

# 2

## CAPÍTULO

# **A EMERGÊNCIA DA REGIÃO METROPOLITANA DO CARIRI CEARENSE NO ÂMBITO ESTADUAL E DOS SERTÕES CENTRAIS DO NORDESTE**

*Ivan da Silva Queiroz<sup>1</sup>*

## **2.1 INTRODUÇÃO**

Pensar numa metrópole fora do eixo remete à perspectiva de o aglomerado urbano Crajubar ser concebido como sendo de caráter metropolitano, apesar das possíveis e previsíveis disposições em sentido contrário. Afinal, quando confrontada com aquelas realidades do país já consolidadas e reconhecidas na literatura nacional como espaços metropolitanos, essa posição parece um tanto descabida de sentido. Por isso mesmo, o enfoque pretendido pode parecer, à primeira vista,

---

<sup>1</sup> Doutor em Desenvolvimento Urbano pelo Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Urbano (MDU) da Universidade Federal de Pernambuco (UFPE) e professor da Universidade Regional do Cariri.

totalmente fora do eixo preferencial de análise. Olga Firkowski (2012), por exemplo, ao analisar a profusão de regiões metropolitanas instituídas no país por força de lei, no âmbito dos estados, é bastante taxativa ao enunciar que a maioria dessas aglomerações pode bem ser qualificada como regiões, porém, sem serem, de fato, metropolitanas.

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

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

Em face dessa constatação, o percurso analítico aqui proposto revela-se irremediavelmente fora do eixo, sobretudo por não pretendermos realçar os vazios das formas espaciais emergentes no que tange ao conteúdo metropolitano, e, tampouco, apontar o reclamado caminho alternativo para o planejamento e gestão dos espaços urbano-regionais. Em última instância, o enfoque pretendido sugere um olhar menos pausterizador e mais atento à natureza e significado de certos arranjos urbano-regionais que se distinguem num país de dimensões continentais como o Brasil, a exemplo do Crajubar.

Em se tratando do aludido aglomerado urbano, é lícito afirmar que o Crajubar é mesmo parte integrante da complexa e dinâmica rede urbana brasileira e, como tal, interage com o todo a partir das condições objetivas de produção locais e regionais que, por sua vez, refletem a forma contemporânea de organização produtiva em escala global (LENCIONI, 2008b). Noutros termos, queremos dizer que não perdemos de vista a compreensão de que aí e alhures verifica-se uma coalescência de imperativos e nexos locais, regionais e globais, o que demanda uma necessária superposição de escalas na análise dessa realidade. Todavia, optamos

por focalizar o Crajubar a partir de dois recortes espaciais bem definidos, a saber, a escala estadual, em face de aí se configurar a arena política da qual é parte integrante, e a escala dos Sertões centrais do Nordeste, sua base principal de inserção social e econômica.

A propósito da delimitação da escala de análise proposta recordamos que, frente à complexidade do espaço, a descrição da totalidade torna-se exaustiva, não levando a compreensão do fenômeno (RAFFESTIN, 1993).

Racine et al. (1983) tratam da escala como um filtro que empobrece a realidade, mas que preserva o que é pertinente em relação ao objeto ou processo de estudo, dessa forma, permitindo sua compreensão.

Assim, segundo Castro (1995), a escala geográfica pode ser considerada como um artifício analítico que dá visibilidade ao real. Este real, por vezes pode ser compreendido somente através da representação e da fragmentação, um recorte. Este recorte, no entanto, visto isoladamente de seu entorno, não tem poder explicativo. Ou seja, o recorte espacial a ser analisado estará sempre relacionado com seu entorno, com as demais escalas.

