

# PARA PENSAR O DESENVOLVIMENTO DA RM CARIRI

Prefácio:  
Tania Bacelar

Organizadores:  
Valéria Feitosa Pinheiro  
Christiane Luci Bezerra Alves  
Francisco do O' de Lima Júnior  
Anderson da Silva Rodrigues

COLEÇÃO  
RM CARIRI  
Volume 1

Blucher Open Access

Para pensar o desenvolvimento  
da RM Cariri

**Blucher**

# Para pensar o desenvolvimento da RM Cariri

## Organizadores

Valéria Feitosa Pinheiro  
Christiane Luci Bezerra Alves  
Francisco do O' de Lima Júnior  
Anderson da Silva Rodrigues

## Prefácio

Tania Bacelar de Araujo

*Para pensar o desenvolvimento da RM Cariri*

© 2017 Valéria Feitosa Pinheiro, Christiane Luci Bezerra Alves, Francisco do O' de Lima Júnior, Anderson da Silva Rodrigues (organizadores)

Editora Edgard Blücher Ltda.

Créditos da capa: Renato Fernandes

---

# Blucher

Rua Pedroso Alvarenga, 1245, 4º andar

04531-934 – São Paulo – SP – Brasil

Tel.: 55 11 3078-5366

**contato@blucher.com.br**

**www.blucher.com.br**

Segundo Novo Acordo Ortográfico, conforme 5. ed.  
do *Vocabulário Ortográfico da Língua Portuguesa*,  
Academia Brasileira de Letras, março de 2009.

É proibida a reprodução total ou parcial por quaisquer  
meios sem autorização escrita da editora.

---

Todos os direitos reservados pela Editora  
Edgard Blücher Ltda.

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)  
Angélica Ilacqua CRB-8/7057

---

Para pensar o desenvolvimento da RM Cariri / organização  
de Valéria Feitosa Pinheiro... [et al.]. – São Paulo :  
Blucher, 2017.  
224 p. ; il. color. – (Coleção RM Cariri ; 1)

Bibliografia

ISBN 978-85-803-9248-7 (impresso)

1. Cariri (CE : Microrregião) - História 2. Cariri (CE :  
Microrregião) – Urbanização 3. Cariri (CE : Microrregião) –  
Desenvolvimento econômico 4. Regiões metropolitanas –  
Ceará – Crescimento urbano 5. I. Pinheiro, Valéria Feitosa

17-0662

CDD 981.31

---

Índices para catálogo sistemático:

1. Cariri (CE : Microrregião) : História  
2. Cariri (CE : Microrregião) : Metropolização



LABORATÓRIO DE ESTUDOS  
INTERDISCIPLINARES EM  
MEIO AMBIENTE, TERRITÓRIO,  
TRABALHO E SUSTENTABILIDADE

Coleção RM Cariri

Volume 1

Universidade Regional do Cariri (URCA)

Laboratório de Estudos Interdisciplinares em Meio Ambiente, Território, Trabalho e Sustentabilidade (MATTAS)

Conselho editorial

José Bozarcchiello da Silva (UFC/PUC-SP)

Maria do Livramento Miranda Clementino – Universidade Federal do Rio Grande do Norte (UFRN)

Martin Coy – Instituto de Geografia da Universidade de Innsbruck (Áustria)

Suely Salgueiro Chacon (UFC)

Tania Bacelar de Araujo – Universidade Federal de Pernambuco (UFPE)



# Nota dos organizadores

Apesar de constar na lei de sua criação a abreviação da Região Metropolitana do Cariri como “RMC”, será utilizado neste livro “RM Cariri”, considerando os seguintes elementos: por RMC já ser utilizada como abreviação de outras regiões metropolitanas como Campinas e Curitiba, e pelos marcantes aspectos identitários e de pertencimento que permeiam a construção social de um território Cariri. Considera-se, aqui, um marco de partida para um posterior ajuste legal na designação dessa região.

## Sobre os organizadores

### **VALÉRIA FEITOSA PINHEIRO**

Professora adjunta do Departamento de Economia da Universidade Regional do Cariri (URCA), mestre em Desenvolvimento Regional (URCA) e líder do Laboratório de Estudos Interdisciplinares em Meio Ambiente, Território, Trabalho e Sustentabilidade (MATTAS).

### **CHRISTIANE LUCI BEZERRA ALVES**

Professora adjunta do Departamento de Economia da URCA, mestre em Economia pela Universidade Federal da Paraíba(UFPB), doutora em Desenvolvimento e Meio Ambiente pela Universidade Federal do Ceará (UFC) e líder do Laboratório de Estudos Interdisciplinares em Meio Ambiente, Território, Trabalho e Sustentabilidade (MATTAS).

### **FRANCISCO DO O' DE LIMA JÚNIOR**

Professor associado do Departamento de Economia da URCA, mestre em Economia pela Universidade Federal de Uberlândia (UFU), doutor em Desenvolvimento

Econômico pela Universidade Estadual de Campinas (UNICAMP) e líder do Grupo de Pesquisa em Territorialidades Econômicas e Desenvolvimento Regional e Urbano (GETEDRU).

## **ANDERSON DA SILVA RODRIGUES**

Professor associado do Departamento de Economia da URCA, mestre em Economia (CAEN/UFC), doutor em Desenvolvimento e Meio Ambiente (UFC) e membro do Laboratório de Estudos Interdisciplinares em Meio Ambiente, Território, Trabalho e Sustentabilidade (MATTAS).

# Prefácio

*Tania Bacelar de Araujo*  
*Doutora em Economia e professora do*  
*Programa de pós-graduação em Geografia da UFPE*

A metropolização acelerada de várias cidades que se desenvolveram ao longo de séculos foi uma das heranças importantes do desenvolvimento brasileiro do século XX. Não por acaso, as maiores e mais dinâmicas metrópoles se concentraram no Sudeste do país. Mas o Nordeste não escapou a essa tendência e abrigou três importantes regiões metropolitanas: Salvador, Recife e Fortaleza, cuja expansão foi impulsionada pelo avanço da industrialização patrocinada pela SUDENE e pela força do êxodo rural associado à modernização conservadora das áreas rurais ou a momentos de seca no seu amplo espaço semiárido.

Este movimento de metropolização se intensificou entre as décadas de 50 e 70 e o reconhecimento das especificidades da gestão de tais aglomerações urbanas se fez no ambiente tecnocrático e centralizador do regime militar que se iniciara em 1964. Assim é que foi através da Lei Complementar Federal (a de nº 14 de 1973), portanto, de cima para baixo, que são institucionalizadas as primeiras regiões metropolitanas (RMs) no país. A gestão metropolitana avançou, embora o debate com a sociedade sobre as escolhas estratégicas fosse quase inexistente.

No momento pós Constituição Federal de 1988, já no contexto da redemocratização do país, observa-se uma indesejável tendência à fragmentação institucional da gestão metropolitana, facilitada pelos novos arranjos federativos proporcionados pelo viés municipalista da nova Lei Magna, segundo a qual passa a caber às Assembleias Legislativas Estaduais o poder de instituir novas regiões metropolitanas. A cultura da cooperação interinstitucional, no entanto, não é o forte do Brasil. Junte-se a isso ambiente de “guerra fiscal” que passou a prevalecer no país, nas décadas finais do século XX.

Em paralelo, mudanças importantes são observadas na dinâmica regional brasileira, com o arrefecimento da concentração industrial no Sudeste e o avanço do agronegócio na porção central do país (destaque para as terras dominadas pelo bioma dos cerrados). Por sua vez, as atividades terciárias ganham dinamismo em todas as regiões brasileiras.

Tais mudanças são acompanhadas pelo estímulo à expansão de cidades de porte médio, em especial no interior do país. O Nordeste acompanha esta tendência nacional, em especial na primeira década do século XXI, quando se beneficia do crescimento da renda das famílias (que amplia o consumo de bens e serviços) e com a descentralização/interiorização de serviços estratégicos como educação superior e saúde.

A área urbana de cidades como Crato, Juazeiro do Norte e Barbalha, no cariri cearense acompanha de perto a tendência nordestina aqui referida. Facilitada pela centralidade da conurbação CRAJUBAR (letras iniciais dos três municípios aqui citados), que se configura como importante complexo urbano-regional, foi instituída, através da Lei Complementar Estadual nº 78 de 2009, a Região Metropolitana do Cariri – RM Cariri/CE. Para além do dispositivo legal, no entanto, muitos questionam a existência de uma dinâmica metropolitana na RM Cariri, visto que o processo de criação da RM Cariri foi fortemente influenciado por fatores políticos e pela necessidade de obter benefícios fiscais, mais do que pelo reconhecimento da existência de características de metrópole, sobretudo por que a maioria dos municípios desta RM se caracterizam por possuir um pequeno núcleo urbano cercado de grandes áreas rurais de baixa densidade demográfica.

As áreas rurais do semiárido nordestino também vêm sofrendo transformações relevantes, sobretudo depois que nos anos 80 do século XX a produção do algodão entrou em crise até praticamente desaparecer, desmontando o secular tripé que constituía junto com a pecuária e a policultura de alimentos (com destaque para o milho e o feijão). Novas atividades buscam se firmar na região ao mesmo tempo em que a população constrói novas estratégias para sua sobrevivência. A urbanização se acelera, tanto que o ritmo de crescimento da população urbana do semiárido se revelou mais intenso que o da média do Nordeste ou do Brasil, na última década. As migrações são igualmente analisadas, tanto nas suas raízes históricas como na sua dinâmica recente.

Nesse contexto, esta coletânea é uma bela iniciativa da Universidade Regional do Cariri (URCA), sobretudo pela coragem de seus autores em esclarecer os desafios que terão de ser enfrentados para promover a consolidação da RM Cariri.

Trata-se de um rico conjunto de artigos que dissecam a realidade dessa região tão especial do Nordeste, o Cariri cearense, com foco na sua atual base urbana principal constituída por Crato, Juazeiro do Norte e Barbalha, mas com o olhar ampliado para tendências mundiais e nacionais e lastreados em bases teóricas sólidas que ajudam seus autores e autoras a dissecar a realidade observada, e os leitores a compreender o porquê de muitas mudanças pelas quais passa essa região. O conceito norteador das análises realizadas é o de desenvolvimento sustentável, o que ajuda a conferir caráter de contemporaneidade aos temas tratados.

A abordagem multidisciplinar e os diversos olhares sobre essa realidade tornam o livro estimulante. Tendo a história e a geografia do lugar como lastro, os autores nos ajudam a entender a formação e a realidade atual dessa “nova” metrópole, encravada no interior do amplo espaço semiárido nordestino.

O processo de formação histórica do Cariri cearense é aqui apresentado em alguns artigos e o desenvolvimento socioeconômico dos municípios que integram hoje a Região Metropolitana do Cariri é dissecado, deixando claros os avanços observados nos anos recentes sem deixar em segundo plano as vulnerabilidades que ainda prevalecem nesta porção do semiárido nordestino.

A base produtiva da região é abordada com destaque para a produção de calçados, produção de artigos de ouriversaria e/ou folheados e para a importante infraestrutura de turismo, em especial para o turismo religioso, que ajudam a estruturar a economia da RM Cariri. O dinamismo recente do comércio e dos serviços é igualmente destacado e a base agropecuária explicitada na sua diversidade.

A cultura regional, pela sua força, não poderia estar ausente e um dos artigos trabalha sua relação com o processo de desenvolvimento regional. A própria disputa intrarregional entre o Crato e Juazeiro é reflexo de tradições e valores que ajudaram a construir dinâmicas distintas nos dois importantes municípios do cariri cearense.

Por fim, a dimensão institucional aparece com força em alguns textos, em especial quando seus autores ou autoras trabalham com o fato metropolitano e suas consequências na vida dos que habitam os municípios que integram este novo “espaço metropolitano”. O desafio da gestão compartilhada, em especial de certos serviços públicos, é também discutido e os desafios de sua prática no território estudado dissecados.

Como se vê, vale a pena mergulhar na riqueza dos textos aqui apresentados. Boa leitura!



# Conteúdo

<b>CAPÍTULO 1 – DINÂMICA RECENTE DE ACUMULAÇÃO DO CAPITAL E PROCESSO DE METROPOLIZAÇÃO: O CASO DA REGIÃO METROPOLITANA DO CARIRI-CE .....</b>	<b>17</b>
1.1 INTRODUÇÃO .....	18
1.2 BREVES REGISTROS METODOLÓGICOS .....	19
1.3 DAS AGLOMERAÇÕES URBANAS À METROPOLIZAÇÃO: BREVES REGISTROS CONCEITUAIS .....	20
1.4 ASPECTOS GERAIS DOS PROCESSOS DE URBANIZAÇÃO E METROPOLIZAÇÃO: CONSIDERAÇÕES PARA AS ESCALAS NACIONAL, REGIONAL E LOCAL .....	21
1.5 CARIRI: DA FORMAÇÃO HISTÓRICA ÀS TENDÊNCIAS DE METROPOLIZAÇÃO .....	26
1.6 RESULTADOS E DISCUSSÕES.....	29
1.7 CONSIDERAÇÕES FINAIS .....	45
REFERÊNCIAS.....	47
<b>CAPÍTULO 2 – A EMERGÊNCIA DA REGIÃO METROPOLITANA DO CARIRI CEARENSE NO ÂMBITO ESTADUAL E DOS SERTÕES CENTRAIS DO NORDESTE.....</b>	<b>51</b>
2.1 INTRODUÇÃO .....	51
2.2 O PROCESSO DE FORMAÇÃO TERRITORIAL DO AGLOMERADO URBANO-REGIONAL DO CRAJUBAR/CE.....	54

2.3 A EMERGÊNCIA DA METRÓPOLE DE CARÁTER INSTITUCIONAL NO CARIRI CEARENSE.....	59
2.4 PARA ALÉM DA REALIDADE INSTITUCIONAL: DINÂMICA RECENTE DO AGLOMERADO CRAJUBAR .....	62
2.5 CONSIDERAÇÕES FINAIS .....	66
REFERÊNCIAS.....	66
<b>CAPÍTULO 3 – MIGRAÇÃO PARA A E DA REGIÃO METROPOLITANA DO CARIRI NAS ÚLTIMAS DUAS DÉCADAS .....</b>	<b>69</b>
3.1 AS RAÍZES HISTÓRICAS DA MIGRAÇÃO NO BRASIL E NO NORDESTE...	70
3.2 CONFIGURAÇÕES DA MIGRAÇÃO NO ESPAÇO DA REGIÃO METROPOLITANA DO CARIRI .....	72
3.3 UM OLHAR SOBRE O PERFIL DOS MIGRANTES, RETORNADOS E NÃO MIGRANTES DA REGIÃO METROPOLITANA DO CARIRI .....	81
3.4 CONSIDERAÇÕES FINAIS .....	85
REFERÊNCIAS.....	86
<b>CAPÍTULO 4 – ESTUDO E PROPOSTA DE SOLUÇÕES PARA MELHORIA DA MOBILIDADE URBANA NO TRIÂNGULO CRAJUBAR .....</b>	<b>89</b>
4.1 INTRODUÇÃO .....	89
4.2 PRESSUPOSTOS TEÓRICOS SOBRE MOBILIDADE URBANA: DESENVOLVIMENTO URBANO E MOVIMENTOS PENDULARES NA EVOLUÇÃO DO TRÂNSITO BRASILEIRO .....	92
4.3 BREVES EVIDÊNCIAS DA URBANIZAÇÃO NO CRAJUBAR.....	93
4.4 METODOLOGIA.....	98
4.5 RESULTADOS E DISCUSSÃO .....	98
4.6 CONSIDERAÇÕES FINAIS .....	108
REFERÊNCIAS.....	109

<b>CAPÍTULO 5 – CONSIDERAÇÕES SOBRE OS ESTABELECIMENTOS FORMAIS DOS DIVERSOS SETORES ECONÔMICOS URBANOS NA RM CARIRI DE 2007 A 2012.....</b>	<b>113</b>
5.1 INTRODUÇÃO .....	113
5.2 REFERENCIAL TEÓRICO .....	115
5.3 RESULTADOS E DISCUSSÃO .....	121
5.4 CONCLUSÃO .....	134
REFERÊNCIAS.....	135
<b>CAPÍTULO 6 – ARRANJOS PRODUTIVOS LOCAIS DA REGIÃO METROPOLITANA DO CARIRI .....</b>	<b>139</b>
6.1 INTRODUÇÃO .....	139
6.2 METODOLOGIA.....	141
6.3 ARRANJOS PRODUTIVOS LOCAIS DA MICRORREGIÃO DO CARIRI.....	141
6.4 CONCLUSÃO .....	159
REFERÊNCIAS.....	161
<b>CAPÍTULO 7 – DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL DA REGIÃO METROPOLITANA DO CARIRI .....</b>	<b>165</b>
7.1 DESAFIOS DA REGIÃO METROPOLITANA DO CARIRI.....	165
7.2 DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL: UM DESAFIO CONTEMPORÂNEO...	167
7.3 CULTURA E DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL.....	169
7.4 GOVERNANÇA TERRITORIAL E INTEGRAÇÃO REGIONAL.....	177
REFERÊNCIAS.....	182
<b>CAPÍTULO 8 – CIDADES E MEIO AMBIENTE: PERCEPÇÕES DA VULNERABILIDADE SOCIOAMBIENTAL NA REGIÃO METROPOLITANA DO CARIRI.....</b>	<b>185</b>
8.1 INTRODUÇÃO .....	185
8.2 VULNERABILIDADE AMBIENTAL URBANA – ASPECTOS TEÓRICO-CONCEITUAIS .....	188

8.3 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS .....	190
8.4 RESULTADOS E DISCUSSÕES.....	195
8.5 CONSIDERAÇÕES FINAIS .....	204
REFERÊNCIAS.....	205
<b>CAPÍTULO 9 – JUAZEIRO DO NORTE NOS FILMES: REPRESENTAÇÕES E EXPERIÊNCIAS DE UMA CIDADE.....</b>	<b>207</b>
9.1 PAISAGENS REPRESENTADAS/EXPERIMENTADAS EM CIDADES FÍLMICAS .....	209
9.2 PAISAGENS DA CICERÓPOLIS MODERNA.....	212
9.3 A CIDADE E O CINEMA - JUAZEIRO OBRA/PRODUTO .....	215
9.4 JUAZEIRO E SUA FILMOGRAFIA.....	219
9.5 CENAS PARA CONTINUAR O DEBATE... ..	221
REFERÊNCIAS.....	222

# DINÂMICA RECENTE DE ACUMULAÇÃO DO CAPITAL E PROCESSO DE METROPOLIZAÇÃO: O CASO DA REGIÃO METROPOLITANA DO CARIRI-CE

*Anderson da Silva Rodrigues<sup>1</sup>  
Christiane Luci Bezerra Alves<sup>2</sup>  
Valéria Feitosa Pinheiro<sup>3</sup>*

- 
- 1 Professor adjunto do Departamento de Ciências Econômicas da Universidade Regional do Cariri (URCA) e doutor em Desenvolvimento e Meio Ambiente pela Universidade Federal do Ceará (DDMA/UFC), anderson\_rodrigues750@hotmail.com.
  - 2 Professora adjunta do Departamento de Ciências Econômicas da URCA, doutora em Desenvolvimento e Meio Ambiente (DDMA/UFC), chrisluci@gmail.com.
  - 3 Professora adjunta do Departamento de Ciências Econômicas da URCA, mestre em Desenvolvimento Regional, valeriafp@terra.com.br.

## 1.1 INTRODUÇÃO

Diante de um cenário de crise estrutural no regime de acumulação capitalista, em fins da década de 1960 e início dos anos 1970, uma série de ajustes se impõe em termos de organização industrial, social e do trabalho, induzindo a alterações das forças produtivas e tecnológicas e ruptura dos paradigmas ideológicos e institucionais vigentes. A ruptura no paradigma de acumulação passa a ditar fortes processos de reestruturação da produção, ocorridos sob novos princípios de flexibilidade produtiva, a partir de sistema produtivo mais ágil e capaz de atender às exigências de um mercado em crise, dominado por novos padrões de consumo (HARVEY, 1992).

Como resposta à crise, para fazer frente ao esgotamento do modelo vigente, intensificam-se as conexões globais, com significativa expansão dos investimentos diretos, os quais, segundo Cidade, Vargas e Jatobá (2008, p. 24), “estabeleceram-se em países como a Coréia do Sul, o México e o Brasil, considerados em condições de alavancar o processo de desenvolvimento e constituir-se em novos mercados”. Porém, para Lipietz (1982), o panorama de desigualdade dos países receptores favoreceu o estabelecimento de um fordismo periférico, a partir de um regime de acumulação com traços híbridos. Assim, caracterizadas pelas desigualdades e pela existência de “grande número de empresas tradicionais ao lado de ramos avançados, muitas dessas economias enfrentam dificuldades para promover as atualizações preconizadas. Nesse quadro, tendem a se reproduzir as desigualdades econômicas, sociais e espaciais” (CIDADE; VARGAS; JATOBÁ, 2008, p. 25).

Na economia nacional, o cenário de ajustes estruturais e institucionais da década de 1990, ocorrido sob um processo de integração competitiva da economia, a partir da orientação do mercado, no contexto de globalização e afirmação de princípios neoliberais, soma-se às transformações em nível global para determinar uma reestruturação espacial no território nacional. Essas alterações ocorrem, como enfatiza Silva (2007), incluindo uma redefinição do conteúdo ideológico dos espaços, o estabelecimento de nova divisão social e espacial do trabalho e a criação de novos espaços de produção e consumo.

Em tal contexto, observa-se a afirmação de territórios a partir da resignificação de conceitos e estratégias de desenvolvimento, dentro de uma mudança que envolve a própria base analítica que passa a privilegiar o território em detrimento do espaço e região, principalmente respaldado nas estratégias do desenvolvimento local.

Acompanhando a dinâmica recente no modo de acumulação nacional, no qual o capital avança e se reproduz em espaços diferenciados de forma desigual, verifica-se uma fragmentação institucional da gestão metropolitana, facilitada

pelos novos arranjos federativos proporcionados pela Constituição Federal de 1988, firmando-se, a partir daí, um conjunto de novas metrópoles regionais. Assim, facilitada pela centralidade da conurbação CRAJUBAR (Crato – Juazeiro do Norte – Barbalha), que se configura como importante complexo urbano-regional, apresentando forte concentração populacional e dinamismo das atividades econômicas, foi instituída, através da Lei Complementar Estadual nº 78 de 2009, a Região Metropolitana do Cariri – RM Cariri/CE. Este artigo se propõe, portanto, apontar elementos sobre as centralidades urbanas da região, na perspectiva de refletir sobre as condições e a existência de uma configuração metropolitana na RM Cariri. A relevância da presente pesquisa decorre da posição de destaque que a Região do Cariri desempenha no cenário estadual e da necessidade de compreender os elementos responsáveis por este dinamismo, bem como os efeitos das transformações do espaço urbano nacional sobre a dinâmica socioeconômica e espacial regional.

Para isso, o artigo apresenta a seguinte estrutura, além desta introdução: na seção 2, são discutidos os aspectos metodológicos da pesquisa; as seções 3 e 4 abordam aspectos conceituais e teóricos relativos ao processo de urbanização e metropolização, com destaque para a constituição urbana do Cariri e a tendência à metropolização; a seção 5 compreende a análise dos resultados, com a discussão de um conjunto de indicadores demográficos e socioeconômicos. Na seção 6, são apresentadas as considerações finais deste trabalho.

## **1.2 BREVES REGISTROS METODOLÓGICOS**

Na presente pesquisa, utilizar-se-á de elementos de natureza demográfica, econômica e social para se proceder a análise da dinâmica urbana da RM Cariri – CE. Recorre-se a um conjunto de indicadores demográficos e socioeconômicos, a fim de permitir a visualização de assimetrias socioeconômicas e espaciais entre os municípios da região, além da identificação dos centros urbanos mais dinâmicos. As variáveis de natureza econômica utilizadas são: perfil e composição do emprego; composição setorial do Produto Interno Bruto (PIB) em nível municipal e operações de crédito de longo prazo, realizadas pelo Banco do Nordeste com recursos do FNE. Estas variáveis são importantes por permitir a caracterização da dinâmica da acumulação de capital em escala regional e seus reflexos na produção e ocupação do espaço. Os dados utilizados são de natureza secundária cujas fontes são: o Censo Demográfico de 2010 e Anuário Estatístico do Ceará (IPECE, 2012).

Ademais, a partir da identificação da conurbação CRAJUBAR como o eixo dinâmico da RM Cariri, a presente pesquisa se deteve sobre os elementos responsáveis pela centralidade e polarização do CRAJUBAR, abordando aspectos

relacionados tanto ao fluxo de transporte de pessoas e bens, como através da identificação de elementos que refletem esta característica, como a presença e localização de equipamentos culturais, lazer, saúde, órgãos públicos, centros profissionais etc. Como escala de análise, neste tópico específico, optou-se por abordar cada zona urbana separadamente e em conjunto, por facilitar a leitura dos centros locais e regionais.

### **1.3 DAS AGLOMERAÇÕES URBANAS À METROPOLIZAÇÃO: BREVES REGISTROS CONCEITUAIS**

À medida que se tornam mais complexos os movimentos de reconfiguração sócio-política territorial no Brasil e que se definem diferentes momentos de reestruturação da base técnica e produtiva no modo de acumulação brasileiro, os conceitos que caracterizam a malha urbana nacional vão ganhando novos contornos e delimitações.

Apesar de apresentar estreita relação, a caracterização dos conceitos de aglomerações urbanas, metrópoles e região metropolitana vem sendo utilizada a fim de que sejam captadas as especificidades relativas a certas dimensões do espaço urbano. Nesse sentido, particularmente o IBGE vem incorporando elementos relativos à estrutura de produção e à interação espacial, à rede de comunicação e de lugares, que dão contorno à identificação de aglomerações urbanas, as quais, em termos estatísticos, seriam constituídas por grandes centros urbanos, enfatizando particularmente os municípios centrais e periféricos das áreas metropolitanas (MATOS, 2000).

Para Matos (2000, p.1), as aglomerações urbanas correspondem a espaços em expansão formados por um “conjunto de pessoas ou atividades que se concentram em espaços físicos relativamente pequenos”, eminentemente urbanos.

A metrópole, por sua vez, representa não apenas uma extensa área urbana, mas também as dimensões de concentração, polarização e relações de interdependência, em espaços dinâmicos e hierarquizados. Para Ribeiro, Silva e Rodrigues (2011) é identificada, portanto, como um espaço urbano com características metropolitanas que, internamente, também apresenta uma hierarquização. Como reproduz concentração de poder econômico, social e cultural, não é semelhante para todos os espaços, por conseguinte, para os municípios nele inseridos. Todavia, tais espaços mantêm níveis de integração à dinâmica do aglomerado correspondente, maior ou menor conforme o município.

Vale considerar, portanto, que a formação das metrópoles decorre da “intensificação do processo de urbanização e reflete o desenvolvimento de pelo menos um núcleo urbano (uma cidade nuclear), em torno do qual se desenvolvem outros

núcleos urbanos a ele articulados, integrados e, finalmente, conurbados” (BALBIM et al., 2011, p. 151).

Para Silva (2007, p.105), na perspectiva conceitual, os

recortes espaciais denominados “regiões metropolitanas” são aqueles detentores de elevada taxa de urbanização, agrupados na forma da lei para integração e organização do planejamento e execução de funções com interesses comuns metropolitanos, aglomerados urbanos e microrregiões.

Para o entendimento das dinâmicas estabelecidas na metrópole, há que se considerar ainda a importância do processo social que permeia o fluxo de pessoas, capitais e mercadorias, bem como o peso do elemento político, fundamentais para a conformação do espaço urbano.

#### **1.4 ASPECTOS GERAIS DOS PROCESSOS DE URBANIZAÇÃO E METROPOLIZAÇÃO: CONSIDERAÇÕES PARA AS ESCALAS NACIONAL, REGIONAL E LOCAL**

O processo de urbanização observado no Brasil acompanha, de forma estreita, a consolidação e o aprofundamento do Processo de Substituição de Importações (PSI) nacional, a partir de uma dinâmica mais espontânea nas primeiras fases do PSI (entre os anos 1930 e 1950, em meio à industrialização restringida) e certa dinâmica mais orientada nas etapas do planejamento estatal, entre as décadas de 1950 e 1970.

Em termos de configuração da rede urbana, pode-se afirmar que até 1950 a rede urbana brasileira era fragmentada, esparsa, desarticulada, nucleada em faixas próximas ao litoral, estando em larga escala associada às heranças da economia primário-exportadora dos séculos anteriores (MATOS, 2000).

O país, até então marcado por uma formação econômica fortemente agrária, tanto por ter pauta de exportação dominada por produtos primários, quanto pelo fato de a maioria da população viver no campo, apresenta, na fase de industrialização pesada (após os anos 1950 e implementação do Plano de Metas), fortes transformações nos modos de acumulação e de regulação nacionais, com significativa ampliação da penetração do capital estrangeiro e com expressiva presença do Estado na dotação de infraestrutura e intervenção direta na indústria de insumos básicos.

As diferentes etapas de consolidação do PSI colaboram para um processo igualmente marcante, de polarização entre as regiões Sudeste e Nordeste, o que se expressa nas contradições postas pelas formas diferenciadas de reprodução do capital e das relações de produção em cada região. Essas contradições são o sinal de uma redefinição na divisão regional do trabalho no conjunto do território nacional e aparecem como conflito entre duas regiões (OLIVEIRA, 1977). Assim,

a base industrial que se consolida, se diversifica e se moderniza entre as décadas de 1930 e 1970 concentra-se fortemente no Sudeste brasileiro,<sup>4</sup> sob o comando do estado de São Paulo, que concentra, em 1970, 58% da produção industrial nacional (ARAÚJO, 2001).

As alterações estruturais na base produtiva são mais marcantes na década de 1970, após a consolidação da indústria de bens de consumo duráveis durante o ‘milagre brasileiro’ e com a diversificação da estrutura produtiva e implantação dos estágios superiores da matriz industrial brasileira, resultado da estratégia de industrialização do II Plano Nacional de Desenvolvimento – II PND, ao privilegiar os setores de insumos básicos, energéticos e de bens de capital.

Tais transformações determinam significativo impacto na conformação do espaço urbano e na localização da população. Acompanhando as transformações demográficas (que registram altas taxas de crescimento vegetativo da população) e a organização econômica e espacial do território brasileiro, impõe-se um contexto de intenso deslocamento populacional, proveniente das áreas rurais para as cidades, já que estas parecem oferecer melhores oportunidades de emprego e qualidade de vida, contribuindo para o adensamento do sistema de cidades no Brasil.

Desta forma, pode-se inferir que a expansão da rede urbana no Brasil se dará, após os anos 1950, sob forte “desenvoltura e complexidade, abrangendo cidades de diversos tamanhos, além dos centros metropolitanos, em meio à expansão sem precedentes da malha viária, notadamente a partir da iminente instalação do setor automotivo no país no Governo JK” (MATOS, 2000, p.5).

Sob a égide do modelo de desenvolvimento da década de 1970, passa-se a contemplar também expressivas modificações na base agrícola, no processo conhecido como modernização conservadora, envolvendo reorientações na base técnica e nas relações sociais de produção. O setor primário assume então uma estrutura diversificada e heterogênea, complexa e multideterminada, constituída por diferentes complexos agroindustriais (CAIs) (SILVA, 1996). Tal processo teve por consequência a integração da agricultura à dinâmica capitalista, com a subordinação do setor agrícola ao capital industrial. Consolida-se, portanto, coma incorporação de um pacote tecnológico que combina modernização agrícola, aumento e diversificação na produção e expressivos ganhos de produtividade, o qual impõe fortes ajustes no mercado de trabalho do setor agrícola, a partir de significativa redução do emprego nessa área, influenciando a formação de um excedente da força de trabalho rural e consequentemente atuando como fator de expulsão da população do campo em direção aos centros urbanos, conforme referido.

---

4 Para o entendimento dos principais determinantes do processo de concentração industrial no Brasil, ver Cano (1985).

O intenso processo de urbanização ocorrido no Brasil transformou as cidades em grandes centros urbanos, os quais na década de 1970 se transformaram em metrôpoles. É nesse contexto, como parte do cenário tecnocrático e centralizador do regime militar que, através da lei complementar federal nº 14 de 1973, são institucionalizadas as primeiras regiões metropolitanas (RMs) de Belém, Belo Horizonte, Curitiba, Fortaleza, Porto Alegre, Recife, Salvador e São Paulo e logo em seguida, através da lei complementar nº 20, é criada a Região Metropolitana do Rio de Janeiro (PEREIRA; SILVA, 2006). Nesse sentido, como salientam Ribeiro, Silva e Rodrigues (2011, p.183), os processos de urbanização e metropolização foram muito próximos, havendo no Brasil uma “urbanização rápida e uma metropolização precoce”.

O intenso cenário de integração nacional impulsionado pela política do II PND, que descentraliza a estratégia de desenvolvimento industrial, incorporando novas regiões do país, para além do eixo Rio – São Paulo, demanda nova estrutura de intervenção e planejamento, inserindo novos parceiros de sustentação do PSI, como as oligarquias regionais, as empreiteiras e o capital financeiro nacional e não exclusivamente o tradicional tripé Estado, capital privado nacional e capital estrangeiro.<sup>5</sup> Como destaca Rocha (2000, p.7): “O rápido processo de urbanização por que passava o país, aliado ao adensamento demográfico, tornava evidente a necessidade de planejamento para resolver problemas de forma integrada de unidades político-administrativas independentes”. Desta forma, as metrôpoles nacionais “passam a ser um meio e instrumento da política do Estado central para desenvolver o país, por meio da canalização de investimentos para esses territórios” (BALBIM et al., 2011, p.155).

Em termos regionais, a integração produtiva nordestina à matriz industrial brasileira obedece a um movimento de “dependência e complementariedade” (ARAÚJO, 1984), que ganha impulso com a intervenção planejada do Estado em nível regional, com destaque para a criação da Superintendência de Desenvolvimento do Nordeste – SUDENE, no final da década de 1960. O modelo de transferência de capitais produtivos para a região, através do mecanismo 34-18,<sup>6</sup> insere o Nordeste no modelo de produção capitalista moderno, constituindo-se o mais

---

5 Teria ocorrido, neste período, o que Pereira (1987) chama de “o colapso de uma aliança de classes”, onde, em virtude da crise internacional, as multinacionais não apresentarem condições de participar do novo processo de acumulação e do setor privado nacional não poder oferecer o aporte de recursos financeiros e tecnológicos requeridos por essa etapa do PSI, num cenário onde a empresa estatal ganha presença na estrutura produtiva doméstica.

6 O Artigo 34 (da lei nº 3.995 de 1961) estipulava a dedução de 50% do Imposto de Renda para empresas que aplicassem essa dedução em investimentos industriais no Nordeste. No pacote completo, conhecido como 34/18, as empresas de capital estrangeiro já têm acesso ao sistema de isenções e a participação no total do investimento pode ficar em torno de 75%, 50% ou mesmo 25%. O mecanismo de incentivos deveria ser capaz de desencadear um efeito multiplicador do investimento de forma a dinamizar a produção e elevar a renda do setor urbano.

poderoso mecanismo de transmissão da hegemonia burguesa do Centro-Sul para o Nordeste (OLIVEIRA, 1977). Nesse contexto, verifica-se o desenvolvimento industrial concentrado principalmente nas aglomerações urbanas impulsionando o desenvolvimento acelerado das cidades, principalmente Fortaleza, Recife e Salvador, sediadas nos Estados que recebem o maior aporte de recursos da indústria incentivada pela SUDENE.

