



**UNIVERSIDADE ESTADUAL DO CEARÁ  
CENTRO DE CIÊNCIA E TECNOLOGIA  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA  
MESTRADO ACADÊMICO EM GEOGRAFIA**

**FRANCISCA FERNANDA BATISTA DE CASTRO**

**REGIÃO METROPOLITANA DO CARIRI FRENTE AOS PLANOS ESTRATÉGICOS  
DO GOVERNO ESTADUAL: UM OLHAR A PARTIR DO PROJETO CIDADES DO  
CEARÁ I – CARIRI CENTRAL**

**FORTALEZA – CEARÁ**

**2017**

FRANCISCA FERNANDA BATISTA DE CASTRO

A REGIÃO METROPOLITANA DO CARIRI FRENTE AOS PLANOS  
ESTRATÉGICOS DO GOVERNO ESTADUAL: UM OLHAR A PARTIR DO  
PROJETO CIDADES DO CEARÁ I – CARIRI CENTRAL

Dissertação apresentada ao Curso de Mestrado Acadêmico em Geografia do Programa de Pós-Graduação em Geografia do Centro de Ciência e tecnologia da Universidade Estadual do Ceará, como requisito parcial à obtenção do título de mestre em Geografia. Área de Concentração: Análise Geoambiental e Ordenação no Território nas Regiões Semiáridas e Litorâneas.

Orientadora: Prof.<sup>a</sup> Dra. Virgínia Célia Cavalcante de Holanda

FORTALEZA – CEARÁ

2017

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação

Universidade Estadual do Ceará

Sistema de Bibliotecas

Castro, Francisca Fernanda Batista de .

Região Metropolitana do Cariri frente aos planos estratégicos do governo estadual: um olhar a partir do Projeto Cidades do Ceará I Cariri Central [recurso eletrônico] / Francisca Fernanda Batista de Castro. - 2017.

1 CD-ROM: il.; 4 ¼ pol.

CD-ROM contendo o arquivo no formato PDF do trabalho acadêmico com 204 folhas, acondicionado em caixa de DVD Slim (19 x 14 cm x 7 mm).

Dissertação (mestrado acadêmico) - Universidade Estadual do Ceará, Centro de Ciências e Tecnologia, Programa de Pós-Graduação em Geografia, Fortaleza, 2017.

Área de concentração: Análise Geoambiental e Ordenação no Território nas Regiões Semiáridas e Litorâneas .

Orientação: Prof.ª Dra. Virgínia Célia Cavalcante de Holanda .

1. Região Metropolitana do Cariri. 2. Política de Governo. 3. Projeto Cidades. I. Título.

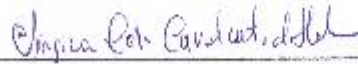
**FRANCISCA FERNANDA BATISTA DE CASTRO**

**REGIÃO METROPOLITANA DO CARIRI FRENTE AOS PLANOS  
ESTRATÉGICOS DO GOVERNO ESTADUAL: UM OLHAR A PARTIR DO  
PROJETO CIDADES DO CEARÁ I – CARIRI CENTRAL.**

Dissertação apresentada ao curso de  
Mestrado Acadêmico em Geografia do  
Programa de Pós-Graduação em  
Geografia do Centro de Ciências e  
Tecnologia da Universidade Estadual do  
Ceará, como requisito parcial à obtenção  
do título de mestre em Geografia. Área de  
Concentração: Análise Geoambiental e  
Ordenação do Território nas Regiões  
Semiáridas e Litorâneas.


Aprovada em: 26 de junho de 2017.

**BANCA EXAMINADORA**



---

Prof.ª Dr.ª Virginia Célia Cavalcante de Holanda (Orientadora)  
Universidade Estadual Vale do Acaraú - UVA  
Universidade Estadual do Ceará - UECE



---

Prof. Dr. José Bózacchiello da Silva  
Universidade Federal do Ceará - UFC



---

Prof. Dr. Ivan da Silva Queiroz  
Universidade Regional do Cariri - URCA

Aos meus pais: Raimundo Epaminondas de Castro (*in memoriam*) e Terezinha Batista de Castro, exemplos de vida, coragem e perseverança.

Dedico.

## AGRADECIMENTOS

Agradeço primeiramente a Deus, pelo amparo em todos os momentos da minha vida.

A meu amado pai Raimundo Epaminondas de Castro (*in memoriam*). Perdê-lo na etapa final da construção deste trabalho foi o maior obstáculo que já enfrentei. Seu legado de luta e coragem seguirá comigo até o fim dos meus dias. A você, o meu eterno agradecimento, a minha infinita saudade e o meu mais puro amor.

À minha querida mãe Terezinha, por tamanha dedicação, incentivo e confiança. Obrigada por acreditar nos meus sonhos e por sonhar junto comigo, sem o seu apoio eu dificilmente chegaria à conclusão deste trabalho.

Aos meus irmãos Jeorge e Geraldo, dois Geógrafos que, assim como eu, batalham cotidianamente por dias melhores.

À minha querida orientadora Professora Dra. Virgínia Célia Cavalcante de Holanda, que apesar da distância sempre se fez presente nos momentos que precisei. Obrigada pela forma como você conduziu a orientação deste trabalho, com seriedade e sabedoria. Saiba que sua experiência e sensatez foram fundamentais para cada passo dado, sua compreensão e incentivo me fizeram mais forte quando quis fracassar, e seu doce jeito de ser exigente me instiga enquanto profissional. Muito obrigada pela acolhida, a você, todo meu afeto e gratidão.

Aos componentes da banca avaliadora, Professor Dr. Ivan da Silva Queiroz (URCA) e Professor Dr. José Borzacchiello da Silva (UFC) que gentilmente aceitaram o convite, obrigada pelas contribuições.

A Lidiane (Lili), um verdadeiro presente que ganhei durante o mestrado. Muito obrigada por partilhar essa experiência comigo, por me ensinar tantas coisas, você é uma pessoa incrível a quem eu desejo ter sempre por perto!

A Karinne e Manu, amigas que tive o prazer de conviver durante o mestrado. Obrigada pelo companheirismo e troca de experiências, tenho um carinho muito grande por cada uma de vocês.

À Cleide Madeiro por todo carinho e amizade e a sua família pela receptividade na fase inicial da escrita desse trabalho.

Aos professores Paulo Rogério de Freitas Silva (UFAL) e José Meneleu Neto (UECE) pelas contribuições no exame de qualificação.

Aos professores do PropGeo-UECE, Otávio José Lemos Costa, Cláudia Maria Granjeiro (*in memoriam*), Edilson Pereira Junior e Zenilde Baima Amora pelos ensinamentos durante as disciplinas, e em especial ao professor José Meneleu Neto pelas valiosas provocações durante as aulas de Métodos e Técnicas da Pesquisa e pelo acolhimento na disciplina de Estágio a Docência.

A todos os professores do Departamento de Geociências da Universidade Regional do Cariri (URCA), em especial, ao meu querido professor Ivan Queiroz, por me despertar enquanto pesquisadora, pelo incentivo ainda na graduação e por todas as contribuições durante o seminário de pesquisa do PropGeo. Professor Ivan, você faz parte dessa conquista.

Aos colegas da turma de mestrado 2015.1, em especial a Cleide Madeiro, Karinne Wendy, Maria Bonfim e Christovam Reis, pelas experiências compartilhadas e troca de conhecimentos.

Aos queridos amigos da graduação, Vanessa Martins, Fátima Maciel e Luan Paulo, por estarem sempre ao meu lado quando precisei.

À Marília Gouvêia, coordenadora do Projeto Cidade do Ceará – Cariri Central e aos secretários dos municípios da RMCariri, pelas informações prestadas, contribuindo para a realização deste trabalho.

A Marcelo Moura Fé, diretor executivo do Geopark Araripe pela prontidão em colaborar esta pesquisa.

À Taylana Marinho, pelo auxílio na produção do material cartográfico.

A CAPES, pelo apoio financeiro durante todo o mestrado.

Ao Programa de Pós-Graduação em Geografia da UECE (PropGeo), em especial ao coordenador professor Dr. Otávio José Lemos Costa e a Secretária Adriana Livino por estarem sempre prontos a sanar as minhas inquietações.

Ao Ivo, pela alegria do reencontro durante essa etapa, obrigada por tornar os meus dias mais alegres.

Um agradecimento especial as minhas amadas Lili e Leydi, verdadeiros anjos! Muito obrigada pelo auxílio na lapidação final desse texto.

A todos que contribuíram, direta ou indiretamente para a realização desse trabalho, muito obrigada!

“[...] Somos o que fazemos, mas somos, principalmente, o que fazemos para mudar o que somos”.

(Eduardo Galeano)

## RESUMO

O debate envolvendo os espaços metropolitanos é cada vez mais recorrente nos estudos geográficos. Essa questão está relacionada ao acelerado processo de urbanização desencadeado, sobretudo a partir da década de 1970, o que acabou culminando na institucionalização das primeiras regiões metropolitanas no Brasil. Neste trabalho, buscamos compreender a região metropolitana enquanto política territorial, que visa promover o planejamento, organização e execução de funções públicas de interesse comum a um determinado grupo de municípios. Para tanto, nos apoiamos em uma reflexão teórica que contempla processos e dinâmicas socioespaciais, com o intuito de promover uma discussão que vai além da esfera institucional. Como recorte empírico, elegemos a Região Metropolitana do Cariri/CE instituída pela Lei Estadual Nº 78 de 29 de junho de 2009, a fim de analisar como se deu a implementação do Projeto Cidades do Ceará Cariri Central, nos nove municípios que a compõe. O Projeto é uma política de governo, criada na gestão do ex-governador do Estado do Ceará Cid Gomes, a partir de uma proposta de redução das desigualdades regionais, com ações voltadas para três componentes específicos, são eles: Qualificação Territorial, Inovação e Apoio aos Arranjos Produtivos Locais (calçados e turismo), e Fortalecimento Institucional dos municípios do Cariri Central. Constatamos que, a Região Metropolitana do Cariri ainda não foi efetivada de fato, uma vez que, a maior parte dos seus municípios ainda se encontra desarticulados. Ademais, seu maior desafio continua sendo a falta de gestão compartilhada e a ausência de políticas capazes de aliar o crescimento econômico ao equilíbrio ambiental. Verificamos que o Projeto Cidades, apesar de representar uma importante iniciativa que chegou a todos os municípios da RMCariri, concentrou grande parte de suas obras nas cidades de Crato, Juazeiro do Norte e Barbalha (Crajabar), enquanto as demais foram contempladas, em sua maioria, com pavimentação de avenidas. Este quadro revela que apesar das significativas melhorias na infraestrutura urbana dos municípios, o Projeto não apresenta os mesmos avanços no âmbito da questão social e político-institucional.

**Palavras-chave:** Região Metropolitana do Cariri. Política de Governo. Projeto Cidades.

## ABSTRACT

The debate involving the metropolitan spaces is more and more recurrent in the geographical studies. This is related to the accelerated process of an unleashed urbanization, specially after the 70's, which resulted in an institutionalization of the first metropolitan regions of Brazil. In this work, we seek to comprehend the metropolitan region as a political territory that seeks to promote the planning, organization and execution of public functions of common interest in a specific group of counties. To do so, we rely on the theoretical reflections that contemplate the socio-spatial processes and dynamics, with the aim of promoting a discussion that goes beyond the institutional sphere. We elected the Metropolitan Region of Cariri/CE instituted by the State's Law N° 78 from June 29 of 2009 to analyze, in order to understand how the implementation of the Ceará's Cariri Central Cities Project happened in the nine counties that composes it. The project is a governmental policy, born in the government of the ex-governor of the Ceará's State Cid Gomes, coming from a suggestion to reduce the regional inequalities, with the actions aimed to three specific components, they are: Territorial Qualification, Support and Innovation Local Productive Arrangements (shoes and tourism), and Institutional Fortification of the Cariri Central counties'. We verified that, the Metropolitan Region of Cariri is still not fully effective once most part of its counties are considered unarticulated. Moreover, its new challenge is still the lack of shared management to the environmental balance. We also verified that the Project Cities, even though it represents an important initiative that reached every county of the RMCariri, concentrated a big part of its Works in the cities of Crato, Juazeiro do Norte and Barbalha (Crajabar). While the others were contemplated in its majority with the paving of avenues. All of this reveals that even though we have significant improvement in our urban infrastructure of the counties, the Project doesn't show the same advances in the scope of the social and institutional-political instance.

**Keywords:** Metropolitan Region of Cariri. Government Policy. Cities Project.

## LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1 -	Esquema teórico metodológico .....	29
Figura 2 -	Unidades Territoriais Urbanas segundo o ano de criação .....	60
Figura 3 -	Cariri Garden Shopping – Juazeiro do Norte .....	99
Figura 4 -	Início do processo de verticalização em Juazeiro do Norte .....	103
Figura 5 -	Condução do pau da bandeira em Barbalha – CE .....	109
Figura 6 -	Destinos indutores do desenvolvimento regional do Ceará .....	117
Figura 7 -	Fundação Casa Grande em Nova Olinda – CE .....	118
Figura 8 -	Peças produzidas por Espedito Seleiro .....	119
Figura 9 -	Geossítio Ponte de Pedra – Nova Olinda .....	121
Figura 10 -	Geossítio Pedra Cariri – Nova Olinda .....	122
Figura 11 -	Pontal da Santa Cruz – Santana do Cariri .....	127
Figura 12 -	Geossítio Parque dos Pterossauros – Santana do Cariri .....	128
Figura 13 -	Casa de Pedra da UFRJ em Santana do Cariri .....	129
Figura 14 -	Corredor da Fé e Capela da Santa Benigna – Santana do Cariri .....	131
Figura 15 -	Euroville no distrito Araporanga – Santana do Cariri .....	132
Figura 16 -	Geossítio Cachoeira – Missão Velha .....	135
Figura 17 -	Geossítio Floresta Petrificada – Missão Velha .....	136
Figura 18 -	Pórtico de Farias Brito .....	141
Figura 19 -	Cultivo de Sisal em Caririaçu .....	144
Figura 20 -	Peças produzidas por artesãos de Caririaçu .....	145
Figura 21 -	Esquema explicativo dos componentes do Projeto .....	153
Figura 22 -	Piso tátil instalado em meio a obstáculos, centro de Crato/CE .....	161
Figura 23 -	Parte da Obra Avenida do Contorno (trecho 3) .....	169
Figura 24 -	Construção da “Ciclovía do Cariri” na Avenida Padre Cicero.....	172

## LISTA DE QUADROS

Quadro 1 -	Definições de Região Metropolitana .....	42
Quadro 2 -	Critérios adaptados por Castello Branco <i>et al.</i> (2013) para estimativa das RMs em 2010 .....	44
Quadro 3 -	Unidades Territoriais Urbanas Brasileiras (UTUI's) .....	56
Quadro 4 -	Diferença entre os Estatutos (Da cidade e Da metrópole)	66
Quadro 5 -	Tramitação do projeto até aprovação da Lei .....	70
Quadro 6 -	Hierarquia da rede urbana cearense segundo REGIC (2008) .....	77
Quadro 7 -	Calendário anual de Romarias em Juazeiro do Norte .....	105
Quadro 8 -	RM's brasileiras, segundo ano de criação, total da população, número de municípios e municípios com menos de 50 mil habitantes .....	114
Quadro 9 -	Dimensões e Variáveis que compõem o Índice de Competitividade dos municípios Indutores do Turismo .....	123
Quadro 10 -	Desempenho das obras referente à Qualificação Territorial	154
Quadro 11 -	Projetos desenvolvidos quanto a Inovação e Apoio aos Arranjos Produtivos Locais (APLs) .....	157
Quadro 12	Atividades voltadas para a Gestão Regional e Fortalecimento Institucional .....	159

## LISTA DE TABELAS

Tabela 1 - Distribuição da população dos municípios das Unidades Territoriais Urbanas segundo sua faixa de população – 2014 .....	57
Tabela 2 - População das Unidades Territoriais Urbanas por região brasileira, estimativa (IBGE, 2014) .....	58
Tabela 3 - População da Região Metropolitana do Cariri .....	89
Tabela 4 - Distribuição da população de Crato .....	92
Tabela 5 - População do Crajubar de 1970-2010 .....	95
Tabela 6 - Empresas industriais e estabelecimentos comerciais nos municípios de Crato e Juazeiro do Norte em 2015 .....	96
Tabela 7 - Distribuição da população de Juazeiro do Norte .....	98
Tabela 8 - Cursos de Graduação ofertados no CRAJUBAR – 2016 .....	102
Tabela 9 - Distribuição da população de Barbalha .....	106
Tabela 10 - Municípios brasileiros por classe de tamanho da população, entre o período de 1980 e 2010 .....	113
Tabela 11 - Distribuição da população de Nova Olinda (2010) .....	116
Tabela 12 - População de Nova Olinda 1991/2000/2010 .....	125
Tabela 13 - Distribuição da população de Santana do Cariri .....	126
Tabela 14 - População com rendimento domiciliar <i>per capita</i> mensal de até R\$ 70,00 em Santana do Cariri .....	133
Tabela 15 - Distribuição da população de Missão Velha .....	134
Tabela 16 - Número de empregos formais em Missão Velha (2015) .....	137
Tabela 17 - Docentes e matrícula inicial em Missão Velha (2015) .....	137
Tabela 18 - Distribuição da população de Farias Brito .....	138
Tabela 19 - Distribuição da população de Caririaçu .....	143
Tabela 20 - Empresas industriais ativas em Caririaçu (2015) .....	143
Tabela 21 - Distribuição da população de Jardim .....	146
Tabela 22 - Número de empregos formais em Jardim (2015) .....	148

## LISTA DE MAPAS

Mapa 1 -	Mapa de localização da Região Metropolitana do Cariri .....	22
Mapa 2 -	Mapa Básico da Região Metropolitana do Cariri .....	87
Mapa 3 -	Centralidade exercida por Juazeiro do Norte segundo (REGIC) .....	104
Carta-Imagem 1 -	Obras do Projeto Cidades em Crato .....	165
Carta-Imagem 2 -	Obras do Projeto Cidades em Juazeiro do Norte .....	170
Carta-Imagem 3 -	Obras do Projeto Cidades em Barbalha .....	173
Carta-Imagem 4 -	Obras do Projeto Cidades em Farias Brito .....	176
Carta-Imagem 5 -	Obras do Projeto Cidades em Missão Velha .....	178
Carta-Imagem 6 -	Obras do Projeto Cidades em Jardim .....	180
Carta-Imagem 7 -	Obras do Projeto Cidades em Caririaçu .....	183
Carta-Imagem 8 -	Obras do Projeto Cidades em Nova Olinda .....	185
Carta-Imagem 9 -	Obras do Projeto Cidades em Santana do Cariri .....	187

## LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 -	Municípios das Unidades Territoriais Urbanas segundo grau de urbanização – 2010.....	59
Gráfico 2 -	PIB da RMCariri.....	90
Gráfico 3 -	População da RMCariri.....	90
Gráfico 4 -	Estimativa da população de Farias Brito .....	139

## LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ABGP	Associação Brasileira de Geólogos do Petróleo
ADR's	Áreas de Desenvolvimento Regional
APA	Área de Proteção Ambiental
APL's	Arranjos Produtivos Locais
ARTÇU	Associação dos Artesãos de Caririaçu
AU's	Aglomeraciones Urbanas
BNB	Banco do Nordeste
CAPES	Comissão de Aperfeiçoamento de Pessoal do Nível Superior
CCP	Comitê Consultivo do Projeto
CDL	Câmara de Dirigentes Lojistas
CDP	Centro de Referência Casa de Pedra – Ceará
CEDE	Conselho Estadual de Desenvolvimento Econômico
CENTEC	Centro de Educação Tecnológica do Ceará
CIC	Centro Industrial do Ceará
CMC	Centro Multifuncional do Cariri
CONDIRC	Conselho de Desenvolvimento e Integração Regional do Cariri
CONPAM	Conselho de Políticas e Gestão do Meio Ambiente
CRAJUBAR	Crato, Juazeiro do Norte e Barbalha
DEMUTRAN	Departamento Municipal de Trânsito e de Transportes
DNPM	Departamento Nacional de Produção Mineral do Estado do Ceará
EXPOCRATO	Exposição Agropecuária do Crato
FAPERJ	Fundação Carlos Chaga Filho de Amparo a Pesquisa do Estado do Rio de Janeiro
FDMC	Fundo de Desenvolvimento e Integração da Região da Região Metropolitana do Cariri
FGV	Fundação Getúlio Vargas
FIEC	Federação das indústrias do Ceará
FNDUI	Fundo Nacional de Desenvolvimento Urbano Integrado
FPIC	Funções Públicas de Interesse Comum

FUNASA	Fundação Nacional de Saúde
GAM	Grupo de Áreas Metropolitanas
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
IDECI	Instituto de Desenvolvimento Institucional das Cidades do Ceará
IDH	Índice de Desenvolvimento Humano
IDJ	Instituto Dom José
IFCE	Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Ceará
INPE	Instituto Nacional de Pesquisas Espaciais
IPEA	Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada
IPECE	Instituto de Pesquisa e Estratégia Econômica do Ceará
IPESC	Instituto José Marrocos de Pesquisa e Estudo Sociocultural do Cariri
IPHAN	Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional
IPLANCE	Instituto de Planejamento do Ceará
MTur	Ministério do Turismo
NGSA	Núcleo de Gestão Sócio-Ambiental do Cariri Central
ONG	Organização Não Governamental
PAC	Programa de Aceleração do Crescimento
PDDM	Plano Diretor de Desenvolvimento Metropolitano
PDUI	Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado
PFRH	Programa de Formação de recursos Humanos da Petrobrás
PNPUR	Política nacional de planejamento regional urbano
REGIC	Regiões de Influências das Cidades
RIDE	Rede Integrada de Desenvolvimento Econômico
RMCariri	Região metropolitana do Cariri
RMF	Região Metropolitana de Fortaleza
RMs	Regiões metropolitanas
SDA	Secretaria do Desenvolvimento Agrário
SDLR	Secretaria do Desenvolvimento Local e Regional
SEBRAE	Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas
SEINFRA	Secretaria da Infraestrutura

SEMACE	Superintendência Estadual do Meio Ambiente
SEPLAG	Secretaria do Planejamento e Gestão
SETUR	Secretaria do Turismo
SNPRU	Sistema Nacional de Planejamento e Informações Sociocultural do Cariri
SSPDS	Secretaria de Segurança Pública e Defesa Social
SUDENE	Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste
SUS	Sistema Único de Saúde
TCE	Tribunal de Contas do Estado do Ceará
UCLA	Universidade da Califórnia
UECE	Universidade Estadual do Ceará
UFC	Universidade Federal do Ceará
UFCA	Universidade Federal do Cariri
UGP	Unidade de Gerenciamento do Projeto
UNESCO	Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura
URCA	Universidade Regional do Cariri
UTUI's	Unidades Territoriais Urbanas Institucionalizadas

## SUMÁRIO

<b>1</b>	<b>INTRODUÇÃO</b> .....	20
<b>2</b>	<b>INSTITUCIONALIZAÇÃO, METROPOLIZAÇÃO DO ESPAÇO: NOTAS SOBRE UM DEBATE NECESSÁRIO</b> .....	31
2.1	A “REGIÃO” E A “REGIÃO METROPOLITANA”: UMA ABORDAGEM CONCEITUAL .....	31
2.2	O PROCESSO DE METROPOLIZAÇÃO DO ESPAÇO.....	47
2.3	QUADRO METROPOLITANO BRASILEIRO: DESAFIOS E PERSPECTIVAS .....	53
2.4	ESTATUTO DA METRÓPOLE: QUAL A SUA CONTRIBUIÇÃO? .....	62
<b>3</b>	<b>REGIÃO METROPOLITANA DO CARIRI E SEU CONTEXTO REGIONAL</b> .....	71
3.1	A REDE URBANA CEARENSE: CONSIDERAÇÕES INICIAIS .....	71
3.2	BREVES CONSIDERAÇÕES SOBRE O CARIRI “OASIS DO SERTÃO” .....	78
3.3	PROCESSO DE INSTITUCIONALIZAÇÃO DA REGIÃO METROPOLITANA DO CARIRI E O NOVO DINAMISMO URBANO DO SUL CEARENSE A PARTIR DO CRAJUBAR .....	85
3.4	PARTICULARIDADES E SINGULARIDADES DO CRAJUBAR (CRATO, JUAZEIRO DO NORTE E BARBALHA) .....	91
3.4.1	<b>Crato</b> .....	91
3.4.2	<b>Juazeiro do Norte</b> .....	97
3.4.3	<b>Barbalha</b> .....	105
<b>4</b>	<b>AS PEQUENAS CIDADES E O CONTEXTO METROPOLITANO: UMA ANÁLISE DAS PARTES PARA COMPREENDER A TOTALIDADE</b> .....	111
4.1	NOVA OLINDA: “A CIDADE DO TURISMO” .....	115
4.2	SANTANA DO CARIRI: “A CAPITAL DA PALEONTOLOGIA” .....	125
4.3	MISSÃO VELHA: “O PORTAL DO CARIRI” .....	133
4.4	FARIAS BRITO: “A CAPITAL DA CAL” .....	138
4.5	CARIRIAÇU: “MAIOR PRODUTORA DE SISAL DO CEARÁ” .....	142

4.6	JARDIM: “RAINHA DAS CHAPADAS DO NORDESTE” .....	146
<b>5</b>	<b>PROJETO CIDADES DO CEARÁ I – CARIRI CENTRAL E SEUS DESDOBRAMENTOS NA REGIÃO METROPOLITANA DO CARIRI</b>	<b>149</b>
5.1	O PROJETO COMO FERRAMENTA POLÍTICA DE DESENVOLVIMENTO E INTEGRAÇÃO REGIONAL .....	150
5.2	ANÁLISE DOS INVESTIMENTOS EM INFRAESTRUTURA: UM OLHAR A PARTIR DAS PARTICULARIDADES DE CADA MUNICÍPIO .....	159
<b>6</b>	<b>CONSIDERAÇÕES FINAIS .....</b>	<b>189</b>
	<b>REFERÊNCIAS .....</b>	<b>194</b>

## 1 INTRODUÇÃO

Esta pesquisa propõe fazer uma reflexão a respeito do conjunto de intervenções, por parte do Governo do Estado do Ceará, nas cidades que compõe a Região metropolitana do Cariri (RMCariri)<sup>1</sup>. Trata-se do Projeto de Desenvolvimento Econômico Regional, Cidades do Ceará – Cariri Central, que possui ações específicas voltadas para essa região.

O Projeto foi implementado em 2010, durante a gestão do governo Cid Ferreira Gomes (2007-2014). A princípio, estimava-se um prazo de cinco anos, o qual foi prorrogado para sete, tendo como previsão de conclusão novembro de 2016. Após algumas alterações ao longo de sua execução, as ações desenvolvidas pelo Projeto encontram-se com cerca de 95% das suas obras efetivadas e, almeja ser concluído até o final do primeiro semestre de 2017.

A escolha do Projeto como objeto de estudo ocorreu a partir do desejo de compreender como suas ações foram executadas em cada município da RMCariri e quais os seus desdobramentos (positivos e negativos). Associado a isso, buscamos entender qual a sua relação com o processo de institucionalização da RMCariri.

Instituída em junho de 2009, por iniciativa do Governo estadual, a partir de uma proposta de desenvolvimento regional, a RMCariri, é composta por 9 municípios – Crato, Juazeiro do Norte, Barbalha, Jardim, Missão Velha, Caririaçu, Farias Brito, Nova Olinda e Santana do Cariri (ver Mapa 1).

O interesse pela temática surgiu ainda na Graduação em Geografia, cursada na Universidade Regional do Cariri, mais precisamente nas aulas de Geografia urbana, quando nos vimos diante de um novo fato, isto é, fazíamos parte de uma região metropolitana. Mesmo sem entender a fundo do que se tratava, foram aquelas aulas que nos motivaram a abraçar esse tema como objeto de estudo para aprofundar os conhecimentos geográficos e desenvolver esta pesquisa.

Inicialmente, nosso desejo era entender como se dava a formação dos espaços metropolitanos, uma vez que nos mantínhamos inquietos, frente ao desejo de compreender um pouco mais sobre aquela condição urbana da qual fazíamos parte. Sendo um pouco mais direta, havia verdadeira ânsia em responder perguntas

---

<sup>1</sup> O uso da denominação RMCariri está de acordo com a tese de doutorado do Professor Ivan Queiroz – URCA, visto que a sigla RMC já é utilizada ao se fazer referência a grandes centros metropolitanos como Curitiba e Campinas, sendo assim, optamos por usar RMCariri quando se referir ao aglomerado urbano caririense.

do tipo, seria mesmo pertinente a criação de uma região metropolitana no Cariri? Quais os critérios utilizados para se criar uma região metropolitana? E no Cariri, tem metrópole? Além destas, muitas outras indagações nos levaram a aprofundar as leituras sobre a criação de regiões metropolitanas em todo o Brasil. Cabe ressaltar que, com o ingresso no mestrado as inquietações aumentaram substancialmente, no entanto, as respostas aos poucos começaram a surgir.

Por motivos que serão expostos ao longo deste trabalho, nos afastamos, em parte, desse desejo e elegemos como objetivo principal desta pesquisa compreender as transformações ocorridas no território da RMCariri, a partir da sua institucionalização e da implementação do Projeto Cidades do Cariri Central, tendo em vista que, esse último foi criado com o intuito de fortalecer institucionalmente os municípios da região e promover a redução da desigualdade regional no Ceará.

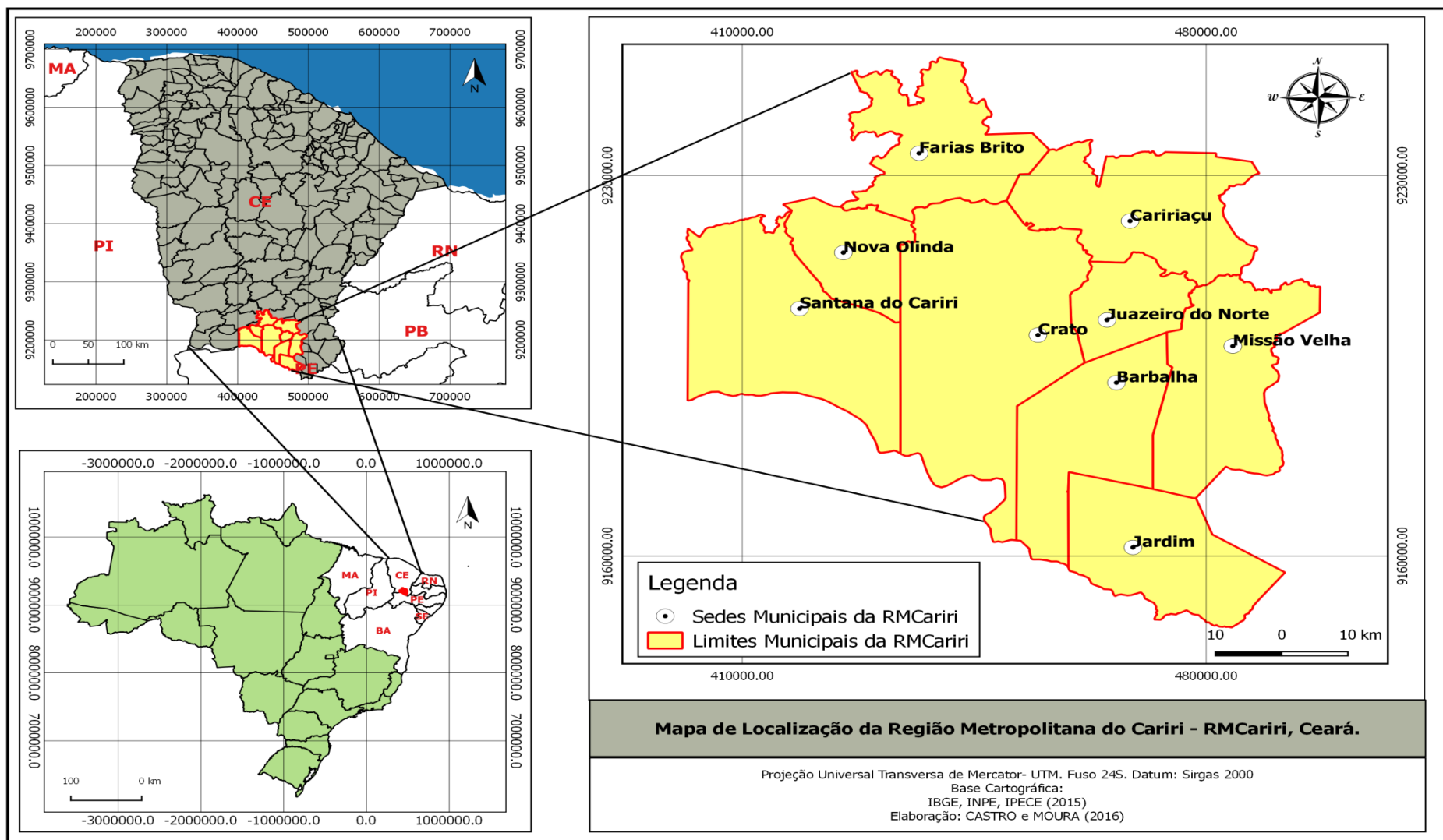
Como objetivos específicos destacam-se: a) Entender a dinâmica urbana da RMCariri na sua vertente socioespacial; b) Identificar as principais políticas de planejamento urbano destinadas aos municípios que a compõe e c) Analisar como ocorreu a implementação do Projeto Cidades do Cariri Central em cada município da RMCariri.

Assim, justificamos a relevância da proposta aqui apresentada, dada a importância de compreender as transformações ocorridas na RMCariri, a partir da implementação do Projeto, uma vez que seu principal objetivo é a promoção do desenvolvimento regional.

Para alcançar tais desafios, torna-se crucial a delimitação de um recorte espacial e temporal. Escolhemos, a partir da definição institucional, os nove municípios que compõe a RMCariri, no intuito de realizar um esforço interpretativo quanto as transformações de ordem urbana. Como justificativa para essa delimitação, ressaltamos que são justamente esses os municípios contemplados pelo Projeto Cidades do Cariri Central.

Como recorte temporal, adotamos os últimos oito anos (data que foi sancionada a RMCariri e criado o Projeto). No entanto, foi realizada uma abordagem que visa compreender o contexto político cearense a partir do final dos anos 1980, quando entrou em cena no Ceará a política dos jovens empresários, com a eleição de Tasso Jereissati, representante do chamado 'Governo das mudanças', assim definido pelas vastas transformações na máquina administrativa do Estado.

**Mapa 1 - Mapa de localização da Região Metropolitana do Cariri**



Fonte: CASTRO; MOURA (2016).

O processo de urbanização, caracterizado atualmente pela expansão e/ou dispersão das aglomerações urbanas, bem como a disseminação do processo de metropolização do espaço, vêm se expandindo de maneira acelerada, resultando de influências oriundas das mais variadas escalas geográficas. Assim, o fenômeno urbano apresenta, hoje, mudanças de ordem global, provocando um debate que se dissemina entre as ciências sociais, o que gera uma discussão que nos possibilita refletir sobre suas especificidades, em particular as realidades metropolitanas.

No Brasil, é cada vez mais frequente o surgimento de Regiões Metropolitanas em áreas com taxa intermediária de contingente populacional, bem como, tornou-se uma tendência, principalmente após a virada do último século, o crescimento destas. Atualmente, são mais de 70 RMs institucionalizadas em todo território nacional, fato esse que vem despertando o interesse de muitos pesquisadores sobre a temática dos espaços metropolitanos.

Para Moura e Firkowski (2001), a idealização de regiões metropolitanas no Brasil, possui estreita semelhança tanto com as definições de áreas metropolitanas, como estratégias de ordenamento territorial nos Estados Unidos e na França. As autoras destacam que nesses países, desde a segunda metade do século XX, foram criadas entidades metropolitanas com os seguintes objetivos: (i) promover o ordenamento territorial na França e (ii) organizar informações estatísticas no caso americano. Foi também nas décadas de 1960 e 1970 que as primeiras regiões metropolitanas foram criadas nesses dois países. Esse fato influenciou a discussão dos estudos voltados para essa temática no Brasil.

Nessa perspectiva, as autoras vêm desenvolvendo trabalhos que trazem o caráter político como principal motivador da institucionalização de RMs no Brasil, principalmente a partir da década de 1990. Assim, Moura e Firkowski (2001) acreditam que as principais críticas que cabem ao modelo de institucionalidade adotados no Brasil recaem sobre as fragilidades do arcabouço jurídico e a despeito da delegação constitucional.

Para tanto, Firkowski (2013) elenca os principais desafios quanto à criação de regiões metropolitanas no país, entre eles, destacam-se:

Distinguir o que é efetivamente metropolitano daquilo que, embora receba a denominação de região metropolitana, não pode ser assim reconhecida; propor políticas públicas que contemplem as várias realidades urbanas existentes na atualidade do país e seus diferentes níveis de complexidade;

Estimular a discussão de critérios nacionais para a criação de regiões metropolitanas, de modo a evitar disparidades irreconciliáveis; fortalecer o reconhecimento de recortes supramunicipais para a solução de problemas comuns, entre os quais as aglomerações urbanas, também previstas na Constituição Federal (FIRKOWSKI, 2013, p. 49, grifos nossos).

Pensamos que distinguir o que é daquilo que não é metropolitano no Brasil e, com isso, propor critérios únicos para a delimitação dessas áreas envolve, atualmente, uma grande complexidade, uma vez que é necessário considerar as especificidades regionais que abrangem esses espaços. No entanto, concordamos com a autora quanto à necessidade de se propor políticas públicas que contemplem tais recortes territoriais.

A fragilidade institucional brasileira nos leva a pensar que esse processo vincula-se a limitada capacidade fiscal de municípios e estados que vislumbram a possibilidade de terem acesso a recursos federais para a realização de investimentos. Contudo, nos indagamos se haveria, de fato, por parte do governo federal, ou mesmo estadual, investimentos destinados a esses recortes territoriais e como eles são distribuídos, de modo que essa indagação move a proposta de investigação deste estudo, tendo em vista que buscamos analisar a efetivação do Projeto Cidades do Cariri Central nos municípios que formam a RMCariri.

Acresce ressaltar, que tal projeto é posto pelo Estado como estratégia para o fortalecimento da estrutura urbana da base econômica e consolidação institucional desses municípios.

No início do Governo Lula (2003-2010), houve a formulação de várias políticas para cada área do governo. Nesse sentido, segundo Fix e Pereira (2013) parece claro que o município não é mais a unidade adequada para o enquadramento territorial da maioria das políticas públicas, dos processos econômicos e sociais, bem como das questões ambientais. Ainda segundo os autores, transporte, emprego, saneamento e terra urbana adequada para habitação e equipamentos públicos são alguns exemplos de problemas urbanos que não se resolvem dentro dos limites administrativos dos municípios, como assinalam diversos estudos que subsidiaram a elaboração das políticas nacionais setoriais.

Com isso, os autores apontam o processo de metropolização como um indicador claro de que os problemas urbanos dificilmente poderão ser enfrentados por políticas setoriais desarticuladas entre si e ações desencontradas dos Entes Federados, o que nos leva a refletir sobre a importância dessas políticas no âmbito

metropolitano.

## **Método e os procedimentos metodológicos**

Partimos do pressuposto que o método é a base teórica que alicerça a pesquisa, bem como expressa o olhar do pesquisador sobre a realidade, logo, não é possível o conhecimento da realidade sem um caminho para se chegar até ela. Por esse motivo, a escolha do método ocorre primeiro porque vivemos um processo histórico marcado por contradições sociais, segundo, somos influenciados por relações sociais de produção contraditórias e terceiro, porque consideramos impossível entender a realidade desconectada de uma prática social.

Para Santos (1996), a questão do método é fundamental, visto que se trata da construção de um sistema intelectual que permite analisar a realidade a partir de um determinado ponto de vista. Nessa perspectiva, Sposito (2004, p. 23) afirma que o método deve ser abordado “como instrumento intelectual e racional que possibilite a apreensão da realidade objetiva pelo investigador”, quando existe a intenção de fazer uma releitura dessa realidade e estabelecer verdades científicas para a sua interpretação.

Sendo assim, nos propomos a refletir na perspectiva dialética utilizando da concepção materialista para explicar que o sujeito é fruto das condições materiais através das quais eles se reproduzem, ou seja, do conjunto das relações sociais de produção e das forças produtivas. Desse modo, a essência humana é vista como um conjunto das relações sociais e os fenômenos devem ser compreendidos em sua totalidade. Nessa lógica, o método dialético considera que nenhum fenômeno da natureza pode ser compreendido se tomado isoladamente, ou desligado dos fenômenos circundantes.

A construção da metodologia foi constante em todo o nosso trajeto, uma vez que, somente ao final da pesquisa, podemos afirmar que todo caminho foi percorrido, a propósito, que um novo caminho se inicia. Nesse sentido, os procedimentos operacionais serão apresentados em fases, dentre as quais destacamos a pesquisa bibliográfica e documental, interpretação e sistematização dos dados coletados e trabalhos de campo.

**Realização da pesquisa bibliográfica e documental** – Nessa etapa, foram realizadas pesquisas em livros, dissertações, teses, artigos e revistas

científicas. Assim, foram consultados:

- A base de dados eletrônica do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE, no âmbito das pesquisas sobre demografia, população, economia, etc;

- A base de dados eletrônica do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada – IPEA, com realce para os dados voltados para a questão metropolitana;

- O banco de informações e indicadores do Instituto de Pesquisa e Estratégia Econômica do Ceará – IPECE, utilizando-se dos documentos Perfil Básico Municipal e Índice de Desenvolvimento Social e Índice de Desenvolvimento Municipal;

- Sites institucionais de órgãos da Administração Pública, dentre eles, os sites das prefeituras municipais das nove cidades pesquisadas, do Governo do Estado do Ceará e do Instituto de Desenvolvimento Institucional das Cidades do Ceará – IDECI;

- Portal do Observatório das Metrôpoles, na busca de informações no tocante ao quadro metropolitano brasileiro;

- Portais eletrônicos dos periódicos da CAPES, banco de teses da USP, UFRJ, UERJ, UNESP e UNICAMP, UFRN, UFPE, UFPR, UFC, de domínio Público, revistas eletrônicas de várias universidades brasileiras, bibliotecas virtuais, entre outros;

- Leis promulgadas no âmbito da questão urbana e metropolitana, entre elas, a Lei 13.089/2015 (Estatuto da Metrôpole) Lei 10.257/2001 (Estatuto da Cidade) e Lei N°78, 26 de junho de 2009 (que instituiu a Região Metropolitana do Cariri);

Acresce informar que, muito do levantamento bibliográfico foi realizado em bibliotecas de universidades públicas, dentre as quais destacamos a Universidade Estadual do Ceará – UECE; Universidade Federal do Ceará – UFC; Universidade Federal do Cariri - UFCA e Universidade Regional do Cariri – URCA.

Entre os autores usados para dá sustentação a esta pesquisa, isto é, aqueles que nos embasaram a partir de conceitos e temáticas relacionadas à questão metropolitana, ressaltamos, a princípio, a região, um dos conceitos chave da Geografia, aqui pensada a partir das obras de Corrêa (2010), Gomes (2009), Haesbaert (2010) e Lencioni (1999). Para entender a região metropolitana, retomamos a Castello Branco *et all.* (2013), Firkowski (2012, 2013), Moura (2006,

2013) e Silva (2005). Quanto à metropolização, recorremos a Ascher (1998), Amora (1999, 2005), Di Méo (2008), Lencioni (2005, 2011, 2013) e Ribeiro, (2011). Para o conceito de metrópole, consultamos Castells (1983), Cunningham (2005), Fresca (2011) e Lencioni (2006).

**Interpretação e sistematização dos dados coletados** – A coleta dos dados secundários foi de fundamental importância para interpretação e melhor compreensão da dinâmica do conjunto urbano denominado RMCariri, na medida em que, propiciou certo encaminhamento quanto aos trabalhos de campo.

Nesse sentido, foi feito, inicialmente, uma sistematização do banco de dados, no qual podemos observar as principais transformações no espaço referente ao crescimento populacional, taxa de urbanização, equivalência de dados econômicos como PIB, aqueles relacionados a serviços de saúde, educação, entre outros. Logo, o tratamento estatístico desses dados foi crucial para o entendimento do objeto. É importante destacar que o banco de dados não se restringe a informações estatísticas, isto é, também é composto por mapas, fotos, gravações, documentos públicos em geral, entre outros.

Para elaboração das cartas imagens, foi utilizado a imagem Landsat/ Copernicus disponibilizados pelo Google Earth Pro, datada do mês de dezembro do ano de 2016. Por meio dessa, foi possível especializar os limites municipais, especialmente o Centro de cada um dos municípios da RMCariri. Foi utilizado uma escala de visualização padrão para cada uma das cartas imagens, a escala de 1: 50.000. Escolheu-se essa escala devido a necessidade de abranger as duas maiores malhas urbanas entre as sedes da RMCariri, no caso, Juazeiro do Norte e o Crato.

Para elaboração do mapa básico, foi utilizada a base cartográfica: IBGE, INPE, IPECE (2015). A delimitação da RMCariri foi feita por meio da ferramenta recorte do Qgis na versão 2.18.0. Utilizando como base o shapefile dos limites municipais do Ceará 2015, disponibilizado pelo IBGE. Os bairros dos municípios da RMCariri foram obtidos por meio do banco de dados do shapefile dos setores censitários 2015. Nesse mapa, foi utilizado a escala de visualização de 1: 400.000.

As obras realizadas pelo projeto foram verificadas nos trabalhos de campo por meio do GPS de navegação no sistema de projeção Universal Transversa de Mercator (UTM) e o Datum Sirgas 2000 Zona 24S. Por meio desses pontos, foram gerados o shapefiles de todas as obras da RMCariri especializadas nas

Cartas Imagens de cada município.

Por conseguinte, foi através da análise do banco de dados junto aos trabalhos de campo que sistematizamos os quadros, tabelas e todo material cartográfico para aprimoramento deste trabalho.

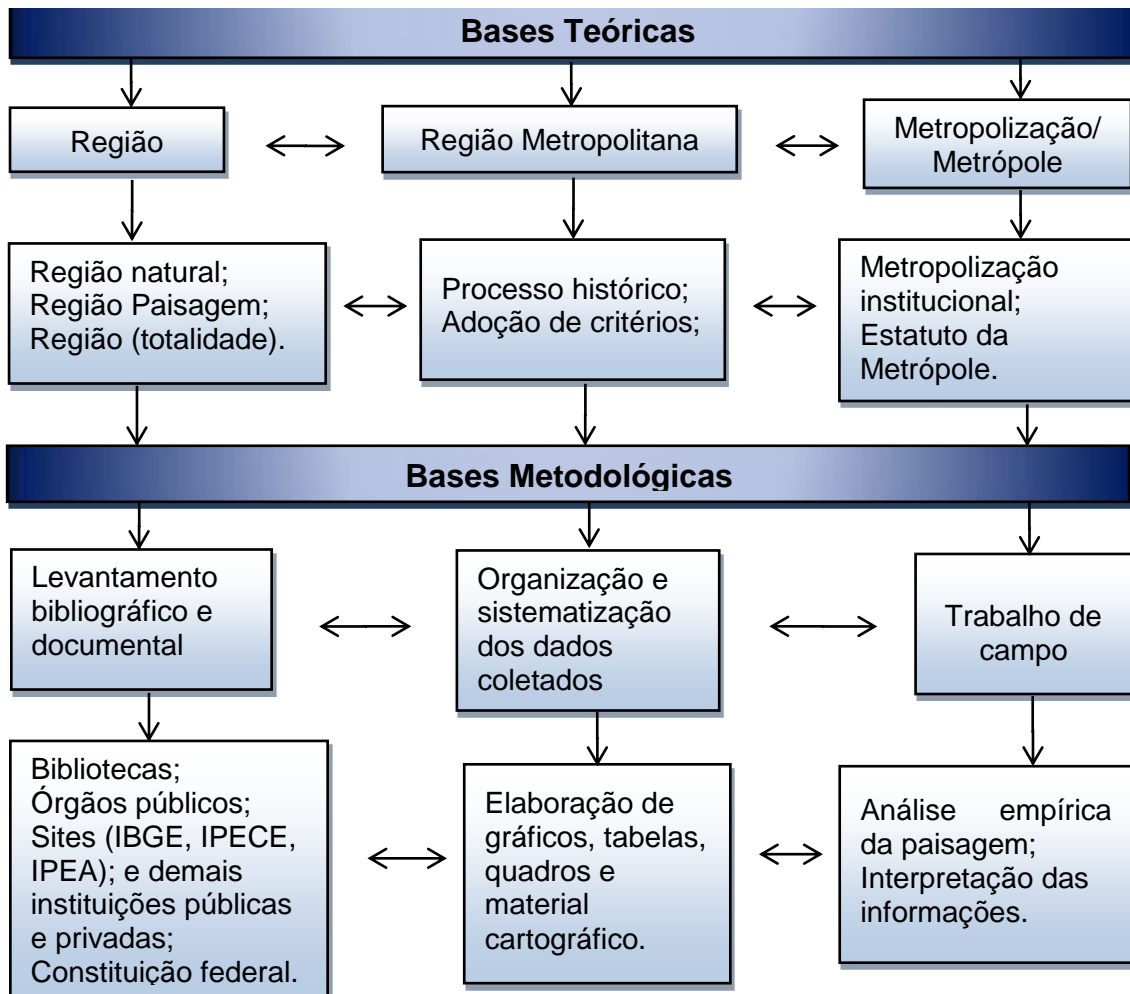
**Realização de trabalhos de campo** – O trabalho de campo é um recurso indispensável à construção da ciência geográfica. Sua importância é fundamentada na possibilidade de descobrir novos elementos da realidade, no intuito de promover uma releitura do espaço que muitas vezes pensamos já conhecer.

O nosso principal objetivo com os trabalhos de campo, além de coletar dados, refere-se ao desejo de comprovar ou refutar nossas hipóteses, e complementar, ou mesmo comprovar, as informações obtidas de forma secundária, principalmente através dos governos estaduais e municipais.

Destacamos nessa fase, a visita aos nove municípios que compõe a RMCariri, bem como a órgãos públicos, como a Secretárias das Cidades do Ceará, e Instituto de Desenvolvimento Institucional das Cidades do Ceará – IDECI. Em cada um dos nove municípios, foram realizados trabalhos de campo nas prefeituras municipais, secretarias voltadas para a área do planejamento urbano, além de visitas a todas as obras do Projeto Cidades.

A ida a esses espaços foi condicionada pela realização de entrevistas e questionários distribuídos entre a gestão de órgãos públicos e secretarias municipais, dos quais destacamos: secretários de infraestrutura, secretários municipais de obras e serviços públicos, prefeitos, diretor executivo do Geopark Araripe, coordenadora do Projeto Cidades do Ceará Cariri Central em Fortaleza/CE, além de conversas informais com moradores que foram afetados com as obras do Projeto. Na (figura 1), é possível observar como está estruturada nossa pesquisa.

**Figura 1 - Esquema teórico metodológico**



Fonte: Elaborado pela autora.

Para discutir essas questões, o texto encontra-se estruturado em cinco partes, incluindo esta introdução como capítulo primeiro, e uma sequência de mais quatro capítulos, além das considerações finais.

O capítulo 2 – *Institucionalização e metropolização do espaço: notas sobre um debate necessário* contempla, de forma sucinta, os principais conceitos abordados no decorrer do texto, além de apresentar um levantamento sobre o atual universo metropolitano brasileiro e suas Unidades Territoriais Urbanas Institucionalizadas. Na sequência, buscamos refletir sobre os avanços, percalços e limitações da Lei 13.089/2015 denominada Estatuto da metrópole, que surgiu com o intuito de regulamentar o imbróglgio conceitual que envolve as regiões metropolitanas no Brasil.

No capítulo 3 – *Região Metropolitana do Cariri e seu contexto regional*, foram feitos alguns apontamentos sobre a rede urbana cearense e a formação territorial do Cariri. Ainda nessa seção, realizamos uma análise acerca da nova política cearense representada pelo, então empresário, Tasso Jereissati que, ao tomar posse do comando executivo do Ceará, no final da década de 1980, inaugurou um novo período da história, onde passou-se a estimular a industrialização e o fortalecimento da economia estadual. Ao final do capítulo, é feita uma breve apresentação da dinâmica urbana da Região Metropolitana do Cariri, com ênfase em seus principais centros urbanos – (Crajobar).

O capítulo 4 – *As pequenas cidades e o contexto metropolitano: uma análise das partes para compreender a totalidade* busca fazer uma reflexão a respeito da inserção das pequenas cidades na conjuntura dos espaços metropolitanos. Nesse sentido, analisamos algumas das particularidades dos seis municípios integrantes da RMCariri com menos de 50 mil habitantes (Nova Olinda, Santana do Cariri, Farias Brito, Missão Velha, Caririaçu e Jardim). Nosso intuito é compreender em que contexto se deu a escolha desses municípios para constituir RMCariri.

No capítulo 5 – *Projeto cidades do Ceará – Cariri Central e seus desdobramentos na Região Metropolitana do Cariri*, procuramos compreender o Projeto enquanto uma política pública, utilizada pelo Estado para minimizar os problemas de desequilíbrio regional enfrentados pelo Ceará. A partir dos trabalhos de campo, analisamos como se deram os investimentos de infraestrutura em cada município, a fim de responder as questões que norteiam este estudo. Por fim, as considerações finais tecem nossas impressões a respeito dos resultados levantados com a pesquisa.

## 2 INSTITUCIONALIZAÇÃO, METROPOLIZAÇÃO DO ESPAÇO: NOTAS SOBRE UM DEBATE NECESSÁRIO

### 2.1 A “REGIÃO” E A “REGIÃO METROPOLITANA”: UMA ABORDAGEM CONCEITUAL

A nosso ver, os conceitos são instrumentos fundamentais para a construção do conhecimento, uma vez que devem revelar universalidade, isto é, parte-se da totalidade sem ter que expressar todas as particularidades do que está sendo considerado. Logo, é através deles que podemos refletir o real, não se confundindo com ele e imprimindo a essência do que está sendo referido (LENCIONI, 2006).

Nesta sessão do texto, partiremos de uma discussão recorrente na Geografia, referente ao conceito de região. Essa escolha dá-se, pelo fato de que a região metropolitana nada mais é do que um recorte político espacial administrativo, decorrente de um processo de regionalização. Assim, acredita-se ser necessária uma reflexão inicial de como se dá esse regionalizar.

Gomes (2005) aponta a imediata necessidade de evitar responder definitivamente o que é a região, mediante o dever da ciência, neste caso, a Geografia, de procurar entendê-la através de seus diferentes usos e operacionalidades. Contudo, o autor compreende a região como uma realidade concreta e física, isto é, ela existe como quadro de referência para população que aí vive. Enquanto realidade, ela independe do pesquisador em seu estado ontológico”, cabendo ao geógrafo desvendar a combinação de fatores responsável por tal configuração (GOMES, 2005).

Ao analisar os diversos domínios da noção de região, o autor anuncia, inicialmente, o de localização e extensão, enfatizada pelo senso comum; o sentido de unidade administrativa, utilizada principalmente no caso da divisão regional, exercendo hierarquia e controle na administração dos estados; e a ideia de recorte e/ou delimitação, relacionada à origem da palavra que deriva do latim *regere*, ligada as relações de poder e comando (GOMES, 2005).

É sabido que a discussão sobre região na Geografia denota aos primórdios da disciplina. Do mesmo modo, o surgimento do conceito ressalta a ideia

de que o ambiente tem certo domínio sobre a orientação do desenvolvimento da sociedade. Surge então, o primeiro debate, que tem a região como epicentro: o determinismo geográfico.

Para Corrêa (2010), nesse momento, trata-se da região natural, primeira de três acepções intituladas por ele até meados da década de 1970. Esse termo, segundo autor, adotado pelos geógrafos físicos, é concebido como uma porção da superfície terrestre identificada por uma específica combinação de elementos da natureza, como clima, vegetação e relevo, traduzindo-se em uma específica paisagem natural.