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

Por outro lado, levamos em conta a escala que compreende os Sertões centrais do Nordeste, uma compartimentação regional tradicionalmente considerada, ora como apêndice na rede de fluxos nacionais, ora como um conjunto de enclaves territoriais. Obviamente que esta, assim como as demais áreas dinâmicas do país situadas distantes dos grandes centros urbanos do país, apesar de territorialmente deslocada, bem pode reforçar vínculos com aqueles por conectividade. Afinal, conforme nos alerta Lencioni (2006), é preciso que levemos em conta, além dos nexos proporcionados por *proximidade territorial*, também, aqueles que se tornam factíveis por *proximidade relativa* (LENCIONI, *ibid.*).

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

A reflexão que aqui nos propomos fazer é parte integrante de uma pesquisa de doutorado recentemente concluída. Nesta pesquisa, procuramos pôr em causa o lugar do Crajubar na rede de cidades e, de modo particular, examinamos os fatores internos a esta aglomeração que se impõe como desafio à sua leitura e interpretação, bem como para o planejamento e gestão do seu território. Em suma, debruçamo-nos sobre aqueles elementos que concorreram para que o referido aglomerado urbano fosse alçado à condição de metrópole por força de Lei Estadual.

O último aspecto aludido representa o mote principal do exercício analítico em tela.

## **2.2 O PROCESSO DE FORMAÇÃO TERRITORIAL DO AGLOMERADO URBANO-REGIONAL DO CRAJUBAR/CE**

No histórico do processo de formação sócio-político e territorial do Vale do Cariri, sempre ecoou um projeto de autonomia política do conjunto regional aqui denominado de Cariri cearense. Manifesto em várias circunstâncias, este projeto traduzia os anseios das lideranças regionais e locais para que o Cariri pudesse vir a ocupar uma posição mais privilegiada no que tange as relações de poder na escala macrorregional.

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

Com efeito, no dia 1º de julho daquele ano, a Câmara Municipal do Crato tomou a deliberação de encaminhar uma representação ao Governo Provincial (...) propugnando pela fundação da Província dos Cariris Novos, formada pela zona sul do Ceará e parte dos Estados vizinhos (*sic*).<sup>2</sup>

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

Um século depois da iniciativa do Senador Alencar, o Cariri voltou a ser apontado como um futuro Estado da Federação num artigo de autoria do Gene-

---

2 Cf. ITAYTERA, 1957, p.3

ral João Segadas Viana, publicado na Revista Brasileira de Geografia (VIANA, 1940). Segundo o seu estudo, intitulado “Divisão Territorial do Brasil”, o país seria subdividido em um Distrito Federal, 27 Estados e 39 Territórios. Conforme a subdivisão apresentada por Viana, o Cariri figurava como “Estado do Araripe”, com uma população de 751.000 habitantes, uma área de 96.560 km<sup>2</sup>, tendo a cidade de Crato como a sua capital.

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

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

Com o decorrer dos tempos, firmou-se a mentalidade, ainda hoje inexplicavelmente dominante, de autosuficiência do grande vale, e daí abandono administrativo que sempre lhe votou o litoral, ou seja, a Capital, de forma a que todo o progresso ali existente, ou se deve a iniciativa particular ou data de pouco tempo para cá, principalmente com o advento da última República, quando, possuindo na Câmara dos Deputados três representantes regionais, conseguimos carrear para o recôncavo as principais obras administrativas ali existentes, notadamente as estradas, os hospitais, Postos de Saúde Federal, Escolas Agrícolas etc (*sic*).<sup>3</sup>

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

A partir dos anos 1970, a região viria a se distinguir também pela dinâmica da urbanização do vale, com feição urbana bastante peculiar em comparação à paisagem urbana rarefeita do imenso sertão. No Cariri, a ocupação mais intensiva das atividades urbanas nos territórios dos municípios de Crato, Juazeiro do Norte e Barbalha, associada à histórica relação de interdependência e complementaridade entre eles, aliada à proximidade física entre os núcleos urbanos destes municípios, promoveu a formação do aglomerado urbano que se convencionou chamar de Crajubar.