O processo de integração, segundo Guimarães Neto (1989), à medida que promove uma redefinição das formas de reprodução do capital, cria a tendência de um “processo cíclico de homogeneização” dessas formas de reprodução. O próprio capital local teria que se enquadrar em tal sistema, o qual, em nível geral, obedecia a uma certa hierarquia onde a região central determina o comportamento da região periférica.

A reorientação na estratégia de desenvolvimento nacional determina não apenas a reestruturação do aparato produtivo, mas ainda todo um conjunto de reconfiguração sociopolítica territorial. Após um século de concentração industrial no Centro-Sul, com predominância no estado de São Paulo, a dinâmica regional brasileira, a partir dos anos 1970, apresenta um movimento de desconcentração industrial para diversas regiões do país. A inversão da tendência à concentração industrial em São Paulo obedece a três movimentos: deslocamento intraurbano dentro da região metropolitana; movimento em direção a cidades de médio e grande porte, dotadas de infraestrutura e relativa base industrial, capazes de gerar economias de localização (interior de São Paulo e regiões próximas de Minas Gerais e Paraná); e deslocamento para regiões mais distantes, sendo o segundo desses movimentos o mais forte. Assim, segundo Diniz (1991; 1995), a reversão da polarização da área de São Paulo ocorre, prioritariamente, na macrorregião próxima e, secundariamente, nas regiões mais distantes.

Acompanhando o debate ocorrido na literatura que aborda a dinâmica regional brasileira,<sup>7</sup> Pacheco (1996) aponta ter ocorrido uma crescente heterogeneidade intrarregional, com o surgimento de ilhas de prosperidade, crescimento relativo maior das antigas periferias nacionais e importância maior do conjunto das cidades médias. Logo, o desenvolvimento da agricultura e da indústria periférica modifica, ao mesmo tempo, a dimensão dos fluxos de comércio e capital e impõe transformações nas estruturas produtivas regionais, resultando no reforço de certas especializações e numa maior diferenciação do espaço nacional.

---

7 A intensidade e o caráter do movimento de desconcentração regional e a existência de uma possível reconcentração industrial nas áreas mais dinâmicas do país aquecem o debate envolvendo a questão regional brasileira. A esse respeito ver: Negri (1992); Diniz (1991; 1995); Pacheco (1996); Guimarães Neto (1994); Araújo (2001).

O cenário deste debate envolve o novo ambiente institucional e macroeconômico do Brasil nos anos 1990 e os reflexos das transformações globais (globalização, novos padrões tecnológicos, produtivos e gerenciais etc.) na dinâmica regional. Assim, diante do acirramento da crise fiscal brasileira, evidenciada ainda nos anos 1980, com o Estado perdendo sua força de atuação, verifica-se o esvaziamento das políticas setoriais em âmbito federal, refletida na falta de política industrial de longo prazo, no enfraquecimento de políticas agrícolas de cunho regional, na redução de incentivos fiscais federais e no esvaziamento da política regional, de modo mais amplo. Logo, fortalecem-se as políticas locais de atração de indústrias na maioria dos Estados nordestinos, responsáveis pela transferência de investimentos produtivos do Sul-Sudeste, em busca de vantagens e apoio institucional, como incentivos governamentais, infraestrutura, baixo custo da mão de obra, redução de custos de transporte em alguns casos, pouca resistência sindical, entre outros, o que acirra a disputa por investimentos entre os territórios.

Nas últimas décadas, como destaca Matos (2000, p.7), boa parte da expansão da rede urbana nacional deriva de “efeitos multiplicadores de ‘espraçamento’ originários da histórica concentração urbano-industrial no Sudeste”. Cabe ressaltar, em tal estrutura, a conformação do sistema de cidades no Brasil, a partir de três níveis de localidades, conforme aponta FAISSOL (1994, p.150):

- a) um sistema urbano/metropolitano de grandes cidades, que atrai intensa migração; [...]
- b) um sistema de cidades médias, beneficiárias diretas dos transbordamentos metropolitanos, que amplia a capacidade do sistema espacial de crescer e se desenvolver, e que precisa fazer a ligação entre o sistema metropolitano com as hierarquias menores do sistema urbano; [...]
- c) um sistema de pequenas cidades, em geral sem centralidade [...] as quais farão a ligação com o sistema de cidades médias, de um lado, e com a economia rural, de outro, assim integrando todo sistema.

Chama atenção, nesse processo, o ganho de importância e participação da população urbana brasileira das cidades de médio porte, no processo que Santos (1990) denomina de “desmetropolização” (em que grandes cidades diminuem essa participação), tornando-se receptoras de considerável fluxo de classe média. As metrópoles, nesse mecanismo, ainda detêm centralidade em atividades de gestão do território, mas tendem a atrair uma população mais empobrecida e menos qualificada (SANTOS; SILVEIRA, 2001).

A desconcentração populacional que acompanha esses movimentos em direção a novos eixos espaciais revela o ganho de importância de novas metrópoles regionais, onde se configuram fortes movimentos migratórios em áreas dinâmicas fora do Sudeste e no interior dos Estados. Nesse contexto, segundo Baeninger e Peres (2011), vai se conformando uma organização social do espaço que envol-

ve mudanças na diferenciação interna das metrópoles e na sua composição no contexto econômico-demográfico estadual e do país. Desta forma, a atual forma de organização socioespacial metropolitana assiste à rápida expansão de outras áreas que não o município-sede da metrópole.

Tal reordenamento espacial encontra suporte institucional no âmbito do rearranjo federativo da Constituição Federal de 1988, segundo a qual aos Estados é delegada a instituição de regiões metropolitanas, aglomerações e microrregiões, conforme interesse público comum, configurando a chamada fragmentação institucional da gestão metropolitana.

Deve-se atentar para a existência de uma periferação da população, acompanhando as tendências de metropolização observadas desde os anos 1970, quando se identificam espaços de migração intrametropolitana que “marcam as áreas periféricas como espaços de forte absorção migratória metropolitana em contraposição ao núcleo, os quais, por vezes, se caracterizam como áreas expulsoras de população em direção à periferia” (BAENINGER; PERES, 2011, p.635).

## **1.5 CARIRI: DA FORMAÇÃO HISTÓRICA ÀS TENDÊNCIAS DE METROPOLIZAÇÃO**

O processo de formação histórica do Ceará mostra que já na segunda metade do século XIX, a região do Cariri assume destaque como importante entreposto comercial para uma macrorregião que envolve além do sul cearense, vasta área dos estados da Paraíba, de Pernambuco e do Piauí. Nesse cenário, a cidade de Crato ocupa centralidade na determinação da dinâmica econômica regional, seguida da cidade de Barbalha, pelas amplas disponibilidades de recursos naturais, além de potencial hídrico, favoráveis a uma base agrícola diversificada e à expansão da agricultura, seja através de culturas tradicionais ou do cultivo de cana-de-açúcar e algodão e de sua consequente estrutura de beneficiamento. Este último aspecto confere à região a categoria de polo canavieiro ainda no século XVIII. Porém, segundo Amora (1989), teriam sido a intelectualidade e a política, as bases para o destaque de Crato, que se tornou município polo da região sul do Estado, com fortes vinculações e influências sobre os estados vizinhos.

Adicionalmente, o pioneirismo de Crato como centro comercial cria-lhe condições para que se beneficie da expansão de um surto comercial associado à consequente decadência de outro importante polo comercial do cearense, a cidade de Icó, com a consequente atração de comerciantes e prestadores de serviços (BESERRA, 2006), contribuindo para o estabelecimento de importantes correntes migratórias intrarregionais e para a reorganização espacial local, com a afirmação de Crato como importante centro urbano em expansão para a região. A fim de acompanhar a diversificação das atividades econômicas locais, uma rede de

serviços e de infraestrutura, tipicamente completar à formação de aglomerações urbanas, passa a se delinear no município, na qual se destacam a implantação de uma instituição de crédito, pioneira no sertão nordestino, a Cooperativa de Crédito Caixeiral do Crato Ltda, posteriormente Banco Caixeiral (1931) e, na década de 1920, cooperativas de produtores agrícolas, além do funcionamento da estrada de ferro, fundamental para as economias de Crato, Juazeiro e Barbalha.

É no início do século XX que a influência política, religiosa e ideológica do Padre Cícero (DELLA CAVA, 1976) dá os contornos da ascensão de Juazeiro do Norte à condição de município, o que mudará de forma contundente a dinâmica da produção do espaço caririense. De centro de atração religiosa, onde se multiplicavam oficinas com mão de obra familiar (ourivesaria, manipulação de produtos em couro, artigos religiosos, artefatos de ferro), Juazeiro comanda a atração de expressivo contingente populacional, na esteira do fenômeno Padre Cícero, e vai, nas próximas décadas, delineando uma estrutura industrial que se constituiria numa das mais importantes do Estado. Segundo Pontes (2009), Juazeiro do Norte, já nos anos 1950, destoa da maioria dos municípios cearenses, marcados por características tipicamente rurais, apresentando, juntamente com Fortaleza, taxas de urbanização superiores à metade da população.

Mas é na década de 1960 que são identificadas tentativas de planejamento governamental para a região, através de iniciativas localizadas como as induzidas pela agência estadual de desenvolvimento industrial do período (Companhia de Desenvolvimento do Ceará/CODEC – de 1962) e do Projeto Asimow, elaborado por Morris Asimow, concebido a partir de convênio da Universidade Federal do Ceará – UFC com a Universidade da Califórnia – UCLA. Tal projeto objetivava identificar oportunidades industriais e pensar ações estratégicas para a dotação de infraestrutura compatível com um novo polo de desenvolvimento industrial na região. As áreas identificadas como estratégicas deveriam envolver: i) tijolos e telhas; ii) cimento; iii) doces; iv) beneficiamento de milho; v) calçados; vi) montagem de rádios transistorizados. O modelo de gestão e funcionamento dos empreendimentos seguiria um padrão de firmas-modelo em sociedade anônima, considerado rígido, inadequado para o padrão capitalista em curso, inclusive pouco compatível com o sistema que dominava a política de incentivos da SUDENE. Apesar da imprecisão nos esquemas de financiamento, parte do projeto seria beneficiada por recursos do sistema 34/18 e da CODEC.

Porém, fatores estruturais são apontados para o alcance limitado das metas e para a consequente falta de êxito do programa: superdimensionamento das plantas, falha na elaboração dos projetos com insuficiência de estudos preliminares e a escassez de recursos humanos qualificados (FUNDETEC, 1998).

A tentativa de implantação de um distrito industrial, no início dos anos 1980, localizado na área limítrofe dos municípios de Crato, Juazeiro do Norte e

Barbalha também não se consolida, seja pela inadequação à organização socioespacial do lugar,<sup>8</sup> seja pela ocorrência de uma conjuntura fiscal fortemente adversa. Nesse período, diminuem sensivelmente os recursos da indústria incentivada pela SUDENE; ao mesmo tempo, os rebatimentos de uma crise internacional na economia brasileira, com um posterior ajuste fortemente ortodoxo, e o caráter estrutural da crise fiscal experimentada por essa economia se refletirão num longo período de esvaziamento de políticas nacionais de desenvolvimento, particularmente as de caráter setorial ou regional, como enfatizado anteriormente.

Nas últimas décadas de século XX, a cidade de Juazeiro do Norte comanda a dinâmica econômica de um espaço urbano em expansão, o triângulo CRAJUBAR, polarizando atividades de comércio e serviços, indústria, educação, entre outros, com importantes arranjos produtivos nas áreas de joias folheadas, calçados sintéticos e confecções. Nessa dinâmica, destaca-se o polo calçadista local, que desponta como o terceiro polo nacional, atrás do polo gaúcho e de Franca, em São Paulo, o qual se beneficia, nos anos 1990, de dois processos de ajuste ocorridos em nível nacional e estadual.

O primeiro ocorre quando, na década de 1990, o processo de liberalização comercial e financeira estimulou a entrada de produtos importados e de capital estrangeiro, promovendo alterações nas condições de concorrência do mercado interno. As empresas nacionais foram obrigadas a implementar estratégias de sobrevivência, através de novas técnicas de gerenciamento da produção e força de trabalho, baseadas fundamentalmente na racionalização dos custos, estimuladas pela substituição da mão de obra por máquinas e equipamentos. Nesse sentido, verifica-se um processo de ajuste às condições impostas pela concorrência internacional, marcado pela reestruturação produtiva e reordenamento territorial de atividades.

O Nordeste, nesse cenário, potencializa atividades para as quais demonstra vantagens competitivas locais, como a fruticultura irrigada, turismo, piscicultura, além da modernização dos setores tradicionais, estes duramente atingidos pela política macroeconômica dos anos 1990 (sobrevalorização cambial, elevação das taxas de juros e restrição ao crédito) e pela desregulamentação da economia e abertura comercial.

O segundo ajuste, agora de caráter local, evidencia-se quando se fortalecem as políticas locais de atração de indústrias na maioria dos estados nordestinos, conforme evidenciado anteriormente. O estado do Ceará vai se mostrar pioneiro na mudança de orientação da política econômica, através de significativa alte-

---

8 A localização do distrito industrial, seguindo os modelos de zoneamento industrial do período, deveria estar concentrada em uma área distante dos centros urbanos. Segundo Beserra (2007, p.48), esse modelo mostrou-se “inadequado e ineficaz, uma vez que dificultou o acesso dos trabalhadores ao Distrito e produziu uma marginalização nas áreas adjacentes”.

ração no modo de regulação estadual, quando prepara sua economia para um novo padrão de crescimento econômico com ênfase no saneamento da máquina estatal, forte contenção de gastos públicos, enxugamento do quadro de pessoal e vultosos investimentos em infraestrutura, ocorridos no estado pós 1987 (no chamado Governo das mudanças), que beneficiam o programa estadual de atração de investimentos (VALOIS; ALVES, 2006). A política de atração de novos investimentos adota critérios diferenciados na concessão de incentivos, intensificando-se à medida que as empresas se desconcentravam de Fortaleza para o interior, objetivando, por conseguinte, o crescimento econômico descentralizado espacialmente, apontando para a interiorização dos investimentos e passam a privilegiar principalmente os setores coureiro-calçadista, metal-mecânico, alimentício, têxtil e de confecções (ALVES; MADEIRA; MACAMBIRA Jr., 2012).

Desta forma, conforme Bezerra (2006, p.11), embora a formação do arranjo calçadista “nos remeta a meados dos anos 1960, momento em que a produção calçadista ‘evolui’ da produção artesanal do couro para a produção de calçados e produtos sintéticos, é nos anos 1990, sobretudo com a instalação da Grendene, que o arranjo adquire maior visibilidade”.

Assim, é dentro de uma nova perspectiva territorial, considerando a forte tendência de conurbação, a necessidade de conservação do equilíbrio socioambiental da região e as possibilidades de melhor gerenciamento das potencialidades econômicas, que é instituída, através da Lei Complementar Estadual nº 78 de 2009, a Região Metropolitana do Cariri – RM Cariri /CE.

## **1.6 RESULTADOS E DISCUSSÕES**

### **1.6.1 Em busca de elementos para a caracterização de uma dinâmica metropolitana na região do Cariri**

A compreensão da dinâmica econômica e organização socioespacial da RM Cariri deve ser empreendida a partir do entendimento da dinâmica urbana recente das cidades brasileiras que, como observado, aponta para o crescimento das cidades médias, as quais passam a atuar como centros de atração de investimento e população de níveis de renda mais elevados, em busca de melhor qualidade de vida. Conforme Pereira e Oliveira (2011), tais cidades passam a atrair uma multiplicidade de empresas, principalmente aquelas destinadas à produção e comercialização de bens de consumo. Assim, estes centros aparecem como elementos importantes de uma nova configuração espacial da urbanização brasileira, denotando a passagem de um período de urbanização da sociedade para outro de urbanização do território (PEREIRA; OLIVEIRA, 2011).

Deve-se ressaltar a dificuldade de sintetizar e congregar a amplitude da heterogeneidade que caracteriza a realidade das cidades médias, que se expressa na própria dificuldade para a construção de um instrumental analítico-conceitual que lhe seja adequado. Mas aponta-se para a insuficiência de aportes estritamente quantitativos, fundamentalmente demográficos para sua caracterização. Nesse sentido, os estudos de Bellet Sanfelú e Llop Torné (2004a; 2004b) trabalham o adjetivo intermédia, atribuindo a importância dessas cidades na intermediação entre espaços locais e espaços regionais ou globais. Ou seja, a relevância desses espaços não se restringe a um sentido estático e hierarquizado, mas a uma dinâmica interativa que a cidade estabelece com os demais integrantes do sistema ao qual pertence, consolidando centros de serviços e equipamentos, com funções de distribuição e intermediação que atende ao núcleo urbano e sua área de influência.

Para Sposito (2006, p.175), as cidades médias correspondem àquelas “que desempenham papéis regionais ou de intermediação no âmbito de uma rede urbana, considerando-se, no período atual, as relações internacionais e nacionais que têm influência na conformação de um sistema urbano”. Ou seja, é fundamental o entendimento do enfoque funcional, do papel regional e do potencial de comunicação e articulação proporcionado por suas situações geográficas (SPOSITO, 2001).

Há que se mencionar, todavia, que no caso do estado do Ceará, o crescimento das cidades médias ou cidades secundárias constituiu não apenas um processo espontâneo de urbanização, mas também o resultado de políticas direcionadas intencionalmente, através de atuação pública estadual. É o caso das políticas de fortalecimento dos Polos de Desenvolvimento, através das políticas de desenvolvimento local e regional, implementadas no Estado particularmente no Governo Lúcio Alcântara. Assim, o Ceará, ao tentar impulsionar o maior dinamismo nas regiões interioranas, acaba por promover o afluxo de investimento público, crédito, benefícios fiscais, infraestrutura, universidades e centros de pesquisa e qualificação profissional para as cidades médias do Ceará, como estratégia de reduzir a concentração populacional e econômica na Região Metropolitana de Fortaleza (AMARAL FILHO, 2006). Neste sentido, no Cariri a centralidade da conurbação CRAJUBAR e, sobretudo, a forte atração que a cidade Juazeiro do Norte exerce sobre os centros urbanos vizinhos, devem ser compreendidas pela concorrência de fatores históricos, econômicos, sociais, políticos e urbanos.

### **1.6.2 A Região Metropolitana do Cariri sob os aspectos demográficos, econômicos e sociais**

A RM Cariri é formada por nove municípios (Barbalha, Cariri, Crato, Farias Brito, Jardim, Juazeiro do Norte, Missão Velha, Nova Olinda e Santana do Cariri). Localizada no extremo sul do estado do Ceará, possui uma área de

5.460,08 km<sup>2</sup> (IBGE, 2016) e uma população de 564.478 habitantes. Sua densidade demográfica é de 66,3 habitantes por Km<sup>2</sup>. Em termos relativos, tal densidade é significativamente inferior à observada para a Região Metropolitana de Fortaleza, 639,8 hab./km<sup>2</sup> (IBGE, 2010).

A malha viária que integra os municípios da RM Cariri é constituída pelas estradas estaduais CE-293 (que integram os municípios de Missão Velha, Barbalha e Crato, este via Arajara), a CE-060 (que em Juazeiro do Norte recebe o nome de Avenida Leão Sampaio e interliga os municípios de Caririáçu, Juazeiro do Norte, Barbalha e Jardim), a CE-055 (que interliga Crato e Farias Brito) e a CE-292 (que interliga Nova Olinda a Crato). O município de Santana do Cariri possui uma estrada recentemente pavimentada que o integra a Nova Olinda, contando ainda com estradas não pavimentadas que o interligam a Crato via Chapada do Araripe.



**Figura 1** – Região Metropolitana do Cariri – RM Cariri.

Fonte: IPECE (2007).

Segundo o IBGE (2010), a RM Cariri abriga uma população total de 564.478 habitantes, predominantemente urbana (78,8%), de forma semelhante a outras regiões metropolitanas. Possui como centro dinâmico a cidade de Juazeiro do Norte, que apresenta a maior taxa de urbanização da RM Cariri (96%), influenciando os ritmos de conurbação física em direção aos municípios de Crato e Bar-

balha, formando o chamado triângulo CRAJUBAR, que possui elevado adensamento populacional (75,6% da população da RM Cariri e taxa de urbanização de 88,8%), com forte característica de unificação da malha urbana (GURGEL, 2012). Ao contrário da RM Cariri, que apresenta baixa densidade demográfica, a conurbação CRAJUBAR apresenta densidade populacional significativamente mais elevada (245,7 hab./km<sup>2</sup>).

Os demais municípios que compõem a RM Cariri apresentam realidade socioeconômica e demográfica significativamente distinta da do CRAJUBAR, configurando-se como cidades pequenas e com maior participação relativa da população rural. Segundo o IPECE (2013), em termos de crescimento anual da população (Tabela 1), entre 1990 e 2010, Juazeiro e Barbalha crescem a uma taxa média (1,84% a.a.) ligeiramente superior à de Fortaleza (1,73% a.a.), confirmando evidência apontada por Holanda (2011), que ressalta a tendência de crescimento acelerado das cidades médias na última década.

**Tabela 1 – Região Metropolitana do Cariri – indicadores demográficos selecionados – 2010.**

MUNICÍPIO	População urbana	%	População rural	%	População total	%	Taxa cresc. 1990/2010
Barbalha	38.022	68,73	17.301	31,27	55.323	9,80	1,84
Caririaçu	14.031	53,16	12.362	46,84	26.393	4,68	0,62
Crato	100.916	83,11	20.512	16,89	121.428	21,51	1,48
Farias Brito	8.871	46,67	10.136	53,33	19.007	3,37	0,38
Jardim	8.994	33,70	17.694	66,30	26.688	4,73	0,54
Juazeiro do Norte	240.128	96,07	9.811	3,93	249.939	44,28	1,84
Missão Velha	15.419	44,99	18.855	55,01	34.274	6,07	0,80
Nova Olinda	9.696	68,01	4.560	31,99	14.256	2,53	1,14
Santana do Cariri	8.822	51,38	8.348	48,62	17.170	3,04	0,54
RM Cariri	444.899	78,82	119.579	21,18	564.478	100,0	1,45

Fonte: IBGE (2010).

Outro elemento importante que merece ser destacado diz respeito ao baixo crescimento populacional de municípios como Farias Brito, Caririaçu, Jardim, Missão Velha e Santana do Cariri (Tabela 1), apontando para indícios de um processo de migração (para os municípios do CRAJUBAR, outras cidades médias do Estado, para Fortaleza, ou para outros Estados). Apesar de não ser possível identificar o direcionamento destes fluxos, com os dados aqui mencionados, tal

evidência indica que o processo de concentração populacional no CRAJUBAR pode estar em fase inicial, não se devendo, pois, esperar efeitos no curto e médio prazo de espraiamento das atividades econômicas para os municípios de menor porte, em virtude da pouca existência de deseconomias de escala em níveis relevantes para o espraiamento destas atividades.

A análise dos indicadores socioeconômicos e de ocupação da população evidencia a forte assimetria entre os municípios estudados. As disparidades de renda ficam evidentes ao se analisar a renda per capita, que para os municípios de Crato, Juazeiro do Norte e Barbalha apresenta valores superiores a 50% da renda per capita dos demais municípios. Tal realidade também se reflete no rendimento médio mensal das pessoas. Com relação à taxa da população extremamente pobre, nos municípios do CRAJUBAR ela é inferior a 13% e nos demais municípios é superior a 22%. Isso revela a enorme vulnerabilidade socioeconômica da população dos municípios menores, com taxa de extrema pobreza sensivelmente superior à apresentada pelo Estado, que é de 17,8%. Torna-se importante ressaltar que o município de Missão Velha está em situação intermediária entre os dois grupos de municípios (22,66% de população extremamente pobre); apesar de não fazer parte da conurbação CRAJUBAR, possui grande integração com Barbalha e Juazeiro do Norte (conforme dados sobre transporte de passageiros a serem apresentados posteriormente), permitindo, assim, especular-se que o fluxo regular de deslocamento de pessoas e trabalhadores deste município para o CRAJUBAR seja responsável por um efeito secundário de transbordamento de renda, via obtenção de maiores salários e o reconhecimento de direitos e benefícios trabalhistas. Os demais municípios apresentam taxa de extrema pobreza acima de 28%, largamente superior às médias estadual e nordestina.

As taxas de mortalidade infantil apresentam evidência diversa da apontada pelos indicadores econômicos (Tabela 2). Apesar dos maiores níveis de renda e melhores condições de moradia dos municípios do CRAJUBAR, eles também ostentam taxas de mortalidade infantil, no geral, superiores aos demais municípios. Tal quadro pode indicar a existência de problemas sociais vinculados à elevada urbanização. Os dados refletem a insuficiência da oferta de serviços públicos de saúde, que em função da própria estrutura do sistema público, a qual centraliza em Juazeiro do Norte uma série de equipamentos (hospitais, postos de saúde, centros especializados, clínicas etc.), reforça o caráter do município como polo central de atendimento. Isso promove, por sua vez, elevação da demanda por serviços de saúde não apenas municipal, mas de um conjunto amplo de municípios circunvizinhos, para casos de urgência, emergência e algumas especialidades. Outra possível explicação para este fato diz respeito à elevada correlação entre a taxa de mortalidade infantil e a política de atenção básica à criança, que, apesar de terem como principal fonte de custeio os recursos federais, têm sua gestão e

aplicação condicionadas pelos determinantes políticos locais, podendo, portanto, refletir uma política menos eficiente de gestão dos recursos de determinadas secretarias de saúde.

**Tabela 2** – Região Metropolitana do Cariri – indicadores socioeconômicos selecionados – 2010.

Município	Rend. médio mensal (reais)	Pop. extrem. pobre (%)	PIB per capita	Taxa de analf. (%)	Médicos (por mil hab.)	Taxa de mort. Infantil (%)	Domicílios em cond. adequada de moradia.
Juazeiro do Norte	520,26	9,64	6386,38	16,21	1,35	19,95	46,57
Crato	548,25	11,05	6226,02	14,96	1,34	20,47	52,5
Barbalha	435,76	12,97	6817,17	18,69	4,57	14,13	22
Santana do Cariri	276,17	39,54	3698,4	29,94	0,70	35,24	29,09
Missão Velha	357,44	22,66	3898,25	27,88	1,37	17,76	18,19
Jardim	291,06	29,96	3457,82	26,33	0,86	17,16	82,54
Caririacaçu	293,96	31,75	3181,16	31,7	0,95	8,47	8,47
Farias Brito	271,11	34,4	3274,94	27,62	0,95	13,25	15,06
Nova Olinda	324,91	27,83	3976,09	23,3	1,18	21,01	45,81

Fonte: IBGE (2010); IPECE (2013).

A análise das características ocupacionais revela uma tendência a maior formalização do emprego nas cidades do CRAJUBAR, com percentual de informalidade inferior a 47,5% dos trabalhadores empregados, enquanto nos demais municípios este valor chega a ser superior a 56% (Jardim), atingindo a situação extrema de 72,9%, no município de Santana do Cariri (Tabela 3).

Tal evidência condiz com a realidade de outras aglomerações urbanas, que tendem a apresentar maiores taxas de trabalhadores registrados em virtude de fatores relacionados à maior fiscalização pelas autoridades trabalhistas e à existência de sindicatos em diversas categorias. Ademais, a concentração de empresas de maior porte nas cidades médias também seria um fator determinante do maior nível de formalização, visto que para essas empresas as perdas decorrentes de multas trabalhistas e do efeito negativo da violação de direitos sobre sua imagem podem superar os ganhos marginais com a sonegação de direitos. Esta preocupação tende a ter pouca relevância em municípios menores, que em geral não dispõem de sindicatos e órgãos de fiscalização sediados no município, o que torna

as fiscalizações mais esporádicas, além de a própria dinâmica do capital estimular nestas localidades a prevalência de micro e pequenas empresas, destinadas ao atendimento da demanda local e para as quais a folha de pagamentos representa parcela majoritária das suas despesas.

**Tabela 3 – Região Metropolitana do Cariri – empregados por tipo de vínculo – 2010.**

<b>Municípios</b>	<b>Empregados</b>	<b>Carteira assinada</b>	<b>Militares e funcionários públicos</b>	<b>Sem carteira</b>	<b>% sem carteira</b>
Barbalha	15.318	7.940	494	6.884	44,94
Caririçu	5.274	1.302	1.035	2.938	55,71
Crato	34.075	15.825	3.366	14.883	43,68
Farias Brito	2.822	639	414	1.770	62,72
Jardim	4.784	1.613	486	2.686	56,15
Juazeiro do Norte	69.395	31.866	4.747	32.783	47,24
Missão Velha	7.252	2.170	135	4.946	68,20
Nova Olinda	3.029	941	278	1.809	59,72
Santana do Cariri	2.665	564	158	1.943	72,91
RM Cariri	144.614	62.860	11.113	70.642	48,85

Fonte: IBGE (2010).

A análise dos dados referentes ao pessoal ocupado (Tabela 4) mais uma vez revela a importância de Juazeiro do Norte como centro dinâmico, juntamente com Crato e Barbalha. Neste sentido, as três cidades respondem por 76,7% do emprego na região. Outra característica referente ao CRAJUBAR é a elevada concentração do emprego no setor de serviços, construção civil (em virtude da maior concentração populacional e recente expansão imobiliária) e indústria. Juazeiro do Norte situa-se como a cidade de maior participação relativa do emprego no setor industrial, seguida de Barbalha e Crato. O perfil industrial é caracterizado pela importância dos setores calçadistas, de ourivesaria e de cerâmica, cabendo à indústria de calçados a maior expressão, em termos de estrutura industrial. Juazeiro do Norte possui, ainda, o maior número de indústrias de pequeno e médio porte, enquanto Crato se destaca por sediar a Grendene, empresa de grande porte responsável por mais de 90% do emprego local no setor calçadista (COSTA; AMORA, 2009). Em relação ao padrão da indústria, o maior número de médias e grandes indústrias também está presente em Juazeiro, instalada sem virtude

de mecanismos de incentivo à interiorização de empreendimentos, característicos dos anos 1990. Nos municípios de Crato e Barbalha observam-se exemplos de forte concentração do emprego em uma ou duas grandes indústrias (Em Crato, acha-se instalada a Grendene, que responde por mais de três mil empregos; e em Barbalha, a Imbacip – indústria de cimento, e a Farmace – indústria farmacêutica, além da ampliação da metalúrgica Bom Sinal, responsável pela produção de vagões para Veículos Leves sobre Trilhos – VLTs).

**Tabela 4 – Região Metropolitana do Cariri – pessoal ocupado por setor – 2010.**

Municípios	Agricul- tura	Ind. de transf.	Indústria extrativa	Eletric. e gás	Construção	Serviços	Total
Barbalha	4.225	3.429	22	24	1.903	12.534	22.137
Caririaçu	5.026	278	0	0	881	4.882	11.067
Crato	7.325	6.777	43	146	3.895	31.869	50.055
Farias Brito	3.292	235	0	14	348	2.666	6.555
Jardim	4.992	282	23	0	562	3.583	9.442
Juazeiro do Norte	4.684	17.847	111	244	7.761	71.389	102.036
Missão Velha	7.070	374	20	0	764	5.968	14.196
Nova Olinda	1.751	482	531	5	253	2.469	5.491
Santana do Cariri	3.268	195	109	4	264	2.315	6.155
RM Cariri	41.633	29.899	859	437	16.631	137.675	227.134

Fonte: IBGE (2010).

Cabe destacar que a configuração e ordenação da ocupação do espaço na conurbação CRAJUBAR parece se enquadrar na dinâmica de crescimento dos centros urbanos médios do Brasil, reproduzindo as mesmas lógicas que regem as metrópoles (FEITOSA et al., 2012, p. 19). O setor agrícola apresenta pequena importância para estas cidades. Os demais municípios apresentam características de pequenas cidades rurais, com participação do setor agrícola superior a 30% no emprego total e do setor de serviços inferior a 45%, que em sua maioria é constituído por pequenos comerciantes ocupados em atender a demanda local e em vender produtos oriundos das atividades agrícolas e do artesanato local, além de prestadores de serviços, no geral menos especializados. A indústria extrativa tem participação pouco significativa nos municípios da RM Cariri, excetuando-se a extração de calcário laminado para a produção das pedras cariri, nos municípios de Santana do Cariri e Nova Olinda, onde é uma das principais atividades econômicas.

A análise da tabela 5 evidencia mais uma vez a presença de dois grupos contrastantes distintos, onde o CRAJUBAR corrobora sua posição de centralidade, com a maior presença do setor de serviços (quase 80% do PIB nos referidos municípios), seguido do setor industrial. Destaca-se Barbalha, onde o peso da indústria na composição do PIB local apresenta o valor mais significativo (28,7%), quando comparado aos demais municípios da RM Cariri, o que pode ser explicado pela dinâmica recente de atração de investimentos significativos de indústrias intensivas em capital, e participação pouco expressiva do setor agrícola (inferior a 4%).

**Tabela 5 – Região Metropolitana do Cariri – composição setorial do Produto Interno Bruto (%) – 2009.**

Município	Agropecuária	Indústria	Serviços
Barbalha	3,7	28,7	67,6
Caririáçu	16,1	9,9	74,0
Crato	3,2	17,4	79,4
Farias Brito	11,5	10,3	78,3
Jardim	17,9	7,9	74,2
Juazeiro do Norte	0,5	19,6	79,9
Missão Velha	17,6	18,4	64,0
Nova Olinda	8,7	24,7	66,6
Santana do Cariri	22,8	11,7	65,6

Fonte: IPECE (2013).

Ressalte-se que, apesar da elevada participação do setor industrial em Nova Olinda, em termos relativos, tal desempenho não significa um processo amplo de industrialização, visto que o peso do setor industrial de Nova Olinda no Produto Interno Bruto Industrial na RM Cariri é pouco significativo, representando, nesse caso, a influência do arranjo produtivo de produção de pedras artesanais no PIB municipal. Os demais municípios possuem um setor agrícola com peso no geral acima de 10% do PIB, seguido pelo setor de serviços, que apesar de sua maior importância relativa para este grupo, ainda apresenta dinâmica e peso significativamente inferiores aos demais municípios do CRAJUBAR.

Assim, a elevada concentração da estrutura de serviços no CRAJUBAR confirma a mesma ótica de outras aglomerações urbanas, que exerce forte atração tanto para o consumo de bens não tradicionais da região, quanto para a concentração de serviços diversos (*fast-foods*, shoppings, hipermercados, instituições de ensino superior, clínicas e hospitais especializados). Além disto, tem-se o peso histórico da institucionalidade, órgãos públicos federais e estaduais que passaram a se abrigar na região (Polícia Federal, Receita Federal, CREDE, SEBRAE, IBGE etc.), reforçando a influência regional deste polo (PEREIRA; OLIVEIRA, 2011).