No entanto, Gomes (2005, p. 56) afirma que essa “região natural não pode ser o quadro e o fundamento da Geografia, pois o ambiente não é capaz de tudo explicar”. Nasce, então, a noção de região geográfica, ou região-paisagem na bibliografia alemã e anglo-saxônica, vista como unidade superior capaz de sintetizar a ação transformadora do homem sobre o ambiente, tornando-se o novo conceito central da Geografia, ou, novo patamar de compreensão do objeto de investigação geográfica (GOMES, 2005).

Essa região-paisagem é apontada por Corrêa (2010 p. 185) como a segunda acepção, “originada de uma reação a matriz positivista, que sustentava a leitura determinista da região natural”. Nesse caso, a matriz passa a ser o historicismo de base neokantiana e a região torna-se campo empírico de observação e campo de verificação das relações gerais, isto é, um conceito capaz de promover o encontro entre as ciências da natureza e ciências humanas, ou o produto-síntese da Geografia. Uma vez que a ciência geográfica era vista como aquela que estuda a diferenciação das áreas do mundo, ou uma ciência corológica.

A terceira acepção sobre a região abordada por Corrêa (2010 p. 186) “é aquela considerada a partir de propósitos específicos”. Nesse caso, tanto “a região natural como a região-paisagem passam apenas a ser uma das múltiplas possibilidades de recortar o espaço”. Contudo, foi na década de 1950, quando emergia, principalmente nos países ingleses, a revolução teórica quantitativa que os geógrafos lógico-positivistas se apropriaram da região como uma criação intelectual, a partir de seus propósitos específicos.

Após fazer uma breve reconstituição histórica, Gomes (2005) apresenta três conclusões principais do conceito:

A primeira é que o conceito de região tem implicações fundadoras no campo da discussão política, da dinâmica do estado, da organização da cultura e do estatuto da diversidade espacial; percebemos também que este debate sobre a região (ou sobre seus correlatos como nação), possui um inequívoco componente espacial, ou seja, vemos que o viés na discussão destes temas, da política, da cultura, das atividades econômicas, está relacionado especificamente as projeções no espaço das noções de autonomia, soberania, direitos, etc., e de suas representações; finalmente, em terceiro lugar, percebemos que a geografia foi o campo privilegiado destas discussões ao abrigar a região como um dos seus conceitos-chave e ao tomar a si a tarefa de reproduzir uma reflexão sistemática sobre este tema (2005, p. 52).

Percebe-se que o autor apresenta a região como resultado de um recorte do espaço que foi submetido a algumas variáveis e/ou critérios particulares. Nesse sentido, Lencioni (1999, p. 194-195) considera, em primeiro lugar, o fato de “a região ser sempre uma reflexão política de base territorial”. Em segundo, a maneira como ela coloca em jogo um conjunto de interesses identificados com determinadas áreas, e por fim, o poder “de colocar sempre em discussão os limites da autonomia frente a um poder central”. Ainda segundo a autora:

[...] A palavra “região” assume caráter ideológico à medida que se torna referência para a construção de mistificações geográficas, sendo por isso um instrumento de manipulação política. [...] A palavra “região”, tem ainda, um sentido afetivo vinculado ao sentimento das pessoas de pertencerem a um determinado lugar. Imbuídos dessa compreensão dialética é que procuramos empreender esforços para analisar a noção de região como parte de uma totalidade (LENCIONI, 1999, p. 198, grifos nossos).

A compreensão de região “como parte de uma totalidade” segundo Lencioni (1999, p. 164) deriva da perspectiva geográfica influenciada pelo marxismo. Nesse sentido, a autora destaca que essa totalidade não é mais concebida como lógica ou harmônica, trata-se de uma totalidade histórica. É importante deixar bem claro que todas as perspectivas acerca da noção de região não são falsas nem verdadeiras. Assim, apenas imbuídos de uma perspectiva metafísica, é que poderíamos estar procurando verdades absolutas, eternas e definitivas, aprovando e reprovando, de forma absoluta, determinadas correntes de pensamento (LENCIONI, 1999).

Haesbaert (2010) revisitou os textos de Gomes (2005) e Lencioni (1999) e buscou entender a região e suas formas de regionalização, associado à globalização e considerando-o ao longo da história do pensamento geográfico. Para tanto, ele

dialoga com os principais autores dessa linha de abordagem, na qual é possível destacar: Vidal de La Blache (1994[1903]), Sauer (1998[1925]) e Hartshorne (1939).

A maneira como Haesbaert (2010) apresenta as 'idas e vindas' do conceito na Geografia, inicia-se na abordagem da Geografia tradicional, sobretudo, alemã e francesa, na qual a região é privilegiada nos estudos geográficos e apresenta um viés mais descritivo do espaço. Para ele a região já nasceu fadada a essa dinâmica ou inconstância, a depender da abordagem realizada por cada geógrafo. Com isso, o autor apresenta as expressões 'morte da região', 'vida da região' e a até a 'ressurreição da região'. Na verdade, tais expressões estão relacionadas à maneira como Haesbaert (2010) tenta evidenciar as diferentes formas de abordagem que esse conceito sofre, a partir de algumas composições filosóficas.

A primeira, segundo o autor, é o neopositivismo. Nessa perspectiva clássica, ele aponta os geógrafos quantitativistas como os primeiros a decretarem sua morte e ressurreição, visto que, a região estaria reduzida a um instrumento metodológico, ou apenas a tipos e/ou classes de área. Contudo, na abordagem neopositivista, a representação da ressurreição da região ocorre através das regiões funcionais.

O segundo momento, chega com a Geografia crítica de fundamentação marxista. Neste, o autor destaca a 'morte' da região a partir da difusão de relações econômicas capitalistas homogeneizadoras, enquanto a 'ressurreição' se dá por duas formas. Inicialmente, por uma visão da região como produto da divisão territorial do trabalho e pelo seu papel junto aos movimentos sociais e regionalismos.

Por fim, a última 'morte' do conceito ocorre sob o globalismo pós-moderno. Nesta fase, que o autor aponta como continuação da abordagem anterior, apresenta-se o discurso do domínio inexorável da globalização em rede e da mobilidade que fariam desaparecer as regiões enquanto recortes espaciais. A retomada se dá através dos pós-estruturalistas e de uma ruptura com as propostas anteriores.

Nessa perspectiva, pensar a região segundo Haesbaert (2010), é pensar, antes de tudo, no processo de regionalização, seja focalizando-o como simples procedimento metodológico ou instrumento de análise proposto pelo pesquisador, seja como dinâmicas efetivamente vividas e produzidas pelos grupos sociais. Essa regionalização se destaca como problemática central para os geógrafos.

Deste modo, é possível identificar que para esse autor, a globalização não promove o fim da região, mas fortalece a dinâmica regional, a partir das novas formas de regionalização. Entre elas, os regionalismos vinculados à identidade regional. Decorrente disso, pensamos que o processo de regionalização ocorre de acordo com objetivos específicos, o que faz da região um recorte espacial resultante de articulações em rede.

Percebe-se que a questão regional é apresentada por Haesbaert (2010) a partir de uma retomada que baseia-se, em primeiro lugar, pela proliferação efetiva de regionalismos, identidades regionais e de novas-velhas desigualdades regionais em nível global e nacional. Nesse sentido, Haesbaert (2010 p. 15) afirma que:

Apesar da propalada globalização homogeneizadora, o que vemos concomitantemente, é uma permanente reconstrução da heterogeneidade e/ou da fragmentação via novas desigualdades e recriação da diferença nos diversos recantos do planeta.

Para ele, uma das características marcantes na trajetória da região sempre foi a polissemia, o que faz deste, um dos elementos complicadores para sua apreensão real ou mesmo para sua compreensão. Em consonância com o autor, Corrêa (2010) afirma que, na década de 1970, o pluralismo conceitual, no que concerne à região, era algo pré-estabelecido entre os geógrafos. Tendo em vista que esse é o momento de eclosão da Geografia crítica, fundamentada no materialismo histórico dialético, bem como das geografias denominadas humanista e cultural. Assim, Corrêa (2010) apresenta, a partir de Anne Gilbert<sup>2</sup>, três conceitos de região desse período:

– O primeiro, refere-se à região como uma resposta aos processos capitalistas. Nesse caso, a região é entendida como “a organização espacial dos processos sociais associados ao modo de produção capitalista”. Ou seja, trata-se de uma regionalização da divisão social do trabalho, do processo de acumulação capitalista, da reprodução da força de trabalho, bem como dos processos políticos e ideológicos.

– No segundo período, a “região é definida como um conjunto específico de relações culturais entre um grupo e lugares particulares” ou “uma apropriação

---

<sup>2</sup>Anne Gilbert – “The New Regional Geography in English and French-speaking Countries”. *Progress in Human Geography*, 12(2), 1988. Ver também Aluizio C. Duarte, “Regionalização – Considerações metodológicas”. *Boletim de Geografia Teórica*, 10(20), 1980.

simbólica de uma porção do espaço por um determinado grupo”, isto é, um elemento constituinte de uma identidade. É importante destacar que esse pensamento apoia-se na Geografia humanista que, por sua vez, adota a filosofia do significado, considerando a região como espaço vivido.

– Por fim, em uma contextualização pós 1970, a região é vista como “meio para interações sociais”. Trata-se de uma visão política da região, com base na ideia de que “dominação e poder constituem fatores fundamentais na diferenciação de áreas”.

Percebe-se que os três conceitos expostos acima têm em comum a ideia de diferenciação de áreas. Este fato desaponta a ideia de homogeneidade e conseqüentemente o não desaparecimento da região. Logo, o que vem ocorrendo segundo Corrêa (2010) é um processo de transformação do conceito.

Lencioni (1999) destaca Lacoste (1979) ao abordar a regionalização e afirma que:

Lacoste indica que toda regionalização, com o significado de divisão de um território, envolve uma questão de escala e, quando se altera a problemática, altera-se a escala. Isso significa dizer que os recortes devem ser elaborados segundo uma determinada problemática. Assim, tanto podemos dividir o mundo em duas porções: o mundo desenvolvido e o subdesenvolvido, quanto em “n” partes (LENCIONI, 1999, p. 165).

Aqui a região será abordada como um recorte espacial que deve ser analisado e compreendido a partir de suas diversas significações em diferentes contextos sejam eles políticos, econômicos ou sociais. Contudo, o enfoque dado, a partir deste momento, remete-se à um arranjo de estrutura territorial legalizada denominada de região (metropolitana).

Historicamente, a Inglaterra pode ser considerada o país de maior tradição metropolitana, visto que, foi o primeiro a instituir uma região metropolitana no mundo, o London County Council (LCC), em 1888 (ALVES, 2013). Foi também na Inglaterra, a partir da revolução industrial, que teve início o debate sobre a metropolização. Naquele período, Londres já possuía 2,5 milhões de habitantes e foi elevada a condição de capital comercial do mundo.

Em sua obra intitulada de *A situação da classe trabalhadora na Inglaterra*, Engels (1975) relata a situação de exploração em que vivia a classe trabalhadora nas cidades inglesas do século XIX, especialmente em Manchester, Londres, Leeds e Liverpool, a partir da observação direta e de dados obtidos nos arquivos das

paróquias e prefeituras. O autor apresenta, de forma sucinta, a perversidade do vigente sistema capitalista na medida em que relata a precariedade de cidades povoadas por operários, vivendo em habitações sub-humanas sendo que, ao lado, impera regiões ricas da burguesia, caracterizando um movimento de contradições da cidade metropolitana.

Para Lefebvre (1999, p. 11), Engels “descreve, analisa e expõe pela primeira vez o que é o capitalismo num grande país”. Lefebvre enfatiza que a urbanização é resultado da industrialização e da propagação do capitalismo, de modo que o processo de industrialização impõe-se como ponto de partida da problemática urbana, isto é a cidade preexiste à industrialização. Assim, os processos de industrialização e urbanização ocorrem de forma dialética e a cidade é resultado das relações sociais.

Percebe-se que o surgimento da primeira região metropolitana esteve vinculado ao início do processo de urbanização – resultado da industrialização como destaca Lefebvre (1999). De igual modo, essa realidade social e econômica esteve ligada a uma grande cidade que possui fortes contrastes da realidade urbana e que são marcas da estrutura econômica e social do capitalismo.

Castells (1983, p. 53) identifica a região metropolitana como “uma nova forma espacial”, que se diferencia das precedentes não só pelo tamanho, mas pela difusão no espaço das atividades, das funções e dos grupos. Essa forma espacial ainda segundo autor está intimamente ligada ao tipo de capitalismo avançado, designado ideologicamente sob o termo de “sociedade de massas”. Sendo assim, ele destaca que:

A região metropolitana, enquanto forma central de organização do espaço do capitalismo avançado diminui a importância do ambiente físico na determinação do sistema de relações funcionais e sociais, anula a distinção rural e urbana e coloca em primeiro plano da dinâmica espaço/sociedade, a conjuntura histórica das relações sociais que constituem sua base (CASTELLS, 1983, p. 57).

Na leitura feita pelo autor sobre a formação das regiões metropolitanas nas sociedades industriais capitalistas, ele prioriza a abordagem metropolitana nos Estados Unidos e na França, considerando que os dois processos ocorrem de maneira diferente, a partir de seus respectivos sistemas urbanos. Para tanto, essa “forma espacial” é produto de uma estrutura social específica.

Para Castells (1983), o crescimento urbano do sistema metropolitano americano caracteriza-se por dois traços fundamentais: primeiro, pela influência dos imigrantes atraídos pelos empregos, oriundos do acelerado processo de industrialização e, em segundo, pelo predomínio da região metropolitana, enquanto forma espacial de tal crescimento. O autor destaca um estudo realizado por Donald J. Bogue<sup>3</sup> sobre as áreas metropolitanas dos Estados Unidos e enfatiza que seu perfil urbano possui uma organização espacial “especializado, diferenciado e hierarquizado, com pontos de concentração conforme o domínio e características da metrópole” (p. 59).

Quanto à produção da estrutura espacial da região parisiense, Castells (1983) aponta para um sistema de ligações estabelecido entre Paris e o conjunto do território francês que também é movido pelo movimento de industrialização capitalista. No entanto, o autor anuncia uma nova fase da urbanização francesa caracterizada pelo predomínio do terciário. Segundo ele:

Nesse novo tipo de crescimento urbano, Paris beneficia-se ainda do peso, da experiência e da facilidade de seguir um movimento engrenado já há muito tempo. Capital administrativa, política e cultural, transformada em centro de gestão dos negócios capitalistas e distribuidora de informação e serviços para o conjunto do território, ela se reforça ainda mais na organização interna desta gestão e coloca em disposição novas implantações necessárias, ao mesmo tempo, ao desenvolvimento do mundo, da informação e da pesquisa (CASTELLS, 1983, p. 64).

Desse modo, a organização espacial da região parisiense destaca-se pelo seu caráter de nível superior que, formado num território moldado pela industrialização, caracteriza-se pela sua concentração em torno de Paris (CASTELLS, 1983). Doravante, buscaremos analisar a questão metropolitana em esfera brasileira, considerando os aspectos conceituais, políticos e institucionais, aliados às recentes políticas setoriais no território metropolitano.

É sabido que após a segunda metade do século XX, especificamente entre os anos de 1960 e 1970, os temas relacionados à urbanização brasileira ganham destaque, visto que em 1950, o grau de urbanização do Brasil era de 36,2%, chegando ao início do século XXI com uma taxa de 81,2%. Esse período de intenso crescimento populacional, cujo ápice foi os anos 1960, quando “cerca de

---

<sup>3</sup>DONNARD J. BOGUE. *The Structure of the Metropolitan Community, A Study of Dominance and Subdominance*, University of Michigan, 1950, p. 210.

novos cinquenta milhões de habitantes se integraram a população, isto é, um número quase igual à população total do País em 1950” (SANTOS, 2009, p. 20) trás a tona diferentes abordagens tanto por parte do governo, como a própria academia e seus órgãos de pesquisa que promovem discussões referentes à programas e projetos administrativos, que contemplam as mazelas enfrentadas no período.

Entre os principais temas estava à questão metropolitana, assim, a institucionalização das primeiras regiões metropolitanas no Brasil surge “das consequências no que concerne à concentração de população, atividades e renda, agudizando a desigualdade e a segregação em alguns pontos do território nacional” (MOURA *et al.*, 2006).

O processo de institucionalização de regiões metropolitanas no Brasil pode ser dividido em dois momentos distintos.

O primeiro ocorreu durante o período militar e foi elaborado pelo governo federal no ano de 1973/74 que, por sua vez, tinha como finalidade responder aos anseios do regime autoritário. Na época, a Constituição Brasileira de 1967 estabeleceu que a União, mediante Lei complementar, poderá criar regiões metropolitanas constituídas por municípios que “independentemente de sua vinculação administrativa, façam parte da mesma comunidade socioeconômica” (Art. 164).

Por conseguinte, a Lei Complementar Federal nº 14/1973 institucionalizou as regiões metropolitanas de São Paulo, Belo Horizonte, Porto Alegre, Recife, Salvador, Curitiba, Belém e Fortaleza. No ano seguinte, em 1974, após a fusão dos estados do Rio de Janeiro e da Guanabara, foi instituída a Região Metropolitana do Rio de Janeiro. Em seu (art. 2º) a Lei decreta ainda que “haverá em cada região metropolitana um Conselho Deliberativo, presidido pelo Governador do Estado, e um Conselho Consultivo, criados por Lei estadual”. A escolha foi realizada incluindo os principais centros nacionais, em especial as capitais dos estados e suas áreas de polarização constituídas por municípios limítrofes e integrantes da mesma unidade socioeconômica.

A definição das áreas foi feita mediante critérios técnicos, contudo, foram identificados alguns sinais de fragilidade durante a seleção, evidenciadas no caso das RMs de Belém e Curitiba, cuja dinâmica metropolitana na época podia ser considerada menos intensa que a de outros centros, como Brasília, preterido do processo federal de institucionalizações (MOURA *et al.*, 2003). Do mesmo modo,

ocorreu em Fortaleza formando-se como unidade administrativa (AMORA, 1999). A autora destaca ainda que, na década de 1970, o conceito de região metropolitana só aplicava-se a poucas cidades como São Paulo e Rio de Janeiro, o que ressaltava, já naquela época, o caráter político da institucionalização.

Neste primeiro momento, respaldadas pelo forte componente autoritário do modelo de planejamento e gestão, Azevedo e Guia, afirmam que:

As regiões metropolitanas contavam com uma estrutura institucional e uma disponibilidade de recursos financeiros oriundos da União que permitiram a implementação de vários projetos, especialmente na área de saneamento básico, transporte e tráfego urbano. Com a crise financeira que se abate sobre o país nos anos de 1980 e o início do processo de mobilização contra a ordem vigente e em favor da redemocratização, as brechas institucionais e as fragilidades do sistema de planejamento metropolitano são explicitadas (2004, p. 100).

Para os autores, o processo de redemocratização favorece os governos locais, do mesmo modo que, “a escassez dos recursos públicos tem como consequência imediata o estancamento dos investimentos federais nas grandes metrópoles”. Com isso, o governo federal assume papel secundário e passa de “promulgador para executor” de política urbana no país (AZEVEDO; GUIA, 2004 p. 100).

O segundo momento ocorre após a constituição de 1988, quando foi delegado aos estados federados o poder de instituir novas RMs. Na ocasião, o §3º do artigo 25 afirma que: “os estados poderão, mediante lei complementar, instituir regiões metropolitanas, aglomerações urbanas e microrregiões, constituídas por agrupamentos de municípios limítrofes, para integrar a organização, o planejamento a execução de funções públicas de interesse comum”.

Com o fim do modelo considerado autoritário e centralista, que criou regiões sobre as quais os estados federados não tinham autonomia para intervenção, surge um novo cenário metropolitano no Brasil, a partir da inserção das regiões metropolitanas em processos estaduais de planejamento regional. Com isso:

Além de abrir a possibilidade de alteração dos limites das RMs existentes, incluindo ou mesmo excluindo municípios, desencadeou um contínuo ciclo de institucionalizações de novas unidades regionais, quase sempre classificadas como metropolitanas. Na maioria dos casos, essas unidades abrangeram áreas que se formaram ou se consolidaram como espaços de crescimento e ocupação contínuos nas últimas décadas, polarizados por outras capitais de estados ou centros regionais (MOURA *et al.*, 2003, p. 36).

Com a autonomia dos estados em delimitar e efetivar o que é metropolitano no Brasil, vem ocorrendo um embate entre a perspectiva teórico-conceitual e a realidade, na medida em que o país vem sofrendo um verdadeiro processo de “metropolização institucional”<sup>4</sup>, tamanho o aumento de regiões metropolitanas institucionalizadas.

Para Firkowski (2012), a partir do momento que se transfere às unidades federativas a responsabilidade de institucionalização de RMs, deveria se estabelecer critérios a nível nacional para tal finalidade. Desse modo, um dos motivos para a existência de disparidades e variações quanto a tais critérios de uma região para outra, ocorre devido à autonomia dos estados, tendo em vista que, cada um agirá de acordo com seus interesses.

Nessa perspectiva, a autora aponta três vetores que, segundo ela, são essenciais no entendimento da questão metropolitana, bem como, norteiam as discussões sobre a temática, são eles:

i) A compreensão teórico-conceitual de metrópole como uma grande cidade, que possui funções superiores de comando e gestão articulada à economia global, atuando como porta de entrada dos fluxos globais no território nacional e na qual se ancoram interesses internacionais, ao mesmo tempo em que emite, para o território nacional, vetores de modernidade e complexidade;

ii) A compreensão institucional de região metropolitana, definida por força de leis estaduais, relacionadas aos interesses políticos, por vezes, motivadas pela necessidade de ordenamento do território na escala regional;

iii) A compreensão oficial de metrópole, dada pelos estudos do IBGE, que analisa a realidade brasileira à luz da visão conceitual, também utilizando metodologia própria e particularizando a classificação para a escala nacional. Uma vez tecidas essas informações, percebe-se que a região metropolitana é uma complexa estrutura do território que, antes de qualquer coisa, precisa ser compreendida enquanto conceito. No quadro 1, é possível observar algumas definições.

---

<sup>4</sup>O termo refere-se ao crescente número de Regiões Metropolitanas institucionalizadas em todo o país a partir da constituição de 1988.

**Quadro 1 - Definições de Região Metropolitana**

<b>Definição de Região Metropolitana</b>	
<b>SILVA (2007)</b>	São áreas detentoras de uma elevada taxa de urbanização, agrupadas na forma da lei para integração e organização do planejamento e execução de funções com interesses comuns metropolitanos, aglomerados urbanos e microrregiões.
<b>SANTOS (2009)</b>	São áreas onde diversas cidades interagem com grande frequência e intensidade, a partir de uma interdependência funcional baseada na unidade das infraestruturas urbanas e nas possibilidades que esse fato acarreta para uma divisão do trabalho interna bem mais acentuada que em outras áreas.
<b>FIRKOWSKI (2012)</b>	É uma definição institucional, relacionada aos interesses políticos e, por vezes, motivada pela necessidade de ordenamento do território na escala regional e cuja cidade-polo não é necessariamente uma metrópole.
<b>SOARES (2013)</b>	São áreas que pressupõem a existência de uma metrópole, com alto grau de diversidade econômica e alta especialização em atividades urbanas, com posição nítida de liderança do polo sobre a área de influência e sobre outras áreas do próprio Estado e do país.
<b>ESTATUTO DA METRÓPOLE (BRASIL, 2015)</b>	Uma aglomeração urbana que configure uma metrópole.

Fonte: Elaborado pela autora.

De fato, a região metropolitana é uma política territorial institucionalizada legalmente, visando atender interesses comuns aos municípios que a compõem. No entanto, para efetivação desse processo, torna-se necessário averiguar quais os elementos condizentes, visto que, a RM deve ir além de uma definição legal.

Para Freitas (2009), a combinação dos processos de urbanização, metropolização e conurbação deu origem às regiões metropolitanas, enquanto fenômeno físico e socioeconômico, reconhecido pelos teóricos, assim como pela população. Do mesmo modo, Firkowski (2013) chama atenção para a necessária distinção entre sua espacialidade e institucionalidade. Segundo a autora:

Tratar a região metropolitana como espacialidade, significa recuperar o sentido de processo socioespacial inerente ao termo, ou seja, significa reconhecer que existe uma espacialidade na qual o fato metropolitano é predominante e articulador das relações existentes, conformando uma região. Prevalendo este sentido, afinado inclusive à literatura internacional, haveria poucas regiões metropolitanas no Brasil. Tratar a região metropolitana como institucionalidade, significa atribuir ao termo um

caráter mais relacionado a uma perspectiva de desenvolvimento regional que urbano-metropolitano. Neste sentido, sua formação não prioriza o processo de metropolização, mas sim o político-institucional, ou seja, sua definição é legalmente atribuída por força de uma lei (FIRKOWSKI 2013, p. 38-39, grifos nossos).

A autora enfatiza ainda que a ausência de uma política metropolitana de âmbito nacional e a falta de definição clara do que é uma região metropolitana em termos nacionais, ou mesmo o desprezo muitas vezes de tratar as RMs como espacialidade, resulta numa grande variedade de possibilidades de classificação desses espaços. Manifestando certa divergência na escolha dos métodos a serem utilizados para a definição e delimitação de RMs que melhor se adequem às particularidades das divisões regionais em todo o país.

Consequentemente, a adoção de critérios para minimizar o processo de metropolização institucional no Brasil é uma ideia partilhada por vários autores dentre os quais destacaremos: Castello Branco *et al.* (2013), Firkowski (2012), Freitas (2009) e Moura *et al.* (2007).

O trabalho realizado por Castello Branco *et al.* (2013) apresenta os critérios que foram utilizados na escolha das primeiras regiões metropolitanas do país. Na época, o IBGE criou o Grupo de Áreas Metropolitanas – GAM, no intuito de identificar e delimitar as áreas metropolitanas que seriam institucionalizadas por legislação federal. O documento que marca a proposta oficial do GAM foi o artigo de Galvão *et al.* (1969), em que o autor apresenta sua metodologia.

O quadro 2 mostra os critérios propostos por Galvão *et al.* (1969) e adaptações feitas por Castello Branco *et al.*(2013). Os autores fizeram uma adaptação tendo em vista que a proposta inicial foi pensada para outro período da urbanização brasileira, assim, baseados em dados do último Censo Demográfico de 2010, utilizaram os mesmos critérios, porém adaptados para analisar as regiões metropolitanas da atualidade.

**Quadro 2 - Critérios adaptados por Castello Branco *et al.* (2013) para estimativa das RMs em 2010**

Dimensão	Critério originalmente proposto por Galvão <i>et al.</i> (1969)	Critérios utilizados
<b>(I) Demográfica</b>	1. População municipal de pelo menos 400 mil habitantes.	Mantido
	2. Densidade do distrito-sede de pelo menos 500 habitantes/km <sup>2</sup> .	Densidade dos setores censitários urbanos de pelo menos 500 habitantes/km <sup>2</sup> .
	3. Densidade municipal de pelo menos 60 habitantes/km <sup>2</sup> .	Densidade municipal de pelo menos 60 habitantes/km <sup>2</sup> .
	4. Variação da população do decênio anterior deve ser de no mínimo 45%, no município ou em um distrito contíguo.	Descartado
<b>(II) Estrutural</b>	1. Pelo menos 10% da população potencialmente ativa do município ocupada em atividades industriais.	Pelo menos 70% da sua população ocupada em atividades urbanas.
	2. No caso dos chamados núcleos “dormitórios”, esta porcentagem é substituída por um índice de movimento pendular, igual ou superior a 20% da população, deslocando-se diariamente para qualquer município da área.	Descartado
	3. Quando o valor da produção industrial municipal for três vezes maior que o da agrícola.	Descartado
<b>(III) Integração</b>	1. Pelo menos 10% da população municipal total deslocando-se diariamente, em viagens intermunicipais, para qualquer município da área – considerando fluxos de entrada e saída do município.	Pelo menos 10% da população municipal total deslocando-se em viagens intermunicipais para trabalhar em qualquer outro município da área (considerando fluxos de entrada e de saída do município).
	2. Quando tiver um índice de ligações telefônicas para a cidade central superior a oitenta, por aparelho, durante um ano.	Descartado por indisponibilidade de dados.

Fonte: Castello Branco *et al.* (2013).

O estudo realizado pelos autores teve como objetivo identificar qual a estimativa de RMs no Brasil em 2010, caso fosse aplicado um único conjunto de critérios seguindo uma mesma metodologia para todo o país. Feito isso, os autores compararam os resultados obtidos àquelas RMs estaduais reconhecidas oficialmente na data do Censo Demográfico 2010 com as primeiras oficializadas na década de 1970.

Os resultados apresentados a partir da comparação indicam um quadro metropolitano bem menor que o apresentado pelas legislações estaduais. Na análise

feita pelos autores, foram consideradas 39 RMs/Rides institucionalizadas existentes na data do Censo Demográfico 2010, dessas, quinze regiões, com um total de 250 municípios, ficaram totalmente excluídas das áreas metropolitanas estimadas com base nos critérios adotados. Consequentemente nenhum dos 250 municípios dessas regiões foi considerado metropolitano.

Embora enfatizem a necessidade de refazer ou mesmo de atualizar a metodologia de Galvão *et al.* (1969), os autores afirmam que:

Os resultados encontrados sugerem a importância de se repensar o significado das RMs no Brasil e utilizar critérios únicos para todas as UFs, a fim de se adotar políticas e programas de governo que atinjam todas as áreas de maior densidade de ocupação, polarizadoras e disseminadoras de medidas adotadas para o desenvolvimento social e econômico. A grande questão não é o número de RMs, mas sim o papel que desempenham em suas respectivas áreas de influência, como polos disseminadores de inovações, prestadores de serviços públicos, entroncamento de eixos de transporte etc (CASTELLO BRANCO *et al.*, 2013, p. 135-136).

Compartilhando o mesmo pensamento, Firkowski (2012) também aponta a necessária adoção de critérios únicos na identificação e institucionalização de regiões metropolitanas no Brasil. Para ela, as RMs deveriam obedecer aos seguintes critérios operacionais:

- Densidade demográfica superior a 700 hab./km<sup>2</sup>, na região, e mais de 1.300 hab./km<sup>2</sup>, na sede;
- Sede da RM com posição mínima de capital regional B (de nível 5, segundo o REGIC);
- Continuidade da mancha urbana;
- Existência de equipamentos de porte regional como os de saúde (hospitais de alta e média complexidade) e de ensino;
- Sede da RM com PIB multissetorial;
- Sede da RM com PIB superior a R\$ 18,5 milhões;
- População total da região superior a 1.500.000 habitantes;
- Taxa de crescimento da população urbana da região igual ou superior à média estadual;
- Região recebendo fluxos pendulares superiores a 100 mil pessoas, sendo mais de 70 mil na sede;
- Região com mais de 50% de fluxos de cargas recebidos.

A autora que desenvolve grande parte de seus trabalhos voltados para a questão metropolitana no Estado do Paraná acredita que a definição de critérios “permite uma prevalência da discussão técnica sobre a política, na medida em que a criação de uma região metropolitana não depende exclusivamente da vontade e do interesse de grupos ou de políticos” (FIRKOWSKI, 2012 p. 35). Para ela, a adoção dos critérios pode ser utilizado como um dos principais meios para se entender a diferença entre a institucionalidade e a espacialidade metropolitana.

Corroborando de um pensamento semelhante, Freitas (2009) acredita que as RMs não devem ser criadas, mas reconhecidas enquanto fenômenos geográficos e, posteriormente, institucionalizadas com o objetivo de implantação de gestão comum. Para isso, o autor elenca alguns “princípios referenciais” para caracterização de uma região metropolitana, destacando-se:

- Grande concentração populacional urbana, igual ou superior a 1 milhão de habitantes, incluindo município polo e entorno;
- Processo de conurbação;
- Alto grau de urbanização, em cada município da região evidenciado por percentual de população igual ou superior a 80%, bem como densidade demográfica igual ou superior a 60 hab/km<sup>2</sup>;
- Polarização dentro de uma rede de cidade, caracterizada por interações entre centros urbanos;
- Destaque no cenário estadual e nacional, baseado na oferta de bens e serviços diversificados e especializados e;
- Existência de relação funcional de interdependência, relativa a evidentes fluxos migratórios de natureza pendular.

Nesta mesma linha de raciocínio, Moura *et al.* (2006) enfatiza que, a inexistência de critérios definidos pela lei maior, ou por normas específicas que traduzam conceitualmente as novas categorias institucionais e que instruem demarcações e classificações regionais tem levado à criação de RMs bastante distintas em todo território nacional.

Embora a adoção de critérios seja algo indispensável para minimizar a banalização do conceito de região metropolitana no país, concordamos com Queiroz (2013) ao ressaltar a importância de considerar as especificidades regionais que o país apresenta. Nas palavras do autor:

A proposição dos chamados “critérios únicos”, proporcionaria, certamente, uma clareza maior acerca do que poderia ser considerada uma metrópole no Brasil e, é 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 sérios riscos de não da conta da realidade urbana brasileira (QUEIROZ, 2013 p. 119).

Posto isso, Firkowski (2012) aponta que no Brasil a discussão da institucionalidade de RMs é atribuída e relacionada a uma perspectiva de desenvolvimento regional e não ao quadro metropolitano. Logo, o processo político-institucional é priorizado em detrimento do socioespacial e sua definição vem sendo conferida por força de uma lei. Surge, portanto, a necessidade de entender de fato, como se constitui o processo de metropolização do espaço.

## 2.2 O PROCESSO DE METROPOLIZAÇÃO DO ESPAÇO

*“A metropolização do espaço se constitui num processo socioespacial que transforma profundamente o território. A bem verdade não se trata de uma simples transformação, mas de uma verdadeira metamorfose, pois implica em profundas alterações, quer de formas, bem como de estrutura e natureza”.*

*Lencioni (2013).*

O desafio de entender a dinâmica socioespacial contemporânea nos leva a refletir sobre o processo de metropolização do espaço, mediante a sua estreita relação com a globalização e a reestruturação produtiva. Nessa perspectiva, a metropolização é um processo socioespacial que imprime características metropolitanas ao espaço, isto é, um processo “que transforma as cidades e as metrópoles” e, nestes termos, indica uma ação continuada do processo de urbanização, ou como prefere Ferrer (2003), é uma pós-urbanização (LENCIONI, 2006).

Estudiosa do processo de metropolização na grande metrópole paulista, Lencioni (2013) afirma que muitos espaços, fora das regiões metropolitanas do Estado de São Paulo, criados institucionalmente apresentam características metropolitanas que até então eram específicas e particulares das metrópoles. Neste caso, estas transformações são marcas das modificações causadas pelo processo de metropolização, visto que, ele imprime ao território características que até então

eram exclusivas de regiões metropolitanas.

A autora retoma a discussão de Bernard Kayser (1969), geógrafo francês que se destaca como um dos precursores da discussão da metropolização na França e faz uma distinção entre os espaços metropolizados e espaços não metropolizados.

Para Bernard Kayser “o espaço metropolizado se caracteriza como espaço estreitamente e concretamente ligado a grande cidade por meio de fluxo de pessoas, mercadorias e capitais, fluxos esses bastante intensos e permanentes e que coincidem, de fato, com os grandes eixos de urbanização. [...] Por outro lado, “o espaço não metropolizado é fundamentalmente heterogêneo e essa heterogeneidade se revela em vários níveis”, o espaço não metropolizado se caracteriza, ainda, por uma densidade demográfica não só rural como particularmente fraca” (KAYSER *et al.* 1990 *apud* LENCIONI, 2013).

Os espaços metropolizados que segundo autor estão relacionados às metrópoles, tamanha a sua concentração de serviços e pessoas, diferenciam-se dos não-metropolizados por estes estarem mais distantes dos centros urbanos, assemelhando-se a aspectos rurais. Contudo, é possível observar segundo Lencioni (2013) que não há uma dualidade espacial nem um antagonismo por parte desses espaços, isto é, os espaços metropolizados e não metropolizados nem são excludentes nem contrapostos.

Posto isso, a autora avança e destaca que “o processo de metropolização acentua a homogeneização do espaço, intensifica sua fragmentação e altera a hierarquia entre os lugares” bem como, implica na abordagem do espaço como política e possui estreita relação com a globalização e reestruturação produtiva (LENCIONI, 2013 p. 31).

Carlos (2003), outra estudiosa dos processos espaciais voltados à metrópole de São Paulo, afirma que “a metropolização é um processo que contempla a extensão da constituição da sociedade urbana traduzida enquanto prática sócioespacial” (p. 78). Esse processo capaz de modificar o conteúdo dos espaços se manifesta também na segregação que se encontra no seio do processo de reprodução do espaço no capitalismo, como aponta a autora:

A metropolização, hoje, diz respeito à hierarquização do espaço a partir da dominação de centros que exerce sua função administrativa, jurídica, fiscal, policial e de gestão. A hierarquização, no plano da metrópole, pressupõe a distinção dos pontos no espaço que se multiplicam entre os chamados

“espaços nobres e vulgares”, espaços residenciais de elite, espaços das classes médias, etc. O que produz uma série de guetos que, longe de se justaporem, hierarquizam-se no espaço social como consequência da hierarquia social e econômica (CARLOS, 2003 p. 83).

Nesse caso, a hierarquização diz respeito à formação de um espaço repressivo. Trata-se aqui de uma análise feita pela autora a partir de uma dupla escala: o centro urbano e a metrópole como centro, onde o espaço se fragmenta e transforma-se em mercadoria. Neste sentido, “[...] a desigualdade do processo de reprodução do espaço urbano, faz do centro o nó que conserva duas forças interligadas e poderosas: aquela do poder e riqueza e aquela da miséria” (CARLOS, 2003 p. 83).

Freitas (2009) enxerga o processo de metropolização a partir da polarização de uma região em torno de uma grande cidade, em dimensões físicas, e, sobretudo, populacional caracterizando-se pela alta densidade demográfica, bem como pelas altas taxas de urbanização, que segundo o autor deve constituir-se de uma metrópole que mantenha direta influência sobre as demais cidades circunvizinhas, exercendo forte relação de interdependência econômica, aliado ao intenso movimento pendular de sua população.

Ascher (1998 p. 5), ao analisar o processo de metropolização na França e em outros países industrializados, destaca que nesses países “a metropolização é simultânea de uma urbanização mais clássica”, isto é, ocorre ainda mediante uma emigração rural e, concretiza-se por uma extensão e densificação das grandes cidades.

Para ele, a metropolização não consiste apenas em dinâmicas físicas. “São também as dinâmicas sociais e econômicas que não só atraem para as grandes cidades as categorias sociais de maior rendimento e as atividades mais qualificadas, como também se repartem de forma específica no próprio interior das metrópoles” (ASCHER, 1998 p. 9). O autor enfatiza que o processo de metropolização vai além do crescimento e da multiplicação das grandes aglomerações e mantém forte relação com a acumulação de riquezas.

Debruçando-se principalmente na área metropolitana de Paris denominada *Île-de-France*, Ascher (1998, p. 5-6) ressalta que a França permaneceu muito tempo como um país rural, urbanizando-se após a segunda guerra mundial. Por sua vez, essa urbanização ocorreu a partir de uma “pressão combinada” entre

crescimento demográfico e emigração rural, assim “a urbanização francesa foi, não somente tardia como também política e culturalmente incompleta”. Com isso, ele afirma que a metropolização:

[...] Concentra de forma crescente os homens, as atividades e as riquezas em aglomerações de varias centenas de milhares de habitantes, multifuncionais e fortemente integrados na economia internacional. Fazendo-se acompanhar de transformações significativas das grandes cidades, dos seus subúrbios e arredores, elas constituem espaços urbanizados cada vez mais vastos, heterogêneos, descontínuos, formado, por vezes, por grandes cidades cada vez menos ligadas a uma economia regional e cujas retaguardas territoriais se transformam em espaços de serviços e de lazeres (ASCHER, 1998, p. 15-16).

Para esse autor, o processo de metropolização é diversificado, isto é, não existe um modelo, ocorrendo de diferentes maneiras dentro do território francês. Nesse sentido, ele destaca que, a concentração dos homens, das atividades e das riquezas das grandes cidades são fenômenos que, embora não sejam necessariamente novos, causam o surgimento da “matápole”, uma nova forma urbana, que aparece como sendo a fase final do processo de metropolização.

Ascher (1998) afirma que a metápole surge no intuito de dar conta, mesmo que de uma forma genérica, dos espaços engendrados pela então metropolização. Logo, “a metápole é um conjunto de espaços em que a totalidade ou parte dos habitantes, das atividades econômicas, ou dos territórios está integrada ao funcionamento cotidiano (ordinário) de uma metrópole” (1998, p. 16).

É bem verdade que a análise feita por Ascher (1998) é baseada na realidade europeia que, por sua vez, é diferente da norte americana. De igual maneira, trata-se de uma nova forma de hierarquização espacial, contudo, possui características como a descontinuidade da malha urbana, segregação socioespacial e uma forte heterogeneidade que são típicas das nossas grandes metrópoles e, por este motivo, importantes na compreensão da metropolização do espaço.

Do mesmo modo, Di Méo (2008 p. 3), ao analisar o território francês, especialmente a região parisiense, afirma que esse fenômeno ultrapassa os limites territoriais, sendo apontado como “o consumo acelerado do espaço geográfico”. O autor afirma que o termo faz referência a processos, por isso, ele caracteriza tanto as formas quanto as funções e as dinâmicas dos maiores agrupamentos humanos de nosso tempo. Contudo, reafirma, a partir da complexidade do termo, que este não se limita aos grandes centros de decisões especializadas e interconectadas, visto

que, tal processo “organiza e canaliza os principais fluxos de poder, de informações, de conhecimento científico, de capitais e de bens financeiros de nossa terra” (DI MÉO, 2008 p. 3).

Por conseguinte, a metropolização mistura realidades concretas e virtuais, de modo a confundir-se com a atual fase de reestruturação produtiva e globalização contemporânea. Isso ocorre primeiro porque provoca uma mudança radical (quantitativa e qualitativa), de todos os processos de urbanização; segundo por atuar, (embora de maneira mais indireta) sobre todos os procedimentos de desconstrução e de recomposição ou de requalificação territorial que se produzem no alcance de sua sombra, ou mesmo no desvio dos seus espaços mais ativos (DI MÉO, 2008). O autor ressalta ainda que:

Os fenômenos polimorfos de metropolização se circunscrevem no contexto de uma temporalidade bem particular: pós-modernidade, até mesmo modernidade do geógrafo Jean- Paul Ferrier. Eles participam misturados da era da mundialização e do global, do triunfo das técnicas da informação e da comunicação (TIC), da forte influência do setor de serviços sobre toda a economia (pós-fordista), dos meios de transportes rápidos, da mobilidade generalizada (DI MEÓ, 2008, p. 4).

Percebe-se, ao longo das reflexões, que os termos metrópole e metropolização caminham lado a lado. A vista disso, concordamos com Lencioni (2006) ao destacar a necessária distinção entre os termos. Para ela, o conceito de metrópole está relacionado à cidade, enquanto a metropolização relaciona-se ao de espaço, “portanto, quando falarmos em metropolização, estamos falando de um processo relativo ao espaço, e não a cidade” (LENCIONI, 2006, p. 47).

Atualmente, diferentes abordagens são feitas em torno da metrópole. Contudo, etimologicamente, essa palavra remete a Grécia antiga e seu sentido está relacionado à designação da cidade-mãe, a grande cidade que tinha funções das quais dependiam as demais. Tendo em vista que a polissemia é algo recorrente na maioria dos conceitos, a metrópole não foge a regra. No entanto, Lencioni (2006, p. 45) reúne alguns pontos comuns quanto a sua definição:

Um desses é a ideia de que a metrópole se constitui numa forma urbana de tamanho expressivo, quer relativo ao número de sua população, quer em relação à sua extensão territorial; a metrópole tem uma gama diversa de atividades econômicas, destacando-se a concentração de serviços de ordem superior; consiste num lócus privilegiado de inovação; constitui um ponto de grande densidade de emissão e recepção dos fluxos de informação e comunicação, e, se constitui em nó significativo de redes,

sejam de transporte, informação, comunicação, cultura, inovação, consumo, poder ou, mesmo, de cidades.

Para Di Méo (2008), as metrópoles preenchem uma série de funções essenciais (políticas, econômicas, culturais ou ideológicas), bem como, são aquelas que estão em um alto nível da hierarquia urbana e constroem uma rede mundial, isto é, um tipo de centralidade combinando lógicas hierárquicas e resilientes.

Castells (1983, p. 58) afirma que “o que caracteriza uma metrópole é a influência que ela exerce, em termos funcionais, econômicos e sociais num dado conjunto territorial”. Logo, sua definição está intimamente relacionada à extensão de seu domínio econômico. Não obstante, seguindo essa mesma linha de pensamento, Fresca (2012) reafirma a necessidade de entender a metrópole a partir da funcionalidade exercida no espaço metropolitano. Para esta autora:

A identificação e classificação das metrópoles envolve um conjunto bastante amplo de critérios, cujo foco principal é a funcionalidade. Nesse 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. Do ponto de vista econômico, a presença de agências e órgãos estatais e sua área de atuação é mais um elemento para analisar e classificar uma cidade como metrópole. Nota-se bem que os serviços levam em conta o poder econômico em suas diferentes manifestações como base para o entendimento de uma cidade como metrópole (FRESCA, 2012, p. 34).

Nesta abordagem, ela reúne a interpretação de outros autores como Gras (1974), para esse autor, entender a metrópole exige analisar a organização comercial, as transformações da produção industrial, a revolução dos transportes, comunicação e, por fim, a concentração do poder financeiro representado pela implantação de bancos em esfera global, viabilizando a sua relação com a rede urbana mundial.

Ademais, a metrópole, enquanto produto do processo de metropolização, vem passando por fortes transformações e é considerada uma espécie de tradução urbana da manifestação socioespacial da globalização. No entanto, como já destacado anteriormente, não são espaços exclusivos do processo de metropolização, visto que as pequenas e médias cidades passam a apresentar hábitos culturais e representações de valores que até então só eram vivenciados por

estas. Com isso, nos propomos a pensar as especificidades do espaço metropolitano brasileiro que, em alguns casos, são constituídos por metrópoles de influência global e, em outros, por cidades de atuação local.

### 2.3 QUADRO METROPOLITANO BRASILEIRO: DESAFIOS E PERSPECTIVAS

A formação da sociedade urbana brasileira é fruto de um processo de urbanização acelerada, que supera até mesmo os países mais avançados. Desse modo, somente na segunda metade do século XX a população urbana passou de quase 19 para 138 milhões de pessoas, multiplicando-se 7,3 vezes, com uma taxa média anual de crescimento de 4,1% e um acréscimo de 2.378.291 habitantes a cada ano a população urbana (RIBEIRO *et al.*, 2011).

Mantendo altas taxas de crescimento, o país ultrapassou a segunda década do século XXI com pouco mais de 200 milhões de habitantes. Esse crescimento urbano foi movido por um conjunto de intervenções políticas, econômicas e sociais que ocorreram a partir dos anos 1950, entre elas é possível destacar:

[...] A partir dos anos 50, período de substituição de importações, pode-se relembrar a articulação ocorrida entre os capitais nacional, estrangeiro e de Estado, a fim de promover a diversificação da economia nacional e estimular a industrialização, o que teve expressivo impacto na conformação do espaço urbano e na localização da população. É implantada a indústria de bens de consumo duráveis, sobretudo eletrodomésticos e veículos; ampliam-se os serviços de infraestrutura, como transporte e comunicações e o fornecimento de energia elétrica. A política urbana também é orientada nesse sentido, já que para a expansão do mercado nacional as áreas urbanas eram fundamentais (RIBEIRO *et al.*, 2011, p. 175).

No decorrer dos anos 1950/60, prevaleceu à lógica da industrialização. Não se trata aqui daquela restrita as atividades industriais, mas, enquanto um complexo processo social, que marca a expansão do consumo e da urbanização desenfreada. Essa nova base econômica ultrapassa o nível regional, para situar-se na escala do país, com isso, a urbanização é cada vez mais presente em todo território nacional, promovendo grande crescimento demográfico (SANTOS, 2009).

Ribeiro *et al.* (2011) destaca que esse processo de urbanização/industrialização é lido por Lipietz (1989) a partir do conceito de *fordismo periférico*. Este termo foi usado pelo autor ao se referir alguns países considerados

como periféricos ou do Terceiro Mundo, onde a “industrialização foi financiada por transferências de créditos e de tecnologia provenientes do “fordismo central”, ao mesmo tempo acompanhada de uma explosão urbana” (RIBEIRO *et al.*, 2011 p. 176).

Outros fatores contribuintes ao acelerado processo de urbanização brasileira, foi o período de transição demográfica com altas taxas de fecundidade e diminuição da mortalidade, bem como as expressivas migrações internas, especialmente com deslocamentos em direção às grandes cidades. É por este motivo que esse urbano se torna rapidamente metropolitano, com grandes movimentos migratórios do campo para a cidade, e de regiões consideradas menos dinâmicas para aquelas em que se concentravam os esforços industrializantes. (RIBEIRO *et al.*, 2011).

Nessa perspectiva, Ribeiro *et al.*, (2011) indica que os processos de urbanização e metropolização no Brasil foram muito próximos, logo, tivemos, além de uma urbanização rápida uma metropolização precoce. Do mesmo modo, esses processos ocorreram de maneira concentrada no Sudeste, especialmente em São Paulo e no Rio de Janeiro, visto que na década de 1970 já apresentavam amplas áreas metropolitanas e detinham, respectivamente, 15,63% e 13,23% da população urbana brasileira, como também elevada periferização e segregação socioespecial. Enquanto isso, as demais metrópoles, que desempenhavam a função de capitais de estados concentravam 16,7%, o que já demonstrava que a questão metropolitana aos poucos se ampliava.

Movidos pela necessidade de entender a problemática dos processos de urbanização e metropolização, o IBGE vem realizando pesquisas no intuito de averiguar o papel das cidades no contexto da rede urbana. Um exemplo é o estudo das Regiões de Influência das Cidades - REGIC, que encontra-se em sua quarta edição. Tais pesquisas, realizadas respectivamente nos anos de 1966 (IBGE, 1972), 1978 (IBGE, 1987), 1993 (IBGE, 2000), e a mais recente, no final de 2007 (IBGE, 2008) foram operacionalizadas a partir da aplicação de questionários com objetivo de investigar os fluxos de consumidores em busca de bens e serviços, que somado a um conjunto de dados secundários buscaram traduzir as disparidades entre as localidades centrais e estabelecer a hierarquia entre os centros.

A metodologia utilizada para realização dos estudos do IBGE, assim como grande parte das pesquisas relacionadas à rede urbana, possui influência direta das

análises realizadas por Christaller (1933), na Alemanha. Para esse autor, as cidades exercem diferentes graus de centralidade a partir do número de serviços ofertados, bem como pessoas atendidas, de modo que seu raio de influência pode variar de acordo com seu alcance.

Como resultado, o último estudo do REGIC apresenta a rede urbana brasileira com um total de 12 metrópoles, caracterizadas por seu grande porte e forte relacionamento entre si, além de, possuírem extensa área de influência direta sob os demais centros; 70 capitais regionais ou centros com capacidade de gestão em nível inferior ao das metrópoles, porém com área de influencia em âmbito regional; 169 centros sub-regionais, com atividades de gestão menos complexas e áreas de atuação mais reduzidas; e 555 centros de zona, isto é, cidades de menor porte com atuação restrita a sua área imediata, exercendo funções de gestão elementares.

Além do REGIC, outros estudos vêm sendo desenvolvidos no intuito de promover o quadro metropolitano atualizado. Nesta sessão, serão utilizados dados fornecidos pelo Observatório das metrópoles através de um documento que apresenta o quadro das Unidades Territoriais Urbanas Institucionalizadas até março de 2015. O estudo revela que o Brasil chegou ao primeiro semestre de 2015 com 71 Regiões Metropolitanas (RM's), três Regiões Integradas de Desenvolvimento Econômico (RIDE's) e quatro Aglomerações Urbanas (AU's), totalizando 78 Unidades Territoriais Urbanas Institucionalizadas, compostas por 1308 municípios.

As três RIDE's comportam, ao todo, 45 municípios de diferentes unidades da federação, já as aglomerações urbanas, que estão presentes apenas nos estados de São Paulo e Rio Grande do Sul, possuem 54 municípios e as regiões metropolitanas o equivalente a 1.209 municípios. O número de municípios que fazem parte dos três tipos de unidades territoriais urbanas equivale a 23,5%, de um total de 5.570 municípios em todo território nacional. No quadro 3, é possível analisar a distribuição das UTUI's, por cada região brasileira.

**Quadro 3 - Unidades Territoriais Urbanas Brasileiras (UTUI's)**

<b>Unidades Urbanas Institucionalizadas até março 2015</b>				
<b>Norte</b>	<b>Nordeste</b>	<b>Sul</b>	<b>Sudeste</b>	<b>Centro-oeste</b>
Belém (PA) Capital (RR) Central (RR) Gurupi (TO) Macapá (AP) Manaus (AM) Palmas (TO) Santarém (PA) Sul do Estado (RR)	Agreste (AL) Aracaju (SE) Araúna (PB) Barra de Santas Rosa (PB) Caetés (AL) Cajazeiras (PB) Campina Grande (PB) Cariri (CE) Esperança (PB) Feira de Santana (BA) Fortaleza (CE) Grande São Luiz (MA) Guarabira (PB) Itabaiana (PB) João Pessoa (PB) Maceió (AL) Médio Sertão (AL) Natal (RN) Palmeira dos Índios (AL) Patos (PB) Recife (PE) Ride Petrolina/Juazeiro Ride Teresina/Timon Salvador (BA) São Francisco (AL) Sertão (AL) Sousa (PB) Sudoeste Maranhense (MA) Vale do Mamanguape (PB) Vale do Paraíba (AL) Vale do Piancó (PB) Zona da Mata (AL)	Alto Vale do Itajaí (SC) Apucarana (PR) AU do Litoral Norte (RS) AU do Sul (RS) Campo Mourão (PR) Carbonífera (SC) Cascavel (PR) Chapecó (SC) Contestado (SC) Curitiba (PR) Extremo Oeste (SC) Florianópolis (SC) Foz do Rio Itajaí (SC) Lages (SC) Londrina (PR) Maringá (PR) Norte/Catarinense (SC) Porto Alegre (RS) Serra Gaúcha (RS) Toledo (PR) Tubarão (SC) Umuarama (PR) Vale do Itajaí (SC)	AU de Jundiá (SP) AU de Piracicaba Baixada Santista (SP) Belo Horizonte (MG) Campinas (SP) Grande Vitória (ES) Rio de Janeiro (RJ) São Paulo (SP) Sorocaba (SP) Vale do Aço (MG) V. do Paraíba e Litoral Norte (SP)	Goiânia (GO) Ride DF Vale do Rio Cuiabá (MT)
<b>9</b>	<b>32</b>	<b>23</b>	<b>11</b>	<b>3</b>
<b>TOTAL: 78</b>				

Fonte: Observatório das metrópoles (2015).

A população dos 1.308 municípios dessas unidades atingiu a marca de 112,1 milhões de habitantes, o que corresponde a mais da metade da população do País. Contudo, esse expressivo contingente populacional além de se distribuir de maneira bastante desigual entre as regiões brasileiras, possui realidades demográficas bastante distintas.

Enquanto a região metropolitana de São Paulo, maior do país com 39 municípios, possui aproximadamente 19 milhões de habitantes, a região metropolitana do Sul do Estado de Roraima possui quatro municípios com uma população inferior a 40 mil habitantes. Destaca-se ainda que um pequeno grupo de 17 municípios com mais de 1 milhão de habitantes concentra cerca 40% da população. Já os municípios que estão na faixa entre 500 mil e 1 milhão de habitantes com mais de 12,4 milhões de pessoas, representam em torno de 11,2% da população das unidades territoriais urbanas.

Ressalta-se que dos 1.308 municípios, quase 60% possui população inferior a 20 mil habitantes que, por sua vez, concentram menos de 6% da população. Em estudo comparado ao levantamento realizado pelo IBGE em 2012, quando o Brasil tinha 59 unidades territoriais urbanas, percebe-se, justamente, um aumento no número de municípios de menor população (OBSERVATÓRIO DAS METRÓPOLES, 2015). Partindo desse pressuposto, supõe-se que houve uma proliferação de unidades territoriais urbanas oficiais em áreas menos urbanizadas do território. Na tabela 1, é possível observar como está distribuída a população por municípios.