Não se sabe ao certo a origem e o momento em que o vocábulo Crajubar começou a ser empregado para definir essa aglomeração de cidades. Porém, baseado em

---

3 Cf. Itayter, Ibid. Fragmentos do discurso proferido pelo Deputado Wilson Roriz e publicados na Separata da Revista Itaytera, intitulada, *Estado do Cariri*, Crato, 1957.

um informante respeitável na região, o Sr. Humberto Cabral,<sup>4</sup> entrevistado por pesquisadora<sup>5</sup> do Laboratório de Estudos e Pesquisas sobre o Espaço Urbano da Universidade Regional do Cariri (LEPEUC-URCA), é possível demarcar uma posição verossímil. Segundo Cabral, o termo foi utilizado originalmente pelo presidente do Instituto Cultural do Cariri (ICC), o senhor Jefferson de Albuquerque, por volta de 1964. Em razão de ele representar à época uma figura proeminente na região, presente e influente nos âmbitos econômicos, sociais e culturais da região, o emprego do termo Crajubar teria sido rapidamente difundido e assimilado.

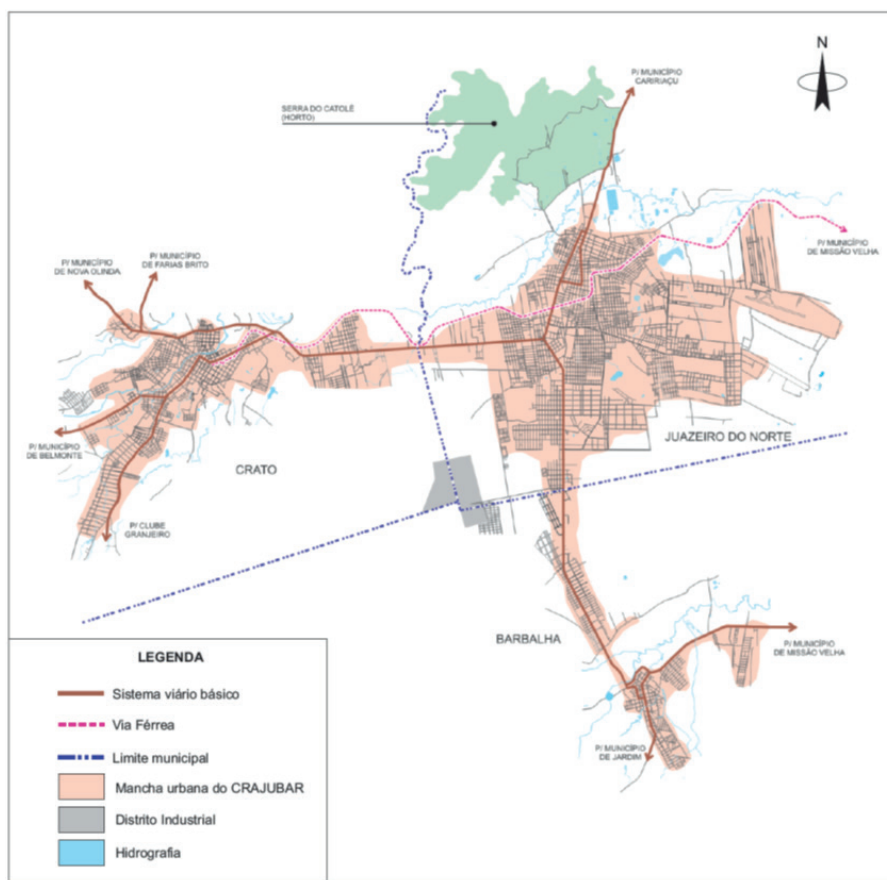
Outro aspecto digno de nota refere-se à sequência silábica do vocábulo Crajubar que sugere certa ordem de grandeza e importância das cidades, quando da sua concepção, senão, certamente, corresponde a representação construída por e a partir da cidade de Crato. Segundo essa premissa, é crível que a expressão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

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

Não alheio ao debate mencionado, optamos pela denominação Crajubar, que está há mais tempo em uso e amplamente difundida, inclusive, para além dos limites territoriais do Cariri e do embate político local. Importa destacar que o processo de integração econômica e social do Crajubar resultou no processo de conurbação das três principais aglomerações urbanas do Cariri. A mancha urbana resultante dessa aglomeração pode ser melhor visualizada no cartograma expresso na Figura 1.