A análise das operações de crédito realizadas na região fornece uma ideia da dinâmica da acumulação de capital e da diferenciação setorial do investimento na RM Cariri. Os dados da tabela 6 representam o total das operações de crédito de longo prazo, intermediadas pelo Banco do Nordeste, com recursos do FNE, no período 2000 a 2012.

Grande destaque representa o montante de recursos investidos nos municípios da RM Cariri, neste período, perfazendo 800 milhões de reais, destinados na sua grande maioria para os segmentos de comércio, indústria e serviços (74% dos recursos liberados).

Deve-se salientar a limitada participação dos setores agrícola e pecuário, que respondem com 10,1%. Além da concentração das operações em três setores, estes recursos permanecem alocados no CRAJUBAR (90%), onde apenas o município de Juazeiro recebeu 63,1% do total de recursos liberados, destinados, principalmente, ao setor de comércio e serviços (respectivamente 80%, e 87%). Isto evidencia, além da forte concentração das atividades econômicas no CRAJUBAR, a pouca integração dos demais municípios neste processo de crescimento econômico, mostrando, assim, a inexistência de efeitos de transbordamento. Como enfatizado, os processos de concentração populacional e econômica podem não ter atingido estágios superiores de maturação, ainda não apresentando efeitos de deseconomias de escala e aglomeração, o que em outras realidades metropolitanas favorece a desconcentração econômica e populacional para os municípios vizinhos da cidade principal.

**Tabela 6** – Região Metropolitana do Cariri – operações de crédito de longo prazo do BNB com recursos do FNE – 2000 a 2012 (em mil reais).

Municípios	Total	Agrícola	Agroind.	Comércio	Industrial	Pecuária	Serviços
Barbalha	<b>109.589</b>	2.400	–	9.592	90.211	3.884	3.502
Caririaçu	<b>9.133</b>	1.025	–	1.333	86	5.971	717
Crato	<b>106.835</b>	2.768	5.634	23.316	51.550	9.282	14.284
Farias Brito	<b>7.552</b>	2.101	–	521	3	4.656	271
Jardim	<b>20.059</b>	7.837	–	2.571	1.243	7.418	990
Juazeiro do Norte	<b>506.969</b>	1.610	122.282	163.885	64.103	3.669	151.419
Missão Velha	<b>27.042</b>	13.374	–	4.109	3.252	4.852	1.456
Nova Olinda	<b>10.457</b>	1.552	–	201	3.602	3.620	1.483

(continua)

**Tabela 6** – Região Metropolitana do Cariri – operações de crédito de longo prazo do BNB com recursos do FNE – 2000 a 2012 (em mil reais). (continuação)

Municípios	Total	Agrícola	Agroind.	Comércio	Industrial	Pecuária	Serviços
Santana do Cariri	<b>5.591</b>	1.898	–	263	–	3.307	123
RM Cariri	<b>803.227</b>	<b>34.565</b>	<b>127.916</b>	<b>205.791</b>	<b>214.051</b>	<b>46.659</b>	<b>174.245</b>

Fonte: elaboração própria a partir de dados do Escritório Técnico de Estudos Econômicos do Nordeste/Banco do Nordeste.<sup>9</sup>

Tais disparidades demográficas e socioeconômicas locais refletem, assim, as assimetrias nos processos de acumulação de capital e desenvolvimento, que historicamente se apresentam mais favoráveis aos centros mais populosos, por exercerem estes forte atração de atividades econômicas, que se beneficiam da proximidade com os mercados consumidores, ganhos de escala e aglomeração. Assim, o processo de reestruturação produtiva das últimas décadas, inserido em um contexto de globalização, tem produzido como reflexo uma reordenação do espaço urbano, com forte concentração de atividades, renda e serviços nos grandes centros urbanos. Porém, há que se considerar, como referido, nas últimas décadas o crescimento significativo das cidades médias, que passam exercer forte atração sobre as populações de cidades menores, assumindo papel de considerável importância na realidade urbana regional, como ocorrido com a cidade de Juazeiro do Norte.

### 1.6.3 Dinâmica metropolitana e aspectos da centralidade do CRAJUBAR

A análise do fluxo de transporte entre os municípios da RM Cariri, apesar de limitada por considerar apenas o transporte coletivo, desprezando, pela inexistência de dados, o fluxo via transporte particular, permite construir uma ideia do fluxo de pessoas na região metropolitana. Em termos de existência de transporte regular, assim entendido o realizado pelos ônibus ou micro-ônibus, a RM Cariri possui apenas três linhas de ônibus interurbanos e somente nos municípios de Juazeiro do Norte e Crato possuem linhas urbanas.<sup>10</sup> O fluxo de Juazeiro do Norte

<sup>9</sup> Estes dados foram obtidos mediante solicitação por protocolo com base na lei n. 12527/2011 (Lei de acesso a informação).

<sup>10</sup> O município de Crato possui apenas duas linhas de transporte regular urbano, a linha Centro-Grangeiro que interliga os bairros do Centro, Pimenta, Caixa D'Água, Novo Horizonte e Grangeiro e Coqueiro e Centro – Lameiro, que interliga os bairros do Centro, Pimenta, Sossego e Lameiro.

a Crato representa mais da metade do transporte de passageiros da RM Cariri, com prevalência do transporte regular (ônibus) sobre o complementar (vans). A interligação entre os municípios do CRAJUBAR responde por 81% do transporte da região metropolitana. A posição de Juazeiro como principal destino da movimentação de pessoas por transporte coletivo pode ser percebida pelo fato de apenas Farias Brito e Jardim não possuírem linhas em conexão direta para Juazeiro do Norte. Assim, os fluxos para esta cidade representam 93% do deslocamento de pessoas na RM Cariri.

Isso remete a fortes pressões sobre a gestão metropolitana de Juazeiro do Norte, tornando a infraestrutura urbana de transporte insuficiente, precária e obsoleta, não acompanhando as transformações determinadas pelos fluxos estabelecidos na RM Cariri. A isso se soma à própria estrutura urbana da cidade, conforme lembram Pereira e Oliveira (2011, p.6), já que Juazeiro do Norte é uma cidade que apresenta, “[...] no seu espaço central, uma estrutura urbana antiga, que mudou em vários aspectos no que concerne à sua morfologia, à sua paisagem, mas que permaneceu com aspectos que não mudaram como é o caso das ruas apertadas, onde há um tráfego intenso de automóveis e pessoas [...]”.

Nesse processo, Juazeiro do Norte novamente absorve as dinâmicas e o papel conferido às cidades médias, as quais, para Pontes (2006, p.1), seriam centros urbanos com condições de atuar como suporte às atividades econômicas de sua hinterlândia, mantendo relações com o mundo globalizado, constituindo com este uma nova rede geográfica superposta à que regularmente mantém com as suas esferas de influência.

O fluxo estabelecido entre as cidades de Crato e Juazeiro do Norte caracteriza por fortes movimentos pendulares, principalmente no sentido Crato – Juazeiro do Norte – Crato, com regularidade cotidiana, por parte da população ocupada em atividades desenvolvidas na cidade vizinha, bem como da população que se utiliza dos serviços oferecidos.

**Tabela 7** – Região Metropolitana do Cariri – fluxo semanal de passageiros em transporte coletivo rodoviário – por categoria de transporte – 2012.

Linha	Regular	%	Complementar	Perc.	Total	Per. Fluxo Total
Juazeiro do Norte/ Crato	94626	42,4	23800	10,7	118426	53,04
Juazeiro do Norte/Barbalha	38493	17,2	20825	9,3	59318	26,57

(continua)

**Tabela 7** – Região Metropolitana do Cariri – fluxo semanal de passageiros em transporte coletivo rodoviário – por categoria de transporte – 2012. (*continuação*)

Linha	Regular	%	Complementar	Perc.	Total	Per. Fluxo Total
Juazeiro do Norte/Missão Velha	7941	3,6	5712	2,6	13653	6,12
Juazeiro do Norte/Caririáçu			9048	4,1	9048	4,05
Juazeiro do Norte/Santana do Cariri (via Crato)			3120	1,4	3120	1,40
Juazeiro do Norte/Nova Olinda (via Crato)			4420	2,0	4420	1,98
Crato/Barbalha (via Arajara)			2890	1,3	2890	1,29
Crato/Farias Brito			7137	3,2	7137	3,20
Barbalha/Jardim			5252	2,4	5252	2,35
<b>Total</b>	<b>141061</b>	<b>63,2</b>	<b>82204</b>	<b>36,8</b>	<b>223265</b>	<b>100,00</b>

Fonte: elaboração própria a partir de dados do Núcleo Técnico de Transportes/DETRAN-CE.<sup>11</sup>

Não se considera, aqui, por conta da intensificação dos fluxos, que ao Crato seja atribuída a caracterização de cidade-dormitório, já que, conforme Ojima, Silva e Pereira (2007), uma das evidências empíricas que marcam tais cidades é o fato que essas são cidades essencialmente utilizadas como local de residência e as demais atividades cotidianas, sobretudo o trabalho, são realizadas em outro município. O Crato teria ainda uma forte independência administrativa e econômica, bem como desperta, em seus moradores, largo sentimento de pertença e identidade, pouco característico das cidades-dormitório.

Os elementos até aqui elencados apontam para a polarização das principais atividades industriais, de comércio, serviços básicos e especializados, bem como de recursos públicos destinados à região no CRAJUBAR. A configuração espacial da conurbação apresenta-se sob a forma de um triângulo, com a interligação entre Juazeiro do Norte e as cidades de Crato e Barbalha ocorrendo pela Avenida Leão Sampaio e CE-292. Na escala urbana, considerando o município de Juazeiro

11 Estes dados foram obtidos mediante solicitação por protocolo com base na lei n. 12527/2011 (Lei de acesso a informação).

do Norte, Gurgel (2012) enfatiza a coincidência do centro histórico com o centro tradicional, onde se localizam atividades comerciais principalmente ao longo das Ruas São Pedro e São Paulo. Percebe-se, também, a existência de eixos comerciais especializados (Rua dos Ourives, lojas de calçados, produtos artesanais, armazéns e clínicas médicas ao longo das Ruas Padre Cícero e São José).

A partir de 1970, à medida que a cidade se expande, a malha urbana se adensa com base em dois eixos distintos. O primeiro consiste na expansão dos bairros periféricos (São Miguel, Pirajá e Romeirão), onde se instalaram romeiros e migrantes de áreas castigadas pelas fortes secas, em diferentes períodos, constituindo precárias formas de ocupação do espaço; atualmente tais bairros destacam-se pelo intensivo uso comercial ao longo das principais vias de penetração: Avenida Castelo Branco, no sentido oeste-leste (que interliga esses bairros a outros de crescimento recente como Novo Juazeiro, Betolândia e Vila São Francisco (Aeroporto)) e Av. Ailton Gomes, no sentido norte-sul (que interliga os bairros Franciscanos, João Cabral, Lagoa Seca e Planalto).

O segundo eixo de expansão ocorre na direção de Crato, às margens da Rodovia Padre Cícero, com o surgimento dos bairros Antônio Vieira e São José e em direção a Barbalha, ao longo da Av. Leão Sampaio, com o crescimento dos bairros da Lagoa Seca e Parque Frei Damião (FEITOSA et al., 2012).

Destaca-se, ainda, a recém-criada Avenida do Contorno, cujo principal trecho urbano liga a ponte do Rio Salgadinho, seguindo até a interseção com a Avenida Padre Cícero (CE-292). A via proporciona o desvio de tráfego da zona central de Juazeiro do Norte e do Bairro Triângulo, diminuindo a pressão urbana sobre tais eixos e melhorando a mobilidade urbana, podendo promover maior integração com a linha de metrô da região. A incorporação da rota periférica deve trazer consigo o espraio de atividades econômicas, principalmente comerciais e de serviços, contribuindo, adicionalmente, para a valorização do espaço urbano e especulação imobiliária de áreas circunvizinhas. A dinâmica urbana determina a rota e reprodução do capital, constituindo ameaça à preservação de interesses comunitários e ambientais.

Conforme observam Pereira e Oliveira (2011), no país, de forma geral, os rebatimentos espaciais provocados pela reestruturação produtiva dos anos 1970 e 1980 e os investimentos externos, amparados pelo Estado, a partir dos anos 1980, com forte presença de shopping centers, grandes redes de hipermercados, lojas de departamento etc., provocaram significativas mudanças espaciais, em escala intraurbana e interurbana, tanto no uso e ocupação do espaço, como na formação de novas centralidades, mudando o perfil urbano das cidades brasileiras de monocêntricas para policêntricas. Tais mudanças também se manifestam em Juazeiro do Norte. O bairro Triângulo, por exemplo, passa a assumir uma nova centralidade tanto na escala urbana, quanto na escala interurbana, ao se considerar o CRAJUBAR, formado pelo entroncamento da CE-292 (via de acesso a Crato) e Av. Leão Sampaio (no

sentido de Barbalha). Localizam-se no referido bairro diversos equipamentos que denotam uma escala metropolitana de centralidade (Shopping Center, Instituições de Ensino Superior, centros comerciais e de serviços, Ginásio Municipal, Rodoviária, SESI, Hospital Regional do Cariri e Receita Federal) (GURGEL, 2012).

Beneficiando-se da proximidade das três cidades, de que é equidistante em torno de 12 km tanto de Crato quanto de Barbalha, a cidade de Juazeiro do Norte altera seu leque funcional, assumindo traços de um centro metropolitano em formação. No processo de mudanças no espaço urbano da área conhecida como CRAJUBAR, reforça-se o processo especulativo e a disputa por espaços privilegiados resulta na supervalorização da terra urbana. Passaram a se instalar, tanto na CE-292 (em direção a Crato), quanto na Avenida Leão Sampaio/CE-060 (em direção a Barbalha), diversas indústrias e serviços, tais como: concessionárias de veículos, hipermercados atacadistas, distribuidoras, lojas de departamento, condomínios, além de ser nítido o peso da institucionalidade, com a instalação do Hospital Regional; do DETRAN-Juazeiro; da Central de Abastecimento – CEASA; do Centro de Convenções do Cariri e de um centro de formação profissionalizante – SENAT.

Como efeito indireto da expansão das relações capitalistas sobre o espaço, resultado da acirrada disputa pelo espaço urbano, Santos destaca, na análise do caso de São Paulo, a significativa importância da especulação imobiliária que, por consequência, contribuiu para o crescimento fragmentado da metrópole e para o aumento, em outras áreas, da periferização. Para o autor, trata-se da concretização do espaço urbano alienado que aumenta o abismo entre a estruturação desse espaço e as necessidades sociais da população (SANTOS, 1990).

Também na região em estudo, a formação da mancha metropolitana vai definindo bolsões de pobreza e áreas de segregação urbana e ambiental, resultando na expulsão de parte da população que ocupava as áreas agora de interesse do capital. A metrópole local reproduzia formas precárias de integração da população ao modelo de acumulação, como ressalta Maricato (2003, p.153), na análise do processo ocorrido em diversas escalas nacionais:

Trabalhadores do setor secundário e até mesmo da indústria fordista brasileira foram excluídos do mercado imobiliário privado e, frequentemente, buscaram a favela como forma de moradia. Trata-se do “produtivo excluído”, resultado da industrialização com baixos salários. A moradia tem sido predominantemente, nas metrópoles, obtida por meio de expedientes de subsistência.

A cidade de Crato interliga-se diretamente aos municípios de Nova Olinda, Santana do Cariri e Farias Brito, identificando-se significativo fluxo relativo<sup>12</sup> para este

---

12 Ao se considerar um fluxo de 10900 passageiros para uma população de 44382 habitantes dos municípios de Farias Brito, Nova Olinda e Santana do Cariri. A estimativa do fluxo Nova Olinda – Crato e Santana do Cariri – Crato foi baseado em uma taxa de ocupação de 50% para o destino Crato.

município. Ressalta-se, recentemente, a perda de importância relativa de Crato em relação a Juazeiro do Norte, principalmente no que diz respeito à atração de empreendimentos, públicos ou privados. Até o início dos anos 2000, Crato se afirmava como importante polo educacional e cultural, em virtude da localização de dois campi da Universidade Regional do Cariri,<sup>13</sup> importante instituição de ensino superior da esfera estadual, que até o período representava a única instituição de ensino superior da região, provocando forte fluxo de estudantes de diversos municípios cearenses, bem como dos estados da Paraíba, de Pernambuco e do Piauí. Porém, diversos fatores contribuíram para a perda de hegemonia de Crato na educação de nível superior, a saber: a) a própria expansão da Universidade Regional do Cariri, sob uma ótica de desconcentração das atividades, com a construção de novos campi (Campos Sales e Iguatu; Campus do Pirajá e Centro de Artes, em Juazeiro do Norte); b) o surgimento do ensino superior privado, cujas instituições se localizaram, basicamente, em Juazeiro do Norte (Faculdade Leão Sampaio, Faculdade Paraíso, Faculdade Juazeiro do Norte – FJN, FMJ/Estácio de Sá, Universidade Anhanguera, dentre outras); c) a expansão do ensino federal em Juazeiro do Norte e Barbalha, com a chegada de diversos cursos da Universidade Federal do Ceará, encampados pela recém-criada Universidade Federal do Cariri – UFCA; d) novo arranjo institucional dos Institutos de Ensino Tecnológico (antigos CEFETs e atualmente IF's), que passam a ofertar cursos superiores (o IFCE com maior número de cursos localiza-se em Juazeiro do Norte).

Em termos culturais, Crato ainda mantém importância significativa, possuindo diversos equipamentos culturais que, apesar de uma infraestrutura simples, se apresentam com grande movimentação de público, sendo frequentes apresentações de mostras de vídeos, peças teatrais, grupos tradicionais locais.<sup>14</sup> Crato também sobressai como polo de lazer, graças a clubes e balneários que exploram as fontes de água da Chapada do Araripe (Clube Recreativo Grangeiro, Clube Recreativo Lameiro, Clube Itaitera, Balneário da Nascente). Em termos turísticos, destaca-se, ainda, nos esportes de trilha pelos caminhos da FLONA (Floresta Nacional do Araripe).

Em termos de ocupação residencial, destacam-se, pelo crescimento recente, os bairros do Granjeiro, marcado pela presença de residências e condomínios fechados de alto padrão social e do Lameiro (residências e chácaras de alto padrão social e loteamentos de padrão médio). Outros bairros têm crescido recentemente em virtude de loteamentos voltados para a classe média e baixa como Mirandão, Vila Alta, Muriti, Baixo Lameiro, Barro Branco etc. Este último deve passar

---

13 Em Juazeiro do Norte localizavam-se apenas os cursos de Engenharia de Produção, Matemática e Tecnologia em Construção Civil.

14 Destaque, neste sentido, para a Mostra SESC de Arte e Cultura, que ocorre geralmente em novembro, concentrando no Crato a maioria das suas atividades, promovendo forte intercâmbio com diversas companhias artísticas, além de contribuir para sensível formação cultural da população.

pelo processo de valorização e especulação imobiliária, acompanhando a recente transformação do local em espaço de peregrinação religiosa, com a construção do monumento de Nossa Senhora de Fátima.

O município de Barbalha se consolida, no CRAJUBAR, como polo de atendimento médico, possuindo dois Hospitais Gerais e um Hospital Especializado (IPECE, 2013). Sobressai o Hospital e Maternidade São Vicente de Paulo, que atende por convênios de saúde e pelo SUS diversas especialidades, além de grande importância como maternidade e pronto socorro para diversos municípios da região; e o Hospital do Coração Santo Antônio, que abriga também um centro de tratamento oncológico e clínicas de diversas especialidades. A centralidade da cidade se dá em torno do Hospital São Vicente de Paulo, instalando-se ao redor deste equipamento serviços de atendimento aos pacientes e acompanhantes, bem como pontos de transporte intermunicipal e interurbano, definindo a centralidade em função da existência de magnetos funcionais (GURGEL, 2012). Em virtude de sua importância como polo de atendimento à saúde, a cidade recebeu o Curso de Medicina da Universidade Federal do Ceará, sendo o único curso público de medicina da região. Como polos de lazer, distinguem-se os distritos de Caldas, com balneários e hotéis de boa estrutura, que exploram o potencial natural advindo de fontes de água e do clima ameno da serra; e de Arajara, que possui um complexo aquático – ARAJARA PARK. Barbalha também se destaca do ponto de vista arquitetônico pela conservação do seu patrimônio edificado (GURGEL, 2012).

Os demais municípios da RM Cariri configuram-se como pequenos municípios, cujas centralidades se dão ao longo de rodovias, com um pequeno núcleo urbano e grande parcela da população localizada em áreas rurais. Não obstante a significativa participação do setor agrícola, o de serviços ainda comanda a economia local, formado na grande maioria dos casos por microempresas comerciais destinadas ao comércio de bens tradicionais e bens de consumo como alimentos, vestuário, produtos agrícolas, farmácias etc. Destaca-se o papel cultural e de acumulação de capital social no município de Nova Olinda, associado à Fundação Casa Grande, que há anos desempenha o papel de formação cidadã de crianças e jovens, tendo recebido diversos prêmios de organizações nacionais e internacionais, representando, juntamente com o segmento artesanal, importante atrativo turístico para a cidade. Santana do Cariri torna-se também importante município com destino turístico na região, em função do Museu de Paleontologia, que possui como característica principal o excepcional nível de conservação do seu acervo fóssilífero, atraindo turistas e cientistas de diversas regiões e países.

## 1.7 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Da análise empreendida nas seções anteriores, pôde-se verificar a forte centralidade do CRAJUBAR e, sobretudo, do município de Juazeiro do Norte em relação

à Região Metropolitana do Cariri, apresentando este município crescimento e perfil de cidade secundária, exercendo forte atração populacional e de atividades na mesorregião sul cearense. Percebe-se, ademais, certa divisão funcional entre os municípios do CRAJUBAR em termos de localização de indústrias, comércio, serviços e cultura e lazer. É importante ressaltar, que o desempenho econômico do Cariri, sobretudo do CRAJUBAR, deve-se, em parte, a fatores endógenos, visto que estes municípios apresentam historicamente desempenho econômico superior aos demais municípios do entorno. Porém, tal dinamismo foi potencializado pela política estadual de atração de investimentos, com a instalação de grandes empresas industriais e significativos rebatimentos na estrutura econômica regional. Por sua vez, o crescimento da produção industrial e do nível de renda acaba por impulsionar a atração de grandes empresas do setor de serviços, como distribuidoras, grupos atacadistas e construção civil, comércio de bens duráveis, bem como de serviços mais sofisticados, como nos segmentos de educação superior, assessoria empresarial, saúde, turismo e lazer.

Porém, fora da conurbação CRAJUBAR cabe questionar a existência de uma dinâmica metropolitana na RM Cariri, visto que ao se abordar o processo de metropolização no Brasil, fica explícito que o processo de criação da RM Cariri se dá muito mais influenciado por fatores políticos e necessidade de benefícios fiscais, do que pelo reconhecimento da existência fática de características de metrópole, pois, apesar da existência de um centro urbano no CRAJUBAR, isto não se verifica entre os demais municípios caracterizados por um pequeno núcleo urbano, cercado de grandes áreas rurais de baixa densidade demográfica.

Assim, a consolidação da RM Cariri apresenta uma série de desafios. O primeiro diz respeito à existência de forte assimetria entre os municípios, explicada em parte pela própria atração exercida pelo CRAJUBAR, que drena não apenas mão de obra, mas também investimentos públicos e privados dos municípios menores, acirrando ainda mais tais disparidades, representando o fato um desafio para políticas públicas no sentido de pensarem o desenvolvimento local a partir de realidades e potencialidades tão distintas.

O segundo desafio diz respeito ao problema de integração dos municípios em uma escala metropolitana, dada a pouca existência de estradas que interliguem os municípios e a ocorrência de diferenças significativas de relevo, que prejudicam soluções de transporte coletivo em escala metropolitana.<sup>15</sup> Aponta-se que a

---

15 Com exceções dos municípios do CRAJUBAR e de Missão Velha, os demais municípios localizam-se em regiões de Serra, apresentando estradas estreitas e com menor fluxo de transporte de passageiros e bens.

construção do Metrô do Cariri,<sup>16</sup> longe de representar uma solução neste sentido, apenas exemplifica o desperdício de recursos de uma política de investimento que não considera as aspirações e particularidades locais.

O terceiro desafio diz respeito à falta de mecanismos institucionais que rompam com uma prática de política pública fragmentada em nível municipal, para tratar de problemas que fogem a esta escala simplista, ou seja, é urgente repensar uma ação pública voltada à gestão do território, principalmente diante de desafios que demandem esta escala de articulação (a exemplo, questões ambientais, socioeconômicas e de gestão do patrimônio natural e cultural que não podem ser solucionadas sem uma forte articulação entre os municípios envolvidos e sem a participação ativa de atores sociais afetados). Com isto não se afirma que exista uma ausência de políticas públicas ou que atuação do setor público seja o responsável pela fragmentação da região metropolitana (visto que tal investigação foge ao escopo desta pesquisa), mas que a consolidação de uma região metropolitana impõe uma nova escala aos problemas, que transcende os limites municipais, exigindo, por sua vez, uma abordagem territorial, sobretudo no planejamento da atuação do poder público.

## REFERÊNCIAS

- ALVES, C. L. B.; MADEIRA, S. A.; MACAMBIRA Jr. Considerações sobre a dinâmica do setor de serviços cearenses: uma análise sob a ótica do mercado de trabalho. *Planejamento e Políticas Públicas*. Brasília: IPEA, nº 1, p.211-236, jan./jun, 2012.
- AMARAL FILHO, Jair do. A Política de Desenvolvimento Local e Regional no Ceará (2003-2006). In: BAR-EL, Rafael (org). *Desenvolvimento com equidade e redução da pobreza: o caso do Ceará*. Fortaleza: Premius, 2006.
- AMORA, Z. B. Aspectos Históricos da Industrialização do Ceará. In: SOUZA, S. (Coord). *História do Ceará*. Fortaleza: Demócrito Rocha, p.121-128, 1989
- ARAÚJO, T. B. Por uma política nacional de desenvolvimento regional. In: Seminário Internacional: Alternativas de Desenvolvimento e a Questão Regional. *Anais...* Rio de Janeiro: DIEEE/CESIT/CNPq, 2001.
- \_\_\_\_\_. Industrialização do Nordeste: intenções e resultados. In: MARANHÃO, S. (org). *A questão Nordeste*. Estudos sobre formação, desenvolvimento e processos políticos e ideológicos. Rio de Janeiro: Paz e Terra, p.71-82, 1984.
- BAENINGER, R. A.; PERES, R. G.. *Informe Gepec*, Toledo, v.15, número especial, p.634-648, 2011.

---

16 O Metrô do Cariri ao ser instalado sobre a antiga estrutura férrea herdada da RFFSA, não representa solução para o transporte coletivo de passageiros, pois interliga áreas de baixa densidade populacional, entre os municípios de Crato e Juazeiro do Norte, e tem, como estação final, a antiga estação ferroviária que se encontra a significativa distância do centro da cidade.

- BALBIM, R. N. et al. Desafios contemporâneos na gestão das regiões metropolitanas. *Revista Paranaense de Desenvolvimento*. Curitiba, n° 120, p. 149-176, jan./jun., 2011.
- BANCO DO NORDESTE. Escritório Técnico de Estudos Econômicos do Nordeste. Base de dados.
- BELLET SANFÉLIU, C.; LLOP TORNÉ, J. M. *Ciudades intermedias: entre territorios concretos y espacios globales*. Ciudades y territorio – estudios territoriales, Madrid, v. XXXVI, p. 141-149, 2004a.
- \_\_\_\_\_. Miradas a otros espacios urbanos: las ciudades intermedias. *Scripta Nova*, Barcelona, v. 8, n. 165, 2004b. Disponível em: <<http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-165.htm>>. Acesso em: 17 jun. 2013.
- BESERRA, F. R. S. *Espaço, indústria e reestruturação do capital: a indústria de calçados na Região do Cariri – CE*. Fortaleza: UECE. (Dissertação de Mestrado). 2007. 123p.
- \_\_\_\_\_. O processo de industrialização do Cariri e o papel do Estado rumo à uma “modernização conservadora”. In: I Encontro Internacional trabalho e perspectivas na formação dos trabalhadores – LABOR/UFC. *Anais...* Fortaleza: UFC, 2006.
- CANO, W. *Desequilíbrios regionais e concentração industrial no Brasil: 1830-1970*. Ed. Campinas: Global/ Ed. UNICAMP, 1985.
- CEARÁ – DEPARTAMENTO ESTADUAL DE TRÂNSITO. Núcleo Técnico de Transportes (NUTET). Base de dados.
- CIDADE, L. C. F.; VARGAS, G. M.; JATOBÁ, S. U. S. Regime de acumulação e configuração do território no Brasil. *Cadernos Metrôpole*, n° 20, p. 13-35, São Paulo: PUC/SP, 2008.
- COSTA, M. C. L.; AMORA, D. P. Transformações nas cidades médias do Ceará (Brasil). In: XII Encuentro de Geografos de America Latina – ENGAL. *Anais...* 2009.
- DELLA CAVA, R. Milagre em Joazeiro. 2 ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1976 (Estudos Brasileiros, v.13).
- DINIZ, C. C. *Dinâmica regional da economia brasileira e suas perspectivas*. Brasília: IPEA (Texto para discussão n° 375), 1995. 46p.
- \_\_\_\_\_. Dinâmica regional da indústria no Brasil: início de desconcentração, risco de reconcentração. Tese de Professor Titular. Belo Horizonte, UFMG, 1991.
- FAISSOL, S. *O espaço, território, sociedade e desenvolvimento brasileiro*. Rio de Janeiro: Secretaria de Planejamento, Orçamento e Coordenação/Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, 1994.
- FEITOSA, R. M. et al. Mudanças econômicas, ocupação e uso do espaço urbano na Região Metropolitana do Cariri – RM Cariri: os municípios de Crato, Juazeiro do Norte e Barbalha. In: II Colóquio Sociedade, Políticas Públicas, Cultura e Desenvolvimento, *Anais...* Crato: URCA, 2012.
- FUNDETEC. *Projeto de proteção ambiental e desenvolvimento sustentável na área de proteção ambiental da Chapada do Araripe*. Crato: URCA, 1998.
- SILVA, J. F. G. *A nova dinâmica da agricultura brasileira*. 2 ed. Campinas, SP:

UNICAMP. IE, 1996. 217p.

GUIMARÃES NETO, L. Desconcentração espacial regional da economia brasileira (Formas de desconcentração e fatores determinantes). João Pessoa: CME/UFPB (Texto para discussão nº 80), 1994. 23p.

\_\_\_\_\_. *Introdução à formação econômica do Nordeste*. Recife: FUNDAJ/Massangana, 1989. 295p.

GURGEL, A .P. C. Centralidades do CRAJUBAR: uma análise configuracional em termos de acessibilidade da malha viária. In: II Colóquio Sociedade, Políticas Públicas, Cultura e Desenvolvimento, *Anais...* Crato: URCA, 2012. 17p.

HARVEY, D. *Condição pós-moderna: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural*. 13ª edição- S. Paulo: Edições Loyola, 1992.

HOLANDA, V. C. C. Transformações socioespaciais das cidades médias cearenses. *Revista de Geografia*, Recife, vol. 28, nº 01, p. 04-13, 2011.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA – IBGE. *Banco de dados Cidades@*. 2016. Disponível em: <<https://cidades.ibge.gov.br/>>. Acesso em: 10 jun 2017.

IPECE – Instituto de Pesquisa e Estratégia Econômica do Ceará. *Anuário estatístico do Ceará* - 2013. Disponível em <<http://www2.ipece.ce.gov.br/publicacoes/anuario/anuario2013/index.htm>> acesso em: 10 abr. 2014.

IPECE – Instituto de Pesquisa e Estratégia Econômica do Ceará. *Ceará em mapas – 2007*. Disponível em: <<http://www2.ipece.ce.gov.br/atlas/>> Acesso em: 10 jun. 2012.

IBGE – *Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística*. Censo Demográfico 2010. Rio de Janeiro: IBGE.

LIPIETZ, A. *De la nouvelle division internationale du travail à la crise du fordisme périphérique*. Paris, Cepremap – Centre d'Études Prospectives d'Économie Mathématique Appliquées a La Planification, n. 8225, 1982.

MARICATO, E. MetrÓpole, legislação e desigualdade. *Estudos Avançados*, n. 17, vol. 48, p. 151-167, 2003.

MATOS, R. E. S. Aglomerações urbanas, rede de cidades e desconcentração demográfica no Brasil. In: X Encontro Nacional de Estudos Populacionais. *Anais...* Caxambu, 2000. Belo Horizonte: ABEP, 2000.

NEGRI, B. A desconcentração da indústria paulista nos últimos vinte anos (1970-1999) In: XX Encontro Nacional da ANPEC, Camus do Jordão, 1992. *Anais...*, Campos do Jordão: ANPEC, 1992.

OJIMA, R.; SILVA, R. B. ; PEREIRA, R. H. M. A mobilidade pendular na definição das cidades-dormitório: caracterização sociodemográfica e novas territorialidades no contexto da urbanização brasileira. In: V Encontro Nacional sobre Migração. *Anais...* Campinas: ABEP/NEPO, 2007.

OLIVEIRA, F. *Elegia para uma Re(li)gião*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1977.

PACHECO. C. A. Desconcentração econômica e fragmentação da economia nacional. *Economia e Sociedade* (6), jun, Campinas, SP: UNICAMP/IE, 1996. p. 113-140

- PEREIRA, L. C. B. Economia brasileira. *O colapso de uma aliança de classes*. São Paulo: Ed. Brasiliense, 1987. 211p.
- PEREIRA, W. E. N.; SILVA, M. G. *O crescimento do emprego formal nas metrópoles nordestinas* (1996/2003). In: MACAMBIRA Jr. (org). *O mercado de trabalho formal no Brasil*. Fortaleza: Imprensa Universitária, p. 263-282, 2006.
- PEREIRA, C. S. S. ; OLIVEIRA, J. C. A. Novas formas comerciais na redefinição da centralidade em cidades média: o caso de Juazeiro do Norte/CE. In: XII Simpósio Nacional de Geografia Urbana (SIMPURB). Anais... Belo Horizonte, 2011.
- PONTES, B. M. S. As mudanças no processo produtivo capitalista e suas repercussões nas cidades médias nordestinas. In: Simpósio Internacional de cidades médias: dinâmicas econômicas e produção do espaço urbano. *Anais...* Presidente Prudente, 2005.
- PONTES, L. M. V. *Formação do território e evolução político-administrativa do Ceará: a questão dos limites municipais*. Fortaleza: IPECE, 2009. 92p.
- RIBEIRO, L. C. Q.; SILVA, E. T. ; RODRIGUES, J. M. Metrôpoles brasileiras: diversificação, concentração, dispersão. *Revista Paranaense de Desenvolvimento*. Curitiba, nº 120, p. 177-207, jan./jun., 2011.
- ROCHA, S. *As metrópoles brasileiras às vésperas do terceiro milênio*. Econômica. Niterói: UFF, vol. 2, n. 4, p. 5-24, dez 2000.
- SANTOS, M. *Metrópole corporativa e fragmentada: o caso de São Paulo*. São Paulo: Nobel, 1990. 136p.
- SANTOS, M.; SILVEIRA, M. L. *Brasil: território e sociedade no início do século XXI*. 5ed. Rio de Janeiro: Record, 2001.
- SILVA, J. B. A Região Metropolitana de Fortaleza. In: SILVA, J. B.; CAVALCANTE, T. C.; DANTAS, E. (orgs). *Ceará: um olhar geográfico*. 2ª Edição. Fortaleza: Edições Demócrito Rocha, p. 101-124, 2007.
- SPOSITO, M. E. B., Loteamentos fechados em cidades médias paulistas – Brasil. In: SPOSITO, E. S.; SPOSITO, M. E.; SOBARZO, O. (org.). *Cidades médias: produção do espaço urbano e regional*. São Paulo, Expressão Popular, p. 175-197, 2006.
- \_\_\_\_\_. As cidades médias e os contextos econômicos contemporâneos. In: SPOSITO, Maria Encarnação B. (Org.). *Urbanização e cidades: perspectivas geográficas*. Presidente Prudente, SP: GASPERR/FCT/UNESP, p. 609-642, 2001.
- VALOIS, I. S.; ALVES, C. L. B. Caracterização do mercado de trabalho formal na indústria cearense durante a década de 90. In: MACAMBIRA Jr. (org). *O mercado de trabalho Formal no Brasil*. Fortaleza: Editora da Imprensa Universitária da UFC, p. 313-339, 2006.