**Tabela 1 – Distribuição dos municípios das Unidades territoriais urbanas segundo a faixa de população – 2014**

Faixa de População	População	(%)	Nº municípios	(%)
Até 10 mil	2.683.262	2,4	511	39,1
Mais de 10 mil até 20 mil	3.909.191	3,5	272	20,8
Mais de 20 mil até 100 mil	15.333.324	13,7	341	26,1
Mais de 100 mil até 500 mil	33.247.505	29,6	149	11,4
Mais de 500 mil até 1 milhão	12.443.149	11,1	18	1,4
Mais de 1 milhão	44.547.007	39,7	17	1,3
<b>Total 78 unidades urbanas</b>	<b>112.163.438</b>	<b>100,0</b>	<b>1308</b>	<b>100,0</b>

Fonte: Observatório das metrópoles (2015).

Outra característica importante trata-se da participação da população metropolitana no total da população de cada região e de cada um dos seus respectivos estados. O Sudeste, por exemplo, conta com a presença das três maiores RM's, totalizando aproximadamente 52,9 milhões de pessoas residentes

nos 271 municípios “metropolitanos”, o correspondente a mais de 62% da população. Enquanto as regiões Norte e Nordeste, que possuem o maior número de RM’s, apresentam os menores percentuais de pessoas residentes em unidades territoriais urbanas, com 38,5% e 45,1% respectivamente.

Segundo levantamento do Observatório das Metrôpoles, o número de municípios integrantes das unidades territoriais urbanas oficiais da região Nordeste passou de 273 em 2012, para 363 em 2015. Nesse período, foram institucionalizadas nove novas regiões metropolitanas. No entanto, a alteração da participação da população dessas unidades no total da região foi muito baixa, o que indica que as regiões metropolitanas criadas são compostas, em sua maioria, por municípios de menor população.

Quanto às regiões Centro-Oeste e Sul, destaca-se a criação de unidades territoriais urbanas apenas nesta última, visto que, em 2012, 58,5% de sua população residia nas unidades territoriais urbanas, em 2015 esse percentual passou para 68,3%, tornando-se a região onde a maior parcela da população reside em alguma unidade territorial urbana institucionalizada. O fato se deve a criação de seis novas unidades entre 2012 e 2015, além da inclusão de municípios nas unidades já pré-existentes. Na tabela 2, encontra-se a população das unidades territoriais urbanas distribuídas por cada região brasileira.

**Tabela 2 – População das Unidades Territoriais Urbanas por região brasileira, estimativa (IBGE, 2014)**

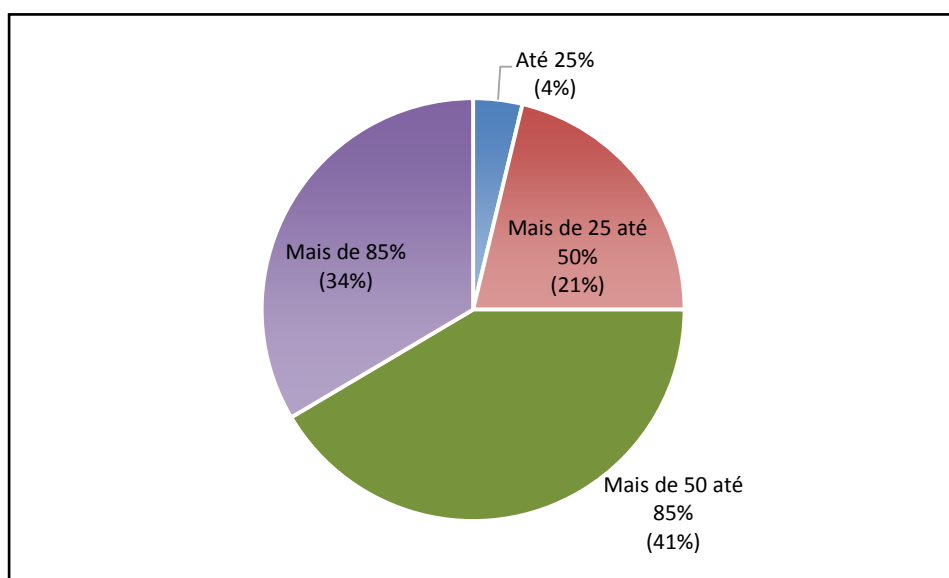
Região	População Total	População UTUs	(%)
Norte	17.231.027	6.643.592	38,5
Nordeste	56.186.190	25.318.528	45,06
Centro-oeste	15.219.609	7.378.505	48,5
Sudeste	85.115.562	52.999.483	60,14
Sul	29.016.114	19.823.330	68,31
<b>Total Brasil</b>	<b>202.768.562</b>	<b>112.163.438</b>	-

Fonte: IBGE (2014).

Outro fator a ser destacado refere-se à diversidade dos municípios que fazem parte destes espaços. Conforme pode ser observado no gráfico 1, há um grande número de municípios com baixo grau de urbanização. Embora a maior parte destes municípios se encontre na faixa intermediária que vai de 50% a 85%

concentrada em áreas urbanas, em 49 deles o grau de urbanização sequer chega a 25%, o que poderia caracterizá-los como territórios praticamente rurais. Conclui-se, a partir do gráfico que, mais da metade dos municípios que hoje compõem as unidades territoriais urbanas no Brasil têm grau de urbanização inferior àquela registrada no país.

**Gráfico 1 - Municípios das Unidades Territoriais Urbanas segundo grau de urbanização – 2010**



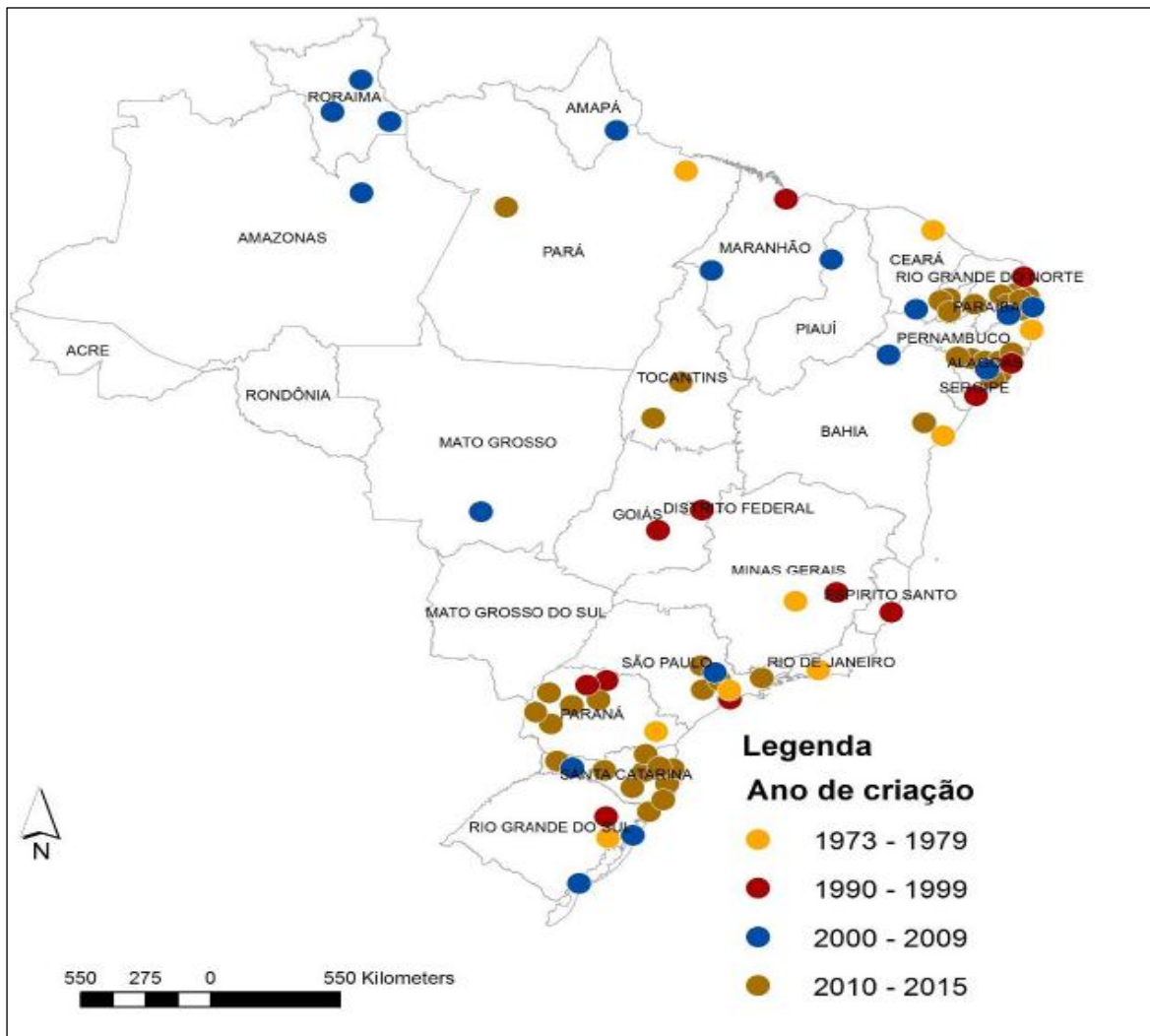
Fonte: Observatório das Metrôpoles (2015).

Quanto ao número de regiões metropolitanas 62, das 71 existentes foram institucionalizadas após a constituição federal de 1988. Esse *boom* quantitativo de regiões metropolitanas no Brasil intensificou-se a partir do início do século XX, especialmente, entre os anos de 2005-2015, tendo em vista que, nesse intervalo foram institucionalizadas 51 RMs, em todo o Brasil.

A vista disso, o universo oficial das unidades territoriais urbanas cresce na maioria das macrorregiões brasileiras, de modo que, alguns estados como o de Santa Catarina, na região Sul, e Paraíba, na região Nordeste, vêm sendo considerados verdadeiros “estados metropolitanos”, com 11 e 12 RMs respectivamente, sendo que, o primeiro possui apenas um, dos seus 295 municípios a margem da então metropolização institucional.

Na figura 2, é possível identificar a distribuição das unidades territoriais urbanas a partir do ano que foram institucionalizadas.

**Figura 2 – Unidades Territoriais Urbanas segundo o ano de criação**



Fonte: Observatório das metrópoles (2015).

Percebe-se que essas UTUI's cresceram em torno de 13,7%. Trata-se de territórios com diferentes condições de ocupação e de crescimento populacional, que se apresentam como reflexo das formas de ocupação do próprio território nacional ao longo do tempo.

Nesse sentido, em 20 das 73 UTUI's no Brasil, até 2015, o grau de urbanização é menor do que o grau de urbanização dos demais municípios brasileiros, ou seja, aqueles que não participam de nenhuma unidade territorial urbana oficial. Somando-se a outras 16 unidades, o total de unidades cujo grau de urbanização é menor do que o do país é de 36, como um todo é (84,4%), com destaque para a RM de Campina Grande-PB, cujo grau de urbanização é de 43,5%, quase a metade do Brasil. (OBSERATÓRIO DAS METRÓPOLES, 2015).

Partindo desse pressuposto, o Observatório das metrópoles elenca algumas imprecisões e inconsistências contidas na institucionalização de muitas RM's brasileiras. Entre elas destacam-se:

*Municípios que estão em mais de uma RM:* esse fato pode ser observado no estado da Paraíba. Trata-se do município de Mamanguape, que já fazia parte da região metropolitana de João Pessoa, institucionalizada em 2003, e partir de janeiro de 2013, passou a ter a sua própria região metropolitana, instituída através da Lei Complementar Estadual 116. Essa situação ocorre em outros sete casos, dentre os quais se destacam os seguintes municípios e suas respectivas RMs: Remígio (Campina Grande e Esperança), Riachão Bacamarte (Campina Grande e Itabaiana), Belém (Agreste e Palmeira dos Índios), Estrela de Alagoas (Agreste e Palmeira dos Índios), Igaci (Agreste e Palmeira dos Índios), Palmeira dos Índios (Agreste e Palmeira dos Índios) e Tanque d'Arca (Agreste e Vale do Paraíba).

*Municípios que titulam uma RM, mas que na Lei não estão listados como integrantes:* esse descuido, no momento da institucionalização, acontece em dois casos. Nessa situação, ocorre da Lei que cria a região, não incluir o município que dá nome a RM. Esse é, por exemplo, o caso da Região Metropolitana de Itabaiana e da Região Metropolitana de Campina Grande, ambas situadas na Paraíba.

*Unidade que sobrepõe outra:* Neste caso, a Lei Complementar 10.335, de 28 de dezembro de 1994 criou a Aglomeração Urbana do Nordeste, no estado do Rio Grande do Sul. No entanto, foi criada em 2013, através da Lei Complementar 14.293, a Região Metropolitana da Serra Gaúcha que inclui os municípios da AU do Nordeste. Para efeitos de contagem, o documento produzido pelo Observatório das metrópoles em 2015 considera a lei mais recente.

A vista disso, é partilhada por um grande número de autores, a existência de lacunas na legislação, responsáveis pelas diferenças seja qualitativa e/ou quantitativamente entre RMs. Como proposta de suprir esse vácuo legislativo, foi sancionado o Estatuto da Metrópole, projeto que se converteu na Lei 13.089, a qual nos propomos refletir na próxima sessão deste texto.

## 2.4 ESTATUTO DA METRÓPOLE: QUAL A SUA CONTRIBUIÇÃO?

Em 12/01/2015 foi aprovada pelo congresso nacional a Lei federal nº 13.089/2015. Denominada Estatuto da Metrópole, a Lei foi submetida à câmara dos deputados em 05/05/2004, visando instituir diretrizes para a política nacional de planejamento regional urbano (PNPUR) e criar o sistema nacional de planejamento e informações regionais urbanas (SNPRU). Sancionada mediante a justificativa da inexistência de um arcabouço institucional que ampare a questão metropolitana no Brasil, sua promulgação, portanto, apresenta certa expectativa na busca para minimizar então metropolização institucional abordada no tópico anterior (MOURA; FIRKOWSKI, 2015).

O Estatuto é composto por seis capítulos e vinte e cinco artigos e prevê: 1) as diretrizes para a realização das funções públicas de interesse comum em regiões metropolitanas e em aglomerações urbanas; 2) as normas gerais para a elaboração dos instrumentos de governança interfederativa; 3) as normas gerais para a elaboração do plano de desenvolvimento urbano integrado e 4) os critérios para o apoio da União a ações que envolvam governança interfederativa no campo do desenvolvimento urbano.

Já no artigo 1º a Lei 13.089/2015 explicita que:

Esta Lei, denominada Estatuto da metrópole, estabelece diretrizes gerais para o planejamento, a gestão e a execução das funções públicas de interesse comum em regiões metropolitanas e em aglomerações urbanas instituídas pelos Estados, normas gerais sobre o plano de desenvolvimento urbano integrado e outros instrumentos de governança interfederativa, e critérios para o apoio da União e ações que envolvam governança interfederativa no campo do desenvolvimento urbano com base nos incisos XX, do art. 21, IX do art. 23 e I do art. 24 no § 3 do art. 25 e no art. 182 da constituição federal.

Após pouco mais de 10 anos de sua elaboração, o projeto de Lei sofreu algumas modificações até ser sancionado em janeiro de 2015. Um dos motivos para o vagaroso percurso até a aprovação no congresso se deu mediante algumas críticas, tais como, a população do núcleo central da região metropolitana que deveria ter, no mínimo, 5% (cinco por cento) da população do País (9.537.789 habitantes em 2010) e, aglomerações urbanas com, no mínimo, 2,5% da população (4.768.895 habitantes) (art. 6, I, a e b). Fica evidente, nessa proposta que, o critério demográfico dificilmente permitiria a institucionalização de novas regiões

metropolitanas, motivo pelo qual sofreu alguns vetos até a versão final ser publicada. Para Moura e Hoshino (2015, p. 4), a redação do substantivo preliminar embora bastante modificada “preservou a essência dos objetivos prenunciados”.

A este respeito, nos propomos a pensar os avanços e percalços que a referida Lei apresenta ao quadro metropolitano brasileiro, visto que, sua aprovação é marcada por opiniões controversas, quanto à verdadeira contribuição para a regulamentação do universo das unidades regionais no Brasil.

No I capítulo, em seu artigo 2º, os termos aglomeração urbana, metrópole e região metropolitana recebem definição legal, isto é, a metrópole é vista como espaço com continuidade territorial, que em razão de sua relevância política e socioeconômica, tem influência regional sobre um espaço que configure, no mínimo, a área de influência de uma capital regional, de acordo com os critérios estabelecidos pelo IBGE. Enquanto a região metropolitana é uma “aglomeração que configure uma metrópole” (inciso VII, art. 2º).

A definição conceitual proposta no referido artigo soa como um avanço, uma vez que, a delimitação de boa parte das regiões metropolitanas brasileiras não possui, de fato, uma metrópole como centro de comando. Esse critério evita, por exemplo, que aglomerações urbanas sejam instituídas como regiões metropolitanas quando não estiverem de acordo com os parâmetros para efeitos jurídicos e de políticas públicas.

Nesse sentido, a definição de metrópole adotada pela Lei, com base em um conceito elaborado e mensurado empiricamente, e não em características apenas demográficas, implica assumir que o Brasil não conta com as atuais 78 unidades urbanas institucionalizadas até o primeiro semestre de 2015, bem como, estas unidades provavelmente não contariam com os 1.308 municípios que atualmente as compõem (RIBEIRO *et al.*, 2015).

O autor afirma ainda que, haveria uma reconfiguração do atual quadro metropolitano, levando a diminuição das regiões metropolitanas e dos municípios que as integram se, por acaso, a Lei tivesse vigor nas unidades já institucionalizadas. Ribeiro *et al.*, (2015) lamenta a inexistência de um meio capaz de rever o atual quadro metropolitano oficial, motivo pelo qual considera que a promulgação da Lei ocorreu de maneira tardia, frente aos desafios impostos pelas atuais unidades territoriais urbanas institucionalizadas.

O capítulo II é destinado aos critérios utilizados para se instituir Regiões Metropolitanas e Aglomerações Urbanas. Nos artigos 3º e 4º permanece atribuído aos estados o poder de instituir as RMs e AUs e, aos municípios, o dever de promover a governança interfederativa. No entanto, as leis elaboradas pelo estado deverão apresentar também as Funções Públicas de Interesse Comum – FPIC, que devem justificar a criação destas, a estrutura de governança interfederativa e os meios de controle social da organização, do planejamento e da execução das FPIC.

Moura e Hoshino (2015) afirmam tratar-se de um avanço, em razão da baixa motivação por parte das RMs já institucionalizadas em promover o efetivo exercício das FPIC's. As autoras atentam para o fato de que, a criação de RMs nos últimos anos tornou-se uma ação meramente política de interesses estaduais, tornando-se inoperante quanto as suas principais atribuições.

O capítulo III, composto por três artigos, discorre sobre a governança interfederativa das RMs e AUs. Destacamos o artigo 7º, por trazer as seguintes diretrizes específicas:

I – implantação de processo permanente e compartilhado de planejamento e de tomada de decisão quanto ao desenvolvimento urbano e às políticas setoriais afetas às funções públicas de interesse comum; II – estabelecimento de meios compartilhados de organização administrativa das funções públicas de interesse comum; III – estabelecimento de sistema integrado de alocação de recursos e de prestação de contas; IV – execução compartilhada das funções públicas de interesse comum, mediante rateio de custos previamente pactuado no âmbito da estrutura de governança interfederativa; V – participação de representantes da sociedade civil nos processos de planejamento e de tomada de decisão, no acompanhamento da prestação de serviços e na realização de obras afetas às funções públicas de interesse comum; VI – compatibilização dos planos plurianuais, leis de diretrizes orçamentárias e orçamentos anuais dos entes envolvidos na governança interfederativa; VII – compensação por serviços ambientais ou outros serviços prestados pelo Município à unidade territorial urbana, na forma da lei e dos acordos firmados no âmbito da estrutura de governança interfederativa (grifos nossos).

Deste artigo, se sobressaem os incisos V e VII. Primeiro pela necessária participação popular na elaboração de leis que visam o planejamento urbano e, conseqüentemente, a melhoria de vida dos moradores da cidade, como também pela forma como ela afeta positivamente, promovendo a justiça social. Sabemos que essa participação não ocorre de maneira efetiva, contudo, é uma ferramenta importantíssima na efetivação de melhorias para a coletividade. Segundo Moura e Hoshino (2015, p. 6) o capítulo III:

Reitera princípios do Estatuto da Cidade enfatiza a prevalência do interesse comum sobre o local, com respeito às peculiaridades e à autonomia dos entes, o compartilhamento de responsabilidades e a busca do desenvolvimento sustentável. Como diretrizes, reforça a implantação de processo permanente e compartilhado de planejamento e de tomada de decisão, observado o imperativo de gestão democrática das cidades.

Ressalta-se que a Lei 10.257, denominada Estatuto da Cidade, foi aprovada no Congresso Nacional no dia 10 de julho de 2001. Próximo há completar 16 anos, essa Lei que regulamenta os artigos 182 e 183 da Constituição, envolve entre outros assuntos, instrumentos jurídicos de controle da especulação imobiliária, o Plano Diretor, regularização fundiária e ampliação da discussão em torno da reforma urbana. Reconhecemos que o Estatuto da Cidade foi o ponto de partida para a adoção de importantes Instrumentos, que faz deste uma conquista social. Contudo, é sabido que na prática ainda são muitos os desafios a serem enfrentados.

Para Silva (2010), o Estatuto da Cidade trouxe muitos ganhos, no entanto, não expressam, ainda, a conquista da agenda formulada pela sociedade civil organizada. O autor ressalta que “a sua aprovação traz à tona itens que compõem a pauta de demandas sociais reprimidas, e evidencia a necessidade de reeleições da cidade na perspectiva de sua redefinição” (p. 22). Do mesmo modo, são muitas as adversidades que assolam os vários aglomerados metropolitanos de norte a sul do Brasil.

Pequeno (2010), ao analisar os mais de 10 anos do Estatuto, enxerga novas possibilidades de planejamento e gestão dos seus territórios, voltados para três grandes questões que marcam a história recente de nossa urbanização: “a presença de vazios urbanos, a proliferação de assentamentos precários e a ausência de debate sobre o futuro que nos aguarda” (p. 18). Lembramos que o Estatuto da Cidade não trata apenas da terra urbana, diferenciando-se do Estatuto da MetrÓpole, sobretudo por este último manter o foco nas áreas metropolitanas, como podemos observar no quadro 4.

#### Quadro 4 - Diferença entre os Estatutos (Da cidade e Da metrópole)

Estatuto da Cidade	Estatuto da Metrópole
Estabelece normas para regular o uso da propriedade urbana em prol do bem coletivo, da segurança, do bem-estar dos cidadãos e do equilíbrio ambiental.	Estabelece normas gerais para regular as funções públicas de interesse comum que são realizadas <u>nas regiões metropolitanas e em aglomerações urbanas</u> instituídas pelos Estados.

Fonte: Elaborado pela autora, a partir das Leis 10.257/2001 e 13.089/2015.

É lícito afirmar que alguns avanços surgiram a partir das referidas Leis, dois dos mais significativos são, sem dúvidas, a implementação e revisão dos planos diretores, na tentativa de promover municípios mais justos e equilibrados ambientalmente. Contudo, os ganhos obtidos até agora a partir dos Estatutos voltados a questão urbana e metropolitana não correspondem ao seu potencial, visto que, a Reforma Urbana no Brasil se impõe como uma necessidade (SILVA, 2010).

Voltando a análise do Estatuto da Metrópole, o capítulo IV trata dos instrumentos de desenvolvimento integrado, são eles: o Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado (PDUI), planos setoriais interfederativos, fundos públicos, operações urbanas consorciadas interfederativas (com inclusão de novo dispositivo no Estatuto da Cidade), consórcios públicos, convênios de cooperação, contratos de gestão, e parcerias público-privadas interfederativas (art. 9º).

O artigo 10º assegura que tanto as regiões metropolitanas como as aglomerações urbanas deverão contar com Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado, aprovado mediante Lei estadual. Enquanto o artigo 11º indica que o PDUI deverá ser instituído por lei estadual revista, pelo menos, a cada 10 (dez) anos, passando previamente pela aprovação da instância colegiada deliberativa da Região Metropolitana ou Aglomeração Urbana.

Ribeiro *et al.* (2015) avalia de forma positiva a elaboração e a implementação do PDUI e considera um avanço, na medida que esse pode ser um processo favorável a integração de grupos sociais e políticos sobre as metrópoles, desde que se tenha como pressuposto objetivos de interesse comuns. Ademais, ressaltamos a importância do artigo 12º em razão deste indicar que o PDUI das regiões metropolitanas ou de aglomerações urbanas deve considerar o conjunto de municípios que compõem a unidade territorial urbana e abranger áreas urbanas e rurais.

No capítulo V, é abordada a atuação da união, que por sua vez, dispõe-se a apoiar as iniciativas dos estados e dos municípios voltadas à governança interfederativa. Ao observar as diretrizes e os objetivos do plano plurianual, as metas e as prioridades fixadas pelas leis de diretrizes orçamentárias e o limite das disponibilidades propiciadas pelas leis orçamentárias anuais (Art. 13) Delcol (2015, p. 8) enfatiza que:

De fato, a introdução do Ministério Público pode ser uma possibilidade para fazer com que o PDUI seja consolidado e efetivado. Contudo no nosso entendimento envolve mais uma instituição, ao imbróglio já existente na Região Metropolitana, que apesar do Estatuto, continua sendo instituída pelos Estados, para a realização de FPIC entre municípios (no qual prevalece sua autonomia de ente federado), que já apresenta, em diversos momentos, contradições políticas e econômicas suficientes, e que ainda parece apresentar pouco interesse na efetivação do bem comum metropolitano, uma vez que o Ministério Público fica a cargo do seu acompanhamento, logo, a Região Metropolitana, permanece privada de autonomia sobre o planejamento de seu espaço.

Por fim, o capítulo VI expõe as disposições finais. Aqui, destacamos os vetos dos artigos 17º 18º. Trata-se do Fundo Nacional de Desenvolvimento Urbano Integrado – FNDUI, que teria a finalidade de captar recursos financeiros e apoiar as ações de governança interfederativa. Analisado como uma das principais inovações do Estatuto o FNDUI foi vetado pela presidenta da república por algumas razões como podemos observar:

Conforme as razões de veto publicadas no Diário Oficial da União, “a criação de fundos cristaliza a vinculação a finalidades específicas, em detrimento da dinâmica intertemporal de prioridades políticas. Além disso, fundos não asseguram a eficiência, que deve pautar a gestão de recursos públicos. Por fim, as programações relativas ao apoio da União ao Desenvolvimento Urbano Integrado, presentes nas diretrizes que regem o processo orçamentário atual, podem ser executadas regularmente por meio de dotações orçamentárias consignadas no Orçamento Geral da União” (ROYER 2015, s/p).

Ainda segundo a autora,

Ao vetar um fundo metropolitano e autorizar a execução de parcerias público-privadas e operações urbanas interfederativas, o estatuto parece abrir um flanco perigoso para o aprofundamento das desigualdades metropolitanas (ROYER 2015, s/p).

Com isso, a Lei pode contribuir na disputa por políticas regionais que diminuam as desigualdades e promovam a efetivação de direitos individuais e coletivos e não como solução para essas questões (ROYER, 2015).

Destacamos ainda o veto do artigo 19º que admitia o Distrito Federal (DF) como integrante de uma região metropolitana ou aglomeração urbana (art. 19 da lei). Logo, em razão da inexistência de municípios, “manter a sua institucionalidade implica uma concentração de poder no governo federal incompatível com a natureza da gestão urbana” (FERNANDES; ARAÚJO, 2015, p. 306).

Para Ribeiro *et al.* (2015), há certa insuficiência para criar condições institucionais e políticas que respondam ao desafio metropolitano brasileiro visto que, para o autor:

Em primeiro lugar, os legisladores focaram a atenção na regulação das funções de interesse comum e na governança interfederativa em geral. Em segundo, no desenho da lei, não houve uma preocupação em tratar da complexidade e da diversidade da rede urbana brasileira. Ao desconsiderar as especificidades que caracterizam o fenômeno metropolitano, o Estatuto da Metrópole assume como escopo da sua abrangência as atuais Regiões Metropolitanas constituídas com base nas imprecisas e equivocadas definições das leis estaduais. Apesar de um esforço e de um avanço conceitual, o Estatuto, de certa forma, legitima as imprecisões e equívocos gerados por estas leis ao não considerar a possibilidade de revisá-las (RIBEIRO *et al.*, 2015, s/p).

Atentas ao processo institucional brasileiro, Moura e Firkowski (2015) elencam alguns aspectos “dúbios ou equivocados” referente à Lei. A vista disso, as autoras apontam que foi dado apenas um primeiro passo adiante, em razão da nova Lei disciplinar a institucionalização e a governança de unidades territoriais urbanas nos estados, penalizando autoridades de diferentes escalões pelo descumprimento de seus dispositivos.

Em consonância com as autoras, pensamos que a referida Lei surge como um avanço no que tange à organização do espaço metropolitano brasileiro, em decorrência, por exemplo, das Funções públicas de interesse comum; da improbidade administrativa ao Governador e a participação popular. Todavia, percebe-se que ela necessita passar por alguns ajustes e adequações, principalmente, referente à gestão democrática, tendo em vista a sua necessidade de uma efetiva contribuição com esses espaços.

A determinação de diretrizes gerais de planejamento, gestão e execução de políticas públicas, em regiões metropolitanas e aglomerações urbanas, instituídas

pelos estados proposta pelo Estatuto da Metrópole, progride a medida que se criam bases de legitimação funcional da condição do que vem a ser um aglomerado urbano metropolitano. Contudo, fica claro que são muitos os desafios impostos a efetivação desta Lei, Posto isso, apresentamos a síntese realizada por Fernandes e Araújo (2015), na qual os autores afirmam que a Lei:

- Fixa aspectos mínimos a serem definidos pelas leis complementares estaduais, que instituírem regiões metropolitanas e aglomerações urbanas;
- Estabelece princípios a serem respeitados na governança federativa, entre os quais se destacam a prevalência do interesse comum sobre o local e o compartilhamento de responsabilidades para a promoção do desenvolvimento urbano integrado;
- Define diretrizes a serem observadas na governança federativa, entre as quais se destacam: implantação de processo permanente e compartilhado de planejamento e de tomada de decisão quanto ao desenvolvimento urbano e às políticas setoriais afetas às funções públicas de interesse comum; estabelecimento de meios compartilhados de organização administrativa das funções públicas de interesse comum; execução compartilhada das funções públicas de interesse comum, mediante rateio de custos previamente pactuado no âmbito da estrutura de governança federativa;
- Exige a elaboração de Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado de região metropolitana ou aglomeração urbana, independentemente do plano diretor municipal, como instrumento de governança federativa;
- Estabelece condições para o apoio da União às iniciativas dos estados e municípios voltadas à governança federativa em regiões metropolitanas e aglomerações urbanas.

O projeto que deu origem ao Estatuto foi apresentado em maio de 2004 pelo ex-deputado federal Walter Feldman – PSDB-SP. O texto foi sancionado pela Presidenta da República em 12/01/2015, com vetos parciais. No quadro 5, é possível analisar todas as fases até a sua aprovação.

### Quadro 5 - Tramitação do projeto até aprovação da Lei

DATA	ATO
05/05/2004	Apresentação do projeto ao Plenário pelo Deputado Walter Feldman (PSDB-SP).
21/05/2004	Mesa Diretora encaminha às Comissões de Desenvolvimento Urbano; Finanças e Tributação; Constituição e Justiça e Cidadania.
24/06/2004	Abertura de Prazo para Emendas ao Projeto até 01/07/2004, sem nenhuma emenda apresentada.
31/01/2007	Arquivado pela Mesa Diretora.
22/02/2007	Desarquivado em atenção a requerimento do Deputado Valter Feldman (PSDB-SP).
13/03/2007	Volta à Comissão de Desenvolvimento Urbano e é Designado Relator, Dep. Edson Santos (PT-RJ).
14/03/2007	Prazo para Emendas ao Projeto (5 sessões ordinárias a partir de 15/03/2007), encerrado sem nenhuma emenda apresentada.
19/03/2008	Designado Relator, Dep. Fernando Chucre (PSDB-SP).
10/03/2009	Requerimentos ao Plenário para que outras comissões analisem o mérito do projeto.
02/04/2009	Cria-se Comissão Especial, formada pelas Comissões: Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável; Desenvolvimento Econômico, Indústria e Comércio; Desenvolvimento Urbano; Finanças e Tributação e Constituição e Justiça e de Cidadania.
18/05/2009	Institui-se a Comissão Especial e é designado relator o Dep. Índio da Costa (DEM-RJ).
08/04/2010	Prazo para Emendas ao Projeto (5 sessões ordinárias a partir de 09/04/2010), sem nenhuma emenda apresentada.
31/01/2011	Arquivado pela Mesa Diretora.
22/03/2011	Outra vez desarquivado em atenção a requerimento do Deputado Valter Feldman (PSDB-SP).
18/04/2012	Reinstalada Comissão Especial e designado como relator o Dep. Zezéu Ribeiro (PT-BA)
25/09/2012	Prazo para Emendas ao Projeto (5 sessões ordinárias a partir de 26/09/2013); são apresentadas 48 emendas.
08/11/2013	Apresentação do Parecer do Relator.
11/11/2012	Prazo para Emendas ao Substitutivo (5 sessões ordinárias a partir de 12/11/2013), são apresentadas 33 emendas.
26/11/2013	Apresentação do parecer do Relator. Aprovado por Unanimidade o Parecer. Discutiram a Matéria: Dep. Walter Feldman (PSB-SP), Dep. Flávia Moraes (PDT-GO), Dep. Rosane Ferreira (PV-PR), Dep. Duarte Nogueira (PSDB-SP) e Dep. Luciana Santos (PCdoB-PE).
04/12/2013	Encaminhado para publicação.
05/12/2013	Prazo para apresentação de recurso, (5 sessões ordinárias a partir de 06/12/2013); não houve recursos.
17/03/2014	Remessa ao Senado Federal.
19/12/2014	Senado Federal comunica remessa à sanção.
12/01/2015	Sancionado pela Presidente da República, com vetos parciais.
12/01/2015	Transformado na Lei Ordinária 13089/2015. DOU 13/01/15.

Fonte: Moura e Hoshino (2015).

### 3 REGIÃO METROPOLITANA DO CARIRI E SEU CONTEXTO REGIONAL

#### 3.1 A REDE URBANA CEARENSE: CONSIDERAÇÕES INICIAIS

Ao tratar das redes de integração do território cearense, Lima (2005) chama atenção para o necessário entendimento do conceito de rede geográfica. Corrêa (2010, p. 107), ao conceituá-la, afirma que as redes geográficas podem ser compreendidas como “um conjunto de localizações geográficas interconectadas entre si, por um certo número de ligações”, que podem ser materiais e imateriais. O autor enfatiza ainda que, com a organização e expansão do capitalismo, as redes geográficas assumem diversas formas de manifestação, tornando-se, dessa forma, ainda mais importantes.

Para Contel (2010), a gênese da discussão sobre rede urbana possui como percussores, o geógrafo alemão Walter Christaller (1933) e Michel Rochefort (1960). Como já destacado na sessão anterior deste trabalho, para Christaller o território possui um princípio da organização que depende da oferta de bens e serviços por parte dos aglomerados urbanos. Logo, as cidades que concentram e ofertam bens e serviços centrais e especializados ocuparão as posições mais altas da hierarquia urbana.

Já Rochefort (1960), enfatiza que até então a noção de rede estava relacionada ao conhecimento geográfico empírico, isto é, “toda região possui uma cidade que comanda os circuitos econômicos e políticos do seu entorno mais amplo” (ROCHEFORT, 1960 *apud* CONTEL, 2010 p. 20). Neste caso, a região seria definida como base, na estrutura montada pela rede urbana.

Trata-se de estudos de grande importância para o entendimento da rede urbana atual, mas que precisam ser atualizados, visto que, como afirma o próprio Contel (2010), podem se tornar visões economistas e simplificadas da organização do território, caso não sejam renovadas.

No Brasil, os estudos sobre rede urbana se intensificaram durante os anos de 1970, momento em que o país começa a viver intenso processo de urbanização. Nesse sentido, destacamos o trabalho de Corrêa (2010, p. 93) ao afirmar que a rede urbana “é um produto social, historicamente contextualizado, cujo papel crucial é o de, através das interações sociais especializadas, articular toda a sociedade numa dada porção do espaço, garantindo a sua existência e reprodução”.

O autor acrescenta que, para a existência das redes urbanas, é necessário três condições mínimas. A primeira refere-se à existência de uma sociedade vivendo em economia de mercado, ou uma mínima divisão territorial do trabalho. Segundo, é preciso que haja pontos fixos, que garantam a possibilidade de serem realizadas transações no espaço, e por fim, um mínimo de interações entre esses fixos. Logo, para Corrêa (2010) qualquer sociedade que apresente essas condições possui uma rede urbana.

A rede urbana brasileira, por toda sua extensão territorial e diversidade, apresenta forte complexidade, uma vez que foi constituída por um conjunto de centros em momentos diversos de sua história. Nessa perspectiva, analisaremos, ainda que de maneira breve, como se deu a formação da rede urbana cearense como subsidio para entendimento da formação do Cariri cearense.

É sabido que a faixa litorânea nordestina era a principal região econômica durante a ocupação inicial do território nacional. Souza (2005, p. 15) enfatiza que ali se destacavam as capitanias de Pernambuco e Bahia, através da exploração de cana de açúcar. Com isso, as áreas interioranas eram subordinadas a essa economia de exportação, e “promoviam uma agricultura de subsistência de produtos agrícolas e pecuários para abastecer a população das regiões açucareiras”. Ainda segundo a autora:

Impulsionada pelo interior, a atividade pecuária desempenhou papel importantíssimo na colonização de extensas áreas do Nordeste. A necessidade de animais para abastecer os mercados da zona açucareira pernambucana e para força motriz nos engenhos de açúcar, explicam a expansão da pecuária pelos sertões, inserindo-se nesse contexto a produção do Ceará. É a partir dessa atividade econômica que se processa o povoamento do Ceará, através das correntes migratórias vindas das regiões açucareiras de Pernambuco e Bahia (SOUZA, 2005, p. 15).

Nesse sentido, as primeiras tentativas de colonização do Ceará aconteceram a partir do século XVII. Considerado um povoamento tardio, se comparado com os demais estados nordestinos, as primeiras cidades cearense surgiram inseridas em um processo de expansão econômica, marcada pela pecuária extensiva, com a implementação de fazendas de gado e posteriormente o crescimento das culturas voltadas para o mercado de exportação, a exemplo do algodão já no século XIX (SOUZA, 2005).

A autora chama atenção para o surgimento de alguns núcleos urbanos, como a capital cearense que tem origem “na implantação de atividades ligadas a defesa do território, evoluindo com instalação das atividades administrativas” (SOUZA, p. 14). Isto é, nessa fase inicial, Fortaleza possuía funções essencialmente militares e administrativas.

Criada em 13 de abril de 1726, a vila de Fortaleza de Nossa Senhora da Assunção foi instalada pelo capitão-mor Manuel Frances, no entanto, “por mais de um século não passou de um aglomerado sem sustentação econômica ou expressividade política” (FARIAS, 2007). Acresce informar, que a primeira vila do Ceará foi à de Aquiraz no ano de 1713.

Em 1738, surge a primeira vila dos sertões, a vila de Icó, que foi elevada a essa condição graças ao crescimento que obtivera de intermediário comercial entre os sertões do Ceará e Piauí com Pernambuco. Posteriormente, foram sendo criadas as vilas de Aracati em 1748, Caucaia e Viçosa do Ceará em 1759, Crato e Baturité em 1764, Sobral em 1773, Quixeramobim em 1789 e Guaraciaba do Norte em 1796. Nesse período, cidades como Icó, Aracati e Sobral desempenhavam maior importância regional que a capital Fortaleza, devido suas favorecidas localizações, “as margens dos rios, em portos naturais mais favoráveis e nas proximidades das principais áreas produtivas” (SOUZA, 2005, p. 14).

No século XVIII, segundo Farias (2007), Crato (7ª vila do Siará), também conhecida como ‘pérola do Cariri’ já se destacava como umas das mais importantes vilas do ‘Siará colonial’, devido sua produção agrícola, especialmente a cana de açúcar, mantendo-se juntamente a todo sul cearense, muito vinculada à zona açucareira pernambucana.

Por conseguinte, enquanto a atividade açucareira desenvolveu-se de maneira mais intensa próxima ao litoral, a pecuária se estendia pelo vasto sertão seguindo as margens dos rios que, por sua vez, conduziam o gado ao sertão adentro. Essa forma de ocupação primária, através dos rebanhos de gado, efetua a aproximação com os indígenas que foram duramente escravizados e até exterminados durante a colonização. Para Pinheiro (2007, p. 28):

É importante ressaltar que o conflito entre os povos indígenas e os conquistadores, no sertão do Nordeste, foi se agudizando à medida que as terras foram sendo ocupadas pela pecuária. Para viabilizar essa atividade econômica, era fundamental para o projeto colonial, “limpar” a terra, isto é, restringir o espaço dos grupos indígenas que ocupavam a região. Tal

restrição se deu através de, pelo menos três mecanismos principais: (a) o extermínio, utilizando-se dentre outros meios a guerra “justa”, disseminação de doenças; (b) a criação de aldeias indígenas pelos missionários, para as quais o governo de Portugal doava uma légua em quadro; (c) finalmente, a possibilidade de serem expulsos para regiões ainda não ocupadas pelos “colonizadores”.

Com isso, o Ceará chega ao final do século XVIII com grande parte do seu território colonizado através da concessão das sesmarias. A partir da primeira metade do mesmo século, o gado cearense que era comercializado em feiras distantes como Olinda, Recife e até Goiânia começa a ser abatido e transformado em carne salgada – as chamadas ‘charqueadas’. Segundo Girão (1985, p 139) “pelo resto do século a chamada “carne do Ceará” constituiu o principal e quase exclusivo comércio da capitania”. Nas palavras do autor:

Não se sabe ao certo quando principiaram a funcionar as charqueadas do Ceará, mas é fora de dúvida que datam da época anterior a 1740 e surgiram primeiramente no pequeno arraial de São José do Porto dos Barcos, depois elevada à categoria de vila com o nome de Santa Cruz do Aracati, hoje cidade de Aracati (GIRÃO, 1985 p.139).

Ainda segundo o autor, o desenvolvimento da carne-do-Ceará possibilitou o surgimento de núcleos urbanos e, com eles, o início de um mercado interno, praticamente inexistente, até então. Acresce ressaltar a importância exercida por Sobral através do crescimento das fazendas de gado e a fabricação das charqueadas. Nesse sentido, enfatizamos que foi por meio do caminho das boiadas que se desenvolveram as tradicionais ligações entre os portos do litoral e os sertões.

Para Capistrano de Abreu (1967), o caminho das boiadas era formado por Baianos e Pernambucanos, através de correntes exploratórias a qual ele denomina de *sertões de dentro* (dominada por baianos) e *sertão de fora* (dominada por pernambucanos). Segundo Cavalcanti (2008), essas correntes citadas pelo autor exigiam o suporte de determinados pontos estratégicos no território cearense chamados de ‘pontos de repouso’, culminando nas povoações que deram origem as primeiras vilas.

Souza (2005) destaca que, nessa época, o sul do Ceará era servido pelas estradas Crato-Piancó e Crato-Oeiras, ligando o Cariri aos estados de Pernambuco, Paraíba e Piauí. Para a autora, o povoamento dessa porção do território cearense teria ocorrido por Baianos secundados por sergipanos.

Raimundo Girão (1985) ressalta que foi somente no final do século XVIII, mais precisamente em 1777, que se cogitou o algodão como elemento comerciável, iniciando com este o ciclo agropecuário do Ceará, isto é, uma nova fase da sua economia. Neste período, que se estende até o século XIX, Fortaleza torna-se um grande centro coletor de produção algodoeira, fato este, que contribuiu para sua consolidação como importante centro urbano cearense no final deste século. Destaca-se ainda que foi durante a guerra da secessão norte americana na década de 1860 que o algodão passou a ser feito sob estímulo do mercado internacional.

Sobre esse período, Souza (2005 p. 22) afirma que “o desenvolvimento da cultura do algodão e a implementação do sistema ferroviário foram fundamentais para as modificações na estrutura do sistema urbano no Ceará”. Com isso, Fortaleza assume o comando das relações comerciais, uma vez que essas vias de comunicação facilitaram as relações entre capital e interior, favorecendo as migrações rural-urbanas.

A autora destaca ainda que, já no final do século XIX, o transporte ferroviário se desenvolve em grande parte do estado, e as rotas que até eram feitas por animais e carros de boi, começam a ser substituídas por uma rede ferroviária que liga as regiões produtoras de algodão aos portos.

É lícito afirmar que a economia colonial cearense baseou-se essencialmente na pecuária e cotonicultura, no entanto, ressaltamos também a produção da cana-de-açúcar, bem como, as tradicionais lavouras de subsistência (milho, arroz, feijão, mandioca, etc). O destaque para as duas primeiras se deu por acreditarmos que foram estas as mais importantes condicionantes para o desenvolvimento das primeiras vilas e cidades, conseqüentemente da gênese da rede urbana cearense. Sendo assim, embora o Ceará chegue ao início do século XIX, interligado por estradas por onde circulavam as boiadas, Para Jucá Neto (2009, p. 97), este era o quadro da rede urbana cearense no início do século.

Dezesseis vilas fundadas – a maioria delas “arruinadas” e 54 povoações. Embora o Ceará estivesse totalmente interligado e ligado a outras capitanias por estradas carroçáveis, não significava a existência de uma rede de abastecimento interno de produtos locais, exceto os derivados da pecuária sertaneja e cada vez mais o algodão, que deu sentido econômico para a futura Província por todo o oitocentos.

No século XX, essencialmente a partir da década de 1950, o processo de urbanização se intensifica em todo o Brasil e isso não se difere no estado cearense. Ao analisar o processo de estruturação e reestruturação do espaço cearense, Amora (1999) identifica três níveis de assentamentos urbanos que compreendem a atual rede urbana cearense, são elas: a metrópole, as cidades médias ou intermediárias e as pequenas cidades locais. Nesse sentido, a autora afirma que a característica desse sistema urbano está baseado em uma fraca articulação entre as cidades e a forte concentração urbana na capital e sua área metropolitana.

De fato, Fortaleza exerce uma forte hegemonia na rede urbana cearense desde o século XIX, seja por sua função administrativa ou mesmo como centro de comando e oferta de serviços. No entanto, destacamos uma forte reestruturação produtiva em curso no estado do Ceará, que movida pela reprodução capitalista vem provocando mudanças nesse espaço e alterando a hierarquia entre os lugares.

Ao retomar as cidades que mais se desenvolveram no Ceará, Holanda e Amora (2011) enfatizam, além da capital, antigas vilas cujo desenvolvimento antecedeu o de Fortaleza, mas que a partir da segunda metade do século XIX, perderam sua importância e se distanciaram da capital tanto em termos de população como de crescimento econômico. Para as autoras, as cidades de Crato, criada em 1764, Sobral, em 1772 e Iguatu, em 1851, continuam desempenhando importante papel na rede urbana cearense.

Nessa perspectiva, Holanda e Amora (2011) vêm desenvolvendo pesquisas no intuito de apreender a dinâmica de quatro aglomerados urbanos que se destacam no estado do Ceará, como centros polarizadores e, por isso, elencados pelas autoras como as cidades médias do território cearense. Além das três já citadas (Crato, Iguatu e Sobral) soma-se a estas, Juazeiro do Norte que, embora tenha sido elevada a condição de cidade nas primeiras décadas do século XX, destaca-se como um dos principais aglomerados urbanos do estado, bem como, principal centro da Região metropolitana do Cariri.

Conforme já citado no capítulo anterior, o REGIC, estudo realizado pelo IBGE, sugere a posição das cidades na hierarquia urbana brasileira. No quadro 6, é possível observar como estão distribuídas as cidades cearenses a partir da sua classificação. Percebe-se que, além da metrópole Fortaleza e das capitais regionais de nível C, Crato, Juazeiro do Norte, Barbalha e Sobral, o Estado possui outros 21 centros, distribuídos entre centros regionais e centros de Zona.

**Quadro 6 - Hierarquia da rede urbana cearense segundo REGIC (2008)**

Hierarquia Urbana	Cidades
Metrópole	Fortaleza
Capital regional A	-
Capital regional B	-
Capital regional C	Crato/Juazeiro do Norte/Barbalha – (Crajuubar), Sobral
Centro sub-regional A	Crateús, Iguatu, Quixadá
Centro sub-regional B	Itapipoca
Centro de zona A	Acaraú, Aracati, Canindé, Limoeiro do Norte, Russas, Icó
Centro de zona B	Iracema, Itapagé, Jaguaribe, Tauá, Cruz, Senador Pompeu, Brejo Santo, Camocim, Guaraciaba do Norte, Ipu, São Benedito.

Fonte: Regiões de Influência das Cidades (2008).

Pensamos que as cidades pequenas e médias vêm sofrendo impactos oriundos do processo de globalização, causando alterações funcionais ou uma refuncionalização destes centros preexistentes, fazendo, principalmente das cidades médias, lugares estratégicos que vêm recebendo grandes contingentes populacionais. Segundo Maricato (2001), as cidades de porte médio, com população entre 100 mil e 500 mil habitantes crescem com taxas maiores do que as das metrópoles, nos anos 80 e 90 (4,8% contra 1,3% respectivamente). Para a primeira década do século XXI, Holanda (2010) aponta uma continuação desse processo, embora o crescimento demográfico não se destaque como principal característica desses centros.

Não temos aqui, a intenção de aprofundar a discussão sobre o conceito de cidade média, mesmo porque essa é uma questão ampla e complexa. No entanto, enfatizamos que, uma nova lógica do consumo se impõe aos espaços urbanos cearenses, de modo que sua rede urbana vem passando por constantes transformações na configuração do espaço de suas cidades. Tais transformações são oriundas de uma nova dinâmica urbana, que tem se caracterizado em parte nas cidades de menor nível hierárquico. Acresce ressaltar, que esse espaço também é marcado por alterações de ordem política, econômica e social, configurando-se como uma unidade espacial da reprodução da força de trabalho.

### 3.2 BREVES CONSIDERAÇÕES SOBRE O CARIRI “O OASIS DO SERTÃO”

*“Foi descoberto o Cariri, que é um dos mais lindos rincões do Nordeste brasileiro, dos mais lindos e ricos de tradições patrióticas, no alvorecer do século XVIII, ou no declinar do anterior”.*

(PINHEIRO, 2010)

Antes de adentrar as discussões sobre o Cariri cearense, convém destacar a existência de dois Cariris extremamente diferentes entre si no Nordeste brasileiro. O primeiro, localizado no Estado da Paraíba, com características geoambientais fortemente influenciadas pelo Planalto da Borborema, possui baixos índices pluviométricos que o torna conseqüentemente uma área susceptível a desertificação.

O segundo encontra-se no sul do estado do Ceará, caracterizado por aspectos ambientais totalmente opostos ao Cariri Paraibano. Esse, por sua vez, possui clima ameno, maiores taxas de precipitação e vegetação mais densa, devido à localização a barlavento da Chapada do Araripe que, por sua vez, vem a interferir na dinâmica do espaço local. Assim, ‘a nação dos índios Cariris’ como é conhecido este recorte territorial do espaço cearense é descrito a partir dos seguintes aspectos:

Caracteriza-se esse Cariri, sobejamente, ainda, por oferecer uma paisagem paradisíaca; com o cantar murmurante de suas águas perenes, jorrando abundantemente das fontes do sopé da majestosa Chapada do Araripe; com a vegetação gritantemente verdejante dos inúmeros e férteis sítios e pomares; seus perdulariamente aristocráticos e elegantes babaçus e buritis, buscando a placidez azul do firmamento; seus farfalhantes canaviais de pé-de-serra e dos ubérrimos brejos circunvizinhos; seus inúmeros moinhos de moer cana-de-açúcar cheirando apetitosamente a mel, com suas bagaceiras adornadas por bois pacientes e tardos, ruminando nos momentos de folga das almajarras, e seus burrico supinamente manhosos e irrequietos, cochilando após a faina continua do cambitar cana ou sua palha dos “cortes” para o pé das moendas; tudo isso culminando com lindíssimo panorama descortinado das ladeiras das encostas araripanas, convidando ao lazer tranquilo do turismo reconfortador...(PINHEIRO 1979, p. 399-400).

Perceber-se na fala do autor, que o Cariri cearense é uma área de exceção do semiárido nordestino, por este motivo, considerado por muitos autores como ‘Oásis do sertão’. Sua localização privilegiada a sopé da chapada do Araripe, bem como as condições físicas elencadas na fala de Pinheiro (1979), favoreceram a sua ocupação de modo a ser considerado por Andrade (1964), como um brejo de

exploração da agroindústria canavieira, estrategicamente localizado no interior do Nordeste brasileiro.

Durante o processo de colonização do Cariri, tanto os vínculos comerciais como políticos eram mais ligados ao litoral pernambucano do que mesmo ao cearense. Beserra (2007, p. 20) destaca que:

O povoamento do Cariri data do primeiro quartel do século XVIII, quando criadores de gado provenientes da Bahia e de Pernambuco para ali transportaram suas reses, atraídos pela fertilidade do solo e pela presença de maiores recursos hídricos. A região impunha-se, então, como oásis no meio da imensa área seca dos sertões nordestinos.

Não obstante, seu povoamento ocorreu mediante três fases: a primeira diz respeito à pecuária, fase similar ao restante do estado, que se estende pelas primeiras décadas do século XVIII; a segunda surge em meados do século XVIII, quando os colonos acreditavam existir ouro na capitania, fase esta marcada por fortes imigrações, estendidas por mais ou menos três anos de buscas e, a terceira fase vem com a agricultura e a iniciativa ao cultivo da cana-de-açúcar.

As primeiras sesmarias caririenses datam do início do século XVIII, destas, surgiram às primeiras vilas da região, Crato, antiga Missão do Miranda que compreendia todo o território do Cariri na época e Jardim. Alves (1952) afirma que, em ordem cronológica, as primeiras cidades criadas do Cariri, após Crato e Jardim, foram: Barbalha, em 17 de agosto de 1846, São Pedro (hoje Caririaçu), em 18 de agosto de 1876 e Missão Velha, em 8 de novembro de 1884.

Segundo Cunha (2012), as primeiras informações quanto à demografia do vale do Cariri datam de 1784 quando este possuía um total de 6.594 habitantes. Naquela época, Crato já se destacava como o centro mais importante do Cariri e com uma população de 2.516. Com base em Lima (2005), a autora afirma ainda que em 1813, quando foi realizado o primeiro recenseamento da população da capitania cearense, o Crato já contava com 11.735 habitantes.

Não obstante, a primeira delimitação oficial do IBGE para a região do Cariri ocorreu em 1945, sua denominação era 12ª zona do Ceará ou zona do Cariri. A resolução 143, de julho de 1945 estabelece que a zona do Cariri seria composta pelos municípios de Araripe, Barbalha, Brejo Santo, Caririaçu, Crato, Jardim, Juazeiro do Norte, Mauriti, Milagres Missão Velha e Santanópole (atual Santana do Cariri) (CUNHA, 2012).

Atualmente, muitas delimitações são feitas em relação ao território caririense. Menezes (2005) chama atenção para algumas: Para o IPLANCE (1997), o Cariri é uma região geoeconômica formada por 28 municípios, já o IBGE (1992) divide o sul do Ceará em quatro microrregiões e aponta apenas os municípios de Crato, Juazeiro do Norte, Barbalha, Missão Velha e Jardim como integrantes da região, enquanto o Banco do Nordeste – BNB (1999), em estudo realizado sobre o Perfil Econômico da Indústria no Cariri, afirma que a região é composta por 33 municípios. Neste sentido, a autora também realiza sua própria definição, um conjunto de 18 municípios que coincide com aqueles presentes na Sub-Bacia Sedimentar do Araripe.