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

5 Raimunda Aurília Sousa, bolsista do Programa de Iniciação Científica PIBIC/CNPq-URCA, orientada durante os anos de 2011 e 2012 pela professora Maria Soares da Cunha na pesquisa: “Estudos sobre aglomerados urbano-regionais do Estado do Ceará entre 1970 a 1980: exercício de análise documental”.



**Figura 1 – Mancha urbana.**

Fonte: Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano de Juazeiro do Norte, Ceará (Ano 2000).

A percepção do fenômeno da conurbação revela-se não apenas no tecido urbano do Crajubar, mas, sobretudo, no seu arranjo urbano-regional. Ademais, o crescimento demográfico verificado nas cidades de Crato, Juazeiro do Norte e Barbalha, sobretudo nas últimas décadas, bem como a expansão das atividades e fluxos de caráter regional concorreram para reforçar ainda mais o processo de integração socioeconômica do Crajubar. Até recentemente, a organização das atividades econômicas, a forma como os principais serviços públicos e privados estavam distribuídos nesse aglomerado e a proximidade territorial entre as três cidades foram determinantes para esse processo de integração.

Crato, ao abrigar os mais prestigiados estabelecimentos de educação básica, uma Escola Agrotécnica Federal e a Universidade Regional do Cariri (URCA) – única instituição de ensino superior da região até o final dos anos 1990 –, além de clubes recreativos no seu pé de serra, figurava como polo de educação, cultura e lazer.

O município de Barbalha despontava até o início dessa mesma década como centro industrial, em razão de aí se achar instalado o único empreendimento remanescente do projeto Asimow,<sup>6</sup> no caso, a Indústria Ibacip e a maior usina de açúcar e álcool da região, Usina Manoel Costa Filho, em operação na região até o princípio dos anos 2000. Os dois empreendimentos, sediados na zona rural do município, têm origem pernambucana. Um dado característico desse município era a forte presença de população rural, característica que persistiu até o levantamento censitário de 1991. Mas, antes disso, a importância urbana da cidade de Barbalha evidenciava-se por ela sediar a principal unidade de saúde da região, o Hospital e Maternidade São Vicente de Paulo. Por essas razões, o município conservou o status de polo industrial, de saúde e, também, de lazer da região. Já Juazeiro do Norte se destacava desde os anos 1960 como o maior empório comercial da região, o que lhe assegurava participação regional como polo comercial.

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

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

Porém, a aludida integração não se fez notar do ponto de vista político, visto que, sobretudo entre Crato e Juazeiro do Norte, as duas maiores aglomerações do Cariri, viceja um clima de competição intermunicipal que imobiliza qualquer tentativa de ação integrada. Aliás, talvez por isso, se tenham exaurido as esperanças que, em vários momentos anteriores, mobilizaram a região em favor da

---

6 O projeto Asimow consistiu numa iniciativa pioneira na região, em termos de planejamento econômico regional no Cariri, fruto de um convênio firmado entre a Universidade Federal do Ceará (UFC) e a Universidade da Califórnia (UCLA), levada a cabo pelo professor americano Morris Asimow no início dos anos 60 do século passado. Consistia numa tentativa de promover a industrialização do vale do Cariri.

autonomia política do Cariri, a exemplo daquelas iniciativas cotejadas no início desta sessão.

