernização das manufaturas aí presentes. Um exemplo concreto foi mecanização e,

mais recentemente, a automação de um segmento de longa tradição na cidade, a saber, a produção de calçados manufaturados<sup>43</sup>.

Portanto, apesar das resistências dos empresários locais em se ajustarem ao modelo proposto por Asimow, os mesmos não se fecharam de todo às ideias trazidas por aquele mestre americano, sobretudo, no que tange às perspectivas de promoção e modernização da indústria local. Disso resultou a formação de um polo industrial de calçados que, por seu dinamismo e volume de produção, já figura na terceira posição dentre os três maiores do país. A propósito, uma hipótese provável para o sucesso desse polo calçadista foi, diferentemente daqueles já há muito consolidados em Franca/SP e em Novo Hamburgo/RS, a aposta inicial nos mercados locais e regionais, com a produção de calçados baratos. Enquanto os polos paulista e gaúcho ancoraram suas produções em produtos de couro, voltados para o mercado nacional e internacional, o polo de Juazeiro do Norte baseou sua produção a partir de materiais sintéticos, por sua vez, muitos mais baratos, o que permitiu ampliar consideravelmente o seu mercado.

Conforme explica o empresário e representante do Sindicato das Indústrias de Calçados e Vestuário de Juazeiro do Norte e Região (Sindindústria), Marcos Tavares, “O polo calçadista começou há 40 anos. Surgiu pela demanda por sandálias japonesas, e quatro empresas daqui tiveram a ideia de fazer estes produtos”.

O sucesso desses empreendimentos fez com que essa atividade se expandisse em Juazeiro do Norte, bem como na região. Até meados do primeiro semestre de 2011, período no qual o representante do Sindindústria concedeu a entrevista, Juazeiro do Norte reunia mais de 200 empresas ligadas a produção de calçados, gerando em média seis mil empregos diretos. Ainda segundo o Sindindústria, o principal representante local deste setor na região é a IBC Calçados, do grupo Bopil, fabricante das sandálias Ballina que, por sua vez, ocupa a 3ª posição brasileira de *market share* no segmento. O grupo Bopil, que iniciou suas operações há 36 anos e mantém três unidades industriais, todas em Juazeiro do Norte, produz um milhão de pares de sandália por mês — 10% é destinado à exportação e o restante é dirigido ao mercado nacional, sobretudo do Norte e Nordeste do país - e emprega mil trabalhadores.

Segundo o coordenador do Arranjo Produtivo Local (APL) de Calçados do Cariri, ligado ao Sebrae, Frederico Feitosa, das mais de 200 indústrias calçadistas

---

<sup>43</sup> Aliás, a forte presença de mão de obra dedicada à produção artesanal de calçados em Juazeiro do Norte, fato identificado pela equipe de Asimow, certamente, fez com que o Plano reconhecesse nessa atividade uma oportunidade para o desenvolvimento industrial nesta cidade.

formalizadas em Juazeiro do Norte, apenas 20 estão entre as de médio e grande porte. “Todo o restante é formado por empresas de até 99 funcionários, e a maioria,” aponta o técnico do Sebrae, “com bem menos que isso.” Além das empresas formalizadas, acrescenta o senhor Frederico Feitosa, “Calculamos pelos menos 250 a 300 empresas de fundo de quintal aqui, não regularizadas”.

O quadro exposto reforça a observação anterior, quando da análise do fracasso do modelo empresarial proposto por Azimow. A cidade, como de resto toda a região, apoia-se em iniciativas empresariais de caráter familiar, em detrimento do modelo S.A. E, o sucesso de pequenos empreendimentos industriais, reforça ainda mais o empreendedorismo individual na região. Um exemplo disso é a trajetória de sucesso do pequeno empresário Cícero Davi, proprietário da DK Modas. Há quinze anos no ramo, conseguiu emplacar seu produto no mercado e atualmente recusa pedidos que crescem em ritmo superior a capacidade produtiva da sua indústria. Com 35 funcionários o mesmo produz 18 mil pares de sandálias por mês. Apenas 1% desta produção é destinada ao mercado interno do Ceará, sendo que todo o resto é destinado aos mercados do Pará, Maranhão e Piauí. Ele planeja a expansão para dobrar a capacidade produtiva instalada o que, segundo o mesmo, demandará a contratação de mais mão de obra, “algo entre 20 a 25 novos funcionários”, acrescenta.

Uma das razões apontadas pelo analista do Sebrae para o sucesso do polo industrial do Cariri, diz respeito à diversificação dos seus produtos. Segundo o mesmo,

Hoje, o Cariri faz dez coleções de sandálias anualmente para todo o Brasil, razão que faz com que o setor não seja abalado pela concorrência chinesa, que envia somente três coleções ao mundo.<sup>44</sup>

O porte deste segmento industrial do Cariri fez com que o polo calçadista do Cariri fosse posicionado entre os três maiores do Brasil e o maior do Norte e Nordeste do país. Atualmente, segundo o Sindindústria, essa atividade gera atualmente cerca de seis mil empregos diretos nos três municípios do Crajubar. Assim, ao lado do setor comercial, figura como o ramo de atividade que mais emprega mão de obra na região.

Nesse sentido, cumpre salientar que o referido segmento industrial, constitui um foco incontestado de dinamismo para a região, sobretudo para Juazeiro do Norte, em parte resultante da articulação dos agentes econômicos internos à região com o mercado

---

<sup>44</sup> Declaração do Sr Frederico Feitosa, em entrevista concedida ao Diário do Nordeste, publicada no caderno especial *Metrópoles Sertanejas – O semiárido que dá certo –*, Negócios, p.9, edição de 1º de maio de 2011.

nas suas múltiplas escalas. Por outro lado, esse setor é fruto da energia empreendedora de base local aliado ao acesso seletivo às fontes de financiamento público e privado. Neste sentido, a história virtuosa do empreendimento do Senhor Cícero Davi, acima mencionado, é exemplar. Segundo o mesmo,

No começo, eram seis pessoas, em dois quatinhos na casa do meu pai. Fiz uma fabricazinha lá. Aí, ela foi crescendo, fiz galpões. Tudo sem financiamento.

Em consequência do dinamismo verificado nesse segmento industrial, já reconhecido nacionalmente, ao lado de outros de menor vulto, pelo menos em escala nacional — a exemplo das fábricas de máquinas de costura [Singer], de alimentos, bebidas, produtos de limpeza e fundições de alumínio, dentre outras —, e no vibrante empório comercial e de serviços (objeto de apreciação no próximo capítulo), reforçou-se a posição de destaque de Juazeiro do Norte no contexto urbano e regional do Cariri e dos Sertões centrais do Nordeste. Isso implicou, ao longo das duas últimas décadas, na consolidação deste centro urbano como polo de atração de pessoas, bens e capitais, assim como difusor de inovações e comandos urbano-regionais.

Um dado relevante, para situarmos a importância do polo calçadista de Juazeiro do Norte para o dinamismo socioeconômico da região, diz respeito a conformação de um complexo empresarial voltado para esta atividade industrial. Diferentemente do que ocorre, por exemplo, no município de Sobral, importante município situado na região norte do Estado do Ceará. Naquele município opera uma única indústria de calçados, a Grendene S.A. — empresa líder na produção e exportação de calçados do país, oriunda de Farroupilha/RS, onde mantém sua sede administrativa. A empresa instalou-se em Sobral, que passou a abrigar a matriz industrial do grupo com a maior planta industrial, com seis fábricas do total de doze desta empresa<sup>45</sup>.

Os números relativos ao desempenho desta empresa impressionam e realçam a posição de Sobral na rede urbana cearense, sobretudo no que tange a produção industrial e geração de riqueza. A mesma, com um volume de mais de 95 milhões de pares de calçados produzidos por ano, detém sozinha 73,3% da produção cearense (PEREIRA

---

<sup>45</sup> A propósito, a empresa mantém uma unidade industrial em Crato, responsável pela geração de pelo menos 2.500 empregos diretos, instalada em 1997. A Grendene começou a transferir suas unidades produtivas do Rio Grande do Sul para o Ceará em 1990, com uma planta industrial em Fortaleza, seduzida pela política de incentivos fiscais ofertados pelo Governo do Estado e pela oferta de mão de obra barata. Mais tarde, deslocou praticamente todo o seu parque industrial para o Estado, principalmente em Sobral, onde chegou em 1993, em razão do poder e influência exercido pelo então prefeito daquele município e hoje Governador do Estado, Cid Ferreira Gomes.

JR, 2012). Em Sobral, a empresa emprega em média 15 mil trabalhadores e, também, é responsável por mais de 60% da arrecadação de ICMS no município (PREFEITURA MUNICIPAL DE SOBRAL/PDDU, 2000).

Ademais, de acordo com cálculos do Instituto de Pesquisa Econômica do Ceará (IPECE), com base em informações do Ministério do Desenvolvimento Econômico, Indústria e Comércio, em janeiro de 2012 foi comercializado a partir de Sobral US\$ 29,3 milhões em mercadorias para outros países, superando 24% das exportações do Ceará.<sup>46</sup> Desse montante comercializado em mercadorias, o item calçados Grendene aparece de forma absolutamente hegemônica.

Ora, se observados os números relativos à produção de calçados em Juazeiro do Norte e em Sobral — ambas representadas pelo Regic - 2007/IBGE (2008) como *capitais regionais* do Ceará, aliás, apenas as duas cidades figuram nessa posição no Estado —, além dos postos de trabalho gerados, pode-se concluir que há uma ampla vantagem competitiva de Sobral em relação à Juazeiro do Norte, no que se refere à produção industrial, em especial no setor calçadista, e em matéria de dinamismo econômico e urbano-regional. Porém, o exame detido das duas situações permite concluir que existe uma flagrante contradição nesse sentido. Senão vejamos.

Em primeiro lugar, conforme já salientado acima, a produção industrial de Sobral acha-se concentrada nos domínios de um único grupo empresarial, no caso a Grendene S.A. que, aliás, a despeito de manter sua sede social em Sobral, conserva sua sede administrativa em Farroupilha/RS. Às localidades cearenses que abrigam unidades do grupo empresarial — Sobral, Fortaleza e Crato — reservou-se apenas o lugar de chão de fábrica. Por isso, a fatia principal dos dividendos apurados naquela cidade é destinada à remuneração do capital corporativo exógeno à região. O que fica na cidade se resume a massa salarial dos trabalhadores assalariados.

Ademais, em razão de a Grendene concentrar todas as etapas de produção nas suas unidades industriais de forma orgânica, desde a concepção à expedição dos seus produtos, não restou margem para que esse segmento industrial ganhasse capilaridade na cidade e na sua área de influência.

Bem distinta daquela realidade é a situação de Juazeiro do Norte que, pelas particularidades já detalhadas, favoreceu a formação de um verdadeiro polo industrial calçadista que, aliás, transbordou para as vizinhas Crato e Barbalha. Hoje, estima-se que

---

<sup>46</sup>Mesmo a cidade que sedia o Distrito Industrial da Região Metropolitana de Fortaleza, Maracanaú, ficou atrás de Sobral, com 11,45% de participação no conjunto das exportações do Estado no mesmo período.

existe algo em torno de 300 unidades fabris de calçados e matérias primas para a sua produção. Elas se distribuem entre Juazeiro do Norte, onde se concentram mais de dois terços das fábricas, Crato e Barbalha. Organizado dessa forma, este setor da atividade industrial do Cariri cearense ganha um caráter efetivamente regional.

Ademais, em se tratando de um conjunto industrial forjado em grande parte por capitalistas locais e regionais, a região e principalmente o centro mais dinâmico desta representam não só o palco da acumulação capitalista, mais, também, a arena na qual esses capitalistas ampliam e diversificam seus negócios. Um reflexo disso é participação de alguns empresários industriais locais em empreendimentos comerciais — a exemplo do proprietário do maior grupo empresarial do setor calçadista de Juazeiro do Norte que, atualmente, representa a marca Nissan na região com uma concessionária de veículos da marca japonesa — e na promoção imobiliária.

É fato que a aglomeração industrial do Crajubar, sobretudo de Juazeiro do Norte, exerceu forte influência para consolidar o papel e a influência dessa aglomeração urbana no interior do Ceará, bem como nos sertões centrais do Nordeste. Aí se forjaram nas últimas décadas os condicionantes que permitiram reforçar antigas aspirações de poder por parte das elites do Vale do Cariri que por sua vez, pareceram acalentadas com a institucionalização do Crajubar como centro metropolitano do Cariri. Na próxima seção exploraremos os demais fatores tributários desta nova condição.

### **3 A METRÓPOLE FORA DO EIXO: a ascensão metropolitana do aglomerado Crajubar no âmbito estadual e nos sertões Centrais do Nordeste**

---

Pensar numa metrópole fora do eixo remete à perspectiva de o aglomerado urbano Crajubar ser concebido como sendo de caráter metropolitano, apesar das possíveis e previsíveis disposições em sentido contrário. Afinal, quando confrontada com aquelas realidades do país já consolidadas, bem como consagradas na literatura como espaços metropolitanos, essa posição parece um tanto descabida de sentido. Por isso mesmo, o enfoque pretendido pode parecer, a primeira vista, totalmente fora do eixo preferencial de análise. Olga Firkowski (2002), por exemplo, ao analisar a profusão de regiões metropolitanas criadas no país por força de lei, no âmbito dos estados, é bastante taxativa ao enunciar que a maioria dessas aglomerações pode bem ser qualificada como regiões, porém, sem ser, de fato, metropolitanas.

Observadora atenta do processo que resultou no fenômeno aludido, especialmente a partir do que se verificou no Estado do Paraná, Firkowski aponta dissonâncias entre os critérios políticos e técnicos, além dos teórico-conceituais, nesse processo. Segundo a pesquisadora, a razão disso, primeiramente, relaciona-se ao fato da Constituição brasileira de 1988 ter facultado aos estados federados a competência para instituir Regiões Metropolitanas, além de poder alterar aquelas pré-existentes, como meio de organização dos seus respectivos territórios. Em segundo lugar, pela completa omissão da Carta Magna no sentido de propor “critérios únicos”<sup>47</sup> para esse fim, de um lado; e do outro, o estímulo à promoção das mesmas, haja visto que o recorte espacial metropolitano foi adotado como critério para a unificação das tarifas telefônicas, bem como possibilidade de acesso diferenciado em relação aos programas federais de financiamento público.

Tal situação suscita inquietações e fomenta o debate, sobretudo na seara acadêmica. Porém, até então, o veio analítico mais explorado têm se centrado ora na crítica dos processos em curso, a exemplo do trabalho de Firkowski (ibid), ora na classificação hierárquica dos espaços urbanos, a exemplo de Ribeiro et. al (2007). O debate ainda padece de uma sinalização que aponte um caminho alternativo para se conceber e planejar os espaços aglomerados no Brasil.

Em face dessa constatação, o percurso analítico aqui proposto revela-se irremediavelmente fora do eixo. Sobretudo por não pretendermos realçar os vazios das

---

<sup>47</sup> A proposição dos chamados “critérios únicos” proporcionaria, certamente, uma clareza maior acerca do que poderia ser considerada uma metrópole no Brasil e, claro, uma padronização tipológica e morfológica desse tipo particular de aglomeração, a saber, uma aglomeração de caráter metropolitano. Mas, em face das dimensões e complexidades do território nacional, suspeitamos que esta definição corra sério risco de não dar conta da realidade urbana brasileira.

formas espaciais emergentes, no que tange ao conteúdo metropolitano, e, tampouco, apontar o reclamado caminho alternativo para o planejamento e gestão dos espaços urbano-regionais. Em última instância, o enfoque pretendido sugere um olhar menos pausterizador e mais atento a natureza e significado de certos arranjos urbano-regionais que se distinguem num país de dimensões continentais como o Brasil.

Em se tratando do aglomerado urbano Crajubar, é lícito afirmar que o mesmo é parte integrante da complexa e dinâmica rede urbana brasileira e, como tal, interage com o todo a partir das condições objetivas de produção locais e regionais que, por sua vez, refletem a forma contemporânea de organização produtiva em escala global (LENCIONI, 2008). Noutros termos, queremos dizer que não perdemos de vista a compreensão que aí e alhures verifica-se uma coalescência de imperativos e nexos locais, regionais e globais, o que demanda uma necessária superposição de escalas na análise dessa realidade. Todavia, conforme já informado anteriormente, optamos por focalizar o Crajubar a partir de dois recortes espaciais bem definidos, a saber, a escala estadual, em face de aí se configurar a arena política da qual é parte integrante, e a escala dos Sertões centrais do Nordeste, sua base principal de inserção social e econômica.

Nesse sentido, concentramo-nos, de um lado, no esforço de analisar e repercutir a posição relativa da principal aglomeração urbana do Cariri no território cearense, em especial no que tange a sua participação nos “planos” do Estado. Nesse particular, tudo indica que, atualmente, a região parece entrar no “eixo” das políticas públicas de Estado, configurando-se como território econômica e politicamente estratégico. De um lado, a expressiva concentração de população, expressa no último levantamento censitário, realça o potencial de mercado dessa aglomeração. E, do outro, a concentração de eleitores na região, por exemplo, conferiram um papel de destaque da mesma para todo e qualquer projeto de poder de caráter majoritário no Estado do Ceará.

Por outro lado, levamos em conta a escala que compreende os Sertões centrais do Nordeste, uma compartimentação regional tradicionalmente tratada, hora como apêndice na rede de fluxos nacionais, hora como um conjunto de enclaves territoriais. Obviamente que essa, assim como as demais áreas dinâmicas do país situadas distantes dos grandes centros urbanos do país, apesar de territorialmente deslocadas, bem podem reforçar vínculos com aqueles por conectividade. Afinal, conforme nos alerta Lencioni (2006), é preciso que levemos em conta, além dos nexos proporcionados por

*proximidade territorial*, também, aqueles que se tornam factíveis por *proximidade relativa* (LENCIONI, *ibid.*).

De qualquer forma, o fato de o espaço analisado situar-se no recorte regional aludido reforça a perspectiva aqui apontada de identificá-lo como realidade espacial, em princípio, fora do eixo ordinário das metrópoles nacionais ou mesmo das principais capitais regionais do país nos termos propostos pelo Regic 2007 (IBGE, 2008).

Em suma, procuramos por em causa o lugar do Crajubar na rede de cidades e, de modo particular, examinar os fatores internos a esta aglomeração que se impõe como desafio à leitura e interpretação da mesma, bem como para o planejamento e gestão do seu território. De modo muito especial, importa destacar aqueles elementos que concorreram para que o referido aglomerado urbano fosse alçado à condição de metrópole por força de Lei Estadual.

### **3.1 A emergência da metrópole de caráter institucional no Cariri cearense**

Como já demonstrado anteriormente, no histórico de formação territorial do Vale do Cariri sempre ecoou um projeto, manifesto em várias circunstâncias, de autonomia e, por conseguinte, uma posição mais privilegiada no tocante as relações de poder na escala macrorregional.

O primeiro movimento nesse sentido remonta às primeiras décadas do século XIX. Segundo registros publicados na Revista Itaytera de 1957, a primeira tentativa de formação de uma unidade federada na zona sob a influência do Crato data de 1828.

Com efeito, no dia 1º de julho daquele ano, a Câmara Municipal do Crato tomou a deliberação de encaminhar uma representação ao Governo Provincial (...) propugnando pela fundação da Província dos Cariris Novos, formada pela zona sul do Ceará e parte dos Estados vizinhos. (ITAYTERA, 1957, p.3)

Após esse movimento autonomista desencadeado na Câmara do Crato, um Senador do Império, José Martiniano de Alencar, representante da Província do Ceará e dos interesses do Cariri, levou em 1839 o pleito regional para a Assembleia Geral Legislativa. Martiniano de Alencar apresentou o projeto de criação de uma nova Província que se denominaria “Província do Cariri Novo” cuja capital, por sua vez, seria a Vila do Crato. Por razões que aqui não cabe detalhar o projeto não teve êxito.

Um século depois da iniciativa do Senador Alencar, o Cariri voltou a ser apontado como um futuro Estado da Federação num artigo de autoria do General João Segadas Viana, publicado na Revista Brasileira de Geografia (VIANA, 1940). Segundo o seu estudo, intitulado “Divisão Territorial do Brasil”, o país seria subdividido em um Distrito Federal, 27 Estados e 39 Territórios. Conforme a subdivisão apresentada por Viana, o Cariri figurava como “Estado do Araripe”, com uma população de 751.000 habitantes, uma área de 96.560 km<sup>2</sup>, tendo a cidade do Crato como a sua capital.

Essa publicação acabou por reforçar as pretensões das elites locais e regionais, o que acabou repercutindo através de nova investida no sentido da autonomia política do Vale. Assim, em 1957, o Deputado Wilson Roriz apresentou na Assembleia Legislativa do Ceará, o projeto de Criação do Estado do Cariri. A seguir, trecho do discurso proferido pelo parlamentar na Assembleia Legislativa, por ocasião da apresentação desse Projeto de Lei,

Constituindo-se região de formação geológica especial, em toda a grande e vasta Região Nordeste, tornou-se desde o descobrimento verdadeiramente autônoma economicamente [...].

Com o decorrer dos tempos, firmou-se a mentalidade, ainda hoje inexplicavelmente dominante, de autosuficiência do grande vale, e daí abandono administrativo que sempre lhe votou o litoral, ou seja, a Capital, de forma a que todo o progresso ali existente, ou se deve a iniciativa particular ou data de pouco tempo para cá, principalmente com o advento da última República, quando, possuindo na Câmara dos Deputados três representantes regionais, conseguimos carrear para o recôncavo as principais obras administrativas ali existentes, notadamente as estradas, os hospitais, Postos de Saúde Federal, Escolas Agrícolas etc.<sup>48</sup>

O mote central das pretensões autonomistas do Cariri esteve ancorado, quase sempre, pela condição geoambiental da região que lhe conferia um destaque como ilha natural e de prosperidade em meio ao Sertão árido do Nordeste.

A partir dos anos 1970, a região viria distinguir-se também pela dinâmica da urbanização do vale, com feição urbana bastante peculiar em comparação a paisagem urbana rarefeita do imenso Sertão. No Cariri, a ocupação mais intensiva das atividades urbanas nos territórios dos municípios de Crato, Juazeiro do Norte e Barbalha, associada, de um lado, à histórica relação de interdependência e complementaridade

---

<sup>48</sup> Fragmentos do discurso proferido pelo Deputado Wilson Roriz e publicados na Separata da Revista Itaytera, intitulada, *Estado do Cariri*, Crato, 1957.

entre os mesmos, do outro, a proximidade física entre os núcleos urbanos destes municípios, promoveu a formação do aglomerado urbano que se convencionou chamar de Crajubar.

Não se sabe ao certo a origem e o momento em que o vocábulo Crajubar começou a ser empregado para definir essa aglomeração de cidades. Porém, baseado em um informante respeitável na região, o Sr. Humberto Cabral<sup>49</sup>, entrevistado por pesquisadora<sup>50</sup> do Laboratório de Estudos e Pesquisas sobre o Espaço Urbano e a Cultura da Universidade Regional do Cariri (LEPEUC-URCA), é possível demarcar uma posição verossímil. Segundo Cabral, o termo foi utilizado originalmente pelo presidente do Instituto Cultural do Cariri (ICC), o senhor Jefferson de Albuquerque, por volta de 1964. E, em razão do mesmo representar à época uma figura proeminente na região, presente e influente nos âmbitos econômicos, sociais e culturais da região, o emprego do termo Crajubar teria sido rapidamente difundido e assimilado.

Outro aspecto digno de nota refere-se à sequência silábica do vocábulo Crajubar que sugere certa ordem de grandeza e importância das cidades, quando da sua concepção, senão, certamente, corresponde a representação construída por e a partir da cidade do Crato. Segundo essa premissa, é crível que a expressão tenha sido cunhada no período em que essa cidade detinha a primazia como centro de comando regional.

Vale informar que já ecoam insatisfações por parte de certos segmentos sociais de Juazeiro do Norte com a denominação Crajubar, bem como exortações em favor de sua substituição pelo vocábulo JUABC. Os que advogam essa alteração sustentam que a nova sigla se constituiria numa representação mais coerente com o estágio atual do triângulo conformado por Juazeiro do Norte, no topo — projetando-se sobre “as duas cidades mais tradicionais do Cariri” —, Barbalha e Crato. Essa questão, aliás, tem sido objeto de debates acalorados no ambiente virtual, nas páginas de blogs mantidos por grupos locais, tanto de Juazeiro do Norte quanto da cidade do Crato.

---

<sup>49</sup> O Sr Humberto Cabral é o responsável pela biblioteca do Instituto Cultural do Cariri - ICC. Ele informa que o termo Crajubar era uma expressão recorrente nos discursos do Jefferson de Albuquerque, primeiro presidente do ICC, para representar o conjunto formado por Crato, Juazeiro do Norte e Barbalha em todos os momentos que se discutia o Cariri. Acrescentamos o fato de que foi com o nome Crajubar que o mesmo Jefferson Albuquerque denominou uma de suas propriedades, localizada entre os municípios de Juazeiro do Norte e Barbalha.

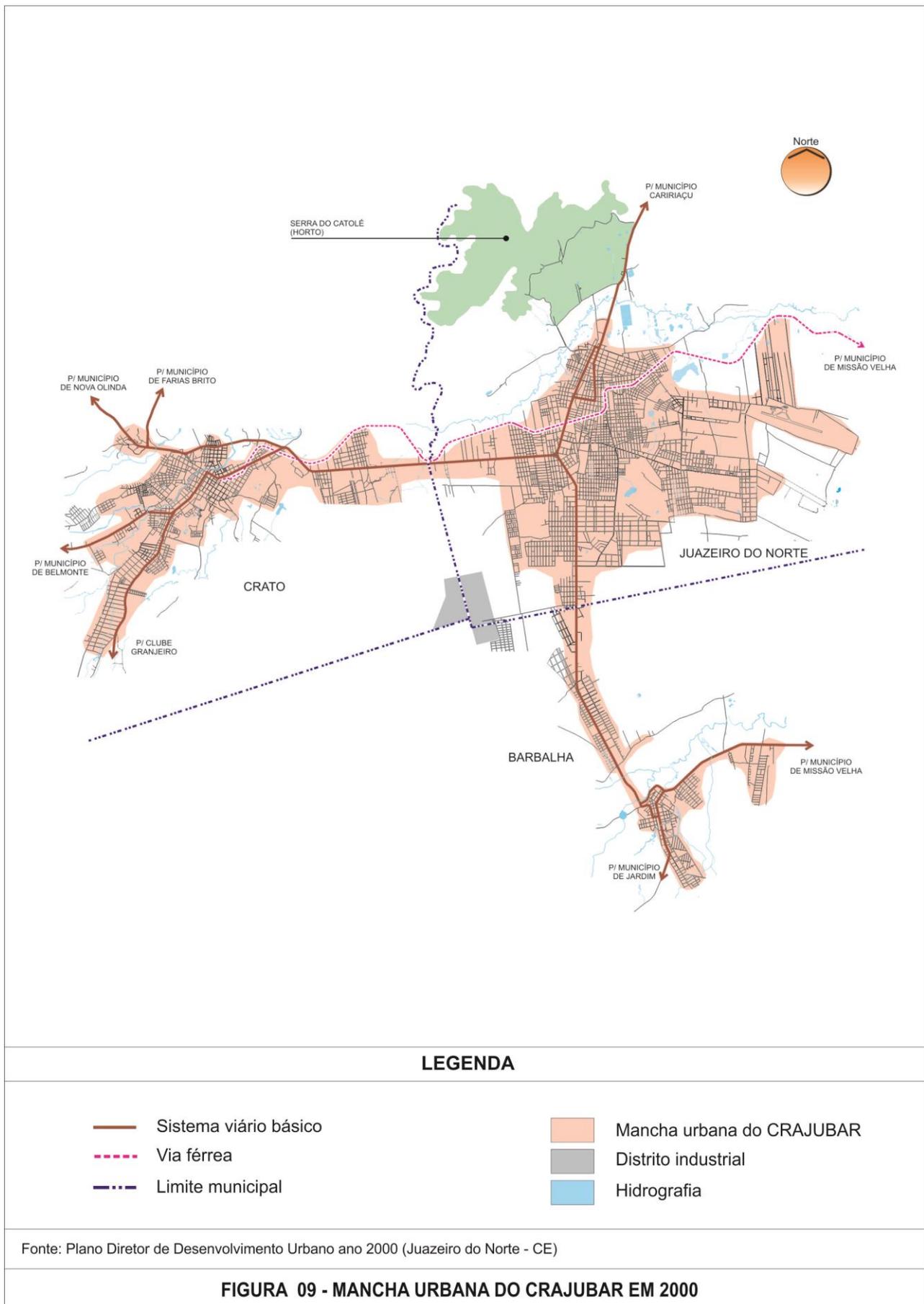
<sup>50</sup> Raimunda Aurília Sousa, bolsista do Programa de Iniciação Científica PIBIC/CNPq-URCA, no interstício de 2011 a 2012, orientada pela professora Maria Soares da Cunha na pesquisa intitulada: “Estudos sobre aglomerados urbano-regionais do Estado do Ceará entre 1970 a 1980: exercício de análise documental”.