# 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 Nordeste, tornou-se desde o descobrimento verdadeiramente autônoma economicamente [...].

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

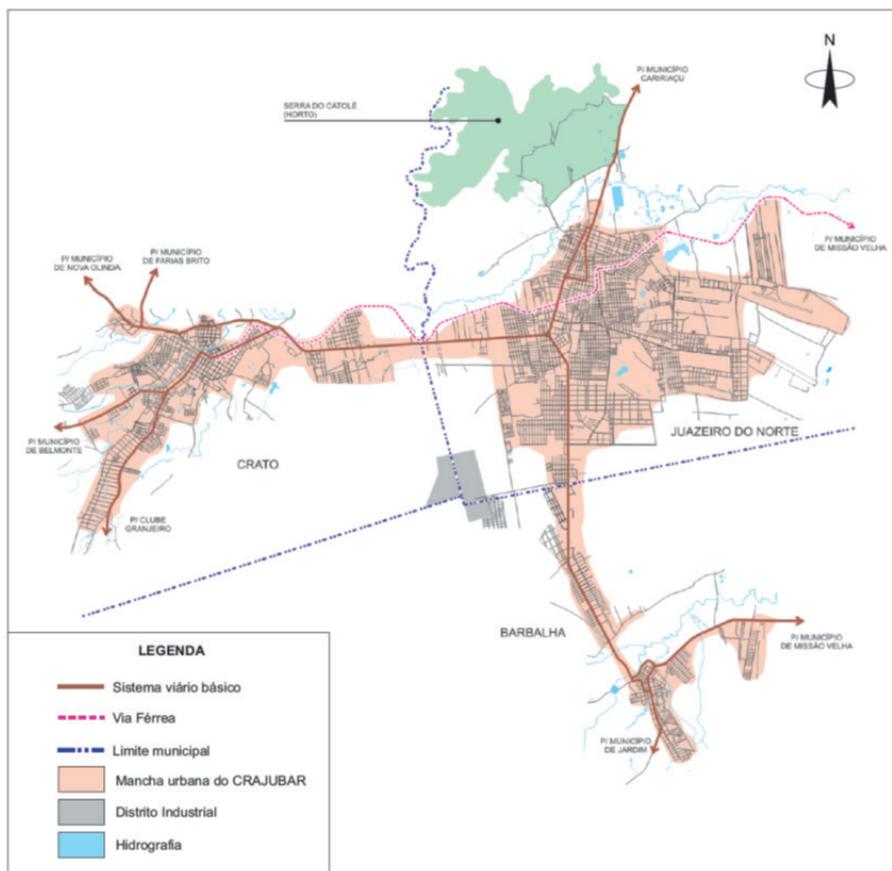
Vale informar que atualmente já proliferam insatisfações por parte de certos segmentos sociais de Juazeiro do Norte com a denominação Crajubar e exortações em favor de sua substituição pelo vocábulo JUABC. Os que advogam essa alteração defendem que a nova sigla se constituiria numa representação mais 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, Caririacaçu, 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, vislumbrava-se o aglomerado Crajubar como uma aglomeração de *status* metropolitano. Assim, passou a vicejar um desejo incontido de que o fato pudesse vir a consumir-se o mais breve possível. Afinal, conforme Souza (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 N° 78, de 29 de junho de 2009 (DOE, 03/07/2009). Isso foi possível após emenda à Constituição do Estado do Ceará – Emenda N° 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).

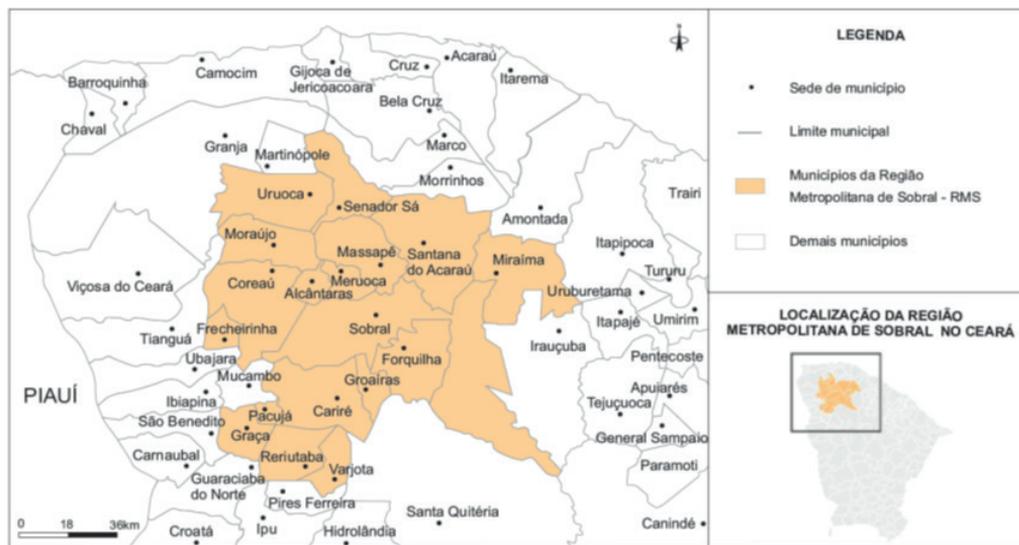
O dado relevante nesse processo foi a celeridade como ele se deu no trâmite legislativo, pois, teve início no princípio de abril de 2009 e encerrou-se no final de junho do mesmo ano. Portanto, é lícito afirmar que, muito embora a matéria fosse de interesse do Governo do estado e este gozasse de ampla 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 compõem-se como extensões complementares do potencial de consumo de Juazeiro do Norte. A tabela abaixo permite dimensionar

9 “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 cesso 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, n° 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.



# 3

## CAPÍTULO

# MIGRAÇÃO PARA A E DA REGIÃO METROPOLITANA DO CARIRI NAS ÚLTIMAS DUAS DÉCADAS

*Wellington Ribeiro Justo<sup>1</sup>*

Há décadas ocorrem movimentos populacionais no Brasil envolvendo milhões de pessoas seja do ponto de vista das macrorregiões, dos estados ou dos municípios. De certa forma, a dimensão territorial do Brasil e suas desigualdades regionais sociais e de renda estimulam a população a mudar sua residência seja do campo para as áreas urbanas do próprio município ou de outros municípios. O certo é que uma parcela expressiva da população em algum momento da vida realizou algum tipo de migração (BRITO; CARVALHO, 2006).

A atenção aos movimentos migratórios internacionais, bem como no Brasil, tomou outra dimensão com formulação de modelos e disponibilização de microdados que permitiram apreender uma série de nuances peculiares a esses movimentos com evidência de algumas regularidades.

---

<sup>1</sup> Engenheiro agrônomo, economista. Mestre em Economia Rural pela Universidade Federal do Ceará (UFC) e doutor em Economia pelo Programa de Pós-Graduação em Economia (Pimes) da Universidade Federal de Pernambuco (UFPE). Professor associado do curso de Economia da URCA.

Nesse sentido, a retomada das principais formulações teóricas e o surgimento de novas formulações a respeito da migração e seu cotejamento contextualizado norteiam um entendimento das diversas dimensões da migração.

Neste capítulo pretende-se explorar a migração da e para a Região Metropolitana do Cariri no período 1995-2000 e 2005-2010, bem como de um fluxo migratório que tem se destacado em períodos recentes notadamente para o Nordeste, que é a migração de retorno. Busca-se contemplar, portanto, os fluxos migratórios e o perfil dos migrantes, não migrantes e dos retornados ao longo das últimas décadas fazendo uso dos microdados dos Censos Demográficos de 2000 e 2010, os quais representam as bases de dados mais atuais para este tipo de estudo com informações municipais.

### **3.1 AS RAÍZES HISTÓRICAS DA MIGRAÇÃO NO BRASIL E NO NORDESTE**

A partir dos anos cinquenta, quando se acentuaram os desequilíbrios regionais e melhorou o sistema nacional de transporte, aumentou de forma expressiva o volume de migrantes: intraestadual; interestadual e intermunicipal, a despeito das distâncias. Considerando o período entre 1960 e 1990, apenas o êxodo rural foi estimado em 42,6 milhões de pessoas (CARVALHO; GARCIA, 2002).

Tradicionalmente o Nordeste e o estado de Minas Gerais sempre foram os maiores emissores de migrantes para São Paulo, Rio de Janeiro e regiões de fronteiras agrícolas.

A grande maioria dos deslocamentos populacionais no Brasil é motivada pela incessante busca de melhores oportunidades de renda, educação, saúde, melhorias na qualidade de vida individual ou familiar.

O crescimento da importância dos estudos e análises dos movimentos migratórios, contudo, deve-se, em parte, às mudanças na população, em particular, à convergência dos níveis de fecundidade e mortalidade, que pouco a pouco, envolve maiores contingentes populacionais ampliando espaços diversos quanto às suas características econômico-sociais. Essas mudanças têm refletido nos decréscimos acentuados das taxas de crescimento populacional. Por outro lado, tornam-se evidentes as disparidades da distribuição populacional no espaço, e suas mudanças, em virtude de fluxos migratórios expressivos e diversificados, no que diz respeito ao perfil dos migrantes, tornando-se crucial na dinâmica demográfica (PACHECO; PATARRA, 1997).

O questionamento fundamental nos estudos de migração tem sido o que leva as pessoas a migrarem. Além do tradicional argumento neoclássico de comportamento maximizador de utilidade intertemporal do migrante, outros argumentos

têm sido considerados. Forte suporte teórico e empírico existe para relevância de variáveis como idade, educação, raça, status do emprego, pobreza, histórico familiar e expectativa da renda, entre outros. De modo geral, as características pessoais condicionam de forma importante a decisão de migrar. Ao lado destas, atributos locacionais, amenidades naturais e sociais parecem atuar sobre tal decisão (JUSTO, 2006).

As mudanças demográficas estão atreladas ao espaço. A este respeito Rios-Neto et al. (2010, p. 107) afirmam:

As transformações demográficas, contudo, ocorrem em espaços concretos cujas dinâmicas, contornos e especificidades imprimem características particulares aos processos socioeconômicos que neles se desenrolam. Os primeiros quatro séculos da história brasileira foram marcados por mudanças e rupturas no *locus* da atividade econômica, cada qual trazendo diversas e profundas alterações nos padrões de ocupação demográfica. Nos últimos cem anos, e particularmente a partir de 1930, novas formas de ocupação do espaço, caracterizadas tanto pela densificação em localidades cada vez maiores como pela ocupação dos espaços interiores vazios, acompanharam o rápido crescimento demográfico e a diversificação econômica, alterando profundamente a relação da população com seu meio ambiente.

As diversas dimensões da migração no Brasil observadas ao longo das últimas décadas não permitem caracterizar uma novidade sem precedentes, se comparadas com movimentos internacionais e internos de períodos passados. Contudo, variam, e muito, as condições históricas, econômicas, culturais e políticas que respaldam a predominância de determinados padrões de migração (JUSTO, 2006).

As desigualdades entre as regiões brasileiras agravaram-se com o processo de industrialização a partir dos anos 30, período em que a atividade industrial se concentrou no Sudeste, em função do protecionismo concedido à indústria nacional nascente e dos desequilíbrios cambiais favorecendo a expansão e modernização da indústria do Sudeste em detrimento da incipiente indústria da periferia, notadamente do Nordeste. Efeitos desta política refletiram-se na magnitude dos fluxos migratórios do Nordeste do Brasil e do estado de Minas Gerais para os demais Estados brasileiros até recentemente. Foi nesses locais que aconteceram os últimos ciclos econômicos brasileiros, acumulando um considerável contingente populacional.

Merecem ser destacados também as intempéries climáticas, notadamente as secas na década de 70, do século passado, que atingiram o Nordeste, parte de Minas Gerais (Norte e Vale do Jequitinhonha) e parte do Espírito Santo, impactando aí negativamente a economia em virtude possivelmente, dos deslocamentos populacionais dessas áreas. Se por um lado a emissão de migrantes

está relacionada à escassez ou ausência de oportunidades econômicas, sociais e culturais para a população residente nas regiões que dão origem aos fluxos migratórios (fatores de expulsão), por outro lado a atração de migrantes reflete aspectos positivos de determinados locais na ótica de quem decide deixar o seu estado de origem em busca de melhores oportunidades (fatores de atração) (JUSTO; SILVEIRA NETO, 2006).

Além do estado de São Paulo, as fronteiras agrícolas sempre foram regiões que atraíram um universo significativo da população de migrantes. Contudo, as novas fronteiras agrícolas têm-se caracterizado por disporem de padrão tecnológico acima da média brasileira com maior intensificação no uso de capital e menos intensiva no uso de mão-obra. Desta forma, essas regiões não têm atraído um contingente populacional expressivo como em períodos passados.

Os dados dos censos de 1980, 1991 e 2000, por exemplo, evidenciam transformações consideráveis nos volumes e características dos fluxos migratórios no Brasil quando comparados com dados de décadas anteriores, sugerindo tratar-se de reflexos de transformações ocorridas na dinâmica econômica do mesmo período. O estoque de migrantes cresceu ao longo destas três décadas, mas com taxas decrescentes. Em 1980 o estoque de migrantes interestaduais era de 15 milhões de pessoas e em 2000 era de aproximadamente 21,5 milhões (JUSTO; SILVEIRA NETO, 2007a).

Outra informação, não menos relevante em relação aos fluxos migratórios neste período, é a mudança no perfil locacional. Ou seja, ao longo destas três últimas décadas do século passado a migração urbana-urbana passa a ser preponderante em relação à migração rural-urbana. Em outra dimensão da migração também se observam mudanças no perfil do migrante ao longo do tempo, bem como das regiões de destino preferidas pelos migrantes.

Quando se analisa a migração em termos municipais também é possível observar que especialmente a partir da última década do século passado se acentua uma dinâmica de migração para municípios de médio porte em todo o território nacional. Em 1980 havia 240 municípios com pelo menos 50 mil habitantes que abrigavam cerca de 45% da população. Em 2000, este número passa para 503 municípios correspondendo a aproximadamente 62% da população brasileira (JUSTO, 2006).

### **3.2 CONFIGURAÇÕES DA MIGRAÇÃO NO ESPAÇO DA REGIÃO METROPOLITANA DO CARIRI**

Como evidenciado anteriormente, ao se analisarem informações censitárias das últimas três décadas, observam-se evidentes mudanças nos fluxos migratórios. Em particular destaca-se aqui uma maior expressão dos fluxos urbano-urbanos

em detrimento da migração rural-urbana. No entanto, quando se aprofunda a análise, vê-se, por exemplo, que este último fluxo ainda é expressivo do Nordeste para as demais macrorregiões brasileiras até o ano de 2000 (JUSTO; SILVA, 2013).

Em Estados nordestinos como Pernambuco e Paraíba a saída de migrantes se deu fortemente para os estados de São Paulo e do Rio de Janeiro, respectivamente. Mesmo do Ceará, tradicional emissor de migrantes, estes migram para vários Estados e não de forma concentrada como nos Estados anteriormente citados. Segundo Justo (2006), o equivalente a 12% da população do Pernambuco e aproximadamente 7% da população do Ceará em 2000 residiam em São Paulo. Isto é, os migrantes do Ceará tendem a se distribuir espacialmente mais que os pernambucanos e paraibanos. Falar em migração interestadual da Região Metropolitana do Cariri é, portanto, esperar, também, a migração para vários Estados brasileiros.

O fluxo de saída de migrantes dos municípios da região metropolitana do Cariri para as capitais do Nordeste, Brasília, Rio de Janeiro e São Paulo entre 1995 e 2000 foi de 7753 pessoas e o da entrada de migrantes oriundos destas capitais para os municípios da Região Metropolitana do Cariri foi de 7812. Assim, tem-se um fluxo total de 15565 migrantes, com um saldo líquido positivo da RM Cariri de 59 migrantes no período considerado.

A tabela 1 traz de forma detalhada o fluxo líquido de migrantes por capital e por município. Observa-se que São Paulo apresenta o maior fluxo positivo de migrantes da RM Cariri. Ou seja, São Paulo recebeu mais que enviou 720 migrantes. Por sua vez, Fortaleza apresentou um fluxo líquido negativo de 278 migrantes. Observa-se também que houve fluxo líquido positivo ou negativo entre Fortaleza, Rio de Janeiro e São Paulo e todos os municípios da RM Cariri.

Analisando o fluxo líquido de migrantes dos municípios da RM Cariri por macrorregião, tem-se que para as capitais do Nordeste o fluxo líquido é negativo em 190. A região Norte apresenta saldo negativo de 267 e a região Sudeste, saldo positivo de 516.

**Tabela 1** – Fluxo Migratório Líquido entre os municípios da RM Cariri e as Capitais do Nordeste, Brasília, Rio de Janeiro e São Paulo: 1995-2000.

	Barba- lha	Cari- riçu	Crato	Farias Brito	Jardim	Juazeiro do Norte	Missão Velha	Nova Olinda	Santana do Cariri	TOTAL
Aracaju	11	0	-3	0	0	9	0	21	0	38
Forta- leza	-231	-37	4	-76	-79	123	9	-25	34	-278
João Pessoa	-33	0	-78	0	0	-30	9	0	0	-132

(continua)

**Tabela 1** – Fluxo Migratório Líquido entre os municípios da RM Cariri e as Capitais do Nordeste, Brasília, Rio de Janeiro e São Paulo: 1995-2000. (continuação)

	Barba- lha	Cari- riçu	Crato	Farias Brito	Jardim	Juazeiro do Norte	Missão Velha	Nova Olinda	Santana do Cariri	TOTAL
Maceió	0	0	0	0	0	-3	12	0	0	9
Natal	0	0	-16	0	0	-18	0	0	0	-34
Recife	-68	0	-133	0	56	29	0	0	0	-116
Salva- dor	58	-11	97	-16	0	171	22	0	0	321
São Luiz	72	0	0	0	0	-28	0	26	0	70
Teresina	0	-12	24	0	0	-55	0	-25	0	-68
Brasília	9	30	-143	0	-35	-95	-11	-10	-12	-267
Rio de Janeiro	-7	-92	-118	1	-10	-31	11	32	10	-204
São Paulo	108	23	27	4	8	766	-69	7	-154	720
TOTAL	-81	-99	-339	-87	-60	838	-17	26	-122	59

Fonte: Elaborado pelo autor com base nos microdados do Censo demográfico do IBGE de 2000.

Ainda na tabela 1, observando os dados do ponto de vista dos municípios, Juazeiro do Norte apresentou o maior fluxo positivo de migrantes com saldo de 838 migrantes, já Crato apresentou o maior fluxo líquido negativo que foi de 339. Apenas o município de Juazeiro apresentou movimentação de migrantes diferente de zero para todas as capitais analisadas.

Entre 2005 e 2010 a entrada de migrantes das capitais para a RM Cariri foi de 7586 enquanto a saída destes municípios para as capitais foi de 6416 migrantes. Ou seja, um fluxo total de 14002 migrantes com o saldo líquido positivo em prol da RM Cariri correspondente a 1100 migrantes. Em relação ao período anterior, tem-se uma redução de 10,04% no fluxo total enquanto o saldo líquido favorável à RM Cariri aumenta em mais de 17 vezes. Esta tendência de redução do fluxo de migrantes é verificada na migração intermunicipal no Brasil como um todo (JUSTO, 2015). Já o expressivo aumento no saldo líquido positivo para a RM Cariri pode decorrer da maior participação de migrantes de retorno, como será explorado mais adiante.

**Tabela 2 – Fluxo Migratório Líquido entre os municípios da RM Cariri e as Capitais do Nordeste, Brasília, Rio de Janeiro e São Paulo: 2005-2010.**

	Barba- lha	Cari- riçu	Crato	Farias Brito	Jardim	Juazeiro do Norte	Missão Velha	Nova Olinda	Santana do Cariri	TOTAL
Aracaju	10	0	-196	0	0	-146	0	10	0	-322
Forta- leza	151	13	488	-2	-25	561	18	-60	-10	1134
João Pessoa	-16	0	8	-19	0	-146	14	0	0	-159
Maceió	0	0	18	0	0	-777	0	6	0	-753
Natal	10	0	19	13	0	62	0	0	12	116
Recife	-16	0	209	0	-29	344	0	0	5	513
Salva- dor	9	0	21	0	0	217	0	0	0	247
São Luiz	0	0	-106	0	0	30	0	0	0	-76
Teresina	20	0	-13	6	0	202	0	0	0	215
Brasília	33	25	-210	-62	0	-27	0	-54	16	-279
Rio de Janeiro	-13	-16	5	0	0	-99	0	-7	0	-130
São Paulo	315	148	169	-124	-80	128	49	-56	45	594
TOTAL	503	170	412	-188	-134	349	81	-161	68	1100

Fonte: Elaborado pelo autor com base nos micro dados do Censo demográfico do IBGE de 2010.

A tabela 2 traz os fluxos líquidos de migrantes dos municípios da RM Cariri e das capitais analisadas no período 2005-2010. Observa-se que Fortaleza apresenta maior saldo líquido positivo enquanto Maceió o maior saldo líquido negativo. Assim, Fortaleza inverte a tendência em relação ao período anterior. Possivelmente este resultado está atrelado à concentração de investimentos públicos estaduais e federais na Região Metropolitana de Fortaleza.

A tabela 3 traz a migração intrarregional, ou seja, examinam-se agora os fluxos migratórios entre os municípios da RM Cariri no período 1995-2000. A tabela está assim construída: a coluna refere-se à saída e a linha, à entrada de migrantes. A diagonal principal é constituída de zeros, haja vista não se considerar a migração dentro do próprio município.

**Tabela 3** – Fluxo de migração intrarregional na Região Metropolitana do Cariri: 1995-2000.

	Barbalha	Caririáçu	Crato	Farias Brito	Jardim	Juazeiro do Norte	Missão Velha	Nova Olinda	Santana do Cariri	TOTAL
Barbalha	0	19	0	0	41	309	30	5	11	415
Caririáçu	100	0	179	131	0	807	0	0	0	1217
Crato	44	98	0	19	3	1557	0	194	104	2019
Farias Brito	0	0	379	0	0	208	0	11	0	598
Jardim	220	0	170	0	0	95	4	0	0	489
Juazeiro do Norte	769	544	464	123	14	0	198	28	13	2153
Missão Velha	358	14	50	0	0	467	0	0	0	889
Nova Olinda	41	8	836	45	0	119	0	0	82	1131
Santana do Cariri	0	0	96	0	0	292	0	140	0	528
<b>TOTAL</b>	<b>1532</b>	<b>683</b>	<b>2174</b>	<b>318</b>	<b>58</b>	<b>3854</b>	<b>232</b>	<b>378</b>	<b>210</b>	<b>9439</b>

Fonte: elaborado pelo autor com base nos microdados do Censo demográfico do IBGE de 2000.

O fluxo total de migração entre os municípios da RM Cariri entre 1995-2000 foi de 9439. Juazeiro do Norte é o único município em que há entrada e saída para todos os demais. Crato, por sua vez, apresenta saída também para todos os municípios. Em termos absolutos Juazeiro do Norte apresenta o maior volume de pessoas que o deixam, seguido por Crato e Barbalha, o que de certa forma é esperado porque são os municípios mais populosos. Contudo, em relação à entrada, os municípios que mais recebem migrantes são Juazeiro do Norte seguido por Crato e Caririáçu.

Esses resultados reforçam a evidência dos determinantes da migração do papel de algumas variáveis. Destacam-se, aqui, o efeito da vizinhança, ou seja, se houver diferenciais de renda que estimulem a migração para localidades mais próximas do local de origem, esta circunstância será levada em consideração pelos migrantes; por outro lado, os possíveis efeitos de redes de migração que atenuam os custos da migração. Dito de outra forma, as redes de migração facilitam e podem diminuir os custos monetários da migração através do acesso do migrante ao mercado de trabalho, localização de moradia, bem como reduz os custos não monetários da migração, como ficar longe da cidade e dos parentes. Segundo Januzzi e Aranha (2008), para aproximadamente 28% dos migrantes, para São Paulo estar próximo de parentes é importante na decisão de migração. É possível, não obstante, que parte desta migração seja de retornados.

Do total de migrantes que decidem residir em Crato, aproximadamente 77% são de Juazeiro do Norte. Já os que vêm para Juazeiro são procedentes predominantemente de Barbalha. Já os 74% dos migrantes que chegam à Barbalha são oriundos de Juazeiro. Além disto, pode-se observar também que do total de migrantes de entrada cerca de 58% são desses três municípios.

Em sentido contrário, ou seja, analisando a saída de migrantes, tem-se que cerca de 50% dos que deixam Barbalha vão para Juazeiro. O destaque é que dos migrantes que saem de Crato cerca de 38% vão para Nova Olinda. Já dos migrantes que deixam Juazeiro cerca de 40% vão para Crato. Assim, do total de migrantes de saída, cerca de 80% são dos municípios de Barbalha, Crato e Juazeiro do Norte. Desta sorte, que se tem como característica da RM Cariri uma maior interligação populacional entre esses três municípios que recebem a denominação de conurbação CRAJUBAR.

Uma característica da migração é que municípios com maior população tendem a emitir mais migrantes, o que dificulta uma análise com valores absolutos. Contudo, a taxa líquida de migração permite a comparação relativa. A tabela 4 traz informações sobre o saldo líquido da migração, ou seja, a entrada menos a saída dividida pela população, a população de cada município em 2000 e as respectivas taxas líquidas de migração. Destaca-se, nesse ponto, Nova Olinda com a maior taxa líquida positiva e Barbalha com a menor taxa líquida negativa. Assim, ficam evidenciados que os três municípios mais populosos: Barbalha, Crato e Juazeiro, os quais em conjunto representam cerca de 73% da população da RM Cariri apresentam saldo líquido negativo. Este movimento pode ser explicado em parte por possíveis efeitos desaglomerativos intrarregionais com destaque para elevação dos índices de criminalidade e possivelmente da especulação imobiliária. Pode ser que alguns destes municípios que apresentam taxas líquidas positivas estejam se tornando cidades dormitórios.

**Tabela 4** – Taxa líquida de migração entre os municípios da Região Metropolitana do Cariri.

<b>Municípios</b>	<b>Saldo líquido: entrada-saída (a)</b>	<b>População em 2000 (b)</b>	<b>Taxa líquida de Migração (c)=(a)/(b) (%)</b>
Barbalha	-1117	47031	-2,38
Caririaçu	534	25733	2,08
Crato	-155	104646	-0,15
Farias Brito	280	20315	1,38
Jardim	431	26900	1,60
Juazeiro do Norte	-1701	212133	-0,80
Missão Velha	657	32586	2,02
Nova Olinda	753	12077	6,23
Santana do Cariri	318	16847	1,89
<b>TOTAL</b>	<b>0</b>	<b>498268</b>	<b>0,00</b>

Fonte: elaborado pelo autor com base nos microdados do Censo Demográfico de 2000.

A tabela 5 apresenta a migração entre os municípios da RM Cariri entre 2005 e 2010. Há um total de 9342 migrantes. Uma queda de pouco mais de 1% em relação ao mesmo fluxo do período anterior. De qualquer forma permanece a tendência da diminuição ocorrida no Brasil como um todo com apontado por Justo (2015).

A tabela é construída de forma que se as entradas de imigrantes ficam na linha e as saídas de migrante nas colunas e a diagonal principal é constituída de zeros por não se considerar a migração dentro do próprio município. Barbalha, Crato e Juazeiro são os destinos preferidos de cerca de 78% dos migrantes que deixam os demais municípios da RM Cariri.

No fluxo de saída, destacam-se na ordem absoluta Juazeiro do Norte, Crato e Missão Velha como os que mais emitem migrantes. Estes três municípios são responsáveis pela emissão de aproximadamente 62% dos migrantes da região. Crato e Juazeiro do Norte são os únicos municípios que apresentam migração de entrada e de saída para todos os demais.

**Tabela 5 – Fluxo de migração intrarregional na Região Metropolitana do Cariri: 2005-2010.**

	Barbalha	Cariariçu	Crato	Farias Brito	Jardim	Juazeiro do Norte	Missão Velha	Nova Olinda	Santana do Cariri	TOTAL
Barbalha	0	0	129	0	211	976	278	25	0	1619
Cariariçu	29	0	30	25	0	273	0	0	0	357
Crato	109	71	0	77	446	1139	24	119	132	2117
Farias Brito	0	0	88	0	0	147	0	10	0	245
Jardim	33	0	11	0	0	22	0	0	0	66
Juazeiro do Norte	458	489	1243	327	209	0	593	120	77	3516
Missão Velha	163	0	51	0	23	329	0	0	0	566
Nova Olinda	0	0	140	123	0	91	0	0	246	600
Santana do Cariri	0	0	130	0	0	111	0	15	0	256
<b>TOTAL</b>	<b>792</b>	<b>560</b>	<b>1822</b>	<b>552</b>	<b>889</b>	<b>3088</b>	<b>895</b>	<b>289</b>	<b>455</b>	<b>9342</b>

Fonte: elaborado pelo autor com base nos microdados do Censo demográfico do IBGE de 2010.

A tabela 6 fornece informações sobre a população dos municípios da RM Cariri em 2010, o saldo migratório líquido e a taxa líquida de migração. Destaca-se Nova Olinda novamente como o município com maior taxa líquida de migração positiva de forma similar ao período anterior, contudo com uma magnitude bem menor. Diferentemente do período anterior, os três maiores municípios apresentam agora taxa líquida positiva. O município com maior taxa líquida negativa é Santana do Cariri.

Ressalte-se que este período contempla a consolidação de uma mudança significativa em termos de conjuntura econômica nacional que foi a expansão do volume de recursos aplicados pelo governo federal em políticas sociais. É sabido que os efeitos socioeconômicos desta política não ocorreram de forma homogênea entre os municípios brasileiros e, desta forma, explica em parte a migração intrarregional, tendo em vista que os três maiores municípios da RM Cariri são os que apresentam maiores taxas de crescimento econômico neste período.

O município de Nova Olinda tem-se destacado na mídia nacional pela fundação Casa Grande que tem atraído turistas de várias regiões do país e do exterior pelo artesanato em couro com produtos de grande aceitação por parte de artistas famosos. Talvez isto explique em parte esta migração aliada à outra atividade em destaque no município, que é a exploração da pedra Santana, exportada para todo o Brasil, assim como a exploração de calcário.

**Tabela 6 – Taxa líquida de Migração entre os municípios da Região Metropolitana do Cariri.**

<b>Municípios</b>	<b>Saldo líquido: entrada-saída (a)</b>	<b>População em 2010 (b)</b>	<b>Taxa líquida de Migração (c)=(a)/(b) (%)</b>
Barbalha	827	55323	1,49
Caririaçu	-203	26393	-0,77
Crato	295	121428	0,24
Farias Brito	-307	19007	-1,62
Jardim	-823	26688	-3,08
Juazeiro do Norte	428	249939	0,17
Missão Velha	-329	34274	-0,96
Nova Olinda	311	14256	2,18
Santana do Cariri	-199	17170	-1,16
<b>TOTAL</b>	<b>0</b>	<b>564478</b>	

Fonte: elaborado pelo autor com base nos microdados do Censo Demográfico de 2010.

Já o saldo líquido positivo dos três mais populosos municípios se deve, em grande medida, ao expressivo crescimento econômico deles graças à expansão do setor de serviços em especial, ao ensino universitário e a instalação de grandes empresas comerciais.

### 3.3 UM OLHAR SOBRE O PERFIL DOS MIGRANTES, RETORNADOS E NÃO MIGRANTES DA REGIÃO METROPOLITANA DO CARIRI

A proporção de homens entre os não migrantes e retornados é praticamente a mesma girando em torno de 49% e menor entre os migrantes. Já as mulheres apresentam maior participação entre os migrantes em 2000, conforme a Tabela 7.

No que diz respeito à raça, observa-se que a categoria com maior participação é a formada por pardos seguida pela categoria dos brancos. Contudo há diferença da participação entre os migrantes, não migrantes e retornados. Destaca-se a participação dos índios entre os não migrantes, chegando a uma participação de cerca de 3,5 vezes mais que entre os retornados. Este resultado é esperado, haja vista a presença de tribos indígenas no Cariri desde o período de colonização, inclusive dando origem ao nome da região.

Ainda na tabela 2 observa-se que a média de idade dos não migrantes é menor que a dos retornados e destes menor que a idade média dos migrantes. Este resultado contrasta com o perfil por idade dos migrantes brasileiros apontados por Justo e Ferreira (2012).

Um dado importante é o percentual de pessoas analfabetas entre as categorias analisadas. É elevada a participação da população de não migrantes com este perfil. Por outro lado, a participação de retornados analfabetos é bem inferior. Isto indica que as pessoas que deixam a região procuram suprir esta deficiência quando fora da sua terra natal.

Este resultado é corroborado pela distribuição da população das três categorias analisadas por faixa de escolaridade. Em geral, os retornados apresentam-se com maior participação nas faixas de maior escolaridade quando comparados aos não migrantes e migrantes. Ainda assim, observa-se que muito há de ser feito no que diz respeito à ampliação do ensino universitário tendo em vista que nas três categorias a participação de pessoas com nível superior é inferior a 5%. Contudo já se percebe o efeito da presença da Universidade Regional do Cariri (URCA) na região, pois a participação de não migrantes com nível superior incompleto ultrapassa 14% nesta população.