## **2.3 A EMERGÊNCIA DA METRÓPOLE DE CARÁTER INSTITUCIONAL NO CARIRI CEARENSE**

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

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

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

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

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

Por razões que este pesquisador ainda desconhece e que aqui não importa sublinhar, o projeto supracitado não recebeu o apoio esperado e acabou sendo engavetado na Assembleia Legislativa do Ceará.<sup>7</sup>

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

---

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

acolá, vislumbrou-se o aglomerado Crajubar como uma aglomeração de *status* metropolitano. Assim, passou a vicejar um desejo incontido de que o fato pudesse vir a consumir-se o mais breve possível. Afinal, conforme Souza (2003), a ideia de “ser metrópole” agrega *status* às cidades envolvidas no processo de institucionalização de áreas metropolitanas.

Uma década e meia após a iniciativa infrutífera da deputada Íris Tavares, a conversão do aglomerado urbano do Cariri em metrópole acabou se consolidando por iniciativa do Poder Executivo Estadual. Por força da Lei complementar Estadual, aprovada pela Assembleia Estadual do Ceará e sancionada em ato público na cidade de Crato, em 29 de junho de 2009, pelo Governador do Estado do Ceará, foi criada a Região Metropolitana do Cariri, compreendida pelos três municípios polos do Crajubar (Crato, Juazeiro do Norte e Barbalha) e mais seis municípios limítrofes dessa aglomeração urbana, a saber, Caririáçu, Farias Brito, Jardim, Missão Velha, Nova Olinda e Santana do Cariri.

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



**Figura 2** – Região Metropolitana do Cariri.

Fonte: Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano de Juazeiro do Norte, Ceará (Ano 2000).

O dado relevante nesse processo foi a celeridade como ele se deu no trâmite legislativo, pois, teve início no princípio de abril de 2009 e encerrou-se no final de junho do mesmo ano. Portanto, é lícito afirmar que, muito embora a matéria fosse de interesse do Governo do estado e este gozasse de ampla base de sustentação parlamentar, a mensagem do executivo passou praticamente incólume pelo crivo dos deputados estaduais. Até onde se pode apurar, a medida sofreu apenas uma emenda, assegurando a inclusão dos municípios de Cascavel e Pindoretama na Região Metropolitana de Fortaleza.<sup>8</sup>

A mesma celeridade não teve, por exemplo, a proposta de uma unidade congênera na zona norte do Estado, mais precisamente tendo a cidade de Sobral como polo metropolitano. Um projeto nesse sentido foi apresentado originalmente como Projeto de Indicação e aprovado como tal, ainda na legislatura de 2003 a 2006, por iniciativa de um parlamentar cujas bases eleitorais estão sediadas naquele município e nos municípios circunvizinhos a Sobral. Porém, uma vez que o referido projeto de indicação não surtiu o efeito esperado, foi ele reapresentado como Projeto de Lei, assinado pelo primeiro proponente e pelo então líder do governo na Assembleia no ano de 2011. Aguardava-se que ele pudesse ser votado no ano legislativo de 2012, o que não ocorreu. Conforme a proposta encaminhada por aqueles parlamentares que subscreveram o Projeto de Lei, a Região Metropolitana de Sobral seria compreendida por dezoito municípios e, assim como a primeira proposta, teria a cidade de Sobral como polo Metropolitano (Figura 3).

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

---

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



**Figura 3 – Região Metropolitana de Sobral.**

Fonte: Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano de Juazeiro do Norte, Ceará (Ano 2000).

Curiosamente, segundo dados atualizados pelo site Wikipédia, o Brasil conta atualmente com 64 regiões metropolitanas (RMs), distribuídas em todas as macrorregiões. Subtraindo-se as nove criadas por Lei Federal ainda no início dos anos 1970, somam-se 55 aglomerações do gênero, legalmente institucionalizadas por Lei Complementar das unidades federadas. Só o estado da Paraíba conta com 12 RMs, seguido por Santa Catarina que já instituiu 10 unidades metropolitanas. E, se levado em conta o número de projetos semelhantes, aguardando por votação nas Assembleias Legislativas dos estados, inclusive na do Ceará, não são negligenciáveis as chances de que o número cabalístico apurado pela Wikipédia pode aumentar consideravelmente.