Não alheios ao debate mencionado, optamos pela denominação Crajubar, que está a mais tempo em uso e amplamente difundida, inclusive, para além dos limites territoriais do Cariri e do embate político local. Importa destacar que o processo de integração econômica e social do Crajubar, resultou no processo de conurbação das três principais aglomerações urbanas do Cariri. A mancha urbana resultante dessa aglomeração foi, inclusive, representada no PDDU de Juazeiro do Norte (2000), podendo ser conferida na Figura 09.

A percepção do fenômeno da conturbação tornou-se recorrente nos olhares dos visitantes e na abordagem de pesquisadores que por aí passaram ou se debruçaram na análise do conjunto urbano-regional chamado Crajubar. Ademais, o crescimento demográfico ocorrido nas cidades de Crato, Juazeiro do Norte e Barbalha, sobretudo nas últimas décadas, associado à expansão das atividades e fluxos de caráter regional, concorreram para reforçar ainda mais o processo de integração socioeconômica do Crajubar. Aliás, até recentemente, a organização das atividades econômicas e a forma como os principais serviços públicos e privados estavam distribuídos nesse aglomerado, além da proximidade territorial entre as três cidades, foram determinantes para esse processo de integração.

O Crato, ao abrigar os mais prestigiados estabelecimentos de formação técnica e Ensino superior — um Seminário Diocesano, uma Escola Agrotécnica Federal e a Universidade Regional do Cariri (URCA), esta segunda, única instituição de ensino superior da região até o final dos anos 1990 —, além de clubes recreativos no seu pé-de-serra, figurava como polo de educação, cultura e lazer de toda a região. A cidade ainda despontava até meados dos anos 70 do século passado como um importante centro comercial, destacando-se o comércio atacadista e de bens mais sofisticados (SOARES, 1968; DINIZ, 1989).

O município de Barbalha despontava até o início dessa mesma década como centro industrial, em razão de aí se achar instalada o único empreendimento remanescente do projeto Asimow, no caso, a Indústria Ibacip e a maior usina de açúcar e álcool da região, Usina Manoel Costa Filho, em operação na região até o princípio dos anos 2000. Vale anotar que os dois empreendimentos, sediados na zona rural do município, têm origem pernambucana.



Um dado característico do município de Barbalha até recentemente era a hegemonia da população rural, característica que persistiu até o levantamento censitário de 1991. Mas, antes mesmo que o município se projetasse na região por sua condição urbana, Barbalha já ocupava papel e importância de relevo no conjunto urbano- regional por abrigar a principal unidade de saúde da região, o Hospital e Maternidade São Vicente de Paulo.

Por essas razões, o município conservou o status de polo industrial, de saúde e, também, de lazer da região.

Já Juazeiro do Norte, destacava-se desde os anos 1960 como o maior empório comercial da região, o que lhe assegurava participação regional como polo regional de comércio varejista e atacadista. Porém, é preciso destacar que até o final dos anos 70 do século passado, a aludida importância estava ancorada basicamente no comércio popular, portanto no comércio de produtos de baixo valor agregado. Àquela altura, as concessionárias de veículos novos, por exemplo, estavam sediadas em Crato. Essa situação, porém, já nos anos 1990, alterou-se significativamente, quando Juazeiro do Norte passou a concentrar o maior e mais diversificado empório comercial da região.

Até o princípio dos anos 1990, a leitura mais recorrente do Crajubar sublinhava o processo de integração regional calcado na existência de certa especialização dos centros urbanos de Crato, Juazeiro do Norte e Barbalha. Assim, tornava-se previsível que, em relação às demandas por bens e serviços mais especializados, para habitantes desse aglomerado urbano do Cariri, bem como para as populações situadas na área de influência do Crajubar, não restava outra opção que não, abastecerem-se em Juazeiro do Norte, instruírem-se em Crato e se tratarem em Barbalha - a diversão estaria garantida em Crato ou Barbalha. Aliás, esse é o cenário normalmente descrito nos levantamentos técnico-científicos de âmbito regional, inclusive, ainda hoje, difundido no senso comum regional.

Como consequência desse arranjo regional, verificaram-se importantes reflexos espaciais, sendo o mais visível, o processo de integração socioeconômica do Crajubar. Por outro lado, não menos flagrante, contudo pouco reclamado pelas lideranças políticas locais, a dinâmica da urbanização interurbana passou a exigir, cada vez mais, políticas públicas destinadas ao planejamento e gestão desse espaço urbano-regional.

Porém a aludida integração não se fez notar do ponto de vista político, visto que, sobretudo entre Crato e Juazeiro do Norte, as duas maiores aglomerações do Cariri, viceja um clima de competição intermunicipal que imobiliza qualquer tentativa de ação

integrada. Aliás, talvez por isso, tenham se exaurido as esperanças que, em vários momentos anteriores, mobilizaram a região em favor da autonomia política do Cariri, a exemplo daquelas iniciativas cotejadas no início desta sessão.

Em face do novo quadro, porém, tornou-se imperioso a construção de mecanismos institucionais que pudessem estabelecer diretrizes para um desenvolvimento urbano de caráter regional e, por extensão, promover a integração política e territorial do arranjo urbano-regional representado pelo Crajubar.

Nesse sentido, a primeira tentativa formal de instituir uma unidade regional noutros moldes daqueles empreendidos anteriormente, ancorada na integração social e econômica das principais unidades locais, só veio a lume em meados dos anos de 2000. Fruto da iniciativa individual de uma representante de Juazeiro do Norte na Assembleia Legislativa do Ceará, a então Deputada Estadual Íris Tavares, tal empreendimento ganhou a forma de Projeto de Lei Complementar apresentado na Assembleia Legislativa do Estado na legislatura de 2003 a 2006. A sua proposição consistia na criação de uma organização metropolitana no Cariri.

Conforme a proposta daquela parlamentar seria criada a “Região Metropolitana do Cariri Cearense como unidade regional do Estado do Ceará, compreendida pelo agrupamento dos municípios de Juazeiro do Norte, Crato, Caririaçu, Barbalha e Missão Velha.” (ART. 1º DO PROJETO DE LEI COMPLEMENTAR Nº 02 de 2004).

De acordo com o parágrafo 2º do Artigo 1º da referida proposta,

§ 2º - A Região Metropolitana do Cariri Cearense passará a ter a denominação de **CÍCEROMETROPOLITANA** em homenagem ao **Padre Cícero Romão Batista**, na passagem do seu 160º aniversário, considerado o Cearense do Século XX e um dos construtores do desenvolvimento econômico, social e espiritual do Nordeste do Brasil. (Grifos do autora do projeto).

Por razões que este pesquisador ainda desconhece e que enquanto não são imprescindíveis, o projeto supracitado não recebeu o apoio esperado e acabou sendo engavetado na Assembleia Legislativa do Ceará.<sup>51</sup>

Apesar do insucesso da proposta mencionada, a iniciativa da Deputada Íris Tavares despertou um debate até então represado na região acerca da possibilidade de mudança da condição urbana e regional do Vale. De sorte que, aqui e acolá,

---

<sup>51</sup> A título de hipótese, podemos apontar duas razões. A primeira decorreria da condição da deputada no parlamento cearense enquanto parte integrante da bancada de oposição, por sua vez minoritária, ao governo de então. Uma segunda razão derivaria do fato de a proposta em questão homenagear o patriarca de Juazeiro do Norte e, assim, colocar em destacada posição a referida cidade. Razão pela qual a proposta não ecoou junto à sociedade e às lideranças cratenses.

vislumbrava-se o aglomerado Crajubar como uma aglomeração de *status* metropolitano. Assim, passou a vicejar um desejo incontido de que o fato pudesse vir a consumir-se o mais breve possível. Afinal, conforme Souza (2000), a ideia de “ser metrópole” agrega *status* às cidades envolvidas no processo de institucionalização de áreas metropolitanas.

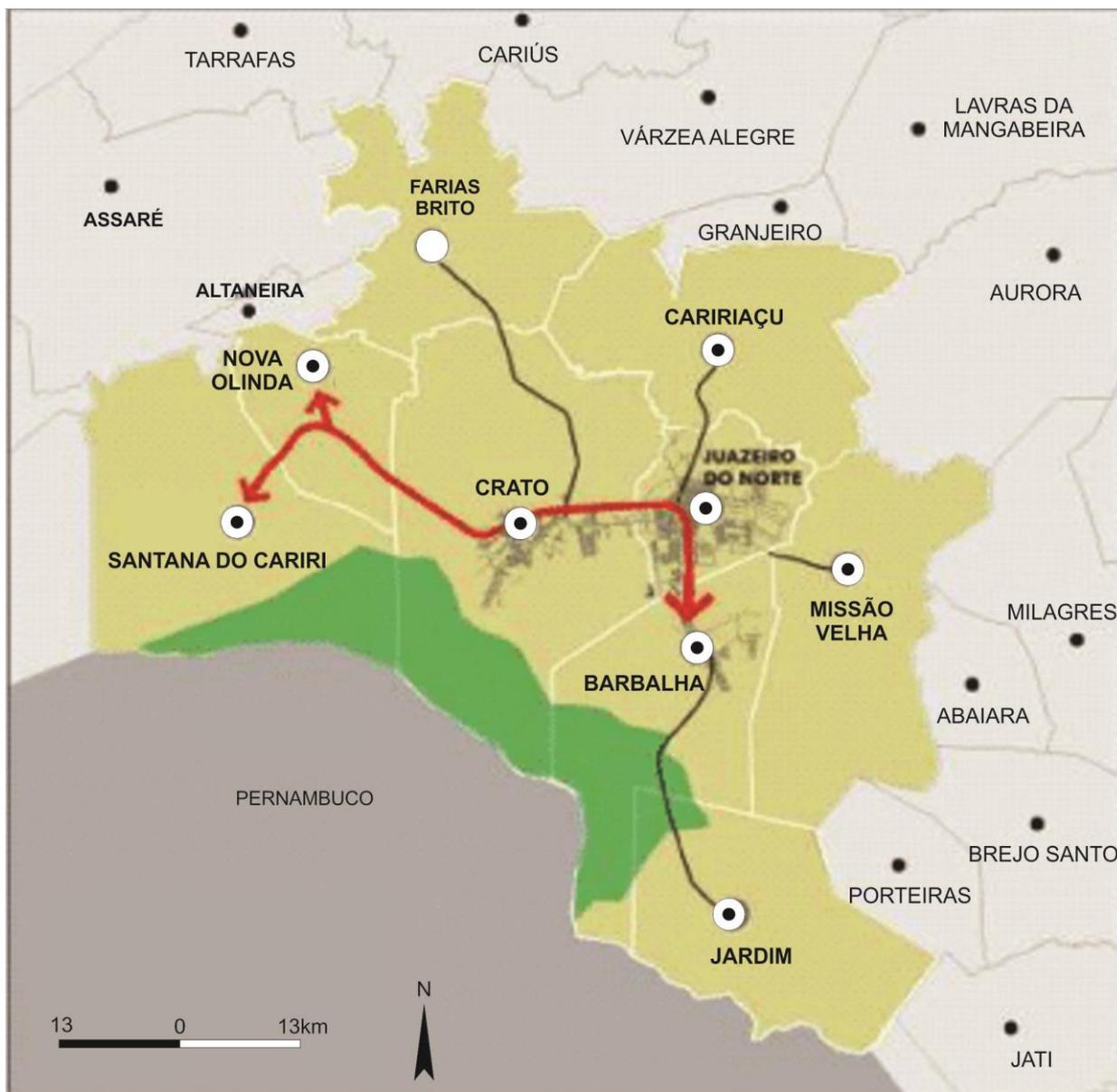
Uma década e meia após a iniciativa infrutífera da deputada Íris Tavares, a conversão do aglomerado urbano do Cariri em metrópole acabou se consolidando por iniciativa do Poder Executivo Estadual. Por força da Lei complementar Estadual, aprovada pela Assembleia Estadual do Ceará e sancionada em ato público na cidade do Crato, em 29 de junho de 2009, pelo Governador do Estado do Ceará, foi criada a Região Metropolitana do Cariri, compreendida pelos três municípios polos do Crajubar e mais seis municípios limítrofes dessa aglomeração urbana: Caririaçu, Farias Brito, Jardim, Missão Velha, Nova Olinda e Santana do Cariri. A Figura 10 permite dimensionar o arranjo espacial consequente e a expressão de cada unidade.

Esta decisão tornou-se realidade através da Lei Complementar Nº 78, de 29 de junho de 2009 (DOE, 03/07/2009). Isso foi possível após emenda à Constituição do Estado do Ceará - Emenda Nº 62, de 22 de abril de 2009 - DOE, 27/04/2009 -, por iniciativa do Governo do Estado. Já no dia 09 de junho de 2010, a Assembleia Legislativa do Ceará aprovava por unanimidade a mensagem do Governo do Estado que dispunha sobre a criação da Região Metropolitana do Cariri. O Projeto de Lei Complementar aprovado também criou o Conselho de Desenvolvimento e Integração, além do Fundo de Desenvolvimento e Integração da RMCariri.

O dado controverso nesse processo foi a celeridade como o mesmo se deu no trâmite legislativo, pois, teve início no princípio de abril de 2009 e encerrou-se no final de junho do mesmo ano. Portanto, é lícito afirmar que, muito embora a matéria fosse de interesse do Governo do Estado e o mesmo gozasse de ampla base de sustentação parlamentar, a mensagem do executivo passou praticamente incólume pelo crivo dos deputados estaduais. Até onde pudemos apurar, a medida sofreu apenas uma emenda, assegurando a inclusão dos municípios de Cascavel e Pindoretama na Região Metropolitana de Fortaleza<sup>52</sup>.

---

<sup>52</sup> Da parte dos parlamentares representantes do Cariri, houve um único questionamento e, por sua vez, relativo à denominação da nova aglomeração metropolitana. Por sugestão do Deputado Vasques Landin, a Região Metropolitana deveria levar o nome de Juazeiro do Norte por tratar-se da maior cidade da região. Contudo, sua proposta não teve acolhida no âmbito do Legislativo, tendo prevalecido a denominação proposta no projeto original. Esse debate, porém, não se esgotou na Assembleia Legislativa, visto que o assunto ainda é tema de acalorados manifestos e discussões nas mídias eletrônicas e redes sociais.



### LEGENDA

- |   |                                 |   |                         |
|---|---------------------------------|---|-------------------------|
|  | Sede de municípios da RMCariiri |  | Municípios da RMCariiri |
|  | Sede de demais municípios       |  | Chapada do Araripe      |
|  | Mancha urbana                   |  | Demais municípios       |

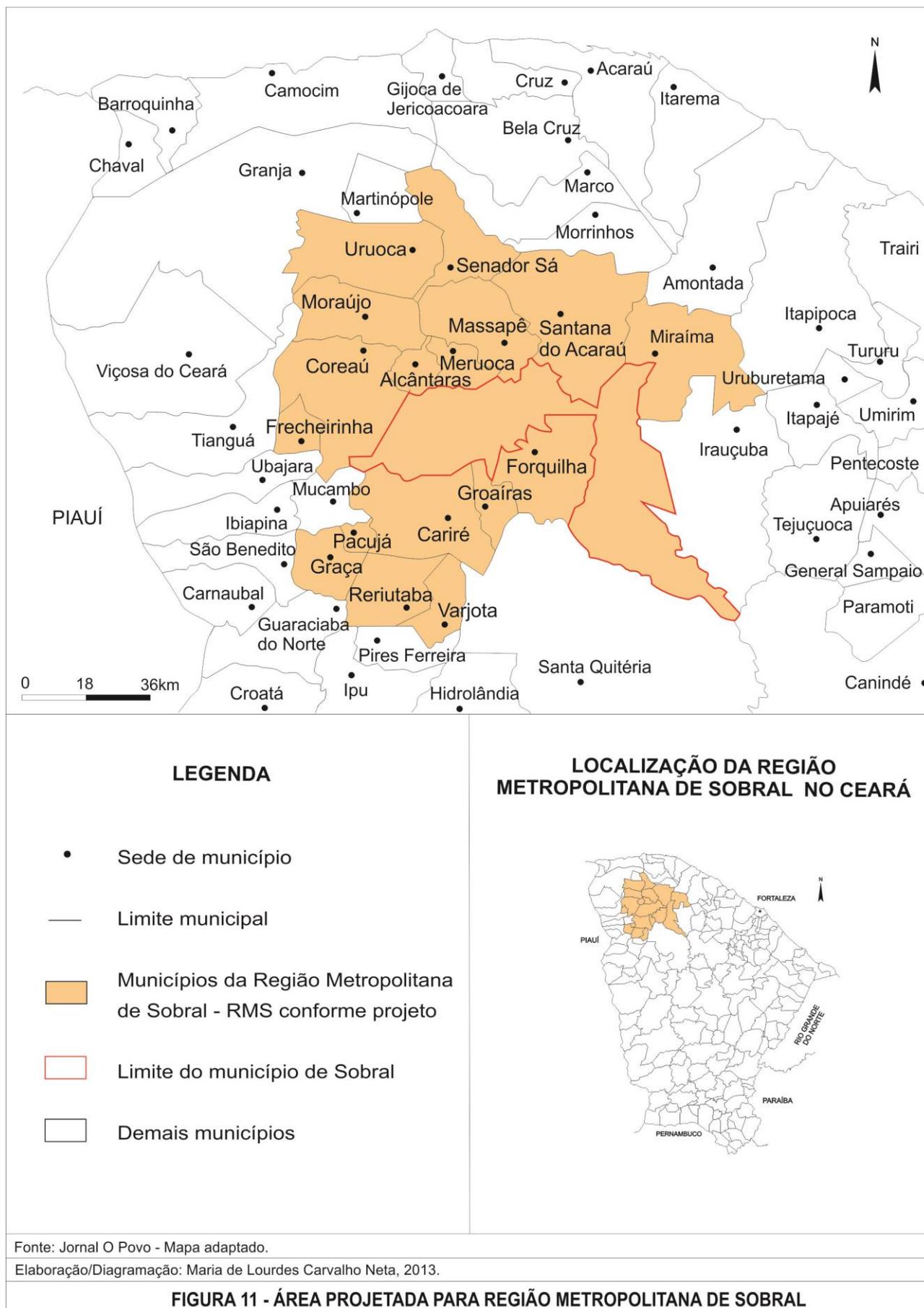
Fonte: Projeto CIDADES, publicado no DOE Ceará de 21 de dezembro de 2009 (pág. 43).

**FIGURA 10 - REGIÃO METROPOLITANA DO CARIRI - RMCariiri**

A mesma celeridade não teve, por exemplo, a proposta de uma unidade congênere na zona norte do Estado, mais precisamente tendo a cidade de Sobral como polo metropolitano. Um projeto nesse sentido foi apresentado originalmente como Projeto de Indicação e aprovado como tal, ainda na legislatura de 2003 a 2006, por iniciativa de um parlamentar cujas bases eleitorais estão sediadas naquele município e nos municípios circunvizinhos a Sobral. Porém, uma vez que o referido projeto de indicação não surtiu o efeito esperado, o mesmo foi reapresentado como Projeto de Lei, assinado pelo primeiro proponente e pelo então líder do governo na Assembleia no ano de 2011. Aguardava-se que o mesmo pudesse ser votado no ano legislativo de 2012, o que não ocorreu. Conforme a proposta encaminhada por aqueles parlamentares que subscreveram o Projeto de Lei, a Região Metropolitana de Sobral seria compreendida por dezoito municípios e, assim como a primeira proposta, teria a cidade de Sobral como polo Metropolitano. O arranjo espacial virtual do acalentado projeto da região Norte do Ceará pode ser conferido na Figura 11.

No plano dos discursos políticos, tanto o projeto aprovado da RMCariri quanto o da RMS que aguarda definição, apoiam-se na expectativa de promoção de maior desenvolvimento local e regional e integração socioeconômica das partes envolvidas, além da possibilidade de acesso privilegiado aos financiamentos públicos federais. Aliás, essa é a tônica dos debates que precederam iniciativas do gênero pelo país, bem como vem legitimando as mesmas.

Curiosamente, segundo dados atualizados pelo site Wikipédia em 21 de outubro de 2013, o Brasil contava com 61 regiões metropolitanas (RMs), distribuídas em todas as macrorregiões. Subtraindo-se as nove criadas por Lei Federal ainda no início dos anos 1970, somam-se 52 aglomerações do gênero, legalmente institucionalizadas por Lei Complementar das unidades federadas. Só o Estado da Paraíba conta com 12 RMs, seguido por Santa Catarina que já instituiu 10 unidades metropolitanas. E, se levado em conta o número de projetos semelhantes, aguardando por votação nas Assembleias Legislativas dos estados, inclusive na do Ceará, não são negligenciáveis as chances de que o número cabalístico apurado pela Wikipédia pode aumentar consideravelmente.



Em face desse quadro, podemos afirmar que, em razão da crise de receitas reclamadas pela totalidade dos governos estaduais, o estímulo à criação de espaços metropolitanos tem significado, muito mais que uma estratégia de planejamento e gestão territorial, um estratagema para ampliação das vias de acesso aos financiamentos públicos.

Fato bastante festejado pelas lideranças políticas, empresariais e pela sociedade caririense em geral, a emergência da RMCariri por força de lei suscitou, de um lado, expectativas otimistas e, do outro, mais precisamente no âmbito acadêmico, discussões acerca da pertinência do caráter metropolitano conferido à aglomeração urbana do Cariri.

### **3.2 A realidade institucional e os planos de integração do Governo do Estado do Ceará para o Cariri cearense**

A institucionalização da Região Metropolitana do Cariri, em meados de 2009, representou a culminância de um desejo há tempos acalentado por parte das lideranças políticas, empresariais e diversos segmentos sociais urbanos do Cariri cearense de que o espaço urbano e regional dessa região pudesse ser alçado a uma posição mais destacada no território cearense. Portanto, o fato consumado do ponto de vista legal gerou uma enorme expectativa internamente às aglomerações integrantes dessa emergente região metropolitana, sobretudo, por parte dos gestores de Crato, Juazeiro do Norte e Barbalha.

Essa expectativa foi em parte gerada pela novidade institucional e, por outra, pela sinalização por parte do Governo do Estado em descentralizar o desenvolvimento socioeconômico no Estado, historicamente desequilibrado. Segundo o então Secretário de Estado das Cidades, logo após a institucionalização da RMCariri, um dos principais desafios assumidos pelo Governo seria o de “diminuir essa relação de desigualdade e desequilíbrio entre o interior e a capital”. De acordo com diagnóstico do mesmo, publicado na página oficial da Secretaria das Cidades, logo após o ato de criação da RMCariri,

Tal desequilíbrio e essa desigualdade se manifestam na concentração de população e atividades na Região Metropolitana de Fortaleza (RMF); de outro lado, na concentração da pobreza e no crescimento incipiente das cidades do interior. A magnitude disso pode ser mensurada ao se verificar que, de acordo com a estimativa do IBGE/2008, a população total do estado soma 8.450.527 habitantes distribuídos pelos 184 municípios cearenses, dos quais 90 municípios

possuem menos de 20 mil habitantes que juntos reúnem 1.203.102 habitantes, isto é, 14% da população cearense. Já Fortaleza com 2.473.614 habitantes representa 29% da mesma população. A soma do Produto Interno Bruto (PIB) desses 90 municípios representa 7% do PIB total do estado, enquanto Fortaleza concentra sozinha 48%, conforme o Anuário Estatístico do Ceará/2007.<sup>53</sup>

Nesse sentido, o Governo do Estado concebeu, no âmbito da Secretaria das Cidades, o “Programa Cidades-Polo”. Ainda segundo o Secretário das Cidades, que coordenava esse projeto, este tinha como objetivo,

[...] contribuir para o fortalecimento de cidades com capacidade de absorver o crescimento urbano e, simultaneamente, proporcionar o desenvolvimento socioeconômico e o combate à pobreza do estado, por meio de projetos e ações de qualificação do território, de apoio à iniciativa privada e de fortalecimento da gestão municipal e regional. (grifos nossos).

O plano concebido pelo Governo do Estado acaba indo de encontro com as diretrizes constantes do 3º Volume do Estudo da Dimensão Territorial para o Planejamento, cujo enfoque foi a delimitação das regiões de referência para este fim, obviamente, guardado as devidas proporções de escala. Este, por sua vez, foi concebido pelo Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, a partir da Secretaria de Planejamento e Investimentos Estratégicos. O referido estudo consistiu num diagnóstico da realidade brasileira, apresentando a seguinte consideração:

A grande dimensão territorial do país, o forte desequilíbrio no seu ordenamento, as marcantes diferenças naturais e de paisagem, as transformações contemporâneas e suas tendências impõem novos desafios para o planejamento nacional. Considerados os objetivos de redução das desigualdades regionais, de valorização da diversidade natural e cultural, da sustentabilidade ambiental e da reconhecida constatação da inadequação da regionalização atual, torna-se necessária nova regionalização do país como base para o diagnóstico, para o planejamento e para a implementação de políticas públicas. (MP/SPI, 2008, p.45)

No que tange aos objetivos traçados no estudo nacional e aqueles do plano estadual, percebe-se que os mesmos, em princípio, são coetâneos. Baseando-se nos

---

<sup>53</sup> Joaquim Cartaxo, então Secretário das Cidades, assina o artigo sobre “A Região Metropolitana do Cariri”. <http://www.cidades.ce.gov.br/cidades/categoria4/cidades-do-ceara>. Acesso em 25 de agosto de 2009.

indicadores de paisagem e natureza, bem como naqueles relativos às variáveis econômicas e sociais, os pesquisadores que assinaram o estudo mencionado propuseram uma “visão estratégica do território”, a partir da qual o país foi dividido em seis grandes áreas consideradas como territórios estratégicos<sup>54</sup>. Sobre esses espaços, a exceção do território do Sertão Semiárido, estruturam-se 11 macrorregiões — estas, por sua vez, encontrar-se-iam subordinadas por igual número de “macropolos regionais”, representados por capitais metropolitanas, além de outros sete novos macropolos reconhecidos pelo estudo — e 118 sub-regiões. Esta regionalização aparece sintetizada na Figura 12.