**Tabela 7 – Perfil do não migrante, migrante e migrante de retorno da Região Metropolitana do Cariri em 2000.**

Variável	Categoria	Não migrante (%)	Migrante (%)	Retornado (%)
Sexo	Homem	49.08	45.59	49.47
	Mulher	50.92	54.41	50.53

(continua)

**Tabela 7** – Perfil do não migrante, migrante e migrante de retorno da Região Metropolitana do Cariri em 2000.  
(continuação)

Variável	Categoria	Não Migrante	Migrante	Retornado
		(%)	(%)	(%)
Raça	Branco	36.79	37.33	33.06
	Preto	4.21	4.49	4.45
	Amarelo	0.14	0.16	0.06
	Pardo	57.90	57.16	61.46
	Índio	0.81	0.58	0.23
Idade		27.07	36.93	33.47
Não sabe ler		36.85	30.23	26.30
Escolaridade	Menos que fundamental completo	79.88	74.47	73.83
	Menos que médio completo	7.11	10.2	11.15
	Menos que Superior completo	14.2	9.8	9.2
	Superior completo	3.9	4.1	4.23
	Casado	34.64	47.76	44.90
Estado civil	Desquitado	1.26	1.91	1.50
	Divorciado	0.76	0.94	1.08
	Viúvo	3.66	6.44	5.04
	Solteiro	59.67	42.95	47.48
Aposentado		11.14	16.47	11.83
Renda média <sup>2</sup>		591.66	691.23	538.12

Fonte: elaborado pelo autor com base nos microdados do Censo Demográfico de 2010.

Os solteiros são maioria entre os não migrantes e retornados enquanto os casados são maioria entre os migrantes. Justo e Ferreira (2012) demonstra que, ao longo do tempo, este perfil tem mudando, haja vista que historicamente a grande maioria dos migrantes era de solteiros.

2 Valores em R\$ de Fevereiro de 2014 corrigido pelo IGP-DI da FGV.

Outro resultado importante no que diz respeito às categorias analisadas é o maior percentual de aposentados entre os migrantes assim como a maior renda média entre as três categorias.

Em síntese, o perfil médio do não migrante da RM Cariri é um indivíduo solteiro, pardo, com instrução inferior ao ensino fundamental e renda média de R\$ 591,66. Já o migrante também é predominantemente pardo, porém casado, com instrução inferior ao ensino fundamental e renda média de R\$ 691,23, ou seja, quase 17% maior que a renda média do não migrante. Finalmente, entre os retornados predominam os pardos, solteiros, com grau de instrução abaixo do fundamental e renda média R\$ 538,12, inferior a quase 10% em comparação com a dos nativos.

A tabela 8 traz o perfil dos não migrantes, migrantes e retornados em 2010. Em relação à distribuição da população nestas três categorias em relação ao gênero observa-se uma maior equidade na comparação com a década anterior.<sup>3</sup>

**Tabela 8 – Perfil do não migrante, migrante e migrante de retorno da Região Metropolitana do Cariri em 2010.**

Variável	Categoria	Não migrante (%)	Migrante (%)	Retornado (%)
Sexo	Homem	49.36	49.41	47.34
	Mulher	50.64	50.59	52.66
Raça	Branco	30.80	27.51	31.62
	Preto	4.51	5.47	6.11
	Amarelo	1.20	1.17	1.66
Idade	Pardo	63.22	65.72	60.47
	Índio	0.27	0.12	0.14
Sabe ler		30.7	25.5	34.67
		78.94	82.59	84.26

(continua)

3 O Censo Demográfico de 2010 não traz a escolaridade dos entrevistados por faixa de educação como nos dados do Censo Demográfico de 2000, mas com anos de estudo. Desta forma a comparação para nível superior é mais correta incluindo nível superior incompleto e completo.

**Tabela 8** – Perfil do não migrante, migrante e migrante de retorno da Região Metropolitana do Cariri em 2010.  
(continuação)

Variável	Categoria	Não migrante	Migrante	Retornado
		(%)	(%)	(%)
Escolaridade	Menos que fundamental completo	66.64	67.13	56.19
	Menos que médio completo	14.15	13.90	16.42
	Menos que superior completo	15.62	15.94	20.99
	Superior completo	3.18	2.78	6.16
Estado civil	Casado	33.48	32.07	41.50
	Desquitado	1.25	1.40	2.30
	Divorciado	1.40	1.17	2.53
	Viúvo	4.49	3.84	5.17
	Solteiro	59.38	61.52	48.50
Aposentado		15.45	12.09	15.07
Renda média <sup>4</sup>		684.34	435.43	770.12

Fonte: elaborado pelo autor com base nos microdados do Censo Demográfico de 2010.

Em relação à raça a maior parcela da população nas três categorias se declara como parda seguida dos brancos e novamente observa-se uma maior participação de índios entre os não migrantes, mas já bem inferior ao período passado.

A escolaridade da população nas três categorias se caracteriza pela presença de pessoas analfabetas maior entre os não migrantes e menor entre os retornados, mantendo-se o mesmo comportamento em relação à década anterior. Contudo, há uma queda aí acentuada entre 2000 e 2010, sugerindo que as políticas públicas de redução do analfabetismo se fizeram presentes na população como um todo.

A política de ampliação do ensino universitário no país a partir do primeiro governo de Lula e mantida pela Presidente Dilma com expansão das Instituições Federais de Ensino Superior, programas de bolsas e de financiamento para alunos cursarem faculdades privadas que se instalaram na região tem elevado substan-

4 Em R\$ de fevereiro de 2014 corrigidos pelo IGP-DI da FGV.

cialmente a população que cursa ou que tem nível superior em número bem mais expressivo que na década passada.

Uma mudança perceptível no perfil da população das três categorias analisadas é o estado civil. Os solteiros são maioria entre os não migrantes e migrantes enquanto os casados são maioria entre os retornados.

E relação à renda, o retornado apresenta a maior renda entre as categorias analisadas, sendo ela a menor entre os imigrantes. Este resultado, associado à escolaridade, sugere que a região tem conseguido segurar a população com melhor qualificação. A forte expansão do ensino universitário na região com a criação de dezenas de cursos superiores distribuídos principalmente nos municípios de Juazeiro, Crato e Barbalha explica em parte esse resultado, com base no qual serem exitosos os retornados ao Cariri em sua decisão de migração.<sup>5</sup>

Em síntese, o não migrante em 2010 é predominantemente solteiro, pardo, com ensino abaixo do fundamental e renda média de R\$ 684,34. Basicamente o que mudou em relação à década passada foi um aumento real na renda média de cerca de 16% seguindo o padrão brasileiro. O migrante, por sua vez, é caracterizado por ser um indivíduo predominantemente solteiro com instrução inferior ao fundamental e com renda média de R\$ 435,43. Há, pois, mudança significativa na renda do migrante em relação aos não migrantes e retornados em 2010 e queda na renda média real em comparação a 2000 de cerca de 37%. Assim, o migrante que em 2000 era a categoria com a maior renda média passa a ser a de menor renda média entre as três categorias analisadas. Finalmente o retornado é um indivíduo predominantemente do sexo feminino, com menos que o ensino fundamental e com renda média de R\$ 770,12 passando a ser a categoria com a maior renda média em 2010. A mudança aqui em relação à década passada é que as mulheres tornaram-se predominantes nesta categoria, tendo-se elevado em 143% sua renda média real.

### 3.4 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Ao longo deste capítulo pôde-se fazer uma descrição das diversas dimensões da migração da e para a Região Metropolitana do Cariri (RM Cariri), considerando-se as informações obtidas dos microdados dos Censos Demográficos de 2000 e 2010, notadamente: migração entre os municípios da Região Metropolitana do Cariri e destes municípios para as capitais do Nordeste, Brasília, Rio de

---

5 Segundo Justo e Ferreira (2012) quando os migrantes decidem retornar à sua terra natal o fazem por motivo de sucesso na sua decisão anterior de migração e por isto tendem a ter maior renda, maior escolaridade e idade mais elevada. Quando, porém, a decisão se dá por fracasso, eles tendem a ser mais jovens e com menor escolaridade.

Janeiro e São Paulo assim como o fluxo inverso. Pôde-se, também, identificar o perfil do não migrante, migrante e retornado em 2000 e 2010.

O fluxo total da migração da e para a Região Metropolitana do Cariri apresentou uma queda de 10% entre as duas últimas décadas com comportamento similar ao do fluxo total de migração no Brasil. Contudo, o saldo líquido favorável à RM Cariri cresce de forma significativa.

Em termos de destino, os migrantes da RM Cariri foram predominantemente para São Paulo e Salvador, respectivamente em 2000, enquanto em 2010 para Fortaleza e São Paulo. Isto aponta para um maior dinamismo da capital cearense graças à repercussão obtida com a concentração dos investimentos estaduais neste município, e por outro lado pelos efeitos desaglomerativos da capital paulista.

Já quando se analisa a migração intrarregional destacam-se em 2000 os municípios de Nova Olinda e Caririáçu por apresentarem as maiores taxas líquidas positivas. Em 2010, Nova Olinda ainda se destaca com a maior taxa líquida positiva, mas em menor magnitude. O grande destaque é a mudança no fluxo migratório dos três maiores municípios: Barbalha, Crato e Juazeiro, que passam a ostentar taxa líquida positiva. Este resultado é reflexo das altas taxas de crescimento econômico desses municípios entre os dois períodos analisados e em especial de Juazeiro do Norte. Crato que historicamente apresentava a maior renda per capita da região, perde esta colocação para Juazeiro do Norte.

Finalmente, em relação ao perfil da população das três categorias analisadas, puderam-se observar mudanças entre 2000 e 2010. Os migrantes que desfrutavam de maior renda média em 2000 passam a ser a categoria com menor renda média em 2010. Já os retornados se tornaram a categoria com a maior renda média em 2010. Tal resultado sugere que a RM Cariri que poderia estar perdendo migrantes mais qualificados em 2000 passa a conseguir segurar os habitantes mais qualificados e atrair de volta para a sua terra natal pessoas que haviam deixado a região e que retornaram melhor qualificados. Isto provavelmente cria um círculo virtuoso já que tais indivíduos voltam a sua terra natal porque a região tem apresentado taxas de crescimento econômico elevadas, com destaque para a oferta de serviços, sobretudo a educação superior, da qual decorre maior qualificação e renda, com contribuição para o crescimento da RM Cariri.

## REFERÊNCIAS

BRITO, F., CARVALHO, J.A.M.. As migrações internas no Brasil: as novidades sugeridas pelos censos demográficos de 1991 e 2000 e pela PNADS recentes. In: ENCONTRO NACIONAL DA ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE ESTUDOS POPULACIONAIS: Campinas, 2006.

CARVALHO, J. A. M. de, GARCIA, R. A. Estimativas decenais e quinquenais de saldos migratórios e taxas líquidas de migração do Brasil, por situação do domicílio, sexo e idade, segundo unidade da federação e macrorregião, entre 1960 e 1990, e estimativas de emigrantes internacionais do período 1985/1990. Belo Horizonte: UFMG/Cedeplar, 2002. 300f. (Relatório de Pesquisa, Projeto Saldos Migratórios).

JANNUZZI, P. de M.; ARANHA, V. Migração em São Paulo: evidências e hipóteses da redução da intensidade migratória. In: ANAIS. XVI Encontro ABEP – Associação Brasileira de Estudos Populacionais, Caxambu, 2008.

JUSTO, W. R. *Migração inter-regional no Brasil: determinantes e perfil do migrante brasileiro no período 1980-2000*. Tese de Doutorado – Universidade Federal de Pernambuco (UFPE-PIMES), Recife, 2006.

JUSTO, W. R. Migração na e para a Região Metropolitana do Cariri nas últimas duas décadas. *E-Metropolis*, n. 22, ano 6, p. 26-35, 2015.

JUSTO, W. R., SANTOS, J. C. dos. Fluxo migratório entre o cariri cearense e as capitais brasileiras: Evidências de Fuga de Cérebro. *e-metropolis*, n. 11, p. 44-66, 2012.

JUSTO, W. R.; SILVEIRA NETO, R. da. Padrões de migração interna no Brasil. V ENABER. ENCONTRO NACIONAL DA ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE ESTUDOS REGIONAIS E URBANOS: Recife, 2007a

JUSTO, W. R.; SILVEIRA NETO, R. da. Migração e seleção: evidências para o Brasil. V ENABER. ENCONTRO NACIONAL DA ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE ESTUDOS REGIONAIS E URBANOS: Recife, 2007b.

JUSTO, W. R., SILVEIRA NETO, R. da. Migração inter-regional no Brasil: Evidências a partir de um modelo espacial. *Economia*, v.7. n.1, 167-183, 2006.

JUSTO, W. R., FERREIRA, R. de. Migração interestadual no Brasil: perfil do retornado – Evidências para o período de 1998-2008. In: Anais do XVIII Encontro Nacional de Estudos Populacionais, ABEP, 2012.

PACHECO, C. A.; PATARRA, N. Movimentos migratórios anos 80: novos padrões? In: PATARRA, N. et al. (Org.). *Migração, condições de vida e dinâmica urbana: São Paulo 1980-1993*. Campinas, SP: UNICAMP/IE, 1997.

RIOS-NETO, E. L. G., GUIMARÃES, R. The demography of education in Brazil: inequality of educational opportunities based on grade progression probability (1986-2008). *Vienna Yearbook of Population Research*, 8, p. 283-312, 2010.



# 4

## CAPÍTULO

# ESTUDO E PROPOSTA DE SOLUÇÕES PARA MELHORIA DA MOBILIDADE URBANA NO TRIÂNGULO CRAJUBAR

*Valéria Feitosa Pinheiro<sup>1</sup>*

*Denis Fernandes Alves<sup>2</sup>*

*José Álison Batista Oliveira<sup>3</sup>*

*Antonio Bruno Fernandes Marcelino<sup>4</sup>*

## 4.1 INTRODUÇÃO

As modernizações nas construções das principais estradas brasileiras iniciaram no século XIX, e muitas rodovias nordestinas surgiram na década de 1920, com o programa de redução das secas (SABACK JÚNIOR; SANTANA, 2014).

---

1 Professora adjunta do Departamento de Ciências Econômicas da Universidade Regional do Cariri (URCA), mestre em Desenvolvimento Regional pela URCA, [valeriafp@terra.com.br](mailto:valeriafp@terra.com.br).

2 Bolsista de iniciação científica do curso de Ciências Econômicas da URCA, Nova Olinda/CE. E-mail: [denis\\_fernandes@outlook.com](mailto:denis_fernandes@outlook.com).

3 Bolsista de iniciação científica do curso de Ciências Econômicas da URCA, Crato/CE. E-mail: [alison\\_oliveira37@outlook.com](mailto:alison_oliveira37@outlook.com).

4 Bolsista de iniciação científica do curso de Ciências Econômicas da URCA, Crato/CE. Email: [brunnofernandes@outlook.com](mailto:brunnofernandes@outlook.com).

No Estado do Ceará, a desigualdade e forte concentração são notáveis em sua formação econômica. Os investimentos em mobilidade urbana voltaram-se no decorrer do século XIX e XX para a capital estadual, Fortaleza, através de linhas ferroviárias e, posteriormente, rodoviária que ligavam o interior até a capital. Foi somente a partir da década de 1980, que o Ceará passou por rápidas e profundas transformações econômicas. Tais mudanças partiram da nova gestão político-administrativa estadual com a chegada de um novo grupo político ao governo e tinha como objetivo a promoção do desenvolvimento através de uma administração racionalizada e de busca à redução de desigualdades (ALVES et al., 2016). Em função destas mudanças, foram geridas políticas de interiorização, que contribuíram para a formação de polos econômicos, tais como os municípios de Sobral, Iguatu e a mais ao Sul Cearense: Crato – Juazeiro do Norte – Barbalha.

As cidades de Crato, Juazeiro do Norte e Barbalha compreendem uma conurbação urbana que representa o núcleo da Região Metropolitana do Cariri. É importante entender que no CRAJUBAR,<sup>5</sup> assim como em outras conurbações, as cidades integrantes são interdependentes economicamente, socialmente e em serviços públicos urbanos, tais como hospitais, escolas, coleta de lixo, redes de infraestrutura e outros (FERRARI, 2004).

Há uma distinção entre conurbação e aglomerados urbanos. Segundo Bentes (2008, p.10), conurbação pode ser entendido como a “fusão de duas ou mais áreas urbanas em uma única, nas quais sejam fisicamente interligadas de forma contínua, e em que os limites entre as cidades não são bem definidos, e não estão inteligíveis para os habitantes e usuários do espaço”. Já os aglomerados urbanos, para o autor, “são mais abrangentes em sua formação, envolvendo um conjunto de áreas urbanizadas próximas entre si, mas que não estão necessariamente ligadas fisicamente como na conurbação”.

As três cidades conurbam nos seus limites urbanos, bem como integram conjuntamente com outros seis municípios a Região Metropolitana do Cariri (RM Cariri).<sup>6</sup> Tem-se como referência geográfica a cidade de Juazeiro do Norte, por esta apresentar uma posição central em relação às demais e por possuir a maior economia, parque industrial e população. Há diversos eixos viários interligando estas cidades, sendo a rodovia BR-122 o mais importante deles, que começa no

---

5 Conhecida como CRAJUBAR, essa é a sigla derivada das iniciais das três cidades: Crato, Juazeiro do Norte e Barbalha.

6 Localizada ao Sul do Estado do Ceará os nove municípios que constituem a RM Cariri são: Barbalha, Caririaçu, Crato, Farias Brito, Jardim, Juazeiro do Norte, Missão Velha, Nova Olinda e Santana do Cariri.

estado do Ceará, em Chorozinho, e vai até o estado de Minas Gerais, no trevo da BR-251, que liga Montes Claros até a Rio-Bahia (IBGE, 2016).

O deslocamento entre as cidades do CRAJUBAR, acontecem pelo transporte coletivo por meio de ônibus circular, vans e o Metrô Cariri.<sup>7</sup> O transporte metroviário, através do Veículo Leve sobre Trilhos – VLT, liga as cidades de Crato-Juazeiro do Norte, apresentando em funcionamento apenas uma linha rotatória, mas que representa uma alternativa para sanar diversos problemas de mobilidade urbana na região.

Diante desse fato, a mobilidade deve passar a ser um objeto de prioridade da administração pública. No CRAJUBAR, as precárias condições de transporte público, a falta de acesso direto da cidade de Crato a Barbalha e a reduzida demanda no uso do Metrô Cariri, são dificuldades que a região encontra em customizar uma maior eficiência no transporte coletivo. Nesse sentido, em vista dos graves problemas de crescimento desordenado, inchaço urbano, congestionamentos e poluição, quais as soluções para a melhoria do transporte público no Brasil e, mais especificamente, no Cariri? Como minimizar a situação crítica em relação à mobilidade urbana? O metrô é uma solução para oferecer mobilidade?

O crescimento desordenado das cidades, forte urbanização, inchaços populacionais e os denominados “afogamentos no trânsito” tem prejudicado não só a população residente no CRAJUBAR, mas também da mesorregião sul cearense que por questões de saúde, econômicas, educacionais, dentre outras, frequentam essas três cidades. A justificativa está no argumento em função da história da evolução do trânsito no Brasil, que pós anos 2000, tem causado um aumento significativo, dos problemas de circulação devido ao acúmulo de pessoas em grandes centros (FRANZ; SEBERINO, 2012).

O capítulo objetiva contribuir na investigação de possíveis soluções que busquem minimizar os problemas de mobilidade urbana na conurbação de Crato, Juazeiro do Norte e Barbalha. Portanto, no curto prazo será feita uma análise dos transportes intermodais e da implantação do Bilhete Único; e no longo prazo a revitalização e ampliação da malha ferroviária interligando as cidades de que formam o CRAJUBAR. Ademais, a instalação de bicicletários nas proximidades das estações do Metrô Cariri. Além desta seção introdutória, o capítulo está estruturado nas seguintes seções: pressupostos teóricos sobre mobilidade urbana, caracterização do transporte público no CRAJUBAR, metodologia, resultados e discussão, e por fim, as considerações finais.

---

7 Que é também denominado de Trem ou Veículo Leve sobre Trilhos – VLT do Cariri e interliga as cidades de Crato e Juazeiro.

## **4.2 PRESSUPOSTOS TEÓRICOS SOBRE MOBILIDADE URBANA: DESENVOLVIMENTO URBANO E MOVIMENTOS PENDULARES NA EVOLUÇÃO DO TRÂNSITO BRASILEIRO**

Nos grandes centros urbanos onde há, além de um crescimento populacional elevado, o aumento do número de veículos motorizados, torna-se necessário pensar políticas que visem melhorias na Mobilidade Urbana, pois segundo Saback Júnior e Santana (2014), isso vem causando grande preocupação a seus gestores públicos e, principalmente à sociedade que é a grande prejudicada.

As políticas de mobilidade urbana possuem objetivos mais amplos que apenas os serviços de transporte público, pois estão diretamente relacionadas aos deslocamentos de pessoas e bens dentro da própria cidade, ou para municípios vizinhos que formam conurbações, como é o caso das regiões metropolitanas, para desenvolver seus objetivos e funções sociais proporcionando, deste modo, o acesso fácil da população às oportunidades que os centros urbanos oferecem (GOMIDE, 2008).

O desenvolvimento urbano é um conceito que sempre esteve ligado à modernização das cidades, isto é, a transformação do espaço urbano com o objetivo de adaptá-lo ao modelo capitalista de desenvolvimento, em prol do bem-estar da sociedade, através de obras viárias, sistemas de transporte público para facilitar o deslocamento da população, entre outras características (SOUZA, 1998). Theis e Albuquerque (2003) complementam o conceito como um processo localizado de mudança social, no qual o objetivo primordial é o constante avanço de uma determinada região e seus respectivos membros que habitam nessa localidade.

A histórica evolução do sistema urbano brasileiro está diretamente relacionada às diferentes dinâmicas regionais do país. A expansão e as mudanças na estrutura produtiva em níveis regionais, as migrações entre os Estados, que causam concentrações e desconcentrações espaciais, e o fluxo migratório da população rural para as cidades, exercem uma influência no quadro urbanístico dos municípios brasileiros, em especial, os caracterizados como de médio e grande porte (MOTTA; MUELLE; TORRES, 1997).

Apesar de existir no Brasil durante os séculos XVIII e XIX algumas cidades importantes, a sociedade brasileira se urbanizou praticamente apenas no século XX, sendo que na primeira década o país possuía apenas 10% da sua população vivendo na zona urbana, no final do século este número já ultrapassava 80% da população brasileira vivendo em centros urbanos (MARICATO, 2006).

Nas duas últimas décadas, observou-se uma melhora nas condições urbanas habitacionais, devido ao modelo de política de habitação adotada nesse período. Contudo, não se equacionou a dimensão urbanística deste modelo, pois “a expan-

são urbana continua ocorrendo de forma fragmentada e desestruturada, gerando um padrão precário de mobilidade, além de grandes vulnerabilidades urbano-ambientais” (ROLNIK; KLINK, 2011, p.10)

No século XXI, os congestionamentos e as dificuldades de locomoção nos grandes centros urbanos têm desafiado os gestores públicos a encontrar soluções que favoreçam a mobilidade. Segundo Sobral e Santos (2014), dentre as alternativas mais promissoras, encontra-se o uso do transporte ferroviário metropolitano (Metrô). Esse que é um potencial meio de transporte, onde várias cidades no mundo e no Brasil têm utilizado este modal como forma de equalizar os problemas de mobilidade. Porém, no Brasil, o uso deste tipo de transporte ainda está limitado às Regiões Metropolitanas das grandes capitais, o que de fato poderia ser um benefício para outros centros como os aglomerados urbanos não metropolitanos e as diversas conurbações.

A mobilidade urbana é influenciada diretamente pela dinâmica da acumulação do capital e ordenamento econômico que, por sua vez, determinam processos efetivos de reconfiguração do espaço. Conforme Randolph e Gomes (2007), existem três tipos diferentes de deslocamento: (1) o movimento permanente ou migração; (2) o deslocamento contínuo com frequência diária ou comutação; e (3) o deslocamento periódico com frequência reduzida ou movimento pendular.<sup>8</sup> Para Moura (2010), essa dissociação entre o local de moradia e o local de estudos e/ou trabalho ocorre em função da concentração de atividades econômicas ligadas a produção e ao consumo em determinados centros urbanos, como também em decorrência da demanda crescente por transportes públicos de massa e vias de circulação, sendo esse deslocamento, geralmente, de municípios de pequeno porte para municípios de grande porte.

### **4.3 BREVES EVIDÊNCIAS DA URBANIZAÇÃO NO CRAJUBAR**

Oficialmente o IBGE (2010) classifica como rural ou urbana as áreas internas dos municípios e a população residente nessas áreas. Nesse contexto, dentre os 5.570 municípios em todo território nacional, há diversas particularidades. Para os municípios tomados em sua totalidade não há uma classificação oficial. Segundo Girardi (2008) a metodologia da tipologia do IBGE baseia-se no cruzamento de três dimensões: a demográfica, a econômica e o grau de urbanização.

---

8 O movimento pendular pode ser definido, de maneira simplificada, como o deslocamento que os indivíduos fazem, rotineiramente, do seu local de residência com destino a outro local para estudos ou trabalho (MOURA; BRANCO; FIRKOWSKI, 2005; MOURA, 2010).

Ainda segundo Girardi (2008), as três dimensões podem ser descritas da seguinte maneira: a primeira é determinada pela densidade demográfica e, caso a unidade territorial possua mais de 150 hab/km<sup>2</sup> é considerada urbana, caso contrário é classificada como rural; na dimensão econômica os municípios são classificados segundo a participação da PEA nos três setores da economia: primário, secundário e terciário e; a terceira etapa da aplicação da tipologia do IBGE é classificar os municípios segundo o grau de urbanização. As quatro classes são assim definidas de acordo com o grau de urbanização da população: A. Muito forte: municípios com grau de urbanização superior a 75%; B. Forte: municípios com grau de urbanização entre 75% e 50%; C. Moderado: municípios com grau de urbanização entre 50% e 25%; D. Fraco: municípios com grau de urbanização inferior a 25% (GIRARDI, 2008).

### 4.3.1 Dimensão demográfica

Tabela 1 – CRAJUBAR: população residente em períodos selecionados – 1991/2000/2010.

Municípios	Discriminação	População residente					
		1991		2000		2010	
		Abs.	(%)	Abs.	(%)	Abs.	(%)
Crato	Urbana	70.280	77,64	83.917	80,19	100.916	83,11
	Rural	20.239	22,36	20.729	19,81	20.512	16,89
Juazeiro do Norte	Urbana	164.922	95,02	202.227	95,33	240.128	96,07
	Rural	8.644	4,98	9.906	4,67	9.811	3,93
Barbalha	Urbana	24.302	63,24	30.669	65,21	38.022	68,73
	Rural	14.128	36,76	16.362	34,79	17.301	31,27

Fonte: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) – Censos Demográficos 1991/2000/2010 e Instituto de Pesquisa e Estratégia Econômica do Ceará (IPECE) – 2015.

Através da Tabela 1, é possível perceber a forte concentração populacional urbana nos três municípios, com maior destaque para Juazeiro do Norte, que em termos relativos, no que se refere as zonas rural e urbana, chega a expressivos 96% de mancha urbana e apenas 4% de população rural no ano de 2010, caracterizando-se como um município com população predominantemente urbana, diferindo de Crato e Barbalha, que ainda por deter uma baixa densidade populacional por km<sup>2</sup> são caracterizados como municípios que apresentam uma população predominantemente rural de acordo com a metodologia proposta.

Deste modo, pode-se depreender que: Crato com 104,87 hab./km<sup>2</sup> e Barbalha com 92,31 hab./km<sup>2</sup> são predominantemente rurais, enquanto Juazeiro do Norte com 1.006,91 hab./km<sup>2</sup> se caracteriza como predominantemente urbana.

### 4.3.2 Dimensão econômica

**Tabela 2 – CRAJUBAR: Produto Interno Bruto – 2012.**

PIB por setor	Crato	Juazeiro do Norte	Barbalha
Agropecuária	1,82	0,29	2,02
Indústria	18,84	16,69	29,58
Serviços	79,34	83,02	68,40

Fonte: elaborado pelos próprios autores a partir de dados do IBGE (2010) e IPECE (2015).

Nos três setores econômicos, os três municípios se destacam quanto ao setor terciário onde, há maior participação relativa no que tange ao PIB, este é um indicador que representam o forte poder econômico da região caririense, onde há um substancial crescimento das atividades de comércio e serviço dinamizados pelo turismo religioso (Juazeiro do Norte), ambiental e cultural em Crato e Barbalha.

Em seguida tem-se a indústria que, como posto anteriormente, recebeu significativos investimentos nesse setor nos anos 1990 a partir do chamado “Governo das Mudanças”, no Estado do Ceará. Na região do Cariri, há fortes tendências de crescimento do distrito industrial, onde se inseriu nestas últimas décadas indústrias de pequeno, médio e grande porte de diversos ramos, sendo os mais fortes e de maiores destaques os segmentos calçadista, metalúrgico, de cimento e de construção civil nos distritos industriais do Cariri. A agropecuária perde participação no PIB setorial, haja vista o êxodo rural e o forte processo de urbanização que ocorre no CRAJUBAR, enfraquecendo as atividades agrícolas.

### 4.3.3 Dimensão do grau de urbanização

**Tabela 3 – CRAJUBAR: taxa de urbanização períodos selecionados 1991/2000/2010 (%).**

Municípios	1991		2000		2010	
	População Total	Tx de urb. (%)	População Total	Tx de urb. (%)	População Total	Tx de urb. (%)
Crato	90.519	77,6	104.646	80,2	121.428	83,1
Juazeiro do Norte	173.566	95,0	212.133	95,3	249.939	96,1
Barbalha	38.430	63,2	47.031	65,2	55.323	68,7

Fonte: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) – Censos Demográficos 1991/2000/2010 e Instituto de Pesquisa e Estratégia Econômica do Ceará (IPECE) – 2015.

Nesse quesito, Crato e Juazeiro do Norte se destacam ao se classificarem em 2010 como municípios muito fortes, com grau de urbanização superior 75%, onde apresentam 83,1% e 96,1% respectivamente. Já Barbalha apresenta um grau de urbanização entre 75% e 50%, caracterizando como um forte grau de urbanização.

#### 4.3.4 Caracterização do transporte público no CRAJUBAR

O sistema de transporte coletivo na Região Metropolitana do Cariri é executado através de concessões públicas. No entanto, a fiscalização e o ordenamento desses serviços cabem aos responsáveis no âmbito estadual e municipal. Mas, é necessária maior integração, no qual os Planos Diretores de Desenvolvimento Urbano (PDDUs) possam oferecer diretrizes e nortear a garantia de um sistema de transporte coletivo de qualidade e eficiência na Região.

No que se refere ao transporte público à região é precária. Muitos são os problemas enfrentados pelos usuários do transporte coletivo nos principais municípios dessa região, entre eles, podem-se citar: superlotação dos veículos; sucateamento dos veículos; não cumprimentos dos horários; interrupção temporária dos serviços por falta de manutenção; baixa oferta de linhas ou linhas que não suprem as reais necessidades; e o tempo de espera pelos veículos (NASCIMENTO; MARTINS; CHACON, 2013). A necessidade de um sistema de transporte coletivo que preze pela eficiência e qualidade se faz ainda mais indispensável nos municípios da RM Cariri em virtude crescimento econômico e demográfico vivenciado (OLIVEIRA, 2003).



**Figura 1** – Mapa da Região Metropolitana do Cariri – RM Cariri.

Fonte: IPECE (2014) apud Rodrigues et al. (2016, p. 92).

O Triângulo CRAJUBAR é situado na parte central da RM Cariri, conforme a Figura 1, composto pelas cidades de Crato, Juazeiro do Norte e Barbalha. O transporte coletivo em ônibus no CRAJUBAR é realizado por meio de concessão pública pela Empresa Via Metro. Além dela, a exploração desse serviço foi permitida também a Cooperativas de Transporte Alternativos, por meio de micro-ônibus ou vans. As linhas realizadas nesse sistema são: Juazeiro–Barbalha; Juazeiro–Crato e vice-versa. De maneira geral, nessas linhas não há muitas reclamações pelos usuários do serviço, à exceção do desrespeito às leis de trânsito por parte de alguns motoristas das empresas de transporte alternativo que cobrem essas rotas (NASCIMENTO; MARTINS; CHACON, 2013).

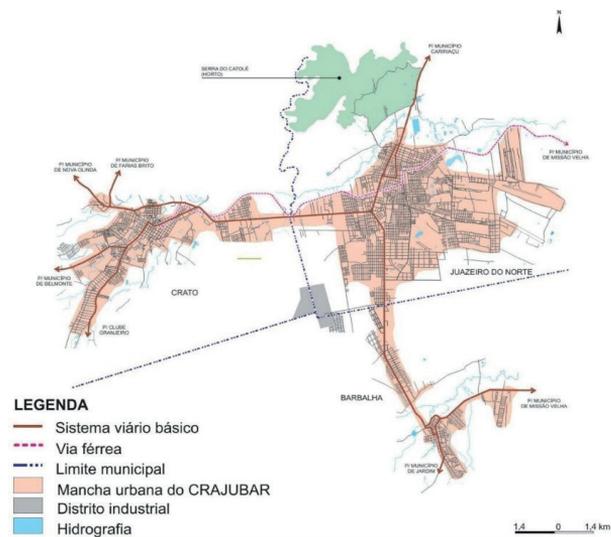
O fato de já haver uma empresa que utilize de uma determinada rota, além de não gerar certa concorrência, faz com que não haja investimentos financeiros para a melhoria da qualidade do serviço e torna os passageiros reféns das tarifas impostas pela empresa que cobre a rota. O traslado de passageiros entre as cidades de Crato e Juazeiro também pode ser realizado por meio do Metrô do Cariri.

O Metrô do Cariri é operado pela Metrofor (Metrô de Fortaleza). Suas atividades tiveram início em abril de 2010, quando efetivamente foi inaugurado pelo então governador Cid Gomes. A obra representou um avanço, não só na infraestrutura e no transporte dos Caririenses, mas também uma ferramenta no que se refere à sustentabilidade.

De acordo com Nascimento, Martins e Chacon (2013), atualmente, os trilhos possuem uma extensão total de 13,9 km, esse sistema é formado por duas composições de tração diesel hidráulica mecânica, cada uma formada por dois veículos com capacidade para transportar, a cada viagem, até 330 passageiros a uma velocidade de até 60km/h, constituindo-se em um meio de transporte de média capacidade e grande conforto. Entretanto, nos últimos meses apenas uma locomotiva se desloca de Juazeiro-Crato, o que prejudica a mobilidade, pois há reclamações de demoras nas viagens.

Segundo a Metrofor (2016), a operação do Metrô do Cariri é realizada das seis da manhã as oito horas da noite, com 38 viagens em cada sentido com uma projeção de passageiros na ordem de 5.000 por dia. O mesmo dispõe de nove estações de passageiros, sendo quatro na cidade de Crato (Crato, Pe. Cícero, Muriti, São José) e cinco na cidade de Juazeiro do Norte (Escola, Antônio Vieira, Teatro, Juazeiro e Fátima).

A Figura 2 identifica a mancha urbana que compreende as três cidades em questão: Crato, Juazeiro do Norte e Barbalha. O sistema viário básico que, além de abarcar o CRAJUBAR, liga através do transporte coletivo esta conurbação para os demais municípios da Região Metropolitana do Cariri (RM Cariri), tais como: Caririaçu, Farias Brito, Jardim, Missão Velha e Nova Olinda.