Ressaltamos ainda a delimitação que vem sendo empregada no decorrer desse trabalho, aquela utilizada pelo Governo do Estado do Ceará, que considera os nove municípios que fazem parte da RMCariri como o “Cariri Central”. Observadora do espaço caririense, Menezes (2005) elege algumas características que marcam a importância desta região no cenário estadual como pode ser observado:

Este Cariri aderiu à ‘revolução’ pernambucana de 1817, que defendia os ideais de Independência do Brasil como regime democrático (...) Foi núcleo do movimento republicano da Confederação do Equador em 1824; promoveu a deposição do governador Franco Rabelo (sedição de Juazeiro ou a chamada Guerra de 1914); tornou-se centro de disputas políticas da estirpe dos ‘coronéis’ do período dos engenhos rapadureiros; é possuidor da ‘Meca do Nordeste’ com as romarias ao Juazeiro do Padre Cícero [Juazeiro do Norte]. É, ainda, detentor da maior jazida fossilífera do Cretáceo do Brasil, mundialmente conhecida, com acervo sistematizado e classificado no Museu de Paleontologia de Santana do Cariri. Possui, também, a primeira Floresta Nacional do Brasil, (1946), a FLONA – Floresta Nacional do Araripe, que se tornou ponto de convergência de botânicos e estudiosos da Mata Atlântica, da caatinga e do cerrado. (MENEZES, 2005 p. 341).

Em se tratando de industrialização, a autora aponta dois importantes períodos da história do cariri cearense, ocorridos a partir da década de 1960. O primeiro ocorre com o Plano Asimow, caracterizado pela implantação de pequenas e grandes indústrias, no intuito de promover o desenvolvimento da região, das quais se destacam a exploração de cerâmica, fécula de mandioca e derivados do milho.

Desenvolvido pela Universidade Federal do Ceará (UFC) em parceria com a Universidade da Califórnia (UCLA), o Banco do Nordeste, a SUDENE entre outros, o Plano Asimow, que possui esse nome em homenagem ao seu coordenador, o prof.

Morris Asimow, da UCLA, não obteve êxito, contudo, Queiroz (2013, p. 111) destaca que:

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.

Para o autor, o Plano representou a oportunidade de o Cariri vir a tomar parte nos planos do Estado que, naquela época, eram voltados prioritariamente para a capital. Acresce informar que, nesse período, estava a todo vigor a política de industrialização da SUDENE, marcada pela tentativa de interiorização da industrialização Cearense.

A escolha do Cariri para implementação deste projeto ocorreu devido a região já apresentar, na época, vantagens consideradas expressivas, tais como sólida tradição agrícola e comercial, chegada da energia de Paulo Afonso a região, primeira no Ceará, a se beneficiar com a energia elétrica, além de se destacar como polo econômico do Estado (BESERRA, 2007, p. 41). Além disso:

Outra importante característica que se apresentou como indissociável às razões citadas para a escolha do Cariri pelo projeto ASIMOW foi, sem dúvida, a política. O fim da década de 1950 e início da década 1960 são marcados, no Cariri, pela ascensão da família Bezerra de Menezes ao poder político.

Apesar de não obter o êxito planejado, o Plano Asimow foi responsável por mais de 70% do total de investimentos feitos no Cariri, na época. Das empresas implantadas no Crajubar se destacam: CECASA (1962) – fabricação de ladrilhos, telhas e manilhas, localizada em Barbalha; IESA (1962) – fabricação de máquinas de costura, rádios e motores elétricos, instalada em Juazeiro do Norte; IBACIP (1963) – fabricação de cimento Portland com sede em Barbalha; LUNA (1963) – fabricação de calçados em Juazeiro do Norte; INAESA (1962) – produção de alimentos enlatados instalada em Crato; e IMOCASA (1962) – empresa beneficiadora de milho em Crato (OLIVEIRA, 2014).

O segundo momento destacado por Menezes (2005) tem início em 1986, com os incentivos fiscais concedidos pelo governo do Estado do Ceará, mais

precisamente 1987, quando entra em cena a política dos jovens empresários, liderada inicialmente por Tasso Jereissati. Contudo, é preciso retomar um importante período que antecedeu o ‘Governo das mudanças’, denominado ‘Ceará dos Coronéis’.

Do início dos anos 1970 até metade da década de 1980, a política cearense foi liderada por três oligarcas portadores da patente de coronel do exército, são eles: Virgílio Távora, Adauto Bezerra e Cesar Cals. Para Farias (2007), a liderança exercida pelos coronéis no Ceará decorria de um fato externo, a saber, da ditadura militar. Nesse sentido, o autor afirma que:

Na impossibilidade de apenas um dos coronéis controlar o poder do Estado (embora desejassem isso), eles formularam uma espécie de pacto – o chamado pacto dos coronéis, pelo qual dividiam entre si o comando do Ceará, afastando as chances de que outros setores políticos, opositoristas e/ou mesmo conservadores tradicionais pudessem interferir nas esferas de decisão do Governo (FARIAS, 2007, p. 286).

Foi somente em 1987 que o jovem empresário Tasso Jereissati toma posse do comando executivo do Ceará e inaugura uma nova etapa da política cearense. Embora a vitória de Tasso configure-se como um golpe nas tradicionais oligarquias do Estado, isso não significou o fim do domínio das elites econômicas sobre o povo.

Farias (2007) destaca que esse novo grupo político era formado principalmente pela burguesia industrial, de modo que a vitória de Tasso foi o coroamento de um ‘projeto político burguês’ com origens que envolvem o Centro Industrial do Ceará – CIC e a Federação das indústrias do Ceará – FIEC.

Ao analisar o papel reservado a Sobral durante esse período, Holanda (2007) afirma que as ações do ‘Governo das mudanças’ estão voltadas para um conjunto de esforços no intuito de inserir o Ceará nas áreas mais dinâmicas do país. A autora utiliza as palavras “flexibilidade, competitividade, privatização, modernização e descentralização” como norteadoras tanto do discurso como da ação desse grupo.

Nessa perspectiva, o período de 1987-1994, também conhecido como a “Era Tasso”, foi marcado pelo discurso de mudança, a partir de um novo projeto político que tinha como base a modernização econômica e política.

A partir desse período, passou-se a estimular a industrialização cearense, no intuito de fortalecer a economia estadual. Além do que, para concretização do fortalecimento industrial no Ceará, foi de fundamental importância a criação do Banco do Nordeste – BNB em 1954 e da Superintendência de Desenvolvimento do Nordeste – SUDENE, fundada em 1959. Para Nobre (2008), esse projeto governamental teve seus primeiros elementos construídos no Centro Industrial do Ceará – CIC, e Tasso como um dos primeiros presidentes ganhou notoriedade e liderança da elite empresarial cearense se destacando também no cenário político nacional.

Este ciclo também foi marcado pelo fortalecimento dos centros regionais estratégicos e a interiorização do crescimento econômico, no intuito de servir de apoio a descentralização industrial, marca registrada do governo das mudanças. Assim, para fins de planejamento regional, no primeiro governo de Tasso (1987-1991), o Estado foi dividido em 20 regiões administrativas, são elas: Fortaleza, Maracanaú, Itapipoca, Acaraú, Camocim, Tianguá, Sobral, Canindé, Baturité, Aracati, Russas, Quixadá, Crateús, Tauá, Senador Pompeu, Limoeiro do Norte, Icó, Crato, Juazeiro do Norte e Iguatu (OLIVEIRA, 2014).

No governo Ciro (1991-1994), essa divisão foi concretizada e o território cearense passou a contar com sete Áreas de Desenvolvimento Regional (ADR's): Cariri; Centro Sul/Vale do Salgado; Baixo Jaguaribe; Ibiapaba/Camocim; Vale do Acaraú; Maciço de Baturité e Vale do Coreau. Como parte integrante da estratégia, o Cariri recebeu algumas fábricas como a Grendene (calçados) CALOI (bicicletas) e Singer (máquinas de costura).

Na década de 1980 surgiu o Distrito Industrial no Cariri com objetivo de impulsionar o desenvolvimento econômico da região. Na época, sua atuação esteve voltada principalmente para os setores de calçados, medicamentos, confecções folheados a ouro, cerâmica, cimento, alumínio e artesanato.

Cordeiro (2015) destaca que a criação de distritos industriais no intuito de estimular a localização de atividades produtivas, concentradas espacialmente, fez parte das políticas de desenvolvimento implantadas no Nordeste, com ações da SUDENE, a exemplo do distrito industrial de Maracanaú, na Região Metropolitana de Fortaleza.

O Distrito Industrial do Cariri teve sua primeira etapa inaugurada em 05 de março de 1983, localizado na área limítrofe entre os três principais municípios da

região – Crajubar. Na época, acreditava-se que a indústria deveria ficar não só afastada dos centros urbanos como também concentradas em um determinado espaço.

Para Beserra (2007), dentre os motivos que levaram ao insucesso do Distrito Industrial do Cariri está à inadequada e ineficaz localização, fato que dificultou o acesso dos trabalhadores ao Distrito e produziu uma marginalização nas áreas adjacentes, além de vias de acesso ineficientes e problemas relacionados ao esgotamento sanitário e sistema de coleta de lixo. Associada a isso, houve uma queda observada no setor industrial no final da década de 1970.

Ademais, o objetivo de descentralizar a industrialização no Ceará, concentrada na Região Metropolitana de Fortaleza (RMF), através do Distrito Industrial do Cariri não se consolidou, e este não conseguiu atrair indústrias ao longo da década. Apesar do reduzido número de empresas instaladas no local, surgiram alguns projetos a fim de discutir a revitalização do Distrito.

Não obstante, foi criado um mini distrito industrial no bairro Campo Alegre através da Lei Municipal nº 3.890 de 30 de setembro de 2011, em Juazeiro do Norte. O município possui ainda outros dois mini distritos<sup>5</sup> industriais instalados no bairro São José e nas proximidades do parque de vaquejadas de Juazeiro do Norte, com reduzidas unidades instaladas.

Percebe-se que desde a década de 1960, o Cariri é alvo de um conjunto de políticas de planejamento e desenvolvimento regional. Nos últimos 30 anos, esse aglomerado urbano viu emergir em seu território um gradativo aumento não só do setor industrial, com o surgimento de micro, pequenas e médias empresas industriais, como também pelo predomínio de atividades terciárias voltadas para o setor do comércio e serviços. Tais acontecimentos, aliado a altas taxas de crescimento populacional do Crajubar e a força política local, culminaram na formação do segundo arranjo institucional do Ceará – a Região Metropolitana do Cariri.

---

<sup>5</sup> Mini distritos são pequenas concentrações industriais com infra-estrutura montada pelas prefeituras e situadas em lugares estratégicos para o processo de produção. Estes mini distritos são localizados perto das rodovias que cortam os municípios (BESERRA, 2007 p. 63).

### 3.3 PROCESSO DE INSTITUCIONALIZAÇÃO DA REGIÃO METROPOLITANA DO CARIRI E O NOVO DINAMISMO URBANO DO SUL CEARENSE A PARTIR DO CRAJUBAR

A temática que envolve o processo de institucionalização da Região metropolitana do Cariri é movida por forte complexidade, visto que no debate realizado na primeira sessão deste trabalho referente à metropolização institucional no Brasil, aglomerados similares à realidade caririense não merecem tal denominação.

De fato, ao considerar a metropolização clássica, é notório que grande parte das leis que instituíram regiões metropolitanas no país, após a constituição federal, foram movidas por questões de cunho político regional. É sabido que o Cariri não foge a essa regra. Contudo, esse aglomerado apresenta um forte dinamismo urbano, que vem se intensificando a partir da primeira década deste século, data em que foi promulgada a Lei Nº 78 de 29 de junho de 2009, e torna a RMCariri uma realidade que está posta e precisa ser investigada.

Sendo assim, conhecedora das contradições que envolvem os espaços metropolitanos da atualidade, realçamos que não temos aqui a intenção de classificar esse recorte como conjunto metropolitano ou não, uma vez que, estamos de acordo com Queiroz (2013) ao afirmar que mais importante que definir se é ou não metropolitano, é ler e interpretar os elementos presentes na sua dinâmica socioespacial.

Como visto anteriormente, o Cariri sempre foi um território de destaque na rede urbana cearense. Nesse sentido, a sua promoção ao *status* de metropolitano foi motivo de grande celebração por parte dos políticos locais. Este fato está associado à ideia de que, fazer parte de uma região metropolitana institucionalizada por força de Lei, significa que o território passará a receber maiores investimentos seja em escala estadual ou mesmo federal, além de promover um maior desenvolvimento econômico e político, em razão de serem espaços receptores de políticas públicas específicas.

Embora este fato não se configure como regra, é válido destacar que os anos que sucedem a institucionalização da RMCariri, vêm sendo marcados por um conjunto de investimentos por parte dos governo do Estado, bem como pela esfera privada, com destaque para o Projeto de Desenvolvimento Econômico do Ceará –

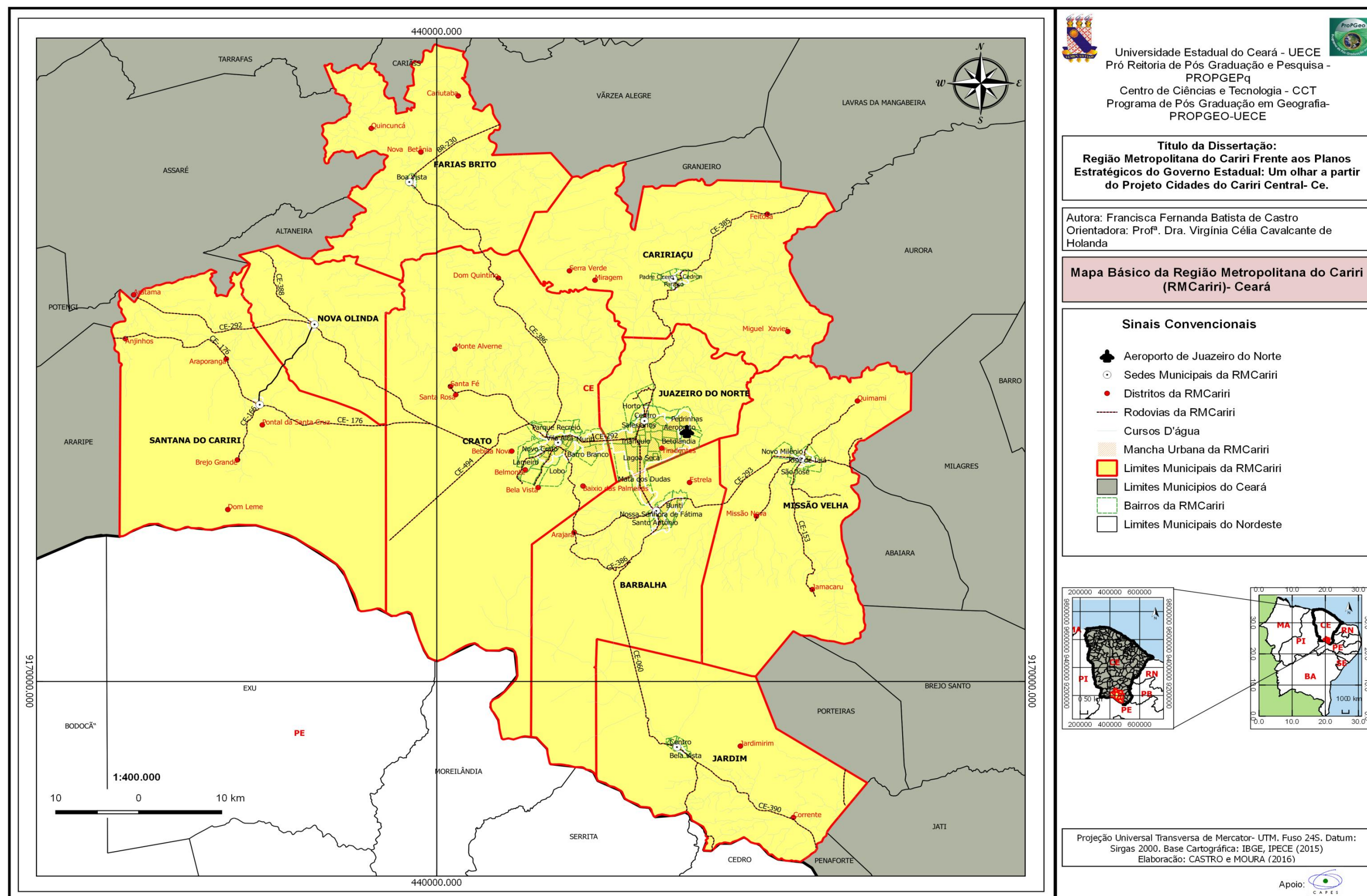
Cidades do Ceará (Cariri Central).O projeto será abordado no capítulo 5 deste trabalho.

Queiroz (2013) destaca que, a primeira tentativa de instituir uma região metropolitana no Cariri ocorreu em meados dos anos 2000. A proposta partiu da Deputada Estadual Iris Tavares, através de um projeto de Lei Complementar apresentado na Assembleia Legislativa do Estado entre 2003-2006. A proposta parlamentar visava à aglomeração de cinco municípios – o Crajubar, mais Caririaçu e Missão Velha. A região deveria se chamar CICEROMETropolitana, em homenagem a figura do Padre Cicero, todavia, o projeto de Lei nunca foi aprovado.

Após praticamente uma década foi institucionalizada a RMCariri. Esse arranjo surgiu como uma proposta de desenvolvimento regional, tendo em vista a redução das disparidades regionais, resultado da urbanização desigual, que é uma marca não apenas do Ceará, mais do Brasil como um todo. Nesse sentido, a sua criação esteve relacionada à necessidade de compartilhar com a capital cearense não só a atração populacional, como também investimentos de ordem pública e privada.

Além de Crato, Juazeiro do Norte e Barbalha, como principais centros urbanos, também fazem parte da RMCariri os municípios de Missão Velha, Jardim, Caririaçu, Farias Brito, Santana do Cariri e Nova Olinda. A escolha desses municípios, que juntos formam o Cariri Central, se deu a partir da necessidade de organização, planejamento e execução de funções públicas de interesse comum; da relação de integração socioeconômica ou de serviços entre seus principais centros urbanos; além do processo inicial de conurbação entre o núcleo Crajubar. No mapa 2, é possível vislumbrar as sedes municipais e os respectivos distritos da RMCariri.

Mapa 2 - Mapa Básico da Região Metropolitana do Cariri



Fonte: CASTRO; MOURA (2016).

Segundo a Lei complementar que instituiu a RMCariiri, sua estrutura administrativa é formada pelo Conselho de Desenvolvimento e Integração, que deve atuar na adequação administrativa dos interesses metropolitanos e do apoio aos agentes responsáveis pela execução das funções públicas de interesse comum. O Conselho, composto por titulares da Secretaria das Cidades, deverá presidir a:

Secretaria do Planejamento e Gestão - SEPLAG, Secretaria do Desenvolvimento Agrário - SDA, Secretaria da Infraestrutura - SEINFRA, Secretaria do Turismo - SETUR, Secretaria de Segurança Pública e Defesa Social - SSPDS, Conselho Estadual de Desenvolvimento Econômico – CEDE, e Conselho de Políticas e Gestão do Meio Ambiente do Estado do Ceará – CONPAM, e pelos Prefeitos dos Municípios que integram a Região Metropolitana do Cariiri (Art. 6º).

A Lei assegura que compete ao Conselho de Desenvolvimento e Integração, aprovar o Plano Diretor de Desenvolvimento Metropolitano - PDDM, da RMCariiri e todos os demais planos, programas e projetos indispensáveis à execução das funções públicas de interesse comum metropolitano; definir as atividades, empreendimentos e serviços admitidos como funções de interesse comum metropolitano; criar Câmaras Técnicas Setoriais, estabelecendo suas atribuições e competências; além de elaborar seu regimento interno.

No Art.7º, também foi criado o Fundo de Desenvolvimento e Integração da Região Metropolitana do Cariiri - FDMC, vinculado à Secretaria das Cidades do Estado do Ceará e regulado mediante Decreto do Chefe do Poder Executivo, com a finalidade de dar suporte financeiro, mediante financiamento sob a forma de empréstimo ou a fundo perdido, para execução de atividades da RMCariiri.

É importante ressaltar que a RMCariiri ainda não foi regulamentada, seus municípios ainda se encontram desmobilizados e a maior parte das propostas do *Conselho de Desenvolvimento e Integração* não foram realizadas, a exemplo do Plano Diretor, que embora integre uma das ações do Projeto Cidades do Ceará, passados mais de sete anos da sua institucionalização ainda não foi efetivado, bem como o FDMC, que nunca saiu do papel.

Morais e Macedo (2014) são enfáticos ao afirmar que “pouco ou nada se avançou no que se refere ao planejamento, organização e execução de funções públicas de interesse comum, visto que os instrumentos para isso não saíram do papel” (p. 191). Os autores acrescentam ainda que muito embora a sua dinâmica

socioespacial já revele características de natureza metropolitana, sua institucionalização antecede ao fato metropolitano.

Nesse sentido, Lima Júnior (2014, p. 209) afirma que a criação da RMCariri “foi muito mais resultado de medidas governamentais agrupada no conjunto de ações objetivando descongestionamento/concentração na RMF, do que mesmo por se observar aí o fato metropolitano propriamente”. Para esse autor, a atuação da RMCariri está mais relacionada ao papel de centro intermediário, exercendo influência sobre os municípios do Cariri e territórios de estados vizinhos, do que de uma metrópole.

Não obstante, concordamos com Nascimento *et al.* (2013) ao afirmar que o ato da criação de uma região metropolitana no interior cearense representa o reconhecimento da importância do Cariri em âmbito estadual, uma vez que, a RMCariri se destaca como a segunda maior aglomeração urbana do Estado do Ceará, com uma população de aproximadamente 600 mil habitantes, segundo estimativa do IBGE, 2016 (tabela 3).

**Tabela 3 - População da Região Metropolitana do Cariri**

População da RMCariri, 2010, 2016					
Municípios	Total (2010)	Na Sede municipal (2010)	Urbano (2010)	Rural (2010)	Total (Estimativa, 2016)
Crato	121.428	93.192	100.916	20.512	129.662
Juazeiro do Norte	249.939	238.938	240.128	9.811	268.248
Barbalha	55.323	36.039	38.022	17.301	59.343
Missão Velha	34.274	12.891	15.419	18.855	35.326
Jardim	26.688	8.115	8.994	17.694	27.074
Nova Olinda	14.256	9.094	9.696	4.560	15.310
Santana do Cariri	17.170	4.762	8.822	8.348	17.479
Caririaçu	26.393	12.183	14.031	12.362	26.876
Farias Brito	19.007	5.349	8.871	10.136	18.789
<b>Total (RMCariri)</b>	<b>564.444</b>	<b>420.563</b>	<b>444.899</b>	<b>119.579</b>	<b>598.107</b>

Fonte: IBGE (2010/2016).

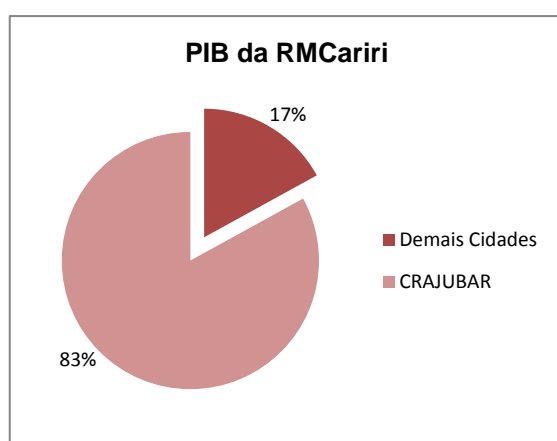
A tabela 3 revela algumas discrepâncias no quesito populacional quanto a

relação estabelecida entre o núcleo Crajubar e os demais municípios que compõe a RMCariri. Enquanto Juazeiro do Norte se destaca como um município praticamente urbano, isto é, com uma taxa de urbanização equivalente a 96,07%, Jardim possui apenas 44% dos seus habitantes na sede municipal, melhor dizendo, mais da metade da sua população ainda reside em áreas rurais.

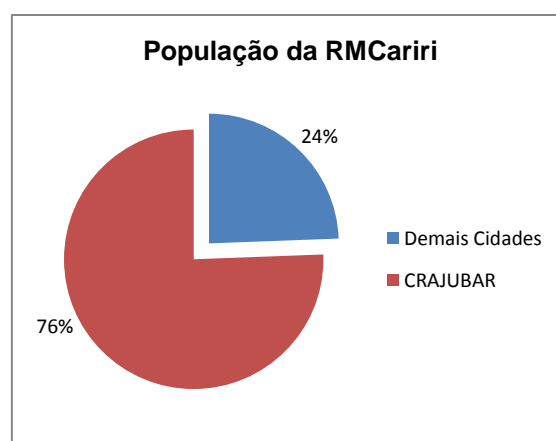
É sabido que a expressiva importância demográfica e econômica exercida pelo Crajubar foram primordiais na escolha de seu território como principais centros da RMCariri. Também é notória a dependência dos demais seis municípios em função de complementariedade funcional exercida pelo Crajubar, a partir da oferta de serviços de saúde e educação, bem como pelo forte dinamismo comercial exercido por Juazeiro do Norte.

Em 2016, o Crajubar apresentava uma população total de 457.253 habitantes, ao passo que, juntos, os demais seis municípios somavam apenas 140.854 da população da RMCariri. Tais disparidades vão além do contingente populacional e podem ser observadas em relação à expressividade econômica, a exemplo do PIB. Nos gráficos 2 e 3, é possível observar que a importância socioeconômica dos demais municípios é muito reduzida se comparada ao núcleo central.

**Gráfico 2 - PIB da RMCariri**



**Gráfico 3 - População da RMCariri**



Fonte: IBGE/ IPECE (2010). Elaborado pela autora.

Responsável por 83% do PIB da RMCariri, o Crajubar exerce uma centralidade que vai além dos limites do Estado do Ceará, isto é, seu raio de influência atinge tanto os demais municípios do sul cearense, como os estados vizinhos de Pernambuco e Paraíba, segundo REGIC (2007). Juntos, esses três

municípios apresentam um processo dinâmico e contínuo de expansão da sua área urbana, além de uma oferta diversificada de serviços públicos e privados, fator condicionante para um movimento constante de migrações pendulares entre os demais municípios da RMCariri.

Nessa perspectiva, pensamos que o processo de institucionalização da RMCariri foi movido essencialmente por dois fatores: primeiro a influência política, com planos estratégicos voltados essencialmente para o Crajubar, mas também pelo contexto urbano de seus principais municípios na rede urbana cearense. Ademais, faz-se necessário apresentar um pouco do dinamismo do principal aglomerado da região, no intuito de compreender em que contexto se deu a criação desse arranjo institucional.

### 3.4 PARTICULARIDADES E SINGULARIDADES DO CRAJUBAR (CRATO, JUAZEIRO DO NORTE E BARBALHA)

#### 3.4.1 Crato

Reconhecido como um importante centro urbano regional, o município de Crato foi uma das primeiras povoações fundadas no Ceará, em meados do século XVIII. Nessa época, a capital do Cariri, como é tradicionalmente conhecida, tinha a cana-de-açúcar como principal produto econômico, fato que a colocava em destaque pela sua função industrial, a partir dos engenhos voltados para produção de açúcar e rapadura.

A cidade de localização privilegiada, ao sopé da chapada do Araripe, no extremo-sul do estado, é possuidora de fortes atributos naturais, econômicos e políticos. Com uma área total de 1.176,5 km<sup>2</sup> e densidade demográfica de 103,21 hab./km<sup>2</sup>, o município é formado por dez distritos e uma população estimada em 129.662 habitantes, segundo IBGE, 2016.

**Tabela 4 - Distribuição da população de Crato**

Distribuição	Urbana	Rural	Total
Distrito	Nº de habitantes	Nº de habitantes	Nº de habitantes
D. Crato (Sede)	93.192	-	93.192
Baixio das Palmeiras	622	1.806	2.428
Belmonte	1.194	604	1.798
Campo Alegre	263	1.739	2.002
Dom Quintino	1.424	1.045	2.469
Monte Alverne	609	1.773	2.382
Bela Vista	1.042	1.583	2.625
Ponta da Serra	1.868	7.103	8.971
Santa Fé	473	3.820	4.293
Santa Rosa	229	1.039	1.268
<b>TOTAL</b>	<b>100.916</b>	<b>20.512</b>	<b>121.428</b>

Fonte: IBGE, Censo Demográfico, 2010.

Ao analisar a atual dinâmica territorial cearense, Holanda (2011) a classifica como uma das cidades médias do Estado. Esse fato está associado a função e, principalmente, ao papel que a cidade desempenha na rede urbana cearense. Nesta sessão, buscamos analisar, mesmo que brevemente, a importância exercida por esse município no contexto urbano-regional da RMCariri.

No início do século XX, Crato era o principal centro urbano do Cariri. A cidade que se destacava pela produção de cana-de-açúcar e derivados, como rapadura e cachaça, consolidou-se como importante polo econômico de cunho comercial. Sousa (2015, p. 188) enfatiza que, nesse período, “Crato detinha de forma absoluta o comando urbano-regional do Cariri”.

Todo esse poder era reforçado pela exploração dos seus recursos naturais, atividade agrícola, administrativa e comercial, além da aproximação cultural com Recife, que na época constituía o que mais dinâmico existia no contexto nordestino. Durante todo século XIX e início do século XX, Crato manteve forte ligação com Pernambuco. Foi somente em 1926, que esse cenário começou a se modificar, quando foi inaugurada a estação de trem que ligava o município a capital, Fortaleza. Além do que, a cidade também já era, na época, um centro de referência

educacional na região.

Sousa (2015) afirma que no último quartel do século XIX e início do século XX, a cidade já contava com diversas instituições de ensino das quais se destacam o Seminário São José (1874-1875), Casa de Caridade do Crato (1869), Colégio Leão XIII, Colégio Santa Tereza de Jesus (1923) e Colégio Diocesano do Crato (1927). Ademais, todo processo de formação educacional do Crato ficava sob vigilância da igreja católica, fundadora e gerenciadora de instituições de ensino na cidade. Através dessa influência foi criada em meados da década de 1910, a Diocese de Crato, que teve como primeiro Bispo, Dom Quintino Rodrigues de Oliveira e Silva.

Em 1960, foi instituída a Faculdade de Filosofia do Crato. Com forte atuação na região, a instituição era responsável pela formação de professores e quadros administrativos, sendo que, na época já possuía uma área de influência que se estendia a municípios de outros estados. No entanto, foi em 1986 com a criação da Universidade Regional do Cariri – URCA enquanto universidade pública estadual, que esse raio de influência aumentou significativamente.

Atualmente, a instituição oferta cursos de graduação, programas de especialização e pós-graduação na unidade de Crato, além de outros *campus* nas cidades de Juazeiro do Norte, Iguatu, Barbalha, Campos Sales e Missão Velha, atendendo aproximadamente 10.000 estudantes, oriundos de municípios do Ceará e Estados vizinhos. Além da URCA, principal Instituição de Ensino Superior pública, a cidade também dispõe de uma unidade do Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Ceará – IFCE, um *campus* da Universidade Federal do Cariri – UFCA, e ensino superior privado, dos quais destacamos a Faculdade Católica do Cariri, e Instituto Dom José (IDJ).

É sabido que as Instituições de Ensino Superior atuam como importantes agentes no desenvolvimento econômico e regional, participando ativamente na produção do espaço das cidades. Dessa forma, ressaltamos que a oferta de ensino superior a partir das instituições citadas, contribuiu de forma significativa para o papel de centralidade exercida pelo município na região do Cariri. Essa conjuntura começou a se modificar na primeira década do século XXI, como será apresentado no próximo tópico deste trabalho.

Durante a década de 1960, Crato seguia como principal centro urbano do Cariri, além dos serviços de educação, também eram destaque as funções bancárias

e médico hospitalar. Sousa (2015, p. 105) enfatiza que:

A disponibilidade de maior quantidade de serviços bancários; maior oferta de hospitais, casas de saúde particulares e atendimentos especializados; a quantidade de instituições de ensino secundário e a oferta de ensino superior garantiram a Crato maior influência e atração para esses serviços. Certamente esses serviços, que eram derivados da economia e da riqueza produzida ou drenada, predominavam em Crato pelo histórico de acumulação inerente a esse centro.

Atrelado às atividades mencionadas pela autora, o município também apresentava um importante comércio varejista e uma forte tendência a centro receptor de investimentos do setor industrial junto a Juazeiro do Norte e Barbalha. Nesse período, estava em curso o desencadeamento do processo de industrialização cearense, através da política de incentivos fiscais da SUDENE, que teve como marco principal no Cariri, o plano Asimow.

Não obstante, na década de 1970, Juazeiro do Norte que havia se emancipado em 1911, começou a apresentar um acelerado crescimento populacional e econômico, pautado principalmente no comércio inerente à figura do padre Cícero, indústria, turismo religioso e ascensão política, de modo que, Crato começou a perder seu papel de cidade polarizadora do Cariri. Essa realidade tem se concretizado nos últimos oito anos em que foi institucionalizada a RMCariri.

Em se tratando da indústria, Pereira Junior (2011) ressalta que a maioria das unidades produtivas que funcionam formalmente no Crajubar, encontram-se localizadas em Juazeiro do Norte (89,3%), enquanto, Barbalha (6,8%) e Crato (3,7%). Contudo, o autor chama atenção para o fato de que, a maior quantidade de estabelecimentos produz sem registro formal. Por esse motivo, o número de estabelecimentos não seria o parâmetro mais apropriado para indicar a geração de empregos neste setor.

O autor destaca a empresa de calçados Grendene que se instalou no município em 1998 gerando 1.400 empregos formais. No ano 2000, a empresa já contava com pouco mais de 2.500 funcionários, o que fez de Crato um dos municípios mais importantes do país na geração de empregos formais da indústria calçadista. Acresce informar que, segundo Maria Junior (2009), os salários dos funcionários caririenses são, em média, 30% mais baixos do que os salários pagos aos funcionários da mesma empresa sediada no Rio Grande do Sul.

Com o deslocamento de empresas industriais de outras regiões do país

para o interior cearense e a implantação de algumas dessas indústrias no Cariri, houve um aumento do processo migratório entre esses centros (Crajuubar) e as pequenas cidades próximas a eles, além de acarretar impactos na economia urbana, em particular no comércio, nos serviços e no setor de transporte (MARIA JUNIOR, 2009).

Na tabela 5, é possível observar o crescimento populacional dos três municípios ao longo dos últimos 50 anos.

**Tabela 5 - População do Crajuubar de 1970-2010**

População	Ano				
	1970	1980	1991	2000	2010
<b>Crato</b>	70.996	80.677	90.519	104.646	121.428
<b>Juazeiro do Norte</b>	96.047	135.616	173.566	212.133	249.939
<b>Barbalha</b>	23.370	30.966	38.430	47.031	55.323
<b>Total</b>	<b>190.413</b>	<b>247.259</b>	<b>302.515</b>	<b>363.810</b>	<b>426.690</b>

Fonte: IBGE (1970-2010).

Vislumbra-se através da tabela 5 que embora Crato venha apresentando um crescimento populacional relevante nas últimas décadas, esse aumento não foi tão expressivo como do município vizinho, Juazeiro do Norte. O mesmo vale para os setores do comércio, indústria e serviços. Sousa (2015) enfatiza que até o início da década de 1970, Juazeiro apresentava uma participação tímida no setor comercial, enquanto Crato era detentor do maior número e diversidade de empresas e atividades comerciais, sobretudo, no atacado.

Em matéria publicada pelo jornal Diário do Nordeste<sup>6</sup> em 22.07.2016, Juazeiro é destaque a partir da força econômica do seu comércio varejista. O teor da notícia ressalta os 105 anos da cidade e revela que seu comércio cresce acima da média nacional. Para o presidente da Câmara de Dirigentes Lojistas (CDL) de Juazeiro, a cidade não foi afetada pela crise, devido uma demanda retraída muito grande. Ele lembra que a cidade atende diversos municípios caririenses e, ainda, recebe com frequência, consumidores de outros três estados: Pernambuco, Piauí e

<sup>6</sup>Disponível em: <http://blogs.diariodonordeste.com.br/cariri/juazeiro-do-norte/especial-105-anos-comercio-de-juazeiro-cresce-alem-da-media-nacional/>. Acesso em: 24.02.2017.

Rio Grande do Norte.

Vale ressaltar que, a presença de 2,5 milhões de romeiros anualmente na cidade contribui significativamente com as taxas de crescimento do comércio juazeirense. Contudo, apesar da declaração do presidente da CDL referente a não interferência da atual crise no cenário comercial da cidade, foi possível observar durante os trabalhos de campo, um número relevante de lojas que fecharam suas portas ao longo da Rua São Pedro (principal corredor comercial da cidade).

Segundo IPECE, em 2015, Juazeiro contava com um total de 1.603 empresas industriais ativas e 6.423 estabelecimentos comerciais, enquanto isso, Crato somava apenas 466 e 2.308 respectivamente. Na tabela 6 também é possível observar a distribuição dos demais estabelecimentos referente aos dois municípios no ano de 2015.

**Tabela 6 - Empresas industriais e estabelecimentos comerciais nos municípios de Crato e Juazeiro do Norte em 2015**

Empresas industriais (2015)	Municípios	
	Crato	Juazeiro do Norte
Extrativa Mineral	7	3
Construção Civil	29	77
Utilidade pública	3	1
Transformação	427	1.522
<b>Total</b>	<b>466</b>	<b>1.603</b>

Estabelecimentos comerciais (2015)	Municípios	
	Crato	Juazeiro do Norte
Atacadista	32	119
Varejista	2.264	6.292
Reprodução (1)	12	12
<b>Total</b>	<b>2.308</b>	<b>6.423</b>

Fonte: Secretaria da Fazenda (SEFAZ, 2015).

(1) de veículos de objetos pessoais e de uso doméstico.

A preeminência comercial e industrial de Juazeiro do Norte em relação a Crato, junto a uma grande oferta de serviços de saúde e educação, por esse

município, vem promovendo mudanças significativas, principalmente a partir da primeira década deste século, quanto ao papel exercido por cada uma dessas cidades.

Ademais, a cidade é considerada um importante centro cultural da região, ao abrigar diversas manifestações artísticas, como a Banda Cabaçal dos Irmãos Aniceto<sup>7</sup>, considerada um patrimônio cultural vivo do Estado, e a Exposição Agropecuária do Crato – EXPOCRATO, vista como a maior feira agropecuária do Nordeste. Ressaltamos a importância desta última para a economia local, uma vez que, durante o evento a cidade chega a receber o equivalente ao triplo de sua população, ocasionando aumento considerável do consumo na cidade.

Posto isso, é lícito afirmar que Crato ainda figura como importante município do sul cearense, contudo, perdeu seu papel de centro de comando econômico na rede urbana para Juazeiro do Norte a partir de uma nova lógica imposta pela reestruturação produtiva como veremos na sessão seguinte.

### **3.4.2 Juazeiro do Norte**

Com pouco mais de um século de história, a ‘terra do Padre Cicero’, como é tradicionalmente conhecida, foi elevada a categoria de cidade em 22 de junho 1911. A cidade passou de um simples povoado, denominado Tabuleiro Grande, na época, pertencente a Crato, a um dos principais municípios do interior do Ceará. Os pilares para o seu rápido crescimento foram o cultivo da mandioca e o algodão, (em sua fase inicial), além da forte influência do Padre Cicero, seu primeiro prefeito e principal líder político.

Situado a aproximadamente 500 km das principais capitais nordestinas, Juazeiro do Norte é destaque entre os municípios com as maiores taxas de urbanização do Ceará. Formado pela sede municipal e mais dois distritos, sua população já ultrapassa os 260 mil habitantes, segundo estimativa do IBGE (2016).

---

<sup>7</sup>A Banda cabaçal dos Irmãos Aniceto surgiu no século XIX, com o agricultor José Lourenço da Silva, descendente dos índios “Kariri” e desde então vem transmitindo seus conhecimentos musicais para seus filhos e Netos. Em 2015, a banda completou 200 anos de tradição.

**Tabela 7 - Distribuição da população de Juazeiro do Norte**

<b>Distribuição</b>	<b>Urbana</b>	<b>Rural</b>	<b>Total</b>
<b>Distritos</b>	<b>Nº de habitantes</b>	<b>Nº de habitantes</b>	<b>Nº de habitantes</b>
D. Juazeiro do Norte (Sede)	238.938	4.257	243.195
D. Marrocos	11	2.663	2.674
D. Padre Cicero	1179	2.921	4.100
<b>TOTAL</b>	<b>240.128</b>	<b>9.841</b>	<b>249.939</b>

Fonte: IBGE (2010).

Pereira (2014) faz uma análise detalhada e precisa da geografia histórica desse município a partir de três momentos. Para esse autor, o período que corresponde de 1872 a 1930 foi marcado pelas ações dos agentes locais, principalmente o Padre Cícero e seu aliado Floro Bartolomeu, junto à atuação do Estado, comerciantes, proprietários fundiários e, principalmente, a contribuição dos romeiros. No caso dos romeiros, foram eles os responsáveis pelo acelerado crescimento populacional no final do século XIX e início do século XX.

Acresce destacar que o recorte temporal feito pelo autor a partir de 1872, refere-se ao período que o padre Cícero passou a fixar morada naquele pequeno povoado, o fato ocorreu exatamente no dia 11 de abril de 1872 (GOMES, 2010).

Entre 1930-1980, o autor ressalta que outros agentes passaram ao primeiro plano da atuação política e econômica em Juazeiro do Norte. A agricultura, que até a década de 1950, era a base econômica do município dá lugar ao comércio e serviços, que assume o posto de principal atividade econômica. Ademais, o papel da indústria, na época, já tinha um peso considerável na economia urbana da cidade (PEREIRA, 2014).

A partir dos anos 1980 surgem novas lógicas espaciais. Esse período, marcado por um intenso crescimento demográfico e ampliação da indústria, comércio e serviços, transforma Juazeiro no principal centro econômico da Região do Cariri, papel exercido pelo município de Crato, até a década de 1970.

Um marco importante nas transformações do novo dinamismo urbano apresentado por Juazeiro a partir dos anos 1980 foi a implementação do Cariri Shopping, em 1997. Considerado o primeiro grande equipamento comercial dessa natureza a se estabelecer no interior do Ceará, o shopping é um equipamento

urbano de repercussão em escala regional.

O shopping está localizado no bairro triângulo, um dos mais elitizados da cidade. Além disso, o centro de compras se encontra na principal via de acesso do município de Juazeiro do Norte e um dos principais eixos de circulação com os municípios vizinhos, de Crato e Barbalha. Em 2008, o então 'Cariri shopping' passou a ser administrado pela empresa Tenco Shopping Center, adotou a marca *Garden* e passou a integrar uma rede nacional de shoppings.

De modo geral, os shoppings centers vêm adquirindo cada vez mais importância na sociedade atual, uma vez que, estão assumindo a função dos espaços públicos como ruas e praças, devido à violência não apenas nos grandes centros, mas também em cidades médias como é o caso de Juazeiro do Norte. Tais equipamentos, ao mesmo tempo em que, contribuem para o crescimento econômico e estruturação urbana das cidades, são projetados para uma determinada parcela da população, isto é "são espaços privados que refletem a distinção entre as classes sociais, tornando-se um espaço onde o imprevisível, tipicamente urbano, raramente ocorre" (PADILHA, 2006 p. 188).

**Figura 3 - Cariri Garden Shopping – Juazeiro do Norte**



Fonte: Cariri Garden Shopping (2016).

Atrelada a essa nova forma de comércio, o município passou a integrar uma nova lógica do capital global, de modo que as primeiras décadas do século XX vêm sendo marcadas por significativas mudanças decorrentes do processo globalização e reestruturação produtiva.

Para Queiroz (2013), as principais transformações sofridas pelo Crajubar e em especial por Juazeiro do Norte, na última década, estão atreladas a ampliação e diversificação da função comercial, com destaque para expansão do Cariri Shopping; prestação de serviços especializados com ênfase na oferta de ensino superior, transporte aéreo, serviços de saúde, e na promoção imobiliária.

Sobre os investimentos de ordem privada, o autor ressalta que este fato pode ser notado a partir dos anos 2000, com a abertura da primeira unidade da rede de varejo Lojas Americanas em Juazeiro do Norte em 2006 e no ano seguinte em Crato. Esse grupo se destaca como marco inaugural, visto que, até aquele momento os investimentos privados na região tinham origem no capital local e regional (QUIEROZ, 2013).

Nessa perspectiva, outras grandes redes de varejo do mercado mundial chegaram ao Cariri. Entre elas, destacam-se o grupo *Carrefour*, instalado em Juazeiro com o uso da marca Atacadão, em 2009; o grupo *Wall Mart* operando na região através das unidades de rede Hiper Bom Preço e Maxxi Atacado, e o grupo *Pão de Açúcar* com uma filial da Rede de lojas Assaí, em 2013. Acresce informar, que todas elas estão voltadas para um segmento de mercado do tipo 'atacarejo', resultado da opção de vendas no atacado e varejo (QUEIROZ, 2013). Ainda segundo o autor:

Paralelamente a expansão do mercado comercial de Juazeiro do Norte, emergiu nessa cidade um complexo de serviços especializados. Isso proporcionou que esta cidade assumisse funções suplementares aquela 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 (2013, p. 173).

Em se tratando dos serviços de saúde, o município conta com sete hospitais dentre eles, quatro da esfera pública e três privados. Além do Hospital Regional do Cariri instalado em 2011, com intuito de atender a mais de 40 municípios do entorno, destacam-se o Hospital Infantil Amélia Bezerra, Hospital Municipal São Lucas e o Hospital Tasso Ribeiro Jereissati (públicos). Quanto às unidades privadas, ressalta-se o Hospital São José, Hospital Santa Maria e Hospital de Fraturas do Cariri.

A cidade possui ainda um elevado número de clínicas especializadas. São

mais de 260 estabelecimentos segundo, Nascimento (2014), disponibilizando serviços de média complexidade entre elas, dermatológicas, psicologia clínica, odontológicas, nefrológicas, fisioterápica entre outras. Acresce informar que o município também oferta serviços de alta complexidade, embora em menor quantidade. Esse fato nos permite afirmar que vem diminuindo, nos últimos anos, a necessidade dos caririenses se deslocarem a capital cearense em busca de tais serviços.

A pesquisa desenvolvida por Nascimento (2014) mostra que, através do reflexo da atual política de regionalização, Juazeiro do Norte foi contemplado com uma Coordenadoria Regional de Saúde (21 CRES). Sobre a ampliação das unidades privadas no município, o autor destaca que de um total de 347 estabelecimentos de saúde ofertados, 272, isto é 78% pertencem à esfera privada, fato este que, evidencia a supremacia dos equipamentos privados em relação aos públicos. O trabalho do autor, referente aos serviços de saúde em Juazeiro, destaca que há uma ineficácia desta política pública no município.

Não obstante, Juazeiro também viu emergir na última década um polo de educação superior. Considerando as modalidades de licenciatura e bacharelado ofertadas pelas instituições de ensino presencial, o município possui 53 dos 72 cursos de graduação ofertados pelo Crajubar. Este fato ocasiona um elevado número de migrações pendulares dos diversos municípios circunvizinhos, fazendo de Juazeiro um dos mais importantes centros de ensino superior do Estado. Ressaltamos que na tabela 8 não foram considerados os institutos que ofertam educação à distância, número que vem crescendo consideravelmente na região.

**Tabela 8 - Cursos de Graduação ofertados no CRAJUBAR – 2016**

Instituições	Crato	Juazeiro do Norte	Barbalha	CRAJUBAR
Universidade Regional do Cariri (URCA)	10	07	-	17
Universidade Federal do Cariri (UFCA)	1	9	1	11
Faculdade de Medicina de Juazeiro do Norte (FMJ)	-	4	-	4
Faculdade Leão Sampaio (FALS)	-	13	-	13
Faculdade de Juazeiro do Norte (FJN)	-	6	-	6
Faculdade Paraíso (FAP)	-	7	-	7
Faculdade Católica do Cariri	1	-	-	1
Instituto Dom José (IDJ)	4	4	-	8
Instituto Federal do Ceará (IFCE)	2	3	-	5
<b>TOTAL</b>	<b>18</b>	<b>53</b>	<b>1</b>	<b>72</b>

Fonte: Adaptado de Queiroz (2013).

Este é um fato recente, uma vez que, até o início do século XXI essa influência era exercida pela cidade de Crato.

Nesse segmento, não podemos deixar de mencionar a ‘efervescência do mercado imobiliário’ e o início do processo de verticalização, que começou timidamente no final da primeira década do século XX, e vem aumentando gradativamente principalmente nos bairros Triângulo e Lagoa seca (nas proximidades do Cariri Garden Shopping). De fato, não chega a ser um intenso processo de verticalização, no entanto, nos chama atenção, por ser um fato novo, dos últimos oito anos aproximadamente.

**Figura 4 - Início do processo de verticalização em Juazeiro do Norte**



Fonte: JM Imagens Aéreas/Diário do Nordeste<sup>8</sup>, 2016.

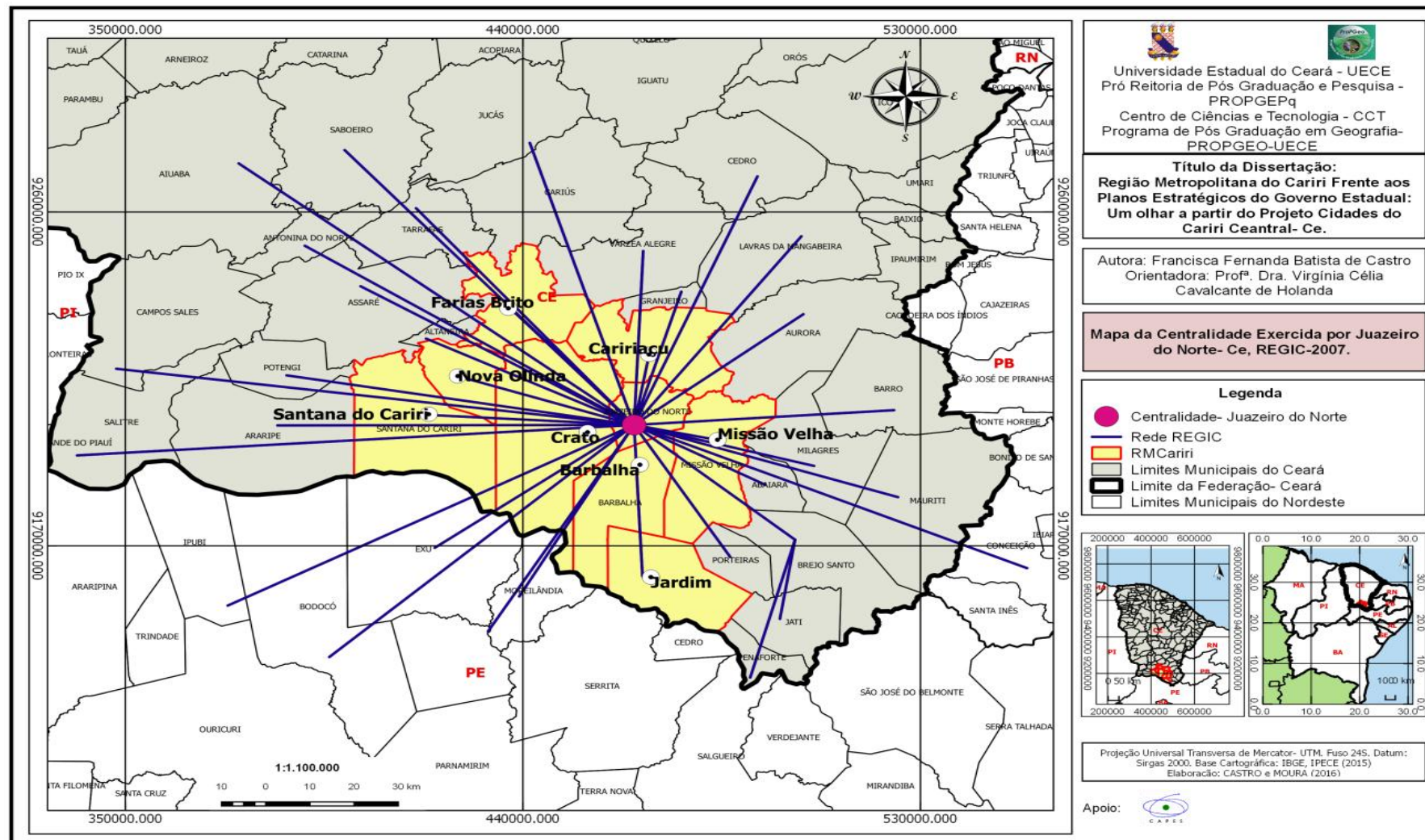
Ademais, Queiroz (2013) chama atenção para as redes de fluxo aéreo no município. Segundo o autor, o Aeroporto de Juazeiro do Norte/Orlando Bezerra de Moraes, criado na década de 1980, passou de dois voos diários, no início da década passada, para dez voos regulares, sendo nove diários e um semanal.

Os elementos apresentados até aqui revelam que Juazeiro do Norte configura-se como uma das mais importantes cidades do Ceará, seja em termos populacionais ou econômicos. O conjunto de investimentos públicos e privados destinados ao município na última década fazem de Juazeiro o principal centro urbano da RMCariri, bem como sua centralidade que vai além do território cearense, atingindo também estados como Pernambuco e Paraíba, segundo REGIC (2008).

---

<sup>8</sup>Disponível em: <http://blogs.diariodonordeste.com.br/cariri/juazeiro-do-norte/especial-105-anos-construcao-civil-impulsiona-crescimento-de-juazeiro-do-norte/>. Acesso em: 08 de fevereiro, 2017.

**Mapa 3 - Centralidade exercida por Juazeiro do Norte segundo (REGIC)**



Fonte: Castro e Moura (2016). Adaptado do REGIC (2008).

Somada a esses fatores, a figura do Padre Cícero ainda exerce um papel relevante no desenvolvimento econômico do município, visto que move até hoje milhares de pessoas aos ‘espaços sagrados’ de Juazeiro, através de suas romarias, distribuídas durante um calendário anual da cidade (quadro 7).

Contudo, embora a cidade se destaque como um dos cinco destinos religiosos mais visitados do país e o seu grande idealizador, continue a influenciar no contexto urbano-regional, consideramos que a figura do santo padre popular se sobressai através do turismo religioso, todavia, não é mais o principal ‘motor’ que rege a economia juazeirense.

**Quadro 7 - Calendário anual de Romarias em Juazeiro do Norte**

Romarias em Juazeiro do Norte	
Datas	Romarias
06 de janeiro	Romaria dos Santos Reis
20 de janeiro	Romaria de São Sebastião
02 de fevereiro	Romaria das Candeias
24 de março	Romaria do Padre Cícero (nascimento)
20 de julho	Romaria do Padre Cícero (falecimento)
15 de setembro	Romaria de Nossa Senhora das Dores
04 de outubro	Romaria de São Francisco
02 de novembro	Romaria de finados

Fonte: Secretaria de turismo de Juazeiro do Norte (2016).

Percebe-se através de trabalhos de campo realizados em Juazeiro Norte, que a presença do romeiro continua com forte efervescência, porém, o dinamismo revelado em seus espaços sagrado e econômico se entrelaçam e fazem desta muito mais que uma cidade mítica, um verdadeiro centro de comando regional baseado no comércio, indústria e serviços.

### 3.4.3 Barbalha

Barbalha é a terceira maior cidade do Cariri cearense em termos populacionais e econômicos. Desmembrou-se de Crato através da lei provincial nº

374, de 30-08-1846, sob influência dos senhores de engenho da época e, atualmente é conhecida pelo seu rico patrimônio natural e cultural. A cidade exibe um histórico conjunto arquitetônico edificado ao longo dos séculos XIX e XX, sendo incluída no Programa de Aceleração do Crescimento - PAC das cidades históricas<sup>9</sup>, em razão da sua importância cultural para o Brasil.