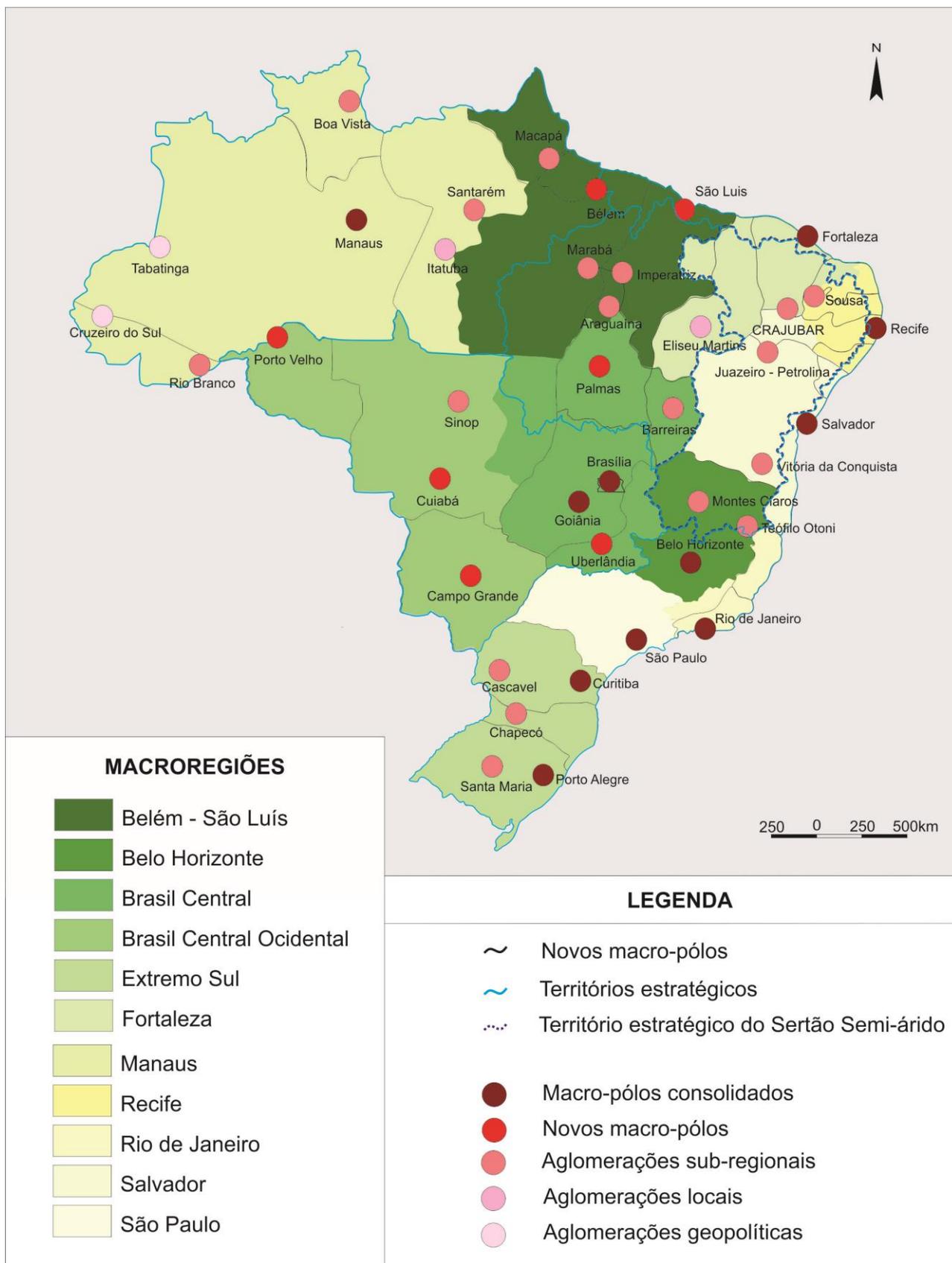
A tese sustentada no aludido estudo é a de que

O recorte em macrorregiões polarizadas combina a força polarizadora das grandes metrópoles, que constituem as atuais grandes centralidades do país, com suas áreas complementares. Tal regionalização permite visualizar e entender a atual estrutura macrorregional do país por meio da capacidade de comando do urbano sobre os grandes espaços. Serve, também, para avaliação das distorções no ordenamento do território e para indicar opções para o fortalecimento de novas centralidades e das respectivas redes de infraestrutura e de equipamento urbano. As novas centralidades permitiriam a mudança no ordenamento do território, a redução das desigualdades regionais, o aproveitamento das potencialidades regionais e o estabelecimento de políticas que permitam promover a integração macroespacial do território brasileiro e deste com a América do Sul. Uma nova regionalização deve ser vista como etapa necessária para a redução do peso de algumas megametrópoles e fortalecimento de um sistema urbano policêntrico. (ibid, p.47, grifos nossos).

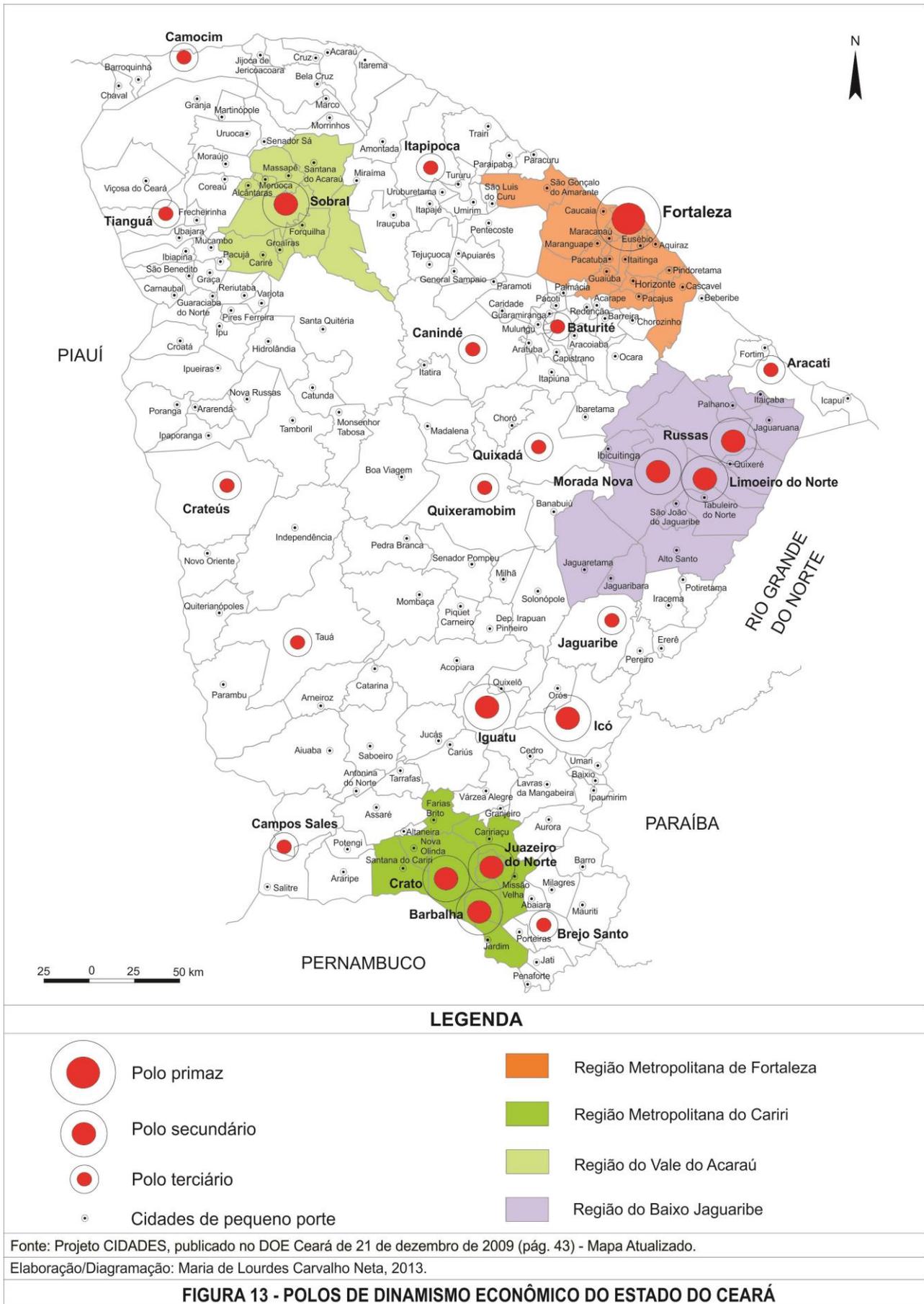
A aglomeração do Crajubar<sup>55</sup>, tipificada pelo estudo supracitado como “subpolo estratégico”, conforme podemos observar na figura 13, que situa os polos de dinamismo econômico do Estado do Ceará, representa um território igualmente estratégico para o Governo do Estado do Ceará, na sua política de promoção e integração competitiva dos polos dinâmicos já identificados no Ceará.

<sup>54</sup> Estes territórios estratégicos são representados pelos seguintes espaços: Bioma Florestal Amazônico, **Sertão Semi-Árido Nordeste**, Litoral Norte-Nordestino, Sudeste-Sul, Centro-Oeste e o Centro-Norte.

<sup>55</sup> Grafado incorretamente no estudo mencionado como “Crajubá”.



**FIGURA 12 - MACROREGIÕES, MACRO-POLOS EMERGENTES E AGLOMERAÇÕES SUB-REGIONAIS DO BRASIL**



**FIGURA 13 - POLOS DE DINAMISMO ECONÔMICO DO ESTADO DO CEARÁ**

A estratégia governamental, no plano discursivo, consistiria em assegurar que os investimentos programados nos polos secundários e terciários resultem num novo desenho geoeconômico do território cearense. Nesse sentido, a perspectiva do Governo torna-se coetânea com o propósito acenado pelo estudo do MP/SPI, a saber, a promoção de um sistema urbano *policêntrico*. A concepção e promoção da RMCariri constituiu parte integrante desse novo cenário projetado pelo Governo do Estado.

Conforme pudemos perceber, parece haver, de fato, um compromisso da atual gestão estadual em integrar outras regiões do Ceará no desenvolvimento da economia do Estado. Outros dois projetos governamentais, a saber, o “Cinturão Digital” e o “Cinturão das Águas”, compõe o pacote de medidas estratégicas nesse sentido.

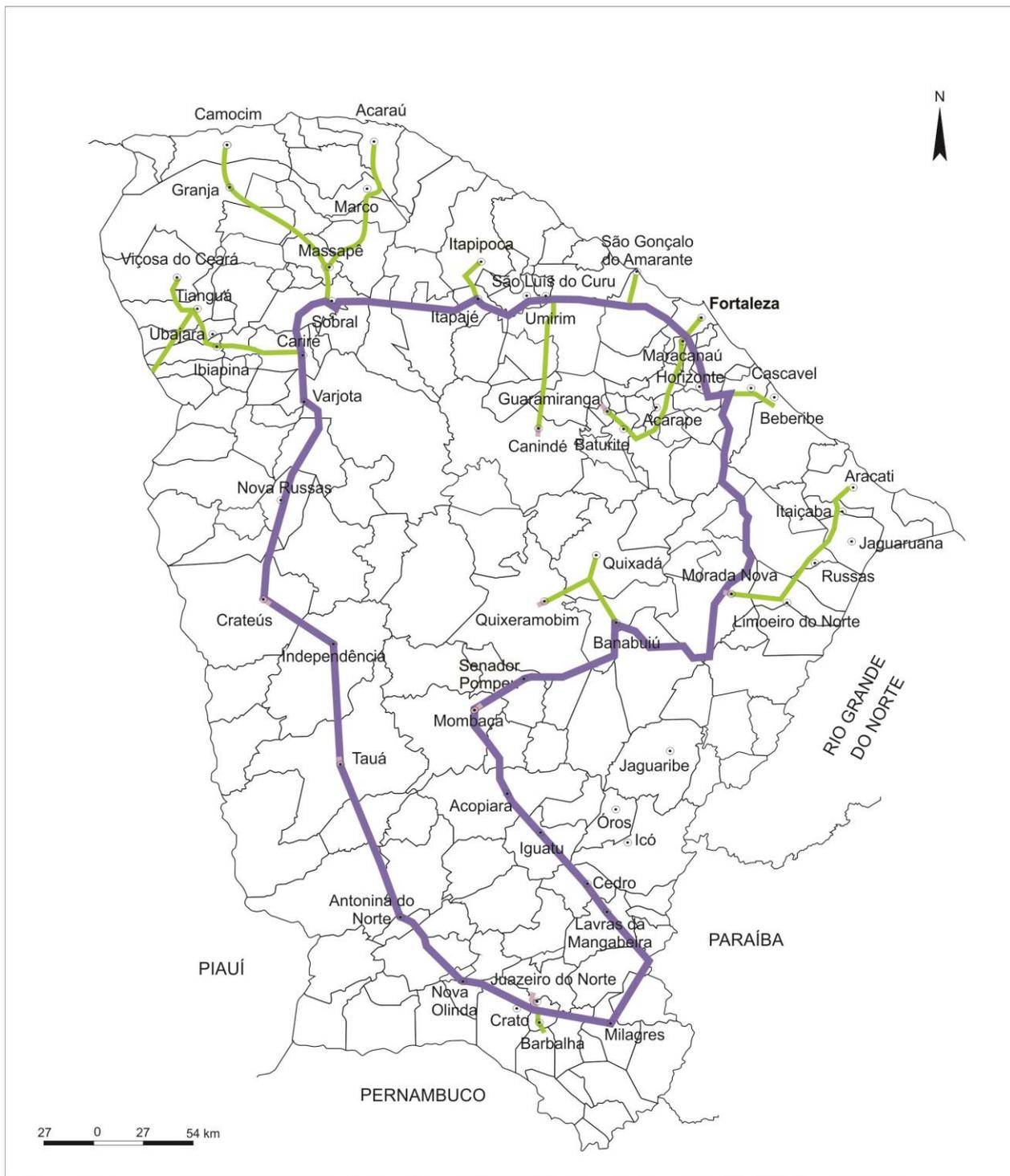
O primeiro, já praticamente concluído, baseia-se na posição estratégica de Fortaleza quanto à proximidade física do país em relação à América do Norte e Europa. Segundo dados da Empresa de Tecnologia da Informação do Ceará (ETICE), a capital cearense é a cidade da América Latina que concentra todos os cabos submarinos que partem (ou chegam) para a América do Norte e Europa<sup>56</sup>. Para a ETICE, o potencial de transmissão e de roteamento de dados em Fortaleza chega a ser maior do que o de São Paulo, por exemplo. Porém, esse potencial não vinha sendo explorado.

Para tentar tirar partido dessa situação, o Governo formulou um plano ambicioso de integração digital do território cearense, a partir da capital, por 2.500 km de cabos de fibra ótica, conforme pode ser observado na Figura 14. O projeto foi concluído ao custo de R\$78 milhões aos cofres do Estado e prevê a recuperação desse investimento através do ingresso da ETICE no mercado de telecomunicações. Isso se faria a partir da oferta do serviço de banda larga para instituições e/ou empresas de direito público, o que já vem ocorrendo, e, também, para as empresas provedoras de serviços de telecomunicações que serão chamadas a compartilhar o direito de uso da rede de fibras óticas já instaladas do Cinturão Digital do Ceará (CDC). Com, isso, espera-se promover maior competição no mercado de banda larga no Ceará e, conseqüentemente, o barateamento desse serviço no Estado.

Atualmente, 80% dos órgãos públicos governamentais já operam por meio do Cinturão Digital – CDC, sendo que a meta do Governo do Estado era integrar a esse projeto as prefeituras do interior do Estado, selecionadas por meio de Edital de Chamada Pública ETICE 001/2012.

---

<sup>56</sup> <http://www.etice.ce.gov.br/index.php/o-projeto>. Acesso em 11 de fevereiro de 2013.



**LEGENDA**

- |   |                  |                                  |
|---|------------------|----------------------------------|
| ○ | Sede municipal   | <b>CINTURÃO DIGITAL DO CEARÁ</b> |
| — | Limite Municipal | — Backbone                       |
|   |                  | — Ramificações                   |
|   |                  | — Última Milha                   |

Fonte: Site da Empresa de Tecnologia da Informação do Ceará - ETICE - Mapa simplificado.

Elaboração/Diagramação: Maria de Lourdes Carvalho Neta, 2013.

**FIGURA 14 - CINTURÃO DIGITAL DO CEARÁ - CDC**

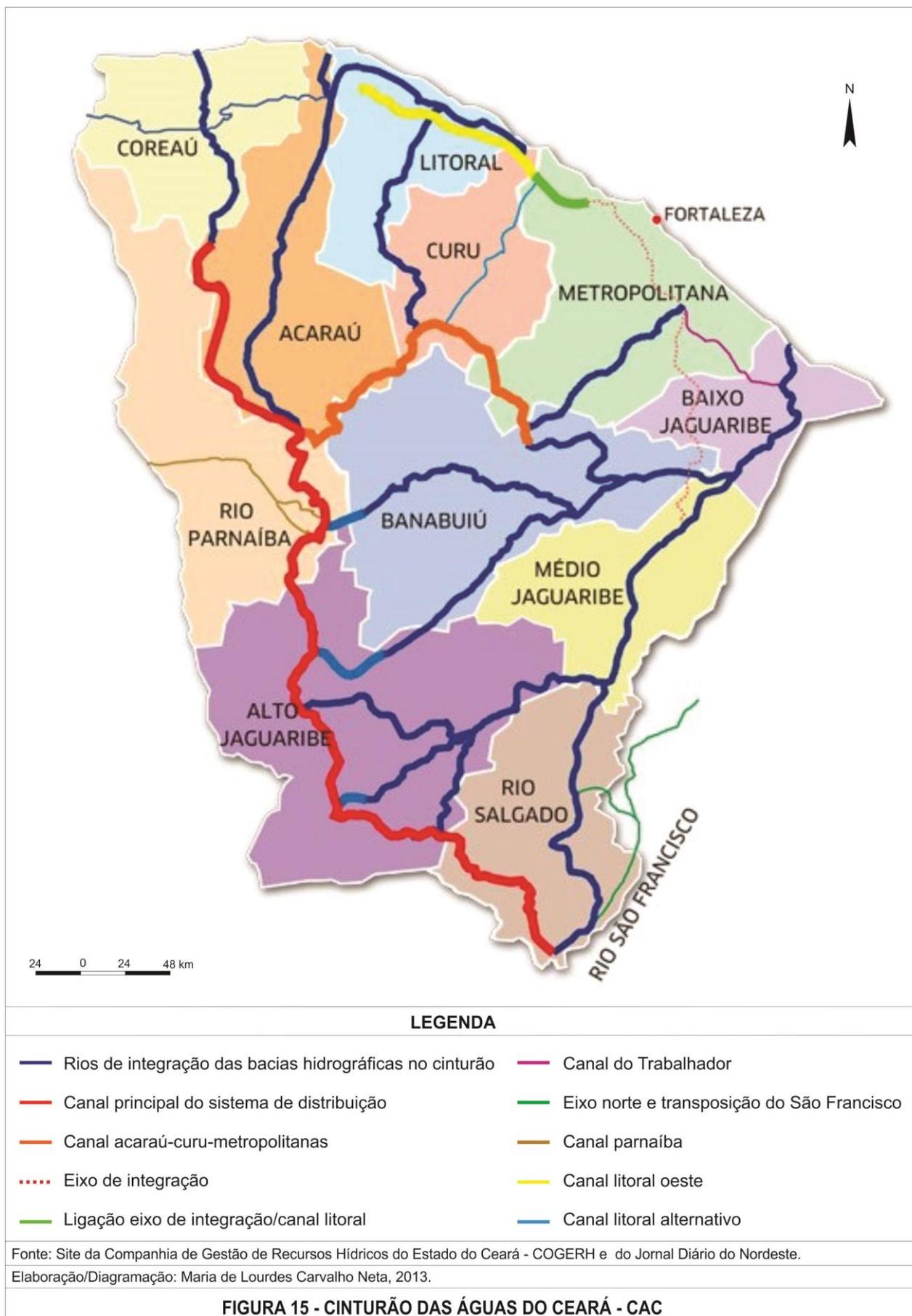
O segundo projeto mencionado, não menos ambicioso que o primeiro, pelo contrário, consiste num programa de integração de todas as bacias hidrográficas do território cearense. Trata-se de um desdobramento de um projeto estadual em fase de conclusão, o Eixão das Águas<sup>57</sup>, e do projeto de transposição de águas do rio São Francisco ainda em curso que por sua vez apenas tangencia a porção leste do Cariri.

O Cinturão das Águas do Ceará (CAC) traz uma mudança de ordem espacial bastante significativa. Enquanto as grandes obras hídricas anteriores — a exemplo do Canal do Trabalhador, da construção do Castanhão e do Eixão das Águas — tinham como propósito central dar segurança hídrica para a Capital Fortaleza e sua Região Metropolitana, o projeto do CAC desloca-se daquele eixo preferencial. A ideia desse novo projeto consiste em fazer as águas circularem por meio de um grande sistema gravitatório de canais destinado, segundo o Governo, “a condução das águas do São Francisco para 93% do território cearense, inclusive para as regiões mais secas do Estado, bem como para aquelas de potencial turístico e econômico.” (Projeto CAC, grifos nossos). O referido sistema de canais terá uma extensão aproximada de 1200 km de extensão no território cearense, conforme pode ser observado na Figura 15, e está orçado em sete bilhões de reais, com prazo de implantação até 2040.

A primeira fase de implantação do CAC tem como alvo exatamente a região do Cariri cearense. Denominado Trecho 1 - Jati/Cariús, com obras já iniciadas no primeiro semestre de 2013, bem como, também, com expressivos impactos sócio ambientais previstos, porém, ainda sem solução de continuidade. Nessa primeira etapa, está prevista a construção de um canal que captará parte da água que chegará ao Ceará na altura do município de Jati, situado na porção Sudeste do Cariri, margeando a chapada do Araripe no sentido leste-oeste até o município de Nova Olinda (Vide a Figura 16). Nesta primeira fase do projeto Cinturão das Águas, doze municípios caririenses, dentre estes quatro da RMCariri (Barbalha, Crato, Farias Brito e Nova Olinda), serão diretamente atingidos.

---

<sup>57</sup> Essa obra é uma iniciativa que teve origem ainda na segunda metade do último governo de Tasso Jereissati, em 2001. O projeto atravessou o Governo de Lúcio Alcântara (2003-2006) e perpassa os dois mandatos do atual governo Cid Gomes. Trata-se de um sistema de interligação de bacias hidrográficas entre o Vale do Jaguaribe, a Capital e o Complexo Industrial e Portuário do Pecém, o chamado Eixão das Águas. O Castanhão é o elo central, devendo garantir o suprimento de água para Fortaleza pelos próximos 30 anos. Com mais de R\$ 1 bilhão em investimentos, a obra faz parte do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) e está dividida em cinco trechos formados por canais, túneis e aquedutos. O sistema, com extensão de 255 km, leva água do Açude Castanhão até a região metropolitana de Fortaleza, e para o Complexo Industrial e Portuário do Pecém (CIPP).





### LEGENDA

- |                                 |                           |
|---------------------------------|---------------------------|
| ● Sede de município             | ■ Baía do Salgado         |
| — Rios                          | ■ Baía do Alto Jaguaribe  |
| — Canais                        | ■ Baía do Médio Jaguaribe |
| — Transposição do São Francisco |                           |

Fonte: Companhia de Gestão de Recursos Hídricos do Estado do Ceará - COGERH.

Elaboração/Diagramação: Maria de Lourdes Carvalho Neta, 2013.

**FIGURA 16 - TRECHO 01 DO CINTURÃO DAS ÁGUAS DO CEARÁ**

Apesar da importância desse último projeto, sobretudo para a aglomeração urbana do Crajubar que, em franca expansão, já convive com preocupações em relação à segurança hídrica na região, o mesmo, a exemplo do processo de institucionalização da RMCariri, não foi objeto de debate mais consequente na área atingida. Por isso mesmo, ainda representa uma incógnita para as populações urbanas e rurais da região, além da própria comunidade científica que tem aí seu laboratório preferencial de estudos e pesquisas.

Ainda no bojo do processo que culminou com a criação da RMCariri, acresce sublinhar o lugar e importância do “Projeto de Desenvolvimento Econômico Regional do Ceará - Cidades do Ceará (Cariri Central)” nesse processo. Anunciado pelo Governo do Estado logo após a institucionalização da RMCariri, essa iniciativa representa um programa de investimentos públicos da ordem de R\$ 130 milhões nas cidades integrantes do recorte regional denominado Cariri Central.<sup>58</sup> Aliás, essa área coincide com aquela da RMCariri. O contrato com o Banco Mundial foi ratificado em solenidade realizada em 04 de fevereiro de 2010 na cidade de Juazeiro do Norte.

Segundo fontes do Governo do Estado, a escolha dessa região como área piloto para a realização do referido projeto levou em consideração os investimentos públicos pré-existentes na região; a existência na região de atividades produtivas consideradas competitivas para o Estado; a capacidade destas em alavancar o desenvolvimento da região – especialmente o turismo e polo calçadista; e “o processo de polarização regional constituído por mais de um município”. (<http://www.cidades.ce.gov.br/index>. Acesso em 30 de janeiro de 2012, grifos nossos).

Conforme podemos perceber, o plano traz expressamente um compromisso com dois segmentos produtivos já bastante consolidados no Estado, a saber, o negócio do turismo e a indústria calçadista, ambos os vetores, com forte apelo regional, especialmente o segundo, pois já bastante consolidado em Juazeiro do Norte.

A eleição do turismo no Cariri Central expressa o interesse em explorar o patrimônio ambiental, paleontológico e cultural da região e o turismo religioso na cidade de Juazeiro do Norte. Porém, tal opção embute também o propósito de promover adequações no circuito espacial das tradicionais romarias, com vistas à atração de uma

---

<sup>58</sup> A implementação do Projeto envolve recursos da ordem de US\$ 66 milhões, aproximadamente 70% dos quais financiados pelo BIRD e aproximadamente 30% constituídos por recursos de contrapartida do Governo do Estado, neles incluídas as participações financeiras dos municípios, quando cabível. Estimava-se que os investimentos fossem realizados durante um período de cinco anos. O Projeto teve início em 2010 com previsão de conclusão em dezembro de 2014. Fonte: <http://www.cidades.ce.gov.br/index.php>

categoria de sujeito social dentre os visitantes da “terra do Pe Cícero”, a saber, o turista religioso. Esse propósito, obviamente, reforça a oposição entre moderno e tradicional, relação na qual o romeiro representa a segunda e que, no esforço de modernização e/ou metropolização de Juazeiro do Norte, esse sujeito passa ser secundarizado nas novas políticas públicas que aí tem lugar.

As ações programadas pelo projeto Cidades do Cariri distribuem-se em três eixos prioritários. O primeiro, tipificado como sendo de **qualificação territorial**, abrange intervenções para a promoção de *Acessibilidade, Trânsito e Transporte Intermunicipal*; no campo da *Qualificação Urbana*, sendo o projeto do *Aterro Sanitário Regional Consorciado e seus vinculados* o mais destacado; e ações de proteção ambiental.

Foram previstas intervenções em todos os municípios integrantes da RMCariri, porém, previsivelmente, conforme as próprias diretrizes do projeto, cuja estratégia consiste no “fortalecimento das cidades com capacidade de absorver o crescimento urbano”, foi previsto um aporte de investimentos muito mais expressivo no Crajubar e, principalmente, em Juazeiro do Norte.

O segundo eixo compromete-se com a **Inovação e Apoio aos APLs**, devendo convergir, prioritariamente, para o apoio aos setores de calçados e turismo, através de ações de infraestrutura e de formação de profissionais na região. A propósito deste último tópico, segundo informações constantes no Projeto Cidades do Cariri,

[...] destaca-se a implementação do Centro de Inovação Tecnológica do Setor de Calçados - CITE e da Escola de Design, capazes de imprimir um novo perfil de modernidade às atividades atualmente desenvolvidas pelas empresas. (<http://www.cidades.ce.gov.br/cidades/categoria4/cidades-do-ceara>. Acesso em 19 de dezembro de 2009).

Essa intervenção representa o reconhecimento institucional do caráter estratégico do polo calçadista do Cariri, no conjunto das ações estratégicas do Estado no sentido de integrar os segmentos mais competitivos do Estado no circuito da economia global. E, nesse sentido, Juazeiro do Norte aparece, mais uma vez, como alvo preferencial. Conforme expresso no Projeto, o futuro Centro de Inovação Tecnológica do Setor de Calçados deverá ser instalado em Juazeiro do Norte.