**Figura 2 – Mancha Urbana: Crato, Juazeiro do Norte e Barbalha, 2014.**

Fonte: Queiroz (2014, p. 97).

## 4.4 METODOLOGIA

O presente estudo apresenta uma metodologia de caráter exploratório sobre as dificuldades no transporte do CRAJUBAR e visa minimizar os problemas de mobilidade urbana – no curto e longo prazo – enfrentados na região.

Foram realizadas entrevista com especialistas no assunto de urbanismo e mobilidade urbana. Das entrevistas, estas foram do tipo semiestruturadas, já que segundo Manzini (2004, p.2) “entrevista semi-estruturada é conhecida como semidiretiva ou semi-aberta”. Para o autor, esse tipo de entrevista pode fazer emergir informações de forma mais livre e as respostas não estão condicionadas a uma padronização de alternativas.

As entrevistas foram realizadas nos dias 3 e 4 de outubro de 2016. No primeiro dia, a entrevistada foi Dra. Firmiana Fonseca, docente do curso de Geografia da Universidade Regional do Cariri (URCA) em Crato/CE. E, no segundo dia, a professora Ms. Carolina Albuquerque Munhoz da Faculdade Paraíso (FAP) em Juazeiro do Norte/CE, especialista em urbanismo, foi entrevistada. Além disso, foi realizada uma visita de campo às estações do Metrô Cariri em outubro de 2016.

## 4.5 RESULTADOS E DISCUSSÃO

Esta seção é destinada aos resultados da pesquisa em relação aos objetivos propostos, bem como a discussão acerca das propostas abordadas com o intuito

de minimizar e/ou evitar possíveis problemas na mobilidade urbana no CRAJUBAR no curto e longo prazo.

A saber, em 2009, o Governo do Estado, em parceria com os governos municipais de Juazeiro e Crato, implantou o sistema de transporte metroviário ligando as duas cidades. O Metrô Cariri, atualmente, realiza um percurso de 13,6 km e os usuários pagam um valor abaixo do que é cobrado no transporte coletivo de ônibus e vans. O Metrô Cariri apresenta 9 (nove) estações, são elas: Fátima, Juazeiro do Norte, Teatro, Antônio Vieira, Escola, São José, Muriti, Padre Cícero e Crato, sendo operado pela empresa Metrofor (Metrô de Fortaleza), que oferta o bilhete padrão para os usuários em todas as estações a R\$ 1,00 (METROFOR, 2016).

Através da revitalização da malha ferroviária aqui proposta, a obra contemplará a população residente na cidade de Barbalha. O tempo médio do traslado Crato-Barbalha é estimado em 1 hora e de Juazeiro-Barbalha de 30 minutos. A distância, nesse segundo trecho mencionado, é de aproximadamente 15,3 km, um pouco mais distante do trecho já em atividade. Sendo assim a nova rota do Metrô do Cariri, atenderia a um conjunto de alternativas que incrementam positivas melhorias na redução dos problemas de mobilidade urbana dos caririenses. Entretanto, é importante ressaltar que para a proposta de revitalização e ampliação da malha ferroviária tenha efetivamente um impacto positivo na região, deve haver atrativos para a procura pelo Metrô.

Foram sugeridas três soluções no curto e longo prazo para amenizar os problemas de mobilidade no Cariri, são elas: transporte intermodal e bilhete único; uso de bicicletas, com bicicletários instalados nas estações do metrô, desta forma, conforme indicado por Munhoz (2016),<sup>9</sup> a alternativa seria a implantação, na conurbação CRAJUBAR, de pontos de bicicletas públicas, um relevante investimento que já vem ganhando espaço em âmbito nacional – como é o caso da capital paraibana (João Pessoa) e São Paulo – e internacional, por ser referência no que tange a qualidade de vida da população, reduzindo a quantidade de veículos motorizados nas vias urbanas, além de promover o bem-estar social; e, por último, revitalização e ampliação da malha metroviária ligando com nova rota, interligando as cidades de Juazeiro do Norte e Barbalha, como sugere Fonseca (2016).<sup>10</sup>

Nesse sentido, Fonseca (2016) e Munhoz (2016) propõem alternativas no curto e no longo prazo que podem minimizar os problemas da escassa demanda pelo Metrô. Existem boas alternativas para a melhoria da mobilidade urbana, tais como: investimento pesado visando à melhoria e a ampliação dos transportes

9 Professora Ms. Carolina Albuquerque Munhoz da Faculdade Paraíso (FAP) em Juazeiro do Norte/CE, especialista em urbanismo foi entrevistada em 4 de outubro de 2016.

10 Dra. Firmiana Fonseca, docente no curso de Geografia da Universidade Regional do Cariri (URCA) em Crato/CE, a entrevista aconteceu em 3 de outubro de 2016.

públicos, individuais ou coletivos, de maneira a inibir o transporte privado. No longo prazo, isso seria possível por meio da ampliação e revitalização da linha metroviária, da implantação do Bilhete Único, dos Transportes Intermodais e dos Bicicletários instalados nas proximidades das estações.

A viabilidade destas obras e políticas, vai além da questão financeira. O social, o ambiental e o econômico formam um conjunto de elementos que irão ser beneficiados diretamente, ademais visam o desenvolvimento de uma determinada região.

A Região Metropolitana do Cariri é uma região potencial do estado polarizada por municípios de pequeno e médio porte e, deste modo, proporciona a descentralização do desenvolvimento socioeconômico do Ceará, diminuindo assim a pressão sobre a Região Metropolitana de Fortaleza.

#### **4.5.1 Política de atrativos no uso do metrô Cariri: bilhete único e transportes intermodais**

Segundo Fonseca (2016),<sup>11</sup> a implantação dos transportes intermodais e a adoção da política de bilhete único seriam possíveis soluções para a minimização dos problemas relacionados a mobilidade, além de funcionarem como atrativos para a maior utilização do metrô, mas só se efetivariam se fosse vista pela população a questão da segurança, da rapidez e da facilidade.

Apesar de pouco utilizado, o sistema de metrô ainda é o que melhor funciona nas cidades de Crato e Juazeiro do Norte, mas necessita de maiores estímulos ao seu uso, como a melhoria das áreas de espera e a união das linhas rodoviárias com as linhas metroviárias, isto é, uma política de transportes intermodais. Munhoz (2016) explica que uma melhoria nas condições dos ônibus urbanos, bem como uma melhor adaptação em seus horários e, evidentemente, ligando a uma rede de linhas conectadas na maioria dos bairros da cidade até a estação de metrô mais próxima, torna-se eficiente e atrativo o transporte intermunicipal por meio do Metrô.

O transporte rodoviário intermunicipal no CRAJUBAR é paralelo ao transporte metroviário. Nesse sentido, Fonseca (2016) esclarece que os transportes intermodais, que fazem um processo de conexão transportando as pessoas dos seus respectivos bairros até as estações, funcionariam como um transporte que abastece as estações. Atualmente, as linhas rodoviárias mais importantes da RM Cariri são operadas pelos micro-ônibus ou vans e pela Viação Metropolitana (Via Metro) através dos ônibus. Ambas apresentam a mesma tarifa nas linhas de transporte, como consta na Tabela 4:

---

11 Dra. Firmiana Fonseca, docente no curso de Geografia da Universidade Regional do Cariri (URCA) em Crato/CE, a entrevista aconteceu em 3 de outubro de 2016.

**Tabela 4 – Tarifas de transportes rodoviários: linhas intermunicipais e linhas urbanas pela Viação Metropolitana (Via Metro).**

	<b>Linhas</b>	<b>Inteira</b>	<b>Meia</b>
Linha intermunicipais	Juazeiro / Crato (Via São Benedito)	R\$ 2,20	R\$ 1,10
	Juazeiro / Crato (Via São Pedro)	R\$ 2,20	R\$ 1,10
Linha Juazeiro / Missão Velha	Juazeiro / Barbalha	R\$ 2,20	R\$ 1,10
	De: Juazeiro a Barbalha	R\$ 2,85	R\$ 1,40
	De: Juazeiro a Missão Velha	R\$ 4,20	R\$ 2,10
	De: Missão Velha para Barbalha	R\$ 2,85	R\$ 1,40
	Linhas Urbanas de Juazeiro do Norte	R\$ 2,20	R\$ 1,10

Fonte: adaptado pelos autores com base na Via Metro (2017).

A política de transportes intermodais, funcionaria como mecanismo conector das pessoas em seus respectivos bairros até as estações do Metrô, o chamado Bilhete Único. Vale destacar que a política de Bilhete Único no Brasil se espelha em grande parte em cidades como Londres, Barcelona e Madrid 28, por exemplo. O uso da modalidade é um exemplo a ser seguido por grandes metrópoles brasileiras. Fortaleza, Belo Horizonte, São Paulo e Rio de Janeiro, já utilizam a padronização da taxa.

Na principal cidade do país, São Paulo, o passageiro que dispõem do Bilhete Único chega a fazer até 4 viagens em 3 horas pagando apenas 1 tarifa, já no Rio de Janeiro o passageiro pode utilizar até dois ônibus municipais, com ou sem ar-condicionado, dentro do intervalo de duas horas, pagando o valor de R\$ 3,80.

Nesse sentido, a ideia de viabilizar a segunda proposta do cartão de Bilhete Único no CRAJUBAR tem como pontos de referências estas grandes cidades brasileiras citadas anteriormente, em que este cartão poderia ser operado do seguinte modo: os passageiros dessas três cidades ou visitantes, terão até 3 horas para integrar ao Metrô Cariri. Em Crato, Juazeiro do Norte e Barbalha, por um período de 2 horas, o passageiro vai poder utilizar o metrô e/ou pegar quantos ônibus precisar, para qualquer ponto dessas cidades, pagando apenas uma passagem integrada.

Na volta, o passageiro vai poder embarcar nesses transportes intermodais do CRAJUBAR e terá até 3 horas, contadas de quando usou o seu cartão Bilhete Único no ônibus da linha via metro, para integrar com o Metrô Cariri. No que se refere ao valor do Bilhete, o valor seria definido de acordo com o percentual

de desconto operado no Bilhete Único Metropolitano,<sup>12</sup> já em funcionamento em Fortaleza operado também pela MetroFor em 64%. Nesse sentido, o custo da viagem que era de R\$ 3,20 passa a ser R\$ 2,00. Conforme a Figura 3:



**Figura 3** – Tarifa padronizada com a implantação do cartão Bilhete Único CRAJUBAR.

Fonte: elaborado pelos autores (2017).

Nesse contexto, é necessário que os municípios em questão trabalhem conjuntamente, e no caso do Cariri, mesmo se tratando de uma Região Metropolitana, não se verifica uma Política Regional, consolidada e atuante. Desta forma, é necessário pensar a região politicamente, para que estas situações sejam tratadas de uma forma que atenda melhor a região, ou seja, pensar a região no sentido maior.

Por meio dos transportes intermodais, o Metrô Cariri, no curto prazo, teria seu uso estimulado, pelas melhorias e facilidades propostas pelos municípios, através do plano diretor, que é uma ferramenta muito importante no âmbito municipal e regional, no entanto não é tão valorizada quanto deveria na Região Metropolitana do Cariri. Tais transportes intermodais seriam uma opção de maior acessibilidade ao Metrô para o traslado da malha ferroviária já existente entre Crato e Juazeiro do Norte.

12 O Bilhete Único Metropolitano funciona assim: o passageiro da Região Metropolitana tem até 3 horas para integrar com o sistema de ônibus de Fortaleza. Na Capital, por um período de 2 horas, o passageiro vai poder pegar quantos ônibus precisar, para qualquer ponto de Fortaleza, pagando apenas uma passagem integrada. Na volta, o passageiro poderá embarcar em qualquer ônibus de Fortaleza e terá até 3 horas, contadas de quando usou o seu cartão Bilhete Único Metropolitano no primeiro ônibus do sistema urbano de Fortaleza, para integrar com o ônibus metropolitano (METROFOR, 2016).

## 4.5.2 Revitalização e ampliação da malha ferroviária do CRAJUBAR

No caso da RM Cariri, o metrô não atende a toda a região, funciona apenas em Crato e Juazeiro do Norte. O uso do transporte metroviário poderia usar a própria malha ferroviária existente – com funcionamento de duas locomotivas ligando Crato a Juazeiro<sup>13</sup> – e contemplar também a cidade de Barbalha.<sup>14</sup> Dentre os nove municípios da Região Metropolitana, o CRAJUBAR apresenta um forte fluxo de pessoas em movimentos pendulares, entre estas três cidades, cotidianamente.

A Tabela 5 demonstra os principais movimentos pendulares na RM Cariri. Destaca-se o percentual de fluxo semanal nas três cidades mais importantes economicamente desta região: Crato, Juazeiro do Norte e Barbalha. Nos trechos de Juazeiro do Norte/Crato e Juazeiro do Norte/Barbalha representam um percentual aproximado de 80% do fluxo semanal de passageiros em transporte coletivo. Já no que se refere ao transporte regular apenas trechos ligando Juazeiro do Norte a Crato, Barbalha e Missão Velha tem a rota de diário através da Via Metro, totalizando 63,2% dos movimentos pendulares, já o transporte complementar é responsável pelos outros 36,8% contemplando todas as cidades da referida Região Metropolitana.

**Tabela 5 – Fluxo semanal de passageiros em transporte coletivo rodoviário – Região Metropolitana do Cariri – por categoria de transporte.**

Linha	Regular	Perc. (%)	Complementar	Perc. (%)	Total	Per. Fluxo Total (%)
Juazeiro do Norte/Crato	94.626	42,4	23.800	10,7	118.426	53,04
Juazeiro do Norte/Barbalha	38.493	17,2	20.825	9,3	59.318	26,57
Juazeiro do Norte/Missão Velha	7.941	3,6	5.712	2,6	13.653	6,12

(continua)

13 Já que atualmente, existe apenas uma locomotiva saindo de Crato para Juazeiro e vice-versa, causando demora na rotatividade e desestimulando as pessoas. Devido ao tempo de espera.

14 No trecho que o mesmo funciona, além de não envolver os principais pontos de importância comercial (centros comerciais e de serviço), educacional (escolas e universidades) e saúde (hospitais, sobretudo os mais demandados que estão localizados na cidade de Barbalha) desta conurbação, Através da revitalização da malha ferroviária aqui proposta, além de buscam dar novo vigor, nova vida ao Metrô Cariri, a obra contemplará a população residente na cidade de Barbalha, através de uma ampliação da ferrovia.

**Tabela 5** – Fluxo semanal de passageiros em transporte coletivo rodoviário – Região Metropolitana do Cariri – por categoria de transporte. (continuação)

Linha	Regular	Perc. (%)	Complementar	Perc. (%)	Total	Per. Fluxo Total (%)
Juazeiro do Norte/Cariariçu			9.048	4,1	9.048	4,05
Juazeiro do Norte/Santana do Cariri (via Crato)			3.120	1,4	3.120	1,40
Juazeiro do Norte/Nova Olinda (via Crato)			4.420	2,0	4.420	1,98
Crato/Barbalha (via Arajara)			2.890	1,3	2.890	1,29
Crato/Farias Brito			7.137	3,2	7.137	3,20
Barbalha/Jardim			5.252	2,4	5.252	2,35
Total	141.061	63,2	82.204	36,8	223.265	100,00

Fonte: Rodrigues, Alves, Pinheiro (2014, p. 223).

A principal atração no uso do transporte público pode estar, também, atrelada ao tempo gasto nos destinos, ao qual os passageiros desejem chegar. Atualmente, os transportes cotidianos do CRAJUBAR apresentam características que os permitem se diferenciar uns dos outros. Nesse contexto, a Tabela 5 destaca o tempo gasto no traslado entre as cidades.

**Tabela 6** – CRAJUBAR: tempo gasto no traslado entre as cidades nos três transportes coletivos disponíveis em horário de pico.

Deslocamento	Ônibus	Vans	Metrô Cariri <sup>15</sup>
Crato – Juazeiro do Norte	43min	32min	29min
Juazeiro do Norte-Barbalha	33min	29min	-
Crato-Barbalha	1h16min*	1h04min*	-

\* Não há uma linha que ligue Crato a Barbalha; esse tempo se trata de uma estimativa, soma da duração das outras linhas: Crato – Juazeiro do Norte; Juazeiro do Norte – Barbalha, e sem contar com o tempo de espera.

Fonte: elaborado pelos autores a partir de visita de campo (2016).

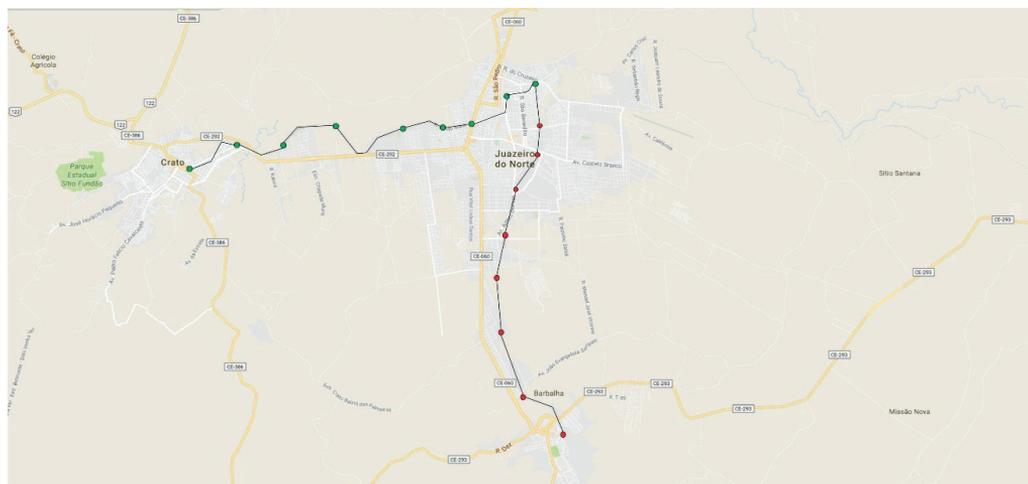
15 O sistema funciona de segunda à sexta-feira de 6h às 19h; e aos sábados de 6h às 14h (METROFOR, 2016). Para maiores detalhes, ver o Anexo 01.

Os ônibus realizam suas operações por meio de concessão pública pela Empresa Via Metro, interligando Juazeiro-Crato e Juazeiro-Barbalha e vice-versa. Além dela, a exploração desse serviço foi permitida também a Cooperativas de Transporte Alternativos, por meio de micro-ônibus ou vans. As linhas realizadas nesse sistema são as mesmas, o fato curioso é que em média as vans demoram 15 minutos a menos que os ônibus, fato explicado pela velocidade um pouco mais elevada dos motoristas dessas cooperativas.

De maneira geral, como afirma Nascimento, Martins e Chacon (2013), nessas linhas não há muitas reclamações pelos usuários do serviço, à exceção do desrespeito às leis de trânsito por parte de alguns motoristas das empresas de transporte alternativo que cobrem essas rotas.

Operado pela Metrofor, o Metrô Cariri possui três bilhetes distintos para diferentes tipos de usuários do transporte férreo, são elas: Vale Trem, Vale Estudante e Vale Idoso. O primeiro bilhete (Vale Trem) é a tarifa padrão para os usuários em todas as estações e custa apenas R\$ 1,00. O segundo bilhete (Vale Estudante) refere-se à meia-entrada para estudantes mediante apresentação de carteira estudantil. Por fim, o terceiro (Vale Idoso), é referente ao passe livre destinado a pessoas com idade superior a 65 anos (METROFOR, 2016).

Vale destacar que o tempo médio de transporte de Crato-Barbalha é estimado em 1 hora e de Juazeiro-Barbalha em 30 minutos. A distância é de aproximadamente 15,3 km, um pouco mais distante do trecho já em operação do metrô (Crato-Juazeiro) que é de 13,6 km. Sendo assim a nova rota do Metrô do Cariri, seria assim:



**Figura 4** – Rota do Metrô do Cariri, trechos Crato-Juazeiro do Norte e Juazeiro do Norte-Barbalha.

Fonte: elaborado pelos autores com base na imagem do Google Maps (2016).

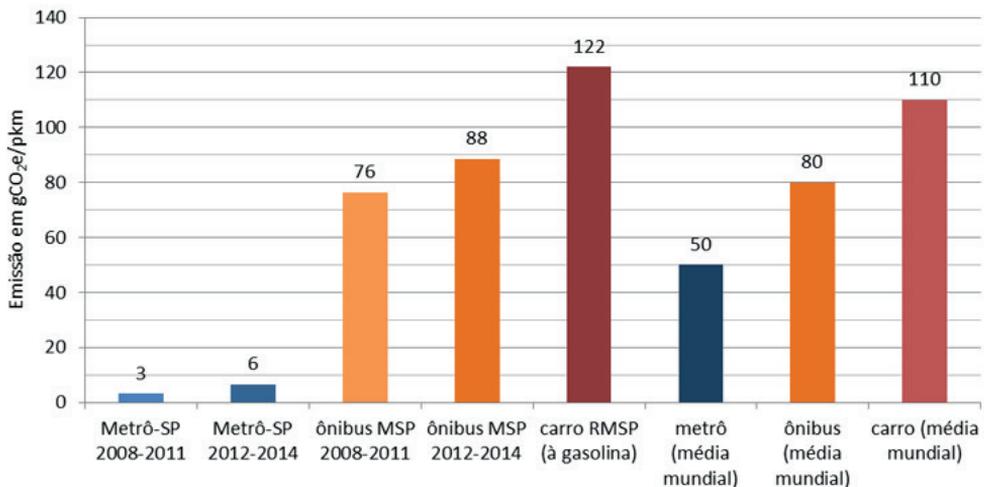
Os 9 (nove) pontos verdes destacam as estações já vigentes do Metrô Cariri e os 8 (oito) pontos vermelhos, foram selecionados de acordo com os locais possíveis para a implementação da obra das novas estações deslocando-se do bairro Fátima em Juazeiro do Norte até o centro da cidade Barbalha. O tempo de viagem do trecho Juazeiro-Barbalha ficará em torno de 25 minutos e entre Crato até Barbalha levará em torno de 49 minutos, considerando a distância, as paradas e os horários.

O Metrô é um sistema de transportes que traz uma grande contribuição estratégica para panoramas de desenvolvimento de baixo carbono. O aumento do uso do metrô e conseqüentemente, a influência da matriz energética, de fonte predominantemente hidráulica, expande os ganhos socioambientais obtidos com transporte movido a energia mais limpa, comprovando que investimentos no sistema podem ser amortizados com a diminuição das externalidades negativas geradas pelos transportes, principalmente em metrópoles (METROSP, 2010).

Além de benefícios como redução do tempo médio de viagem, proporciona a redução da emissão de poluentes e do consumo de combustíveis, em função da transferência de usuários de outros modos de transporte movidos a combustíveis fósseis para o metrô. Além do mais, facilitaria o deslocamento da população de Crato e Juazeiro do Norte até Barbalha e vice-versa e, sendo mais um transporte público alternativo para estas cidades.

O sistema metroviário tem grande importância no contexto mundial e Nova Iorque é o maior exemplo. Já no Brasil, a maior cidade do país, São Paulo, mostra que no que se refere à emissão de poluentes, emite menos que a média mundial, conforme o Gráfico abaixo:

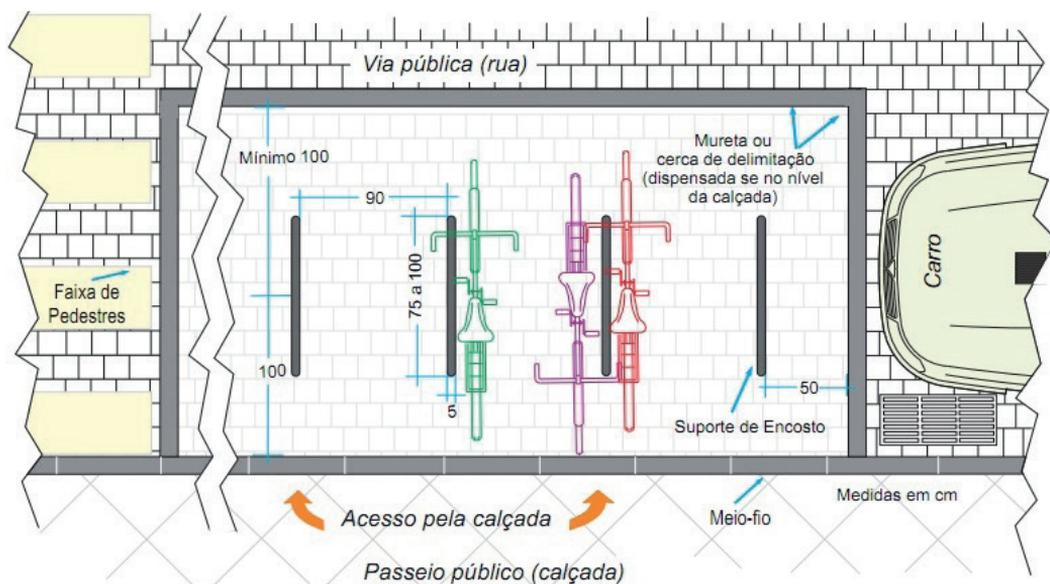
**Gráfico 1 – Emissão de GEE comparativa de diversos modos – 2008 a 2014 (gCO<sub>2</sub>e por pkm).**



### 4.5.3 Sustentabilidade: bicicletários nas proximidades das estações entre as três cidades

O estímulo ao bem-estar da população é para que esta use por mais vezes, bicicletas. Além de contribuir para a sustentabilidade da cidade, é preciso oferecer-lhes estruturas para sua segurança e conforto, tais como ciclovias, ciclofaixas e bicicletários. Nesse sentido, o espaço público possui áreas suficientes para acomodar bicicletários em todos os pontos da cidade, contribuindo para que a bicicleta possa cumprir seu papel social.

De acordo com a Associação de Ciclismo de Balneário Camboriú (ACBC) os bicicletários seguros, eficientes e que não danificam as bicicletas, são denominados de “bicicletários adequados”, e são uma demonstração de respeito aos ciclistas e de incentivo ao uso da bicicleta como meio de transporte. A Figura 5, mostra como é que o formato do modelo adequado dessas áreas.



**Figura 5** – Croquis de bicicletários adequados, fileira única – acesso único.

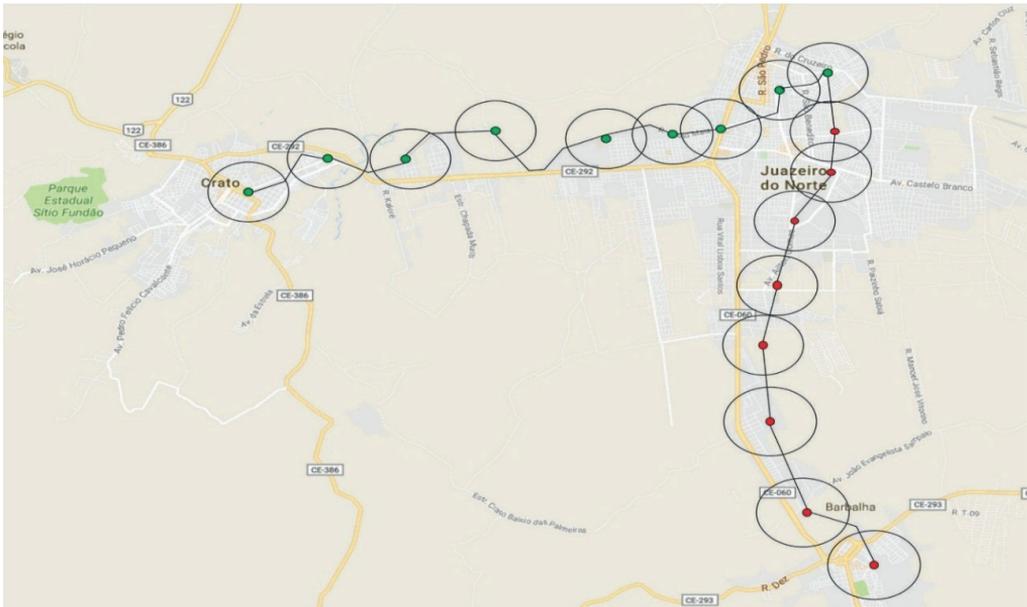
Fonte: ACBC (2012).

Conforme a Figura 5, o chamado “Croquis de Bicicletários Adequados” apresenta um modelo de acesso frontal e lateral, com suportes simples e enfileirados, transversal e 45°, sobre a calçada e em via pública, de 8 e 52 vagas, conforme a ACBC (2017).

A conurbação caririense de Crato, Juazeiro do Norte e Barbalha apresenta certa escassez de propostas, nesse sentido, que visem a sustentabilidade da região.

A ciclovia existente paralelamente a Avenida Padre Cicero, é desgastada e precisa de reformas planejadas e pensadas na qualidade de vida da população ciclista.

A instalação de bicicletários, reduz a quantidade de veículos motorizados nas vias urbanas, além de proporcionar à sociedade uma melhor qualidade de vida. Esses bicicletários públicos seriam implantados nas proximidades das estações do Metrô Cariri, pois, além de estimular o uso do metrô como transporte público coletivo, facilitaria a rotina de muitas pessoas reduziria os impactos ambientais que os transportes motorizados causam. Os pontos dos bicicletários são apresentados na Figura 6:



**Figura 6** – Localização dos pontos de bicicletários, CRAJUBAR.

Fonte: elaborado pelos autores com base na imagem do Google Maps (2016).

## 4.6 CONSIDERAÇÕES FINAIS

A partir do estudo de caracterização das cidades de Crato, Juazeiro do Norte e Barbalha (CRAJUBAR), observa-se o grande crescimento tanto em termos populacionais quanto econômicos, que as cidades obtiveram nos últimos anos, sendo necessário maiores investimentos na infraestrutura dessas cidades, em especial, em políticas de transporte público de qualidade, devido ao crescente movimento pendular existente nessa região.

Portanto, as soluções sugeridas para o curto prazo foram a criação de parcerias com as empresas de transporte que circulam no triângulo CRAJUBAR,

ligando as linhas às estações de Metrô, a adoção da política do bilhete único, e a instalação de bicicletários públicos nas proximidades das estações do Metrô, com o objetivo de proporcionar à população uma melhor qualidade de vida e bem-estar. Além disso, no longo prazo, realizar a reestruturação do Metrô Cariri na linha que interliga as cidades de Crato e Juazeiro do Norte, ampliando sua extensão para o município de Barbalha.

Nesse sentido, tendo em vista os benefícios que a reestruturação do Metrô Cariri trará a população do triângulo CRAJUBAR, beneficiará um total de 426,7 mil pessoas nessas três cidades (IBGE, 2010). Além de que minimizará os efeitos adversos de problemas de mobilidade urbana não planejada.

O ideal seria que além do transporte rodoviário a população também pudesse dispor de um transporte ferroviário em todo o Estado. Com acomodações melhores e que a população não tivesse como única opção movimentar-se no território cearense apenas de ônibus ou de carro particular, pois o traçado, os trens, os vagões e a tecnologia já existem, faltam apenas serem colocados em prática.

## REFERÊNCIAS

- ACBC. *Guia para construção de Bicicletários adequados*. 2012. Disponível em: <<http://www.ciclovida.ufpr.br/wp-content/uploads/2012/10/Guia-bicicletarios-adequados-19-10-12-ACBC.pdf>>. Acesso em: 23 jan. 2017.
- ALVES, D. F. et al. *Desenvolvimento do Estado do Ceará: uma análise territorial a partir do Índice de Desenvolvimento Humano Municipal (IDHM)*. In: 3º SEDRES – Seminário de Desenvolvimento Regional, Estado e Sociedade. Blumenau/SC. 2016.
- ANDRADE, T. A.; SERRA, R. V. O recente desempenho das cidades médias no crescimento populacional urbano brasileiro. *Revista brasileira de estudos de população*, v. 16, n. ½, p. 19-42, 2013.
- BENTES, J. C. G. *Análise Ambiental-Urbana da Conurbação Volta Redonda-Barra Mansa, no Sul Fluminense*. In: IV Encontro Nacional da ANPPAS. Brasília – DF. Jun. 2008.
- CASTELLO BRANCO, M. L.; MOURA, R.; FIRKOVSKI, O. *Movimento pendular: abordagem teórica e reflexões acerca do indicador*. In: XI Encontro Nacional da Anpur, 2005, Salvador. Anais do XI Encontro Nacional da Anpur, 2005.
- FERRARI, Celson. *Dicionário de Urbanismo 1*. Ed. São Paulo: Disal, 2004.
- FRANZ, C. M.; SEBERINO, J. R. V. *A história do trânsito e sua evolução*. Monografia apresentada ao Curso de Pós-Graduação Lato Sensu, como requisito parcial para obtenção do certificado de Especialista em Gestão, Educação e Direito de Trânsito, Joinville, 2012.
- GIRARDI, Eduardo Paulon. *O rural e o urbano: é possível uma tipologia?* Presidente Prudente: FCT/Unesp, 2008.

- GOOGLE MAPS. *Mapa do CRAJUBAR*. 2016. Disponível em: <<https://www.google.com.br/maps/@-7.2708757,-39.3271635,15z>>. Acesso em: 22 dez. 2016.
- GOMIDE, A. A. *Agenda Governamental e o processo de políticas públicas: o Projeto de Lei de Diretrizes da Política Nacional de mobilidade urbana*. Brasília, 2008.
- IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Base de dados *Cidades@*. 2010. Disponível em: <<http://cidades.ibge.gov.br/xtras/perfil.php?codmun=230420>>. Acesso em: 10 out. 2016.
- IPECE – Instituto de Pesquisa e Estratégia Econômica do Ceará. *Perfil Básico Municipal*. 2015. Disponível em: <<http://www.ipece.ce.gov.br/index.php/perfil-basico-municipal-2015>>. Acesso em: 15 jan. 2017.
- MARICATO, E. *O Ministério das Cidades e a Política Nacional de Desenvolvimento Urbano*. Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada, 2006.
- MANZINI, Eduardo José. *Entrevista semi-estruturada: análise de objetivos e de roteiros*. Seminário internacional sobre pesquisa e estudos qualitativos, v. 2, p. 58-59, 2004.
- METROFOR. *Estações do Metrô Cariri*. 2016. Disponível em: <<http://www.metrofor.ce.gov.br/index.php/metro-Cariri-estacoes>>. Acesso em: 17 jan. 2016.
- METROSP. *Usuário do metrô emite menos carbono que ao andar de automóvel*. 2008. Disponível em: <<http://www.metro.sp.gov.br/metro/sustentabilidade/menos-emissao-gases.aspx>>. Acesso em: 17 jan. 2017.
- \_\_\_\_\_. *Inventário de Emissões de Gases de Efeito Estufa Metrô*. 2010. Disponível em: <<http://www.metro.sp.gov.br/metro/sustentabilidade/pdf/inventario-emissoes-gases.pdf>>. Acesso em: 12 jan. 2017.
- MOURA, R; BRANCO, M. L. G. C; FIRKOWSKI, O. L. C. F. Movimento pendular e perspectivas de pesquisas em aglomerados urbanos. *São Paulo em perspectiva*, v. 19, n. 4, p. 121-133, 2005.
- MOURA, R. Movimento pendular da população no Paraná: uma evidência da desconexão moradia/trabalho. *Cadernos Metrópole (PUCSP)*, v. 12, p. 43-64, 2010.
- MOTTA, D. M.; MUELLE, C. C.; TORRES, M. O. *A dimensão urbana do desenvolvimento econômico-espacial brasileiro*. Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada, Brasília, 1997.
- NASCIMENTO, Diego Coelho do; MARTINS, Josefa Cicera Alves; CHACON, Suely Salgueiro. O Direito ao Transporte Coletivo Urbano na Região Metropolitana do Cariri-CE: Sustentabilidade, Problemáticas e Alternativas. *Veredas do Direito: Direito Ambiental e Desenvolvimento Sustentável*, v. 10, n. 20, p. 207, 2013.
- OLIVEIRA, J. G. R. *A importância do sistema de transporte coletivo para o desenvolvimento do município de Campo Grande-MS*. 2003. Dissertação (mestrado)– Universidade Católica Dom Bosco, Campo Grande.
- QUEIROZ, Ivan da Silva. Região Metropolitana Do Cariri Cearense, A Metrópole Fora Do Eixo. *Mercator-Revista de Geografia da UFC*, v. 13, n. 3, p. 93-104, 2014.