Conhecida como 'a terra dos verdes canaviais' devido à monocultura da cana de açúcar, uma de suas principais atividades econômicas, Barbalha é o município que possui a menor taxa de urbanização do Crajubar (68%). Formado por quatro distritos e uma população de aproximadamente 59.343 habitantes, segundo estimativa do IBGE (2016), o município conta com pouco mais de 31% dos seus habitantes residindo em áreas rurais.

**Tabela 9 - Distribuição da população de Barbalha**

<b>Distribuição</b>	<b>Urbana</b>	<b>Rural</b>	<b>Total</b>
<b>Distrito</b>	<b>Nº de habitantes</b>	<b>Nº de habitantes</b>	<b>Nº de habitantes</b>
D. Barbalha	36.939	6.522	43.461
D. Arajara	287	4.158	4.445
D. Caldas	493	3.553	4.046
D. Estrela	303	3.068	3.371
<b>TOTAL</b>	<b>38.022</b>	<b>17.301</b>	<b>55.323</b>

Fonte: IBGE (2010).

Durante a década de 1960, a agricultura canavieira predominava na cidade, com mais de 100 engenhos de rapadura em funcionamento, motivo que a fez ganhar o título de 'Capital Nacional da Rapadura'. Contudo, embora a agroindústria da rapadura tenha contribuído para o crescimento econômico da cidade, essa é uma atividade que vem se perdendo ao longo do tempo (PAIXÃO; SOUSA, 2013).

A quase escassez dos engenhos na atualidade (apenas cinco), segundo as autoras, ocorre devido alguns fatores dos quais se destacam: a dificuldade de

<sup>9</sup>O PAC das Cidades Históricas foi lançado, no final de 2009, para estimular o desenvolvimento socioeconômico por meio do reordenamento urbano e da recuperação de monumentos e prédios públicos e tem como objetivo manter a infraestrutura urbana recuperada e a restauração dos monumentos e prédios públicos municipais (DIAS, 2012).

comercialização do produto; evasão de mão de obra; falta de incentivos e ajuda governamental; falência da agricultura local; baixa lucratividade, além das secas sofridas que prejudicou o plantio da cana-de-açúcar.

Apesar de todos os problemas enfrentados, Barbalha continua sendo a maior produtora de cana de açúcar do Cariri e ainda comercializa a rapadura entre os municípios vizinhos e até para outros estados. Os poucos engenhos que ainda restam na cidade atraem turistas, principalmente romeiros que visitam a região e buscam comprar os produtos derivados da cana e produzidos de maneira artesanal. A cidade segue como tradicional pólo agrícola da região do Cariri, responsável por grande parte da produção de gêneros alimentícios como frutas, verduras, legumes e hortaliças em geral.

Não obstante, a produção industrial ainda é uma importante atividade econômica em Barbalha. A cidade conta com 181 empresas industriais ativas, com saldo de mais de 2.600 empregos formais. Os estabelecimentos comerciais varejistas predominam no município com um total de 938, e apenas 26 do tipo atacadista. Juntos, os setores do comércio, administração pública e serviços somam pouco mais de 6.500 empregos formais na cidade segundo (IPECE, 2015).

O município é destaque na RMCariri através da oferta de serviços de saúde prestados a população local e cidades circunvizinhas. Além do Hospital e Maternidade São Vicente de Paulo, maior unidade de saúde da cidade, e referência em tratamento de pacientes com câncer no Cariri, Barbalha também dispõe do Hospital do Coração do Cariri, único hospital público especializado no tratamento de doenças cardiovasculares da região e Hospital Santo Antônio, especialista em traumas. Assim, embora Juazeiro do Norte esteja no comando da oferta de serviços saúde da região, essas três unidades continuam exercendo grande influência, principalmente para a população que depende do Sistema Único de Saúde (SUS).

Vale ressaltar que as três unidades de saúde citadas vêm enfrentando sérios problemas quanto ao repasse de verbas federais, o que gerou a suspensão de inúmeros atendimentos pelo SUS. Em matéria publicada pelo Jornal O Povo<sup>10</sup>, em 18.02.2017, representantes dos três hospitais afirmam que o déficit chega a mais de R\$ 4 milhões. Juntas, essas três unidades atendem mais de 1.500 pacientes por dia, de aproximadamente 60 municípios do Ceará e estados vizinhos. Segundo IPECE, em

---

<sup>10</sup>Disponível em: <http://www.opovo.com.br/jornal/cotidiano/2017/02/crise-faz-3-hospitais-deixarem-de-atender-sus-e-maternidade-fechar.html>. Acesso em: 20.02.2017.

2015 a cidade contava com 56 unidades de saúde ligadas ao SUS, sendo 35 públicas e 21 privadas.

Conforme indicado anteriormente, um dos seus destaques é a grande diversidade de manifestações culturais da cidade. O município contempla vários grupos integrantes de manifestações religiosas, entre eles, o grupo de Penitentes de Barbalha. Os integrantes desse grupo são conhecidos pela realização da auto-flagelagem (mortificação do corpo) como meio de atingir a salvação da alma após a morte. A irmandade vista como uma forma de exteriorização da religião católica no Cariri é motivo de pesquisa por vários estudiosos da região.

Outro exemplo é a festa do Pau da Bandeira de Santo Antônio. Realizada em maio de cada ano, a festa é considerada um verdadeiro misto de cultura popular e fé católica, além de ser reconhecida como patrimônio imaterial brasileiro pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN).

Os festejos em louvor do padroeiro Santo Antônio começaram no final do século XVIII e estão relacionados aos primórdios da cidade, com a construção da capela em homenagem ao santo, todavia, a tradição do pau da bandeira só começou no início do século XX. Trata-se de um ritual sagrado onde moradores da região cortam o tronco de uma árvore e em procissão centenas de pessoas o levam até a frente da igreja matriz de Barbalha, onde é hasteado junto à bandeira do Santo em sinal de fé e adoração.

A festa 'sagrada e profana' se estende por uma semana, através de shows musicais movimentando a economia da cidade, chegando a reunir cerca de 300 mil pessoas, segundo a prefeitura municipal de Barbalha.

**Figura 5 - Condução do pau da bandeira em Barbalha – CE**



Fonte: Tito Livônio<sup>11</sup> (2015).

Ademais, Barbalha dispõe de fontes naturais, grutas, mirantes e parques aquáticos que contribuem para o turismo na região. Ressaltamos o Balneário Caldas, situado no distrito Caldas a 20 km da sede como um dos pontos mais visitados do município e o Arajara Park localizado no distrito de Arajara. Os parques possuem altitudes elevadas em relação ao nível do mar, com vistas panorâmicas, piscinas, toboáguas e demais equipamentos de lazer. Embora movimentem a economia do município através do turismo, sua localização é alvo de críticas, devido os impactos ambientais causados por suas instalações.

Nesta sessão, buscamos, mesmo que de maneira sucinta, apresentar a importância dos três principais municípios da RMCariri – Crato, Juazeiro do Norte e Barbalha.

Observamos, ao longo das reflexões, que a RMCariri apresenta dois contextos distintos: um envolvendo o Crajubar, enquanto conjunto de cidades consideradas centros secundários na rede urbana cearense, que apresentam visível processo de conurbação, atrelado a um expressivo potencial econômico, diversificação e expansão de atividades comerciais e variada oferta de serviços e outro incluindo um conjunto de seis centros locais (segundo a hierarquia estabelecida pelo REGIC, 2007) que cotidianamente dependem dos serviços

---

<sup>11</sup>Disponível em: <http://g1.globo.com/ceara/sao-joao/2015/noticia/2015/05/aplicativo-permite-rastreamento-do-pau-da-bandeira-de-barbalha-no-ce.html>. Acesso em: 29.01.2017.

ofertados pelo núcleo central.

Com base em Lencioni (2005), acreditamos que este núcleo denominado Crajubar, a partir do seu dinamismo urbano-regional, apresenta características do processo de metropolização do espaço. Esta afirmação baseia-se na ideia de que “o processo de metropolização não é exclusivo da metrópole” (p. 36) e tão pouco está confinado as fronteiras de uma região metropolitana.

Quanto aos demais seis municípios que integram a RMCariri, verifica-se além das disparidades socioeconômicas, algumas potencialidades que serão apresentadas no próximo capítulo deste texto.

#### **4 AS PEQUENAS CIDADES E O CONTEXTO METROPOLITANO: UMA ANÁLISE DAS PARTES PARA COMPREENDER A TOTALIDADE**

Durante muito tempo, vislumbrava-se as pequenas cidades como lugares pacatos e bucólicos, possuidores de praças e igrejas, enquanto centros de vida social e religiosa, rodeadas por órgãos administrativos e modestos comércios, que junto a um aglomerado de casas não distanciadas, eram capazes de promover uma vida tranquila, com amenidades sociais e ambientais, longe dos grandes centros urbanos (MOREIRA JUNIOR, 2014).

É sabido que essa realidade mudou, e que, embora a dinâmica urbana desses centros ainda apresente características que as diferenciam, seja em termos populacionais ou funcionais, as pequenas cidades apresentam múltiplos desafios dos quais se destacam o aumento da violência, déficit habitacional e falta de infraestrutura. Todavia, antes de iniciar o debate sobre a complexidade destes espaços, buscaremos refletir sobre a seguinte indagação: que processos ou variáveis são importantes considerar para compreender as pequenas cidades no contexto metropolitano?

Destacamos, a priori, a existência de desafios teóricos, conceituais e metodológicos, referentes aos estudos dos pequenos centros e a variedade de critérios para classificação dessas cidades.

Fresca (2010) destaca que, os termos ‘cidades pequenas’ e ‘cidades locais’ têm sido utilizados em diversas bibliografias como sinônimos, residindo aí um equívoco. A autora ressalta que, um dos critérios mais utilizados para delimitar o recorte das pequenas cidades refere-se aos dados populacionais, a exemplo do IBGE (2008) que, ao analisar a rede urbana brasileira, estabelece 4.473 centros locais, onde a centralidade não extrapola seus limites municipais, bem como, são caracterizados por terem população inferior a 10 mil habitantes.

Para Fresca (2010), utilizar o número de habitantes como variável resultará em considerar cidades com populações similares como sendo pequenas, sem levar em conta as suas especificidades, uma vez que existem cidades com reduzida população, que servem como verdadeiros polos microrregionais, enquanto outras com população semelhante, não possuem nenhuma influência além dos limites municipais.

Sendo assim, a autora destaca que, para se caracterizar uma cidade

como sendo pequena, é necessário entender sua inserção na rede urbana na qual ela esta inserida, isto é, priorizar o qualitativo ao invés do quantitativo.

Para Santos (1982, p. 70), “a cidade local é a dimensão mínima a partir da qual as aglomerações deixam de servir às necessidades da atividade primária para servir as necessidades inadiáveis da população com verdadeira especialização do espaço”, logo, as cidades locais são responsáveis por atender às necessidades mínimas de sua população. Ademais, Fresca (2010) enfatiza:

O posicionamento acima referido permite entender a dimensão mínima a partir da qual é possível falar de uma verdadeira cidade, e no caso, dos centros locais. Mas isto remete à complexidade das condições e elementos para considerar outras cidades como sendo pequenas. A partir do nível mínimo de atividades acima exposto, há uma diversidade significativa de cidades, cuja complexidade de atividades urbanas extrapola o denominado nível mínimo. Mas isto não gera elementos necessários para que as mesmas possam ser consideradas cidades intermediárias ou metrópoles, significando que mesmo tendo certa complexidade de atividades urbanas acima do nível mínimo, continuam sendo pequenas. E aqui reside razão para o uso da expressão pequena cidade para aquelas cidades que não são centros locais (2010, p. 77 grifos nossos).

De fato, ao adjetivar o substantivo cidade com a palavra pequena, média ou grande, é feita menção ao tamanho da cidade que, por sua vez, conduz ao estudo das redes e hierarquias urbanas. Para tanto, concordamos com Sposito (2009, p. 13-14) ao afirmar que é preciso “empreender um esforço para superar a adoção desses adjetivos de cidades pequenas e cidades médias”, na medida em que “a realidade das cidades pequenas e médias é extremamente plural para que se continue adotando, no plano teórico-conceitual, esses dois adjetivos”.

Ao propagar a necessidade de ter um pouco mais de cautela ao fazer referência as cidades pequenas ou médias no país, Sposito tem por objetivo ressaltar a vasta heterogeneidade continental brasileira e considerar as discrepâncias regionais, logo, os critérios de classificação de uma cidade na região sudeste não devem ser os mesmos utilizados para se classificar uma cidade no Norte ou Nordeste.

No Brasil, o caráter político administrativo define que todas as sedes de municípios são consideradas cidades. Veiga (2002) busca demonstrar que o Brasil é menos urbano do que se calcula, visto que, para esse autor, o rural não pode ser identificado exclusivamente como aquilo que está fora do perímetro urbano. Do mesmo modo, considera, além do quesito populacional, a densidade demográfica

como critério essencial para definição das áreas urbanas, o que lhe permite afirmar que, o Brasil não seria um tão urbano e muitas das suas sedes municipais apenas 'cidades imaginárias'.

De acordo com o último censo demográfico do IBGE, em 2010 o Brasil possuía 5.565 municípios, dos quais pouco menos de 4.000 apresentava uma população inferior a 20 mil habitantes e pouco mais de 1.000 entre 20 e 50 mil pessoas. Enquanto aqueles com mais de 500 mil habitantes totalizam apenas 38 municípios.

**Tabela 10 - Municípios brasileiros por classe de tamanho da população, entre o período de 1980 e 2010**

	1980		1990		2000		2010	
	Nº de mun.	Total da população	Nº de mun.	Total da população	Nº de mun.	Total da população	Nº de mun.	Total da população
<b>Nº de habitantes</b>	3.991	119.011.052	4.491	146.815.762	5.507	169.590.693	5.565	190.755.799
<b>Até 2.000</b>	56	88.183	58	91.431	105	172.231	118	197.429
<b>De 2.001 a 5.000</b>	610	2.228.112	682	2.451.222	1.225	4.316.217	1.183	4.176.916
<b>De 5.001 a 10.000</b>	957	7.069.211	1.055	7.687.121	1.312	9.376.707	1.212	8.541.935
<b>De 10.001 a 20.000</b>	1.114	15.937.703	1.299	18.453.189	1.382	19.654.601	1.401	19.743.967
<b>De 20.001 a 50.000</b>	872	26.728.931	926	28.005.202	958	28.700.747	1.043	31.344.671
<b>De 50.001 a 100.000</b>	240	15.937.465	284	19.379.111	301	20.911.053	325	22.314.204
<b>De 100.001 a 500.000</b>	124	23.631.329	162	32.073.62	193	39.576.864	245	48.565.171
<b>Mais de 500.000</b>	18	29.529.639	25	38.776.557	31	46.882.273	38	55.871.506

Fonte: Censos Demográficos 1980, 1991, 2000 e 2010 (IBGE).  
Adaptado: Moreira Junior (2014).

Acresce informar que, o aumento expressivo no número de municípios principalmente na década de 1990, quando foram criados 1.243 novos municípios, é resultado da descentralização do Estado brasileiro promovida pela Constituição de 1988. Ademais, a predominância dos municípios com população inferior a 50 mil habitantes também é significativa entre as regiões metropolitanas, de modo que, até dezembro de 2016, foram inseridos 900 municípios a essas unidades urbanas institucionalizadas.

**Quadro 8 - RM's brasileiras, segundo ano de criação, total da população, número de municípios e municípios com menos de 50 mil habitantes**

Região Metropolitana	UF	Ano de Criação	População	Número de municípios	Municípios com menos de 50 mil hab.
São Paulo	SP	1973	19 683 975	39	08
Rio de Janeiro	RJ	1974	11 835 708	19	02
Belo Horizonte	MG	1973	5 414 701	48	33
Porto Alegre	RS	1973	3 958 985	31	15
Recife	PE	1973	3 690 547	14	03
Fortaleza	CE	1973	3 615 767	19	09
Salvador	BA	1973	3 573 973	13	07
Curitiba	PR	1973	3 174 201	26	17
Belém	PA	1973	2 101 883	06	01
Vitória	ES	1995	1 687 704	07	01
Aracaju	SE	1995	835 816	04	01
Baixada Santista	SP	1996	1 664 136	09	02
Natal	RN	1997	1 351 004	10	05
Maceió	AL	1998	1 156 364	11	09
N/NO Catarinense	SC	1998	1 094 412	20	16
Florianópolis	SC	1998	1 012 233	22	18
Londrina	PR	1998	764 348	08	05
Vale do Itajaí	SC	1998	689 731	16	12
Maringá	PR	1998	612 545	13	11
Goiânia	GO	1999	2 173 141	20	16
Campinas	SP	2000	2 797 137	19	07
Carbonífera	SC	2002	550 206	25	22
Foz do Rio Itajaí	SC	2002	532 771	09	05
Tubarão	SC	2002	356 721	18	16
São Luís	MA	2003	1 331 181	5	2
João Pessoa	PB	2003	1 198 576	13	09
Macapá	AP	2003	499 466	02	-
Sudoeste Maranhense	MA	2005	345 873	08	07
Vale do Aço	MG	2006	615 297	26	23
Manaus	AM	2007	2 106 322	08	05
Palmas	TO	2007	437 996	16	15
Chapecó	SC	2007	403 494	25	24
Boa Vista	RR	2007	311 666	02	01
Central	RR	2007	28 307	02	02
Sul de Roraima	RR	2007	22 471	03	03
Vale do Rio Cuiabá	MT	2009	833 766	04	04
Campina Grande	PB	2009	687 039	23	22
Agreste	AL	2009	601 049	20	18
Cariri	CE	2009	564 478	09	06
Lages	SC	2010	350 532	23	22
Vale do Itajaí	SC	2010	756 707	16	12
Zona da Mata	AL	2011	317 554	16	15
Patos	PB	2011	226 892	24	23
Vale do Paraíba	AL	2011	202 894	13	13
Guarabira	PB	2011	183 974	17	16
Feira de Santana	BA	2011	672 701	06	05
Contestado	SC	2012	498 114	45	45
Extremo Oeste	SC	2012	329 792	49	49
Santarém	PA	2012	315 998	03	02
Umuarama	PR	2012	290 752	24	23
Cajazeiras	PB	2012	169 640	15	14
Palmeira dos Índios	AL	2012	152 557	07	07

Continua					
(Continuação) Quadro 8 – RM's brasileiras, segundo ano de criação, o total da população, o número de municípios e os municípios com menos de 50 mil habitantes					
Vale do Piancó	PB	2012	146 516	18	18
Esperança	PB	2012	135 476	09	09
Barra de Santa Rosa	PB	2012	78 232	08	08
V. do Paraíba e Lit. Norte	SP	2012	2 258 956	39	28
São Francisco	AL	2012	130 022	5	4
Caetés	AL	2012	212 102	5	2
Itabaiana	PB	2013	132 566	12	12
Vale do Mamanguape	PB	2013	114 818	09	09
Sousa	PB	2013	113 080	09	08
Marabá	PA	2013	311 172	05	04
Médio Sertão	AL	2013	150 180	09	09
Serra Gaúcha	RS	2013	735 276	13	10
Araruna	PB	2013	65 121	06	06
Gurupi	TO	2014	190 008	18	17
Sorocaba	SP	2014	1 726 785	26	16
Capital	RR	2014	336 842	5	4
Apucarana	PR	2015	306 639	23	22
Campo Morão	PR	2015	340 863	25	24
Toledo	PR	2015	389 128	18	16
Sobral	CE	2016	421 584	18	17
Ribeirão Preto	SP	2016	1 662 645	34	29

Fonte: Observatório das Metrôpoles (2015)

Adaptado: Moreira Junior (2014).

A maioria dos municípios com população inferior a 20 mil habitantes configura-se como áreas de atuação restrita que dificilmente extrapola o limite municipal, com funções urbanas menos expressivas, isto é, ausência ou insuficiência de equipamentos e serviços capazes de suprir uma demanda regional. Logo, essa maioria apresenta certa dependência em relação a outros centros com maior oferta de serviços especializados, como educação superior, serviços de saúde, órgãos estaduais e federais, entre outros.

Neste capítulo, buscamos apresentar as principais características dos seis municípios integrantes da RMCariiri com menos de 50 mil habitantes, no intuito de analisar qual a relação estabelecida com o núcleo central Crajubar (Crato, Juazeiro do Norte e Barbalha) e em que contexto se deu a escolha destes municípios para integrar a RMCariiri.

#### 4.1 NOVA OLINDA: “A CIDADE DO TURISMO”

Conhecido inicialmente como Sítio Tapera, Nova Olinda situada às margens do Rio Cariús, pertencia anteriormente a Santana do Cariri, passando a

distrito no ano de 1933 e elevado à categoria de município na metade do século XX, em 1957 (GIRÃO, 1983).

Distante pouco mais de 500 km da capital cearense, Nova Olinda compreende uma área de aproximadamente 284 km<sup>2</sup> e uma população de 14.256 habitantes segundo censo demográfico do IBGE, 2010. Na tabela 11, é possível observar a distribuição de sua população.

**Tabela 11 - Distribuição da população de Nova Olinda (2010)**

Distribuição	Urbana	Rural	Total
Distrito	Nº de habitantes	Nº de habitantes	Nº de habitantes
D. Nova Olinda (sede)	9.094	3.319	12.413
D. Triunfo	602	1.241	1.843
<b>TOTAL</b>	<b>9.696</b>	<b>4.560</b>	<b>14.256</b>

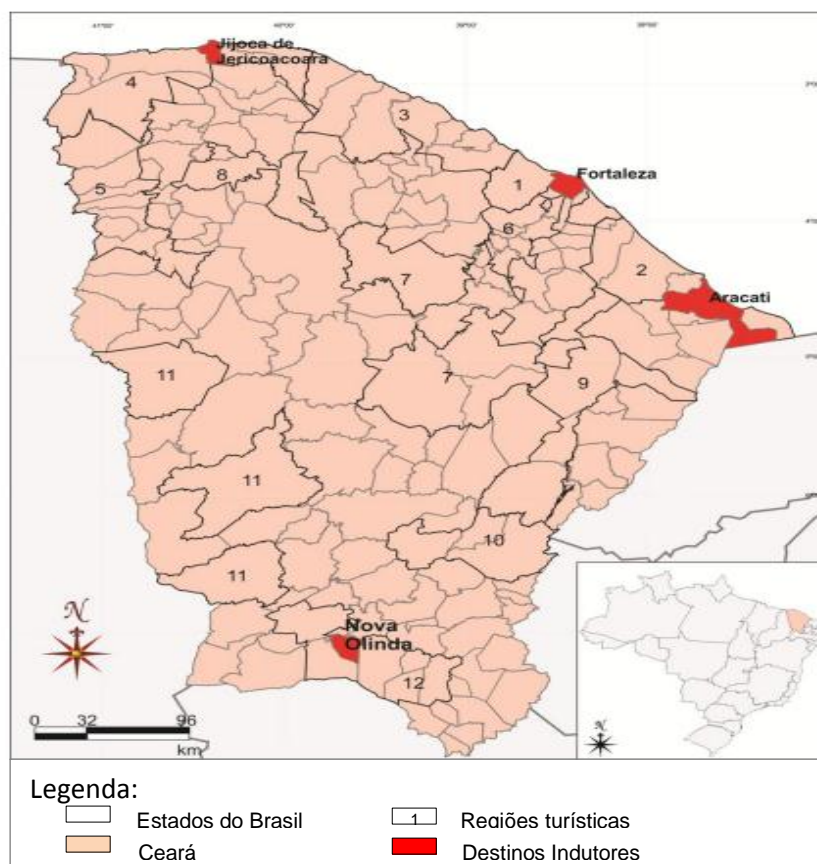
Fonte: IBGE (2010).

Embora represente o menor município da RMCariri, no quesito populacional, Nova Olinda vem se destacando por apresentar uma das maiores taxas de crescimento fora do Crajubar, com uma população de aproximadamente 15.310 habitantes, segundo estimativa do IBGE, 2016.

A cidade faz parte de um grupo de 65 Destinos Indutores do Desenvolvimento Turístico no Brasil, outorgado pelo Ministério do Turismo no ano de 2006. No Ceará, também fazem parte os municípios de Aracati, Jijoca de Jericoacoara e Fortaleza (figura 6).

Diferente dos demais destinos indutores do Estado, que são referências do turismo cearense, Nova Olinda foi escolhida a partir de outra lógica, que não está relacionada ao litoral, mas pelo diferencial de um projeto social desenvolvido a partir da Fundação Casa Grande, e sua promoção de turismo comunitário, bem como, pela realização do trabalho de Espedito Seleiro, importante artesão da região (FERNANDES, 2014).

**Figura 6 - Destinos indutores do desenvolvimento regional do Ceará**



Fonte: FERNANDES (2014).

Criada no ano de 1992, a Fundação Casa Grande – Memorial do Homem Kariri (figura 7) instituiu-se a partir da restauração da primeira casa da Fazenda Tapera, onde se localiza hoje a cidade de Nova Olinda, que servia como ponto de passagem da estrada das boiadas que, ligava o Cariri ao sertão dos Inhamuns, no período da civilização do couro, final do século XVII.

A Fundação é uma Organização Não Governamental (ONG) e tem como missão a formação educacional de crianças e jovens por meio de programas voltados para Memória, Comunicação, Artes e Turismo, através da valorização do patrimônio material e imaterial do município. Sua criação está voltada tanto para atividade turística como para ações sociais, dentre os quais se destacam a produção cultural e artesanal.

A ONG possui um acervo que compreende variados instrumentos pertencentes aos índios que habitaram a região, além de biblioteca, parque infantil, loja de artesanato, laboratório de tv, teatro, Museu Memorial do Homem Kariri e a Rádio Comunitária Fundação Casa Grande. Tais equipamentos visam promover

atividades de complementação escolar para crianças e jovens da região. Para tanto, contam com o apoio dos próprios jovens e familiares no desenvolvimento dos projetos.

**Figura 7 - Fundação Casa Grande em Nova Olinda – CE**

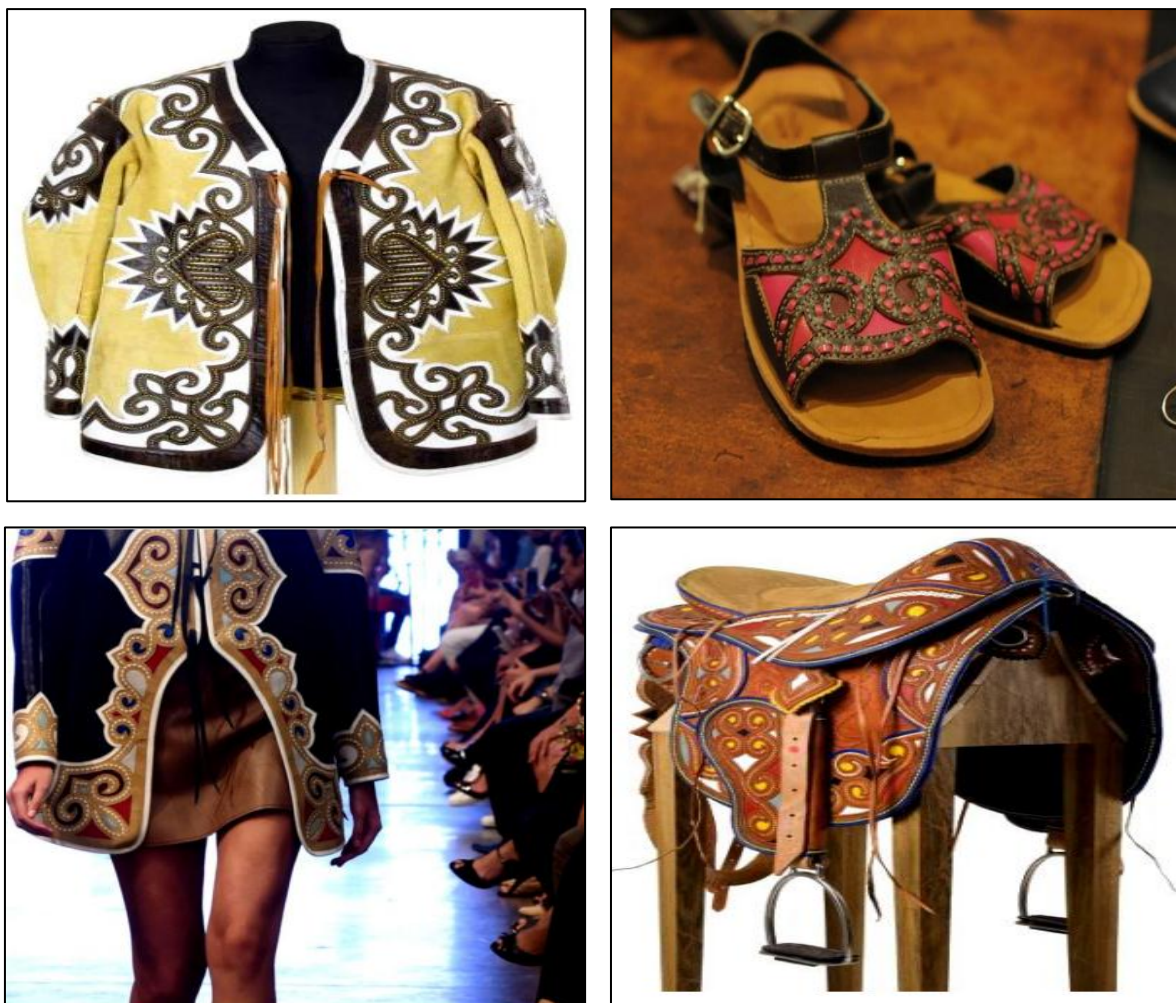


Fonte: CASTRO (2017).

Já Espedito Veloso de Carvalho, mais conhecido como Espedito Seleiro, é um artesão cearense de 76 anos que possui uma oficina de artigos em couro: sandálias, bolsas, chapéus, além de selas, gibões e outros elementos da cultura vaqueira. Natural de Arneiroz, nos Inhamuns, com residência em Nova Olinda, Espedito carrega esse apelido oriundo dos seus antepassados.

Atual mestre da cultura novaolindense, o artesão é reconhecido pelo Ministério da Cultura, e suas peças ganham destaque por transformar elementos da cultura vaqueira em peças de interesse para o universo da moda, sendo vendidas em vários estados brasileiros e exportadas para outros países.

Sua marca está impressa tanto na moda como no cinema. Espedito Seleiro já teve suas peças divulgadas em grandes desfiles de moda a exemplo do São Paulo Fashion Week (2006), em peças teatrais além de serem usadas em filmes como – O homem que desafiou o diabo (2007) e Gonzaga – De pai para filho (2012).

**Figura 8 - Peças produzidas por Espedito Seleiro**

Fonte: DODT (2016).

Em razão de um desejo antigo do artesão, foi inaugurado em 19 de dezembro de 2014, o Museu do Couro, localizado à Rua Monsenhor Tavares, próximo à sua oficina. O Museu abriga o Memorial Espedito Seleiro, com peças que fazem parte da sua história, dentre as quais se destacam um baú, confeccionado por ele ainda criança e a primeira sandália criada para Alembert Quindins, então diretor da Casa Grande, além de acessórios pertencentes a sua família, como a máquina de costura que criou peças para Lampião e seus vaqueiros, pertencente a seu avô Gonçalo.

Segundo Liana Cristina Vilar Dodt<sup>12</sup>, o museu é carregado de certo personalismo, visto que é o próprio Espedito quem guarda as chaves da entrada e dá acesso aos visitantes, chegando a fazer visitas guiadas, explicando cada peça

---

<sup>12</sup>Pesquisadora da área de comunicação da Universidade Federal do Ceará com dissertação intitulada de: Espedito Seleiro: tradição e ofício de um artesão cearense.

em exposição. No que se refere às peças elaboradas pelo artesão, a autora ressalta que:

Além da cultura vaqueira, as peças de Espedito carregam traços da estética do Cangaço. As primeiras sandálias de couro que ele produziu são fortemente inspiradas no estilo de Lampião, na indumentária típica dos cangaceiros. (...) Conseguiu atingir o equilíbrio entre o tradicional e o contemporâneo, alcançando diversos públicos sem perder a essência do processo criativo (DODT, 2016 p. 32).

Percebe-se que, grande parte do potencial turístico exercido por Nova Olinda advém da Fundação Casa Grande e do trabalho realizado por Espedito Seleiro. Não obstante, o município está localizado no perímetro dos sítios geológicos que formam o Geopark Araripe.

Fundado no ano de 2009, o Geopark Araripe é o primeiro da América Latina a ser instituído sob os auspícios da UNESCO. Seu território compreende uma área de mais de 3.000km<sup>2</sup>, abrangendo os municípios do Crato, Barbalha, Juazeiro do Norte, Missão Velha, Nova Olinda e Santana do Cariri, e recebe anualmente pesquisadores das mais variadas áreas do conhecimento.

Composto por nove sítios de significativa relevância geológica, paleontológica e cultural, o Geopark contribuiu com o aumento do potencial turístico de Nova Olinda, depois que o município passou a abrigar dois, dos seus nove geossítios<sup>13</sup> – Ponte de Pedra e Pedra cariri,

O geossítio Ponte de Pedra (figura 9) está situado no Sítio Olho D'água de Santa Bárbara, distante cerca de 9km da sede municipal de Nova Olinda. No local, é possível observar uma formação rochosa em forma de ponte, que provavelmente serviu como passagem para as antigas populações, tanto para os índios como para os antigos vaqueiros que colonizaram a região (GEOPARK, ARARIPE, 2016).

---

<sup>13</sup>Geossítios são áreas de grande relevância geológica (formação estratigráfica/rochas), paleontológica (fósseis), cultural (manifestações diversas da(s) comunidade(s) que o compõe) e histórico (história de um povo e de sua terra).

**Figura 9 - Geossítio Ponte de Pedra – Nova Olinda**



Fonte: GEOPARK ARARIPE (2016).

O geossítio Pedra Cariri compreende uma antiga área de mineração de calcário conhecida por Mina Triunfo. Localizado a pouco mais de 3km do centro da cidade (figura 10), o local se destaca devido a vasta quantidade de fósseis encontrados nas lavras de calcário laminado.

A extração do calcário move boa parte da economia da região, especialmente as cidades de Santana do Cariri e Nova Olinda, tornando-se uma das principais atividades econômicas destes municípios, em razão da pecuária e agricultura terem apenas um caráter de subsistência.

Bastante utilizado na construção civil, principalmente em revestimentos de paredes, calçadas e pisos, a Pedra Cariri também dá forma a muitas peças artesanais. Contudo, embora a mineração seja um fator importante para o desenvolvimento local, as modalidades de trabalho ainda são muito primitivas, com grandes quantidades de rejeitos e principalmente falta de um planejamento ambiental voltado para o desenvolvimento sustentável. Bezerra (2015 p. 87) destaca que:

Atualmente, Nova Olinda possui oito processos de lavra registrados legalmente no DNPM, porém podem-se perceber, na paisagem local, buracos de mina operando na ilegalidade, o que torna difícil a regulamentação e a fiscalização dos empreendimentos pelos órgãos oficiais mineradores e ambientais.

Ainda segundo a autora, essa atividade vem causando intensa degradação ambiental, uma vez que, a maneira de extração praticada ainda é muito

rudimentar, causando diversos danos como desmatamento, poluição do ar, erosão do solo, poluição sonora, contaminação dos recursos hídricos, além da perda do patrimônio fossilífero.

**Figura 10 - Geossítio Pedra Cariri – Nova Olinda**



Fonte: GEOPARK ARARIPE (2016).

Ainda que se destaque entre as pequenas cidades da RMCariri pelo seu potencial turístico, Nova Olinda, enfrenta alguns desafios como a inexistência de um planejamento municipal de meio ambiente para o setor, ausência de políticas locais de incentivo ao turismo e melhoria na infraestrutura física de seus principais atrativos.

Em 2015, foi elaborado pelo Ministério do Turismo (MTur), Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas (Sebrae Nacional) e a Fundação Getúlio Vargas (FGV), um documento relativo ao Índice de Competitividade do Turismo Regional, no intuito de analisar o nível de desenvolvimento dos destinos indutores do turismo sob a ótica da competitividade.

A competitividade, segundo o documento do Ministério do Turismo, é vista como “a capacidade crescente de gerar negócios nas atividades econômicas relacionadas com o setor de turismo, de forma sustentável, proporcionando ao turista uma experiência positiva” (2015, p. 9). A competitividade do destino é avaliada de acordo com 13 dimensões e mais de 60 variáveis (quadro 9).

**Quadro 9 - Dimensões e Variáveis que compõem o Índice de Competitividade dos municípios Indutores do Turismo**

ÍNDICE DE COMPETITIVIDADE DO TURISMO REGIONAL	DIMENSÃO	VARIÁVEIS						
	<b>INFRAESTRUTURA GERAL</b>	Capacidade de atendimento médico para o turista no destino	Fornecimento de energia	Serviço de proteção ao turista	Estrutura urbana nas áreas turísticas			
	<b>ACESSO</b>	Acesso aéreo	Acesso rodoviário	Acesso aquaviário	Acesso ferroviário	Sistema de transporte no destino	Proximidade de grandes centros emissores de turistas	
	<b>SERVIÇOS E EQUIPAMENTOS TURÍSTICOS</b>	Sinalização turística	Centro de atendimento ao turista	Espaço para eventos	Capacidade dos meios de hospedagem	Capacidade do turismo receptivo	Estrutura de qualificação para o turismo	Capacidade dos restaurantes
	<b>ATRATIVOS TURÍSTICOS</b>	Atrativos naturais	Atrativos culturais	Eventos programados	Realizações técnicas, científicas ou artísticas	Diversidade de atrativos, opções e equipamentos de lazer		
	<b>MARKETING E PROMOÇÃO DO DESTINO</b>	Plano de marketing	Participação em feiras e eventos	Promoção do destino	Estratégias de promoção digital			
	<b>POLÍTICAS PÚBLICAS</b>	Estrutura municipal para apoio ao turismo	Grau de cooperação com o governo estadual	Grau de cooperação com o governo federal	Planejamento para a cidade e para a atividade turística	Grau de cooperação público-privada		
	<b>COOPERAÇÃO REGIONAL</b>	Governança	Projetos de cooperação regional	Planejamento turístico regional	Roteirização	Promoção e apoio à comercialização de forma integrada		
	<b>MONITORAMENTO</b>	Pesquisas de demanda	Pesquisas de oferta	Sistema de estatísticas do turismo	Medição dos impactos da atividade turística	Setor específico de estudos e pesquisas		
	<b>ECONOMIA LOCAL</b>	Aspectos da economia local	Infraestrutura de comunicação	Infraestrutura e facilidades para negócios	Empreendimentos ou eventos alavancadores			
	<b>CAPACIDADE EMPRESARIAL</b>	Capacidade de qualificação e aproveitamento do pessoal local	Presença de grupos nacionais e internacionais do setor do turismo	Concorrência e barreiras de entrada	Geração de negócios e empreendedorismo			
	<b>ASPECTOS SOCIAIS</b>	Acesso à educação	Empregos gerados pelo turismo	Uso de atrativos e equipamentos turísticos pela população	Cidadania, sensibilização e participação na atividade turística	Política de enfrentamento e prevenção à exploração de crianças e adolescentes		
<b>ASPECTOS AMBIENTAIS</b>	Estrutura e legislação municipal de meio ambiente	Atividades em curso potencialmente poluidoras	Rede pública de distribuição de água	Rede pública de coleta e tratamento de esgoto	Coleta e destinação pública de resíduos	Patrimônio natural e unidades de conservação no território municipal		
<b>ASPECTOS CULTURAIS</b>	Produção cultural associada ao turismo	Patrimônio histórico cultural	Estrutura municipal para apoio à cultura					

Fonte: MTUR/SEBRAE/FGV (2015).

A partir da análise das dimensões e variáveis selecionadas, o relatório destaca alguns dos fatores positivos, bem como os principais desafios para a competitividade referente à Nova Olinda. O município se sobressai quanto a:

- ✓ Existência de atrativos naturais para os quais há fluxo turístico diversificado, a exemplo dos dois Geossítios Ponte de Pedra e Pedra Cariri, e atrativos culturais como a Fundação Casa Grande;
- ✓ Sensibilização da comunidade sobre a importância do turismo por meio do projeto das hospedagens domiciliares, da Fundação Casa Grande;
- ✓ Participação em projetos de cooperação regional compartilhados com outros destinos da região do Cariri, dos quais se destacam o Ciclotur, a organização do Consórcio das 7 Cidades e de um Convention & Visitors Bureau para a região, em andamento, conforme relatado em entrevistas;
- ✓ Oferta de espaços para a realização de eventos como a Fundação Casa Grande, além da existência de Inventário turístico atualizado.

Contudo, apresenta alguns desafios, como:

- ✓ Inexistência de planejamento formal para o setor de turismo e plano de marketing para Nova Olinda;
- ✓ O fato do conselho municipal de turismo não estar ativo, o que enfraquece a articulação local e a proposição de ideias, projetos e resolução de necessidades do turismo local de forma participativa;
- ✓ Inexistência de um terminal rodoviário e transporte que atenda as principais atrações turísticas, como transporte turístico ou serviços de táxi, o que dificulta o acesso do visitante à cidade e a sua oferta e;
- ✓ A necessidade de melhorar aspectos ambientais como a estação de tratamento de esgoto (ETE) para atender ao destino.

Ademais, com exceção do Crajubar, Nova Olinda vem apresentando a maior predominância de população com residência em áreas urbanas da RMCariri, a partir do século XXI (tabela 12). Da mesma forma, sua taxa de crescimento anual equivale a 1.052 habitantes entre 2010-2016.

**Tabela 12 - População de Nova Olinda 1991/2000/2010**

Discriminação	População residente					
	1991		2000		2010	
	Nº	%	Nº	%	Nº	%
Urbana	4.802	42,29	6.393	52,94	9.696	68,01
Rural	6.552	57,71	5.684	47,06	4.560	31,99
Homem	5.546	48,85	5.970	49,43	7.020	49,24
Mulher	5.808	51,15	6.107	50,57	7.236	50,76
<b>Total</b>	<b>11.354</b>	<b>100,00</b>	<b>12.077</b>	<b>100,00</b>	<b>14.256</b>	<b>100,00</b>

Fonte: IBGE (1991/2000/2010).

Com PIB municipal distribuído entre os setores de serviços (76,06%), agropecuária (12,10%) e indústria (11,84%), o município possui 57 empresas industriais ativas, das quais, seis estão voltadas para o extrativismo mineral e 51 no ramo da transformação (IPECE, 2015). Os empregos formais, em sua maioria, estão voltados para a administração pública, seguidos pelo comércio, indústrias de transformação e extrativismo mineral.

Posto isso, Nova Olinda se destaca como uma importante cidade local da RMCariiri que, apesar da sua reduzida população, possui relevância na rede cariirense movida pelo seu potencial turístico. No tocante a oferta de serviços mais especializados e demais equipamentos públicos, como universidades e hospitais de grande porte, a população local assim como nos demais municípios que compõe a RMCariiri, ainda necessita se deslocar ao Crajubar.

#### 4.2 SANTANA DO CARIRI: “A CAPITAL DA PALEONTOLOGIA”

Criado em 26 de agosto de 1838, como distrito subordinado ao município de Assaré, Santana do Cariri desmembrou-se pela Lei nº 2.096, de 25 de novembro de 1885, sendo elevada a condição de vila denominada Santana de Brejo Grande.

Em 3 de agosto de 1896 teve seu nome alterado para Santana do Cariri, permanecendo por pouco mais de 40 anos, quando o Decreto de Lei nº 287, de 20 de dezembro de 1938 a elevou a condição de cidade pelo nome de Santanópolis. Foi

apenas em 22 de novembro de 1951 que a cidade voltou a ter a denominação de Santana do Cariri permanecendo até os dias atuais (GIRÃO, 1983). Acresce informar que segundo Irineu Pinheiro, em sua obra Efemérides do Cariri, (2010) a elevação de Santanópolis a condição de cidade só ocorreu em 1 de janeiro de 1939.

Raimundo Girão destaca que os primeiros povoadores do Cariri, lá chegaram no último quartel do século XVII, tratava-se dos irmãos João Alves Feitosa e José Alves Cavalcante, os quais se instalaram nas margens do Riacho Brejo Grande, erigindo um pequeno templo sob a invocação de Senhora Santana, no local onde esta hoje a igreja matriz do município.

Segundo IBGE (2016), Santana do Cariri possui uma população estimada em 17.479 habitantes, em uma área de 855,563 km<sup>2</sup> e densidade demográfica de 20,07 hab/km<sup>2</sup>. Composta por seis distritos mais a sede municipal, o município se destaca entre as demais da RMCariri por apresentar baixo índice de crescimento populacional, visto que, sua população em 2010 era 17.170 habitantes.

**Tabela 13 - Distribuição da população de Santana do Cariri**

<b>Distribuição</b>	<b>Urbana</b>	<b>Rural</b>	<b>Total</b>
<b>Distrito</b>	<b>Nº de habitantes</b>	<b>Nº de habitantes</b>	<b>Nº de habitantes</b>
D. Santana do Cariri (Sede)	4.762	1.071	5.833
D. Anjinhos	185	841	1.026
D. Araporanga	1.148	2.673	3.821
D. Brejo Grande	525	260	785
D. Dom Ieme	1.401	1.061	2.462
D. Inhumas	460	242	702
D. Pontal da Santa Cruz	341	2.200	2.541
<b>TOTAL</b>	<b>8.822</b>	<b>8348</b>	<b>17.170</b>

Fonte: IBGE (2010).

Também conhecida como a capital cearense da paleontologia, devido seu patrimônio fossilífero, a cidade se destaca junto à Nova Olinda, pelo seu potencial turístico, ao abrigar dois geossítios do Geopark Araripe – (Pontal da Santa Cruz e Parque dos Pterossauros), além do Museu de Paleontologia da Universidade Regional do Cariri-URCA, que atrai milhares de visitantes anualmente.

Um dos maiores atrativos da cidade, o Pontal da Santa Cruz, está localizado no topo da Chapada de Araripe, numa altitude de aproximadamente 750m, próximo ao povoado Cancão Velho, hoje conhecido como Vila do Pontal. Distante pouco mais de 4 km da sede do municipal, o geossítio permite uma vista panorâmica da cidade, bem como, de boa parte da Chapada do Araripe.

No local, encontra-se uma antiga capela de estilo eclético, erguida em meados do século XX e um antigo crucifixo a sua frente, exemplos recorrentes da arquitetura popular e de uma devoção popular católica típica do Cariri, além de um restaurante e um pequeno parque infantil.

**Figura 11 - Pontal da Santa Cruz – Santana do Cariri**



Fonte: GEOPARK ARARIPE (2016).

Já o Parque dos Pterossauros (figura 12) está localizado no Sítio Canabrava, de propriedade da Universidade Regional do Cariri (URCA), a 2,5km de Santana do Cariri, sendo um dos principais componentes do Geopark Araripe. Situado próximo ao Museu de Paleontologia da URCA, na sede do município, esse geossítio revela enorme potencial para visitantes, dada a riqueza e peculiaridade de seu conteúdo.

O parque é um dos principais sítios de achados de fósseis do Nordeste e, por esse motivo, é regularmente palco de escavações paleontológicas, reunindo especialistas de todo o Brasil. Os fósseis brasileiros de pterossauros são encontrados, sobretudo, em concreções calcárias do membro Romualdo (Formação Santana), na Bacia Sedimentar do Araripe (GEOPARK ARARIPE, 2016).

**Figura 12 - Geossítio Parque dos Pterossauros – Santana do Cariri**



Fonte: GEOPAK ARARIPE (2016).

Devido à riqueza paleontológica da região, a Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ) criou um projeto intitulado de Centro de Referência Casa de Pedra – (CDP), no intuito de realizar pesquisas paleontológicas e geológicas instalando-se em Santana do Cariri no distrito de Inhumas (figura 13). Os alunos e pesquisadores alegam que o Cariri possui um dos mais importantes acervos paleontológicos do mundo.

O terreno para construção da casa foi doado pela prefeitura municipal que assinou contrato de cooperação com a universidade em setembro de 2014. O apoio orçamentário para a realização do projeto também contou com a Fundação Carlos Chaga Filho de Amparo a Pesquisa do Estado do Rio de Janeiro – (FAPERJ), Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico – (CNPq), Programa de Formação de recursos Humanos da Petrobrás – (PFRH) e Associação Brasileira de Geólogos do Petróleo – (ABGP).

A casa tem capacidade de atender cerca de 60 alunos, com agendamento para uso e visa proporcionar o fortalecimento para as pesquisas relacionadas à UFRJ, como de outras instituições de ensino da região, a exemplo da Universidade Regional do Cariri (URCA), Universidade Federal do Cariri (UFCA) e a Universidade Federal do Ceará (UFC), além de manter parceria com o Geopark Araripe. O projeto se destaca ainda como uma forma de incentivo ao geoturismo da região.

**Figura 13 - Casa de Pedra da UFRJ em Santana do Cariri**



Fonte: CASTRO (2016).

Acresce destacar a importância do Museu de Paleontologia da URCA, que foi criado em 1985, pelo então prefeito de Santana do Cariri, Plácido Cidade Nuvens e passou a integrar a URCA em 1991, colaborando como núcleo de pesquisa e extensão desta. O museu reúne pouco mais de 9.000 fósseis, datados de variados períodos geológicos, mantém projetos de escavações permanentes de fósseis na Bacia do Araripe e recebe quase mil visitas mensais, o que faz deste espaço um verdadeiro centro de visitação por muitos estudiosos do Brasil e do mundo no que tange a estudos voltados para paleontologia e geologia.

A coleção de fósseis do Museu de Paleontologia é ampliada a cada ano por meio de doações da comunidade científica, através das escavações e da própria população, tendo em vista que o município é considerado 'o berço da paleontologia no Brasil'.

Durante os campos realizados no município de Santana do Cariri, além de visitar o centro da cidade com ênfase nas obras de requalificação urbana promovidas pelo Projeto Cidades, também visitamos o Distrito de Inhumas, distante 2km da sede, onde está localizado o santuário da 'Santa Benigna' ou 'heroína da castidade' como é conhecida na cidade.

Benigna Cardoso era uma jovem de 13 anos que resistiu a uma tentativa de abuso sexual e por este motivo foi assassinada a golpes de facão, na primeira metade do século XX. Após sua morte, surgiram muitos testemunhos de graças alcançadas por seu intermédio, de modo que, a menina passou a ser invocada como

Santa nesta localidade.

Atualmente a Santa popular atrai pessoas de várias partes do Nordeste até o município de Santana do Cariri. A Romaria já chega a sua décima terceira edição no ano de 2016 e acontece no mês de outubro, data do natalício da Benigna. A diocese do Crato iniciou os trabalhos para pedir a beatificação de Benigna ao Vaticano em 2011, contudo, o processo está em andamento na cúpula da Igreja em Roma.

Em razão do aumento do turismo religioso na área, está sendo construída uma pista de rolamento com canteiro central interligando o município de Santana do Cariri ao referido distrito. A obra está orçada em dois milhões de reais e promoverá a mudança de denominação deste espaço que passará de distrito de Inhumas, então zona rural, para situação de bairro, visando à possibilidade de arrecadar maiores recursos para sua efetivação (figura 14).

O Chamado 'Corredor da Fé' recebeu esse nome em razão das crescentes romarias no local, bem como, por ser um trecho por onde passa anualmente o cortejo do pau da bandeira da padroeira a cidade, Nossa Senhora Santana. Na ocasião, os moradores fazem o percurso de 2 km a pé em devoção à santa.

Percebemos, através de entrevistas, que a gestão municipal possui grande interesse no fortalecimento do turismo religioso, visto que, busca a partir dos investimentos em infraestrutura na área, intensificar a luta em prol do processo de beatificação da futura e primeira santa do Estado.

**Figura 14 - Corredor da Fé e Capela da Santa Benigna – Santana do Cariri**



Fonte: CASTRO (2016).

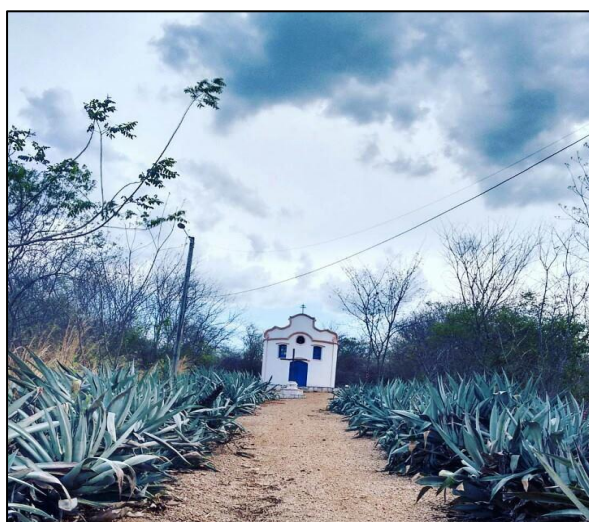
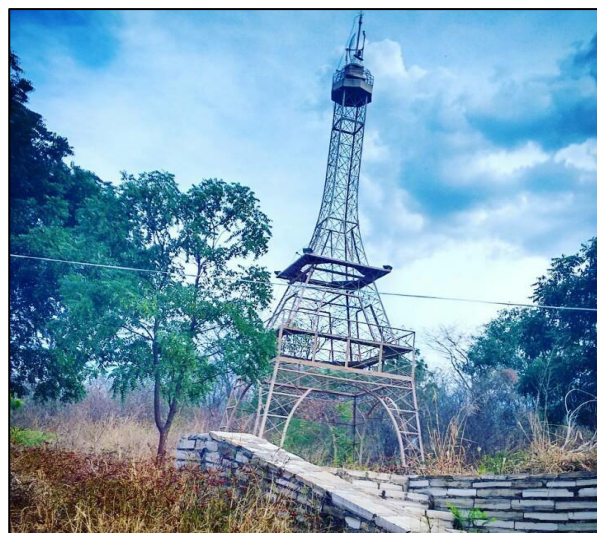
Ainda se tratando do turismo, ressaltamos, em Santana do Cariri, a 'Euroville', situada no distrito de Araporanga, distante 9 km da sede municipal. Trata-se de um conjunto de casas com estilo arquitetônico europeu que retrata a evolução da arquitetura europeia ao longo do tempo.

Na localidade, é possível encontrar uma réplica da Torre Eiffel, com 10% do tamanho original; anfiteatro grego; moinho de vento; capela em estilo barroco europeu, réplicas de casas inglesas, gregas, francesas e italianas, além de plantas do continente europeu a exemplo dez grama francesa e rosas gregas.

O projeto de construir as edificações baseadas em alguns cartões-postais da Europa veio de um professor aposentado de nome José Pereira e seu irmão Francimar, urbanista que, após morar alguns anos na Europa, resolveu construir as casas, a princípio, no intuito de servir como ponto de apoio para os irmãos passarem as férias.

As casas de aproximadamente 60 m<sup>2</sup> não são habitadas, com exceção da casa inglesa, onde mora José Pereira. O local chama a atenção dos visitantes pela beleza da jardinagem de inspiração grega e francesa que, apesar de está cravado em plena caatinga, mantém verde durante todo o ano, e já atraiu mais de 10 mil visitantes por ano.

**Figura 15 - Euroville no distrito Araporanga – Santana do Cariri**



Fonte: CASTRO (2015).

No ano de 2016, a propriedade foi fechada para visitação, por decisão da família de seu Z  Pereira, que tem um novo projeto de construir o espaço temático Bruge – Europa medieval. A constru o que se encontra em andamento inclui pousada e restaurante no estilo europeu, com amplia o das casas medievais, museu, uma réplica do Big Ben de Londres, entre outros atrativos como lanchonete e sorveteria.

O espaço que, no momento, está aberto somente para ensaios fotográficos, que devem ser agendados com antecedência, pretende tornar o local um empreendimento comercial, com oferta de programa es europeias, no intuito de alavancar o comércio e turismo local.

Vislumbra-se, através dos trabalhos de campo, que Santana do Cariri se

destaca pelo seu potencial turístico, seja o turismo ecológico, científico ou religioso. Contudo, não se difere de Nova Olinda e demais municípios da RMCariri, quando se trata de problemas referentes a falta de oportunidades de emprego e melhor distribuição de renda.