O terceiro eixo do mesmo projeto alude à **Gestão Regional e Fortalecimento Institucional**. Esse tópico do programa prevê,

[...] um conjunto de intervenções associadas entre si que visam fortalecer o processo de gestão compartilhada e descentralizada iniciado pelo Governo do Estado, avançando no sentido de buscar desenhos institucionais melhor definidos e mais adequados para o Projeto, envolvendo o fortalecimento institucional dos órgãos envolvidos no mesmo e das instâncias de representação e gestão regional, e a realização de estudos e projetos voltados para o desenvolvimento da região. (grifos nossos).

Conforme podemos depreender, sobretudo a partir dos objetivos sublinhados anteriormente, pelo menos no campo das intenções e do discurso político, o projeto Cidades do Cariri sinaliza uma preocupação com o suporte institucional da RMCariri. Porém, iniciado em 2010 e com conclusão prevista para 2014, essa é a etapa do projeto que, até o momento, não logrou o êxito esperado na região.

Transcorridos dois anos de execução do Projeto, parte das ações relativas às intervenções na área de engenharia civil já se tornaram realidade, inclusive, a despeito das resistências locais<sup>59</sup>.

Enquanto isso, aquelas intervenções que demandavam ações de outra natureza, circunscritas à arena da “engenharia política”, não tiveram a mesma celeridade. Um exemplo flagrante dessa situação refere-se às tratativas de construção do aterro sanitário consociado na região.

A primeira definição em relação a essa obra, referente à formação do consórcio municipal<sup>60</sup>, foi tomada ainda no princípio do segundo semestre de 2009. Todavia, o processo que culminaria com a delimitação do local mais apropriado, sustentável ecológica, econômica e politicamente, só concretizou-se três anos mais tarde. De sorte que, no momento atual, o início das obras civis ainda aguarda pela realização dos estudos de impactos ambientais e os respectivos licenciamentos. Este equipamento urbano será abrigado no município de Cariri e, conforme previsto, será integrado às cidades da RMCariri e de Altaneira, município vizinho à Farias Brito e Nova Olinda, através de novos eixos rodoviários, ainda virtuais, porém vinculados ao projeto original.

Da parte que toca o terceiro eixo do Projeto Cidades do Cariri Central, em especial, no que tange ao processo de institucionalização da RMCariri, como parte

---

<sup>59</sup> Na cidade do Crato, quando da realização da obra de requalificação das praças da área central da cidade, população e imprensa revelaram contrariedade com a realização da mesma em face de outras demandas consideradas mais urgentes na cidade.

<sup>60</sup> Participam desse consórcio municipal para a construção do aterro sanitário do Cariri todos os municípios integrantes da RMCariri. O mesmo contou ainda com a adesão do município de Altaneira, situado na porção noroeste desta aglomeração.

integrante da estratégia de planejamento no âmbito estadual, interpõe-se o maior desafio. Passados quase quatro anos do fato consumado, por força de Lei, sua efetividade como instância de planejamento e gestão urbano-regional ainda é aguardada.

Criada desde 2009, a RMCariri não está regulamentada de fato e, de acordo com as evidências, todos os municípios integrantes da mesma ainda estão desmobilizados.

O único instrumento de intermediação institucional em atividade na região, vinculado ao organograma da Secretaria das Cidades, não da RMCariri, não foi concebido para este fim. Trata-se do Conselho de Desenvolvimento e Integração Regional do Cariri, instalado ainda no ano de 2007, quando se iniciava o primeiro mandato do Governador Cid Gomes.

Malgrado o fato de o mesmo representar o fórum regional para intermediação entre os planos do Estado para a região e as demandas regionais, o CONDIRC não foi capaz de mobilizar as partes envolvidas no processo de implantação da RMCariri. Isso se explica por duas razões. A primeira e provavelmente mais importante refere-se ao fato de o mesmo possuir um raio de atuação mais abrangente que o descrito na concepção da RMCariri e, sobretudo, do Projeto Cidades do Cariri Central. Enquanto os dois projetos estão circunscritos a um conjunto de nove municípios, o CONDIRC se constitui numa representação regional de 25 municípios.

O segundo fator limitante para a atuação do CONDIRC nas outras duas frentes prioritárias que não àquela para a qual foi concebido, encontra sua razão no fato do mesmo possuir um caráter meramente consultivo.

Com efeito, em face das cobranças emanadas por parte das lideranças políticas locais e ecoadas na imprensa regional, a Secretaria das Cidades, tendo a frente da pasta atualmente uma jovem liderança regional, lançou um plano para tentar viabilizar o processo de implantação da RMCariri. Uma primeira medida nesse sentido foi a contratação de uma consultoria externa para assessorar esse processo, seguida de uma audiência pública na primeira semana de setembro de 2012, com as presenças dos representantes dos municípios que formam o conjunto metropolitano e do novo consultor do plano, contratado em Recife.

O acompanhamento deste evento permitiu constatar o enorme desafio que se interpõe ao processo de integração política dos municípios integrantes da RMCariri. O principal deles se encontra na seara política e tem haver com o receio por parte das lideranças políticas locais em perderem autonomia. Ademais, a defesa quase

intransigente dos interesses locais, ao lado das disputas interlocais, dificulta a construção de uma unidade regional.

Todavia, o mesmo encontro produziu entendimentos. O primeiro significou um compromisso por parte da Secretaria das Cidades em criar uma Secretaria Executiva da RMCariri, preenchendo o vazio institucional pré-existente, para a execução do consórcio intergovernamental na região e, ainda, promover uma interação entre essa “unidade” regional e as esferas de poder estadual e federal.

Um segundo entendimento importante, tendo em vista a viabilização do projeto de integração política, resultou no encaminhamento da proposta de adequação das Leis orgânicas dos municípios. Ainda nesse sentido, o consultor exortou os representantes locais para a necessidade de se conceber um plano diretor, com termo de referência, e, posteriormente, um plano de ação, para definir como serão desenvolvidos os projetos destinados à RMCariri.

Quanto à necessidade de um plano diretor para a emergente Região Metropolitana do Cariri, não resta dúvidas da pertinência e importância da medida. Mas, considerando que, a grande maioria dos projetos de vulto destinados à região já foram predefinidos pelo Governo do Estado e já estão em curso, desta feita sob os auspícios do Projeto Cidades do Cariri Central — some-se a este os investimentos programados sob a rubrica dos projetos dos Cinturões: o Digital e o das Águas —, como as partes integrantes poderão opinar sobre os mesmos?

### **3.3 O novo “Norte” do aglomerado Crajubar e o processo de metropolização do Cariri Central**

Ao longo da última década, conforme pudemos avaliar, o espaço urbano-regional do Crajubar passou por significativas transformações, tanto do ponto de vista da sua dinâmica interna quanto da forma como o mesmo aparecia nos planos governamentais. Tal fato evidencia-se a partir do novo *status* conferido a essa aglomeração no plano das políticas públicas estaduais para o território cearense. Vale salientar que essa nova condição não deriva tão somente da sua promoção, em caráter institucional, ao plano metropolitano. Mas, do reconhecimento dessa realidade como território estratégico nos renovados planos do Estado de integração do Ceará à economia global, o que significou ampliar o leque de opções estratégicas para além do espaço metropolitano de Fortaleza, a propósito, já relativamente saturado.

Portanto, tonou-se imperioso incorporar novos recortes territoriais do Estado, mais precisamente aqueles que, à luz do processo de reestruturação produtiva na escala global, figuram como focos de dinamismo e competitividade. É nesse pano de fundo que se insere o conjunto urbano-regional representado pelo Crajubar, até muito recentemente fora do eixo ordinário das atividades e fluxos organizados à escala global.

É nesse sentido que a segunda maior aglomeração urbana do Estado do Ceará, tendo a frente a cidade de Juazeiro do Norte como centralidade principal, emerge como espaço estratégico. E, neste caso, a iniciativa que resultou na institucionalização da RMCariri representou, a nosso juízo, tão somente uma etapa dos planos estratégicos do atual governo do Estado por e partir do Cariri Central, tanto no âmbito econômico quanto no político.

Aqui, ao considerarmos o aludido espaço regional como meio e não como alvo dos agentes produtores do espaço, nos filiamos às proposições de Massey (2004) e Lencioni (2006). Nas formulações de ambas, o espaço aparece como produto e, sobretudo, como mediação. Para a primeira, o espaço é concebido como “a esfera da possibilidade da existência da multiplicidade” e, conseqüentemente, “a esfera na qual distintas trajetórias coexistem” (MASSEY, 2004, p.08). Essa posição é reforçada por Lencioni, quando a mesma assevera que,

[...] é como meio e não como lugar que o espaço garante a posição das coisas, ou seja, a localização delas. De modo mais objetivo, é como meio que o espaço garante a fluidez, o movimento do capital e a localização das empresas nos territórios. Essas empresas, ao acompanharem o ritmo frenético da velocidade dos fluxos, como errantes, vivem num nomadismo incessante buscando maiores condições e vantagens para seus negócios. Assim, acabam comprovando que o espaço não é simplesmente um lugar onde se instalam empresas, mas um meio no qual a localização das empresas se torna possível. (LENCIONI, 2006, p.66)

Assim sendo, em face dos novos imperativos da forma global de organização da produção, cada vez mais se impõe ajustes àqueles territórios passíveis de integração. E, nesse processo, o Estado toma parte como agente indutor e/ou fiador desses ajustes, seja no âmbito jurídico, seja na promoção das infraestruturas necessárias aos novos arranjos produtivos.

Nesse sentido, é lícito afirmar que o conjunto de investimentos públicos assinalados na seção anterior, constitui parte integrante da estratégia governamental no sentido de dotar o chamado Cariri Central dos requisitos locais e regionais para que este

recorte do território cearense se ajuste às formas mais contemporâneas de organização da produção. Funcionam, em larga medida, como elementos-chave para a adequação do arranjo urbano-regional do Crajubar ao novo paradigma de organização da produção global e a sua inserção na moderna rede de fluxos (LENCIONI, 2006).

É com esse pano de fundo que o Crajubar se firma como centralidade dinâmica no território cearense bem como, em razão da sua posição estratégica nos Sertões centrais do Nordeste brasileiro, como “metrópole sertaneja”.

A propósito, conforme o estudo coordenado por Clélio Campolina Diniz (MP/SPI, 2008, p.127), o Crajubar, a exemplo do conjunto Petrolina-Juazeiro da Bahia, já se posicionam no Norte do “Território Semi-Árido”<sup>61</sup> como “grandes referências em um espaço antes fragmentado e pouco estruturado”. Ainda de acordo com o referido estudo, o “Sertão Semi-Árido Nordestino” é destacado como sendo uma “área com predominância de caatinga ou semi-árida, de ocupação antiga, relativamente rarefeita, com elevado nível de pobreza e baixo potencial econômico” (ibid., p.46).

Em face de situações geográficas desprovidas de atributos territoriais que lhe assegurem participação ativa nas redes disponíveis ou desconectadas das políticas públicas prioritárias do Estado, as mesmas permanecerão como “espaços opacos”, conforme Santos (1994) ou, tal qual descrito por Bauman (2001), como *espaços vazios*. E, ao longo de toda a extensão sertaneja do Nordeste, bem como doutras regiões de ocupação recente no país, não são poucos os espaços vazios. Acresce informar que, conforme a perspectiva apontada por Bauman, esses espaços são “vazios” porque não são sequer conhecidos. Portanto, não surpreende que os mesmos tenham, por tanto tempo, representado vazios nos mapas dos *planos estratégicos* públicos e privados.

Esse cenário, contudo, dá sinais de mudanças. Mesmo num ambiente econômico contemporâneo marcado pela seletividade dos investimentos, cujos critérios de seleção privilegiam os focos de dinamismo e competitividade, o Sertão nordestino emerge como nova fronteira do capitalismo.

Na compartimentação sertaneja, um seletivo grupo de cidades e/ou recortes sub-regionais conseguiu suplantar o quadro de isolamento ou esquecimento aludido acima. É realmente um pequeno conjunto formado por aqueles espaços plenamente integrados

---

<sup>61</sup> O Sertão Semi-Árido Nordestino representa uma das seis grandes áreas ou territórios da estratégia, e apresentadas no Módulo 2 e 3 do Estudo da Dimensão Territorial para o Planejamento (MP/SPI, 2008). As outras cinco áreas são conformadas pelos Biomas Florestal amazônico, Litoral Norte-Nordestino, Sudeste-Sul, Centro-Oeste e o Centro-Norte do país.

às redes nacional e global de forma reticular. Estes espaços não contíguos, aqui denominados anteriormente como enclaves territoriais, são representados por Santos (ibid.) como “pontos luminosos”.

Assim, em meio ao vasto Sertão nordestino despontam as *capitais regionais* de Barreiras, no oeste baiano, baseada no agronegócio, principalmente na produção de grãos, em particular, a soja; Juazeiro/BA e Petrolina/PE, também ancorados no agronegócio, neste caso, a fruticultura nos perímetros irrigados sob o comando das duas cidades que compõe a Região Integrada de Desenvolvimento Econômico (RIDE) daquela área de confluência entre os estados da Bahia e Pernambuco; Mossoró, no Rio Grande do Norte, calcada na exploração de hidrocarbonetos (petróleo e gás natural); e, no Ceará, Sobral e o Crajubar.

Desse conjunto de cidades, tipificadas pela Regic-2007 (IBGE, 2008) como *capitais regionais*, o conjunto urbano Crajubar se distingue das demais por duas razões.

Primeiramente, com exceção do Crajubar, todas as demais ganharam importância pronunciada ao longo das últimas décadas, principalmente a partir dos anos 1970, tendo como lastro principal os investimentos e/ou incentivos do Estado — tanto oriundos da união quanto dos governos estaduais. Isso porque a exploração dos territórios das regiões que abrigam todas aquelas *capitais regionais* só foi possível, pelo menos em escala industrial e comercial, com a efetiva participação do Estado através da promoção de infraestrutura, concessões e/ou incentivos fiscais.

Nos casos específicos da RIDE Petrolina-Juazeiro e de Mossoró, a ação do Estado se fez presente com a implantação de empresas públicas. No primeiro caso, trata-se de investimentos na formação dos perímetros irrigados da região, com a criação e implantação da Companhia de Desenvolvimento do Vale do São Francisco, em 1974, sediada na cidade de Petrolina. A implantação da Embrapa Semi-Árido um ano depois, em 1975, com sede também em Petrolina, também representou um aporte importante para subsidiar as iniciativas pioneiras na região em termos de fruticultura irrigada.

No segundo caso, o grande impulso na economia local e regional verificou-se com a implantação de uma base de operações da Petrobrás, em 1980 com vistas ao desenvolvimento das atividades de exploração de petróleo e gás natural na Bacia Petrolífera Potiguar<sup>62</sup>.

---

<sup>62</sup> Esta bacia abrange parte dos Estados do Ceará, especificamente a área dos municípios de Icapui e Aracati, e Rio Grande do Norte.

No Ceará, ainda que se considere o papel e importância do Estado como agente responsável por importantes investimentos públicos<sup>63</sup> e privado no Crajubar resta comprovado que essas ações concentraram-se, até muito recentemente, na Região Metropolitana de Fortaleza (RMF).

Das duas *capitais regionais* do Estado, a cidade de Sobral, foi o *locus* preferencial das ações do Estado do Ceará além da RMF. Obviamente, isso não se deu por acaso. A força de um grupo político sobralense de base familiar, representada pelo clã Ferreira Gomes, certamente, foi decisiva para que sobral detivesse a primazia das ações estratégicas do “Estado” para além das fronteiras da RMF. Acresce informar que o aludido grupo político vem mantendo forte articulação com os sucessivos governos do Estado, quando não o seu comando, desde o primeiro governo de Tasso Jereissati, iniciado em (1987), até o presente.<sup>64</sup>

Esse alinhamento político de Sobral rendeu a esta cidade vultosos investimentos públicos em infraestrutura e concessões fiscais que resultaram na projeção de Sobral no cenário estadual e nacional como chamariz de grandes investimentos privados, a exemplo da Grendene S.A. Aliás, a origem e importância dessa empresa corporativa no território de Sobral já foi objeto de análise na seção anterior. O mais recente desdobramento da ação do Estado reveladora do empenho do Governo cearense à promoção do parque industrial sobralense pode ser conferida na notícia publicada no portal *AutomotiveBusiness*, em 01 de outubro de 2012, cuja manchete principal era, “Ceará vira sócio da TAC na fábrica de Sobral”.

A **TAC** já se mudou de Joinville, em Santa Catarina, para **Sobral**, no Ceará, onde desde setembro passou a produzir o 4x4 **Stark**. Segundo o jornal O Povo, a agência de desenvolvimento do Estado (Adece) injetou R\$ 30 milhões para atrair a empresa e terá cerca de 15% de participação no negócio. O aporte estatal teria sido o fator decisivo para atrair a fábrica ao Ceará, pois a empresa pendia para a Bahia e mudou de planos com o aceno de recursos extras, conforme disse ao jornal Cláudio Frota, diretor de atração de investimento da Adece. A

---

<sup>63</sup> Notadamente, com o malogrado projeto Asimow, ainda no final dos anos 60 do século passado, e, mais recentemente, através de incentivos fiscais para as empresas, especialmente, do setor de calçados.

<sup>64</sup> Os Ferreira Gomes conservaram posições destacadas nas mais elevadas esferas de poder do Estado do Ceará, inclusive revezando-se no poder, desde a segunda metade dos anos 1980. O primeiro a despontar foi o ainda jovem Ciro Gomes que, primeiro, na condição de deputado estadual, exerceu a liderança do governo na Assembleia Legislativa. Na sequência, fez rápida passagem como Prefeito de Fortaleza, tornando-se Governador em 1991. No mesmo período, seu irmão, Cid Gomes, ocupava a Presidência do Poder Legislativo estadual. Diante do retorno de Tasso Jereissati, o irmão mais velho tentou a sorte como liderança política nacional, o mais jovem (Ivo Gomes) iniciava carreira como Deputado Estadual e o do meio, Cid Gomes, ocupava o posto de prefeito de Sobral. Este, por sua vez, já está à frente do Governo do Estado desde janeiro de 2007.

TAC também receberá incentivos previstos no Fundo de Desenvolvimento Industrial (FDI), incluindo redução do ICMS por 10 anos. (<http://www.automotivebusiness.com.br/noticia/15246/ceara-vira-socio-da-tac-na-fabrica-de-sobral> - acessado em 22/01/2013)

A mesma publicação informa ainda que o Ceará não é o primeiro Estado a investir na TAC. A SCParcerias, braço de investimentos do governo catarinense, tinha 14% de participação acionária no negócio, mas não se sabe se ainda mantém a sociedade. Essa empresa, formada originalmente por um grupo de empresários de Santa Catarina — daí a sigla TAC (Tecnologia Automotiva Catarinense) —, agora, capitalizada por investimentos diretos do Governo cearense, em substituição àqueles da SCParcerias, poderá ser renomeada.

Conforme comunicado oficial constante na página oficial do Conselho Estadual de Desenvolvimento Econômico na web,

A escolha estratégica da cidade de Sobral ocorreu por conta da proximidade com os maiores consumidores que são as regiões Nordeste, Sudeste e Centro-Oeste. A cidade está perto da capital cearense e é um dos maiores IDH do nordeste. Além disso, passou por um forte processo de investimentos em infraestrutura e educação e é apontada como uma das cidades que mais crescem no Ceará. (<http://www.cede.ce.gov.br/noticias>, acessado em 22/01/2013)

O sucesso desse empreendimento no polo industrial sobralense é uma incógnita, pois a referida montadora é uma iniciante no mercado automotivo e com resultados desconhecidos<sup>65</sup>. A decisão “estratégica” do Governo cearense em bancar este empreendimento em Sobral é reveladora da atenção especial do Governo do Estado em relação àquele centro urbano.

Em situação distinta à de Sobral e da região Norte do Estado, o aglomerado urbano e regional Crajubar, segundo o ponto de vista das lideranças políticas e empresariais locais, parece deslocado sociopolítica e territorialmente do principal centro de poder do Estado. Em verdade, após o desaparecimento da principal liderança regional, o Padre Cícero Romão Batista (1934), e o curto período em que um representante da região, o Coronel Aduino Bezerra, ocupou o posto de Governador de

---

<sup>65</sup> Ainda segundo a Automotivebusiness, “Só em janeiro de 2010 a empresa começou a montar o jipe em Joinville, ao ritmo divulgado de 12 carros por mês. Contudo, a TAC não informa quantos Stark já vendeu e, nos arquivos do Registro Nacional de Veículos Automotores (Renavam), nenhum carro com este nome foi emplacado no Brasil nos últimos três anos pesquisados.” (ibid.).

1975 a 1979, a força política regional tornou-se bastante pulverizada no território regional.

O quadro exposto concorreu para que se difundisse no Cariri o já histórico sentimento de desprestígio dessa região em relação aos “planos” de governo do Estado do Ceará para o território cearense. O sentimento de descontentamento na região é de tal ordem que, com muita frequência, emergem manifestações regionalistas no Cariri que remetem a um alegado “sonho regional” de que um representante dessa região possa vir novamente a ocupar o posto de comando do Governo do Estado.

Do lado do Governo do Estado, a promoção do chamado Cariri Central ao *status* metropolitano e o cronograma de investimentos públicos em execução nas cidades desse conjunto regional representam, a nosso juízo, um esforço por parte da atual gestão no sentido de reposicionar-se politicamente na região. Todavia, o caráter centralizador das decisões, sendo todas definidas na sede do Governo em Fortaleza, e a concentração da grande maioria dos investimentos públicos em Juazeiro do Norte, suscita preocupação e desconfiança por parte da população da RMCariri. Ademais, o caráter corporativo desses investimentos tem privilegiado as áreas mais dinâmicas da RMCariri, sobretudo de Juazeiro do Norte, portanto descoladas das demandas mais prementes da maior parte da população. Aliás, esse é um dado marcante do processo de estruturação das metrópoles, na perspectiva apontada por Santos (1990, p.95), dada a “presença e a forma como o Estado utiliza seus recursos para a animação das atividades econômicas hegemônicas em lugar de responder às demandas sociais”.

Nesse sentido, segundo Moura (2009, p.35), ao analisar a ação do Estado nas aglomerações metropolitanas,

[...] o essencial do esforço de equipamentação está primordialmente a serviço das empresas hegemônicas, da modernização urbana, suprimindo as deseconomias externas e criando atratividades para novas empresas; o que resta é relegado aos parques orçamentos públicos.

Por outro lado, é importante ressaltar a importância presente dessa aglomeração regional, especialmente de Juazeiro do Norte, no que tange a atração de investimentos privados. Tal fato pode ser notado a partir de meados dos anos 2000. O marco inaugural foi a abertura da primeira unidade da rede de varejo Lojas Americanas em Juazeiro do Norte no ano de 2006. Um ano depois, em 2007, diante do sucesso de vendas da primeira unidade do grupo em Juazeiro do Norte, abriu-se mais uma filial na

mesma cidade e, um ano mais tarde, inaugurou-se uma terceira unidade na região, desta vez, em Crato.

Acresce salientar que até o momento do ingresso das Lojas Americanas, todos os investimentos privados na região tinham origem no capital local e regional. Portanto, a chegada desse grupo empresarial na região, somada ao sucesso de seus respectivos empreendimentos em Juazeiro do Norte e em Crato, avalizou o potencial de mercado até então restrito aos interesses empresariais locais e regionais.

Logo depois das Lojas Americanas, outras grandes redes de varejo que operam no mercado varejista mundial, como os grupos *Waal Mart* e *Carrefour*, chegaram em Juazeiro do Norte. O primeiro a fincar base na terra do Pe Cícero foi o grupo *Carrefour* que opera uma unidade com a marca “Atacadão” desde 2009. O Wall Mart aportou na cidade com duas de suas bandeiras, uma unidade da rede “Hiper Bom Preço” e a outra da rede “Maxxi”. Além destes dois grupos empresariais, um terceiro, o grupo *Casino-Pão-de-Açúcar*, também escolheu Juazeiro do Norte para ancorar suas operações na região, o que já o faz desde o primeiro semestre de 2013, quando se instalou em lote frontal àquele que abriga o Atacadão. Trata-se de uma filial da rede de lojas Assai, com perfil similar ao das redes Atacadão e Maxxi, todas voltadas para um segmento de mercado tipificado como “atacarejo”, resultado da combinação de vendas no atacado e também no varejo. As figuras 17, 18 e 19 ilustram a presença dessas grandes redes de varejo na paisagem urbana de Juazeiro do Norte.

O novo quadro que começou a se desenhar na área da RMCariri, mais precisamente em Juazeiro do Norte a partir da segunda metade dos anos 2000, evidencia um novo estágio do processo de urbanização desta cidade, descolado da dinâmica precedente, pois não mais vinculado diretamente ao processo de industrialização. Aliás, esta característica coincide com a lógica contemporânea de produção do espaço metropolitano. A esse respeito, Lencioni é bastante enfática ao afirmar que

A metrópole contemporânea pode ser considerada uma espécie de tradução urbana da manifestação socioespacial da globalização. Ela apresenta uma forma territorial nova, que pode ser descrita como uma ampliação da metrópole moderna, herdada do processo de urbanização e industrialização. Ela é produto do processo de metropolização, que nada mais é do que uma metamorfose do processo de urbanização. (LENCIONI, 2006, p.71-72)



Figura 17 – Loja Hiper Bompreço mais conjunto de lojas no local que abrigava a antiga Cariri Industrial (Foto: Normando Soracles).



Figura 18 – Loja Atacadão de Juazeiro do Norte localizado no eixo de ligação rodoviário de Juazeiro do Norte a Crato (Foto: Ivan Queiroz).



Figura 19 – Loja Assai recém-inaugurada de Juazeiro do Norte localizado em lote frontal ao Atacadão.

O processo de metropolização, por seu turno, tal qual descrito por Lencioni (ibid.) e Cuningham (2005), corresponde ao estágio mais avançado do processo de urbanização. Portanto, possui características próprias que lhe asseguram uma particularidade, especialmente em relação ao par industrialização e urbanização, responsável pela estruturação das metrópoles modernas (LENCIONI, ibid.).

Definitivamente, o estágio atual da dinâmica urbana na RMCariri, em muito se assemelha à dinâmica das metrópoles contemporâneas. Esse momento, aliás, foi objeto de uma publicação na Revista Exame de agosto de 2012 que, já na chamada de capa, colocava Juazeiro do Norte em destacada posição entre “as 100 cidades onde o consumo mais cresce” no país. A matéria assinada por Fabiane Stefano e Patrick Cruz, estabelece, inclusive, um paralelo entre o momento presente de Juazeiro do Norte com aquela cidade que se esboçava na década de 1960, por ocasião do Projeto de industrialização do Cariri idealizado pelo professor Morris Asimow.

A matéria lembra que, assim que se esgotaram os recursos que financiaram os empreendimentos do Projeto Asimow, as indústrias montadas à época foram fechando uma a uma. Ressalta ainda que o malogro do referido projeto

Foi uma lição prática de que o desenvolvimento não se cria em laboratório — e que não há ajuda governamental capaz de induzir a economia se faltarem condições mínimas para que ela floresça. Curiosamente, Juazeiro do Norte é hoje palco de uma transformação ainda mais radical do que a sonhada pelo professor Asimow, morto em 1981. (<http://exame.abril.com.br/revista-exame/edicoes/1022/noticias/o-novo-mapa-do-consumo>. Acesso em 12/01/2013).

A mesma publicação sublinha ainda o fato de o tamanho da aglomeração de Juazeiro do Norte, somada ao contingente populacional das cidades do seu entorno, fazem desta cidade um “grande polo varejista em plena ebulição”.

O novo norte da dinâmica socioespacial de Juazeiro do Norte, em substituição aos traços remanescentes do desenho proposto por Asimow, pode ser representado, simbolicamente, pela reincorporação de uma localização industrial do plano de outrora. Nessa área, foi instalada em 2011 uma unidade do Hiper Bompreço, rede de supermercados pertencente ao grupo americano Walmart.

Na matéria publicada pela Exame, justifica-se que esse empreendimento foi montado em Juazeiro do Norte mirando o potencial de consumo da cidade, estimado em agosto de 2012 em 570 milhões de reais<sup>66</sup>.