RANDOLPH, R.; GOMES, P. H. O. Migração, urbanização, pendularidade e “novas territorialidades”. In: V Encontro Nacional sobre Migrações, 2007, Campinas. Campinas: NEPO/UNICAMP; ABEP, 2007. v. 1. p. 134-152.

RODRIGUES, C. P. B.; ALVES, D. F.; SANTOS, M.D.C.; SANTOS, J. M. Desenvolvimento sustentável e turismo no espaço rural: Uma perspectiva exploratória no triângulo Crajubar. *Ciência e Sustentabilidade – CeS*, Juazeiro do Norte v. 2, n. 1, p. 82-102, jan/jun 2016.

RODRIGUES, Anderson da Silva, ALVES, Christiane Luci Bezerra, PINHEIRO, Valéria Feitosa. Reflexões sobre Trama Metropolitana no Contexto da Urbanização da Região do Cariri. *DRd – Desenvolvimento Regional em debate*, v. 4, n. 2, p. 204-231, jul./dez. 2014.

ROLNIK, R.; KLINK, J. Crescimento econômico e desenvolvimento urbano: por que nossas cidades continuam tão precárias? *Novos estudos, CEBRAP*, n. 89, p. 89-109, 2011.

SABACK JÚNIOR, V. O.; SANTANA, L. C. *Mobilidade Urbana em Salvador e sua relação com a qualidade de vida*. 2014.

SANTANA, Eudoro Walter de. *Caderno regional da sub-bacia do Alto Jaguaribel/ Conselho de Altos Estudos e Assuntos Estratégicos*. Assembleia Legislativa do Estado do Ceará – Fortaleza: INESP, 2009. 119p.

SILVA, E. C. B. *A Importância do Planejamento para o sucesso empresarial*. 2010.

SILVA, E. T. *Desenvolvimento regional e movimento pendular: questões recentes no Norte Fluminense*. In: Anais do XVI Encontro Nacional da Associação Brasileira de Estudos Populacionais, 2008, Caxambu. As Desigualdades Sócio-Demográficas e os Direitos Humanos no Brasil, 2008.

SOBRAL, M. F. F.; SANTOS, J. C. Diagnóstico, perspectivas de uso e expansão dos serviços de trens metropolitanos no Brasil (Metrô). *Revista de Administração Pública*, v. 48, n. 2, 2014.

SOUZA, M. L. Desenvolvimento Urbano: a problemática renovação de um “conceito” – problema. *Revista Território*, ano III, n. 5, 1998.

THEIS, I. M.; ALBUQUERQUE, A. B. *Desenvolvimento Urbano, pobreza e meio ambiente: estudo de uma experiência de reciclagem de resíduos sólidos urbanos em Lages, SC*. 2003.

VIA METRO. Tarifas. 2017. Disponível em: <<http://www.viametrocariri.com.br/menutarifas.php>>. Acesso em: 11 jan. 2017.



# 5

## CAPÍTULO

# CONSIDERAÇÕES SOBRE OS ESTABELECIMENTOS FORMAIS DOS DIVERSOS SETORES ECONÔMICOS URBANOS NA RM CARIRI DE 2007 A 2012

*Yure Emanuel de Melo Feitosa Araujo<sup>1</sup>*

*Maria Jeanne Gonzaga de Paiva<sup>2</sup>*

*Di Vlândia de Melo Feitosa Araujo<sup>3</sup>*

## 5.1 INTRODUÇÃO

O modelo de crescimento do estado do Ceará, atinente ao processo de reprodução do capital em curso, prioriza o desenvolvimento regional com vistas à redu-

---

1 Mestre em Desenvolvimento Regional Sustentável pela Universidade Federal do Cariri (UFCA) e bacharel em Ciências Econômicas pela Universidade Regional do Cariri (URCA), yure.feitosa.araujo@gmail.com.

2 Docente do Departamento de Economia da URCA e líder do grupo de pesquisa do CNPq Genur (estudos em negócios urbanos e rurais), jeanne.paiva@urca.br, genur@yahoo.com.br.

3 Mestre em Desenvolvimento Regional Sustentável pela UFCA e bacharel em Ciências Econômicas pela URCA. Analista bancário no Banco do Nordeste do Brasil, di.vladia.araujo@hotmail.com.

ção das desigualdades, sobretudo entre interior e capital, em um pacto político de compartilhamento de responsabilidades (CARTAXO, 2009).

Para implementar essa estratégia, estabeleceu-se pela Lei Complementar Estadual do Ceará nº 78 de 26 de Junho de 2009 a Região Metropolitana do Cariri (RM Cariri), unificando os municípios de Barbalha, Cariri, Crato, Farias Brito, Jardim, Juazeiro do Norte, Missão Velha, Nova Olinda e Santana do Cariri, visando à integração socioeconômica ou de serviços alicerçada na organização, planejamento e execução de funções públicas de interesse comum (CEARÁ, 2009, p.1).

Nesta região metropolitana destaca-se o setor terciário, responsável por 77,83% do Produto Interno Bruto – PIB em 2010 (R\$ 3.823.119.000,00 – três bilhões, oitocentos e vinte e três milhões, cento e dezenove mil), com a menor participação na economia de Barbalha (64,61%) e maior em Farias Brito (81,49%). A indústria que compõe 19,33% do PIB da região tem maior participação no município de Barbalha (32,33%) e menor em Jardim (9,12%), nos demais municípios este percentual varia entre 11,97 (Santana do Cariri) e 19,05 (Juazeiro do Norte). O setor agropecuário tem a menor participação nas maiores economias da região, a saber: Juazeiro do Norte (0,33%), Crato (2,86%) e Barbalha (3,06%), nos demais varia entre 7,13% (Farias Brito) e 18,50% (Santana do Cariri) (IPECE, 2012).

O PIB *per capita* esteve abaixo da média estadual (R\$ 9.217,00) em todos os municípios, com destaque para Barbalha (R\$ 8.206,00), Juazeiro do Norte (R\$ 7.842) e Crato (R\$ 6.969,00). As demais cidades apresentaram PIB *per capita* entre R\$ 3.603,00 e R\$ 4.571,00 (IPECE, 2012).

Quanto ao Índice de Desenvolvimento Humano – IDH, todos os municípios encontram-se abaixo da média nacional (0,722), e apenas acima da média estadual (0,682), Crato (0,713), Juazeiro do Norte (0,694) e Barbalha (0,683). Os demais se situaram entre o intervalo 0,578 (Cariri) e 0,633 (Farias Brito) (PNUD, 2013).

Objetiva-se com a pesquisa descrever o cômputo de empresas, emprego e massa salarial da RM Cariri, verificando de forma específica qual município se constitui em polo dinamizador da atividade econômica na região; e averiguar qual o setor com maior participação na economia.

O presente estudo possui natureza preponderantemente descritiva quando se infere a atividade econômica da RM Cariri, tecendo de forma superficial o método histórico, com o objetivo de mostrar a influência de processos e instituições do passado na sociedade de hoje e no formato atual que essas instituições alcançaram (MARCONI; LAKATOS, 2010). Foram utilizados dados secundários, de cunho quantitativo, extraídos da Relação Anual de Informações Sociais (RAIS), contidos no *site* do Ministério do Trabalho e Emprego (MTE), que obtém junto às empresas formais informações acerca de sua situação laboral em 31 de dezembro de cada ano, disponibilizadas de forma agregada. Desta forma, foram

utilizadas as seguintes variáveis: número de empresas, empregos e massa salarial, por porte de empresa, setor de atividade econômica e município.

De posse dos dados foram elaborados mapas temáticos, através de *shapes* extraídos do site GISMAPS e trabalhados no *software* ArcMap 10.1, para auxílio na apresentação e análise dos resultados.

Faz-se necessário definir a metodologia utilizada na obtenção da massa salarial, que soma “remuneração, ordenados, vencimentos, honorários, vantagens, gratificações etc. (excluído 13º salário)” em 31 de dezembro de cada ano, multiplicando-a por doze para auferir a massa salarial anual (DIEESE, 2011, p. 190).

O quantitativo de funcionários foi o critério utilizado para definição do porte das empresas, metodologia utilizada pelo Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas – SEBRAE, como se segue:

**Tabela 1** – Classificação das empresas por porte segundo o número de empregados.

Porte/setor	Indústria	Comércio e serviços
Micro	Até 19	Até 9
Pequenas	De 20 a 99	De 10 a 49
Médias	De 100 a 499	De 50 a 99
Grandes	500 ou mais	100 ou mais

Fonte: SEBRAE (2008). Elaboração própria.

Já o recorte espacial foi coerente com os municípios que constituem a RM Cariri, com variáveis analisadas de forma longitudinal no período compreendido entre 2007<sup>4</sup> e 2012.

As partes constitutivas do artigo, além desta introdução, são: o referencial teórico, que mostra alguns fatores que condicionaram o atual crescimento observado nesta região, em uma perspectiva histórica; os resultados e discussão, que contém uma descrição do quantitativo de empresas, geração de emprego e massa salarial, concentração espacial dos negócios e distribuição/composição setorial, em nível municipal e por porte de empresa, e por fim a conclusão e referências.

## 5.2 REFERENCIAL TEÓRICO

Para introduzir uma análise da economia da Região Metropolitana do Cariri (RM Cariri) é necessário, antes, aludir a alguns fatores que condicionam o atual

4 Utilizaram-se anos anteriores à promulgação da RM Cariri para melhor compreensão da dinâmica da região, fato este que não interfere na análise, haja vista que a RM Cariri ainda se encontra em processo de institucionalização (SANTANA, 2013).

crescimento observado nesta região. Desta forma, considera-se o processo histórico iniciado a partir da década de 1970 e suas repercussões como fatores que consolidaram um modelo de crescimento do país e ao longo do tempo influenciaram o surgimento de alternativas de “desenvolvimento” regional.

Na década de 1960/1970 observa-se uma queda generalizada da produtividade dos fatores de produção industrial, que redundou na busca de novas opções para sua elevação, permeando maior flexibilidade e consequente esgotamento do modelo fordista de produção. Dentre estas opções está a promoção das forças produtivas locais, bem como a adoção de novos processos tecnológicos, de organização da produção e do trabalho. Fatores agravantes foram o aumento do desemprego e a crise de 1973, repercutindo esta em processo inflacionário e aumento da taxa de juros (FARAH JR., 2004). Conforme Bacelar (2013), a elevação da taxa de juros foi a principal causa de endividamento do Estado brasileiro e de sua crise a partir da década de 1980.<sup>5</sup>

Devido à crise fiscal, os repasses da União para Estados e Municípios decresceram, culminando, por exemplo, no esfacelamento de várias instituições de gestão metropolitana – considerada esta como elemento-chave na consolidação do desenvolvimento do país num período de surto industrial, tal esfacelamento também sofreu influência do próprio processo de redemocratização do país na década de 1980, questionando-se a estrutura fechada e pouco transparente da gestão metropolitana e o surgimento de novos atores sociais, associando-se o tema RM ao regime militar, em vez de seu enquadramento no processo constituinte de 1988 (KLINK, 2009).

Ou seja, parte-se do princípio de que a reestruturação produtiva, a partir de 1970 em todo o mundo, traz consigo expressões construídas pelo capitalismo como resposta teórico-social e ideo-política para suas crises (ALMEIDA, 2010), com repercussões, por exemplo, na questão metropolitana que emerge no país na década de 1973, como estratégia de consolidação do crescimento do país e alternativa para elevação da produtividade. A questão metropolitana aqui considerada, mesmo entrando em processo de esfacelamento, se perpetua sob o domínio estadual, a partir da Constituição de 1988, com crescimento da autonomia municipal (KLINK, 2009).

Além disso, outras respostas são: i. o estímulo ao desenvolvimento local, sob o prisma das pequenas e médias empresas, em conjunto com os atores locais e instituições, em busca da melhoria de vida das pessoas (desenvolvimento humano) e da sociedade como um todo (desenvolvimento social), com preocupação no

---

5 Além de outros fatores, dentre os quais a ausência de um modelo de crescimento de longo prazo para o país.

presente e futuro (desenvolvimento sustentável) (MARTINELLI; JOYAL, 2004); e ii. estímulos ao crescimento das cidades médias do país, considerado por Bacelar (2013) como a lógica nacional que propicia o crescimento da RM Cariri, criada pela Lei Complementar nº 78 em 2009, “para integrar a organização, o planejamento e a execução de funções públicas de interesse comum” (CEARÁ, p. 1, 2009) e também para desafogar a Região Metropolitana de Fortaleza (RMF) da explosão populacional (CARTAXO, 2009).

A citada lei esclarece as funções públicas de interesse comum exercidas por campos de atuação, os quais compreendem o estabelecimento de diretrizes em prol do desenvolvimento econômico e social, principalmente no que diz respeito à produção, geração de emprego e distribuição de renda; ao planejamento físico-territorial; a infraestrutura (comunicação, rodovias, ferrovias, tráfego de bens e pessoas); a distribuição de água potável; a destinação final e tratamento de esgotos e dos resíduos sólidos; oferta habitacional; promoção de saúde, educação e segurança pública (CEARÁ, 2009).

Visando a um processo de *spillover*, segundo o qual um benefício econômico em determinada área provoca externalidades positivas em outras, a RM Cariri agrega cidades com elevado grau de conurbação e crescimento econômico (Crato, Juazeiro e Barbalha – Crajubar) e municípios com menor grau de integração na economia da região (Farias Brito, Nova Olinda, Santana do Cariri, Jardim, Carriaguçu e Missão Velha).

A conurbação Crajubar faz as cidades que lhe são circunvizinhas a ela se integrar mediante a procura de serviços que não possuem ou que lhe são oferecidos de modo insatisfatório, tais como: saúde, educação (principalmente de nível superior), emprego, lazer, aquisição de mercadorias etc. Daí a dependência desses municípios menores do centro formado por Crato, Juazeiro e Barbalha.

Como já dito, a instalação de universidades/faculdades, a oferta de trabalho e serviços, atraem moradores e profissionais que transitam pelo Crajubar durante seus horários de trabalhos. Também da mesma forma, o latente mercado consumidor,<sup>6</sup> a mão de obra barata, sem vícios de produção e pouco sindicalizada, incentivos fiscais, doações de terrenos, infraestrutura (mesmo que ainda

---

6 A inserção de multinacionais e redes internacionais de fast food, que trabalham com um rigoroso controle de fluxo de caixa, demonstra o padrão de consumo da população sul caririense. Sem a viabilidade financeira esperada de venda mínima diária estas não se instalam em determinado mercado. O padrão de consumo trata-se efeito não advindo apenas da renda gerada pelo emprego, mas das camadas sociais mais modestas, com a ascensão de milhares à classe média, em todo o país, fruto de programas de transferência de renda direta, como o bolsa família. Segundo Brasil (2010), a média mensal do programa bolsa família para a RM Cariri, em 2010, foi de R\$ 7.068.305,00 (Juazeiro do Norte 37,31%, Crato 20,47% e Barbalha 10,63%).

“incipiente”) e crescimento anual de 24,55% do PIB, entre 2002 e 2010 (IPECE, 2012), resultam na atração de grandes empresas para a região, como, por exemplo, as multinacionais dos grupos *Wal-Mart*, *Carrefour*, *Assaí* (Pão de Açúcar), as redes internacionais de lanchonetes, *McDonald's*, *Subway*, *Giraffas*, *Bob's*, a rede de vestuário *C&A*, e as nacionais Americanas, Centauro, Riachuelo, Marisa, *Polishop*, etc.

Contudo, historicamente, há destaque para o pequeno capital na formação econômica das cidades que compõem a região do Cariri cearense (microrregião em que se encontra a RM Cariri), que cresceram no entorno de fazendas de gado e de propriedades religiosas, como destacado por Brasil (2010), portanto, com forte participação na estrutura agrária, que ainda predomina na economia da maioria dos municípios da RM Cariri, como atesta Neponucena (2011a, p. 1):

A maioria das cidades que compõem a RMC tem basicamente uma economia rural. Para Tania Bacelar, é preciso repensar as prioridades regionais, que atualmente os gestores públicos apontaram como sendo o turismo e a produção industrial de calçados. Ela afirma que a região tem potencialidades pulsantes e que poderá se fortalecer também como polo de saúde, educação e economia, gerando novos empregos, atraindo imigrantes e investimentos, que deverão impulsionar o processo dinâmico de melhorias e avanços regionais, tendo em vista as recentes instalações de universidades e centros hospitalares.

É necessário, portanto, conforme Bar-El (2005) ao propor um modelo de desenvolvimento econômico regional para redução da pobreza e desigualdade no Ceará (aplicado aqui para a RM Cariri), um projeto especial de consultoria para as pequenas e médias empresas, sobretudo para as primeiras, que não contemple apenas questões específicas de consultoria (comercialização e administração), mas também se ajuste à demanda do mercado, inerente aos problemas que emanam da transição de uma região basicamente agrícola rural para estruturas econômicas não agrícolas semelhantes às urbanas, deve-se ter em vista aí a dificuldade das áreas periféricas de realizar ajustes estruturais para acomodar o crescimento econômico (sobretudo por possuírem habilidades inadequadas e não terem informações à disposição), do que decorrem, diferenças econômicas regionais, desemprego e migração para os centros metropolitanos. Assim, as empresas deste porte, em áreas rurais ou pequenas cidades, representam papel importante no processo de desenvolvimento econômico, considerando que absorvem a mão de obra em excesso da agricultura e levam a transição para o emprego não agrícola.

Neste sentido, parte-se de uma situação em que a pequena empresa contribui significativamente para a economia local, regional e para o crescimento econômico nacional, no qual gera emprego e riqueza. Além de regenerar a economia, cria novas fontes de renda, utiliza meios de produção não explorados,

incentivando o empreendedorismo local, com um multiplicador local e regional elevado. Além disso, tende a pequena empresa demandar serviços, suprimentos e capitais de empresas locais, o que propicia uma disseminação positiva na economia local, apresentando menos vulnerabilidade do que estabelecimentos que não têm nenhuma lealdade à comunidade local e que são influenciados por decisões externas (WINDERS, 2000; HENDERSON et al., 2000 apud BAR-EL, 2005).

Assim, é interessante que os órgãos gestores da região busquem o fortalecimento da estrutura do pequeno capital (“percebe-se que através da Lei Geral Municipal os municípios caminham para o fortalecimento do tecido empresarial”; contudo, as ações ainda são limitadas para sua completa implementação (ARAUJO; ARAUJO; PAIVA, p. 14, 2012), considerando tanto o crescimento do número de grandes empresas,<sup>7</sup> bem como a necessidade do aumento da produtividade da economia para potencializar seu crescimento.

Alguns fatores considerados para elevar a produtividade com participação das pequenas empresas são: dar continuidade ao processo de formalização do mercado de trabalho e transferir/absorver camponeses da agricultura tradicional para outros setores mais produtivos, além da absorção de tecnologia e racionalização do processo produtivo. Neste sentido, é necessário que o Governo reduza os custos de observância da legislação, melhore o ambiente de negócios em geral e diminua os custos de investimento em infraestrutura (IBRE, 2013).

Ainda que o fenômeno de informalidade seja, como de fato é, característico das pequenas empresas e que este aspecto influencie negativamente o crescimento econômico e a melhoria do bem-estar social, além de gerar condições inferiores de trabalho, empresas com baixa produtividade e o desrespeito ao Estado de Direito (BANCO MUNDIAL, 2007), são necessárias medidas governamentais de fortalecimento empresarial, considerando as contribuições socioeconômicas das micro e pequenas empresas.

Quanto aos incentivos por parte do governo federal citam-se algumas medidas para estimulá-los, como por exemplo: Criação da Secretaria da Micro e Pequena Empresa pela Lei Nº 12.792, de 28 de março de 2013, com a finalidade específica de apoio ao micro e pequeno empreendedorismo, sobretudo na formulação de políticas públicas. Uma de suas pretensões é: a construção do portal Empresa Simples. Sua finalidade será “permitir a abertura e fechamento de empresas no prazo máximo de cinco dias e reduzir o excesso de burocracia estatal

---

7 Mesmo considerando tão somente que a maioria da mortalidade de empresas esteja ligada a falta de gestão e contabilidade das MPE, a presença de grandes empresas altera o fluxo de renda e a preferência dos consumidores, fato este observado empiricamente, inclusive com queda na demanda de pequenas empresas – do mesmo ramo – localizadas no entorno de grandes empresas alimentícias.

para aumentar a produtividade e a lucratividade do segmento” (PORTAL BRASIL, 2013, p.1), O portal estará disponível no segundo semestre de 2014, disponibilizando todos os seus serviços via *internet*. Integra-se ao portal o Redesim para agilizar a abertura e fechamento de empresas, o simples internacional (regime alfandegário diferenciado e simplificado para comércio bilateral na MPE da América Latina), inova fácil (com informações para aprimorar o gerenciamento profissional das micro e pequenas empresas, e publicação de pesquisas e soluções de inovação) crédito (para emissão de certificado digital, encaminhando as MPEs a instituições financeiras para que essas possam oferecer linhas especiais de crédito), concilia já (oferecerá às MPEs condições para resolver disputas e contendas judiciais com empresas e órgãos públicos) e outros (PORTAL BRASIL, 2013), além de pretensões de redução de impostos do simples nacional (AFIF, 2014).

Algumas medidas anteriores foram: Criação da Lei Geral da Micro e Pequena Empresa (lei complementar nº 123, de 14 de dezembro de 2006), que resumidamente institui normas gerais relativas ao tratamento diferenciado e favorecido a ser dispensado às microempresas e empresas de pequeno porte no âmbito dos Poderes da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios; Criação da Rede Nacional para a Simplificação do Registro e da Legalização de Empresas e Negócios – REDESIM (lei nº 11.598, de 3 de dezembro de 2007), que estabelece normas gerais de simplificação e integração do processo de registro e legalização de empresários e pessoas jurídicas no âmbito da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios e sanciona a Lei complementar nº 128, de 19 de dezembro de 2008, que:

Trata da transferência de crédito de ICMS, concede um novo parcelamento especial, possibilita a adesão ao sistema de novas atividades, incentiva o associativismo com a criação da Sociedade de Propósito Específico, incentiva à criação de uma nova personalidade jurídica, que é o Microempreendedor Individual – MEI (MOURA, 2008 – ?, p.1).

Para tanto, o que se estabelece sobre suas possibilidades (pequenas empresas) e limites de desenvolvimento empresarial, o que se coloca como essencial, é o lugar que ocupa na divisão organizativa deste sistema (MONTANO, 2001), ou seja, o ponto central relativo à pequena empresa é que esta opere isolada; e seu ponto fraco não é ser pequena, mas atuar sozinha e descolada das redes empresariais mundiais (FARAH JR., 2004).

Assim, urge laços de cooperação e aprendizagem entre as empresas e instituições, formas pelas quais as MPE especializam a produção, tornando-as mais eficientes, com ganhos marginais de competitividade. Cria-se um cenário propício ao desenvolvimento empreendedor e inovativo, potencializando assim suas

características sociais e econômicas, sobretudo observadas através da formação de distritos industriais, sistemas e arranjos produtivos locais, que enfatizam o poder do local e do território, bem como da relevância na articulação entre os agentes (ARAUJO; PAIVA, 2012). Contudo, exercem papel-chave para o desenvolvimento empresarial os aspectos supracitados por Montano (2001) e Farah Jr. (2004), segundo os quais os paradigmas econômicos hegemônicos dificultam o acesso das pequenas empresas aos centros de decisões, e, na opinião Chacon (2007), a democracia representativa deve dar espaço para a chamada democracia participativa.

Destarte, considerando o exposto, a próxima seção, que contém os resultados e discussão da pesquisa, descreve as seguintes variáveis na RM Cariri: quantitativo de empresas, geração de emprego e massa salarial, concentração espacial dos negócios e distribuição/composição setorial.

### **5.3 RESULTADOS E DISCUSSÃO**

De acordo com o IPECE (2012), a RM Cariri apresentou em 2010 um Produto Interno Bruto (PIB) de R\$ 3.823.119.000,00 (três bilhões, oitocentos e vinte e três milhões, cento e dezenove mil reais), dos quais 77,83% se configuram no setor de serviços/comércio, 19,33% no setor da indústria e 2,84% na agropecuária. Merece atenção o setor agropecuário, que decresceu 2,26% na participação do PIB regional, tal como ocorreu em 2002 (com queda em todos os municípios). A cidade de Juazeiro do Norte foi responsável por 51,27% do PIB da região; Crato, por 22,14%; Barbalha, por 11,89%; e demais municípios, por 14,71%.

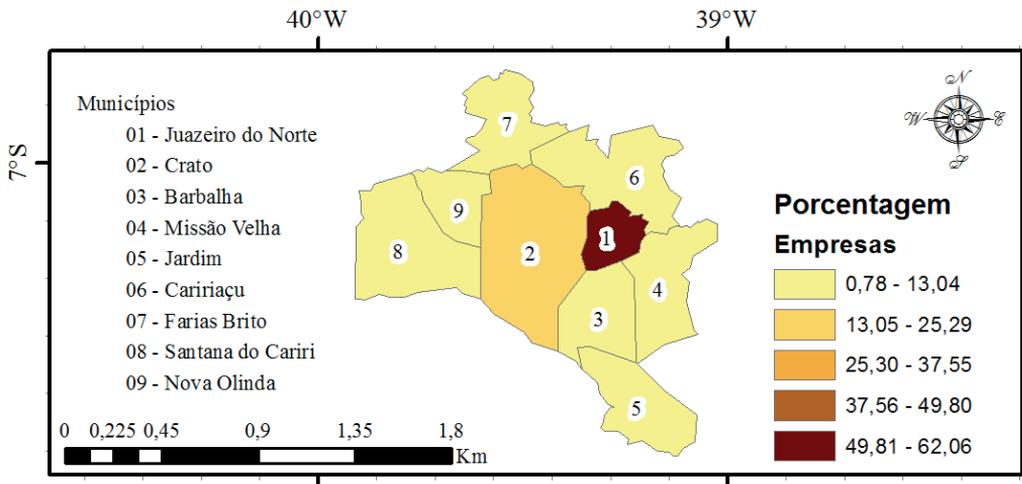
Há evidência da cidade de Juazeiro do Norte como o polo de atração da RM Cariri, por seus índices econômicos e demográficos. A cidade apresenta os maiores índices de taxa de urbanização (96,07% em 2010), densidade demográfica (1.006,91 habitantes/km<sup>2</sup> em 2010) e taxa de crescimento populacional (1,62% a.a. – entre 2000 e 2010) por sinal acima da média nacional (1,12% a.a.). Outras cidades que se destacam são Crato, com taxa de urbanização de 83,11%, densidade demográfica de 104,87 hab./km<sup>2</sup> e taxa de crescimento populacional de 1,46% a.a.; e Barbalha, com taxa de urbanização de 68,73%, densidade demográfica de 92,31 hab./km<sup>2</sup>; e 1,60% a.a. correspondente a taxa de crescimento (IPECE, 2010; PNUD, 2013).

Não obstante, o crescimento do PIB da região “atrai cada vez mais empresários e investidores para a RM Cariri, os quais acreditam no potencial não somente da cidade de Juazeiro, conforme apontado, mas também da RM Cariri como um todo, que cresce acima da média nacional” (NETO; TEIXEIRA, 2012).

Mesmo assim, enfatiza-se que há uma concentração espacial da atividade econômica no município de Juazeiro do Norte, evidenciando-o como centro pola-

rizador<sup>8</sup> da região. Em média, 62,06% do total de empresas da região se concentram no citado município, acrescida de 54,06% da mão de obra empregada e 52,50% da massa salarial gerada, considerando-se a média dos anos de 2007 a 2012 (ver figuras 1, 2 e 3).

Quanto à RM Cariri, no que concerne ao número de empresas formais, observa-se que a região tem obtido incrementos anuais, com crescimento médio de 394 novas empresas a cada ano (percentualmente crescimento de 6,94 a.a.), passando de um total de 4.726 empresas em 2007 para 6.694 em 2012. Além disto, crescimento de 6,61% a.a. no número de empregados (que compunham um total de 55.830 em 2007 e 77.957 em 2012) e 21,74% a.a. de massa salarial gerada (com total de R\$ 35.432.761,30 em 2007 e R\$ 81.651.509,13 em 2012).



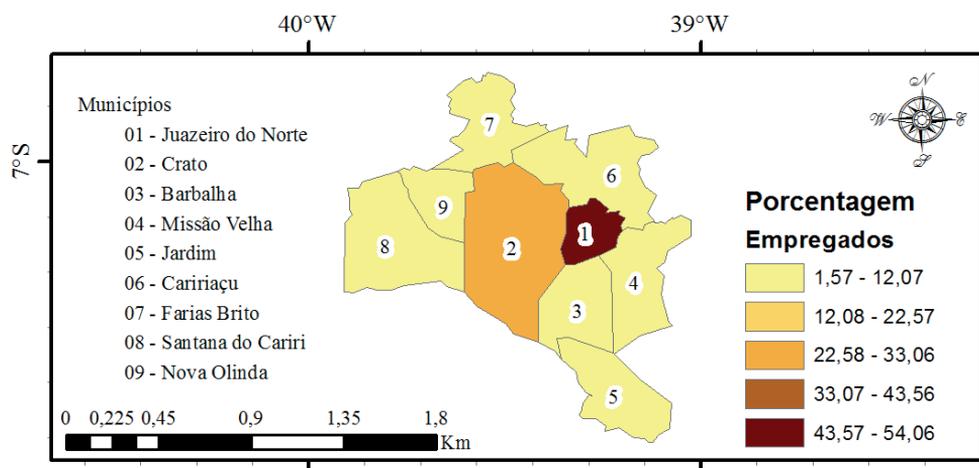
**Figura 1** – Concentração de empresas (%) nos municípios da RM Cariri entre 2007 e 2012.

Fonte: RAIS/MTE. Elaboração própria a partir do ArcMap 10.1 (Shapes GISMAPS).

8 Ressaltam-se alguns aspectos quanto a isto: 1) Este fenômeno coaduna com a Teoria dos Polos de Crescimento de Perroux. Sucintamente ele expressa que “o crescimento não surge em toda a parte ao mesmo tempo; manifesta-se com intensidades variáveis, em pontos ou polos de crescimento; propaga-se, segundo vias diferentes e com efeitos finais variáveis, no conjunto da economia” (PERROUX, 1967 apud SIMÕES; LIMA, 2009, p. 6-7). 2) Esta a intenção que motivou a criação da RM Cariri, que, conforme Cartaxo (2009), através do programa Cidades-Polo, egeram-se cidades polos com a capacidade de absorção do crescimento urbano, e proporcionar o desenvolvimento socioeconômico e combate a pobreza, derramando para as cidades circunvizinhas. 3) Por fim, que o crescimento histórico do país e do Nordeste ocorreu através de polos de atração, tendo consequências inclusive sobre o modelo de crescimento do Cariri (GUIMARÃES NETO, 1989).

Entre 2007 e 2012, a cidade de Juazeiro do Norte intensificou sua participação na economia da região<sup>9</sup> em comparação aos demais municípios, respondendo por 67,86% do total de novas empresas abertas na região, 56,17% da geração de novos postos de trabalho e 40,93% da massa salarial incrementada (respectivamente, um total de 1968 empresas, 22127 empregos e R\$ 46.218.747,83 de massa salarial gerada).

Destaca-se também a participação do município do Crato, responsável por 24,50% do número de empresas, 22,87% dos trabalhadores e 25,50% da massa salarial gerada na região (média dos anos 2007 a 2012, ver figuras 1, 2 e 3). Ademais, do total de novas empresas no período, acolheu 21,78%, com participação de 31,83% nos novos postos de trabalho e 37,58% da massa salarial gerada na região.

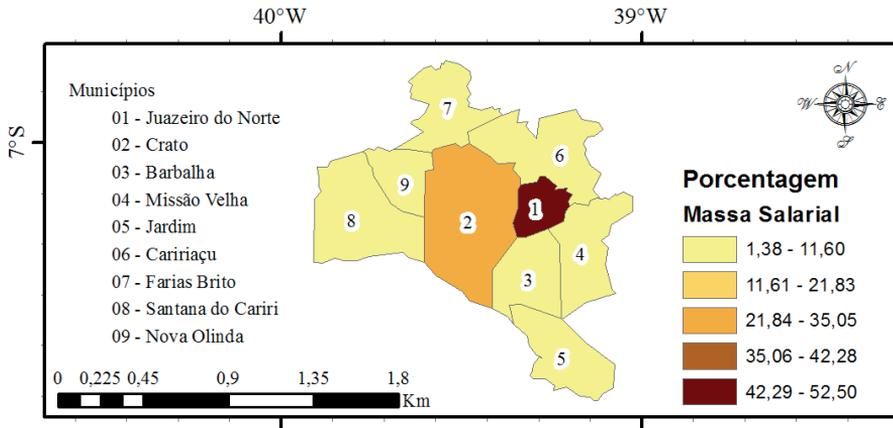


**Figura 2** – Porcentagem de trabalhadores (%) nos municípios da RM Cariri (2007 – 2012).

Fonte: RAIS/MTE. Elaboração própria a partir do ArcMap 10.1 (Shapes GISMAPS).

Em seguida, a cidade de Barbalha, que possui 6,40% das empresas, 10,24% dos trabalhadores e 9,96% da massa salarial gerada, além de 6,94% das novas empresas abertas na região, 9,80% dos postos de trabalhos gerados e 11,56% da massa salarial adicional (média dos anos 2007 a 2012, ver figuras 1, 2 e 3).

<sup>9</sup> Em conformidade com a nota de rodapé anterior os agentes governamentais observando a concentração populacional e de atividades na Região Metropolitana de Fortaleza e da pobreza e crescimento incipiente das cidades interioranas elegeram o crescimento por cidades-polo – repetindo tão somente o modelo que propiciou o crescimento da RME, que concentra suas atividades e população em torno de Fortaleza – para favorecer o crescimento econômico do interior do Estado e desconcentrar o crescimento da RME, assim desconcentrado para concentrar em torno das cidades-polo elegidas (CARTAXO, 2009; GOVERNO DO ESTADO DO CEARÁ, 2007).