Segundo IBGE 2010, o município possui o Índice de Desenvolvimento Humano (IDH) de 0,612, ficando na posição 91 do ranking estadual. Sua população extremamente pobre, isto é, com rendimento domiciliar *per capita* mensal de até R\$ 70,00 equivale a aproximadamente 40% dos habitantes, em sua maioria residente na zona rural, como pode ser observado na tabela 14.

**Tabela 14 - População com rendimento domiciliar *per capita* mensal de até R\$ 70,00 em Santana do Cariri**

Discriminação	População extremamente pobre	
	Município	%
Urbana	2.750	31,17
Rural	4.039	48,38
<b>Total</b>	<b>6.789</b>	<b>39,54</b>

Fonte: IBGE (2010).

Em 2015, Santana do Cariri somava 21 empresas indústrias ativas, das quais, seis atuam no ramo do extrativismo mineral e 15 indústrias da transformação. O município possui 167 estabelecimentos comerciais do tipo varejista e 1.025 empregos formais, em sua maioria, voltadas para a administração pública (IPECE, 2015).

Em 2010, dos 4.510 domicílios do município, apenas 54,68% possuíam coleta de lixo. Os problemas de infraestrutura somados ao baixo dinamismo econômico apresentado por Santana do Cariri nos permite afirmar que, apesar do seu potencial turístico, a cidade necessita de um olhar mais atento quanto à elaboração de políticas que visem melhorar a qualidade de vida para sua população.

#### 4.3 MISSÃO VELHA: “O PORTAL DO CARIRI”

Também conhecida pela beleza natural de suas cachoeiras, a Cidade de Missão Velha é vista como um marco zero da região do Cariri. Segundo Irineu

Pinheiro (1963) foi o primeiro lugar habitado daquela região, ou local onde deu origem o primeiro povoamento capuchinho, e início das missões catequistas.

Ainda segundo o autor, foi nesse município onde ergueu-se a primeira capela do Cariri, em um lugar chamado Missão Nova. A freguesia dos Cariris Novos (Missão Velha) foi criada sob invocação de Nossa Senhora da Luz, por provisão de Manuel Machado Freire, em 28 de janeiro de 1748, sendo considerada a verdadeira mãe da evangelização caririense.

A cidade mantém viva a memória de um Cariri lendário, histórico e místico, além de se destacar como local de expansão das missões caririrenses nos séculos XVII e XVIII. Foi elevada a categoria de Vila em 1864 e ganhou esse nome devido os jesuítas terem fundado outra missão, passando a ser conhecido como Missão Velha.

Formada por quatro distritos, incluindo a sede municipal, Missão Velha apesar de ser contemplada com o *status* de ‘metropolitano’ possui pouco mais de 50% da sua população residindo em área rural (tabela 15), realidade esta que se estende a outros dois municípios da RMCariri – Jardim e Farias Brito.

**Tabela 15 - Distribuição da população de Missão Velha**

Distribuição	Urbana	Rural	Total
Distrito	Nº de habitantes	Nº de habitantes	Nº de habitantes
D. Missão Velha (sede)	12.891	6.085	18.976
D. Jamaru	2.342	7765	10.107
D. Missão Nova	145	3.170	3.315
D. Quimami	41	1835	1.876
<b>TOTAL</b>	<b>15.419</b>	<b>18.855</b>	<b>34.274</b>

Fonte: IBGE (2010).

Com uma população estimada em 35.326 habitantes, segundo IBGE (2016), Missão Velha apresenta o maior contingente populacional entre as cidades de até 50 mil habitantes da RMCariri. O município, assim como Nova Olinda e Santana do Cariri, abriga dois geossítios, o que o inclui no roteiro daqueles que buscam conhecer o Geopark Araripe.

Um dos seus principais atrativos, o geossítio Cachoeira de Missão Velha

está localizado no Sítio Cachoeira, a 3km da sede municipal e compreende a formação de cachoeiras com mais de 10 m de queda d'água. O geossítio é um marco da beleza paisagística do Cariri, além de se destacar por seus aspectos geológicos, com rochas sedimentares de aproximadamente 420 milhões de anos. (GEOPARK ARARIPE, 2016).

**Figura 16 - Geossítio Cachoeira de Missão Velha**



Fonte: GEOPARK ARARIPE (2016).

Nas proximidades da cachoeira, é possível encontrar restos de casas de pedra que remetem a uma primeira fase de colonização do Cariri, ao final do século XVII. Acredita-se que o local também servia com ponto de encontro entre cangaceiros, que marcaram a história do Sertão, no início do século XX. Todavia, o local de grande beleza paisagística enfrenta sérios problemas de poluição e deposição de resíduos sólidos por aqueles que visitam a cachoeira.

Já o geossítio Floresta petrificada do Cariri está localizado no Sítio Olho D'água Comprido, junto à rodovia CE-295 que liga a cidade de Missão Velha à BR-116, a 6km da sede municipal, na localidade conhecida como Grotá Funda. O geossítio constitui uma área com exposições das rochas da Formação Missão Velha e guarda um tesouro paleontológico de valor incalculável.

Os fósseis de troncos petrificados, encontrados na região (figura 17), datam de aproximadamente 145 milhões de anos e indicam a existência de colinas cobertas por florestas recortadas por rios que transportavam os troncos, que posteriormente eram soterrados e fossilizados.

**Figura 17 - Geossítio Floresta Petrificada – Missão Velha**



Fonte: GEOPARK ARARIPE (2016).

Missão Velha também se destaca pela sua tradicional vaquejada que ocorre anualmente no mês de julho. A festa, que teve origem no sertão nordestino com a labuta na criação de gado, chegou a sua 49ª edição em 2016. Verdadeiro marco da cultura local, a vaquejada atrai milhares de pessoas à cidade, tornando-se o seu maior festejo. Ademais, também fazem parte do seu quadro festivo, a festa do padroeiro São José, em março, e o festival de quadrilhas, em junho.

Segundo IPECE, em 2015, o município possuía 37 empresas industriais no setor da transformação, quatro na construção civil e uma extrativa mineral, totalizando 42 indústrias que, juntas, representam 204, dos 2.340 empregos formais da cidade (tabela 16). Não obstante, os estabelecimentos comerciais predominam somando 385 no total, dos quais 376 do tipo varejista e nove atacadistas.

**Tabela 16 - Número de empregos formais em Missão Velha (2015)**

Discriminação	Número de empregos formais		
	Mulheres	Homens	Total
Indústria da transformação	39	117	156
Construção Civil	05	43	48
Comércio	86	162	248
Administração Pública	839	305	1.144
Serviços	111	61	172
Agropecuária	21	551	572
<b>Total das Atividades</b>	<b>1.101</b>	<b>1.239</b>	<b>2.340</b>

Fonte: Ministério do Trabalho (MTb) – RAIS (2015).

O PIB do município é voltado, praticamente, para dois setores da economia, serviços com 74,23% e agropecuária com 21,06%, já a indústria é responsável por apenas 4,71%. Em se tratando da saúde, Missão Velha possui 23 unidades de saúde ligadas ao Sistema Único de Saúde e 205 profissionais voltados para área.

De acordo com a Tabela 17, em 2015, Missão Velha possuía um quadro com 514 professores, sendo 78,08% da rede pública municipal e 11,42% da rede estadual. O Setor da educação privada conta com apenas 10,5% do total de discentes no município.

**Tabela 17 - Docentes e matrícula inicial em Missão Velha (2015)**

Dependência Administrativa	Docentes		Matrícula inicial	
	Município	Estado	Município	Estado
Federal	-	893	-	11.107
Estadual	62	19.680	1.330	432.014
Municipal	424	62.119	6.882	1.333.872
Particular	57	21.217	1.092	452.718
<b>Total</b>	<b>514</b>	<b>96.737</b>	<b>9.304</b>	<b>2.229.711</b>

Fonte: Secretaria da Educação Básica – SEDUC (2015).

Posto isso, o ‘portal do Cariri’, como é conhecida a cidade, ainda apresenta fragilidades quanto às políticas territoriais, bem como, a oferta de funções urbanas, o que a caracteriza como centro local que presta pequenos e simples serviços a sua população e áreas circunvizinhas.

#### 4.4 FARIAS BRITO: “A CAPITAL DA CAL”

O município de Farias Brito teve o início de sua colonização intimamente ligada à concessão de sesmarias, entre os séculos XVII e XVIII. Em 1890, por força do decreto Nº 82, datado de 13 de outubro, tornou-se vila denominada Quixará. Esse primitivo nome é de origem indígena, e provem da tribo dos canindés, que habitava o alto sertão do Ceará na época (GIRÃO, 1983).

Ainda segundo o autor, a vila foi elevada a categoria de cidade pelo decreto de Lei nº 448, de 20 de dezembro de 1938, sendo desmembrada de Assaré. Seu nome foi mudado para Farias Brito em homenagem ao filósofo Raimundo de Farias Brito. O primeiro prefeito a exercer o cargo foi José Alexandre Nunes.

O município possui uma extensa área territorial de 203 km<sup>2</sup> e baixa densidade demográfica de 37 hab/km<sup>2</sup>. Composta por três distritos, mais a sede e uma população de 19.007 habitantes em 2010, Farias Brito ganha realce junto a Jardim e Missão Velha como os únicos municípios da RMCariri que possuem população rural superior a urbana.

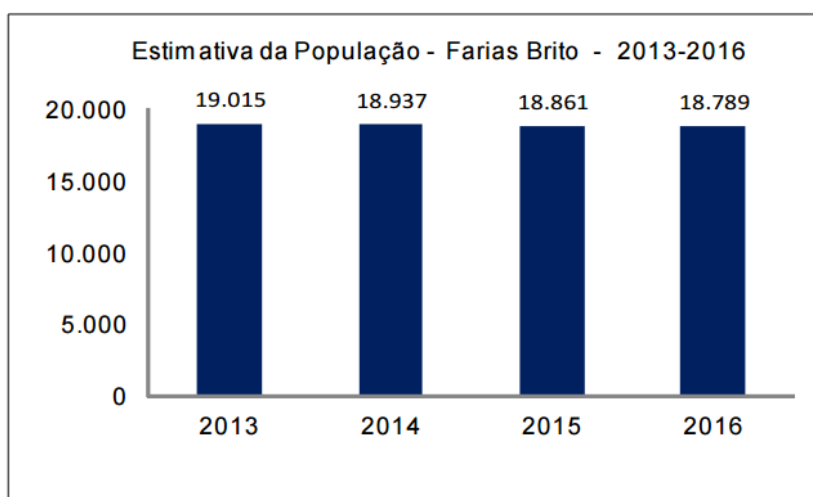
**Tabela 18 - Distribuição da população de Farias Brito**

<b>Distribuição</b>	<b>Urbana</b>	<b>Rural</b>	<b>Total</b>
<b>Distrito</b>	<b>Nº de habitantes</b>	<b>Nº de habitantes</b>	<b>Nº de habitantes</b>
D. Farias Brito (sede)	5.349	6.015	11.364
D. Cariutaba	1.549	867	2.416
D. Nova Betânia	936	861	1.797
D. Quincuncá	1.037	2.393	3.430
<b>TOTAL</b>	<b>8.871</b>	<b>10.136</b>	<b>19.007</b>

Fonte: IBGE (2010).

Outro fato que merece destaque refere-se ao déficit populacional que o município vem apresentando nos últimos anos. As estimativas feitas pelo IBGE apontam que, nos últimos quatro anos, Farias Brito manteve uma relativa diminuição em sua população, de modo que, 226 habitantes deixaram a cidade nesse período.

**Gráfico 2 - Estimativa da população de Farias Brito**



Fonte: IPECE (2016).

No Ceará, a queda no número de habitantes na última década ocorreu em 34 municípios. A estimativa baseada em dados estatísticos dos últimos censos indica que a migração ocorre principalmente em razão da falta de empregos e em busca de qualificação profissional. Este fato provoca o crescimento das cidades médias, como Juazeiro do Norte, por exemplo, que vem apresentando índices de crescimento, em termos proporcionais, maiores que algumas metrópoles.

Acresce informar, que outro motivador desse processo refere-se às secas que atingem a região. Segundo IBGE (2016), dos 34 municípios que apresentaram declínio populacional, cerca de 40% tem mais da metade de sua população residindo em áreas rurais com economia baseada na agricultura e pecuária de subsistência junto à oferta de empregos da administração pública.

Ademais, também são consideradas as taxas de natalidade e mortalidade e as mudanças nos limites municipais, como possíveis fatores que influenciam tais flutuações demográficas.

Também conhecida como a 'capital da cal', Farias Brito ao final do século XX, possuía como uma de suas principais atividades econômicas a fabricação e

comercialização do produto, utilizado principalmente na construção civil. Contudo, apesar de ainda ser apontada como principal símbolo do município, a produção da cal entrou em declínio e as principais fontes de renda atualmente estão voltadas para o funcionalismo público e a produção agrícola, com destaque para a plantação de milho.

Segundo IPECE (2015), a cidade dispõe de 240 estabelecimentos comerciais, 29 empresas industriais ativas e um número de empregos formais de 1.139 pessoas, em sua maioria, voltada para a administração pública. O município possui ainda 34,4% dos seus habitantes com rendimento mensal domiciliar *per capita* de R\$ 70,00, isto é, vivendo em extrema pobreza.

Farias Brito conta com 246 professores divididos entre as redes municipal, estadual e privada, distribuídos em 27 escolas. O município dispõe de 179 profissionais da saúde, que atuam em 25 unidades de saúde (hospitais e posto de atendimento).

Parte da sua história está retratada no ‘memorial Maria Leite de Almeida (Sinhá)’. O nome do memorial remete a esposa do antigo prefeito da cidade, conhecida popularmente como Sinhá de Né de Almeida. No local, é possível observar documentos, objetos e fotografias antigas de importantes cidadãos fariasbritenses que marcaram a história do município, entre eles o cineasta Rosemberg Cariry.

Farias Brito também possui a ‘Associação Cultural Curumins do Sertão’ que completou 10 anos em 2016. No espaço, funciona a Casa de Arte e Cultura Rosemberg Cariry onde se encontra um acervo que mostra toda trajetória do cineasta, bem como, peças de outros artistas cearenses.

Traço marcante do Cariri cearense, a religiosidade popular associada à figura do Padre Cicero também pode ser encontrada no município. Em 1977, foi instalada uma estatua do Padre, no distrito de Quincuncá, distante 4km da sede municipal. Eleito pela gestão municipal como principal ponto turístico da cidade, o local vem recebendo investimentos no intuito de alavancar o turismo na cidade.

Uma reportagem publicada em 2015 pelo jornal Diário do Nordeste<sup>14</sup> divulgou que um valor estimado em R\$ 4 milhões foi investido em obra de infraestrutura no local. Os recursos foram oriundos do Ministério do Turismo, em

---

<sup>14</sup>Disponível em: <<http://diariodonordeste.verdesmares.com.br/cadernos/regional/pontal-do-padre-cicero-atrai-devotos-1.1273473>>. Acesso em: 14 de agosto, 2016.

parceria com o governo do Estado e a Prefeitura Municipal. Desde então, a obra passou a ser denominada 'Pontal do Padre Cícero'.

O 'Pontal do Padre Cícero' é semelhante ao Pontal da Santa Cruz, em Santana do Cariri, a localidade possui um mirante, com uma vista panorâmica do vale do Cariri. Não obstante, sua principal característica refere-se às missas celebradas dia 20 de cada mês em homenagem à data de aniversário de morte do padre Cícero, tornando-se um verdadeiro ponto de oração e pagamento de promessas. Acresce ressaltar que, assim como Missão Velha, o município de Farias Brito também possui uma tradicional vaquejada que ocorre anualmente no mês de setembro se destacando como a sua principal festividade ao longo do ano.

Na figura 18, observa-se a implantação de um pórtico marcando a entrada da cidade. A obra faz parte do conjunto de ações de pavimentação e requalificação urbana do projeto cidades do Ceará – Cariri Central, destinados a Farias Brito que chegam a R\$ 2,5 milhões. Percebe-se através da construção do pórtico, que algumas obras do Projeto não têm como principal finalidade o desenvolvimento de ações voltadas para melhorar a qualidade de vida da população.

**Figura 18 - Pórtico de Farias Brito**



Fonte: CASTRO (2016).

Ademais, a antiga Quixará, que possui como principal fonte de renda a produção agrícola, o funcionalismo público e o comércio local, é mais uma pequena cidade do Cariri cearense que necessita de instrumentos voltados para planejamento e gestão do território.

#### 4.5 CARIRIAÇU: “MAIOR PRODUTORA DE SISAL DO CEARÁ”

Caririaçu é mais um centro local integrante da RMCariri, que possui reduzido desenvolvimento econômico com suas principais atividades voltadas para o cultivo de atividades primárias, como agricultura e pecuária, além dos serviços e comércio.

Foi desmembrado de Crato e elevado à categoria de vila com a denominação de Serra de São Pedro, pela Lei provincial nº 1727, de 18-08-1876. A partir dessa data, passou por diversas mudanças toponímicas, no tocante a leis e decretos, até chegar à denominação atual como destaca Girão (1983 p. 63):

A Lei Provincial nº 1727, de 18 de agosto de 1876, criou o município, com sede na povoação de São Pedro, então elevada à vila. Extinto, foi restaurado pela Lei nº 2046, de 12 de novembro de 1883. De novo extinto pela Lei nº 589, de 24 de julho de 1900, foi restaurado pela Lei nº 805, de 21 de agosto de 1905. Mais uma vez suprimido, pelo decreto nº 193, de 20 de maio de 1931, passando eu território a pertencer ao município de Crato, restaurou-o o decreto 1156, de 4 de dezembro de 1933. A vila tomou a categoria de cidade em vista do decreto nº 448, de 20 de dezembro de 1938. É considerado fundador do município José Joaquim de Santana, filho de Icó, que se estabeleceu na fazenda São José, em 1850.

Formado por quatro distritos, incluindo a sede, o município possui uma área total de 623 Km<sup>2</sup> e densidade demográfica de 42,33 hab/km<sup>2</sup>. Com pouco mais da metade da sua população residindo em áreas urbanas e uma estimativa de aproximadamente 26.876 habitantes para 2016, Caririaçu apresenta uma taxa de crescimento semelhante à maioria dos municípios com menos de 50 mil habitantes da RMCariri.

**Tabela 19 - Distribuição da população de Caririaçu**

Distribuição	Urbana	Rural	Total
Distrito	Nº de habitantes	Nº de habitantes	Nº de habitantes
D. Caririaçu (sede)	12.183	6.402	18.585
D. Feitosa	498	1.765	2.263
D. Miguel Xavier	573	1.094	1.667
D. Miragem	777	3.101	3.878
<b>TOTAL</b>	<b>14.031</b>	<b>12.362</b>	<b>26.393</b>

Fonte: IBGE (2010).

O principal veículo gerador de renda no município é o governo municipal, através da oferta de serviços públicos. Embora a agricultura e pecuária, juntas, sejam responsáveis por 16% do PIB municipal, o setor de serviços se destaca com 73,96% deste, seguido pela indústria com 9,91% segundo IPECE (2013).

Caririaçu conta com 22 empresas indústrias, sendo 20 delas do setor de transformação e duas da construção civil (Tabela 20). Embora seja de grande importância no PIB municipal, não é a área que absorve uma grande quantidade de mão de obra, gerando apenas 78 empregos formais segundo o IPECE (2015).

**Tabela 20 - Empresas industriais ativas em Caririaçu (2015)**

Discriminação	Empresas industriais ativas			
	Município	%	Estado	%
Extrativa Mineral	-	-	388	0,89
Construção civil	2	9,09	2.978	6,85
Utilidade pública	-	-	323	0,74
Transformação	20	90,91	39.794	91,52
<b>Total</b>	<b>22</b>	<b>100,00</b>	<b>43.483</b>	<b>100,00</b>

Fonte: Secretaria da Fazenda – SEFAZ (2015).

O município possui 287 estabelecimentos comerciais, dos quais predominam os varejistas, isto é, 285, e dois do ramo atacadista, gerando 143 empregos formais. O número total de empregos formais equivale a 1.684, em sua maioria, servidores da administração pública totalizando 1.381. Os demais estão

distribuídos nas áreas da indústria da transformação, construção e comércio (IPECE, 2015).

Conhecido como maior produtor de sisal (*Agave sisalana*) do Ceará, Caririaçu também se destaca pelo cultivo de outras lavouras como a bananicultura que, juntas, são responsáveis por 3% do PIB e da mamona (*Ricinus communis L.*), que além de possuir grande expressividade no quadro econômico, se trata de uma cultura voltada, principalmente, para a produção de biodiesel (MACÊDO, 2016).

Ainda segundo o autor “a diversidade de culturas do município está relacionada com as características do clima serrano, bem mais ameno se comparado com as depressões sertanejas circundantes” (MACÊDO, 2016 p. 94).

**Figura 19 - Cultivo de Sisal em Caririaçu**



Fonte: MACÊDO (2015).

A produção é feita através do sistema de agricultura familiar e o principal destino da cultura é a produção de artesanato e de cordas originários da fibra, que garante uma renda extra para cerca de 20 famílias no município. A gestão municipal, através da secretaria de cultura, afirma que o município pretende capacitar mais artesãos através de cursos no intuito de aumentar a produção.

A Associação dos artesãos de Caririaçu (ARTÇU) criada em 2001, chega a produzir mil peças por mês. As peças feitas com a fibra do sisal e a palha do milho são vendidas nas cidades vizinhas, em Pernambuco, Fortaleza e até exportadas para fora do Brasil. Os artesãos produzem utensílios domésticos como tapetes, baús e cestas, brinquedos e acessórios como bolsas e chapéus (figura 20).

**Figura 20 - Peças produzidas por artesãos de Caririaçu**



Fonte: [decadeirinhadearruar.blogspot](http://decadeirinhadearruar.blogspot.com) (2015)<sup>15</sup>.

Assim como na maioria dos municípios cariarienses, a religiosidade também exerce um papel importante em Caririaçu. Embora não disponha de um centro de visitação de romeiros, como acontece em grande parte dos demais municípios da RMCariri, a cidade possui uma relativa quantidade de igrejas, em sua maioria, católicas que promovem festas religiosas durante grande parte do ano.

A festa religiosa realizada em homenagem a São Pedro, padroeiro do município, ocorre entre os dias 20-29 do mês de junho tornando-se uma tradição que se repete a mais de um século. Durante a semana de festejos, os católicos participam de procissões, celebração de novenas, leilões e missas, bem como de uma famosa 'carreata de São Pedro' que ocorre há mais de trinta anos na localidade.

Não obstante, a pequena Caririaçu, de economia pautada principalmente no setor primário e de serviços, não possui funções urbanas que a evidencie no contexto regional da RMCariri.

---

<sup>15</sup>Disponível em <http://decadeirinhadearruar.blogspot.com.br/2014/01/caririacu.html>. Acesso em: 12 de dezembro, 2016.

#### 4.6 JARDIM: “RAINHA DAS CHAPADAS DO NORDESTE”

O município de Jardim, elevado à categoria de vila com denominação de Santo Antônio do Jardim, em 30-08-1814, e à condição de cidade pela provincial nº 1829, de 03-09-1879 recebe essa denominação oriunda de um rio do mesmo nome, formado pelo encontro de dois pequenos rios – o Cravatá e o Barra da Mata.

Sua existência deve-se ao padre João Bandeira, natural da Bahia, que, em companhia de outros emigrantes do Rio São Francisco e fugindo aos efeitos da grande seca que assolava os sertões baianos e pernambucanos veio estabelecer-se, em 1782, no vale do Jardim, onde havia terras férteis e os recursos das revinas perenes (GIRÃO, 1983).

Ainda segundo o autor, a presença do sacerdote atraiu para ali muitas outras pessoas, que se foram ‘arraialando’. O primeiro templo católico construído foi o templo do padre João Bandeira, no mesmo local em que mais tarde se elevou a matriz.

Dividido em três distritos, Corrente, Jarimirim e o distrito sede, essa pequena cidade, com maioria de sua população residindo em áreas rurais, possui reduzido desenvolvimento industrial e econômico e preservação de atividades primárias como agricultura e pecuária, além dos serviços.

**Tabela 21 - Distribuição da população de Jardim**

Distribuição	Urbana	Rural	Total
Distrito	Nº de habitantes	Nº de habitantes	Nº de habitantes
D. Jardim (sede)	8.115	12.639	20.754
D. Corrente	574	1.647	2.221
D. Jarimirim	305	3.408	3.713
<b>TOTAL</b>	<b>8994</b>	<b>17.694</b>	<b>26.688</b>

Fonte: IBGE (2010).

Segundo estimativa do IBGE (2016), o município com população de aproximadamente 27.074 habitantes, apresenta um baixo crescimento populacional nos últimos anos, uma vez que sua população aumentou em 386 pessoas entre os anos de 2010-2016.

Conhecida pelo seu clima ameno, a cidade situada na Chapada do Araripe não se difere das demais quando se trata de riquezas naturais, a exemplo das dezenas de fontes de água cristalina e mirantes encontrados em seu território.

A altura do sitio Horizonte, é possível encontrar o Balneário Novo Horizonte, com bicas, piscinas, chalés, parque infantil dentre outros equipamentos. Já no Sitio Areias, nas proximidades da cidade, está o Tamboril Park, outro balneário que constitui uma das mais atrativas áreas de lazer dos jardinenses, devido a sua fácil localização e a beleza do ambiente, que também propicia a realização de trilhas ecológicas.

Local de solos férteis, Jardim é um dos principais produtores de hortaliças do Cariri, com destaque para a plantação de alface e coentro. Parte dessa produção é vendida em sua tradicional feira livre, contudo, a maior parcela é comercializada em Juazeiro e distribuída para outras cidades da região.

A feira livre é uma tradição centenária que reúne pessoas do município e das cidades vizinhas do Cariri e do estado vizinho, Pernambuco. A feira, além de exercer sua função de compra e venda de mercadorias, também desempenha o papel de ponto de encontro dos moradores.

O município apresenta um dado curioso referente a uma rede migratória que vem ocorrendo nos últimos anos entre Jardim-CE e, especificamente, o distrito de Marajó, localizado em Cristalina – Goiás.

Segundo Viana *et al.* (2016), estima-se que migram para o distrito de Marajó cerca de 700 pessoas anualmente, das quais 100% são homens. Os autores relatam que a formação dessa rede migratória está ligada à produção de cenoura, cebola e alho que mobiliza um grande número de trabalhadores para a colheita, representando um grande atrativo para os migrantes sazonais.

Em suma é possível inferir que trata-se de uma migração no sentido rural/rural, fomentada pelo contexto regional do sertão cearense e pela falta de emprego e de investimentos produtivos no município de Jardim, que produz um cenário favorável para a mobilidade dos trabalhadores assalariados e pequenos agricultores, que migram em busca de melhores condições de trabalho e renda, já que no local onde moram a falta de emprego é constante levando a população a migrar para outras regiões em busca de trabalho. (VIANA *et al.*, s/p, 2016)

A pesquisa de Viana *et al.* (2016) revela que os migrantes, geralmente homens casados, em sua maioria, se deslocam em busca de melhores condições de

trabalho e renda para manter a família e apenas 10% deles alegam a seca e a estiagem na região como causa de suas migrações.

Segundo IPECE (2015), Jardim conta com 32 empresas industriais, das quais 30 são voltadas para o ramo da transformação e apenas duas do tipo extrativa mineral. Já o número de estabelecimentos comerciais varejista chega a 354 e apenas uma atacadista, que junto a outros setores da economia totalizam 1.136 empregos formais no município.

**Tabela 22 - Número de empregos formais em Jardim (2015)**

Discriminação	Número de empregos formais		
	Mulheres	Homens	Total
Indústria da Transformação	4	96	100
Construção Civil	-	9	9
Comércio	60	70	130
Serviços	43	75	118
Administração Pública	571	206	777
Agropecuária	1	1	2
<b>Total das Atividades</b>	<b>679</b>	<b>457</b>	<b>1.136</b>

Fonte: Ministério do Trabalho – RAIS (2015).

Jardim é possuidor de um Produto Interno Bruto (PIB) de R\$ 83.155,00, originado, em sua maior parte, pelo setor de serviços, que sozinho é responsável por 77,81% do PIB, seguido da agropecuária com 19,38% e do setor industrial com participação de apenas 2,28% (IPECE, 2013).

Ainda que esse conjunto de municípios com menos de 50 mil habitantes apresente sérios problemas de infraestrutura, é possível observar uma relação de complementariedade entre alguns deles e o Crajubar, seja como fornecedores de matéria prima (sobretudo para a indústria) como é o caso de Nova Olinda e Santana do Cariri, seja pela oferta de mão de obra para o centro mais dinâmico como ocorre com Missão Velha e Caririáçu.

## **5 PROJETO CIDADES DO CEARÁ I – CARIRI CENTRAL E SEUS DESDOBRAMENTOS NA REGIÃO METROPOLITANA DO CARIRI**

Durante a gestão de Cid Gomes (2007-2014), a redução da desigualdade regional passou a ser eleita como uma das prioridades do seu governo, de modo que, foi criada no ano de 2007 a Secretaria das Cidades, em substituição a antiga Secretaria do Desenvolvimento Local e Regional (SDLR). Instituída como órgão integrante de um novo modelo de gestão do Poder Executivo para o período 2007-2010, a Secretaria voltou-se, inicialmente, para ações nas áreas de habitação, estruturação urbana, desenvolvimento regional e saneamento básico.

No seu segundo mandato de 2011-2014, a Secretaria passou a atuar no fortalecimento institucional dos municípios por meio de uma entidade vinculada ao Instituto de Desenvolvimento Institucional das Cidades do Ceará (IDECI), criado em 2011. Atualmente, o órgão está à frente do Projeto de Desenvolvimento Econômico de Pólos Regionais – Cidades do Ceará – Cariri Central, que contempla os nove municípios da RMCariri – Crato, Juazeiro do Norte, Barbalha, Jardim, Nova Olinda, Santana do Cariri, Farias Brito, Missão Velha e Caririaçu.

O Projeto faz parte de uma estratégia com o objetivo de 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, através de ações de qualificação do território, de apoio à iniciativa privada e de fortalecimento da gestão municipal e regional (CARTAXO, 2009).

Neste capítulo, faremos uma apresentação do Projeto baseado no seu manual operativo fornecido pela Secretaria das Cidades, no intuito de compreendê-lo enquanto ferramenta política utilizada pelo Estado. Em seguida, buscaremos analisar, a partir dos trabalhos de campo, como se deu os investimentos e a implementação do Projeto na RMCariri, com olhar voltado para as particularidades de cada município.

## 5.1 O PROJETO COMO FERRAMENTA POLÍTICA DE DESENVOLVIMENTO E INTEGRAÇÃO REGIONAL

A idealização do Projeto Cidades do Ceará – Cariri Central teve início na antiga Secretaria de Desenvolvimento Local e Regional, extinta no final de 2006. Sua elaboração ocorreu entre março de 2006 e dezembro de 2009 e sua implementação em 2010.

O Projeto foi concebido como ação estratégica direcionada para a execução de uma política de desenvolvimento local e regional, que se constitui num conjunto de intervenções integradas de caráter urbanístico, ambiental, social e econômico que, além de melhorar a infraestrutura urbana dos municípios, busca promover a requalificação ambiental de algumas áreas, fator condicionante para a promoção do desenvolvimento sustentável.

O governo alega que, o aumento do contingente populacional cearense, associado à crescente desigualdade social, vem gerando um quadro de desequilíbrio regional dos quais se destacam: a grande concentração populacional e de serviços na Região Metropolitana de Fortaleza (RMF), gerando cinturões de pobreza em sua periferia; intensa migração para a RMF, com destaque para capital; grande concentração da pobreza no interior do Estado e desenvolvimento incipiente das cidades do interior. Por conseguinte, a gestão estadual deve concentrar seus esforços na elaboração de políticas de desenvolvimento capazes de reverter essa realidade, logo:

O Projeto surgiu da compreensão que o Governo do Estado tem sobre a necessidade de ampliar e fortalecer o processo de desenvolvimento sócio-econômico e de urbanização do interior, de forma a dar início a um processo de desconcentração da Região Metropolitana de Fortaleza e minimizar as disparidades socioeconômicas entre esta e as demais regiões do Estado, proporcionando maior equilíbrio na oferta de oportunidades de trabalho e renda, estruturando a economia do interior como fator fundamental para a redução da pobreza (PROJETO CIDADES, p. 48).

Partindo desse pressuposto, sua efetivação compreende os seguintes objetivos: como objetivo geral, idealiza-se constituir um pólo estratégico de desenvolvimento socioeconômico e ambiental na região do Cariri Central, com base em suas potencialidades e mediante a execução de ações de incentivo às atividades

econômicas mais competitivas, voltadas para a criação de novas oportunidades de geração de emprego e renda para a redução das desigualdades inter-regionais. Como objetivos específicos, pretende-se: melhorar a infra-estrutura urbana; promover o desenvolvimento econômico e ampliar a capacidade de gestão regional do Cariri Central (PROJETO CIDADES, 2009).

O investimento para sua realização foi orçamentado em US\$ 66 milhões, dos quais US\$ 46 milhões por parte do Banco Mundial – BIRD e US\$ 20 milhões do Governo do Estado do Ceará, com participações financeiras dos municípios, quando cabível. Ao todo, estipula-se um valor de R\$ 130 milhões investidos no Cariri entre os anos de 2010-2016. Com isso, através do Projeto, a Secretaria das Cidades pretende fortalecer o Cariri Central, transformando-o numa região capaz de dividir com a capital a atração de população, equipamentos, atividades, bens e serviços (PROJETO CIDADES, 2009).

A escolha do sul do Ceará, especificamente os nove municípios que atualmente compõem a Região metropolitana do Cariri se deu mediante alguns critérios dos quais o Governo destaca:

- Concentração de investimentos públicos e forte poder de atração de investimentos privados;
- Presença de atividades produtivas competitivas para o Ceará e que inclusive integram a pauta de exportações do Estado;
- Consolidado capital social, diversidade cultural e abundância de recursos naturais;
- Grande potencialidade de geração de empregos formais;
- Estrutura urbana consolidada, com processo de polarização regional constituído por mais de um município;
- Grande disponibilidade de infra-estrutura e serviços;
- Concentração de instituições públicas e privadas e
- Localização estratégica em relação às demais capitais do Nordeste e à RMF, que lhe favorece em termos de comunicação e acessibilidade.

O Projeto, segundo seus mentores, constitui uma experiência-piloto, a ser replicada nas demais regiões do Estado, de modo que, em 02 de setembro de 2013, foi criado o Programa Cidades do Ceará – Vale do Jaguaribe/Vale do Acaraú, que

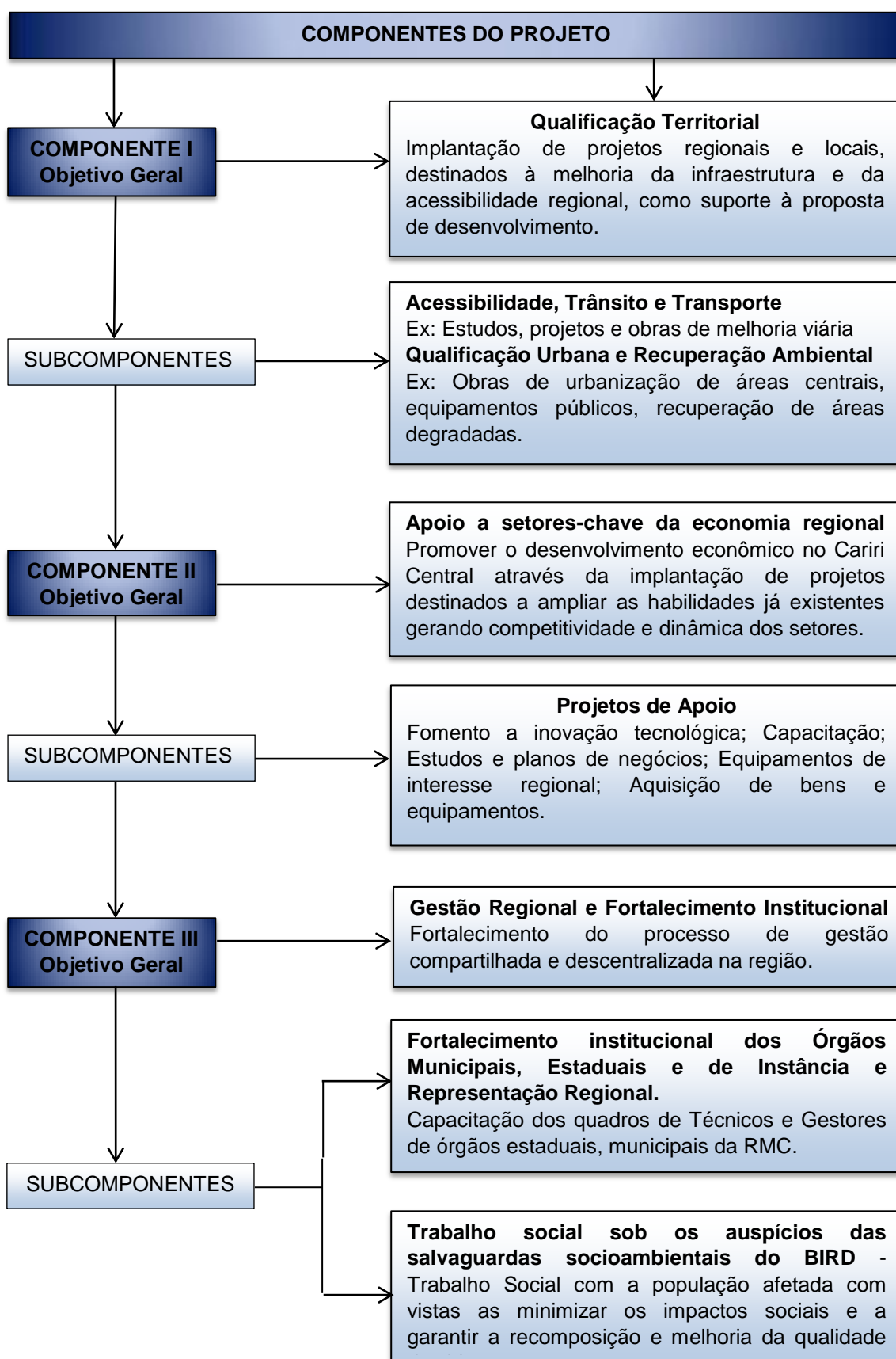
tem como cidades polos – Sobral, Russas, Morada Nova e Limoeiro do Norte e mais um grupo de 18 cidades no Vale do Acaraú e 21 cidades no Vale do Jaguaribe.

A estrutura do Projeto é composta por três componentes, no qual serão enfatizados a Qualificação Territorial; Inovação e Apoio aos Arranjos Produtivos Locais; Gestão Regional e Fortalecimento Institucional. Conforme pode-se observar na figura 21, para esses componentes, foram previstos um conjunto diversificado de obras e ações, que visam promover o desenvolvimento regional.

O Projeto é composto por três principais instâncias de estratégia e gestão, são elas: Unidade de Gerenciamento do Projeto (UGP), principal responsável por sua implementação no âmbito da Secretaria das Cidades; Comitê Consultivo do Projeto (CCP), composto por representantes da Secretaria das Cidades e por representantes dos nove municípios e o Núcleo de Gestão Sócio-Ambiental do Cariri Central (NGSA), que tem como função principal monitorar a implementação do Projeto, reconhecer agentes parceiros, articular políticas, promover a captação de recursos, com ações de articulação e capacitação e, assim, fortalecer as instituições locais nas ações complementares das áreas social e ambiental.

O CCP é formado pelos prefeitos dos nove municípios da Região Metropolitana do Cariri, pelo Secretário Estadual das Cidades e por um representante da UGP e tem como principal objetivo fortalecer a gestão regional do Cariri Central e apoiar a sua implementação. Contudo, a expectativa não foi alcançada, tendo em vista que este instrumento de intermediação institucional não saiu do papel, logo, não há uma gestão compartilhada por parte de cada representante, bem como, não houve um fortalecimento institucional da RMCariri após a execução do Projeto.

**Figura 21 - Esquema explicativo dos componentes do Projeto**



Fonte: Projeto Cidades do Cariri Central (2009).

Na realização do detalhamento dos componentes, o projeto afirma que o **componente I** destinado a qualificação territorial envolve um conjunto de intervenções de natureza física, que deve contribuir para o fortalecimento da estrutura urbana e da base econômica da região do Cariri Central.

A Qualificação Territorial compreende ainda projetos de infraestrutura e serviços urbanos, voltados para a questão da acessibilidade, trânsito e transportes, saneamento ambiental, qualificação urbana e ambiental e equipamentos públicos de interesse regional.

A linha de atuação desse componente está voltada para as áreas de engenharia e arquitetura, com destaque para projetos e obras de equipamentos públicos de interesse turístico e regional; projetos e obras de proteção ambiental e/ou recuperação de áreas degradadas; projetos e obras de reabilitação e estruturação de espaços urbanos/áreas centrais; projetos e obras de acessibilidade e infraestrutura viária; demais projetos e obras estruturantes de apoio ao desenvolvimento econômico pretendido.

É possível perceber no quadro 10 que, embora as ações programadas por este eixo do Projeto estejam previstas para todos os municípios que o compõe, há certa prioridade quanto às obras destinadas aos três principais municípios – Crato, Juazeiro do Norte e Barbalha (Crajobar).

#### **Quadro 10 - Desempenho das obras referente à Qualificação Territorial**

<b>OBRAS DO COMPONENTE I</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Requalificação praças centrais (Crato);</li> <li>- Pavimentação e sinalização do centro histórico de (Barbalha);</li> <li>- Sinalização turística do Geopark Araripe;</li> <li>- Requalificação da área central (Farias Brito);</li> <li>- Roteiro da fé – (Juazeiro do Norte);</li> <li>- Centro Multifuncional do Cariri – (Juazeiro do Norte);</li> <li>- Pavimentação de avenidas – (Nova Olinda/Santana do Cariri);</li> <li>- Pavimentação de principal rua do distrito Caldas – (Barbalha);</li> <li>- Av. contorno de (Barbalha);</li> <li>- Requalificação da área central de (Crato);</li> <li>- Pavimentação asfáltica da estrada vicinal Crato – Bela Vista (Crato);</li> <li>- Av. contorno – trecho 01 (Juazeiro do Norte);</li> <li>- Requalificação ambiental no bairro seminário – (Crato);</li> <li>- Vila da música (Crato);</li> <li>- Requalificação da área central de (Barbalha);</li> <li>- Duplicação da / Ce-060 na saída de Jardim - (Jardim);</li> </ul>

- Melhorias de infraestrutura do Geopark Araripe – Geossítios;
- Obras de acesso ao Geossítio Cachoeira de Missão Velha (Missão Velha);
- Pavimentação de um trecho da avenida de acesso / Ce – 060 – (Caririaçu);
- Pórtico de (Farias Brito);
- Pavimentação da via de acesso ao parque de eventos – (Missão Velha);
- Avenida do contorno 2º e 3º trecho – (Juazeiro do Norte)

Fonte: Projeto Cidades do Cariri Central (2016).

Já o **componente II** volta-se para área de Inovação e Apoio aos Arranjos Produtivos Locais (APLs). Segundo o Governo do Estado do Ceará (2009, p. 43).

Este componente envolve um conjunto de ações de natureza econômica (nas áreas de capacitação e organização, infraestrutura, melhoria do ambiente de negócios, marketing, dentre outras), complementares entre si, que visam fortalecer e desenvolver as atividades econômicas endógenas com maior potencial de transbordamento da região do Cariri Central – os setores de Calçados e de Turismo.

Ainda segundo o Projeto, esse eixo estratégico pensado para o apoio aos setores de calçados e turismo no Cariri, possui investimentos, a serem implantados, a partir dos seguintes subcomponentes:

- Organização e capacitação dos atores: com ações voltadas para o fortalecimento da governança e a qualificação dos atores, um reflexo da necessidade de prepará-los para o atendimento às exigências do mercado por uma maior qualidade e diversidade de produtos e serviços;
- Suporte físico às atividades econômicas: com ações voltadas para a construção ou reforma de equipamentos e aquisição de bens, no intuito de dar suporte aos APLs através da oferta de produtos e serviços, antes encontrados de forma incipiente ou inexistente na região, como, por exemplo, o Geopark Araripe e o Centro de Inovação Tecnológica do Setor de Calçados (CITE Calçados/Cariri);
- Fortalecimento do ambiente empresarial: aqui, as ações são voltadas para reformas institucionais que melhorem o ambiente de negócios. Com destaque para obras do aterro sanitário regional e de saneamento e demais obras de abastecimento de água, esgotamento sanitário e drenagem estão previstas no escopo das atividades específicas da Secretaria das Cidades do Governo do Estado do Ceará;

- Marketing para os arranjos produtivos locais: com isso, objetiva-se fomentar os APLs de Calçados e de Turismo, divulgando as potencialidades dessas atividades econômicas e da região, e permitindo-lhes ampliar sua área de atuação com a conquista de novos mercados. O incentivo se efetuará, por exemplo, através da promoção de eventos, encontros e feiras na região ou em outros locais, da criação de material promocional (folders, banners, etc.) e;
- Recursos não alocados: neste caso, incluem, se necessário, complemento de orçamentos de ações já previstas e/ou novas ações do componente, fruto do amadurecimento da implementação do Projeto, cuja importância esteja voltada para a consolidação de suas ações na região. Trata-se, portanto, de reserva técnica, a ser distribuída de acordo com a demanda, em quaisquer dos outros subcomponentes.

O conjunto de ações estratégicas a serem desenvolvidas para os dois eixos do projeto voltados para o setor de calçados (envolvendo Acessórios) e turismo (envolvendo Cultura e Artesanato) ocorre mediante o fato dessa região reunir um número expressivo de estabelecimentos voltados à questão industrial. Segundo Pereira Junior (2011), o Crajubar possui cerca de 300 micro, pequenas e médias empresas calçadistas de capital local. Com isso, o Cariri figura entre os maiores polos calçadistas brasileiros e o maior de todo o Norte/Nordeste gerando mais de oito mil empregos formais na região.

Além disso, a região possui ainda um forte potencial turístico com o desenvolvimento de atividades voltadas para diversos tipos de turismo entre eles o ecológico (FLONA e APA do Araripe); religioso, através da figura do Padre Cicero e as romarias que trazem milhões de romeiros anualmente a cidade de Juazeiro do Norte; cultural, com as bandas cabaçais, artesanatos, festas e feiras regionais promovidas principalmente no município de Crato e científico por meio do Geopark Araripe junto à riqueza geológica dos seus geossítios e o Museu de Paleontologia, localizado em Santana do Cariri.

Os projetos desse componente podem ser observados no quadro 11.

### Quadro 11 - Projetos desenvolvidos quanto a Inovação e Apoio aos Arranjos Produtivos Locais (APLs)

PROJETOS DO COMPONENTE II	
<p><b>CENTRO MULTIFUNCIONAL DO CARIRI:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Plano de gestão;</li> <li>- Aquisição de elevadores;</li> <li>- Aquisição de mobiliário.</li> <li>- Plano de desenvolvimento integrado do turismo (PDITS);</li> <li>- Plano de negócios do Geopark Araripe;</li> <li>- Gestão e ocupação do CMC;</li> <li>- Plano de gestão vila da música.</li> <li>- Plano diretor da Região metropolitana;</li> <li>- Aquisição de equipamentos de informática para o CMC.</li> <li>- Aquisição de equipamentos (laboratório de design/cad-cam);</li> <li>- Plano museológico para o Museu de Paleontologia de Santana do Cariri.</li> </ul>	<p><b>GEOARK ARARIPE:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Confecção e instalação de placas;</li> <li>- Sinalização;</li> <li>- Confecção de livros e folders;</li> <li>- Assessoria técnica para planejamento e implementação da estratégia de desenvolvimento;</li> <li>- Missões técnicas.</li> </ul>

Fonte: Projeto Cidades do Cariri Central (2016).

Já o **componente III** do Projeto trata da Gestão Regional e Fortalecimento Institucional, que por sua vez, envolve um conjunto de intervenções de fortalecimento institucional, complementares entre si. Este componente se estende ainda ao fortalecimento do processo de gestão compartilhada e descentralizada, com ações nas áreas de capacitação, assistência técnica, aquisição de bens e equipamentos, gestão ambiental regional, estímulo à formação de parcerias, missões técnicas etc.

Este eixo prioritário do projeto divide-se nos seguintes subcomponentes:

- Fortalecimento institucional dos órgãos municipais: Esse fortalecimento deve ocorrer mediante ações voltadas, especificamente, para a capacitação gerencial das prefeituras, com a utilização de novas alternativas de financiamento, adoção de novas formas de gestão, introdução de novas tecnologias e instrumentos normativos de modernização da gestão administrativa. Como por exemplo, suporte técnico na elaboração e/ou implementação de planos diretores municipais, capacitação e treinamento de quadros técnicos ou mesmo financiamento de viagens, encontros ou fóruns para contribuição da efetivação do projeto;

- Fortalecimento institucional dos órgãos estaduais: os projetos e ações desse subcomponente são contempladas pelo anterior, no entanto destacamos a ênfase dada ao fortalecimento do Escritório Regional do Cariri, vinculado à Secretaria das Cidades, de através da capacitação de técnicos e da compra de equipamentos para apoiar a implementação das ações do Projeto na região;
- Fortalecimento institucional das instâncias de representação e de gestão regional: aqui, as ações e projetos estão voltados principalmente para Conselho de Desenvolvimento e Integração Regional do Cariri – CONDIRC. Essa instância segundo o Projeto cidades do Cariri Central deve ser composta pelos nove prefeitos dos municípios. Aqui, além das ações presente nos subcomponentes anteriores destaca-se o apoio à consolidação da Região Metropolitana do Cariri.

No âmbito do fortalecimento institucional das instâncias de representação e de gestão regional, destacamos o CONDIRC, visto que, essa instância possui ações e projetos voltados para o fortalecimento institucional do Cariri. No entanto, segundo Queiroz (2016, p. 452):

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.

## Quadro 12 - Atividades voltadas para à Gestão Regional e Fortalecimento Institucional

ATIVIDADES DO COMPONENTE III
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Aquisição de equipamentos de informática;</li> <li>- Capacitação de técnicos e gestores municipais e estaduais da região do Cariri na área de gestão ambiental.</li> <li>- Atendimento, acompanhamento e monitoramento social às famílias afetadas pelas obras do projeto;</li> <li>- Acompanhamento e monitoramento aos planos de reassentamento involuntário;</li> <li>- Elaboração, acompanhamento e monitoramento do plano de ação integrada da obra do seminário; - desapropriação dos imóveis afetados pelas obras;</li> <li>- Reassentamento das famílias afetadas em unidades habitacionais do programa minha casa minha vida;</li> <li>- Programa de capacitação de técnicos e gestores da região do cariri;</li> <li>- Realização de pesquisas de satisfação com os cidadãos usuários afetados direta e indiretamente pelas intervenções do projeto;</li> <li>- Consultoria para supervisão das obras de infraestrutura do projeto cidades do Ceará - Cariri Central.</li> </ul>

Fonte: Projeto Cidades do Cariri Central (2016).

O Projeto Cidades do Ceará é parte de uma estratégia de desenvolvimento regional e fortalecimento institucional da RMCariri, com atuação voltada para o desenvolvimento de suas atividades econômicas potenciais, isto é, calçados e turismo. No entanto, apresenta algumas particularidades, visto que, a implementação de suas ações ocorre de maneira desigual entre os nove municípios do Cariri Central. Desse modo, faz-se necessário analisar como se deu a execução dessa política que pode ser considerada a maior intervenção por parte do Estado após a institucionalização da RMCariri.

### 5.2 ANÁLISE DOS INVESTIMENTOS EM INFRAESTRUTURA: UM OLHAR A PARTIR DAS PARTICULARIDADES DE CADA MUNICÍPIO

Conforme destacado anteriormente, o Projeto Cidades prioriza um conjunto de intervenções de infraestrutura local e regional, com obras voltadas em grande parte para os três principais municípios da região – Crajubar e obras de menor amplitude destinadas aos demais seis municípios. Nesta sessão, analisaremos como se deu a sua implementação em cada um deles.

Entre os nove municípios beneficiados com o projeto, Crato e Juazeiro do Norte se destacam como aqueles que receberam o maior número de obras, em sua maioria, voltadas para o componente I, com ênfase na reabilitação e estruturação de espaços urbanos, obras de acessibilidade e infraestrutura viária.

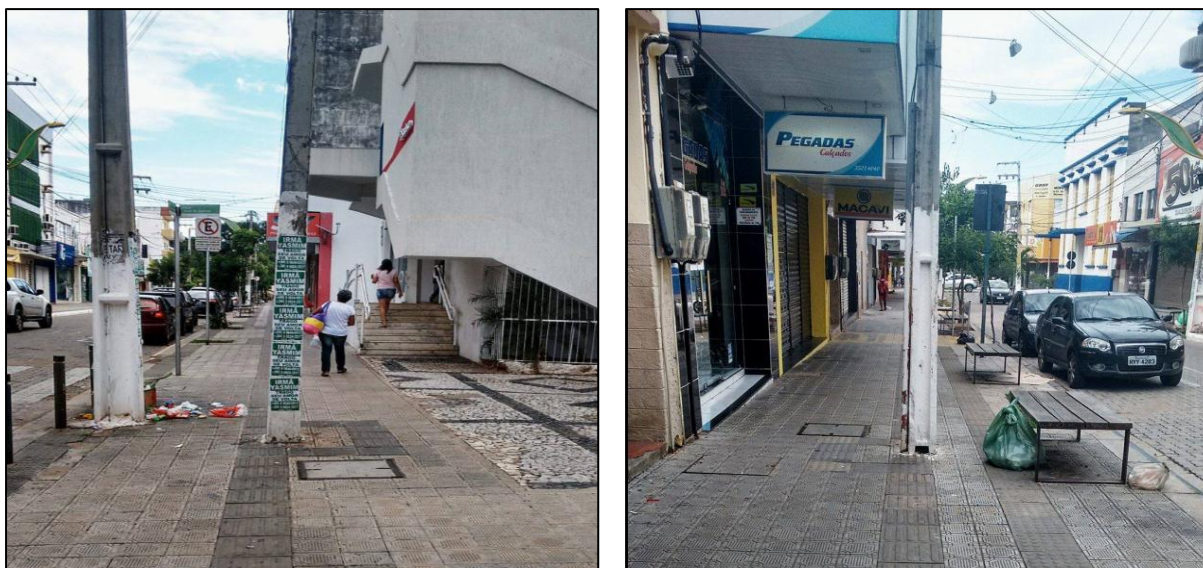
No município de Crato, a reforma das praças foi uma das maiores obras realizadas. A primeira etapa compreendeu a reforma das praças Juarez Távora e Siqueira Campos, inauguradas em 22 de dezembro de 2011. A reforma das praças incluiu troca de piso, instalação de rampas, adaptação de pisos para deficientes visuais, além de iluminação, bancos e lixeiras.

Já as praças da Sé e Alexandre Arrais foram inauguradas em 11 de julho de 2012. Na Praça da Sé além da reforma foram instaladas unidades de boxes para comerciantes que mantinham pequenos quiosques no local. Enquanto à Praça Alexandre Arrais, popularmente conhecida como 'bicentenária' tornou-se um dos locais prediletos na cidade para a prática de esportes e atividades físicas. Ao todo, o projeto de requalificação das praças no município totalizou um investimento de R\$ 5 milhões.

Também foi realizada a pavimentação de um trecho de 400 metros das Ruas Senador Pompeu e Miguel Limaverde e alargamento de 1.053 m de calçadas localizadas no centro da cidade. A obra visa diminuir o impacto do trânsito no centro da cidade, através da proibição da passagem de veículos considerados pesados como caminhões e ônibus nessas ruas, para tanto, foram construídas calçadas mais largas e vias de acesso de veículos mais reduzidas, de modo que, o centro da cidade ganhou aspecto mais tranquilo.