## **2.4 PARA ALÉM DA REALIDADE INSTITUCIONAL: DINÂMICA RECENTE DO AGLOMERADO CRAJUBAR**

O novo quadro que começou a se desenhar na área da RM Cariri, mais precisamente em Juazeiro do Norte a partir da segunda metade dos anos 2000, evidencia um novo estágio do processo de urbanização desta cidade, descolado da dinâmica precedente, pois não mais vinculado diretamente ao processo de industrialização. Aliás, esta característica coincide com a lógica contemporânea de produção do espaço metropolitano. A esse respeito, Lencioni é bastante enfática ao afirmar que

A metrópole contemporânea pode ser considerada uma espécie de tradução urbana da manifestação socioespacial da globalização. Ela apresenta uma forma territorial nova, que pode ser descrita como uma ampliação da metrópole moderna, herdada do processo de urbanização e industrialização. Ela é produto do processo de metropolização, que nada mais é do que uma metamorfose do processo de urbanização (LENCIONI, 2006, p. 71-72).

O processo de metropolização, por seu turno, tal qual descrito por Lencioni (ibid.) e Cuningham (2005), corresponde ao estágio mais avançado do processo de urbanização. Portanto, possui características próprias que lhe asseguram uma particularidade, especialmente em relação ao par industrialização e urbanização, responsável pela estruturação das metrópoles modernas (LENCIONI, ibid.). Mais adiante, retomaremos o debate acerca do processo de metropolização do Cariri, notadamente, a partir de Juazeiro do Norte.

Definitivamente, o estágio atual da dinâmica urbana na RM Cariri, em muito se assemelha à dinâmica das metrópoles contemporâneas. Esse momento, aliás, foi objeto de uma publicação na Revista Exame de agosto de 2012 que, já na chamada de capa, colocava Juazeiro do Norte em destacada posição entre “as 100 cidades onde o consumo mais cresce” no país. A matéria assinada por Fabiane Stefano e Patrick Cruz, estabelece, inclusive, um paralelo entre o momento presente de Juazeiro do Norte com aquela cidade que se esboçava na década de 1960, por ocasião do Projeto de industrialização do Cariri levado a cabo pelo professor Morris Asimow.

A matéria lembra que assim que se esgotaram os recursos que financiaram os empreendimentos do Projeto Asimow, as indústrias montadas à época foram fechando uma a uma. Ressalta ainda o malogro do referido projeto:

Foi uma lição prática de que o desenvolvimento não se cria em laboratório – e que não há ajuda governamental capaz de induzir a economia se faltarem condições mínimas para que ela floresça. Curiosamente, Juazeiro do Norte é hoje palco de uma transformação ainda mais radical do que a sonhada pelo professor Asimow, morto em 1981. (<http://exame.abril.com.br/revista-exame/edicoes/1022/noticias/o-novo-mapa-do-consumo>. Acesso em 12/01/2013).

A mesma publicação sublinha ainda o fato de o tamanho da aglomeração de Juazeiro do Norte, somada ao contingente populacional das cidades do seu entorno, fazer desta cidade um “grande polo varejista em plena ebulição”.

O novo norte da dinâmica socioespacial de Juazeiro do Norte, em substituição aos traços remanescentes do desenho proposto por Asimow, pode ser representado, simbolicamente, pela reincorporação de uma localização industrial do plano de outrora. Nessa área, foi instalada em 2011 uma unidade do

Hiper Bompreço, rede de supermercados pertencente ao grupo americano Walmart (Figura 4).

Na matéria publicada pela Exame, justifica-se que esse empreendimento foi montado em Juazeiro do Norte mirando o potencial de consumo da cidade, estimado em agosto de 2012 em 570 milhões de reais.<sup>9</sup>



**Figura 4** – Loja Hiper Bompreço mais conjunto de lojas no local que abrigava a antiga Cariri Industrial.

Foto: Normando Soracles.