O aludido potencial dinâmico de Juazeiro do Norte, de fato, explica-se em grande parte pelo tamanho da aglomeração formada pela RMCariri, porém, em nenhum momento das oito páginas da matéria consultada foi feita menção à nova condição jurídica da região. De forma subliminar, os demais municípios integrantes da RMCariri comparecem como extensões complementares do potencial de consumo de Juazeiro do Norte.

A tabela 06 e o gráfico 02 podem dimensionar o contributo de cada município para a formação do mercado regional.

**Tabela 06: População da Região Metropolitana do Cariri de 1991-2010**

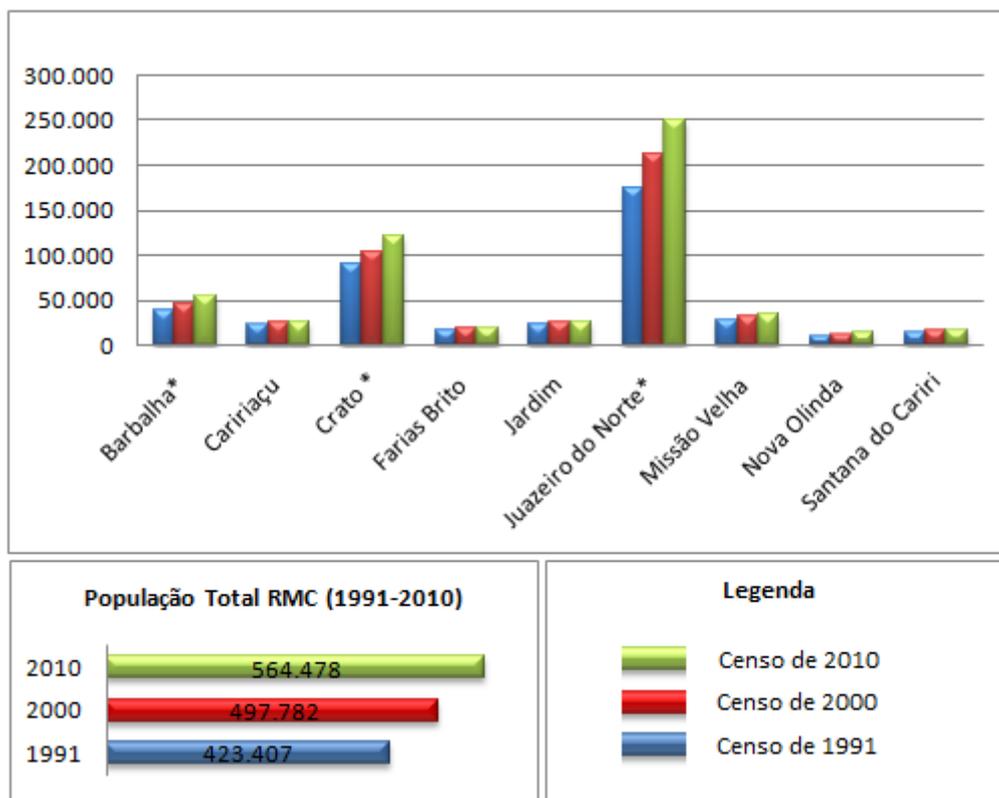
MUNICÍPIO	CENSO de 1991		CENSO de 2000		CENSO de 2010	
	Total	% de Pop. Urbana	Total	% de Pop. Urbana	Total	% de Pop. Urbana
<b>Barbalha*</b>	<b>38.430</b>	<b>63,23</b>	<b>47.031</b>	<b>65,21</b>	<b>55.323</b>	<b>68,7</b>
<b>Caririaçu</b>	23.318	31,03	25.733	10,618	26.393	53,16
<b>Crato *</b>	<b>90.519</b>	<b>77,64</b>	<b>104.646</b>	<b>80,19</b>	<b>121.428</b>	<b>83,1</b>
<b>Farias Brito</b>	17.625	38,98	20.315	42,95	19.007	46,67
<b>Jardim</b>	23.964	21,8	26.414	27,85	26.688	33,7
<b>Juazeiro do Norte*</b>	<b>173.566</b>	<b>95,02</b>	<b>212.133</b>	<b>95,33</b>	<b>249.939</b>	<b>96,1</b>
<b>Missão Velha</b>	29.228	37,44	32.586	39,23	34.274	44,99
<b>Nova Olinda</b>	11.354	42,3	12.077	52,93	14.256	68,01
<b>Santana do Cariri</b>	15.403	37	16.847	48,54	17.170	51,38
<b>Total</b>	<b>423.407</b>	<b>70,92</b>	<b>497.782</b>	<b>74,5</b>	<b>564.478</b>	<b>78,81</b>

\*Município integrante do Crajubar;

Fonte: IBGE - Censos de 1991 a 2010.

<sup>66</sup> “Estima-se que esse valor quase quadruplicará até o fim da década. Com base numa pesquisa exclusiva da consultoria americana McKinsey, complementada por dados da empresa de geomarketing Escopo, EXAME traçou o mapa do consumo no Brasil em 2020 - e ele deixa claro que o exemplo de Juazeiro do Norte é tudo menos um caso isolado. Será replicado em todo o país.” (<http://exame.abril.com.br/revista-exame/edicoes/1022/noticias/o-novo-mapa-do-consumo>. Acesso em 12/01/2013).

**Gráfico 02: Dinâmica populacional da Região Metropolitana do Cariri de 1991-2010**



A primeira observação digna de nota, em face dos números acima, diz respeito à expressiva diferença de população residente no conjunto da RMCariri. Em primeiro lugar, entre as populações do triângulo Crajubar e aquelas dos demais municípios. Tal fato também se observa no crescimento intercensitário dos nove municípios. Afinal, a exceção do município de Nova Olinda, que registrou um vigoroso crescimento populacional entre os dois últimos censos, apenas aqueles integrantes do Crajubar cresceram em ritmo acelerado. Vale lembrar que o município de Juazeiro já ostenta um ritmo intenso de crescimento demográfico desde que o IBGE iniciou seus levantamentos censitários, em 1940.

Em segundo lugar, porém não menos importante, ressaltamos a grande diferença no que tange aos números anotados para os municípios mais dinâmicos dessa emergente aglomeração metropolitana. Dentre os polos<sup>67</sup> metropolitanos, Juazeiro do Norte aparece em destacada posição no que se refere ao tamanho do seu contingente

<sup>67</sup> A Lei complementar que instituiu a Região Metropolitana do Cariri não definiu um polo metropolitano, mas três, a saber, Juazeiro do Norte, Crato e Barbalha. De um lado, tal decisão representou o reconhecimento da histórica articulação socioeconômica das três cidades. De outro, constituiu, a nosso juízo, uma estratégia política para evitar possíveis constrangimentos com as elites cratenses.

populacional. Esse município polo da RMCariri representa, sozinho, 44,27% da população da região. Ademais, sublinhamos o fato de Juazeiro concentrar a quase totalidade de sua população em território urbano.

A tabela 07 permite visualizar a realidade de Juazeiro do Norte, confrontando com aquelas relativas às demais *capitais regionais*, nos termos propostos pelo Regic-2007.

**Tabela 07 - População residente, total, urbana total e urbana na sede municipal, em números absolutos e relativos, com indicação da área total e densidade demográfica dos municípios sedes das *capitais regionais* dos Sertões nordestinos em 2010.**

MUNICÍPIO	TOTAL	URBANA	URBANA NA SEDE MUNICIPAL	TOTAL PERCENTUAL	URBANA PERCENTUAL	URBANA NA SEDE MUNICIPAL PERCENTUAL	ÁREA TOTAL KM <sup>2</sup>	DENSIDADE DEMOGRÁFICA DA UNIDADE TERRITORIAL HAB/KM <sup>2</sup>
Barbalha/CE	55.323	38.022	36.939	100,00%	68,00%	66,00%	599,3	92,31
Crato/CE	121.428	100.916	93.192	100,00%	83,00%	76,00%	1157,9	104,87
Juazeiro do Norte/CE	249.939	240.128	238.938	100,00%	96,00%	95,00%	248,2	1006,91
Sobral/CE	188.233	166.310	147.359	100,00%	88,00%	78,00%	2122,9	88,67
Mossoró/RN	259.815	237.241	237.241	100,00%	91,00%	91,00%	2099,3	123,76
Petrolina/PE	293.962	219.215	217.132	100,00%	74,00%	73,00%	4558,4	64,49
Barreiras/BA	137.427	123.741	123.741	100,00%	90,00%	90,00%	7859,1	17,49
Jequié/BA	151.895	139.426	136.470	100,00%	91,00%	89,00%	3227,3	47,07
Juazeiro/BA	197.965	160.775	151.336	100,00%	81,00%	76,00%	6500,7	30,45
Vitória da Conquista/BA	306.866	274.739	260.260	100,00%	89,00%	84,00%	3405,6	90,11

Fonte: <http://www.censo2010.ibge.gov.br/sinopse/index.php?uf>. Acesso em 02/01/2013.

Como pode ser conferido na tabela acima, a posição destacada de Juazeiro do Norte não se restringe apenas ao Crajubar, à RMCariri e ao território cearense. Quando comparada a distribuição da população municipal de Juazeiro do Norte em seu território com a das principais aglomerações situadas na escala dos Sertões centrais do Nordeste, constatamos que esse município detém a maior densidade demográfica da região.

A propósito desse resultado, um dado relevante é a pequena extensão territorial municipal de Juazeiro do Norte que, com uma área total de 248 km<sup>2</sup>, concorre para que as principais atividades tenham lugar nas zonas urbanas, sobretudo na sede municipal, que concentra 95% da população. Situação distinta, por exemplo, de Petrolina/PE e Juazeiro/BA, respectivamente com 4.558 km<sup>2</sup> e 6.500 km<sup>2</sup> de área total que, somada aos vultosos investimentos nos seus perímetros irrigados, permitiram a descentralização das

atividades econômicas. Este é o caso de Petrolina que, mesmo com um contingente populacional 17% superior ao de Juazeiro do Norte, concentra menos habitantes em áreas urbanas do que o segundo e ainda acomoda 27% da sua população fora da sede municipal. No caso de Juazeiro do Norte, apenas 5% da sua população reside na zona rural.

Os dados quantitativos elencados acima permitem concluir que Juazeiro do Norte, quando comparado às unidades territoriais congêneres dos Sertões centrais do Nordeste, retém um perfil majoritariamente urbano. Com efeito, uma realidade adequada aos interesses e estratégias dos agentes econômicos, sobretudo pelo potencial de consumo local. Levando em conta o tamanho da aglomeração formada pela RMCariri, de 564.478 habitantes, somada aos contingentes populacionais distribuídos na área territorial diretamente sob a influência do Crajubar, segundo o Regic-2007<sup>68</sup>, o mercado potencial sob o comando dessa concentração urbana compreende uma população de 1.173.559 habitantes. Trata-se de um patamar muito próximo daquele representado, por exemplo, pelo contingente populacional supostamente sob a influência de Sobral, na região Norte do Estado do Ceará. A Tabela 08 informa outras semelhanças entre as duas realidades.

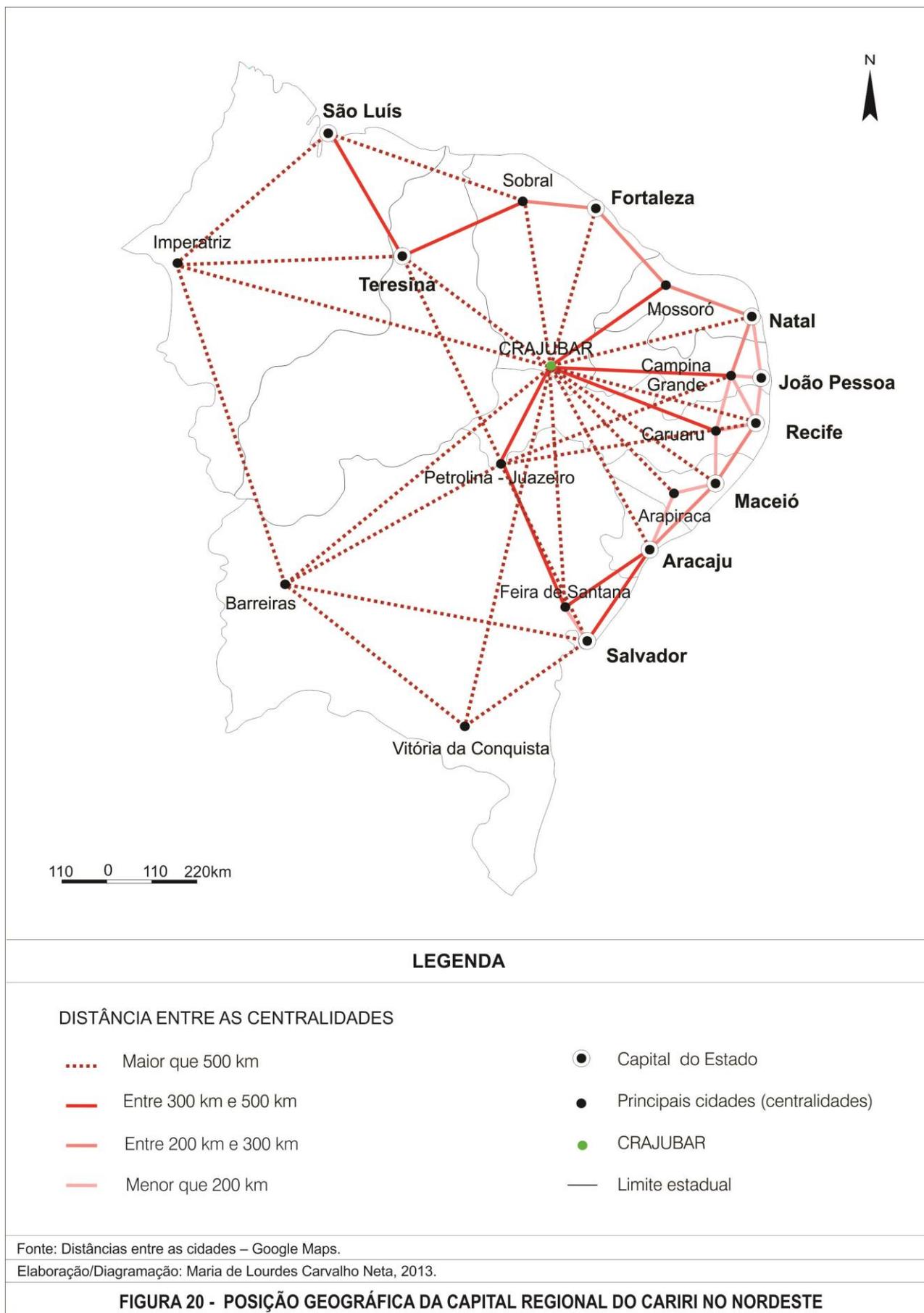
**Tabela 08 – Potencial dinâmico das regiões organizadas pelas centralidades do Crajubar e de Sobral.**

<b>CARACTERÍSTICA DA REGIÃO</b>	<b>CRAJUBAR</b>	<b>SOBRAL</b>
Total de municípios integrantes da sua região de influência	36	38
Total de municípios na rede regional	39	39
População total	1.173.559	1.118.435
População da <i>capital regional</i>	426.690	188.223
Área Total da <i>capital regional</i> (km <sup>2</sup> )	2005,4	2122,9
PIB da rede a preços correntes (2010)	6.448,634	6.773,444
PIB da unidade a preços correntes (2010)	3.260.808	2.348.207

Fonte: <http://cidades.ibge.gov.br> Acesso em 02/01/2013.

Ademais, se considerada a posição geográfica dessa aglomeração em relação aos demais centros dinâmicos do Nordeste, seja na escala estadual, seja na escala dos Sertões centrais do Nordeste, conforme podemos observar na Figura 20, verifica-se o quão absoluta pode ser o mercado potencial sob a liderança de Juazeiro do Norte.

<sup>68</sup> De acordo com este estudo, a área de abrangência da influência do Crajubar compreende um conjunto de 36 municípios, excetuando-se as três cidades polo do Cariri, sendo 30 municípios cearenses, cinco Pernambuco (Bodocó, Exu, Granito, Ipubi e Moreilândia) e um paraibano (Conceição).



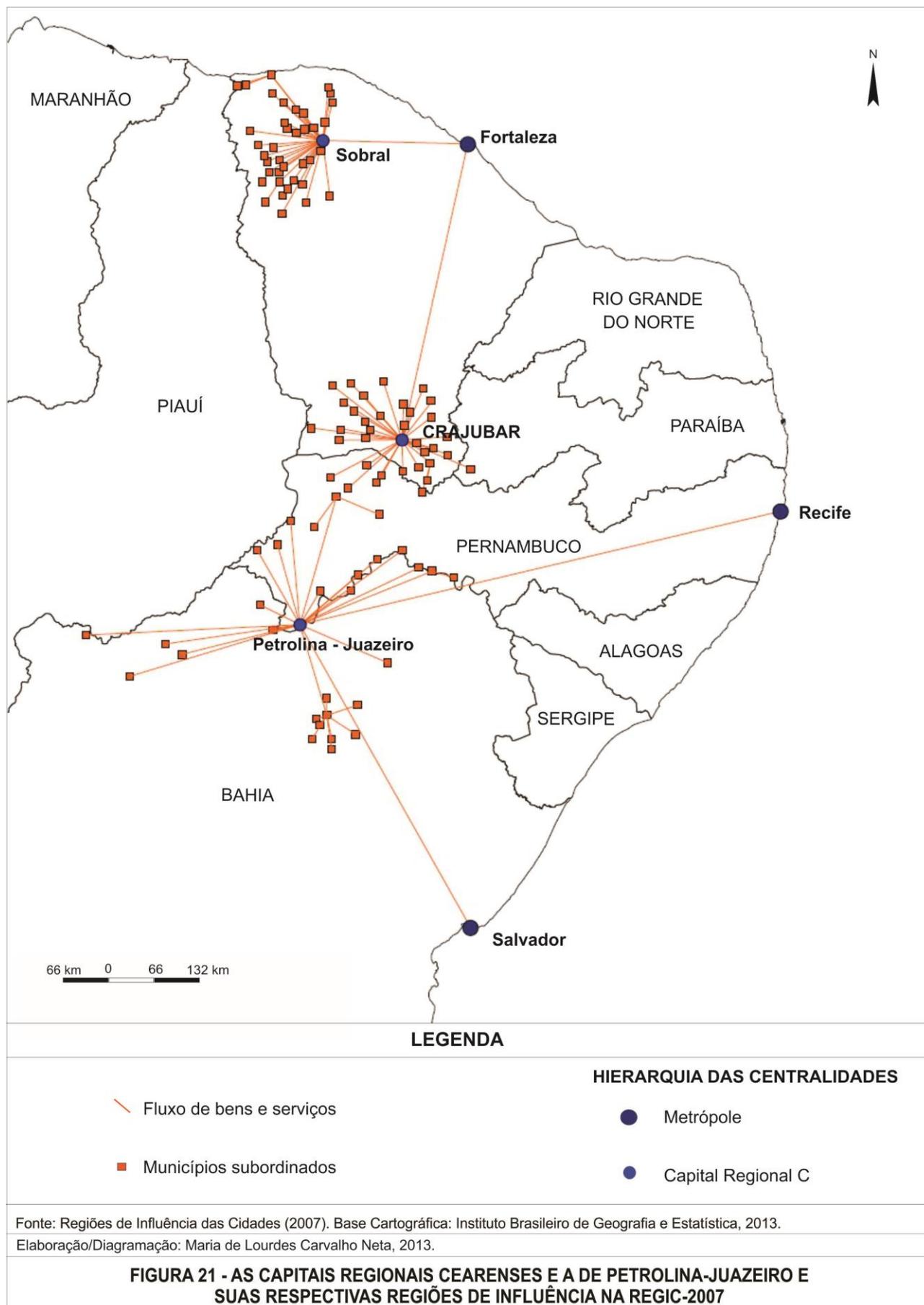
Quanto ao dimensionamento do potencial econômico das aglomerações comandadas pelas capitais regionais do Cariri e da zona Norte do território cearense, as semelhanças, conforme sublinhado anteriormente, esgotam-se no quadro expresso na tabela. Isso porque, em termos de dinamismo econômico e socioespacial, as duas realidades se diferenciam na mesma proporção das distâncias que as separam da capital metrópole Fortaleza. No caso da aglomeração do Crajubar, apesar de representar um PIB inferior ao da rede de Sobral, no que tange à ação das maiores redes de varejo global, revela-se muito mais competitiva do que sua congênere do Norte.

A distância considerável do arranjo urbano-regional Crajubar em relação aos demais centros de mesma importância ou hierarquicamente superior dentre aqueles situados no Nordeste brasileiro confere uma importância estratégica a esse território, a saber, como plataforma para as novas estratégias empresariais. A expressão dessa importância do Crajubar como centralidade dinâmica e, conseqüentemente estratégica na rede centro-nordestina pode ser conferida na Figura 21.

Acresce informar que o cenário econômico brasileiro, fortemente atrelado ao estímulo ao consumo das famílias — pautado na expansão da renda dos trabalhadores e de programas de transferência de renda, a exemplo do Programa Bolsa Família — como medida do Governo Federal para o enfrentamento da crise global que se desencadeou em 2008, fez com que as estratégias empresariais se voltassem para o mercado doméstico.

Nesse contexto, o Nordeste brasileiro, assim como o Norte do país, em razão da grande concentração de trabalhadores assalariados e, por extensão, de pobreza, foi de longe, a região mais beneficiada pela estratégia governamental. Por isso mesmo tornou-se, também, o alvo preferencial dessas estratégias, notadamente àquelas que operam no mercado varejista e na indústria da construção civil.

A repercussão desse processo no Cariri evidencia-se, conforme informado anteriormente, com a chegada de gigantes do setor varejista na região, elegendo a cidade de Juazeiro do Norte como base de suas operações, especialmente a partir de 2009. Atualmente, as três maiores redes de varejo mundiais se fazem presentes nessa cidade. E, o que parecia uma aposta — e, obviamente não o foi, dado que nenhum empreendimento do gênero é levado a cabo sem antes levantar o potencial do mercado-, revelou-se uma certeza.



Nesse sentido, o exemplo mais emblemático é o Atacadão, unidade do grupo Carrefour instalado no primeiro semestre de 2009. O gerente comercial dessa loja informou que a mesma representa o 3º lugar em vendas no país, em meio ao conjunto de 92 unidades espalhadas no Brasil. O informante, consultado em 19 de fevereiro de 2013, ressaltou que a loja de Juazeiro do Norte só fica atrás das unidades instaladas em Suzano/SP e Erecê/BA, que se posicionam respectivamente em 1º e 2º lugares no *ranking* de vendas da empresa. Ainda de acordo com essa fonte, o montante comercializado diariamente gira em torno de 600 mil reais, sendo que no último mês de dezembro, assim como na primeira semana de cada mês - período considerado como sendo de pico de vendas -, os valores apurados pela loja superam a marca diária de um milhão de reais.

O caso do Atacadão está longe de ser um caso isolado em Juazeiro do Norte. Tomemos como segundo parâmetro o mercado automotivo. Atualmente, esse núcleo urbano concentra 17 concessionárias de veículos (dados de 2012), sendo que metade sequer existia em 2007.

O último quinquênio representa sem dúvidas um divisor de águas para o perfil socioeconômico de Juazeiro do Norte, pois compreende o período em que se verificaram as mudanças mais significativas no arranjo socioespacial do Crajubar. Tais mudanças, com efeito, tiveram início ainda nos anos 1980, porém, ganharam celeridade na última década.

Até meados dos anos 1990, a posição de comando regional era relativamente compartilhada entre as três cidades integrantes do aglomerado Crajubar. Conforme salientado anteriormente, até muito recentemente concebiam-se papéis bem definidos na articulação funcional dos três centros urbanos.

Porém, as transformações ocorridas a partir da segunda metade da década de 1990, fizeram com que a cidade de Juazeiro do Norte ampliasse a sua participação no dinamismo socioeconômico do Crajubar. Enquanto isso, os dois centros urbanos mais tradicionais da região, Crato e Barbalha, especialmente o primeiro, conservaram e/ou mesmo perderam importância relativa no conjunto regional. Tal conclusão baseia-se, sobretudo na expansão e diversificação das atividades urbanas em Juazeiro, notadamente com o incremento de funções antes restritas às cidades do Crato e de Barbalha.

### **3.4 Os vetores de integração espacial e a expressão metropolitana da RMCariri a partir de Juazeiro do Norte**

A dinâmica recente do aludido novo “norte” do Crajubar, bem como os fatores que em grande parte respondem pelo traçado contemporâneo da centralidade de Juazeiro do Norte, constitui o mote central desta seção.

Atualmente, como pensar a cidade de Juazeiro do Norte? Em face dos eventos já anunciados, certamente, não mais como um singelo empório comercial expandido de base local e regional. Ou, noutros termos, como centro comercial de varejo popular restrito às estratégias empresariais locais e regionais. Por outro lado, também não mais como parte integrante de uma microrregião homogênea.

À diversidade cultural tão característica do Cariri, somou-se a diversificação dos seus mercado e perfil socioeconômico a partir de Juazeiro do Norte, bem como do elenco de agentes responsáveis pelo seu dinamismo e que, por sua vez, foram responsáveis pela reestruturação do arranjo urbano-regional Crajubar.

Dentre as mudanças que resultaram no que convencionamos chamar de nova condição urbana de Juazeiro do Norte — mudanças estas que, por sua vez, repercutem na sua representação interna a região e na rede de fluxos globais — identificamos aquelas relativas à ampliação e diversificação da função comercial, notadamente com a expansão do Cariri Shopping; na prestação de serviços mais especializados, com destaque para o ensino superior e transporte aéreo; e a promoção imobiliária.

#### **3.4.1 - A expansão e diversificação das atividades comerciais de Juazeiro do Norte**

Conforme salientado anteriormente, um traço marcante do novo dinamismo urbano do Cariri possui relação direta com a expansão e diversificação das atividades comerciais de Juazeiro do Norte.

Durante décadas, a hipótese mais recorrente para explicar o fenômeno comercial que tinha lugar em Juazeiro do Norte, associava-o ao movimento regular de romeiros que mais de um século afluem anualmente para esta cidade. De fato, conforme sublinhado no texto da matéria da Revista Exame de agosto de 2012, “por décadas, a principal atividade econômica do município de Juazeiro do Norte foi o turismo religioso, alimentado pelos cerca de dois milhões de romeiros que visitam anualmente a terra do Padre Cícero”.

Essa situação, a partir dos anos 2000, começou a mudar, lastreada, em grande parte pelo novo perfil socioeconômico da população da cidade. Senão vejamos.

De acordo com o IBGE, no ano de 2000, 44% da população economicamente ativa estava sem renda em Juazeiro do Norte. Em 2010, porém, essa taxa sofreu uma sensível redução, caindo para 34%. E, segundo os números compilados a partir da RAIS de 2011, este município ocupou a segunda posição no *ranking* de geração de empregos no interior do Nordeste, sendo boa parte dos novos postos de trabalho resultantes da indústria de construção civil.

A expansão do número de trabalhadores ocupados em Juazeiro do Norte, que não se restringiu a este município, derivou em grande parte, do incremento das atividades industriais — a exemplo da indústria calçadista, conforme descrito no segundo capítulo —, especialmente da construção civil, que, por sua vez, foi reflexo do volume de investimentos públicos e privados que convergiram para o seu centro urbano.