Uma questão digna de nota refere-se à construção do piso tátil instalado nas novas calçadas construídas pelo governo. Embora sua principal finalidade seja proporcionar uma maior autonomia as pessoas com deficiência visual, a ampliação das calçadas apresentam algumas adversidades, visto que, os postes de iluminação pública passaram a ocupar o centro das calçadas, e o piso tátil foi instalado alinhado a eles, transformando-se em barreiras e possibilitando acidentes como pode ser observado na figura 22.

**Figura 22 - Piso tátil instalado em meio a obstáculos, centro de Crato/CE**



Fonte: CASTRO (2017).

Além da reforma das praças e pavimentação das ruas do centro, o município também foi contemplado com a construção de 5,4 km de pista dupla pavimentada que liga a sede municipal ao distrito Bela Vista. Inaugurada no primeiro semestre de 2015, a obra da Rodovia Geraldo Macedo Lobo, foi orçada em R\$ 3,5 milhões e deve atender as Vilas Padre Cicero, São Bento, Guilherme além de sítios e indústrias da localidade.

Uma das ações realizadas pelo Projeto que merece destaque é, sem dúvidas, a construção da Vila da Música. Trata-se de uma escola de música localizada na Avenida José Horácio Pequeno, no bairro Belmonte. Com uma área de 3.300 m<sup>2</sup>, a escola é composta por auditório, biblioteca, salas de aula em grupo e individuais, estúdio, administração, refeitório, cozinha, vestiários, banheiros, laboratório de informática, oficina de instrumentos, quadra poliesportiva e estacionamento, além da oficina luthieria, utilizada para conserto de instrumentos.

A Vila da Música tem o objetivo de oferecer aulas de instrumentos, como violino, violão, harpa, saxofone, flauta transversa, contrabaixo, trompete, dentre outros. Além disso, abrigará a Sociedade Lírica do Belmonte (Solibel), entidade que ensina música clássica e popular para filhos de agricultores da região.

Com um investimento orçado em pouco mais de R\$ 3 milhões, a escola musical pretende dar continuidade ao projeto Solibel, uma iniciativa do Padre Ágio

Augusto Moreira em 1973. Sua gestão está vinculada a Secretaria do Estado, por meio da Secretaria de Cultura.

Não obstante, a última e maior obra de infraestrutura do Projeto Cidades no município de Crato foi à recuperação ambiental das áreas de erosão no bairro Seminário. A área de intervenção fica entre os logradouros Rua Coronel Luís Teixeira, Rua Padre Lemos/Manoel Almino de Lima e a Rua N. S. de Fátima, e contou com investimento equivalente a R\$ 31 milhões.

De acordo com o Projeto, essa obra tem como objetivos a recuperação ambiental das áreas em estágio avançado de erosão e consequente remoção das famílias em áreas de risco, melhoramento da infraestrutura de drenagem e esgotamento sanitário e implantação de uma via paisagística no topo da encosta.

A primeira etapa foi inaugurada em 10 de julho de 2015, nessa fase, foram realizados serviços de contenção da encosta, de recomposição da vegetação e cerca de 16 km de drenagem e de esgotamento sanitário. Também foi construída uma via paisagística no topo da encosta, com extensão total de 1,2 km, com iluminação, paisagismo e espaços voltados para realização de atividades esportivas.

Parte das famílias que moravam nas áreas de risco e, conseqüentemente, foram afetadas com a obra foram reassentadas nos Conjuntos Habitacionais, Novo Crato, Filemom Lima Verde e Conjunto Monsenhor Montenegro.

A segunda foi inaugurada em 8 de julho de 2016, essa etapa atendeu a área localizada em frente ao prédio do Seminário São José. Na localidade, foi construída uma praça com quiosque, iluminação e sinalização, além de um mirante que permite uma vista panorâmica da cidade.

No espaço que antes se configurava como área de risco para os moradores, foram erguidos muros de contenção da encosta, diminuindo a instabilidade e transformando-se em uma das mais belas paisagens urbanas da cidade. Todavia, apesar da beleza paisagística, moradores do entorno relatam que o espaço é alvo de constantes assaltos, destacando a necessidade de uma parceria com a prefeitura municipal quanto à oferta de maior segurança pública.

Acresce ressaltar, que durante as obras, moradores da Rua José Leal Neto realizaram alguns protestos devido às modificações impostas pela obra. De acordo com os moradores, a rua foi uma das primeiras a ser atingida com início das obras em 2013 e, após as duas inaugurações, permaneceu danificada, comprometendo a acessibilidade da população local.

Em entrevista ao jornal do Cariri<sup>16</sup>, um professor residente da rua afirmou que a empresa responsável pelas obras fez diversos buracos para implantar a rede de esgotos na localidade, perdurando por alguns meses, uma vez que, os funcionários alegavam falta de material para concluir o saneamento. Após os protestos, a empresa fez um calçamento parcial, que foi destruído em seguida.

Apesar dos impasses, o governo estadual alega que mais de 30 mil pessoas foram diretamente beneficiadas com o Projeto, através da melhoria quanto à infraestrutura urbana e eliminação dos riscos de desmoronamento da encosta. Para o prefeito de Crato o Sr. José Ailton Brasil<sup>17</sup> as ações desenvolvidas pelo Projeto Cidades em Crato são avaliadas de maneira positiva, uma vez que, este é um projeto estruturante, possibilitado em razão de Crato fazer parte de uma região metropolitana. Ainda nas palavras do prefeito:

A criação da Região Metropolitana do Cariri é de fundamental importância para o fortalecimento de políticas públicas regionalizadas, formalizando uma unidade organizacional geoeconômica que proporcione a integração necessária para a execução de projetos que necessitem de subsídio econômico-financeiro para os nove municípios pertencentes à mesma.

Contudo ao ser indagado sobre as mudanças no âmbito de políticas de planejamento urbano após a institucionalização da RMCariri, o prefeito revela que: “Infelizmente não tivemos mudanças nos termos de políticas de planejamento urbano, mas a atual gestão tem interesse em realizá-las para que haja maior desenvolvimento no município e na RMCariri”.

O prefeito ressalta ainda que:

A Região Metropolitana pode ser vista como uma conjuntura de estratégias de desenvolvimento local. A criação dessas regiões encontra-se ligada a possibilidade de acesso privilegiado a recursos, atrelando-se diretamente ao processo de desenvolvimento econômico, financeiro e social, vinculado a funções públicas de interesse comum.

Em se tratando dos principais desafios impostos a estes espaços, o gestor enfatiza “o planejamento territorial, a organização e execução de funções públicas de interesse comum entre os municípios”, e acrescenta que:

---

<sup>16</sup>Disponível em: <http://www.caririceara.com/moradores-do-bairro-seminario-em-crato-cobram-calçamento/>. Acesso em: 14 de outubro, 2016.

<sup>17</sup> Trecho retirado do questionário aplicado junto ao prefeito de Crato em 10 de maio, 2017.

A atual gestão tem como um dos seus fundamentos o desenvolvimento do município e da região, sendo primordial que seus interesses coincidam com os regionais para que as funções públicas sejam atendidas.

No cartograma 1, é possível observar a distribuição das obras do Projeto Cidades em cada bairro da cidade de Crato.

Carta imagem 1– Obras do Projeto Cidades em Crato



Universidade Estadual do Ceará - UECE  
 Pró Reitoria de Pós Graduação e Pesquisa - PROPGE/Pq  
 Centro de Ciências e Tecnologia - CCT  
 Programa de Pós Graduação em Geografia - PROPGE-UECE

---

**Título da Dissertação:**  
**Região Metropolitana do Cariri Frente aos Planos Estratégicos do Governo Estadual: Um olhar a partir do Projeto Cidades do Cariri Central- Ce.**

---

Autora: Francisca Fernanda Batista de Castro  
 Orientadora: Profª. Dra. Virgínia Célia Cavalcante de Holanda

---

**Carta Imagem das Obras Realizadas Pelo Projeto Cidades em Crato- Ce.**

---

**Sinais Convencionais**

- Distritos do Crato
- Rodovias da RMCariri
- Limite Municipal do Crato
- Bairros do Crato

---

**Legenda**

- Obra Vila da música
- Pavimentação do Centro do Crato
- Pavimentação asfáltica da estrada vicinal Crato – Bela Vista
- Praça Alexandre Arrais
- Praça da Sé
- Praça Juarez Távora
- Praça Siqueira Campos
- Recuperação ambiental e urbanização do bairro Seminário

---

---

Projeção Universal Transversa de Mercator- UTM. Fuso 24S. Datum: Sirgas 2000. Base Cartográfica: IBGE, IPECE (2015). Imagem: Landsat/ Copernicus (Google Earth Pro- 12/2016)  
 Elaboração: CASTRO e MOURA (2016)

Apoio:

Fonte: CASTRO; MOURA (2016).

Além de Crato, outro município que recebeu um significativo número de obras relativo ao Projeto Cidades foi Juazeiro do Norte. A cidade foi contemplada com o chamado 'Roteiro da Fé' referente à Reforma das áreas do entorno de igrejas e praças, no intuito de criar e qualificar um 'roteiro de peregrinação e visitação religiosa', voltado para as frequentes romarias que ocorrem na cidade.

O Roteiro da Fé abrange a Praça Salesianos, Praça do Socorro, Praça São Miguel, Praça dos Franciscanos, Praça dos Ourives, Praça da Refesa e Praça José Geraldo Cruz com serviços de pavimentação, rampas e piso tátil, além de instalação de mobiliário urbano quiosques, iluminação e drenagem.

A inclusão do Roteiro ocorreu devido à cidade se destacar pelo seu potencial turístico. Orçamentada em pouco mais de R\$ 8,5 milhões, a ação visa fortalecer o turismo religioso juazeirense, através da sinalização de áreas ligadas à manifestação religiosa que tem como destaque a figura do Padre Cícero.

O trabalho de Araújo (2016), intitulado de *Lugar, paisagem e religiosidade: moradores e romeiros no cotidiano do Bairro do Socorro, Juazeiro do Norte-CE*, ao analisar um dos bairros integrantes do projeto de revitalização das praças, destaca que 'o requalificar' mais destrói ambientes e paisagens históricas do que asseguram a permanência das formas existentes no espaço.

A crítica levantada pelo autor às ações públicas que deliberaram drásticas transformações na paisagem do Bairro Socorro, por exemplo, se faz baseada na forma como as autoridades procederam historicamente para organização da paisagem do referido bairro, isto é, a não consideração de aspectos importantes nas reestruturações que foram implementadas ao longo do tempo.

Embora o Roteiro da Fé se configure como o projeto que menos favoreceu a perda do ambiente histórico, segundo o autor "são muitos os exemplos de reformulação/requalificação no bairro do Socorro que levaram ao desaparecimento de equipamentos importantes, como é o caso do antigo tiro de guerra e dentre outros prédios" (ARAÚJO, 2016 p. 141).

Além das praças, o município adquiriu o Centro Multifuncional do Cariri (CMC), localizado na Rua Interventor Francisco Erivano Cruz, nº 120, no Centro de Juazeiro e aproximadamente 9 km de pavimentação asfáltica, visando aliviar o tráfego de veículos do centro da cidade.

O CMC é um equipamento voltado à prestação de serviços da população caririense, relativos à administração pública estadual e municipal. O prédio de 28 mil

metros quadrados e cinco pavimentos foi instalado ao lado do shopping dos Romeiros com valor estimado em R\$ 11 milhões e deve apoiar a realização de eventos que contribuam para o desenvolvimento cultural, social, institucional da RMCariri. Para tanto, conta com um anfiteatro com capacidade para 10 mil pessoas, auditório e espaços multiusos.

O edifício que deveria abranger uma oferta diversificada de serviços tecnológicos, culturais e atividades educacionais, ficou pronto no ano de 2012, no entanto, esteve por quase três anos sem disponibilizar serviços à população.

Somente em 2014, o CMC passou a ser administrado pelo Instituto Centro de Ensino Tecnológico (Centec). Segundo a Assessoria de Marketing e Comunicação do Centec, a gestão tem como objetivo: oferecer atendimento às instituições públicas, privadas e ao público em geral; apoiar a realização de eventos que contribuam para o desenvolvimento cultural, social, religioso e institucional, além de fortalecer o setor calçadista da região do Cariri.

Atualmente, um dos principais serviços ofertados pelo CMC é uma central do *Vapt Vupt* com aproximadamente 35 mil atendimentos mensais que vai, desde a emissão de documentação básica como RG, CPF, a carteira de trabalho e títulos eleitorais. A unidade ocupa grande parte do térreo do estabelecimento, onde também estão instalados Departamento municipal de trânsito (Demutran), uma unidade do corpo de bombeiros (CIOPS 190), polícia militar, e a editora Lira Nordestina.

Apesar de toda sua extensão, até março de 2017, o prédio de cinco pavimentos possuía apenas cerca de 35% da sua capacidade ocupada. Além do térreo, no primeiro andar, está instalada apenas uma unidade da Ematerce, já no terceiro pavimento, encontra-se em funcionamento a reitoria da Universidade Federal do Cariri (UFCA) e o IPESC da Universidade Regional do Cariri (URCA).

Durante três anos, o Centec esteve à frente da administração do CMC, contudo, no início de 2017, o prédio passou a ser administrado pela Secretaria de Planejamento e Gestão do Estado do Ceará (SEPLAG), órgão que gere os prédios do Estado. Segundo os atuais administradores, existe uma proposta de instalação do curso de graduação em artes ofertado pela URCA, que, no entanto, ainda não foi confirmada.

Foi também em janeiro desse ano que o atual prefeito de Juazeiro do Norte, o senhor Arnon Bezerra, sinalizou que a prefeitura municipal sairá da Praça

Dirceu Figueiredo, no Centro da cidade e passará a funcionar no CMC. Segundo os atuais administradores do local, com a instalação da prefeitura, o prédio passará a ter de 35% a 90% de sua área física ocupada.

Por conseguinte, a obra do Projeto Cidades que mais se destacou no município de Juazeiro do Norte foi à construção da Avenida do contorno, também conhecida como anel viário. A ação busca criar uma alternativa para aliviar o tráfego de veículos do centro da cidade, facilitando o deslocamento da população, sobretudo durante os períodos de romaria.

O primeiro trecho da obra conta com 3,4 km de malha viária e pista dupla pavimentada com canteiro central, na CE-060 que liga os municípios de Caririaçu e Juazeiro, passa pela estrada de Damião dos Coqueiros, Avenida Zé de Melo e ganhará as margens do Rio Salgadinho na direção da Avenida Paulo Maia. O investimento, nessa primeira etapa, já concluída chegou a pouco mais de R\$ 17 milhões.

O trecho 2 possui uma extensão de 2,8 km. Tem início na ponte sobre o Rio Salgadinho e vai até a interseção com a Rua Beatriz Gondim Santana, a obra foi orçada em aproximadamente R\$ 19 milhões. Já o trecho 3, tem 2,36 km, inicia-se na rua Beatriz Gondim Santana e segue até a interseção com a Avenida Padre Cícero (CE-292), na saída para a cidade do Crato. O trecho 3 recebe investimento de cerca de R\$ 14 milhões e está previsto para ser entregue no primeiro semestre de 2017 (figura 23).

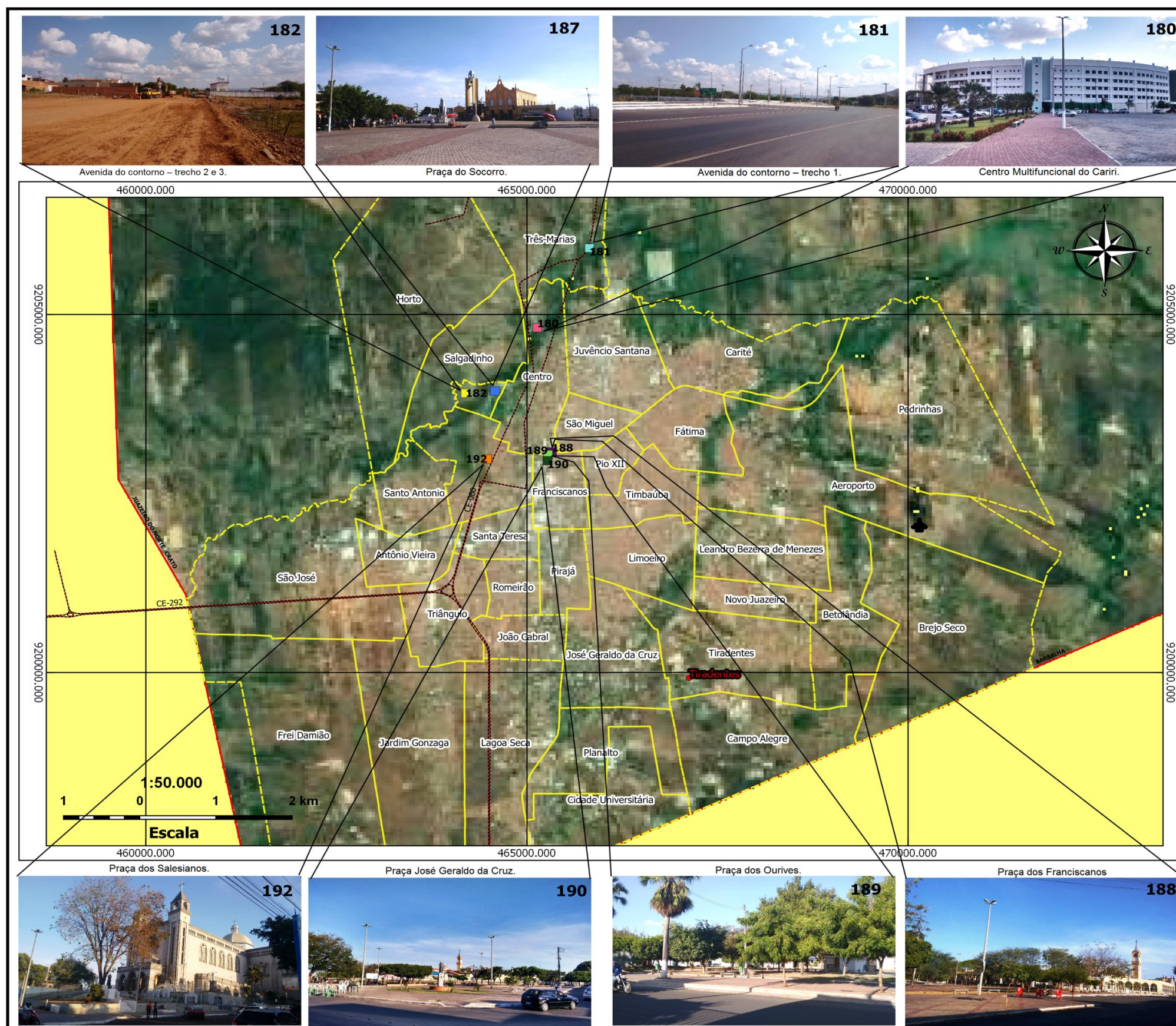
**Figura 23 - Parte da Obra Avenida do Contorno (trecho 3)**



Fonte: CASTRO (2017).

As ações voltadas para a Avenida do Contorno possuem uma extensão total de 8,56 km em pista dupla pavimentada, com rolamento com sete metros de largura contendo canteiro central, iluminação e sinalização horizontal e vertical (SECRETARIA DAS CIDADES, 2016). Ao final da obra, o projeto almeja contribuir com a melhoria da mobilidade urbana, uma vez que, a intervenção irá permitir o desvio do tráfego de veículos, da área central da cidade para uma rota periférica, melhorando assim a fluidez do trânsito.

Carta-imagem 2 – Obras do Projeto Cidades em Juazeiro do Norte



Universidade Estadual do Ceará - UECE  
 Pró Reitoria de Pós Graduação e Pesquisa - PROPGEp  
 Centro de Ciências e Tecnologia - CCT  
 Programa de Pós Graduação em Geografia - PROPGEU-UECE

**Título da Dissertação:**  
**Região Metropolitana do Cariri Frente aos Planos Estratégicos do Governo Estadual: Um olhar a partir do Projeto Cidades do Cariri Central- Ce.**

Autora: Francisca Fernanda Batista de Castro  
 Orientadora: Profª. Dra. Virgínia Célia Cavalcante de Holanda

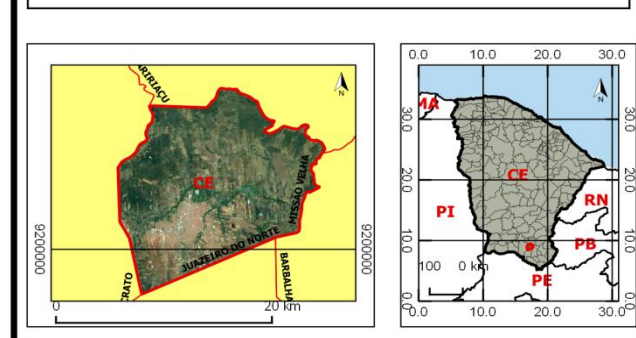
**Carta Imagem das Obras Realizadas Pelo Projeto Cidades em Juazeiro do Norte- Ce.**

**Sinais Convencionais**

- Distritos da RMCariri
- Rodovias da RMCariri
- ✈ Aeroporto de Juazeiro do Norte
- Juazeiro
- Juazeiro\_bairros

**Legenda**

- Avenida do contorno – trecho 1
- Avenida do contorno – trecho 2 e 3
- Centro Multifuncional do Cariri
- Praça dos Ourives
- Praça do Socorro
- Praça dos Franciscanos
- Praça dos Salesianos
- Praça José Geraldo Cruz



Projeção Universal Transversa de Mercator- UTM, Fuso 24S, Datum: Sirgas 2000, Base Cartográfica: IBGE, IPECE (2015), Imagem: Landsat/ Copernicus (Google Earth Pro- 12/2016)  
 Elaboração: CASTRO e MOURA (2016)

Apoio:

O terceiro município da RMCariri a receber um significativo número de obras do Projeto Cidades do Ceará, foi Barbalha. Na cidade, foram feitas reformas de calçadas na área central, alterações e sinalização do seu centro histórico, pavimentação na avenida do contorno e no distrito de Caldas.

Uma das primeiras ações realizadas foi à pavimentação e sinalização do seu Centro Histórico. As intervenções contemplam uma área de 4.200 m<sup>2</sup> e os investimentos chegaram a R\$ 1,3 milhões. A atuação do Projeto nessa área esteve voltada para instalação de sinalização turística nos passeios do centro histórico, com placas indicativas, informativas e de orientação, compreendendo os logradouros de maior relevância histórica (SECRETARIA DAS CIDADES, 2012).

Também foram reformadas 6.500m de calçadas da área central, através da repaginação dos pisos, com rampas e pisos podotáteis e instalação de mobiliário urbano, com investimento total de R\$ 1,9 milhões. A obra segue o mesmo modelo da reforma urbana realizada no centro de Crato.

A entrega da requalificação do centro histórico de Barbalha ocorreu em abril de 2016, data em que o então Governador do Estado Camilo Santana autorizou a implementação da Ciclovía do Cariri, que deve somar 17 km de extensão, dispondo de duas faixas. Serão 7 km nos dois sentidos da Avenida Padre Cícero (Crato à Juazeiro), e 10 km na Avenida Leão Sampaio (Juazeiro à Barbalha).

Todavia, esse novo projeto de mobilidade urbana, mesmo antes de ser entregue, já é alvo de críticas, uma vez que é grande a sensação de insegurança devido à insatisfatória largura da pista. A ciclovía foi projetada no canteiro central das rodovias (Padre Cícero e Leão Sampaio) com 2,40m de largura em via bidirecional, onde, o mínimo necessário, seria 2,50m e o ideal para a segurança completa dos usuários, 3,0m.

Além disso, por está localizada no canteiro central, a ciclovía deve dificultar a passagem de pedestres. Apesar dos 30cm de meio-fio que devem servir como proteção para os ciclistas, alguns moradores da localidade já reclamam a periculosidade da obra. Acresce informar, que a ciclovía não faz parte das obras realizadas pelo Projeto Cidades do Cariri Central.

**Figura 24 – Construção da “Ciclovía do Cariri” na Avenida Padre Cicero**



Fonte: CASTRO (2017).

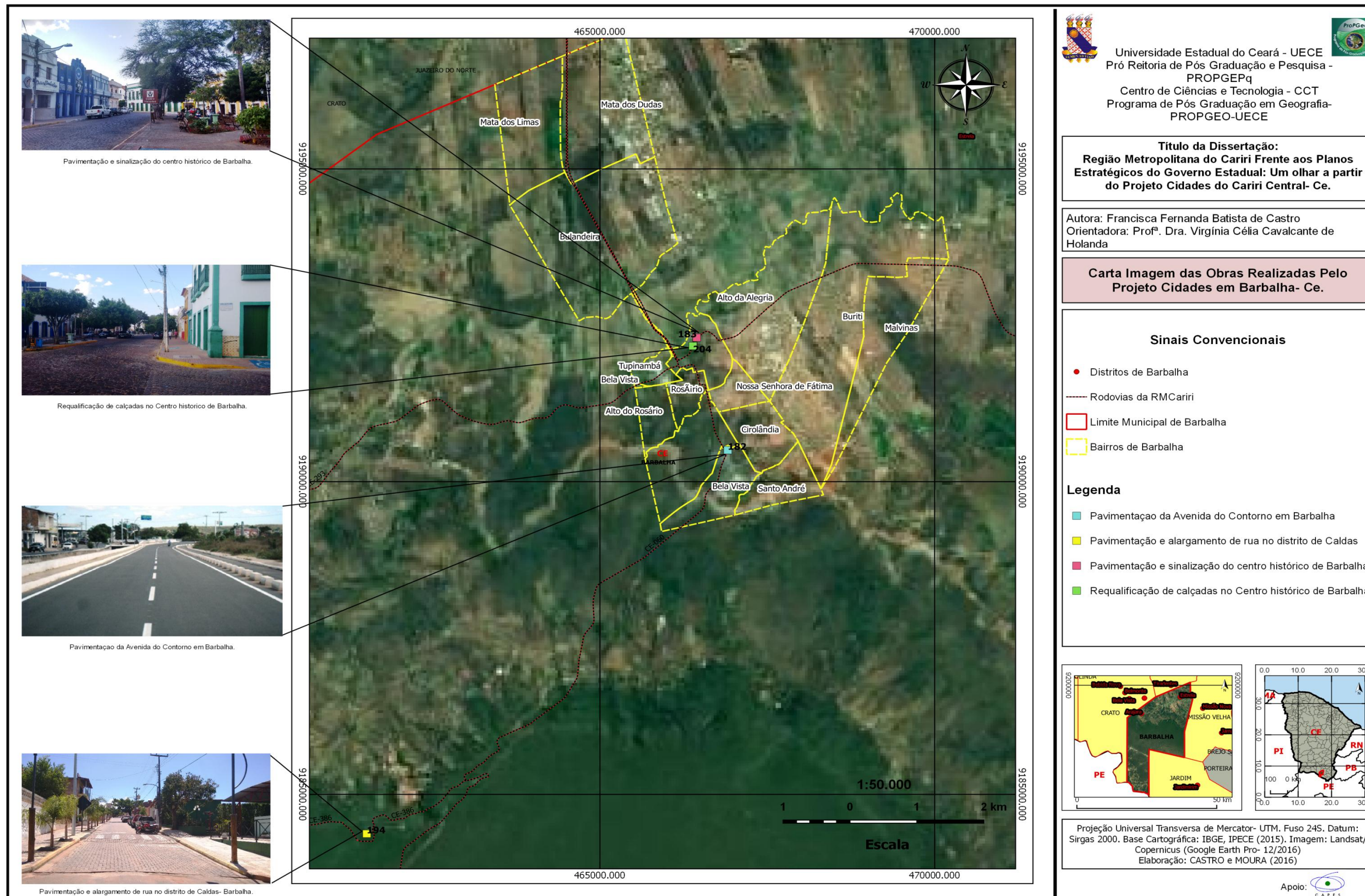
Em abril de 2015, também foram entregues duas outras ações do Projeto nesse município. A primeira foi à construção da avenida do contorno, com finalidade de criar uma alternativa para aliviar o tráfego de veículos pesados do centro da cidade, e ligará a CE-060 a CE-293 através da construção de 2,4 km de pista dupla pavimentada com canteiro central. A segunda refere-se à pavimentação da principal rua do distrito de Caldas, que somadas totalizam investimento de R\$ 4 milhões.


O distrito de Caldas, destaque no turismo caririense devido à presença de um balneário de mesmo nome, foi contemplado no ano de 2016 com um teleférico que deve interliga-lo ao Mirante do Cruzeiro, onde será possível contemplar o Vale do Salamanca, no Centro Histórico de Barbalha. A estrutura terá capacidade prevista para transportar 660 pessoas por hora e visa alavancar o turismo da região.

Em entrevista a um jornal local<sup>18</sup>, um dos vereadores do município chegou a afirmar que o sonho do teleférico é do governador e não da população. Ainda segundo moradores do distrito, trata-se de uma 'obra faraônica', visto que, o local não possui infraestrutura para receber uma obra dessa magnitude. Ademais, existem famílias que precisam ser removidas de suas casas e não estão satisfeitas com as indenizações que o governo pretende pagar. Outro fator relevante são os impactos ambientais causados pela obra.

<sup>18</sup>Disponível em: [http://www.miseria.com.br/?page=noticia&cod\\_not=170728](http://www.miseria.com.br/?page=noticia&cod_not=170728). Acesso em: 06 de janeiro, 2016.

Carta-imagem 3- Obras do Projeto Cidades em Barbalha




 Universidade Estadual do Ceará - UECE  
 Pró Reitoria de Pós Graduação e Pesquisa - PROPGEp  
 Centro de Ciências e Tecnologia - CCT  
 Programa de Pós Graduação em Geografia - PROPGEO-UECE

**Título da Dissertação:**  
**Região Metropolitana do Cariri Frente aos Planos Estratégicos do Governo Estadual: Um olhar a partir do Projeto Cidades do Cariri Central- Ce.**

Autora: Francisca Fernanda Batista de Castro  
 Orientadora: Prof<sup>ª</sup>. Dra. Virginia Célia Cavalcante de Holanda

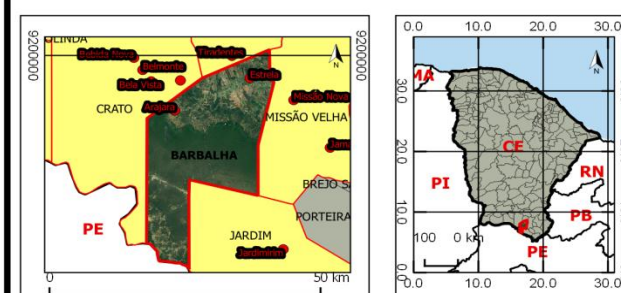
**Carta Imagem das Obras Realizadas Pelo Projeto Cidades em Barbalha- Ce.**

**Sinais Convencionais**

- Distritos de Barbalha
- Rodovias da RMCariri
- Limite Municipal de Barbalha
- Bairros de Barbalha

**Legenda**

- Pavimentação da Avenida do Contorno em Barbalha
- Pavimentação e alargamento de rua no distrito de Caldas
- Pavimentação e sinalização do centro histórico de Barbalha
- Requalificação de calçadas no Centro histórico de Barbalha



Projeção Universal Transversa de Mercator- UTM. Fuso 24S. Datum: Sirgas 2000. Base Cartográfica: IBGE, IPECE (2015). Imagem: Landsat/ Copernicus (Google Earth Pro- 12/2016)  
 Elaboração: CASTRO e MOURA (2016)

Apoio: 

Fonte: CASTRO; MOURA (2016).

Fora do triângulo CRAJUBAR, as ações desenvolvidas pelo Projeto Cidades ocorreram com bem menos intensidade. O município de Farias Brito, por exemplo, foi contemplado apenas com a requalificação de sua área central. A começar pela pavimentação da sua principal via de acesso (Av. Manuel Pinheiro de Almeida) que percorre todo o Município e reformas em quatro praças, além da construção de uma nova (carta imagem 4).

As ações nesta cidade se destacam por serem as primeiras a serem realizadas pelo Projeto, com licitação aprovada ainda no ano de 2010. Seu principal objetivo é promover a requalificação urbana e ambiental da área central do município, visando melhorar as condições de uso da população através de intervenções sobre os espaços de lazer e sobre o sistema viário (SECRETARIA DAS CIDADES, 2012).

Assim, além da implantação de nova pavimentação na Av. Manuel Pinheiro de Almeida, foram reformadas as praças João Matias, Menino Jesus de Praga, Imaculada Conceição e Antônio Moreira. Também foi construída uma nova praça ao longo do cemitério e um pórtico marcando a entrada da cidade. Ao todo, o governo calcula um investimento de R\$ 2,5 milhões em Farias Brito.

Não obstante, segundo informação contida no site do TCE-CE<sup>19</sup>, em 2016 foi aberto um processo para averiguar dano causado ao erário estadual, no valor de R\$105.005,57 em virtude do contrato de convênio celebrado entre o município de Farias Brito e o governo do Estado do Ceará que tinha como fim a reforma das praças públicas.

Trata-se de um processo investigatório que teve a intenção de apurar supostas irregularidades na execução do contrato de requalificação urbana do município de nº 037/2011, entre a secretaria das Cidades e C Construtora Borges Carneiro Ltda.

Em 24 de janeiro de 2017, o Plenário do Tribunal de Contas do Estado do Ceará julgou regular com ressalva, a Tomada de Contas Especial nº 05993/2012-4, oriunda de denúncia. Ainda segundo o TCE:

A Corte de Contas estadual determinou a imputação de multa individual no valor de R\$ 3 mil aos gestores à época, pelas medições que ocasionaram o pagamento antecipado de serviços e equipamentos executados ou

---


<sup>19</sup>Disponível em: <http://www.tce.ce.gov.br/comunicacao/noticias/2382-processo-sobre-reforma-de-pracas-e-calcadoes-em-farias-brito-e-convertido-em-tce>. Acesso em: 03 de janeiro, 2016.

entregues a posteriori, pelo descumprimento de normas de natureza financeiro-orçamentária e pela não execução de itens previstos no contrato. Foi fixado o prazo de 30 dias para comprovação, à Corte, do recolhimento do montante. Caso a decisão transite em julgado sem a comprovação de recolhimento das multas imputadas, fica autorizada a cobrança judicial da dívida pela Procuradoria-Geral do Estado (PGE), bem como a inscrição do nome dos responsáveis no Cadastro de Inadimplência da Fazenda Estadual (Cadine) e na lista de inadimplentes do TCE Ceará. A decisão ocorreu durante sessão plenária do dia 24/1 (TRIBUNAL DE CONTAS DO ESTADO DO CEARÁ, 2016 s/p).

A cidade já enfrentou casos semelhantes quanto a suspeita de corrupção por parte da gestão municipal no ano de 2014. Na época, o Ministério Público Federal (MPF-CE) entrou com ação contra o então prefeito do município, acusado de desvio de recursos da Fundação Nacional de Saúde (Funasa) no valor de R\$ 200 mil, destinados à construção de sistemas de abastecimento de água.

Carta-imagem 4 – Obras do Projeto Cidades em Farias Brito



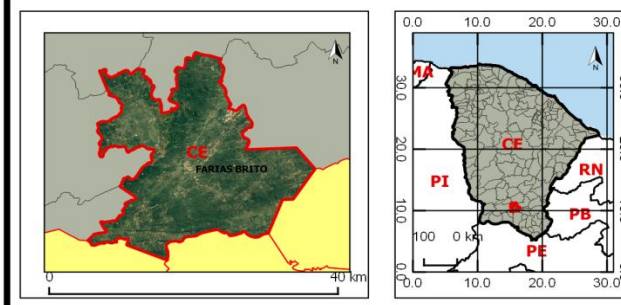

 Universidade Estadual do Ceará - UECE  
 Pró Reitoria de Pós Graduação e Pesquisa - PROPGEp  
 Centro de Ciências e Tecnologia - CCT  
 Programa de Pós Graduação em Geografia- PROPGEU-UECE

**Título da Dissertação:**  
**Região Metropolitana do Cariri Frente aos Planos Estratégicos do Governo Estadual: Um olhar a partir do Projeto Cidades do Cariri Central- Ce.**

Autora: Francisca Fernanda Batista de Castro  
 Orientadora: Profª. Dra. Virgínia Célia Cavalcante de Holanda

**Carta Imagem das Obras Realizadas Pelo Projeto Cidades em Farias Brito- Ce.**

- Sinais Convencionais**
- Distritos de Farias Brito
  - Rodovias da RMCariri
  - Limite Municipal de Farias Brito
  - Bairros de Farias Brito
- Legenda**
- Praça Antônio Vieira
  - Praça Imaculada Conceição
  - Praça João Mathias
  - Praça Menino Jesus de Praga e praça Nova
  - Requalificação da Av. Manuel Pinheiro de Almeida



Projeção Universal Transversa de Mercator- UTM. Fuso 24S. Datum: Sirgas 2000. Base Cartográfica: IBGE, IPECE (2015). Imagem: Landsat/ Copernicus (Google Earth Pro- 12/2016)  
 Elaboração: CASTRO e MOURA (2016)

Apoio: 

O município de Missão Velha, conforme ressaltamos anteriormente, é destaque na região pela presença do geossítio Cachoeira de Missão Velha. A cidade foi contemplada com uma pavimentação asfáltica da estrada que liga a sede municipal ao distrito onde o geossítio encontra-se localizado. A construção da via de acesso foi estipulada em 4,28 km de pista dupla pavimentada contendo além dos serviços de revestimento asfáltico, uma faixa de ciclovia. Para o diretor executivo do Geopark Araripe:

A construção da via de acesso entre a sede municipal de Missão Velha, por exemplo, qualificou sobremaneira o acesso turístico à esse icônico ponto turístico do Estado do Ceará, o geossítio Cachoeira de Missão Velha, bem como, beneficiou a própria população que tinha problemas em perfazer o trajeto para a localidade de Olho d'água do Pinga, por exemplo. A sinalização turística, por sua vez, é condição básica para qualquer roteiro turístico, e a sinalização que foi implantada nos 6 municípios que conformam o chamado "Território GeoPark" melhorou de forma significativa o acesso aos geossítios, ampliando a circulação de pessoas, comitivas, grupos de visitantes / turistas, o que reverberou, por exemplo, em outros equipamentos e serviços turísticos de hospedagem, alimentação, guiamento etc., conforme informado por diversos atores sociais envolvidos com a atividade turística no Cariri cearense<sup>20</sup>.

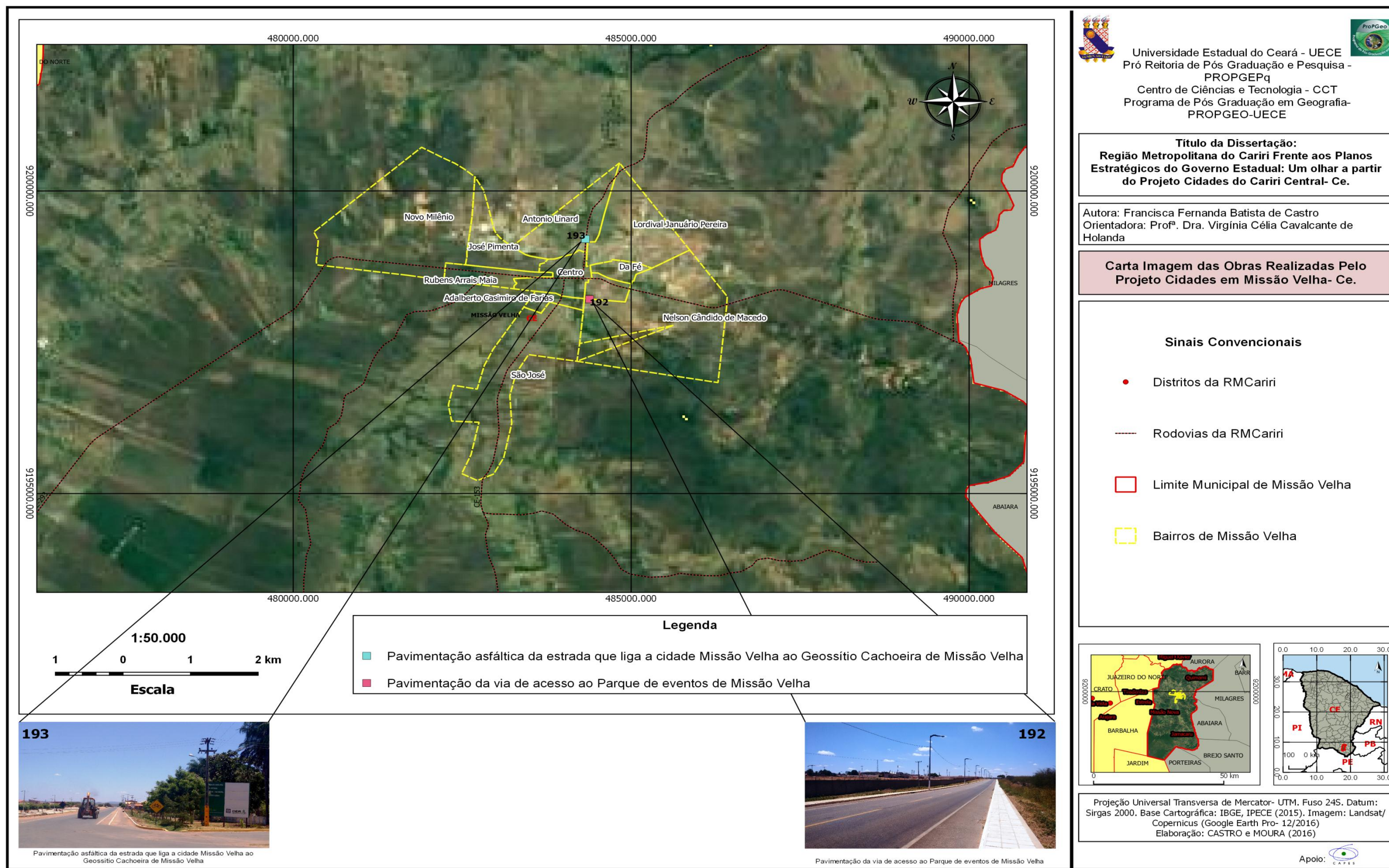
O pesquisador destaca ainda que as melhorias nos geossítios qualificou a visita aos locais, tanto no quesito segurança com instalação de guarda corpos na Cachoeira de Missão Velha, no Pontal de Santa Cruz, por exemplo, como na acessibilidade, com melhorias nas trilhas realizadas em alguns dos geossítios. Ademais, o diretor ressalta que "as visitas técnicas e as trocas de informações continuam entre a equipe do GeoPark Araripe e os técnicos da Secretaria das Cidades foram regulares e permanecem, mesmo com a culminância do projeto".

A segunda intervenção do Projeto Cidades em Missão Velha se refere a melhorias em parte de uma rodovia que corta a cidade. Trata-se de um trecho que vai do acesso perimetral ao parque de eventos onde está situado o estádio esportivo Valdomiro Dantas.

---

<sup>20</sup>Trecho retirado do questionário aplicado junto ao Professor da Universidade Regional do Cariri, Dr. Marcelo Moura Fé, diretor executivo do Geopark Araripe desde 01 de junho de 2016.

Carta-imagem 5 – Obras do Projeto Cidades em Missão Velha



Fonte: CASTRO; MOURA (2016).

Em Jardim, foi duplicado o trecho da CE 060, entre a Avenida Wilson Roriz e a saída para o município de Cedro na divisa do Estado com Pernambuco. A duplicação do trecho de 2,0 km conta com canteiro central e serviços de pavimentação.

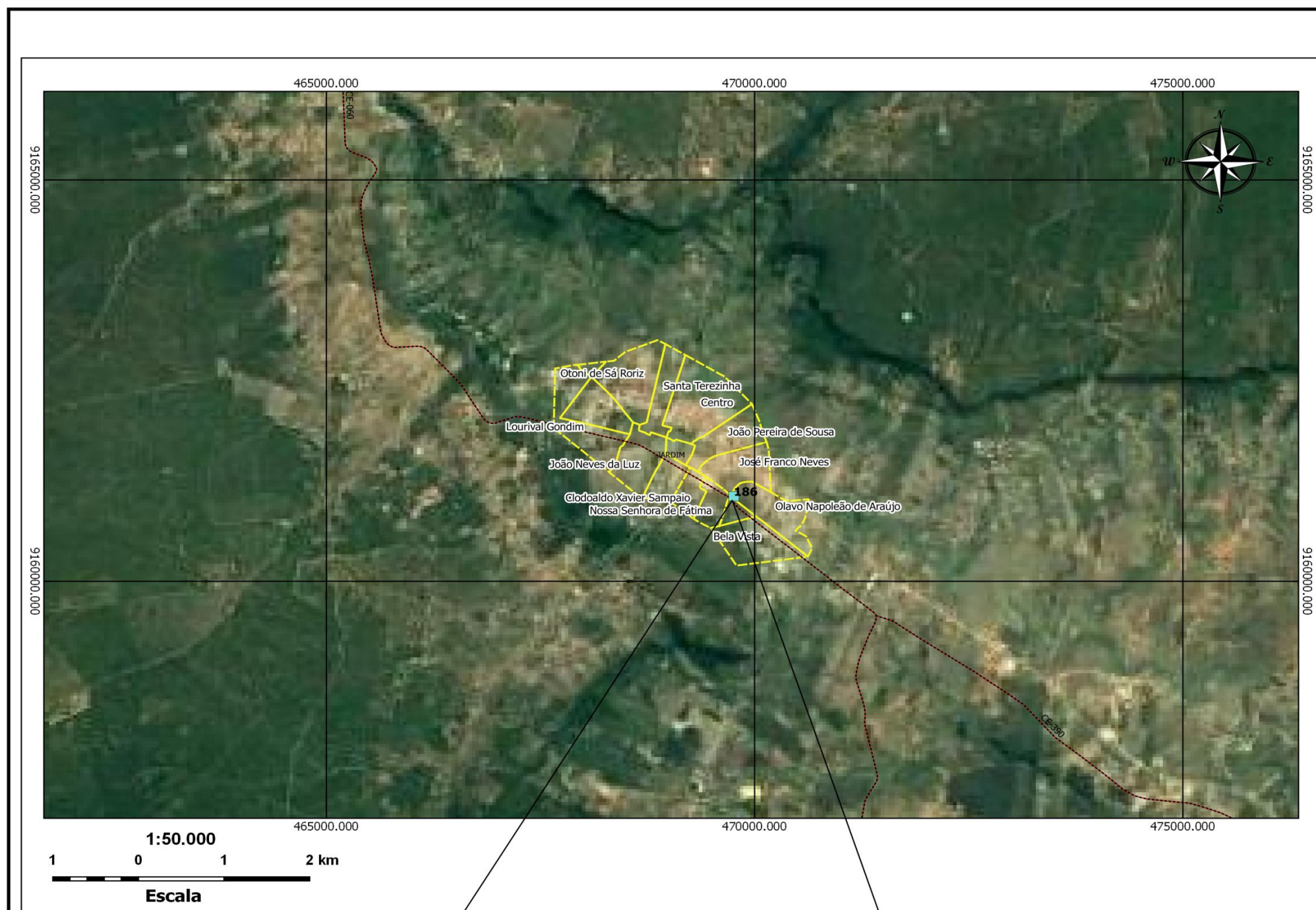
O investimento declarado em mais de R\$ 1 milhão, teve início em 2014, no entanto, moradores do local relataram que houve paralização da obra por duas vezes em menos de um ano. Este fato, junto a alguns acidentes ocorridos em decorrência das péssimas condições da rodovia, levou a população jardinense a promover algumas manifestações durante o ano de 2015, no intuito de pressionar as autoridades para finalização da obra, que ocorreu no primeiro semestre de 2016.

No início, o Projeto incluía a construção de uma ciclovia ao longo de todo trecho em obras, contudo, a partir de algumas readequações em função dos custos e de um novo estudo topográfico, as obras foram finalizadas e a efetivação da ciclovia não foi concluída.

A pequena cidade que se destaca na RMCariri pelo seu percentual de habitantes na zona rural, vem sofrendo com o aumento da violência. No ano de 2016, moradores saíram às ruas, movidos pelo sentimento de insegurança exigindo melhor policiamento no município após uma série de assaltos ocorridos na cidade. Através de conversas informais, os moradores enfatizam que o município necessita de melhores investimentos, principalmente no setor da segurança pública, o que nos remete a reflexão voltada para a inserção das pequenas cidades no contexto metropolitano.

Percebe-se que Jardim é um dos municípios que possui menor integração com os demais municípios da RMCariri, bem como, foi aquele que recebeu menor investimentos do projeto na Cidade, junto a Caririçu. Ademais, a cidade necessita ser melhor assistida tanto pelo governo municipal como pela elaboração de políticas que contemplem o conjunto metropolitano como um todo.

Carta-imagem 6 – Obras do Projeto Cidades em Jardim



Urbanização da saída jardim Duplicação/CE- 060 Jardim



Universidade Estadual do Ceará - UECE  
 Pró Reitoria de Pós Graduação e Pesquisa - PROPGEp  
 Centro de Ciências e Tecnologia - CCT  
 Programa de Pós Graduação em Geografia- PROPGEU-UECE

**Título da Dissertação:**  
**Região Metropolitana do Cariri Frente aos Planos Estratégicos do Governo Estadual: Um olhar a partir do Projeto Cidades do Cariri Central- Ce.**

Autora: Francisca Fernanda Batista de Castro  
 Orientadora: Profª. Dra. Virgínia Célia Cavalcante de Holanda

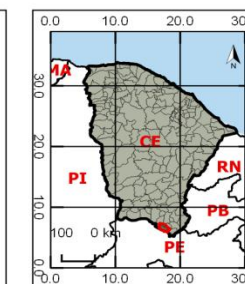
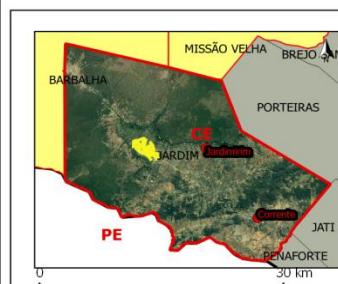
**Carta Imagem das Obras Realizadas Pelo Projeto Cidades em Jardim- Ce.**

**Sinais Convencionais**

- Distritos da RMCariri
- Rodovias da RMCariri
- Limite Municipal de Jardim
- Bairros de Jardim

**Legenda**

- Urbanização da saída jardim Duplicação/CE- 060 Jardim



Projeção Universal Transversa de Mercator- UTM. Fuso 24S. Datum: Sirgas 2000. Base Cartográfica: IBGE, IPECE (2015). Imagem: Landsat/ Copernicus (Google Earth Pro- 12/2016)  
 Elaboração: CASTRO e MOURA (2016)



Semelhante à condição apresentada em Jardim, o município de Caririaçu também não foi contemplado com um grande número de obras de infraestrutura. A cidade foi beneficiada apenas com a complementação de um trecho da avenida que dá acesso a CE/060, logo na entrada do município. Na ocasião, foram realizadas obras de pavimentação, iluminação, sinalização, implantação de mobiliário urbano.

Durante entrevista realizada com o secretário de infraestrutura<sup>21</sup> do município, ele afirma que “a integração entre as gestões municipais das cidades que formam a RMCariri ainda é nova, e com isso o município ainda não sentiu os efeitos econômicos”, porém, reafirma que “é muito importante que o município integre a RMCariri, pois isso viabiliza a vinda de recursos e conseqüentemente melhora as condições de vida da população”.

Ao ser questionado sobre as ações do projeto Cidades do Ceará no município, o secretário afirma que foram positivas, uma vez que contribuíram para melhorar a infraestrutura da principal via de acesso na entrada da cidade.

É importante ressaltar, que no início da execução do Projeto, Caririaçu foi escolhido para abrigar o Aterro Sanitário Consociado do Cariri, classificado como uma de suas principais obras. A princípio, seu custo foi orçado em R\$ 14 milhões, com capacidade para receber os resíduos sólidos dos nove municípios da RMCariri mais o município de Altaneira, localizado ao norte de Nova Olinda.

O aterro deveria ser implementado no sítio Riachão, a 18 km do centro de Juazeiro do Norte e 10 km do centro de Caririaçu, abrangendo uma área total de 300 hectares. Esse terreno chegou a ser analisado por uma missão técnica composta por integrantes do Bird e da Secretaria das Cidades, no primeiro semestre do 2012. Posteriormente, foi enviado a Superintendência Estadual do Meio Ambiente (SEMACE) um estudo referente aos impactos ambientais que seriam causados pela obra, na oportunidade foi declarado que:

O Aterro Sanitário do Cariri tem como objetivo atender não só a legislação vigente, Lei nº 12.305, de 2 de agosto de 2010, que institui a Política Nacional de Resíduos Sólidos, como caracterizar-se quanto uma técnica eficaz e ambientalmente correta para a disposição final dos resíduos sólidos (ABNT, 1984). Com o intuito de proporcionar a diminuição do volume de resíduos enviados para o aterro sanitário, esse sistema contará com um centro de triagem. [...] Será um elemento de grande importância para o sistema de coleta e destinação final dos resíduos, pois evitará que os

---


<sup>21</sup>O secretário de Infraestrutura de Caririaçu, Sr. Francisco José Pereira Cavalcante foi entrevistado no dia 01/09/2016, durante trabalho de campo realizado no município de Caririaçu.

municípios destinem seus resíduos em lixões. Prática irregular que ocorre comumente nessa região e em outros municípios do Estado do Ceará.

Ainda segundo o relatório, essas atividades também teriam como benefícios a geração de emprego e renda para os trabalhadores envolvidos além de prolongar a vida útil do aterro que seria de 20 anos. Contudo, o aterro previsto para ser entregue no ano de 2014, foi uma das grandes decepções do Projeto, visto que sua implementação nunca foi efetivada. Uma das razões para o insucesso dessa ação seria a inviabilidade financeira, devido seus custos ultrapassarem o previsto pelos órgãos gerenciadores do Projeto.

Carta-imagem 7- Obras do Projeto Cidades em Caririaçu




  
 Universidade Estadual do Ceará - UECE  
 Pró Reitoria de Pós Graduação e Pesquisa - PROPGEp  
 Centro de Ciências e Tecnologia - CCT  
 Programa de Pós Graduação em Geografia- PROPGeo-UECE

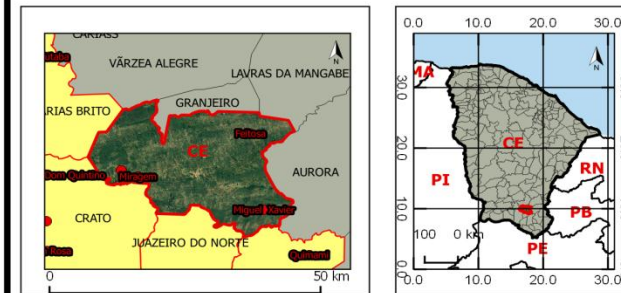
**Título da Dissertação:**  
**Região Metropolitana do Cariri Frente aos Planos Estratégicos do Governo Estadual: Um olhar a partir do Projeto Cidades do Cariri Central- Ce.**

Autora: Francisca Fernanda Batista de Castro  
 Orientadora: Profª. Dra. Virgínia Célia Cavalcante de Holanda

**Carta Imagem das Obras Realizadas Pelo Projeto Cidades em Caririaçu- Ce.**

- Sinais Convencionais**
- Distritos da RMCariri
  - Rodovias da RMCariri
  - Limite Municipal de Caririaçu
  - ▭ Bairros de Caririaçu

**Legenda**  
 ■ Pavimentação de um trecho da CE 060 em Caririaçu



Projeção Universal Transversa de Mercator- UTM. Fuso 24S. Datum: Sirgas 2000. Base Cartográfica: IBGE, IPECE (2015). Imagem: Landsat/ Copernicus (Google Earth Pro- 12/2016)  
 Elaboração: CASTRO e MOURA (2016)

Apoio: 

Fonte: CASTRO; MOURA (2016).

Percebe-se que a maioria das obras do Projeto Cidades que foram destinadas aos pequenos municípios da RMCariri está voltada para infraestrutura, com ênfase na pavimentação de avenidas. Em Nova Olinda, não foi diferente.