O aludido potencial dinâmico de Juazeiro do Norte, de fato, explica-se em grande parte pelo tamanho da aglomeração formada pela RM Cariri; porém, em nenhum momento das oito páginas da matéria consultada, foi feita menção à nova condição jurídica da região. De forma subliminar, os demais municípios integrantes da RM Cariri comparecem como extensões complementares do potencial de consumo de Juazeiro do Norte. A tabela abaixo permite dimensionar

<sup>9</sup> “Estima-se que esse valor quase quadruplicará até o fim da década. Com base numa pesquisa exclusiva da consultoria americana McKinsey, complementada por dados da empresa de geomarketing Escopo, EXAME traçou o mapa do consumo no Brasil em 2020 – e ele deixa claro que o exemplo de Juazeiro do Norte é tudo menos um caso isolado. Será replicado em todo o país.” (<http://exame.abril.com.br/revista-exame/edicoes/1022/noticias/o-novo-mapa-do-consumo>. Acesso em 12/01/2013).

o contributo de cada município para a formação do mercado regional. A primeira observação digna de nota, em face dos números acima, diz respeito à expressiva diferença de população residente no conjunto da RM Cariri. Em primeiro lugar, entre as populações do triângulo Crajubar e aquelas dos demais municípios. Tal fato também se observa no crescimento intercensitário dos nove municípios. Afinal, à exceção do município de Nova Olinda, que registrou um vigoroso crescimento populacional entre os dois últimos censos, apenas aqueles integrantes do Crajubar cresceram em ritmo acelerado. Vale lembrar que o município de Juazeiro já ostenta um ritmo intenso de crescimento demográfico desde que o IBGE iniciou seus levantamentos censitários, em 1940.

**Tabela 1 – População da Região Metropolitana do Cariri de 1991-2010.**

MUNICÍPIO	CENSO de 1991		CENSO de 2000		CENSO de 2010	
	Total	% de Pop. Urbana	Total	% de Pop. Urbana	Total	% de Pop. Urbana
Barbalha*	<b>38.430</b>	<b>63,23</b>	<b>47.031</b>	<b>65,21</b>	<b>55.323</b>	<b>68,7</b>
<b>Cariri</b>	23.318	31,03	25.733	10.618	26.393	53,16
Crato*	<b>90.519</b>	<b>77,64</b>	<b>104.646</b>	<b>80,19</b>	<b>121.428</b>	<b>83,1</b>
<b>Farias Brito</b>	17.625	38,98	20.315	42,95	19.007	46,67
<b>Jardim</b>	23.964	21,8	26.414	27,85	26.688	33,7
Juazeiro do Norte*	<b>173.566</b>	<b>95,02</b>	<b>212.133</b>	<b>95,33</b>	<b>249.939</b>	<b>96,1</b>
<b>Missão Velha</b>	29.228	37,44	32.586	39,23	34.274	44,99
<b>Nova Olinda</b>	11.354	42,3	12.077	52,93	14.256	68,01
<b>Santana do Cariri</b>	15.403	37	16.847	48,54	17.170	51,38
Total	423.407	<b>70,92</b>	497.782	<b>74,5</b>	564.478	<b>78,81</b>

Fonte: IBGE – Censos de 1991 a 2010.

\* Município integrante do Crajubar.

Em segundo lugar, porém não menos importante, ressaltamos a grande diferença no que tange aos números anotados para os municípios mais dinâmicos da RM Cariri. Nesse núcleo metropolitano,<sup>10</sup> conforme podemos perceber, Juazeiro do Norte aparece em destacada posição no que se refere ao tamanho do seu contingente populacional. Esse município-polo da RM Cariri representa, sozinho,

10 A Lei complementar que instituiu a Região Metropolitana do Cariri não definiu um polo metropolitano, mas três, a saber: Juazeiro do Norte, Crato e Barbalha. De um lado, tal decisão representou o reconhecimento da histórica articulação socioeconômica das três cidades. De outro, constituiu, a nosso juízo, uma estratégia política para evitar possíveis constrangimentos com as elites cratenses.