Na última década, por exemplo, foi erguido um polo de educação superior em Juazeiro do Norte, fruto tanto de iniciativas do poder público quanto do setor privado da economia. Da iniciativa pública, contou com a efetivação do campus avançado da UFC<sup>69</sup> em 2006 e a consolidação dos *campi* da Universidade Regional do Cariri e do Instituto Federal de Educação do Ceará nesta cidade. Da iniciativa privada, a instalação de quatro faculdades privadas, sendo duas no ano 2000, uma terceira em 2006 e a quarta em 2008. Somados os cursos de graduação ofertados por essas cinco novas unidades de ensino superior na região, acrescidos de cinco cursos que já funcionavam numa unidade descentralizada da URCA, conta-se atualmente, 37 cursos de graduação em funcionamento em Juazeiro do Norte. Dentre esses o prestigiado curso de Medicina, ofertado pela Estácio de Sá em parceria com a Faculdade de Medicina de Juazeiro do Norte - Estácio de Sá/FMJ. Excetuamos dessa conta os cursos ofertados pelas unidades de extensão da Universidade Vale do Acaraú (UVA) — IES estadual, cuja sede encontra-se em Sobral — e da Faculdade do Vale do Jaguaribe (FVJ) — instituição privada, cuja origem é a cidade de Aracati/CE.

Mais recentemente, a cidade ganhou novamente destaque no cenário regional, por ter sido escolhida pelo Governo do Estado para abrigar o Hospital Regional do Cariri. Inaugurado em abril de 2011, esse importante equipamento de saúde representou tanto a inserção de Juazeiro do Norte na oferta de serviços de saúde na região, quanto à promoção de vagas especializadas no mercado de trabalho local.

---

<sup>69</sup> A UFC-Cariri conta atualmente com um quadro de docentes e técnico-administrativos formado, respectivamente, por 188 professores e 66 servidores.

Em ambos os casos mencionados, as repercussões em âmbito local e regional, foi a atração de um expressivo contingente de população adventícia para Juazeiro do Norte, distinto daqueles que se notabilizaram na formação histórica da sua aglomeração. A título de ilustração, observemos os números expressos na Tabela 09, relativos à imigração nas cidades do Crajubar, comparativamente àqueles anotados para Sobral e Fortaleza ao longo da última década.

**Tabela 09 – População imigrante nas unidades da RMCariri, de Sobral e de Fortaleza no interstício de 2000 à 2010.**

<b>UNIDADE TERRITORIAL / REGIONAL</b>	<b>POP. IMIGRANTE</b>	<b>% DA POP. TOTAL</b>
Juazeiro do Norte	17.300	6,92
Crato	8.306	6,84
Barbalha	4.226	7,63
Caririaçu	1.764	6,68
Farias Brito	671	3,53
Jardim	920	3,44
Missão Velha	1.256	3,66
Nova Olinda	1.227	8,6
Santana do Cariri	622	3,62
<b>Sub-total CRAJUBAR</b>	<b>29.832</b>	<b>6,99</b>
<b>TOTAL (RMCariri)</b>	<b>36.292</b>	<b>6,42</b>
<b>Sobral</b>	<b>10.799</b>	<b>5,73</b>
<b>Fortaleza</b>	<b>103.146</b>	<b>4,20%</b>

Fonte: IBGE. Censo demográfico de 2010.

Como se vê, quase 7,0% do contingente populacional do aglomerado Crajubar não residia nessa aglomeração até 31 de julho de 2005. As taxas superiores àquelas anotadas para Sobral e Fortaleza evidenciam o dinamismo regional e reforça o papel do Crajubar como um destacado polo de atração demográfica do território cearense.

Traço marcante da formação territorial desta cidade, a instalação de peregrinos/romeiros ou trabalhadores rurais — cuja origem, predominantemente, remetia aos Sertões centrais do Nordeste, destituídos de posses, com baixa escolaridade e quase nenhuma qualificação profissional para as atividades urbanas, a não ser como operários —, continuou a ditar o ritmo dessa aglomeração.

Todavia, na etapa mais recente, a chegada de adventícios reverte-se de novas características. As oportunidades abertas ao longo da última década em Juazeiro do Norte, assim como nas outras duas cidades do Crajubar, repercutiram na atração de um número cada vez maior de imigrantes com perfil socioeconômico distinto do imigrante tradicional desta cidade. Isso significou no aumento considerável das demandas e, conseqüentemente, do potencial de consumo desta aglomeração.

Portanto, em contraste com a realidade anterior aos anos 2000, quando a cidade era invariavelmente representada como palco das romarias dos devotos do Padre Cícero, Juazeiro do Norte passou a se destacar a partir de então pela “romaria” de capitalistas e investimentos baseados na “fé” no mercado regional.

Essa nova situação pode ser ilustrada pela fala de um dos novos adventícios de Juazeiro do Norte, atraído de Fortaleza para ocupar uma vaga no quadro docente da UFC-Cariri. Apesar de morar há pouco tempo na cidade, o informante percebe o ritmo das mudanças. Segundo o mesmo, em Juazeiro do Norte “[...] todo dia abre uma loja ou um restaurante novo” (Marcelo Santiago, professor e coordenador do curso de Engenharia de Materiais da UFC).

Dentre os novos empreendimentos mencionados pelo informante acima, além dos pontos de venda das grandes redes varejistas sublinhadas na seção anterior (Carrefour, Walmart e Casino-Pão de Açúcar), a novidade mais marcante no cenário comercial de Juazeiro do Norte foi, sem dúvida, a expansão do Cariri Shopping.

Implantado numa gleba<sup>70</sup> de terra urbana situada na confluência dos principais eixos de circulação de Juazeiro do Norte, em 1997, o Cariri Shopping se constituía à época no primeiro *shopping center* erguido no Estado do Ceará fora de Fortaleza. Este empreendimento imobiliário, inicialmente sob o comando acionário de dois empreendedores da cidade e um terceiro de Fortaleza, significou o ponto de inflexão para o processo de diversificação do mercado varejista da cidade. Ainda que composto por um modesto número de lojas, ao todo 74, mais duas salas de cinema e uma praça de alimentação, a própria configuração daquele centro de compras - pelo tamanho da área que ocupava, pelo amplo estacionamento e pela localização -, representava um símbolo da entrada de Juazeiro do Norte e, por extensão, da região na modernidade no que tange ao mercado de consumo. Até então, todo o complexo comercial dessa cidade organizava-se de forma difusa, a partir do Centro tradicional da cidade, e, ainda, historicamente vinculado ao mercado informal, portanto, muito mais identificado com o chamado “circuito inferior” da economia (SANTOS, 2008).

A propósito da correlação entre *shopping center* e modernidade, Padilha (2006, p. 55), é taxativa ao afirmar que estes centros de compras “[...] vêm representar, no

---

<sup>70</sup> A gleba de terra era de propriedade da Igreja Batista do Cariri, onde até então funcionava o Seminário Batista da região. Em razão da incorporação dessa área pelo shopping, o seminário foi deslocado para a cidade do Crato, enquanto os proprietários fundiários tornaram-se acionistas do empreendimento imobiliário.

coração do capitalismo, a sensação de ‘modernidade’ que se inicia na Europa ocidental no século XIX, com as galerias e lojas de departamento.”

A implantação dos *shoppings centers* no Brasil se deu na década de 1960, seguindo o padrão norte-americano, “[...] como imagem estrangeira de inovação”, conforme avaliam Marchesini Jr. e Santos (2009, p.25). Porém, é só a partir da década de 1980 que se verifica no Brasil a disseminação desse tipo de estabelecimento comercial. Foi nesse mesmo período que se abriram os primeiros equipamentos do gênero na capital cearense e, no interior do Estado, apenas na segunda metade dos anos 1990. Nesse caso, na cidade de Juazeiro do Norte.

Ainda que a versão instalada em Juazeiro do Norte tenha atraído inicialmente apenas lojistas e/ou pontos de redes locais e regionais, o Cariri Shopping representou um marco para o mercado desta cidade que, até aquele momento, possuía um caráter relativamente uniforme.

Todavia, no rastro das mudanças verificadas na última década, o empreendimento Cariri Shopping foi totalmente reformulado. As mudanças mais significativas ocorreram tanto no controle acionário, o que repercutiu na gestão desse empreendimento, quanto na sua configuração física e operacional. A primeira mudança digna de nota se deu na recomposição do controle acionário. Originalmente controlado por um agente local e três outros oriundos de Fortaleza, passou para controle majoritário de um grupo empresarial mineiro, Tenco Realty, em associação com um grupo de investimento internacional, dois outros grupos mineiros e um cearense<sup>71</sup>.

Logo após a aludida alteração, os novos controladores programaram a expansão física, com projeto arquitetônico encomendado de um escritório baiano especializado em shopping. As obras iniciaram em 2001 e foram parcialmente concluídas em meados de 2012. Assim, em maio do mesmo ano, foi reinaugurado e, ao mesmo tempo, rebatizado. A partir de então, passou a ostentar a nova identidade desse empreendimento, a saber, a marca *Garden Shopping*. Com isso, passou a integrar uma rede nacional de Shopping<sup>72</sup>(Figura 22).

---

<sup>71</sup> Imobiliária Predileta LTDA. Empresa do grupo Jatay Pedrosa, atuante no mercado imobiliário de Juazeiro do Norte, Fortaleza e Brasília. Atualmente detém 30% do empreendimento Cariri Garden Shopping.

<sup>72</sup> Apesar da marca Garden representar um pequeno grupo de shopping (duas unidades em Belo Horizonte, uma em Taubaté/SP e a unidade de Juazeiro do Norte), o grupo Tenco Realty, projeta controlar a maior rede de shopping do país. Ainda no ano de 2013, o grupo prevê a inauguração de mais duas unidades, uma em Macapá e outra em Arapiraca. E, conforme informações prestadas pelo atual Superintendente do Cariri Garden Shopping, Sr. Alexandre Botelho, ouvido em entrevista no dia 22 de



Figura 22: Ilustrações da fachada principal do Cariri Garden Shopping. (Foto: Ivan Queiroz)

O renovado Cariri Shopping, hoje *Cariri Garden Shopping*, com investimento declarado de R\$ 50 milhões, tornou-se o maior equipamento do gênero no interior do Nordeste brasileiro. Com uma área bruta locável de 24.236 m<sup>2</sup>, conta atualmente com 193 lojas (Lojas Americanas, Riachuelo, C&A e Marisa como lojas âncoras) e 1.300 vagas de estacionamento. Com a expansão, passou a sediar pontos de venda de praticamente todas as grandes redes de varejo e franquias presentes nos maiores shoppings brasileiros. De acordo com o projeto de expansão, ainda em execução, quando concluído o mesmo ainda contará com quatro salas de cinema tipo *stadium*.

---

janeiro de 2013, a Tenco tem novos planos de investimento, sendo todos, a exemplo daqueles já em operação, voltados prioritariamente para aglomerações de porte médio.

Portanto, não sem razão, o referido centro de compras, converteu-se num dos principais fatores tributários da nova condição urbana de Juazeiro do Norte e do Cariri cearense.

Obviamente que o Centro tradicional da cidade continua exercendo importância relevante na cidade e na região como polo comercial. Ao lado deste, o Cariri Shopping, uma vez renovado e ampliado após 15 anos de operação, debuta como um dos principais ímãs não só da cidade mais de todo o Cariri cearense e seu entorno.

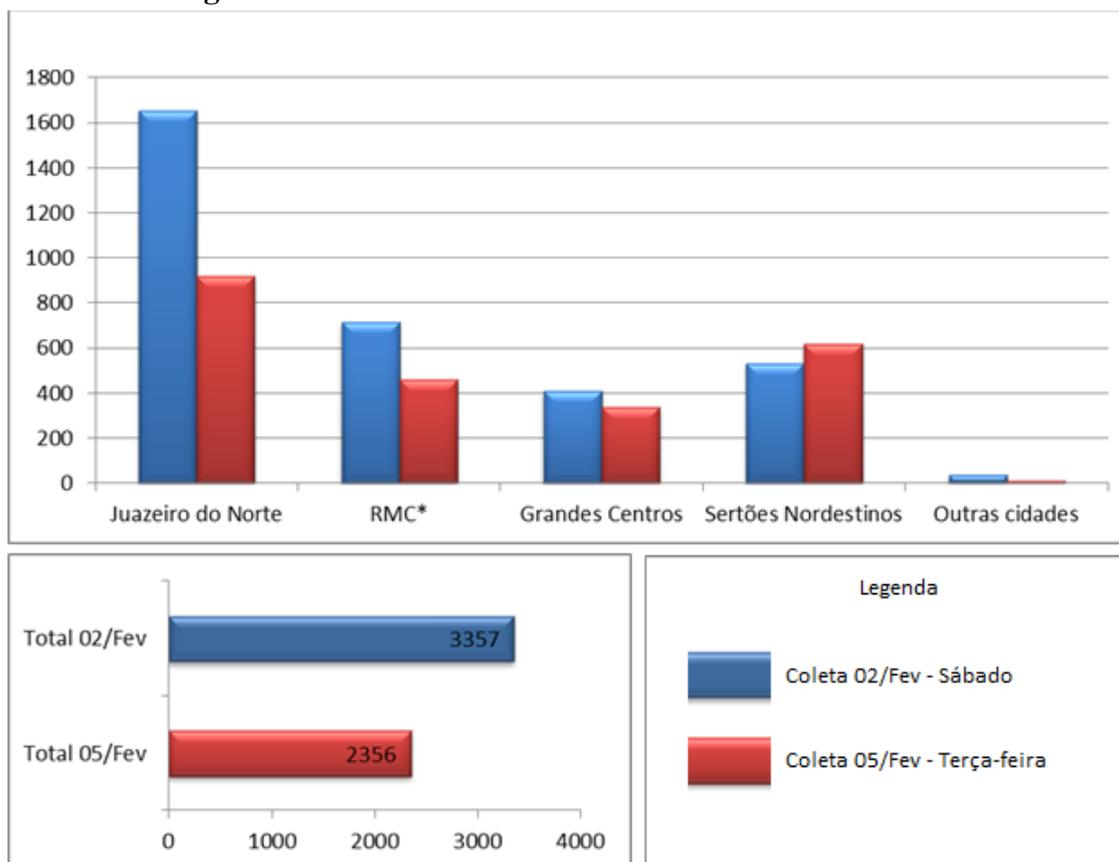
Exemplos similares no Brasil nos permitem afirmar que um empreendimento do gênero, pela natureza e importância das suas operações, produz impactos marcantes na ordem espacial e no cotidiano de qualquer cidade. Isso porque, além de promover o seu próprio espaço, a partir da concentração de atividades e fluxos para o seu interior — com destaque, dependendo do seu porte, pela ancoragem de gigantes do setor varejista nacional e multinacional, o que já é uma realidade no Cariri Garden Shopping —, influenciam decisivamente no redimensionamento do uso e ocupação do solo urbano ao seu redor. Afora esses reflexos mais imediatos ao empreendimento, vale salientar a repercussão do mesmo na escala regional, como se verifica no Cariri, ao concorrer para o incremento de atividades e fluxos na cidade e, por extensão, na área de influência da cidade.

Este aspecto, aliás, pode ser comprovado a partir de um levantamento de fluxos de automóveis particulares para o Cariri Garden Shopping em dois dias alternados de coleta, sendo um considerado de pico e o outro de baixa intensidade de fluxos. Os resultados do levantamento realizada nos dias 02 e 05 de fevereiro de 2013, durante o horário de funcionamento integral do shopping (das 10 às 22 horas), foram sintetizados no gráfico 03.

O desenho expresso no gráfico nos parece bastante ilustrativo da importância desse empreendimento como centralidade regional, coincidente com o papel e importância de Juazeiro do Norte na RMCariri e na escala dos Sertões centrais nordestinos. A previsível superioridade numérica do fluxo de veículos oriundos de Juazeiro do Norte, se comparada às demais localidades mapeadas, é representativa do caráter primaz deste centro urbano. Noutra perspectiva de análise, quando observados à escala regional, resta comprovado o alcance regional do potencial de atração desta centralidade urbana, tanto no âmbito da emergente região metropolitana quanto nos Sertões centrais nordestinos. Os números relativos tanto à RMCariri (excetuando-se os

fluxos de Juazeiro do Norte) quanto dos Sertões Nordestinos, sobretudo de Pernambuco, praticamente se equivalem.

**Gráfico 03 - Fluxo de automóveis particulares no Cariri Garden Shopping conforme a origem dos mesmos**



\*Excetuiu-se o município de Juazeiro do Norte da contagem relativa à RMCariri

Outra observação digna de nota, resultante da análise da representação gráfica anterior, refere-se aos números supostamente indicativos de fluxos de consumidores oriundos de grandes centros urbanos nacionais. Foram agrupados nesta categoria todos os registros de veículos com placas originárias de cidades capitais e/ou metrópoles nacionais. E, acreditamos que, pelo menos na sua maioria, não representam visitantes nessa cidade, mas, sobretudo, adventícios da RMCariri que aí chegaram já motorizados.

Paralelamente aos investimentos que resultaram na expansão do Cariri Shopping, dois outros projetos do gênero, o *Juazeiro Open Mall* e o *Shopping Juazeiro*, tinham suas construções iniciadas. O primeiro deles, O *Juazeiro Open Mall*, de tamanho mais modesto — com 41 lojas e estacionamento para 400 carros —, localizado próximo ao Cariri Garden Shopping, já concluiu a etapa construtiva e entrou em funcionamento no final de 2011, tendo como principal loja âncora o Hiper Bompreço, pertencente ao

grupo *Walmart*. O segundo, ainda em construção, é projetado para instalação de 101 lojas, quatro salas de cinema, 532 vagas de estacionamento e uma área bruta locável de 12.721,50 m<sup>2</sup>.

Os investimentos elencados incrementou o empório comercial de Juazeiro do Norte na última década e responde diretamente pelas mudanças mais significativas nesse setor da economia que, por sua vez, representa um dos pilares principais do dinamismo urbano dessa “cidade-região”<sup>73</sup>. Aliás, essa é a conclusão de 50% dos sujeitos consultados numa enquete virtual, dirigida a um grupo formado por profissionais do ensino superior residentes no Crajubar, grande parte oriunda de grandes centros urbanos do país. Quando indagados sobre quais as mudanças mais significativas ocorridas no espaço e no cotidiano urbano do Crajubar nos últimos anos, a metade dos informantes, em pergunta aberta, incluíram o aumento de bens comerciais ou o desenvolvimento do comércio. Os demais informantes (50%) realçaram outros aspectos relativos à emergência de problemas característicos das metrópoles tais como: violência urbana, tráfego urbano intenso e a escalada da especulação imobiliária.

Esse quadro de mudanças, inclusive, parece alvissareiro para grande parte daqueles que responderam à enquete, bem como, também, sobretudo por parte dos segmentos economicamente melhor situados dessa aglomeração urbana. Já nos estratos sociais mais humildes, a mesma indagação suscita respostas que expressam a preocupação e angústia em relação às mudanças desejadas. Esta é a posição de uma profissional autônoma entrevistada diretamente por este pesquisador. Segundo a mesma,

As mudanças ocorreram mesmo só no comércio. No resto, continua como tava antes, aliás, pior do que [...] antes, porque naquilo que nós pobres mais precisamos, fez foi piorar.”(Lucenir, manicure de 38 anos, residente no Crato).

A informante expressou certa indiferença com as mudanças que tiveram lugar, principalmente, em Juazeiro do Norte. Quando perguntada se havia percebido mudanças importantes na região, a entrevistada supracitada afirmou taxativamente que não. Para ela, bem como para qualquer outro sujeito que baseia todas as suas experiências cotidianas numa cidade deslocada em relação às grandes mudanças ocorridas em Juazeiro do Norte, percebe-se a dificuldade em notificar tais alterações. Porém, quando a mesma foi provocada a levar em conta Juazeiro do Norte, foi possível colher uma resposta afirmativa, porém, restrita ao campo comercial: “só no comércio”.

---

<sup>73</sup> Conforme Lencioni (2006).

Contrariando a posição dessa informante, não podemos desconsiderar o grau de importância das mudanças verificadas no setor de serviços, o que também não contradiz por completo o discurso da Sra. Lucenir.

### **3.4.2 - A consolidação de Juazeiro do Norte como centro de prestação de serviços especializados: oportunidades e desafios**

Paralelamente à expansão do mercado comercial de Juazeiro do Norte, emergiu nessa cidade um complexo de serviços especializados. Isso proporcionou que esta cidade assumisse funções suplementares àquela que lhe coube inicialmente na já superada divisão territorial do trabalho regional. Essas funções, em parte reformuladas, representam acréscimos de importantes papéis desempenhados por Juazeiro do Norte. Dentre as funções mais destacadas, sublinhamos a aeroportuária, a educação superior e, mais recentemente, verificou-se um aporte importante de infraestrutura para prestação de serviços de saúde.

Nas últimas décadas, afora a função comercial, Juazeiro do Norte consolidou-se como um ponto de conexão do Cariri e dos Sertões centrais do Nordeste com a rede de fluxos aeroportuários. Até o final da década de 1970 havia duas pistas de pouso na região. Uma em Crato, no topo da chapada do Araripe e a segunda em Juazeiro do Norte. Porém, em razão das dificuldades de operação aeroportuária no terminal de Crato, decorrente das características geoambientais impróprias à segurança de pousos naquela pista<sup>74</sup>, essa pista acabou desativada em meados dos anos 1970 e, assim, o Estado priorizou os investimentos públicos na pista de Juazeiro do Norte. De 1979 a 1981 foi construído o terminal de passageiros do Aeroporto da cidade do Pe Cícero. No princípio, a gestão deste equipamento ficou a cargo da Prefeitura Municipal de Juazeiro do Norte. Mais tarde, sua gestão passou para o Governo do Estado e, mais recentemente, em 2002, o hoje denominado Aeroporto de Juazeiro do Norte/Orlando Bezerra de Menezes, foi finalmente incorporado à Rede INFRAERO. A partir de então, o equipamento que já recebia voos regulares, com o revigoramento da economia brasileira na última década e a crescente demanda regional, passou a operar em ritmo mais intenso.

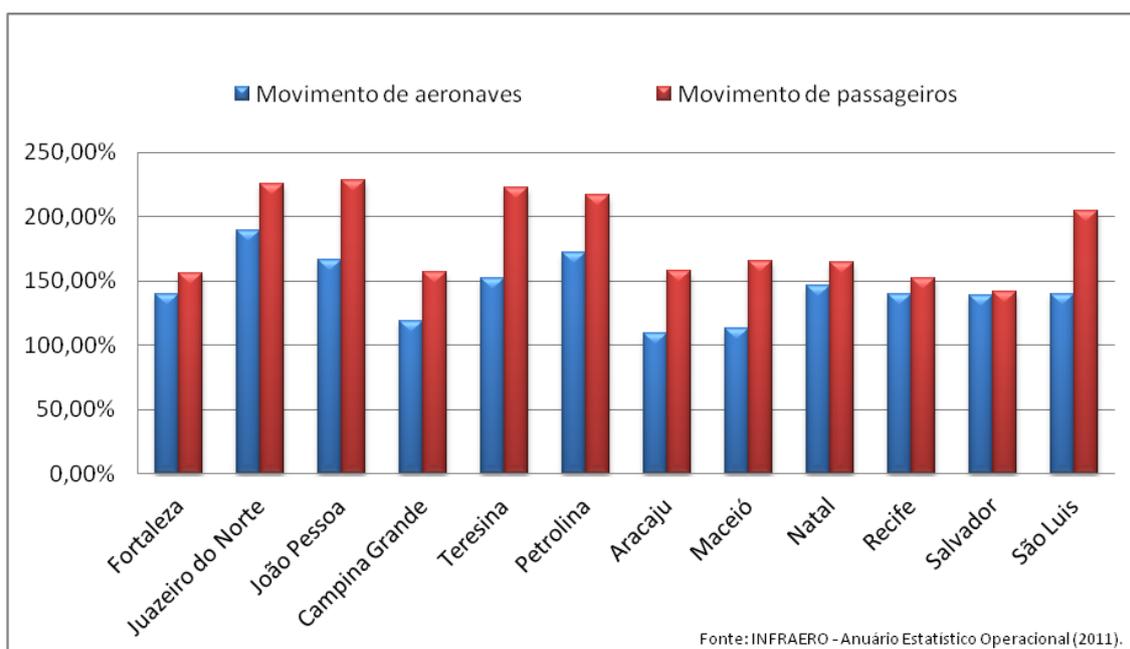
No que tange ao movimento aeroportuário, verifica-se mais um fenômeno em matéria de fluxos definidos por e a partir de Juazeiro do Norte. O Aeroporto que, nos

---

<sup>74</sup> A pista, situada há mais de 800 metros de altitude, no topo da chapada do Araripe, apresentava-se frequentemente sem teto para os procedimentos de aterrissagem das aeronaves.

anos 1980 abrigava a operação comercial de apenas uma empresa aérea, a Varig, com um único voo com destino a Recife/Petrolina/São Paulo, hoje é base de operações para cinco companhias nacionais. O crescimento, conforme demonstrado no gráfico 04, e a consequente saturação do equipamento pré-existente se deram na última década.

**Gráfico 04 – Crescimento do movimento de aeronaves e passageiros nos aeroportos do Nordeste no interstício de 2007 a 2011**



No início da década passada o aeroporto de Juazeiro do Norte operava com dois voos diários e atualmente conta com dez voos regulares, sendo nove diários e um semanal. Acresce informar que, segundo a Infraero, o terminal aeroportuário da terra do Padre Cícero, foi aquele que mais cresceu dentre todos os demais encravados no vasto Sertão nordestino no período de 2007 a 2011. E, se comparado com os demais equipamentos do gênero de todo o Nordeste, no mesmo período, se levado em conta o movimento de aeronaves, cresceu 89,27% e liderou o ranking de crescimento na macrorregião. Já no que se refere ao movimento de passageiros, em matéria de crescimento, com 125,07%, o aeroporto Orlando Bezerra ficou atrás apenas do Aeroporto Internacional de João Pessoa que atingiu a marca de 128,18%. Todavia, apesar dos investimentos já efetivados na última década, o aeroporto de Juazeiro do

Norte ainda carece de ajustes para atender a crescente demanda por esse importante equipamento urbano do Cariri cearense.<sup>75</sup>

Acresce informar que no final do primeiro trimestre de 2013, apesar do vigor apresentado pelo Aeroporto de Juazeiro do Norte, duas companhias aéreas, Gol e Passaredo, em razão de dificuldades operacionais das mesmas, deixaram de operar nesse aeroporto. Em decorrência desse fato, restou uma enorme demanda reprimida na região e, presumivelmente, todos indicadores elencados acima tendem a sofrer uma forte retração.

Outro vetor importante do processo de mudanças desencadeadas na aglomeração do Crajubar é o processo de equipamentação na área de educação superior. Até o final da década de 1990, a região contava com um único centro de educação superior que funcionava na cidade do Crato. Esse, por sua vez, consolidara-se a partir da incorporação da tradicional Faculdade de Filosofia do Crato que ali se achava instalada desde o início da década de 1960, tendo como mantenedora a Diocese do Crato, no organograma do Governo do Estado do Ceará no ano de 1986. Desse processo nasceu a Universidade Regional do Cariri que, a partir de então, tornara-se a única instituição de ensino superior do Cariri. Essa condição reservada à Urca e, por extensão, ao Crato, perdurou até o momento em que se inaugurou um ciclo de investimentos nesse nível de formação a partir de Juazeiro do Norte.

Conforme destacado anteriormente, a partir dos anos 2000, viu-se emergir em Juazeiro do Norte, pouco a pouco, um conjunto de Faculdades, inicialmente por intermédio da iniciativa privada e, logo depois, com a participação do Governo Federal.

Uma década depois a cidade do Pe Cicero já contava com *campi* estruturados de duas universidades públicas, UFC-Cariri e Urca; 04 faculdades privadas; e dois centros de educação tecnológica, sendo um Federal, o IF-CE, e um estadual, a unidade da Faculdade Tecnológica do Ceará - FATEC.

A tabela abaixo (tabela 10) representa o quadro atual da oferta de cursos de graduação em funcionamento nas Instituições de ensino que oferecem este tipo de formação no Crajubar.

**Tabela 10 - Distribuição das unidades acadêmicas e dos cursos de graduação no Crajubar - 2012**

---

<sup>75</sup> O Aeroporto Orlando Bezerra de Menezes, em Juazeiro do Norte (CE), devido à sua localização estratégica, atende as regiões Centro Sul do Ceará, Noroeste de Pernambuco, Alto Sertão da Paraíba e Sudoeste do Piauí. O mesmo encontra-se equidistante de todas as capitais do Nordeste brasileiro.