A cidade foi contemplada com um processo de requalificação urbana que envolve a pavimentação do canteiro lateral anexo à CE – 092, e do canteiro central através da construção de rampas e pisos podotáteis direcionais, instalação de mobiliário urbano, iluminação, além da construção de uma ciclovia e pavimentação da principal rua do comércio existente (PROJETO CIDADES, 2010).

Em entrevista realizada durante os trabalhos de campo, o Secretário de Obras e Serviços públicos de Nova Olinda<sup>22</sup> afirma que foi uma grande conquista do município incluir-se no rol dos espaços metropolitanos cearenses. Nas palavras do senhor Beto Calixto:

Só em fazer parte da Região Metropolitana já significa que melhoras virão para o município, em termos de infraestrutura, intercâmbio, a vinda de recursos e melhorias é com toda certeza. Porque a partir do momento que a cidade faz parte de uma Região Metropolitana ela é vista em um contexto mais avançado, o que facilita conseguir verbas para o município.

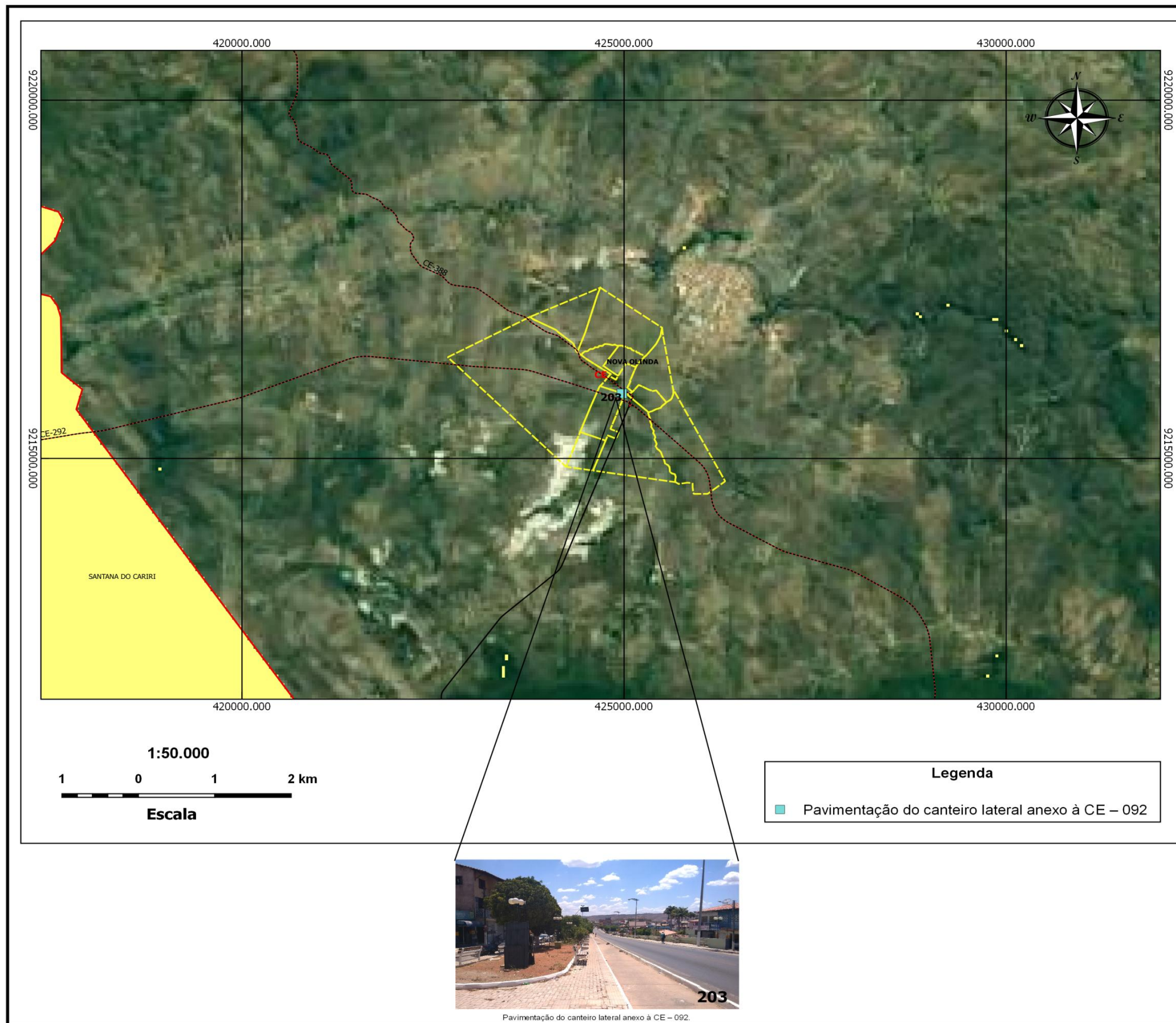
No entanto, ao ser indagado sobre tais melhorias, o secretário logo enfatizou a relevância da cidade está inclusa no grupo de municípios indutores do turismo no Cariri, e acrescenta: “confesso que a maioria dos recursos que nós recebemos atualmente na cidade provém dessa condição de município indutor e desconheço algum recurso que o município obteve por fazer parte da RMCariri”.

Através da fala do secretário, é possível observar que ainda é muito forte a idealização de ‘desenvolvimento’ propagada pelos espaços que possuem o *status* de metropolitano, quando na verdade, essa condição ainda não corresponde às perspectivas dos atores, como é o caso de Nova Olinda. Além disso, a maioria das ações realizadas nos municípios da RMCariri não prioriza funções públicas de interesse comum e o conjunto metropolitano ainda está aquém de um planejamento efetivo que busque melhorias para o aglomerado como um todo.

---

<sup>22</sup> A entrevista com o secretário de infraestrutura o Sr. Beto Calixto foi realizada no dia 26/08/2015, durante os primeiros trabalhos de campo referente da pesquisa.

Carata-imagem 8– Obras do Projeto Cidades em Nova Olinda



Universidade Estadual do Ceará - UECE  
Pró Reitoria de Pós Graduação e Pesquisa - PROPGEp  
Centro de Ciências e Tecnologia - CCT  
Programa de Pós Graduação em Geografia- PROPGEO-UECE

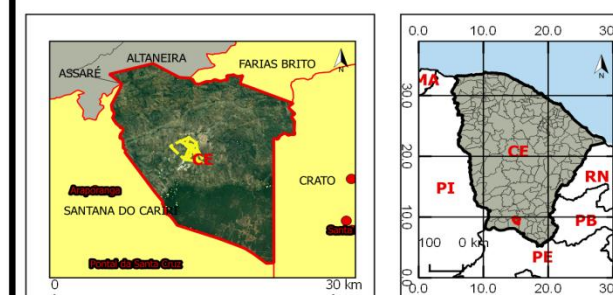
**Título da Dissertação:**  
**Região Metropolitana do Cariri Frente aos Planos Estratégicos do Governo Estadual: Um olhar a partir do Projeto Cidades do Cariri Central- Ce.**

Autora: Francisca Fernanda Batista de Castro  
Orientadora: Profª. Dra. Virgínia Célia Cavalcante de Holanda

**Carta Imagem das Obras Realizadas Pelo Projeto Cidades em Nova Olinda- Ce.**

**Sinais Convencionais**

- Distritos da RMCariri
- Rodovias da RMCariri
- Limite Municipal de Nova Olinda
- Centro do Município de Nova Olinda



Projeção Universal Transversa de Mercator- UTM. Fuso 24S. Datum: Sirgas 2000. Base Cartográfica: IBGE, IPECE (2015). Imagem: Landsat/ Copernicus (Google Earth Pro- 12/2016)  
Elaboração: CASTRO e MOURA (2016)

Apoio: CAPES

Situado a pouco mais de 20 km de Nova Olinda, o município de Santana do Cariri também foi contemplado com o Projeto Cidades, através da construção de duas praças situadas logo na entrada da cidade com implantação de mobiliário urbano, quiosques e iluminação, bem como pela pavimentação da Avenida Patativa do Assaré, principal via de acesso à cidade.

As obras foram iniciadas no segundo semestre de 2012 e concluídas ao final do ano de 2014. Durante a inauguração das praças em novembro do mesmo ano, políticos locais enfatizaram a importância do Projeto para o bem estar da população, a partir dos novos espaços de lazer. Ao todo, os investimentos do Projeto na requalificação urbana da cidade ultrapassam a ordem de R\$ 1,2 milhão.

Não obstante, em entrevista realizada com um representante da secretaria de Obras e Serviços públicos<sup>23</sup> do município, foi relatado que Santana do Cariri já havia perdido um benefício em relação a saneamento básico por fazer parte da RMCariri. Trata-se de um edital lançado pela Fundação Nacional de Saúde (FUNASA) no qual, só poderiam participar municípios que não estivessem inclusos em regiões metropolitanas. Na ocasião, o engenheiro da prefeitura municipal afirma que “de certa forma foi um “empecilho” tendo em vista que a cidade carece de melhorias neste segmento”, e acrescenta:

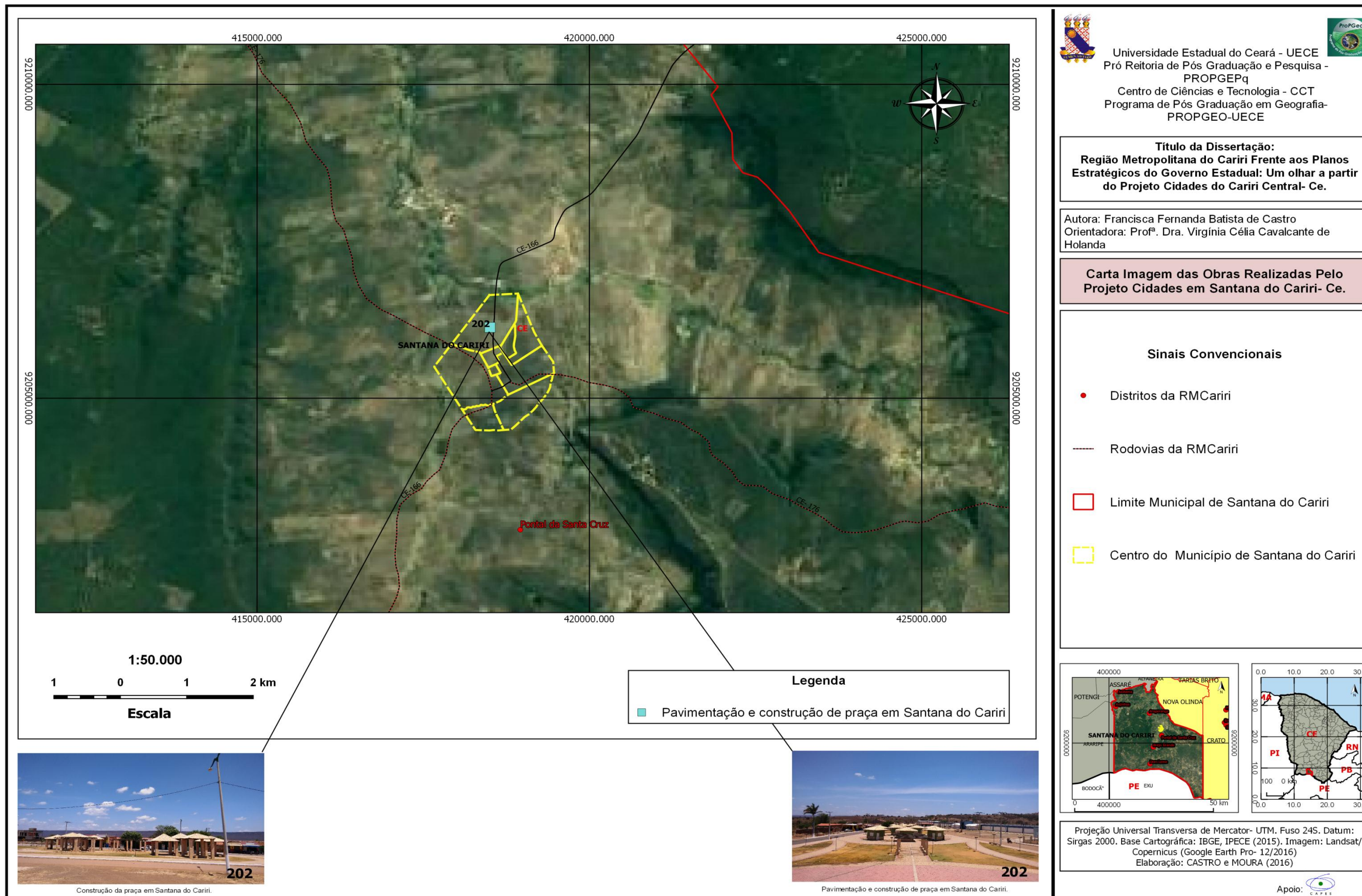
Em relação à Região Metropolitana do Cariri vejo a questão do aterro como um benefício, afinal, em vez de destinar o nossos resíduos a lixões como ocorre atualmente iremos destiná-los a um aterro sanitário, ou seja, um dos ganhos para Santana do Cariri será a diminuição dos gastos do município com a destinação final do lixo. Apenas!

Apesar das possíveis melhorias causadas com a criação do Aterro para todos os municípios envolvidos, ele confessa não ter grandes expectativas, uma vez que, passados três anos da proposta inicial, o Projeto ainda não saiu do papel. Posto isso, a cidade, apesar do seu forte potencial turístico se enquadra no conjunto de pequenos centros urbanos que, embora estejam inseridas num contexto de metropolização institucional, ainda é muito carente quanto à execução de outras políticas públicas que contemplem toda a população.

---

<sup>23</sup> Entrevista realizada em 26/08/2015, durante trabalhos de campo realizados na cidade.

Carta-imagem 9 – Obras do Projeto Cidades em Santana do Cariri



Percebe-se no decorrer do texto que a discussão referente ao Projeto Cidades sempre esteve associado à institucionalização da RMCariri. Todavia, segundo Marília Gouvêia<sup>24</sup> (Coordenadora do Projeto), esse arranjo institucional surgiu em decorrência do mesmo, e, em razão do seu principal objetivo que seria combater a pobreza do Estado e reduzir o desequilíbrio sócio-econômico entre a Região Metropolitana de Fortaleza e o interior do Estado.

Para Nascimento (2013), apesar da sua relevância, o projeto ainda não contempla, nem mesmo parcialmente, os problemas de natureza comum na Região Metropolitana do Cariri, isto porque, em sua maioria, as ações desenvolvidas por intermédio desse projeto seriam pontuais, envolvendo apenas um município.

De fato, a maioria de suas obras foram concentradas no Crajubar, uma vez que, o Projeto surgiu no intuito de promover o desenvolvimento de pólos regionais, a partir do fomento às regiões econômicas potenciais do Estado. Nessa perspectiva, é importante ressaltar que, enquanto estratégia de desenvolvimento regional, esse programa governamental, apesar das lacunas, também apresentou algumas melhorias para a região.

É sabido que houve uma prevalência quanto às obras de infraestrutura urbana pertencentes ao componente I, ao ponto que, seu cronograma, apesar de uma delonga de aproximadamente dois anos, já possui 95% de suas ações efetivadas. No entanto, é notório que as maiores dificuldades foram enfrentadas na execução dos projetos e atividades pertencentes aos outros dois componentes, a exemplo da elaboração do plano diretor da RMCariri e do Aterro comunitário, (ambos não foram concluídos).

Posto isso, os principais desafios enfrentados na implementação do Projeto, até a presente data, se referem à gestão regional e ao fortalecimento institucional dos municípios. Ademais, a falta de regulamentação e mobilização por parte dos municípios que compõem a RMCariri, é um problema que permanece desde a sua criação, e o Projeto Cidades, apesar das falhas apontadas, se configura como a primeira tentativa de fortalecimento institucional, com planos que chegaram a todos os seus municípios.

---

<sup>24</sup>Entrevista realizada com a Coordenadora do Projeto Cidades do Ceará Cariri Central no dia 15/12/2016 na Secretaria das Cidades – Fortaleza.

## 6 CONSIDERAÇÕES FINAIS

A análise das transformações socioespaciais, desencadeadas a partir do Projeto Cidades do Ceará Cariri Central, e a sua importância para o fortalecimento da RMCariri, nortearam esta proposta de investigação. Para tanto, recorreremos, inicialmente, a uma discussão teórico-conceitual a fim de compreender como se deu a formação do espaço metropolitano brasileiro e quais os principais desafios sofridos por esse espaço.

O surgimento dos primeiros arranjos institucionais, na década de 1970, foi marcado por um intenso crescimento populacional e a formação de grandes aglomerações urbanas. Este fato coloca as regiões metropolitanas no centro das discussões, uma vez que, o crescimento desses espaços não é proporcional no plano das políticas públicas, que minimizem os problemas urbanos enfrentados por nossas cidades.

Nessa perspectiva, a prevalência do caráter político institucional, a partir da década de 1990, pode estar resultando mais da falta de estratégias e políticas de desenvolvimento regional que da existência de aglomerações urbanas que exijam ações conjuntas para o exercício das funções públicas de interesse comum (RIBEIRO *et al.*, 2012). Não obstante, para se compreender tais espaços, é necessário considerar, além da discussão teórico-conceitual, o contexto no qual estão inseridos.

Em se tratando do Cariri, percebe-se através da leitura de pesquisas já realizadas, nos trabalhos de campo e, principalmente, pelo convívio na região, que o dinamismo urbano apresentado, sobretudo pelo Crajubar, faz desse aglomerado um dos territórios de grande expressividade no Ceará, seja em termos populacionais, político e econômico. Além do que, a região vem apresentando um conjunto de transformações socioespaciais, especialmente, na última década, ocasionadas pela organização da produção capitalista atrelada à manifestação da globalização e do processo de reestruturação produtiva.

Observa-se que a emergência do Cariri como território estratégico para o recebimento de investimentos do Governo do Estado não é recente, visto que, na década de 1980, a região já integrava na agenda governamental como importante centro regional do sul-cearense. Contudo, é lícito afirmar que tais investimentos tanto por parte da esfera pública como privada começaram a se intensificar a partir

da institucionalização da RMCariri em 2009.

O aumento do consumo, comércio, migrações pendulares junto à diversificada oferta de bens, e serviços públicos e privados e a influência política, principalmente no município de Juazeiro do Norte, fizeram o Crajubar aumentar seu grau de polarização substancialmente, ao ponto que estes três municípios mais aqueles que fazem limites administrativos, foram selecionados para receber o conjunto de obras de infraestrutura do Projeto Cidades.

O Projeto, como relatado anteriormente, foi o grande impulsionador da RMCariri, contudo, por ter sido implementado após sua institucionalização, passou a ser visto como uma tentativa de consolidação desta. Enxergamos a proposta do Projeto Cidades como uma boa estratégia política que, apesar de ter suas principais ações voltadas para a questão econômica e política institucional, trouxe alguns benefícios para a população caririense.

Em se tratando de infraestrutura urbana, todos os municípios do Cariri Central foram contemplados com o Projeto. Todavia, nos municípios menores como é o caso de Nova Olinda, Santana do Cariri, Jardim, Caririaçu e Missão Velha, as obras se restringiram a pavimentação de rodovias. A exceção das pequenas cidades foi Farias Brito que, além da reconstrução da principal avenida da cidade, também foi contemplada com a requalificação urbana de suas principais praças e construção de uma nova.

Ademais, os grandes beneficiados com o Projeto foram os municípios de Crato e Juazeiro do Norte. Em Crato, se destacam a requalificação ambiental do bairro Seminário e, em Juazeiro, a construção do Anel Viário. Já o município de Barbalha, embora integre o principal aglomerado da região, teve boa parte das obras destinadas a serviços de sinalização e pavimentação do seu centro histórico.

Percebemos, através dos trabalhos de campo realizados nesses municípios, que o componente voltado para a qualificação territorial, apesar dos recorrentes atrasos, conseguiu ser efetivado por completo. Do mesmo modo, aquele da Inovação e Apoio aos Arranjos Produtivos Locais – APLs (Calçados e turismo), também atuou de forma satisfatória. Já o componente destinado a Gestão regional e o fortalecimento institucional, considerado um dos mais importantes para a consolidação da RMCariri, foi o que apresentou os maiores desafios.

Sem dúvidas, a principal crítica referente ao Projeto Cidades foi a não conclusão do Aterro Sanitário do Cariri, celebrado por muitos no início do Programa

como a principal contribuição para a região, uma vez que, seria uma ação voltada para o desenvolvimento sustentável. Outra questão digna de nota, foi o Plano Diretor da RMCariri. Em 2013, a Secretaria das Cidades criou um termo de referência no intuito de contratar uma consultoria para elaboração do Plano. Contudo, a iniciativa não foi concluída e, esta foi mais uma ação do Projeto que não conseguiu ser efetivada.

Para a Secretaria das Cidades (2013), um dos aspectos que melhor caracteriza a necessidade do Plano Diretor no Cariri é o seu perfil urbano, enquanto núcleo polarizador, formado pela conurbação entre Barbalha, Crato e Juazeiro do Norte e mais seis municípios, aparentemente isolados, porém polarizados pelo citado núcleo metropolitano. Nesse sentido, o Plano Diretor precisa criar oportunidades de trabalho e negócios para as populações locais desses núcleos, de forma a torná-los menos vulneráveis ao modelo espontâneo de crescimento que já se observa atualmente.

Acresce informar, que o processo de conurbação no Cariri só ocorre entre os municípios de Crato, Juazeiro do Norte e Barbalha, os demais centros, como visto no decorrer deste trabalho, além de desarticulados apresentam baixas taxas de urbanização e densidade demográfica, logo a conurbação entre esses centros é algo distante de se prever.

Também não foram realizados os atendimentos, acompanhamentos e monitoramento social, às famílias afetadas pelas ações do Projeto, nem as pesquisas de satisfação, com os cidadãos usuários afetados direta e indiretamente pelas suas intervenções como está previsto no nas diretrizes do componente III. Segundo a coordenadora do Projeto, essas consultas só serão realizadas após a finalização de todas as obras, previstas para o primeiro semestre de 2017.

A tentativa de potencializar o desenvolvimento socioeconômico dos municípios que compõem a RMCariri e promover o seu fortalecimento institucional através da gestão compartilhada foi uma importante iniciativa por parte do Governo do Estado. No entanto, esse arranjo institucional ainda possui muitos desafios, a começar pelas necessidades estratégicas em termos de governança, requeridas por uma RM.

Na prática, muito ainda precisa ser feito para a efetivação e implementação da RMCariri, em razão da mesma não ser regulamentada, isto é, seus municípios ainda se encontram desarticulados. Ademais, a governabilidade

desses espaços continua como um grande obstáculo, uma vez que ao serem instituídas, a maioria das RMs são contempladas com instâncias responsáveis pela sua gestão, a exemplo dos Fundos para financiamento específicos, Conselhos consultivo e deliberativo e até instrumentos de planejamento. No entanto, poucos, ou nenhum deles são de fato efetivados.

A fragilidade institucional brasileira e a falta de cooperação entre os governos municipais tem dificultado a solução dos problemas de interesse comum, de modo que, as iniciativas metropolitanas não têm acontecido na prática. A expectativa de mudança veio com o Estatuto da Metrópole (2015), Lei que estabelece uma série de instrumentos com obrigatoriedade de implementação aos entes metropolitanos e a promoção da governança compartilhada das funções públicas, com prazo determinado de três anos. Contudo, para Clementino (2016, p.16) “sua implementação permanece no campo das utopias, das iniciativas cujo alcance parece irrealizável”.

Um exemplo dos impasses ocorridos após a instituição da referida Lei, é a contínua institucionalização de RMs. No Ceará, temos o exemplo da recém-criada Região Metropolitana de Sobral, instituída pela Lei estadual nº 8/2016. De autoria do Deputado Estadual Ivo Gomes, atual prefeito de Sobral essa RM é formada por 18 municípios e, segundo seu mentor, tem o objetivo de contribuir para o desenvolvimento econômico, social e cultural da região norte do Ceará.

É sabido que a integração entre municípios se dá pela articulação dos atores políticos, econômicos e sociais e não por força de legislação. Contudo, o que temos no Brasil hoje é a prevalência de regiões metropolitanas sem estruturas gerenciais, marcadas pela falta de mecanismos de gestão condizentes às necessidades de tais espacialidades. “Trata-se de um processo de difícil construção e que necessita de uma ampla participação da sociedade civil para que não prevaleçam interesses parciais sobre os interesses coletivos” (SOARES, 2013 p. 28).

A Geografia é capaz de reunir dimensões e processos, apropriando-se de conceitos de inúmeras ciências, para o entendimento sobre as relações entre a cidade, o urbano e o metropolitano. Neste trabalho buscamos, a partir da apreensão da realidade, compreender as contradições que envolve o espaço caririense, bem como, colaborar com a discussão da problemática voltada para os espaços metropolitanos no Brasil. Concluímos que a Região Metropolitana do Cariri, apesar

da pujança econômica, é carente de mecanismos institucionais de cooperação e de políticas que busquem minimizar a propagação dos problemas que transcendem os limites territoriais de seus municípios.

Além disso, os atores regionais pouco aproveitaram a institucionalidade como oportunidade no plano de políticas públicas e planejamento integrado, assim como, a inexistência de um governo metropolitano dificulta a atuação dos conselhos. Por outro lado, é inegável que no Crajubar as realidades urbanas são cada vez mais integradas, isto é, há um intenso movimento entre essas cidades, através de deslocamentos para trabalho, educação, negócios ou serviços.

Ademais, concordamos com Bourdieu (1997) ao afirmar que a ideia de ciência neutra é uma ficção. Enquanto pesquisadores, temos o nosso próprio olhar sobre o objeto, todavia, não podemos abandonar a teoria, visto que, essa norteia o caminhar e a consolidação da pesquisa.

## REFERÊNCIAS

- ABREU, J. C. de. **Capítulos da História Colonial**. 6. ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1967.
- ALVES, J. O vale do Cariri: seu povoamento e desenvolvimento econômico. **Revista Brasileira de Geografia**, Rio de Janeiro, v. 3, p. 390-424, 1952.
- ALVES, M. A. da S. Experiências internacionais em gestão metropolitana: três estudos de caso. In: CONGRESSO CONSAD DE GESTÃO PÚBLICA – PAINEL 37: POLÍTICAS PÚBLICAS E GESTÃO, A QUESTÃO METROPOLITANA, 2., 2013. [S.l.]. **Anais...** [S.l.]: 2013. Disponível em: <<http://consad.org.br/wp-content/uploads/2013/02/EXPERI%C3%84NCIAS-internacionais-em-gest%C3%83o-metropolitana-tr%C3%8as-estudos-de-caso1.pdf>>. Acesso em: 20 mar. 2016.
- AMORA, Z. B. O espaço urbano cearense: breves considerações. In: AMORA, Z. B. (Org.). **O Ceará: enfoques geográficos**. Fortaleza: Funece, 1999. p. 25-40.
- ARAUJO, M. A. G. **Lugar, paisagem e religiosidade: moradores e romeiros no cotidiano do bairro do Socorro, Juazeiro do Norte-CE**. 2016. 178 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Programa de Pós-Graduação em Geografia, Universidade Federal do Pernambuco, Recife, 2016.
- ASCHER, F. **Metápolis: acerca do futuro da cidade**. Tradução de Álvaro Domingues. Oeiras: Celta Editora, 1998.
- AZEVEDO, S.; GUIA, V. R. dos M. Os dilemas institucionais da gestão metropolitana no Brasil. In.: RIBEIRO, L. C. Q. (Org.). **Metrópoles: entre a coesão e a fragmentação, a cooperação e o conflito**. São Paulo: Fundação Perseu Abramo, Rio de Janeiro, 2004. p. 97-110.
- BESERRA F. R. S. **Espaço, Indústria e reestruturação do capital: a Indústria de Calçados na Região do Cariri – Ce**. 2007. 122 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Programa de Pós Graduação em Geografia, Universidade Estadual do Ceará, Fortaleza, 2007.
- BEZERRA, L. M. A. Análise dos impactos socioambientais decorrentes da mineração na Chapada do Araripe-Nova Olinda/Ceará. **Revista Geosaberes**, Fortaleza, v. 6, n. 2, p. 79-89, Nov. 2015.
- BOURDIEU, P; **Os usos sociais da ciência: por uma sociologia clínica do campo científico**. Tradução: Denise Barbara Catani. São Paulo: UNESP, 1997.
- BRASIL. Constituição (1988). **Constituição da República Federativa do Brasil: promulgada em 5 de out. de 1988**.
- \_\_\_\_\_. Ministério do turismo. **Índice de Competitividade do Turismo Nacional**. Nova Olinda, 2015. Disponível em: [http://www.turismo.gov.br/sites/default/turismo/o\\_ministerio/publicacoes/Indice\\_competitividade/2015/Nova%20Olinda\\_RA\\_2015.pdf](http://www.turismo.gov.br/sites/default/turismo/o_ministerio/publicacoes/Indice_competitividade/2015/Nova%20Olinda_RA_2015.pdf)>. Acesso em: 14 jan. 2017.

\_\_\_\_\_. **Lei nº 13.089, de 12 de Janeiro de 2015.** Institui o Estatuto da Metrópole, altera a Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001.

\_\_\_\_\_. **Estatuto da Cidade: Lei 10.257/2001** que estabelece diretrizes gerais da política urbana. Brasília, Câmara dos Deputados, 2001. .

CARLOS, A. F. A. São Paulo: Dinâmica urbana e metropolização. **Revista Território**, Rio de Janeiro, Ano 7, n. 11, 12 e 13, set./out. 2003.

CARTAXO, J. **Região Metropolitana do Cariri.** Disponível em: <<http://www.cidades.ce.gov.br>>. Acesso em: 05 Mar. 2016.

CASTELLO BRANCO, M. L. G.; PEREIRA, R. H. M; NADALIN, V. G. Rediscutindo a delimitação das regiões metropolitanas no Brasil: um exercício a partir dos critérios da década de 1970. In: FURTADO, B. A.; KRAUSE, C.; FRANÇA, K. C. B. de. **Territórios metropolitanos, políticas municipais.** Brasília: Ipea, 2013. p. 115 154.

CASTELLS, M. **A Questão Urbana.** Tradução de Arlene Caetano. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1983.

CAVALCANTI, E. R. **Desigualdade e seletividade no território cearense: o ideário desenvolvimentista dos “governos das mudanças” (1987-2007) na Estruturação da rede urbana do Estado do Ceará.** 2008. 206 f. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Urbano) – Universidade Federal do Pernambuco, Recife, 2008.

CEARÁ. Secretaria das Cidades. **Projeto Cidades do Ceará Cariri Central – manual operativo projeto de desenvolvimento econômico regional do Ceará Cidades do Ceará/Cariri Central.** Diário oficial do Estado do Ceará, série 3, Ano I, n. 238, p.37-66, 21 dez. 2009.

CLEMENTINO, M. L. M. Regiões metropolitanas no Brasil: visões do presente e do futuro. In: COLOQUIO INTERNACIONAL DE GEOCRÍTICA LAS UTOPIÁS Y LA CONSTRUCCIÓN DE LA SOCIEDAD DEL FUTURO, 14., 2016. Barcelona. **Anais...** Barcelona: 2016.

CONTEL, F. B. Rede Urbana e Cidades Médias no Brasil: abordagens clássicas, abordagens contemporâneas. In: HOLANDA, V. C. C. de; AMORA, Z. B. **Leituras e saberes sobre o urbano: cidades do Ceará e Mossoró no Rio Grande do Norte.** Fortaleza: Expressão Gráfica, 2010. p. 15-40.

CORDEIRO, R. de. M. **As aglomerações produtivas de calçados, folheados e de joias do Crajubar (Ce):** formação, produção, trabalho, implicações socioespaciais. 2015. 328 f. Tese (Doutorado em Geografia) – Programa de Pós-Graduação em Geografia, Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho”. Rio Claro, São Paulo, 2015.

CORRÊA, R. L. **Trajetórias geográficas.** 4. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2010.

CUNHA, M. S. **Pontos de (Re) visão e explorações historiográficas da abordagem regional: exercício a partir do Cariri cearense (século XIX e XX).** 2012.

232 f. Tese (Doutorado em Geografia) – Programa de Pós-Graduação em Geografia, Universidade Federal do Ceará. Fortaleza, Ceará, 2012.

CUNNINGHAM, D. **O conceito de metrópole**: filosofia e forma urbana. Tradução Luciana Rocha. Londres: Radical Philosophy, 2005.

DAVANZO, A. M. Q; NEGREIROS, R; SANTOS, S. M. M. dos. O fato metropolitano e os desafios para sua governança. **Revista paranaense de desenvolvimento**, Curitiba, n.119, p. 65-83, jul./dez. 2010.

DELCOL. R. F. R. Estatuto da Metrópole: contribuições ao debate. In: ENCONTRO NACIONAL DA ANPEGE, 11.; 2016. Presidente Prudente, SP. **Anais...** Presidente Prudente, SP: 2015. Disponível em: <<http://www.enanpege.ggf.br/2015/anais/arquivos/20/555.pdf>>. Acesso em: 13 mar. 2016.

DIAS, A. S. **Região Caririense**: turismo religioso e manifestações culturais na festa do pau sagrado de Santo Antônio de Barbalha. 2012. 156 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Programa de Pós Graduação em Geografia, Universidade Estadual do Ceará, Fortaleza, 2012.

DI MÉO, G. Introdução ao debate sobre a metropolização: uma chave de interpretação para compreender a organização contemporânea dos espaços geográficos. Tradução Aniel Lima dos Santos. **Confins**, n. 4, 2008.

DODT L. C. V. **Espedito Seleiro**: Tradição e Ofício de um Artesão Cearense. 2016. 111 f. Dissertação (Mestrado em Comunicação) – Programa de Pós-Graduação em Comunicação, Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, 2016.

ENGELS, F. As grandes cidades. In: \_\_\_\_\_. **A situação da classe trabalhadora na Inglaterra**. Porto: Afrontamento, 1975. p. 67-116.

FARIAS, A, de. **História do Ceará**. 2. ed. Fortaleza: Edições Livro técnico, 2007.

FERNANDES, A. S. A; ARAÚJO, S. M. V.G. A criação de municípios e a formalização de Regiões Metropolitanas: os desafios da coordenação federativa. **Revista Brasileira de Gestão Urbana** (Brazilian Journal of Urban Management), v. 7, p. 295-309, set./dez. 2015.

FERNANDES, L. M. M. **O Ceará turístico**: política de regionalização e governança nos destinos indutores. 2014. 360 f. Tese (Doutorado em Geografia) – Programa de Pós Graduação em Geografia, Universidade Estadual do Ceará, Fortaleza, 2014.

FIRKOWSKI, O. L. C. de F. Metrôpoles e regiões metropolitanas no Brasil: conciliação ou divórcio?. In: FURTADO, B. A.; KRAUSE, C.; FRANÇA, K. C. B. de. (Org.). **Território metropolitano, políticas municipais**: por soluções conjuntas de problemas urbanos no âmbito metropolitano. Brasília: IPEA, 2013. p. 23-53.

FIRKOWSKI, O. L. C. de F. Porque as Regiões Metropolitanas no Brasil são regiões mas não são Metropolitanas?. **Revista Paranaense de Desenvolvimento**, Curitiba, n. 122, p. 18-38, jan./jun. 2012.

FIX, M.; PEREIRA, A, L dos S. A metrópole brasileira nas políticas públicas setoriais. In: FURTADO, B. A; KRAUSE, C; FRANÇA, K. C. B. **Território metropolitano, políticas municipais**: por soluções conjuntas de problemas urbanos no âmbito metropolitano. Brasília: IPEA, 2013. p. 259-260.

FREITAS, R. Regiões Metropolitanas: uma abordagem conceitual. **Revista Humanae**, v. 1, n. 3, p. 44-53, dez. 2009.

FRESCA, T. M. Uma discussão sobre o conceito de metrópole. **Revista da ANPEGE**, v.7, n.8, p. 31-52, 2012.

\_\_\_\_\_. Centros locais e pequenas cidades: diferenças necessárias. **Revista Mercator**, v. 9, n. 20, p. 75-81, set./dez. 2010.

FURTADO, B. A; KRAUSE, C; FRANÇA, K. C. B. **Território Metropolitano, políticas municipais**: por soluções conjuntas de problemas urbanos no âmbito metropolitano. Brasília: IPEA, 2013.

GARSON, S. B. P.. **Regiões metropolitanas**: por que não cooperam? Rio de Janeiro: Letra capital: Observatório das metrópoles; Belo Horizonte, 2009.

GIRÃO, R. **Pequena história do Ceará**. 4. ed. rev. e atual. Fortaleza: edições Universidade Federal do Ceará. 1984.

\_\_\_\_\_. **Evolução histórica cearense**. Fortaleza: BNB, ETENE, 1985.

\_\_\_\_\_. **Os municípios cearenses e seus distritos**. Fortaleza: SUDEC, 1983.

GOMES, P. C. da C. O conceito de região e sua discussão. In: CASTRO, I. E. de; CÔRREA, R. L. (Orgs.). **Geografia**: conceitos e temas. 12. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2005. p. 49-73.

GOMES, A. M. de A. Histórias do Padim Ciço. **Revista USP**, São Paulo, n. 86, p. 174-180, jun./ago. 2010.

HAESBAERT, R. **Regional – Global**: dilemas da região e da regionalização na geografia contemporânea. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2010.

HOLANDA, V. C. C. de; AMORA, Z. B. Cidades médias do Ceará, estado do nordeste do Brasil, e suas dinâmicas contemporâneas. **Revista Geográfica de América Central**, Costa Rica, Número Especial EGAL, 2 Sem. p. 1-13, 2011.

HOLANDA, V. C. C. **Modernizações e espaços seletivos no Nordeste brasileiro. Sobral**: conexão lugar/mundo. 2007. 254 f. Tese (Doutorado em Geografia) – Programa de Pós-Graduação em Geografia Humana, Universidade de São Paulo. São Paulo, 2007.

\_\_\_\_\_. Transformações sócioespaciais das cidades Médias cearenses. **Revista de Geografia**, Recife, v. 28, n. 1, p. 6-13, 2011.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Censo 2010**. Disponível em: <<http://goo.gl/0XOAIU>>. Acesso em: 25 fev. 2016.

\_\_\_\_\_. **Rede de Influência das cidades 2007**. Rio de Janeiro, 2008.

INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA. **Infraestrutura Social e Urbana no Brasil**: subsídios para uma agenda de pesquisa e formulação de políticas públicas. Livro 6, Vol. 2. Brasília, 2010.

INSTITUTO DE PESQUISA E ESTRATÉGIA ECONÔMICA DO CEARÁ. **Perfil básico municipal**: Barbalha/CE, 2016. Disponível em: <[http://www.ipece.ce.gov.br/perfil\\_basico\\_municipal/2016/Barbalha.pdf](http://www.ipece.ce.gov.br/perfil_basico_municipal/2016/Barbalha.pdf)>. Acesso em: 12 dez. 2016.

\_\_\_\_\_. **Perfil básico municipal**: Caririáçu, 2016. Disponível em: <[http://www.ipece.ce.gov.br/perfil\\_basico\\_municipal/2016/Caririacu.pdf](http://www.ipece.ce.gov.br/perfil_basico_municipal/2016/Caririacu.pdf)>. Acesso em: 12 dez. 2016.

\_\_\_\_\_. **Perfil básico municipal**: Crato/CE, 2016. Disponível em: <[http://www.ipece.ce.gov.br/perfil\\_basico\\_municipal/2016/Crato.pdf](http://www.ipece.ce.gov.br/perfil_basico_municipal/2016/Crato.pdf)>. Acesso em: 12 dez. 2016.

\_\_\_\_\_. **Perfil básico municipal**: Farias Brito, 2016. Disponível em: <[http://www.ipece.ce.gov.br/perfil\\_basico\\_municipal/2016/Farias\\_Brito.pdf](http://www.ipece.ce.gov.br/perfil_basico_municipal/2016/Farias_Brito.pdf)>. Acesso em: 12 dez. 2016.

\_\_\_\_\_. **Perfil básico municipal**: Juazeiro do Norte, 2016. Disponível em: <[http://www.ipece.ce.gov.br/perfil\\_basico\\_municipal/2016/Juazeiro\\_do\\_Norte.pdf](http://www.ipece.ce.gov.br/perfil_basico_municipal/2016/Juazeiro_do_Norte.pdf)>. Acesso em: 12 dez. 2016.

\_\_\_\_\_. **Perfil básico municipal**: Jardim, 2016. Disponível em: <[http://www.ipece.ce.gov.br/perfil\\_basico\\_municipal/2016/Jardim.pdf](http://www.ipece.ce.gov.br/perfil_basico_municipal/2016/Jardim.pdf)>. Acesso em: 12 dez. 2016.

\_\_\_\_\_. **Perfil básico municipal**: Missão Velha, 2016. Disponível em: <[http://www.ipece.ce.gov.br/perfil\\_basico\\_municipal/2016/Missao\\_Velha.pdf](http://www.ipece.ce.gov.br/perfil_basico_municipal/2016/Missao_Velha.pdf)>. Acesso em: 12 dez. 2016.

\_\_\_\_\_. **Perfil básico municipal**: Nova Olinda, 2016. Disponível em: <[http://www.ipece.ce.gov.br/perfil\\_basico\\_municipal/2016/Nova\\_Olinda.pdf](http://www.ipece.ce.gov.br/perfil_basico_municipal/2016/Nova_Olinda.pdf)>. Acesso em: 12 dez. 2016.

\_\_\_\_\_. **Perfil básico municipal**: Santana do Cariri, 2016. Disponível em: <[http://www.ipece.ce.gov.br/perfil\\_basico\\_municipal/2016/Santana\\_do\\_Cariri.pdf](http://www.ipece.ce.gov.br/perfil_basico_municipal/2016/Santana_do_Cariri.pdf)>. Acesso em: 12 dez. 2016.

JUCÁ NETO, C. R. Primórdios da rede urbana cearense. **Mercator – Revista de Geografia da UFC**, ano 08, n. 16, p. 77-102, 2009.

LEFEBVRE, H. **A cidade do capital**. Brasil: DP&A editora, 1999.

\_\_\_\_\_. **O Direito a cidade**. São Paulo: Centauro, 2001.

LENCIONI, S. Metropolização do espaço: processos e dinâmicas. In: FERREIRA, A. RUA, J. MARAFON, G. J. SILVA, A.C.P. (Orgs.). **Metropolização do espaço**:

gestão territorial e relações urbano-rurais. Rio de Janeiro. Consequência, 2013, p. 17-34.

\_\_\_\_\_. Uma Nova Determinação do Urbano: o desenvolvimento do processo de metropolização do espaço. In: CARLOS, A. F. A; LEMOS, A. I. G. (Orgs.). **Dilemas urbanos**: novas abordagens sobre a cidade. 2. ed. São Paulo: Contexto, 2005. p. 35-44.

\_\_\_\_\_. **Região e Geografia**. São Paulo: Edusp, 1999.

\_\_\_\_\_. Reconhecendo Metrôpoles: Território e Sociedade. In: SILVA, C. A. da; FREIRE, D. G.; OLIVEIRA, F. J. G. de (Orgs.). **Metrópole**: governo, sociedade e território. Rio de Janeiro: Faperj, 2006. p. 41-58.

\_\_\_\_\_. A metamorfose de São Paulo: o anúncio de um novo mundo de aglomerações difusas. **Revista Paranaense de Desenvolvimento**, Curitiba, n. 120, p. 133-148, jan./jun. 2011.

LIMA JUNIOR, F. do' O. **Estrutura produtiva e rede urbana no Estado do Ceará durante o período de 1980-2010**. 2014. 292 f. Tese (Doutorado em Desenvolvimento Econômico) – Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Econômico, Universidade Estadual de Campinas – Instituto de Economia, Campinas, 2014.

LIMA, L. C. Redes de integração do território cearense: dos caminhos da pecuária as estradas virtuais. In: SILVA, J. B. da; CAVALCANTE, T. C.; DANTAS, E. W. C. (Org.). **Ceará: Um Novo Olhar Geográfico**. Fortaleza: Fundação Demócrito Rocha, 2005. p. 340-361.

MACÊDO, F. E. **Compartimentação Geoambiental do município de Caririaçu-Ce como subsídio a propostas de zoneamento ecológico-econômico**. 2016. 174 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Programa de Pós Graduação em Geografia, Universidade Estadual do Ceará, Fortaleza, 2016.

MARIA JÚNIOR, M. Os novos investimentos industriais, o comércio e os serviços nas duas últimas décadas em Crato e Juazeiro do Norte: redefinindo a dinâmica da rede urbana do Cariri Cearense. In: ENCONTRO DE GEÓGRAFOS DA AMÉRICA LATINA, 12., 2009. Montevideu. **Anais...** Montevideu: 2009.

MARICATO, E. **Brasil, Cidades**: alternativas para a crise urbana. Petrópolis: Vozes, 2001.

MENEZES, E. O. de. O Cariri cearense. In: SILVA, J. B. da; CAVALCANTE, T. C.; DANTAS, E. W. C. (Org.). **Ceará: um novo olhar geográfico**. Fortaleza: Fundação Demócrito Rocha, 2005. p. 340-361.

MORAIS, J. M. L; MACÊDO, F. C. Apontamentos sobre a rede urbana do Ceará: níveis de centralidades e interações socioespaciais. **Informe Gepec**, Toledo, v. 18, n. 1, p. 43-60, jan./jun. 2014.

MOREIRA JUNIOR, O. **As Cidades Pequenas na Região Metropolitana de Campinas-SP**: dinâmica demográfica, papéis urbanos e (re) produção do espaço.

2014. 324 f. Tese (Doutorado em Geografia) – Programa de Pós-Graduação em Geografia, Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho, Rio Claro, 2014.

MOURA, R. Configurações espaciais na metropolização brasileira. **Revista eletrônica de Estudos Urbanos e Regionais e-metrópoles**, Rio de Janeiro, n. 13, ano 4, jun. 2013.

MOURA, R; DELGADO, P. R; DESCHAMPS, M. V; CARDOSO, N. A. Brasil Metropolitano: uma configuração heterogênea. **Revista Paranaense de Desenvolvimento**, Curitiba, n. 105, p. 33-56, jul./dez. 2003.

MOURA, R.; FIRKOWSKI, O. Metrôpoles e regiões metropolitanas: o que isso tem em comum?. **Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais**, Rio de Janeiro, v. 1, p.105-114, jan. 2001.

MOURA, R; FIRKOWSKI, O. L. C. de F. **Estatuto da Metrópole**: contribuição ao debate. Disponível em:  
<[http://aprender.ead.unb.br/pluginfile.php/89677/mod\\_resource/content/1/ESTATUTO\\_METROPOLE\\_Rosa\\_Olga.pdf](http://aprender.ead.unb.br/pluginfile.php/89677/mod_resource/content/1/ESTATUTO_METROPOLE_Rosa_Olga.pdf)>. Acesso em: 17 maio. 2015.

MOURA, R; HOSHINO T. de A P. **Estatuto da metrópole**: enfim, aprovado! Mas o que oferece à metropolização brasileira? Informativo Observatório das Metrôpoles, Rio de Janeiro, 2015. p. 1-14. Disponível em:  
<[http://www.observatoriodasmetrolopes.net/download/estatuto\\_metropole\\_artigo\\_rosa.pdf](http://www.observatoriodasmetrolopes.net/download/estatuto_metropole_artigo_rosa.pdf)>. Acesso em: 14 nov. 2015.

MOURA, R; LIBARDI, D; BARION, M. I. Institucionalização de Regiões Metropolitanas: qual o sentido?. **Revista Paranaense de Desenvolvimento**, Curitiba, n. 111, p 129-143, jul./dez. 2006.

NASCIMENTO. D. C. do. **Cidades sustentáveis e desenvolvimento regional**: atualidades e perspectivas na Região Metropolitana do Cariri. 2013. 156 f. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Regional Sustentável) – Programa de Pós Graduação em Desenvolvimento Regional Sustentável, Universidade Federal do Ceará – CAMPUS CARIRI, Juazeiro do Norte, 2013.

NASCIMENTO, D. C. do, et al. Planejamento estratégico e desenvolvimento regional sustentável: análise da necessidade de mecanismos de gestão na Região Metropolitana do Cariri – Ceará. **Revista NAU Social**, v.3, n.5, p. 107-119, nov. 2012.abr. 2013.

NASCIMENTO. W. I. Do. **Os serviços de saúde na produção da cidade e região**: um estudo de caso sobre Juazeiro do Norte. 2014. 152 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Programa de Pós-Graduação em Geografia, Universidade Estadual do Ceará, Fortaleza, 2014.

NOBRE, M. C. de Q. **Modernização do atraso**: A hegemonia burguesa do CIC e as alianças eleitorais da “Era Tasso”. 2008. 324 f. Tese (Doutorado em Sociologia) – Programa de Pós-Graduação em Sociologia, Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, 2008.

OBSERVATÓRIO DAS METRÓPOLES. **Unidades Territoriais urbanas no Brasil:** Regiões metropolitanas, Redes Integradas de Desenvolvimento Econômico e Aglomerações Urbanas em 2015. Disponível em: <[http://www.observatoriodasmetrolopes.net/images/abook\\_file/relatorio\\_unidadesurbanas2015.pdf](http://www.observatoriodasmetrolopes.net/images/abook_file/relatorio_unidadesurbanas2015.pdf)>. Acesso em: 13 abr. 2015.

OLIVEIRA, A. A. de. **O Cariri cearense:** da ocupação do território a institucionalização da Região Metropolitana do Cariri. 2014. 138 f. Dissertação (Mestrado em Economia) – Programa de Pós-Graduação em Economia, Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Natal, 2014.

PADILHA, V. **Shopping Center:** a catedral das mercadorias. São Paulo: Boi tempo, 2006.

PAIXÃO, D. L. SOUSA, E. P. A produção de rapadura no município de Barbalha: dificuldades e perspectivas. In: COLÓQUIO SOCIEDADE, POLÍTICAS PÚBLICAS, CULTURA E DESENVOLVIMENTO-CEURCA, 3., 2013. Crato, CE. **Anais...** Crato, CE: Universidade Regional do Cariri, 2013.

PEQUENO, R. Estatuto da Cidade: assim se passaram 10 anos! In: \_\_\_\_\_. **Estatuto da Cidade 10 anos:** avançar no planejamento e na gestão urbana. - Brasília: Senado Federal, gabinete do Senador Inácio Arruda, 2010. 66p.

PEREIRA JUNIOR, E. **Território e economia política: uma abordagem a partir do novo processo de industrialização do Ceará.** 2011. 457 f. Tese (Doutorado em Geografia) – Programa de Pós-Graduação em Geografia da FCT/UNESP, Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho”, Presidente Prudente, 2011.

PEREIRA, C. S. S. **Centro, centralidade e cidade média:** o papel do comércio e serviços na reestruturação da cidade de Juazeiro do Norte/CE. 2014. 328f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Programa de Pós-Graduação em Geografia, Universidade Estadual Paulista, “Júlio de Mesquita Filho” Presidente Prudente, 2014.

PETRONE, P. Crato, “capital” da Região do Cariri. **Boletim Paulista de Geografia**, São Paulo, n. 20, p. 31-55, 1955.

PINHEIRO, I. **Efemérides do Cariri.** Fortaleza: URCA. Edições UFC, 2010.

\_\_\_\_\_. **O Cariri.** Fortaleza: Coedição Secult/Edições URCA. Edições UFC, 2010.

PINHEIRO, F. J. Mundos em confronto: povos nativos e europeus na disputa pelo território. In: SOUSA, S. de. et al. (Org.). **Uma nova história do Ceará.** Fortaleza: Edições Demócrito Rocha, 2007.

PINHEIRO, R. T. O Cariri Cearense. **Revista do Instituto do Ceará.** Fortaleza, v, 99: Jan./Dez. p. 399-403, 1979.

QUEIROZ, I. da S. **A metrópole do Cariri:** institucionalização no âmbito estadual e a dinâmica urbano-regional da aglomeração do Crajubar/CE. 2013. 205 f. Tese (Doutorado em Desenvolvimento Urbano) – Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Urbano, Universidade Federal do Pernambuco, Recife, 2013.

\_\_\_\_\_. A Região Metropolitana do Cariri e os planos de integração do Governo do Estado do Ceará para o Cariri Cearense. **Revista Geosaberes**, Fortaleza, v. 6, n.3, p. 439-453, Nov. 2016.

RIBEIRO, L. C. de Q. et al. **Estatuto da Metr pole**: o que esperar? Avanços, limites e desafios. Disponível em:

<[http://web.observatoriodasmetrolopes.net/index.php?option=com\\_k2&view=item&id=1148%3Aestatuto-da-metr%C3%B3pole-avan%C3%A7os-limites-edesafios&Itemid=180&lang=pt](http://web.observatoriodasmetrolopes.net/index.php?option=com_k2&view=item&id=1148%3Aestatuto-da-metr%C3%B3pole-avan%C3%A7os-limites-edesafios&Itemid=180&lang=pt)>. Acesso em: 21 abr. 2015.

RIBEIRO, L. C. de Q. et al. Metr lopes brasileiras: diversifica o, concentra o e dispersão. **Revista paranaense de desenvolvimento**, Curitiba, n.120, p.177-207, jan./jun. 2011.

ROMANELLI, C.; ABIKO, A. K. **Processo de Metropoliza o no Brasil**. São Paulo: EPUSP, 2011.

ROYER, L. **O Estatuto da Metr pole e seu financiamento**. Observatório das metr lopes. Disponível em: <<https://observasp.wordpress.com/2015/03/24/o-estatuto-dametropole-e-seu-financiamento/>>. Acesso em: 23 abr. 2016.

SANTOS. M. **A Urbaniza o Brasileira**. 5. ed. São Paulo: Edusp, 2009.

\_\_\_\_\_. **A natureza do espaço. Técnica e tempo, razão e emo o**. São Paulo: HUCITEC, 1997.

\_\_\_\_\_. **Espaço e sociedade**: ensaios. 2. ed. Petrópolis: Vozes, 1982.

\_\_\_\_\_. **Os Novos Rumos da Geografia Brasileira**. São Paulo: Hucitec, 1996.

SILVA. J. B. da. A Região Metropolitana de Fortaleza. In: SILVA, J. B. da; CAVALCANTE, T. C.; DANTAS, E. W. C. (Org.). **Ceará**: um novo olhar geográfico. Fortaleza: Funda o Demócrito Rocha, 2007. p. 101-124.

\_\_\_\_\_. Dez anos de Estatuto da Cidade. In: **Estatuto da Cidade 10 anos: avançar no planejamento e na gestão urbana**. Brasília: Senado Federal, gabinete do Senador In cio Arruda, 2010. 66p.

SOARES, P. R. Região metropolitana ou aglomera o urbana? O debate no Rio Grande do Sul. **Revista E-metr lopes**, Rio de Janeiro, n. 15, p. 21-29, dez. 2013.

SOUSA. M. L. de. **ABC do Desenvolvimento Urbano**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2003.

SOUZA. M. S. Ceará: bases de fixa o do povoamento e o crescimento das cidades. In: SILVA, J. B. da; CAVALCANTE, T. C.; DANTAS, E. W. C. (Org.). **Ceará**: um novo olhar geográfico. Fortaleza: Funda o Demócrito Rocha, 2005. p. 340-361.

SOUSA. R. A. F. de. **A Cidade do Crato na rede urbana cearense**: papel e importância na dinâmica urbana do Crajubar. 2015. 201 f. Disserta o (Mestrado em Geografia) – Programa de Pós Gradua o em Geografia, Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, 2015.

SPOSITO, E. S. **Geografia e filosofia**: contribuição para o ensino do pensamento geográfico. São Paulo: Editora da UNESP, 2004.

SPOSITO, M. B. E. **Para pensar as pequenas e médias cidades brasileiras**. Belém: FASE/ ICSA/UFPA, 2009.

VEIGA, J. E. da. **Cidades imaginárias**: o Brasil é menos urbano do que se calcula. Campinas: Autores Associados, 2002.

VIANA, M. V; LIMA, W. S; VIANA, M. C. A. A rede migratória entre os municípios de Jardim – CE e Cristalina – GO. In: SEMINÁRIO DE PESQUISAS EM CIÊNCIAS HUMANAS, 11., 2016. Paraná. **Anais...** Paraná: Universidade Estadual de Londrina, 2016.