44,27% da população da região. Ademais, sublinhamos o fato de Juazeiro concentrar a quase totalidade de sua população em território urbano.

## 2.5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

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

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

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

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

## REFERÊNCIAS

CASTRO, Iná Elias de,. O problema da escala. In: CASTRO, I.E.; GOMES, Paulo Cesar da Costa; CORRÊA, Roberto Lobato (Orgs.). *Geografia: conceitos e temas*. Rio de

Janeiro: Bertrand Brasil, 1995, pp. 77-116.

CUNNINGHAM, David. *O conceito de metrópole: filosofia e forma urbana*.

Publicado originalmente como The concept of metropolis: philosophy and urban form. *Radical Philosophy*, p. 13-25, 2005.

FIRKOWSKI, Olga Lúcia C. Por que as Regiões Metropolitanas no Brasil são regiões mais não são metropolitanas. *Revista Paranaense de Desenvolvimento*, N. 122, Curitiba, p. 19-38, jun./jul. 2012.

IBGE. *Censo Demográfico 2010 – Ceará*. Rio de Janeiro, 2010.

\_\_\_\_\_. *Censo demográfico 2000 – Ceará*. Rio de Janeiro, 2000.

\_\_\_\_\_. *Censo demográfico 1991 – Ceará*. Rio de Janeiro, 1991.

\_\_\_\_\_. *Regiões de influência das cidades 2007*. Rio de Janeiro, 2008.

ITAYTERA. *Estado do Cariri. Separata da Revista Itaytera*. Crato: Tipografia Imperial, 1957. 25 p.

LENCIONI, Sandra. *Observações sobre o conceito de cidade e urbano*. GEOUSP – Espaço e tempo, São Paulo, nº 24, pp. 109 – 123, 2008a.

\_\_\_\_\_. Concentração e centralização das atividades urbanas: uma perspectiva multiescalar. Reflexões a partir do caso de São Paulo. *Revista de Geografia Norte Grande*, n. 39, p. 07-20, 2008b.

\_\_\_\_\_. Da cidade e sua região à cidade-região. In: SILVA, José Borzacchiello da, LIMA, Luiz Cruz e ELIAS, Denise (Orgs.). *Panorama da Geografia brasileira I*. São Paulo: Annablume, p.65-75, 2006.

MOURA, Rosa. *Arranjos urbano-regionais no Brasil: uma análise com foco em Curitiba*. Tese (Doutorado). Universidade Federal do Paraná. Programa de Pós-Graduação em Geografia, Curitiba, 2009.

PREFEITURA MUNICIPAL DE JUAZEIRO DO NORTE. *PPDDU*, Juazeiro do Norte, 2000. (mimeo).

RACINE, J. B.; REFFESTIN, C.; RUFFY, V. Escala e ação, contribuição para uma interpretação do mecanismo de escala na prática da Geografia. *Revista Brasileira de Geografia*. Rio de Janeiro, 45 (1): pp. 123-135, jan./mar. 1983.

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

RIBEIRO, L. C. de Q. *Hierarquização e identificação dos espaços urbanos*. Rio de Janeiro: Letra Capital: Observatório das Metrôpoles, 2009.

SANTOS, Milton. *Metrópole corporativa fragmentada: o caso de São Paulo*. São Paulo: Nobel/Secretaria de Estado da Cultura, 1990.

SOUZA, Marcelo J. L. de., Marcelo J. Lopes de. *O ABC do desenvolvimento urbano*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2003.

VIANA, João Segadas. Divisão territorial do Brasil. *Revista Brasileira de Geografia*, Rio de Janeiro, v. 2, n. 3, p. 372-406, jul. 1940.