<b>INSTITUIÇÕES</b>	<b>CRATO</b>	<b>JUAZEIRO DO NORTE</b>	<b>BARBALHA</b>	<b>CRAJUBAR</b>
<b>URCA</b>	13	05	-	<b>18</b>
<b>UFC-Cariri</b>	01	08*	01	<b>10</b>
<b>Faculdade de Medicina de Juazeiro do Norte - FMJ</b>	-	03	-	<b>03</b>
<b>Leão Sampaio</b>	-	13	-	<b>13</b>
<b>Faculdade de Juazeiro do Norte – FJN</b>	-	05	-	<b>05</b>
<b>Faculdade Paraíso - FAP</b>	-	03	-	<b>03</b>
<b>Faculdade Católica do Cariri</b>	01	-	-	<b>01</b>
<b>Total</b>	<b>15</b>	<b>37</b>	<b>01</b>	<b>53</b>

\*A partir de 2013, mais dois cursos serão ofertados.

Não foi considerado no quadro a participação dos Institutos Tecnológicos.

A maior concentração de cursos de graduação, bem como de unidades acadêmicas na cidade de Juazeiro do Norte, nos permite afirmar que se constituiu um pólo de educação superior, com óbvios reflexos na centralidade de atividades e fluxos nessa cidade. Também é lícito afirmar essa cidade assumiu a vanguarda da promoção do conhecimento científico e tecnológico na região. Fato este que, inevitavelmente, produz reflexos espaciais.

Nesse sentido, a UFC-Cariri assume destacada posição. Em primeiro lugar por conta de o incremento deste importante equipamento de educação superior, dotado das melhores condições para o desenvolvimento de atividades de pesquisa na região, constituir, ao lado daqueles elementos já sublinhados no tópico acima, mais uma âncora importante para o processo de centralização de atividades e fluxos reforçando a centralidade do polo Crajubar. Em especial para Juazeiro do Norte, por concentrar a maior parte das atividades acadêmicas dessa IES.

Em segundo lugar, em razão da mesma ser a única que se faz presente nas três unidades territoriais do Crajubar. E, por fim, pela recente confirmação do projeto de criação da Universidade Federal do Cariri - UFCA, o que resultará da incorporação definitiva dos *campi* da UFC na região, bem como a sua expansão no entorno regional<sup>76</sup>.

No âmbito da oferta de serviços especializados julgamos importante mencionar o aporte de mais um relevante investimento nessa “cidade-região”, desta feita, na área

<sup>76</sup> Conforme o projeto original, a UFCA terá a sede administrativa (Reitoria) e o campus principal em Juazeiro do Norte e demais campi situados nas cidades de Crato, Barbalha, Brejo Santo e Icó.

de saúde. A construção do Hospital Regional do Cariri, por iniciativa do Governo do Estado do Ceará, em acréscimo ao esforço de equipamentação do Cariri Central sob a rubrica do “Projeto Cidades do Ceará”, representou um novo marco da ampliação das funções de Juazeiro do Norte e da sua condição como “território estratégico” (Figura 23 e 24).



Figura 23: Imagem de divulgação do empreendimento e vista aérea da situação do Hospital Regional do Cariri



Figura 24: O Hospital Regional do Cariri em perspectiva e o processo de verticalização no seu entorno. (Foto: Ivan Queiroz)

Já em operação e programado para atender demandas de alta e média complexidade de todo o Cariri, do Centro Sul do estado e da microrregião de Tauá, o Hospital Regional constitui outro importante pilar. Inaugurado em abril de 2011, este equipamento de saúde é dotado de uma estrutura de 294 leitos e da mais moderna estrutura hospitalar do Sul do Ceará. Segundo o projeto original deverá atender a uma população de mais de um milhão de habitantes dos 41 municípios que integram a área de abrangência pretendida pela Secretaria de Saúde do Estado do Ceará<sup>77</sup>.

Todavia, problemas relativos ao modelo de gestão<sup>78</sup> adotado pelo Governo do Estado impediram que esse importante equipamento de saúde pudesse funcionar a contento. De acordo com informações colhidas na administração do mesmo, a unidade ainda carece dos profissionais médicos em várias especialidades. Por isso mesmo, apesar de equipado para o atendimento de alta complexidade, quase dois anos depois da sua inauguração, não consegue superar o patamar mínimo esperado, a saber, os atendimentos de média complexidade.

Tal fato justifica, em parte, a avaliação segundo a qual as mudanças efetivas no Crajubar teriam ficado circunscritas ao mercado. Dito de outro modo, parafraseando a Sra. Lucenir, informante mencionada anteriormente, as tais mudanças teriam ocorrido apenas “no comércio”. Essa avaliação baseia-se, sobretudo, na incapacidade demonstrada pelo Estado em matéria de provimento das demandas mais elementares da população, a exemplo dos serviços de saúde pública.

Contudo, se o Hospital Regional do Cariri ainda não cumpriu na integralidade os propósitos que justificaram os R\$ 104,7 milhões investidos na sua construção, certamente animou o mercado imobiliário na área urbana onde foi instalado. Esta área, compreendida entre o “Cariri Shopping”, a rodoviária de Juazeiro do Norte e os *campi* da Urca e Fatec na mesma cidade, até então, conservava um estoque de terras mantidas como reserva de valor. Porém, após concluída a instalação do Hospital Regional, paralelamente às obras de expansão do shopping, a área foi finalmente incorporada ao mercado imobiliário.

Atualmente, estão sendo erguidas três torres empresariais, frutos da ação de dois grupos empresariais distintos. Além desses empreendimentos em execução, dois

---

<sup>77</sup><http://www.ceara.gov.br/sala-de-imprensa/noticias/2782-hospital-regional-do-cariri-sera-inaugurado-em-abril>. Acesso em 03 de dezembro de 2012.

<sup>78</sup> O Hospital Regional do Cariri é gerido pela organização social Instituto de Gestão Hospitalar.

projetos preveem mais 05 torres na mesma área nos próximos três anos, sendo três residenciais e duas comerciais (Figuras 25 e 26).



Figura 25: Foto virtual do empreendimento (em construção) Unique Condomínio – Base Incorporação e Construção LTDA



Figura 26: Foto virtual do empreendimento (em construção) Pátio Cariri – WR Engenharia LTDA.

Essa efervescência do mercado imobiliário na aludida área urbana de Juazeiro do Norte repercutiu no rápido processo de verticalização da mesma, fenômeno iniciado timidamente no início dos anos 2000, porém, dinamizado pela expressiva valorização deste recorte da cidade após a construção do Hospital Regional e o anúncio da expansão do Cariri Shopping ainda em 2010. Tem ainda como base, a emergência de uma demanda solvável para os novos empreendimentos imobiliários na região, “principalmente por parte de investidores internos e externos à região”, informa uma corretora imobiliária ouvida em entrevista, que acredita na expansão desse mercado na cidade.

A figura 27 ilustra outro empreendimento em curso em Juazeiro do Norte, desta vez, num bairro de assentamento típico das classes média e alta dessa cidade, o bairro Lagoa Seca. Esse projeto permite dimensionar o potencial de consumo do já aquecido mercado imobiliário de Juazeiro do Norte. O mesmo já se encontra na etapa de construção. Lagoa Seca é reconhecido regionalmente por abrigar o chamado “polo gastronômico” da região, sendo praticamente contíguo ao bairro Triângulo, que concentra os investimentos aludidos anteriormente.

A propósito da dinâmica do mercado imobiliário na cidade, inclusive, replicando em Juazeiro as estratégias e preços praticados, por exemplo, em Fortaleza, ele traduz em parte a angústia dos novos adventícios, integrantes da nova classe média de Juazeiro do Norte, que se sentem novamente reféns do processo de especulação imobiliária já experimentada anteriormente nos grandes centros urbanos e/ou metrópoles de origem. Por isso, parte expressiva dos entrevistados, egressos de grandes centros urbanos ou aglomerações metropolitanas do Nordeste e do Brasil, indicaram a emergência deste problema como sendo emblemática das mudanças ocorridas, sobretudo, em Juazeiro do Norte na última década.

Esse, por exemplo, é o caso do professor Santiago, para quem, apesar da satisfação dele e de sua família com a oferta de bens e serviços que lhes fazem suplantar em parte a saudade de Fortaleza, “a situação não é perfeita” em virtude da disparada do preço dos imóveis, razão pela qual adiaram o sonho de compra da casa própria.

Se o acesso à casa própria constitui-se cada vez mais num desafio para a classe média, o que dizer para os segmentos sociais de baixa renda dessa cidade e da RMCariri?

INCORPORAÇÃO E CONSTRUÇÃO:



## TABELA DE VENDAS



VENDAS:



Mês: Janeiro / 2013

Unidades	Sinal	42 Mensais	3 Anuais	Chaves	Financiamento Bancário *	Total
100	R\$ 79.390,38	R\$ 5.557,33	R\$ 79.390,38	R\$ 127.024,61	R\$ 909.813,75	R\$ 1.587.807,60
200	R\$ 79.640,38	R\$ 5.574,83	R\$ 79.640,38	R\$ 127.424,61	R\$ 912.678,75	R\$ 1.592.807,60
300	R\$ 79.890,38	R\$ 5.592,33	R\$ 79.890,38	R\$ 127.824,61	R\$ 915.543,75	R\$ 1.597.807,60
400	R\$ 80.140,38	R\$ 5.609,83	R\$ 80.140,38	R\$ 128.224,61	R\$ 918.408,75	R\$ 1.602.807,60
500	R\$ 80.390,38	R\$ 5.627,33	R\$ 80.390,38	R\$ 128.624,61	R\$ 921.273,75	R\$ 1.607.807,60
600	R\$ 80.640,38	R\$ 5.644,83	R\$ 80.640,38	R\$ 129.024,61	R\$ 924.138,75	R\$ 1.612.807,60
700	R\$ 80.890,38	R\$ 5.662,33	R\$ 80.890,38	R\$ 129.424,61	R\$ 927.003,75	R\$ 1.617.807,60
800	R\$ 81.140,38	R\$ 5.679,83	R\$ 81.140,38	R\$ 129.824,61	R\$ 929.868,75	R\$ 1.622.807,60
900	R\$ 81.390,38	R\$ 5.697,33	R\$ 81.390,38	R\$ 130.224,61	R\$ 932.733,75	R\$ 1.627.807,60
1000	R\$ 81.640,38	R\$ 5.714,83	R\$ 81.640,38	R\$ 130.624,61	R\$ 935.598,75	R\$ 1.632.807,60
1100	R\$ 81.890,38	R\$ 5.732,33	R\$ 81.890,38	R\$ 131.024,61	R\$ 938.463,75	R\$ 1.637.807,60
1200	R\$ 82.140,38	R\$ 5.749,83	R\$ 82.140,38	R\$ 131.424,61	R\$ 941.328,75	R\$ 1.642.807,60
1300	R\$ 82.390,38	R\$ 5.767,33	R\$ 82.390,38	R\$ 131.824,61	R\$ 944.193,75	R\$ 1.647.807,60
1400	R\$ 82.640,38	R\$ 5.784,83	R\$ 82.640,38	R\$ 132.224,61	R\$ 947.058,75	R\$ 1.652.807,60
1500	R\$ 82.890,38	R\$ 5.802,33	R\$ 82.890,38	R\$ 132.624,61	R\$ 949.923,75	R\$ 1.657.807,60
1600	R\$ 83.140,38	R\$ 5.819,83	R\$ 83.140,38	R\$ 133.024,61	R\$ 952.788,75	R\$ 1.662.807,60
1700	R\$ 83.390,38	R\$ 5.837,33	R\$ 83.390,38	R\$ 133.424,61	R\$ 955.653,75	R\$ 1.667.807,60
1800	R\$ 83.640,38	R\$ 5.854,83	R\$ 83.640,38	R\$ 133.824,61	R\$ 958.518,75	R\$ 1.672.807,60
1900	R\$ 83.890,38	R\$ 5.872,33	R\$ 83.890,38	R\$ 134.224,61	R\$ 961.383,75	R\$ 1.677.807,60
2000	R\$ 84.140,38	R\$ 5.889,83	R\$ 84.140,38	R\$ 134.624,61	R\$ 964.248,75	R\$ 1.682.807,60
2100	R\$ 84.390,38	R\$ 5.907,33	R\$ 84.390,38	R\$ 135.024,61	R\$ 967.113,75	R\$ 1.687.807,60
2200	R\$ 84.640,38	R\$ 5.924,83	R\$ 84.640,38	R\$ 135.424,61	R\$ 969.978,75	R\$ 1.692.807,60
2300	R\$ 84.890,38	R\$ 5.942,33	R\$ 84.890,38	R\$ 135.824,61	R\$ 972.843,75	R\$ 1.697.807,60

Unidade Livre
Unidade Reservada
Unidade Vendida

**O Apartamento:**

Área privativa de 337,80 m<sup>2</sup>  
Hall panorâmico, Elevador Social com Ar-Condicionado, Varanda com churrasqueira, ampla sala de Estar/Jantar, 5 suítes com closet, Cozinha, Área de serviço, Dependência completa, Água Fria/Quente, Ponto de gerador na Sala e Suíte Master.

**O Empreendimento:**

1 Torre com 23 pavimentos-tipo, 1 apto/andar.  
8 vagas garagem sobras. Vagas para visitantes.  
Área de Lazer com mais de 4.000m<sup>2</sup> contendo:  
Salão de Festas, Salão de Jogos, Kids Room, Fraldário,  
Piscinas raia 25m, Piscina Infantil, Academia Reebok, Sauna, Quadra Poliesportiva coberta, Quadra de Vôlei de Areia. Ampla Projeto Paisagístico com jardins, praça, fontes luminosas, playground infantil, gazebo de leitura, pista de cooper.

**Dados Técnicos:**

Incorporação e Construção:

Prazo de Entrega:

Área do Terreno:

Endereço:

WR ENGENHARIA

15/Março/2014

9.508,41 m<sup>2</sup>

Rua Cicero de Alencar Ribeiro, S/Nº, bairro Lagoa Seca, Juazeiro do Norte - CE

**Informações Gerais:**

1 - Valores a serem corrigidos mensalmente pelo INCC (Índice Nacional do Custo da Construção)

2 - Após a entrega da obra, os valores passarão a ser corrigidos pelo IGP-M + 1% ao mês;

3 - Esta tabela poderá sofrer alterações a qualquer momento;

4 - (\*) Caso o cliente não realize o financiamento bancário até a data definida, o valor será financiado pela Construtora em até 80 meses.

5 - Informações adicionais, contactar: (88) 2101.0050, (85) 3458.1246 ou acessar [www.mansaoacariri.com.br](http://www.mansaoacariri.com.br)

6 - Data do financiamento bancário: 15 de Junho de 2014.



Figura 27: Planilha de preços do empreendimento Mansão do Cariri.

## **CONSIDERAÇÕES FINAIS**

---

Ao longo do percurso trilhado até então, confrontamos a realidade presente da RMCariri com as dinâmicas pretéritas da principal aglomeração do Cariri cearense, bem como entre o debate sobre a expressão metropolitana dos centros urbanos brasileiros com a escala de ação do Crajubar. Uma vez que se finda este percurso, pelo menos no estágio atual do nosso esforço de pesquisa e sistematização, podemos elencar algumas considerações de caráter conclusivo que, por sua vez, apontam muito mais para a estruturação de um programa de pesquisa.

Do nosso ponto de vista, uma primeira observação digna de nota refere-se à impertinência do debate acerca da “verdadeira” condição urbana dessa aglomeração urbana. Obviamente que, se confrontada a realidade espacial “metropolitana” do Cariri com aquelas historicamente consolidadas como tal, qualquer perspectiva de se enxergar a RMCariri nos mesmos termos revelar-se-á completamente desprovida de sentido. Aliás, poderíamos afirmar de pronto que a aludida condição metropolitana do Crajubar inexistente. Porém, dessa assertiva não se extrai nenhuma contribuição efetiva para se pensar o referido aglomerado urbano-regional, em particular no contexto regional no qual se insere.

Ora, mais importante que nos dedicarmos ao debate acerca do ser ou não ser metropolitano do Cariri, é nos ocuparmos em ler e interpretar os elementos presentes na dinâmica socioespacial urbana da RMCariri e definir os significados dos mesmos para o presente e o futuro deste aglomerado urbano. Portanto, a nosso juízo, o aludido debate permanece estéril.

Em verdade, esta foi a inspiração inicial para o exercício de pesquisa em tela. Todavia, o curso da investigação impôs uma necessária correção de rumo. Foi quando despertamos para a escala de ação da realidade em tela e, a partir de então, procuramos vislumbrar o lugar de fato da RMCariri no processo de metropolização do espaço e sua legitimidade enquanto território estratégico para uma política territorial de Estado, bem como, para as novas estratégias empresariais. Afinal, em última instância, a ação do Estado ou dos agentes econômicos no espaço definida e delimitada por e a partir de uma realidade metropolitana, representa uma política territorial.

Nesse sentido, considerando-se tanto a situação quanto a posição desta aglomeração como território dinâmico em meio à vasta extensão sertaneja, sobretudo na faixa dos Sertões centrais do Nordeste, ao que tudo indica, conferiu-se ao Crajubar, assim como, também, à RIDE Petrolina-Juazeiro, certos papéis ordinariamente desempenhados, à escala nacional, pelas metrópoles.

O tecido de nexos e fluxos ordinários entre os núcleos conformadores da aglomeração do Crajubar, de forma cada vez mais intensa e extensiva à sua área de influência, há tempos demandava uma política territorial de âmbito regional em caráter suplementar aquelas exclusivas das unidades municipais.

Nesse sentido, após cotejar as várias etapas do processo de formação territorial do Crajubar, à luz da importância social, histórica e econômica dos seus núcleos urbanos, sobretudo de Juazeiro do Norte, no arranjo urbano-regional que se configura de forma extensiva tanto no território cearense quanto nos territórios ao Norte do Sertão semiárido, reconhecemos o mérito da iniciativa de criação da RMCariri.

Obviamente, a condição urbano-metropolitana não se constitui por força de lei. Ela é produto social e historicamente determinado. A forma global de organização da produção capitalista associada às redes contemporâneas de articulação — seja como interação ou mesmo integração — do espaço nas mais variadas escalas, permite a emergência de formas contemporâneas de expressão metropolitana.

Nesse sentido, diferentemente do que fora preconizado por Santos (1967) para qualificar as diferentes formações metropolitanas que despontavam no Brasil nos anos do século passado — quando o autor cunhou o conceito de *metrópoles incompletas* para tipificar àquelas realidades supostamente destituídas de todo o conteúdo metropolitano —, apoiamo-nos na ideia de metrópole emergente para representar o Crajubar no contexto atual. Aliás, distanciamo-nos da crença na qual o caráter das aglomerações urbanas, a exemplo daquelas metropolitanas, deva ser mensurado a partir da densidade das atividades econômicas, dos fluxos e das infraestruturas instaladas. Consideramos ser a orientação presente nas formas contemporâneas de produção e organização espacial de uma dada aglomeração, como variável nos processos e formas espaciais, o fator denotativo tanto do conteúdo quanto da expressão da mesma.

Nesse sentido, é lícito afirmar que o conjunto de investimentos públicos assinalados na terceira parte deste trabalho, constitui parte integrante da estratégia governamental no sentido de dotar o chamado Cariri Central dos requisitos locais e regionais para que esse recorte do território cearense se ajuste às formas mais contemporâneas de organização da produção. Funcionam, em larga medida, como elementos-chave para a adequação do arranjo urbano-regional do Crajubar ao novo paradigma de organização da produção global e a sua inserção na moderna rede de fluxos (LENCIONI, 2006).

É com esse pano de fundo que o Crajubar se firma como centralidade dinâmica no território cearense bem como, em razão da sua posição estratégica nos Sertões centrais do Nordeste brasileiro, uma metrópole, genuinamente sertaneja.

Na RMCariri, um dos traços característicos do processo de reestruturação espacial urbana do espaço aglomerado é a produção corporativa do espaço urbano-regional, cujo reflexo imediato é o acesso seletivo aos bens e serviços urbanos. Porém, não é esse um dos traços marcantes do processo de metropolização e, por extensão, das metrópoles?

Não duvidamos que o processo de institucionalização da RMCariri, assim como o conjunto de investimentos programados pelo Governo do Estado para as cidades do Cariri Central, especialmente nos recortes territoriais mais dinâmicos, notadamente em Juazeiro do Norte, convergem para os interesses corporativistas. Ademais, representam uma resposta às demandas cada vez mais estranhas ao lugar, ainda que travestidas, no plano dos discursos, de *feedback* governamental às demandas e/ou interesses locais e regionais.

É fato que os aludidos investimentos ambientados por uma dinâmica econômica e social cada vez mais global, produzem claros reflexos regionais. Além da adaptação dos espaços local e regional às formas de organização da produção à escala global, contraditoriamente, amplificam-se as diferenças locais e regionais. Tais diferenças expressam-se principalmente na disposição dos novos investimentos na aglomeração regional, ampliando a concentração (de equipamentos, empresas, bens e serviços) e centralização do dinamismo regional em Juazeiro do Norte.

Por outro lado, ao passo que se amplia a oferta de bens e serviços em Juazeiro do Norte, ancorada em grandes equipamentos comerciais e de prestação de serviços, expandem-se as relações no conjunto regional, concorrendo para reforçar o processo de integração sócio territorial e regional.

Nesse sentido, os grandes empreendimentos comerciais, ao lado do polo de educação superior e da rede ampliada de equipamentos de saúde, representam os vetores principais do aludido processo de integração.

Noutros termos, porém, se as mudanças e inovações em curso no aglomerado Crajubar, de certa forma, impõem o processo de integração e a construção de uma unidade regional — ainda que essa unidade seja lastreada pelo mercado (bens, serviços e de trabalho) — a institucionalização da unidade metropolitana não tem o poder de, por si só, editar uma unidade política. Isso porque, no Brasil, as Regiões Metropolitanas,

mesmo reconhecidas como uma importante política territorial, não dispõe dos mecanismos que lhe assegurem esse poder. Todavia, a apropriação da RMCariri por parte dos sujeitos sociais coletivos e/ou representativos desse arranjo urbano-regional pode transformá-la numa poderosa ferramenta para o enfrentamento dos desafios que já se impõem, haja vista o seu significado como instrumento de política territorial.

A propósito da delimitação dos três centros principais do Crajubar como núcleos metropolitanos, e não apenas o maior deles — assim como a nomenclatura Cariri para essa aglomeração, e, novamente, não Juazeiro do Norte — significou por vias tortas — uma vez que essa decisão não foi objeto de reflexão e debate por parte dos sujeitos sociais representativos da região — uma abertura para a (re)construção de certo lastro de unidade política. Do contrário, em face do ambiente de disputa interlocal, somado às diferenças internas à região, poderá esterilizar por completo as possibilidades de diálogo interno à RMCariri.

E os desafios que se impõe são múltiplos e complexos. Sobretudo no que tange à necessária integração política dos municípios integrantes da RMCariri para o enfrentamento de problemas, cuja imensa maioria, exige cada vez mais a participação do conjunto “metropolitano”.

O processo de integração política é, seguramente, o maior desafio do programa de estruturação da RMCariri, pois, conforme demonstrado nos segundo e terceiro capítulos, o processo de integração territorial já é um traço irrefutável dessa importante aglomeração urbana do Ceará e dos Sertões centrais do Nordeste.

Por fim, optamos por encerrar as nossas considerações finais abrindo espaço para um estudioso das idiossincrasias internas à região que, por sua vez, através de um cordel, explicita as divergências entre Crato e Juazeiro do Norte e, ao mesmo exorta pela construção da aludida unidade política do Cariri.

**Por que brigar ... Cariri? (Por Eugênio DANTAS, agosto de 1995)**

Eu vou contar pra vocês  
a briga que assisti  
entre algumas cidades  
deste nosso Cariri  
e que só traz prejuízos  
para as cidades daqui.

Eu vi o Crato brigando  
com Juazeiro do Norte.

Um dizia para o outro:  
que você eu sou mais forte!

Barbalha olhando dizia:  
esta briga dá em morte

O Crato se pabulava:  
sou capital da cultura  
tenho Universidade  
e meu povo tem leitura,  
o meu território é grande  
e produz muita fartura.

Juazeiro respondeu:  
Cultura temos também.  
E capital da cultura  
foi num tempo muito além  
hoje qual é a cultura  
que mais que as outras tem?

Eu sou cidade que cresce  
o Crato vive parado  
eu vivo mais o presente,  
você vive do passado,  
eu vivo andando pra frente  
você estacionado.

O Crato quis se zangar  
com estas afirmações  
e respondeu: não aceito  
as suas provocações  
eu dou valor ao passado  
pois respeito tradições.

Juazeiro tu não tens  
nem Cascata nem Grangeiro  
Tennis Clube nem Serrano  
Nem as fontes do Lameiro  
que servem para o lazer  
do povo do Juazeiro.

- E o Hotel Panorama  
de fama internacional  
Tenho o Poli Esportivo  
e o grande Memorial  
e você, Crato, não tem  
nem hotel municipal!

A estátua do Pe. Cícero  
é um grande monumento  
ali sempre temromeiro  
admirando o evento  
vendo toda região  
sempre é grande o movimento.

O Crato lhe respondeu:

nunca vi tanta besteira!

Da serra do Araripe

vê-se a região inteira

esta Serra é conhecida

até na terra estrangeira!

Padre Cícero seu patrono

onde foi que ele nasceu?

Todos sabem foi no Crato

aqui criou-se, cresceu

por isso não vá dizer

que o padre Cição é seu.

Se ele nasceu no Crato

aí não teve acolhida

foi aqui no Juazeiro

que dedicou sua vida

e disse ser Juazeiro

a sua terra querida.

Aqui nós temos indústria,

temos comércio também

e grande poder político

Juazeiro também tem

E Crato? Representante

Político quase ninguém!

Movimentos importantes,  
disse Crato, aqui surgiram  
lutando por liberdade  
muitos aqui sucumbiram  
nossos heróis que lutaram  
da raia nunca fugiram.

Barbalha que assistia  
de longe aquela briga  
disse: eu não vou deixar  
que esta disputa siga  
eu vou também entrar nela  
nem que isto dê intriga!

Vocês querem ser os tais  
Seu Crato, seu Juazeiro!  
Eu também sou importante  
no Nordeste brasileiro  
nesta região eu sou  
um polo canavieiro.

Sou produtor de açúcar  
e de cachaça também  
rapadura muito boa  
aqui nesta terra tem  
e as águas lá do Caldas  
onde vocês se dão bem.

E o cimento daqui  
abastece a região  
todos são produtos que  
vocês aí não tem não  
e a festa de Santo Antônio  
conhecida na Nação.

Portanto não fiquem aí  
pensando que só vocês  
são as duas principais  
isto mostra insensatez  
pois aqui no Cariri  
toda cidade tem vez.

As outras cidades todas  
da Zona do Cariri  
com medo que esta briga  
fosse chegar por ali  
começaram: deixem disso  
vamos parar por aqui!

Vamos sentar todas juntas  
em torno de uma mesa  
vamos por fim esta briga  
que aumenta nossa fraqueza  
e só interessa à zona  
Norte e à Fortaleza.

O litoral está doido  
que a gente viva brigando  
porque brigando a gente  
vai sempre se esfacelando  
e com isto a zona Norte  
é sempre quem vai ganhando.

O Cariri está sendo  
pela Sede desprezado  
o governo não investe  
Na Zona Sul do Estado  
é tudo pra zona Norte  
e o Cariri calado.

Incentivo, investimento,  
Indústria que vem de fora  
Tudo só vai para o Norte  
o Cariri só deplora  
por isso de nos unir  
chegou a vez e a hora.

Esta nossa região  
tem riqueza, tem fartura  
potencial econômico  
em comércio, agricultura,  
indústria e pecuária  
e muito mais na cultura.

O Cariri tem riqueza  
para ser independente  
podia ser um Estado  
e não seria carente  
não sei porque o governo  
não olha mais para a gente!

Precisamos exigir  
do Senhor governador  
que olhe pr'o Cariri  
veja que temos valor,  
ele também foi eleito  
com votos do interior.

Queremos que o governo  
invista na região  
destine verbas e apoio  
à industrialização  
cuide de nossa saúde  
e de nossa educação.

Nosso Cariri exige  
verbas pra saneamento;  
para nossa agricultura  
exigimos mais fomento  
queremos que o governo  
nos dê melhor tratamento.

Queremos ter mais saúde  
ensino de qualidade  
indústria gerando emprego  
e boa Universidade  
queremos pr'o Cariri  
respeito e dignidade.

Depois que este discurso  
acabaram de ouvir  
todas as nossas cidades  
deveriam se unir  
para poder seus direitos  
com mais força exigir.

De tudo que escrevi  
tiremos uma lição  
acabemos vez por todas  
com nossa desunião  
O Cariri será forte  
lutando sem divisão.

## **REFERÊNCIAS**

---

ABREU, Mauricio de Almeida. O estudo geográfico da cidade no Brasil: evolução e avaliação - contribuição à história do pensamento geográfico brasileiro. In: CARLOS, Ana Fani A. (Org.). **Os caminhos da reflexão sobre a cidade e o urbano**. São Paulo: Edusp, p. 199- 322, 1994.

ABU-EL-HAJ, Jawdat. Neodesenvolvimentismo no Ceará: autonomia empresarial e política industrial. **Revista Econômica do Nordeste**. V.25. Nº 3. Fortaleza: BNB, 1997.

ALEMÃO, Francisco Freire. **Diário de viagem de Francisco Freire Alemão - Crato - Rio de Janeiro, 1859-1860**. V. 4. Fortaleza: Museu do Ceará/Secretaria da Cultura do Estado do Ceará, 2007.

ALMEIDA, R. S. O pensamento geográfico do IBGE no contexto do planejamento estatal brasileiro. In: MARTINS, R. A.; MARTINS, L. A. C. P.; SILVA, C. C.; FERREIRA, J. M. H. (Eds.). **Filosofia e história da ciência no cone sul: 3º encontro**. Campinas: AFHIC, 2004. p. 410-5. Disponível em: <<http://ghtc.ifi.unicamp.br/AFHIC3/Trabalhos/55-Roberto-Schmidt-Almeida.pdf>>. Acesso em: 07 out. 2012.

ALVES, Joaquim. O Vale do Cariri - seu povoamento e desenvolvimento econômico. **Anais do X Congresso Brasileiro de Geografia**. Revista Brasileira de Geografia. Vol. III. Rio de Janeiro: IBGE, p. 390 - 424, 1952.

\_\_\_\_\_. Juazeiro - cidade mística. **Revista do Instituto do Ceará**. Fortaleza. Tomo 63, p. 94 -133, 1948.

ARAÚJO, Maria de Lourdes. **Cidade do Padre Cícero: trabalho e fé**. Tese (Doutorado). Instituto de Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional (IPPUR). Centro de Ciências Jurídicas e Aplicadas. Rio de Janeiro. Universidade Federal do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro/RJ, 2005.

ARENDT, Hanah. **Da violência**. Brasília: Editora da UnB, 1985.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. **NBR 6023: informação e documentação: referências: elaboração**. Rio de Janeiro, 2002.

\_\_\_\_\_. **NBR 10520: informação e documentação: citações em documentos: apresentação**. Rio de Janeiro, 2002.

BARBALHO, Alexandre. Os modernos e os tradicionais: cultura política no Ceará contemporâneo. In: **Estudos de Sociologia**, Araraquara, v.12, n.22, p.27-42, 2007.

BARROS, Haidine da Silva. O Cariri Cearense - o quadro agrário e a vida urbana. **Revista Brasileira de Geografia**. Rio de Janeiro: IBGE, p.549 - 592, 1964.

BAUMAN, Zygmunt. **Modernidade Líquida**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 2001.

BEM FILHO, Mario. **Juazeiro do Norte: seu espaço físico**. 2ª edição. Juazeiro do Norte: s.n., 2001.

BESERRA, Fábio Ricardo Silva. **Espaço, indústria e reestruturação do capital: a indústria de calçados na região do Cariri - CE**. Dissertação (Mestrado Acadêmico em Geografia). Universidade Estadual do Ceará. Fortaleza, CE, 2007.

BITOUN, Jan. Nordeste: dimensões locais e regionais nas estratégias de desenvolvimento. **Análises de conjuntura - Nordeste: Regionalismo & Inserção Global**. Recife: Instituto de Pesquisas Sociais da FUNDAJ, 2002. Disponível em: <<http://www.fundaj.gov.br/observanordeste>>. Acesso em: 21 jun. 2006.

BRASIL. Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão. Secretaria de Planejamento e Investimentos Estratégicos - SPI. (MP/SPI). **Estudo da Dimensão Territorial para o Planejamento**: Volume III, Regiões de Referência. Brasília: 2008.

BRASIL, Thomaz Pompeo de Sousa Brasil. **Ensaio Estatístico da Província do Ceará**. Tomo I. Edição Fac-similar (1863). Fortaleza: Fundação Waldermar Alcântara, 1997.

\_\_\_\_\_. **Ensaio Estatístico da Província do Ceará**. Tomo 2. Edição Fac-similar (1864). Fortaleza: Fundação Waldermar Alcântara, 1997.

BRÍGIDO, João. **Apontamentos para a história do Cariri 1888**. Edição fac-similar. Fortaleza: Expressão Gráfica e Ed., 2007.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. **Espaço e tempo na metrópole**. São Paulo: Contexto, 2001.

CASTRO, Iná Elias de. O problema da escala. CASTRO, I. E.; GOMES, P. C. C.; CORRÊA, R. L. (Orgs.). **Geografia: Conceitos e Temas**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1995, p. 117-140.

CEARÁ. Projeto Cidades do Ceará. Cariri Central. Projeto de desenvolvimento econômico regional do Ceará. **Diário Oficial do Estado**. Série 3. Ano I. N. 238. Fortaleza, p. 37-66, 21 de dezembro de 2009.

CORRÊA, Roberto Lobato. **Estudos sobre a rede urbana**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2006.

\_\_\_\_\_. O espaço urbano: notas teórico-metodológicas. In CORRÊA, R. L. **Trajetórias geográficas**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1997, p.145-169.

\_\_\_\_\_. **O espaço urbano**. 3. ed. São Paulo: Ática, 1993.

COSTA, Frederico José Lustosa da. **Plano de Ação da Bacia Cultural do Araripe para o Desenvolvimento Regional**. Fortaleza: SECULT, 2006.

CUNNINGHAM, David. **O conceito de metrópole: filosofia e forma urbana**. Publicado originalmente como The concept of metropolis: philosophy and urban form. *Radical Philosophy*, p. 13-25, 2005.

CUNHA, Maria Soares. **Pontos de (re) visão e explorações historiográficas da abordagem regional: exercício a partir do Cariri cearense (século XIX e XX)**. Tese (Doutorado em Geografia). Programa de Pós-Graduação em Geografia. Área de Concentração: Centro de Ciências, Departamento de Geografia. Universidade Federal do Ceará. Fortaleza, CE, 2012.

DAVIDOVICH, F. e LIMA, O. M. B. de. Contribuição ao estudo de aglomerações urbanas no Brasil. **Revista Brasileira de Geografia**. Rio de Janeiro: IBGE, ano 37, N.1, p. 3-84, jan./mar. 1975.

\_\_\_\_\_. Diferenciação da espacialidade da metrópole no Brasil: referências para a gestão. **Cadernos Metrópole**, N. 9, p.135-163, 1. sem. 2003.

DELLA CAVA, Ralph. **Milagre em Joazeiro**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1976.

DEREK, Gregory; MARTIN, Ron; SMITH, Graham. Introdução: geografia humana, mudança social e ciência social. In: DEREK, Gregory, MARTIN, Ron e SMITH, Graham (Orgs.). **Geografia Humana: Sociedade, Espaço e Ciência Social**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed., p. 11- 28, 1996.

- DI MÉO, Guy. *Introdução ao debate sobre a metropolização*, Confins [Online], 4 | 2008. 13 novembro 2008. Disponível em: <http://confins.revues.org/5433;DOI:10.4000/confins.5433>. Acesso em 08 out. 2011.
- DINIZ, José Alexandre Filizola (Coord.). **O subsistema urbano-regional de Crato/Juazeiro do Norte**. Recife: SUDENE-DPG-PSU-SER, 1989.
- DUARTE, Aluizio Capdeville. Estado do Ceará. IBGE-DGC-DEGEO. **Divisão do Brasil em Mesorregiões e Microrregiões Geográficas**. V. 2. Tomo 2. Região Nordeste. Rio de Janeiro, IBGE, p. 65-108, 1990.
- ELIAS, D. (Org.). **Panorama da geografia brasileira**. São Paulo: Annablume, 2006.
- FACÓ, Rui. **Cangaceiros e fanáticos**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1991.
- FEIJÓ, João da Silva. **Memória sobre a Capitania do Ceará e outros trabalhos**. Ed. Fac-simile de Separatas de artigos da Revista do Instituto do Ceará. Fortaleza: Fundação Waldermar Alcântara, 1997. (Biblioteca Básica Cearense).
- FIGUEIREDO FILHO, J. de. **História do Cariri**. Faculdade de Filosofia do Crato, V.1, Crato/CE, 1964.
- FIRKOWSKI, Olga Lúcia C. Por que as Regiões Metropolitanas no Brasil são regiões mais não são metropolitanas. **Revista Paranaense de Desenvolvimento**, N. 122, Curitiba, p. 19-38, jun./jul. 2012.
- FRESCA, Tânia Maria. Uma discussão sobre o conceito de metrópole. **Revista da ANPEGE**, v. 7, n. 8, p. 31-52, ago./dez. 2011.
- GARDNER, George. **Viagem ao interior do Brasil (1836-1841)**. São Paulo, EDUSP/Belo Horizonte, Itatiaia, p. 79 – 108, 1975. (T.1, 135).
- GIGER, Pedro Pinchas. **Evolução da rede urbana brasileira**. Rio de Janeiro: Centro Brasileiro de Pesquisas Educacionais/Instituto Nacional de Estudos Pedagógicos/Ministério da Cultura, 1963.
- GIRÃO, R. Tentativa de interpretação do Cariri. **Revista do Instituto do Ceará**. Fortaleza: Tomo 67, p. 34 - 41, 1953.
- GOMES, Paulo Cesar da Costa. **A condição urbana: ensaios de geopolítica da cidade**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2002.
- GONÇALVES, Claudio Ubiratan. **Ética e diferenciação interna do trabalho na ordem territorial e ambiental do Cariri cearense: solidariedade e conflito**. Tese (Doutorado em Geografia). Programa de Pesquisa e Pós-Graduação em Geografia. Instituto de Geociências, Departamento de Geografia. Universidade Federal Fluminense. Niterói, RJ, 2005.
- \_\_\_\_\_. Cariri cearense - entre o Messianismo, o Coronelismo e a Ética Capitalista. **Cadernos de Seminários de Campos Temáticos** do Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal Fluminense. a 1. n. 1. Niterói, RJ, p. 55 - 81, 2003.
- GOTTDIENER, M. **A produção social do espaço urbano**. São Paulo: Ed. da USP, 1993.
- GOTTMANN, J. A dinâmica das grandes cidades. *Boletim Geográfico*. Rio de Janeiro, out./dez., Ano 34, N. 251, p. 05- 14, 1976. Disponível em: [<biblioteca.ibge.gov.br/.../Boletim%20Geografico%201976%20v34%20>](http://biblioteca.ibge.gov.br/.../Boletim%20Geografico%201976%20v34%20). Acesso em out. 2012.

GOVERNO DO ESTADO DO CEARÁ. IPECE. **Perfil Básico Municipal 2011:** Juazeiro do Norte.

HAESBAERT, Rogério. Desterritorialização, Multiterritorialidade e Regionalização. In Ministério da Integração Nacional, Secretaria de Políticas de Desenvolvimento Regional (SDR). Para pensar uma política nacional de ordenamento territorial: **Anais da Oficina sobre Política Nacional de Ordenamento Territorial**. Brasília, Nov. 2003. Brasília: MI, 2005. p. 15 – 29. Disponível em: <<http://www.integracao.gov.br/desenvolvimentoregional/publicacoes/pnot.asp>>. Acesso em: 27 abr.2007.

\_\_\_\_\_. **O mito da desterritorialização: do “fim dos territórios” à multiterritorialidade**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2004.

\_\_\_\_\_. **Territórios alternativos**. São Paulo/Niterói. Contexto/Eduff, 2002.

IBGE. **Censo Demográfico 2010 - Ceará**. Rio de Janeiro, 2011.

\_\_\_\_\_. **Cidades@**. Disponível em <http://www.ibge.gov.br/cidadesat>>. Acessos em: 30 ago. 2004; 21 abr. 2007 e 12 mar. 2008, 04 ago. 2008; outubro de 2011.

\_\_\_\_\_. **Censo Demográfico 2000 - Ceará**. Características da população e dos domicílios - resultados do universo. Rio de Janeiro, 2001.

\_\_\_\_\_. **Regiões de influência das cidades 2007**. Rio de Janeiro, 2008.

\_\_\_\_\_. **Regiões de influência das cidades 1993**. Rio de Janeiro, 2000.

\_\_\_\_\_. **Regiões de Influência das Cidades**. Rio de Janeiro, 1987.

\_\_\_\_\_. **Regiões funcionais urbanas**. Rio de Janeiro, 1972.

IBGE/SUDENE. **Crato-Juazeiro do Norte e sua área de influência**. Subsídios ao planejamento da área nordestina. Rio de Janeiro, 1971.

INFRAERO. **Anuário Estatístico Operacional**. 2011.

IPEA. **Configuração atual e tendências da rede urbana do Brasil**. Brasília, 2002a. (Série Caracterização e Tendências da Rede Urbana do Brasil, 1). Convênio IPEA, IBGE, UNICAMP/IE/NESUR.

\_\_\_\_\_. **Estudos básicos para a caracterização da rede urbana**. Brasília, 2002b. (Série Caracterização e Tendências da Rede Urbana do Brasil, 2). Convênio IPEA, IBGE, UNICAMP/IE/NESUR.

ITAYTERA. **Estado do Cariri. Separata da Revista Itaytera**.Crato: Tipografia Imperial, 1957. 25 p.

LACERDA, N. Fragmentação e integração: movimentos de (re) estruturação espacial das metrópoles brasileiras. In: RIBEIRO, Ana Clara Torres Ribeiro, LIMONAD, Ester, GUSMÃO, Paulo Pereira (Orgs.). **Desafios ao planejamento: produção da metrópole e questões ambientais**. Rio de Janeiro: Letra Capital/ANPUR, 2012. P.21-42.

LEFEBVRE, Henri. **Espaço e política**. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2008.

\_\_\_\_\_. **A revolução urbana**. Belo Horizonte. Editora da UFMG, 2002.

\_\_\_\_\_. **O direito a cidade**. São Paulo: Ed. Moraes, 1991.

\_\_\_\_\_. **La presencia y la ausencia: contribución a la teoría de las representaciones**. Cidade do México: Fondo de Cultura Económica do México, 1983.

LEMENHE, Maria Auxiliadora. **Família, tradição e poder: o(caso) dos coronéis**. São Paulo: Annablume, EUFC, 1995.

LENCIONE, Sandra. Observações sobre o conceito de cidade e urbano. **GEOUSP – Espaço e tempo**, São Paulo, Nº 24, pp. 109 - 123, 2008. (a)

\_\_\_\_\_. Concentração e centralização das atividades urbanas: uma perspectiva multiescalar. Reflexões a partir do caso de São Paulo. **Revista de Geografia Norte Grande**, n. 39, p. 07-20, 2008. (b)

\_\_\_\_\_. Da cidade e sua região à cidade-região. In: SILVA, José Borzacchiello da; LIMA, Luiz Cruz; ELIAS, Denise (Orgs.). **Panorama da Geografia brasileira I**. São Paulo: Annablume, p.65-75, 2006.

LENCIONI, Sandra. “Uma determinação do urbano: o desenvolvimento do processo de metropolização do espaço. In: CARLOS, Ana Fani Alessandri; LEMOS, Amália Inês Geraiges (Orgs.). **Dilemas Urbanos: novas abordagens sobre a cidade**. São Paulo: Contexto, 2003.

LIMA, Luiz Cruz. Redes de integração do território cearense: dos caminhos da pecuária às estradas virtuais. In: SILVA, J. B. da *et al* (Orgs.). **Ceará: um novo olhar geográfico**. Fortaleza: Edições Demócrito Rocha, , p.33-50, 2007.

LIMA, Claudio Ferreira. O Ceará na história. **Anuário do Ceará 2005**. Fortaleza: O POVO, p. 365-454, 2005.

\_\_\_\_\_. Cidades do Ceará - origens, transformações e perspectivas. **Anuário do Ceará 2005**. Fortaleza: O POVO, p. 395-452, 2006.

MACEDO, J. **Império do bacamarte**. Fortaleza: EUFC, 1998.

MARCHESINI JR., Atilio e SANTOS, Regina Célia Bega dos. O espaço social do Shopping Center: uma análise do Shopping Parque Dom Pedro em Campinas - SP. **OBSERVATORIUM: Revista Eletrônica de Geografia**, v.1, n.3, p.22-37, dez. 2009.

Disponível em: <

[http://www.observatorium.ig.ufu.br/pdfs/1edicao/n3/O\\_Espaco\\_social\\_do\\_Shopping\\_Center.pdf](http://www.observatorium.ig.ufu.br/pdfs/1edicao/n3/O_Espaco_social_do_Shopping_Center.pdf)>. Acesso em jun. 2012.

MARSHALL, A. Organização Industrial - Capítulos VIII, IX e X. In: **Princípios de Economia - Tratado Introdutório**. Vol. 1. Trad. rev. Rômulo Almeida e Ottolmy Strauch. São Paulo: Abril Cultural, p. 211-270, 1982.

MASSEY, Doreen. **Pelo espaço: uma nova política da espacialidade**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2008.

\_\_\_\_\_. Filosofia e política da espacialidade: Algumas considerações.

**GEOgraphia**, Vol. 6, N 12, Rio de Janeiro, UFF, p. 7- 23, 2004. Disponível em:

<http://www.uff.br/geographia/ojs/index.php/geographia/article/view/151/146>. Acesso em: 10 jun. 2011.

MATOS, Ralfo. Aglomerações urbanas, rede de cidades e desconcentração demográfica no Brasil. 2000. Disponível

em:<[http://www.abep.nepo.unicamp.br/docs/anais/pdf/2000/todos/migt4\\_3.pdf](http://www.abep.nepo.unicamp.br/docs/anais/pdf/2000/todos/migt4_3.pdf)>

Acesso em jun. 2012.

MENEZES, Edith Oliveira de. O Cariri cearense. In: SILVA, José B.; CAVALCANTE, Tércia C.; DANTAS, Eustógio W.C. **Ceará: um novo olhar geográfico**. 2. ed. atual. Fortaleza: Edições Demócrito Rocha, 2007, p. 339-363.

MIEG, Harold A. **Metropolen**. In: HENCKEL, D.; KUCZKOWSKI, K. von P.; PAHL-WEBER, Lau; STELLMACHER E, F. (Orgs.). Planen - Bauen - Umwelt: Ein Handbuch, p. 322-325, Wiesbaden: VS-Verlag, 2010.

MONBEIG, Pierre. Observações relativas à distribuição das densidades de população no Estado do Ceará. Anais do X Congresso Brasileiro de Geografia. **Revista Brasileira de Geografia**. Vol. III. Rio de Janeiro: IBGE, p. 318 - 322, 1952.

MONGIN, Olivier. **A condição urbana: a cidade na era da globalização**. São Paulo: Estação Liberdade, 2009.

MORGAN, K. The exaggerated death of geography: learning, proximity and territorial innovation systems. In: **Journal of Economic Geography**. V. 4. jan. p. 3-21. 2004.

MOURA, Rosa. **Arranjos urbano-regionais no Brasil: uma análise com foco em Curitiba**. Tese (Doutorado). Universidade Federal do Paraná. Programa de Pós-Graduação em Geografia, Curitiba, 2009.

MOURA, Rosa e ULTRAMARI, Clovis. (Orgs.). **Metrópole: Grande Curitiba - teoria e prática**. Curitiba: IPARDES, p. 111-120, 1994.

MOURA, Rosa et.al. O metropolitano no urbano brasileiro: identificação e fronteiras. RIBEIRO, Luiz Cesar de Queiroz e SANTOS JUNIOR, Orlando. A. dos (Orgs.). **As metrópoles e a questão social brasileira**. Rio de Janeiro: Revan, Fase, p.127-162, 2007.

NORÕES, E.; NASCIMENTO, F.S.; SAMPAIO, D. **Região do Cariri**. Fortaleza: BEL Publicações, 1978.

ORACIO, Gustavo. Descrição da Cidade do Crato em 1882. **Revista Itaytera**, V, Crato, p. 165-171, 1959.

PADILHA, V. **Shopping Center - a catedral das mercadorias**. São Paulo: Editora: Editora Boi tempo, 2006.

PETRONE, Pasquale. Contribuição ao estudo da Região do Cariri no Ceará. **Boletim Paulista de Geografia**. n.19. São Paulo: Departamento de Geografia da USP, p.03-29, 1955.

PINTO, Dulce Maria Alcides; OLIVEIRA, Evangelina Xavier G. de. Guia de Excursão ao Cariri cearense. **Anais do 3º. Encontro Nacional de Geógrafos**. Fortaleza: AGB/UFC/SUDEDEC. Julho, 1978. 40 p.

PINHEIRO, Irineu. **O Cariri: seu descobrimento, povoamento, costumes**. Ed. facsim. [1950]. Fortaleza: Fundação Waldemar Alcântara, 2009.

PREFEITURA MUNICIPAL DE JUAZEIRO DO NORTE. **PPDDU**, Juazeiro do Norte, 2000. (mimeo).

PREFEITURA MUNICIPAL DE SOBRAL. **PPDDU**, Sobral, 2000. (mimeo).

QUEIROZ, Ivan da S. **Do espaço urbano sob a égide do medo à cidade que medra: dinâmica da segregação espacial e das práticas cotidianas na cidade marcada pelo medo da violência urbana - Juazeiro do Norte(Ceará)**. Projeto de Tese. Programa de Pós Graduação em Desenvolvimento Urbano/UFPE. Recife, set. 2004.

RACINE, J. B.; RAFFESTIN, C.; RUFFY, V. Escala e ação, contribuição para uma interpretação do mecanismo de escala na prática da Geografia. **Revista Brasileira de Geografia**. Rio de Janeiro, 45 (1): p. 123-135, jan/mar. 1983.

- RAFFESTIN, Claude. **Por uma geografia do poder**. Tradução de Maria Cecília França. São Paulo: Ática, 1993.
- REOLON, Cleverson A. Metropolização, áreas metropolitanas e aglomerações urbanas: revisitando conceitos. **Terra Livre**. Dourados/MS, Ano 24, v.2, n.31. Jul.-dez. 2008.
- RIBEIRO, L. C. de Q. **Hierarquização e identificação dos espaços urbanos**. Rio de Janeiro: Letra Capital: Observatório das Metrôpoles, 2009.
- RODRIGUES, Arlete Moysés. Conceito e definição de cidades. RIBEIRO, Luiz Cesar de Queiroz; SANTOS JUNIOR, Orlando. A. dos. (Orgs.). **As metrôpoles e a questão social brasileira**. Rio de Janeiro: Revan/Fase, p.77-100, 2007.
- ROLNIK, R. e SOMEKH, N. Governar as metrôpoles: dilemas da recentralização. **São Paulo em Perspectiva**. São Paulo, v.14, n.4, p.83-90, out./dez. 2003.
- SANTOS, Milton. **O espaço dividido: os dois circuitos da economia urbana dos países subdesenvolvidos**. 2. Ed. São Paulo: Edusp, 2008.
- \_\_\_\_\_. **Técnica, espaço, tempo, Globalização e meio técnico-científico informacional**. São Paulo: Hucitec, 1994.
- \_\_\_\_\_. **Espaço e método**. 3. ed. São Paulo: Nobel, 1992.
- \_\_\_\_\_. **Metrópole corporativa fragmentada: o caso de São Paulo**. São Paulo: Nobel/Secretaria de Estado da Cultura, 1990.
- \_\_\_\_\_. Crescimento nacional e nova rede urbana: O exemplo do Brasil. **Revista Brasileira de Geografia**. v. 29, n. 4, Rio de Janeiro: IBGE, p. 78-116, 1967.
- SCHRÖDER, Peter. **Cultura e Sociedade no Cariri**. Uma bibliografia consultada. Disponível em <<http://www.fundaj.gov.br/docs/text/bib-cariri.html>>. Acesso em: 20 set. 2004.
- SILVA, José B. da. A região metropolitana de Fortaleza. In SILVA, J. B. da. et al (Orgs). **Ceará: um novo olhar geográfico**. Fortaleza: Edições Demócrito Rocha, p.121-124, 2007.
- SINGER, P. *Economia política da urbanização*. 10. ed. São Paulo: Brasiliense, 1985.
- \_\_\_\_\_. Fortaleza, a metrópole sertaneja do litoral. SILVA, José B. da; DANTAS, Eustógio W. C.; ZANELLA, Maria E.; MEIRELES, Antônio Jeovah de A. (Orgs.). **Litoral e sertão: natureza e sociedade no nordeste brasileiro**. Fortaleza: Expressão Gráfica, p.45-55, 2006.
- SIMMEL, G. A metrópole e a vida mental. In: VELHO, O. G. **O fenômeno urbano**. Rio de Janeiro: Zahar Editora, p. 11-25, 1973.
- SOARES, Douracir. **O Cariri - Crato - Juazeiro do Norte - estudo de Geografia Regional**. Crato: Faculdade de Filosofia do Crato, 1968.
- SOUSA, Maria Salete de. Ceará: bases de fixação do povoamento e o crescimento das cidades. In SILVA, J. B. da. et al (Orgs). **Ceará: um novo olhar geográfico**. Fortaleza: Edições Demócrito Rocha, p.13-31, 2007.
- SOUZA, Charles Benedito Gemaque. **A contribuição de Henri Lefebvre para reflexão do espaço urbano da Amazônia**. *Confins*, 5, 2009. Online em 20 Março 2009. Disponível em <http://confins.revues.org/5633DOI10.4000/confins.5633>. Acesso em 12 abril 2012.

SOUZA, Marcelo J. L. de. **Fobópole: o medo generalizado e a militarização da questão urbana**. RJ: Bertrand Brasil, 2008.

\_\_\_\_\_. **O ABC do desenvolvimento urbano**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2003.

SPÓSITO, Eliseu Savério. **Redes e cidades**. São Paulo: Editora UNESP, 2008.

SPÓSITO, Maria Encarnação B. et. al. O Estudo das cidades médias brasileiras: uma proposta metodológica. In: SPÓSITO, Maria Encarnação B. (Org.). **Cidades médias: espaços em transição**. São Paulo: Expressão Popular, p.35-67, 2007.

\_\_\_\_\_. A Urbanização da sociedade: reflexões para um debate sobre as novas formas espaciais. In: DAMIANI, A. L. *et al.* (Orgs.). **O espaço no fim de século: a nova raridade**. São Paulo: Contexto, p.100-117, 1999.

SZMRECSANYI, M. I. de Q. F. (Org.). **Anais do Encontro: cotidiano, cultura popular e planejamento urbano**, São Paulo, USP-FAU, p. 1-19, 1985.

VIANA, João Segadas. Divisão territorial do Brasil. **Revista Brasileira de Geografia**, Rio de Janeiro, v.2, n.3, p. 372-406, jul. 1940.

VILLAÇA, Flávio. Os processos espaciais de conurbação. In: \_\_\_\_\_. **O espaço intra-urbano no Brasil**. São Paulo: Studio Nobel/FAPESP/Lincoln institute, p.49-67, 1998.