**Figura 3** – Massa salarial gerada (%) nos municípios da RM Cariri entre 2007 e 2012.

Fonte: RAIS/MTE. Elaboração própria a partir do ArcMap 10.1 (Shapes GISMAPS).

Em resumo, juntas, as cidades centrais da RM Cariri (Juazeiro do Norte, Crato e Barbalha) representam 92,97% do total de empresas, 87,17% dos trabalhadores e 87,97% da massa salarial gerada. Essas disparidades (concentração espacial) cresceram ao longo do período considerado, haja vista que 96,58%, 97,80% e 90,07%, respectivamente, das novas empresas, trabalhadores e massa salarial concentram-se nestas cidades, tendência que deve se repetir nos próximos anos. Assim, evidencia-se que o crescimento concentrado da região tende a emigrar os fatores de produção das cidades periféricas em direção ao polo, o que vem acontecendo com frequência conforme Neto e Teixeira (2012), que atestam um dos desafios para gestão da RM Cariri como sendo o de trabalhar com as assimetrias da região, bem como as potencialidades, para que os resultados possam ser melhores distribuídos.

### 5.3.1 Participação dos estabelecimentos formais por setor de atividade econômica na RM Cariri

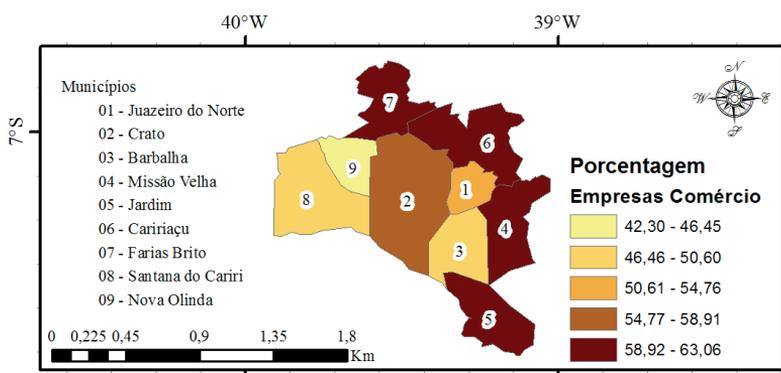
Esta seção evidencia o papel do setor terciário na região,<sup>10</sup> com destaque para o comércio no número de empresas e dos serviços na participação dos empregos e massa salarial. O setor de serviços, por sinal, tem ostentado maior crescimento

10 Conforme Costa e Amora (2009), o setor terciário comanda a economia local das cidades médias cearenses, mesmo com o crescimento do setor secundário, e se fortalece devido a geração de empregos diretos e indiretos da indústria – além dos empregos diretos no setor público e indiretos ligados ao comércio e serviços que se fazem crescer a massa de consumidores de bens e serviços, com expansão dos sistemas técnicos, das representações regionais de órgãos públicos estaduais e federais, universidades, hospitais e clínicas. Com destaque, conforme (BEZERRA; SANTOS; BARBOSA, 2010) do comércio varejista no Ceará, com forte impulso na economia e nas atividades terciárias das cidades cearenses.

absoluto. Cabe, por oportuno, registrar a concentração econômica nas duas cidades médias da região, Juazeiro do Norte e Crato.

É objeto de destaque na economia da RM Cariri o número de empresas, o setor comercial – 53,45% do total de (2007-2012) –, tendo apresentado, no período, o maior crescimento do número de novas empresas, a saber, 869.<sup>11</sup> A formação dos 53,45% dá-se da seguinte soma: Juazeiro do Norte (32,57%), Crato (13,74%), Barbalha (3,22%), sendo que os demais municípios não superam 1% (individualmente). (Ver figura 4).

No tocante à participação das empresas comerciais por municípios destacam-se as cidades de Jardim, Caririáçu, Farias Brito e Missão Velha, pertencentes ao intervalo 58,92 – 63,06% (figura 4). Infere-se que tais municípios tendem a depender da importação de artigos, uma vez que a acumulação de capital é baixa para investimento na produção destas mercadorias (em certos limites), sobretudo porque a população total de empresas é formada por MPE<sup>12</sup> (dos quais 96,20%, em média, são microempresas). Essa dependência deverá se aprofundar com a instalação de grandes empresas varejistas na cidade de Juazeiro do Norte, que se tornam fornecedoras do mercado, sobretudo das microempresas. Ademais, o setor ultrapassa os 50% do total de empresas em todos os municípios, com exceção de Nova Olinda, mesmo tendo o menor percentual da região (42,30%) – fruto da participação do setor industrial, com 39,06%<sup>13</sup> – ainda assim é o principal setor da atividade econômica deste município, por número de empresas. (Figura 4).



**Figura 4** – Participação relativa do setor comercial na economia (número de empresas) dos municípios da RM Cariri entre 2007 e 2012.

Fonte: RAIS/MTE. Elaboração própria a partir do ArcMap 10.1 (Shapes GISMAPS).

11 Seguido do Setor de Serviços com 711 novas empresas.

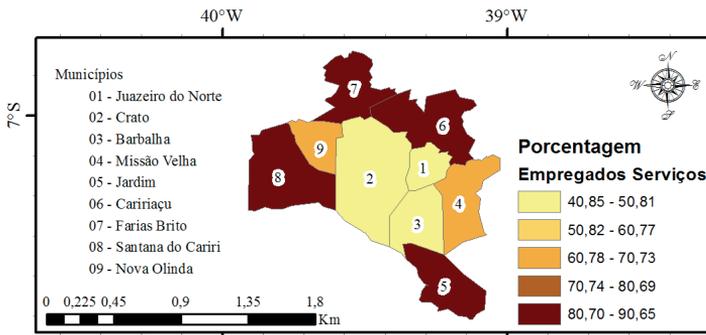
12 O mesmo se pode dizer de Nova Olinda e Santana do Cariri.

13 Essa média para a RM Cariri é 15,21%. Ressalta-se também que a participação do PIB industrial em Nova Olinda é de 24,72%, acima da média estadual, 23,57%, em Barbalha 28,71%, Juazeiro do Norte 19,58%, Santana do Cariri 18,78%, Missão Velha 18,43%, Crato 17,43% nos demais municípios que compõem a RMC este índice fica abaixo de 10%. (IPECE, 2010).

Quanto à cidade de Juazeiro do Norte, mesmo com a economia mais pulverizada que as demais, o setor comercial ainda representa mais da metade das empresas (52,49% do total), seguido pelo de serviços (25,32%), indústria (17,54%) e construção civil (4,65%). Conclui-se que o comércio não atende apenas demandas da cidade, mas também de municípios sul-cearenses e de turistas atraídos pelas romarias. Já a indústria se destaca pelas atividades de calçados e folheados, um polo calçadista que integra um dos Arranjos Produtivos Locais – APL's do Nordeste.

Contudo, embora possua a maioria das empresas, o setor comercial não é o que mais emprega na RM Cariri (em nenhum dos municípios), mas, sim, o de serviços.<sup>14</sup> Analisando-se a média da participação dos setores da atividade econômica (comércio, serviços, indústria e construção civil) no mercado de trabalho, tem-se o seguinte: o setor de serviços foi o que apresentou maior média (48,30%), seguido da indústria (26,45%), comércio (21,65%) e construção civil (3,61%). Nos nove municípios o setor de serviços foi líder no total de empregos, bem como na geração de novos postos de trabalho, o que em números absolutos significa 8722 novos postos de trabalho no agregado, contra 7454 no comércio.

Observa-se maior participação do setor de serviços quanto ao número de empregados nas menores economias.<sup>15</sup> Jardim, Caririçu, Santana do Cariri e Farias Brito têm mais de 88% de seus empregados no setor. Já no eixo central da região, Crajubar, os índices são menores, abaixo de 49%; mas, ainda assim, é o setor que mais emprega. (Figura 5).



**Figura 5** – Participação relativa do setor de serviços na economia (número de empregados) dos municípios da RM Cariri entre 2007 e 2012.

Fonte: RAIS/MTE. Elaboração própria a partir do ArcMap 10.1 (Shapes GISMAPS).

14 Destaque-se que um dos desafios deste setor é a “quantidade de consumidores de baixa renda que existem nesta região, o que provoca a diminuição de sua clientela, devido a demanda para consumo dos produtos deste setor ser influenciada pela renda dos consumidores”, para tanto, sobressaindo quanto à “flexibilidade” e “forma de reação/adaptação aos desafios de mercado” (ARAÚJO, 2010).

15 Postos de trabalho, preponderantemente, em MGE. Em Missão Velha, por exemplo, que apresenta a menor porcentagem média de empregabilidade em MGE – quando não se considera Crato, Juazeiro do Norte e Barbalha – este índice é 91,43%.

A indústria é o segundo maior empregador em Barbalha, Crato, Juazeiro do Norte, Nova Olinda e Santana do Cariri e o comércio em Jardim, Caririaçu e Farias Brito.

Vale ressaltar que, em Missão Velha, a construção civil foi o segundo setor a mais empregar em todos os anos analisados. O número de empregos, no referido setor, entre 2007 e 2012, foi, respectivamente, 304, 438, 598,<sup>16</sup> 208, 361 e 155. Em 2008 e 2009 há um salto na quantidade de empregos, o que se deve ao fato de nesses anos terem sido realizadas obras da transnordestina.<sup>17</sup>

As obras de infraestrutura de mobilidade, por exemplo, investimentos rodoviários e aéreos, indicam as disponibilidades de estrutura de apoio à produção e oferta de bens e serviços à população (IPECE, 2010). Estes investimentos refletem, por exemplo, o coeficiente de proximidade à capital, que tende a influenciar no crescimento dos municípios próximos a esta. Daí a relevância do desempenho da atividade econômica em Juazeiro do Norte, haja vista que a RM Cariri se encontra localizada no sul do estado, apresentando coeficientes de proximidade baixos, inclusive com índice zero para a cidade de Santana do Cariri (e média de 8,51, em uma escala de 0 a 100). Por outro lado a região se encontra equidistante a todas as capitais nordestinas.

Dito isto, observa-se, a partir da figura 6, a elevada participação do setor de serviços, acima dos 50%, em todos os municípios, sendo que, há maior participação nas menores economias da região, enquanto que nas cidades do triângulo Crajubar a participação tende a ser mais pulverizada que nas demais, isto resulta da maior diversificação de suas economias.

Quanto à massa salarial total gerada na RM Cariri sobressaem alguns aspectos, como, por exemplo, o crescimento de 21,74% a.a. (2007-2012) desta variável, alcançando em 2012 R\$ 81.651.509,13, sendo gerados R\$ 46.218.747,83 de massa salarial adicional no período. Como já destacado, são as maiores responsáveis por esse desempenho, pela ordem de citação, as cidades de Juazeiro do Norte, Crato e Barbalha. Quando se infere a participação setorial, no total de massa salarial, há

---

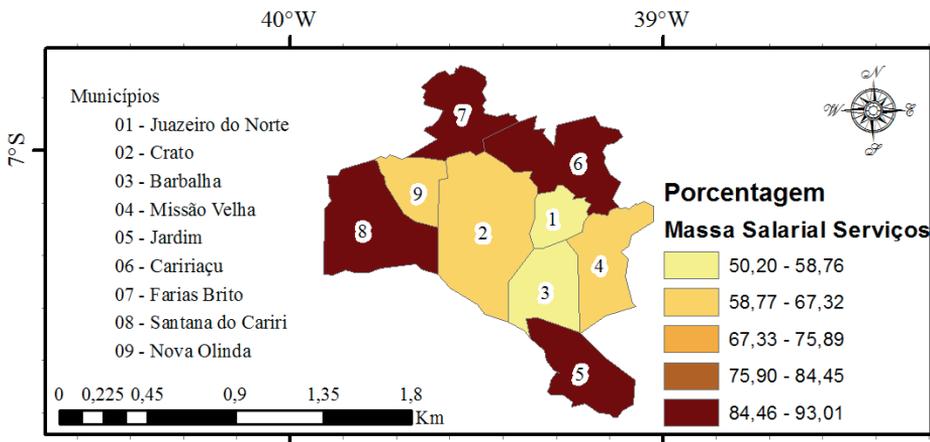
16 Em 2009, (auge dos empregos formais no setor) este valor representou 28,89% do total de empregos da cidade.

17 Outros investimentos em andamento na região são: construção da Rodovia Padre Cícero, aterro consorciado regional, Avenida do Contorno (Juazeiro do Norte), roteiro da Fé (Juazeiro do Norte), recuperação Ambiental e Urbanização no Bairro Seminário (Crato), requalificação das Praças Centrais (Crato), requalificação da Área Central (Farias Brito), centro Multifuncional de Serviços (Juazeiro do Norte), serviços de Sinalização e Pavimentação do Centro Histórico de Barbalha, urbanização de vias urbanas nos municípios de Santana do Cariri, Nova Olinda, Caririaçu, Missão Velha e Jardim, serviços de Sinalização Turística do Geopark Araripe, infraestrutura e Melhorias dos Geossítios do Geopark Araripe. O prazo de término de tais obras é 2014. (CIDADES, 2002?).

destaque dos serviços (responsáveis, por 57,21%, em média), seguidos da indústria (22,10%), comércio (17,14%) e construção civil (3,54%). O setor de serviços foi o que mais gerou massa salarial absoluta (R\$ 26.708.100,11). O comércio gerou R\$ 9.852.849,78; a indústria R\$ 8.539.225, 81 e a construção civil, R\$ 1.118.572,13. Tal desempenho ratifica a relevância do setor terciário na economia da região.

Deve-se destacar, conforme Araujo e Paiva (2012), que há predominância na região de trabalhadores que auferem até dois salários mínimos (média de 84,28% entre 1995 e 2010 e considerando-se, somente, os empregados das MPE). Tal fenômeno, segundo Bacelar (2013), aponta para uma característica inerente ao Norte e Nordeste como um todo, políticas de elevação real da renda tendem a potencializar o crescimento dessas regiões, devendo ser um marco para a RM Cariri.

Complementarmente, Furtado (1968) atesta que a elevação das remunerações provoca alterações da estrutura da demanda e por consequência da produção – a partir da tendência de elevação dos preços, fato que provoca a abertura de novas empresas – além do deslocamento das preferências e dos centros de decisões. Além disso, o crescimento traz a distribuição da renda, com impactos no desenvolvimento econômico, na diversificação do consumo e na realimentação do processo de acumulação do capital.



**Figura 6** – Participação relativa do setor serviços na economia (massa salarial) dos municípios da RM Cariri entre 2007 e 2012.

Fonte: RAIS/MTE. Elaboração própria a partir do ArcMap 10.1 (Shapes GISMAPS).

Ademais, na RM Cariri há tendência na participação, por setor, quanto à massa salarial total seguir a mesma ordem de participação do emprego,<sup>18</sup> sendo a única exce-

18 Observa-se que há correlação entre a massa salarial e o nível de empregos, no sentido que seu crescimento é explicado preponderantemente pela geração de postos de trabalho e não pelo

ção o município de Caririáçu,<sup>19</sup> devido à entrada de uma média empresa de construção civil na cidade, gerando 148 novos empregos, e R\$ 229.876,60 de massa salarial, o que elevou a participação relativa do município em 14,34%, influenciando na média geral. Sendo assim, o setor de construção civil ocupa a segunda posição em participação relativa (6,41%), seguido pelo comércio (5,12%), e indústria (0,81%), sendo que por número de empregados o comércio (6,37%) supera a participação do setor de construção civil (3,36%). Ressalta-se que em 2011 esta empresa saiu da cidade e se não fosse sua entrada em 2010, Caririáçu teria seguido a tendência da RM Cariri.

Por fim, a cidade de Juazeiro do Norte se destaca como maior geradora de massa salarial em todos os setores, seguida pelo Crato (com exceção do setor de construção civil onde a cidade de Missão Velha é a segunda maior).

Não obstante, destaca-se no próximo item a participação das MPE na economia da RM Cariri, considerando sua relevância na geração de massa salarial, bem como de empregos e número de empresas.

### **5.3.2 Participação por porte de estabelecimento formal na RM Cariri de 2007 a 2012**

As Micro e Pequenas Empresas – MPE constituem a maioria das empresas da região. As Médias e Grandes Empresas – MGE têm conseguido maior crescimento, com média de 7,12% a.a. entre 2007 e 2012, enquanto as MPE 6,94%. Esse desempenho decorre, sobretudo, do crescimento do número de grandes empresas varejistas na região, bem como dos investimentos privados e públicos, conforme Vasconcelos (2012). A média com desse foi 5.656 entre 2007 e 2012, o que representa 97,70%, dos quais 85,77% são microempresas; 11,93% pequenas; 1,54% médias; e 0,76%, grandes. O destaque pertence a Juazeiro do Norte, que concentra 62,11% das MPE da região; e Crato que responde por 24,59%; e Barbalha, 6,27%. Juntas, as demais cidades somam 7,03%.

Considerando que das novas empresas formais abertas na RM Cariri, entre 2007 e 2012, 97,61% são de MPE, quais 82,06% são microempresas, Juazeiro

---

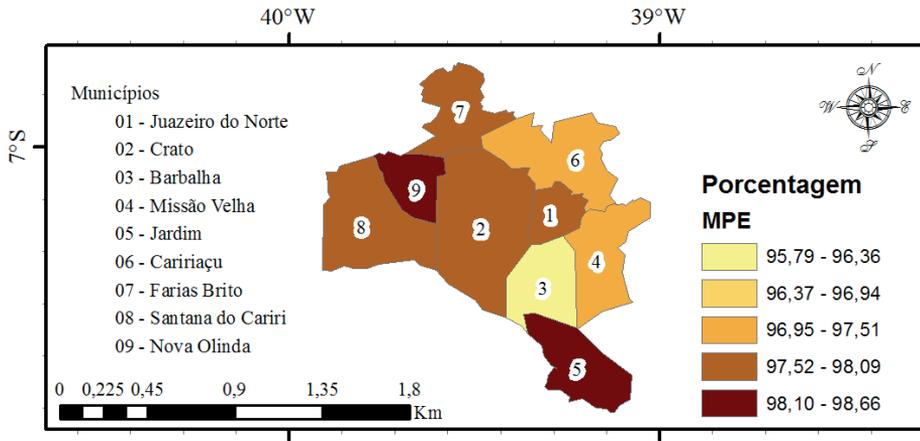
aumento real do nível de emprego. Deste modo, considerando que 85,65% do total de empregados da RM Cariri auferem rendimentos de até 2 salários mínimos, com média de 92,95% (93,31% nas MPE e 92,60% nas MGE) na indústria, 84,79% (88,53% e 72,23%) na construção civil, 91,38% (93,45% e 84,56%) no comércio e 73,49% (85,76% e 68,75%) nos serviços (RAIS, 2012), há um amplo potencial para políticas de elevação de renda para propiciar maior crescimento, como já mencionado (BACELAR, 2013).

19 Em 2010 houve dois eventos impactaram o setor da construção civil: obras e instalações para construção do centro educacional infantil e construção da rodovia Pe. Cícero, com investimento estadual de R\$ 38 milhões (NEPONUCENA, 2011b).

do Norte concentra 66,01% das novas MPE (54,92%, micro), Crato 22,90% (19,36% micro) e Barbalha 6,35% (5,47% micro). Desta forma, percebe-se que as políticas públicas da região devem permear o caminho de crescimento desconcentrado, principalmente porque os dados dão indício de redução na atividade empreendedora nos municípios de menor expressão econômica.

O exposto confirma a tese de Neto e Teixeira (2012) de que o crescimento concentrado da região tende a atrair os fatores de produção das cidades periféricas em direção ao polo.

Ressalte-se o decréscimo do número de MPE da construção civil em Cariri, 25% (duas MPE); em Farias Brito, 33,33% (uma MPE) e 50% (quatro MPE), respectivamente dos setores de construção civil e industrial; em Santana do Cariri, 100% (três MPE) e 53,85% (sete MPE) dos setores de construção civil e industrial. Apesar de representarem um número absoluto irrelevante se comparadas à economia de Juazeiro do Norte, por exemplo, as mortalidades dessas empresas representam um impacto negativo relevante na economia dessas cidades, uma vez que computam parte significativa do total de empresas.



**Figura 7** – Porcentagem de MPE (%) nos municípios da RM Cariri entre 2007 e 2012.

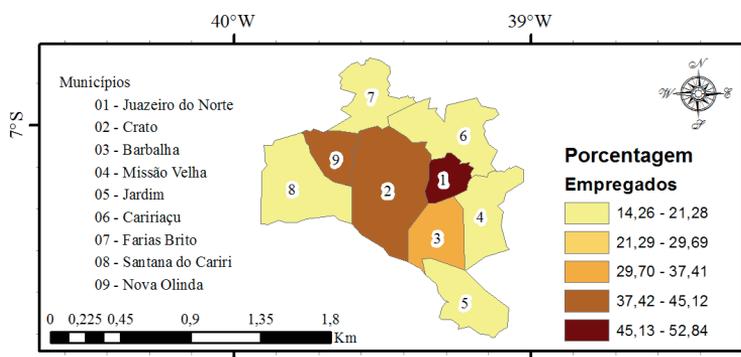
Fonte: RAIS/MTE. Elaboração própria a partir do ArcMap 10.1 (Shapes GISMAPS).

Outrossim, a divisão setorial do total de MPE na RM Cariri evidencia grande concentração em atividades terciárias: 53,97%, comerciais; 26,20%, de serviços; 14,94% de indústrias; e 4,89%, da construção civil. A mesma ordem se observa em todos os municípios (com variações percentuais), com exceção de Cariri onde o número MPE da construção civil supera as industriais e em Nova Olinda onde o setor industrial supera o de serviços em número de MPE. Não obstante, excetuando-se Nova Olinda que tem 43,05% de MPE comerciais, todas as demais cidades superam os 50%, sendo Jardim a de maior percentual: 63,64%.

Há tendência de maior crescimento das atividades terciárias na região,<sup>20</sup> considerando-se que das novas MPE abertas na região 44,04% eram comerciais e 36,54% de serviços, além disso, 10,46% industriais e 8,95% da construção civil.

Por setor de atividade, Juazeiro do Norte concentra a maioria das empresas abertas, com 64,54% do comércio, 68,80% dos serviços, 68,16% da indústria e 59,30% da construção civil, e Crato, na mesma sequência, 21,87%, 22,36%, 19,40% e 34,30%.

Há concentração espacial também no mercado de trabalho, conforme a figura 8. Entre 2007 e 2012 foram gerados 22.127 empregos na RM Cariri, dos quais 12.042 foram em MPE (1957 a mais do que os gerados pelas MGE). Entretanto, no acumulado do período, as MGE empregaram mais, 228.593, enquanto as MPE, 180.839, o que representa 54,42% do total de novos empregos e um crescimento de 8,28% a.a no número de empregados nas MPE, e de 5,32% a.a. nas MGE. Consequentemente cresceu a participação relativa no total de empregos de 3,12% das MPE.<sup>21</sup>



**Figura 8** – Porcentagem de trabalhadores nas MPE (%) dos municípios da RM Cariri entre 2007 e 2012.

Fonte: RAIS/MTE. Elaboração própria a partir do ArcMap 10.1 (Shapes GISMAPS).

20 A predominância de atividades terciárias na região é atribuída a alguns fatores, como: as periódicas romarias que ocorrem na região, que tornam possível a grande quantidade de empreendimentos e a movimentação financeira, e no caso específico do comércio por ser uma atividade que exige menor qualificação profissional (ARAUJO, 2010). E especificamente desde 2010, quanto ao crescimento do comércio varejista na região, devido à instalação de grandes empresas comerciais no Cariri, culminando no incremento de equipamentos dedicados ao consumo, à troca de mercadorias, a liquidações de estoque e promoções. (VASCONCELOS, 2012).

21 A nível nacional tal comportamento foi contrário, com as MGE gerando mais emprego e as MPE empregando mais em números absolutos. Enquanto as MPE geraram 4 milhões de empregos, as MGE 4,6 milhões entre 2006 e 2011. Em 2006 as MPE empregavam 1,5 milhões de pessoas a mais que as MGE, entretanto em 2011 houve um declive nessa diferença, passando para 954 mil a mais. (DIEESE, 2012).

Em termos percentuais, as MGE empregaram, em média, 55,88 (14,30 média e 41,58 grande) do total de empregos na RM Cariri e as MPE 44,12 (20,66 micro e 23,46 pequena).

Nas MPE da RM Cariri, Juazeiro do Norte representa 64,65% do total de empregos e 65,59% dos novos empregos gerados. Na sequência vêm Crato com 22,16% e 23,16%; Barbalha, com 7,20% e 6,29%; e demais cidades com 5,7% e 4,97%. Cresce, como se vê, a participação relativa de Juazeiro do Norte, 2,09%, e elas demais cidades, abaixo de 1%, com decréscimos que somam 0,22% em Farias Brito, Jardim, Nova Olinda e Santana do Cariri.

Em 2009, a RM Cariri teve a maior geração de emprego, 8.585 postos, dos quais 6.175 criados nas MGE e 2.410 nas MPE. Em 2010 houve a maior geração de empregos nas MPE, 2.957, o equivalente a 55,43% dos empregos gerados na RM Cariri no ano. Em 2012 há uma retração do emprego nas MGE, da ordem de 1.593 vagas. Entretanto, o saldo na geração de empregos na RM Cariri foi positivo (1.148), uma vez que as MPE empregaram 2.741 funcionários, ou seja, 238,76% do total gerado na RM Cariri.

Setorialmente, o emprego nas MPE da RM Cariri está subdividido assim: comércio, 39,45%; serviços, 26,51%; indústria, 28,92%; e construção civil, 3,11%. Também na geração de empregos, o comércio sobressaiu com 4.733 vagas – disponibilizando 14.358 postos de trabalho em 2012; os serviços, com 3.636; indústria, com 2.729; e construção civil, com 944.

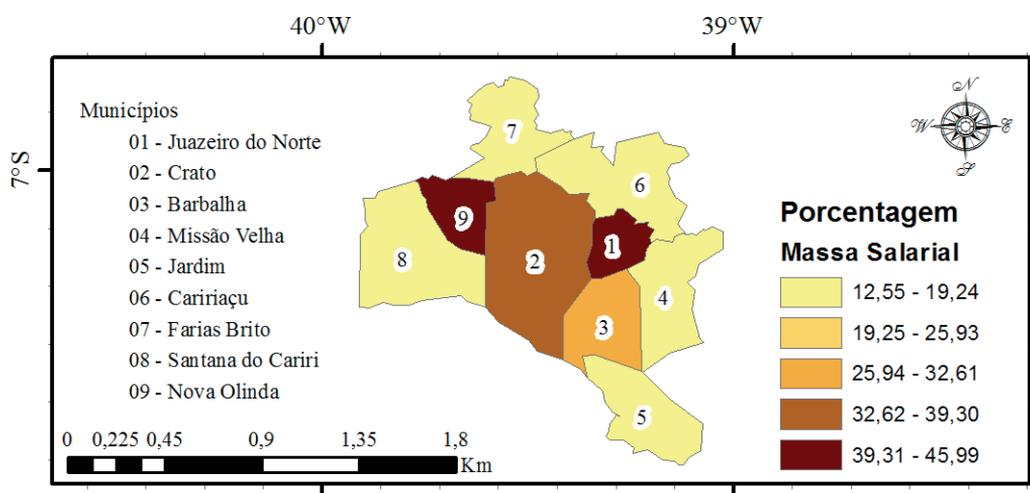
Não obstante, as MPE da RM Cariri representam 80,67% do total de empregos no comércio (dos quais 56,14% são de microempresas); 60,96% da construção civil; 48,43% indústria; e 24,20%, de serviços. Note-se que em todos os setores há concentração de emprego em Juazeiro do Norte: 67,50% na indústria; 64,07% na construção civil; 65,73%; no comércio e 60,04% nos serviços.

Em determinadas cidades, por inexistirem médias e grandes empresas, em certos setores, as MPE, por serem as únicas a atuarem nestes mercados, representam 100% do número de empregos. À exceção do setor comercial e industrial, nos quais as MPE representam em Barbalha (72,95% e 29,97%), em Crato (87,09% e 34,05%) e em Juazeiro do Norte (78,48% e 55,91%) do total de empregos; e no setor da construção civil: Juazeiro do Norte (76,04%) e Missão Velha (2,58%). Já no setor de serviços o emprego é formado preponderantemente por médias e grandes empresas, com média de 75,80%.

Quanto à massa salarial, sobressaem alguns aspectos nas MPE: i. representam 34,20%; do total gerado; ii. maior crescimento anual (22,65%); enquanto nas MGE foi 21,20%. iii. Responsáveis por 38,99% da massa salarial adicional no período (15,56% nas micro e 23,43% nas pequenas); e as MGE 61,01% (médias, 12,67% e grandes, 48,34%).

Em nível municipal destaca-se: i. Concentração da massa salarial em MPE nas cidades de Juazeiro do Norte (53,37%), Crato (25,03%) e Barbalha (9,95%). Também de massa salarial adicional, na sequência, 60,68%, 23,38%, 9,94%. ii. Decréscimos da massa salarial (por conta da saída de médias empresas); Caririaguçu e Jardim (16,67% a.a.) e Missão Velha (1,42% a. a.), num total de R\$ 17.965,51.

Ademais, os setores com maior participação na massa salarial total adicionam maior massa na RM Cariri. A seguir sequencialmente dados da participação no total da massa salarial e da massa adicional: i. Comércio (35,20% e 36,14%),<sup>22</sup> serviços (32,22% e 33,60%), indústria (26,39% e 24,06%) e construção civil (5,19% e 6,20%).



**Figura 9** – Porcentagem massa salarial gerada pelas MPE (%) dos municípios da RM Cariri entre 2007 e 2012.

Fonte: RAIS/MTE. Elaboração própria a partir do ArcMap 10.1 (Shapes GISMAPS).

O comércio é o setor que mais adiciona massa salarial em Caririaguçu (57,13%), Crato (37,17%), Farias Brito (114,91%) e Juazeiro do Norte (37,68%); os serviços em Barbalha (42,87%) e Jardim (39,88%); e a indústria em Missão Velha (35,99%), Nova Olinda (73,28%) e Santana do Cariri (49,40%).

22 A metodologia utilizada neste artigo, a exemplo do anuário do trabalho na micro e pequena empresa, calcula a massa salarial total a partir da massa salarial gerada no mês de dezembro de cada ano, multiplica-a por doze e chega ao total gerado por ano. Em metodologia utilizando a massa salarial média dos doze meses do ano, e multiplicando-a por doze, o comércio ultrapassa os serviços em montante de massa salarial apenas no ano de 2008, explicado, sobretudo pela maior geração de emprego e não pelo crescimento do rendimento médio per capita. A hipótese é que a metodologia utilizada no presente artigo apresente esta inversão em período anterior ao do estudo.

Preponderantemente, nos setores de comércio e construção civil, as MPE representam maioria da massa salarial, respectivamente, 76,44% e 54,53%; na indústria e serviços são as MGE com, respectivamente, 55,56% e 78,38%.

Finalmente, o setor de serviços representa a maior participação relativa na geração de massa salarial do total da massa gerada nas MPE, em Barbalha, Caririçu, Farias Brito, Jardim e Missão Velha; o comércio em Crato e Juazeiro do Norte, a indústria em Nova Olinda e Santana do Cariri. O segundo maior setor de representatividade na geração de massa salarial, nas MPE, é: indústria em Barbalha; comércio em Caririçu, Farias Brito, Jardim, Missão Velha e Nova Olinda; e serviços em Juazeiro do Norte, Crato e Santana do Cariri.

## 5.4 CONCLUSÃO

A RM Cariri não tem características marcantes de região metropolitana, ou seja, de grande conglomerado urbano, a exemplo das RM criadas em 1973 por decreto federal, mas figura num processo de crescimento das cidades médias do país e de estratégia estadual para crescimento econômico em torno daquelas com potencial dinamizador.

Nesta perspectiva, a cidade de Juazeiro do Norte é o centro polarizador da região, concentrando mais da metade do PIB, do número de empresas, empregados e massa salarial e liderando o crescimento da região. Assim, há tendência de crescimento da concentração econômica em Juazeiro do Norte, inclusive com indícios de decréscimo na atividade econômica de outros municípios, pela involução do número de empresas (por causa da transferência dos fatores de produção para o polo de atração, com maior mercado), sendo necessário que os órgãos gestores da RM Cariri busquem o crescimento cooperativo e desconcentrado, observando as necessidades de cada cidade e não o poder de barganha, o qual dificultará ainda mais sua consolidação como RM. Outras cidades que lideram o crescimento da região são Crato e Barbalha, mesmo assim condicionadas à cidade-polo.

As duas cidades médias devem preparar-se para num médio prazo receber e absorver o fluxo populacional em busca dos benefícios do crescimento econômico, para que este ocorra de forma equânime. Algumas sugestões de planejamento: política pública habitacional, emprego formal, oportunidade a jovens, idosos e portadores de deficiência, mobilidade, segurança, ampliação de vagas na educação, saúde, qualificação profissional, ações de fortalecimento do empresariado, principalmente do pequeno capital produtivo, que necessitam de maior assistência para permanência no mercado, execução da Lei Geral Municipal, etc, Assim se evitarão problemas sociais, tais como: favelização, violência, fome, miséria, prostituição, analfabetismo, etc.

Nesta região é forte a participação do setor terciário na economia, com destaque para o comércio quanto ao número de empresas e do setor de serviços no emprego e massa salarial. Além disto, lidera o crescimento absoluto das variáveis supracitadas.

Além disso, as MPE são a maioria de empresas da região e ocupam parte importante do número de empregados e massa salarial, abaixo das MGE, mas maiores do que elas na geração de emprego no período (2007-2012).

Nas MPE destaca-se o setor comercial quanto ao número de empresas, emprego e massa salarial, seguido pelo setor de serviços, ambos liderando crescimento absoluto destas variáveis.

Chama atenção, por exemplo, a participação das MPE no número de empregados no setor comercial (80,67%) e construção civil (60,96%), bastante acima da indústria (48,43%) e dos serviços (24,20%). Isto evidencia a necessidade de políticas públicas específicas de apoio e capacitação voltadas para este porte de empresa nos setores comercial e de construção civil, sobretudo no primeiro, considerando-se, por exemplo, a entrada de grandes empresas do comércio varejista na região, que, caso imprimam ações de concorrência, esfecelarão muitas das empresas locais.

Por fim, percebeu-se que há maior correlação entre o cômputo de empregos e a geração de massa salarial, do que entre a elevação do rendimento real e a geração de massa salarial, significa dizer que o crescimento da massa salarial está condicionado ao crescimento do emprego na região e não da elevação do rendimento real da economia.

## REFERÊNCIAS

AFIF. Afif anuncia mudanças no simples. Disponível em: <<http://www.afif.com.br/noticias/afif-anuncia-as-mudancas-no-simples/>> Acesso em: 11 dez. 2013.

ALMEIDA, F. A. *Desenvolvimento local: fundamentos para uma crítica marxista*. 166 f. Tese (mestrado em serviço social): Pontifícia Universidade Católica, São Paulo, 2010.

ARAUJO, D. M. F. *Caracterização das micro e pequenas empresas em Juazeiro do Norte – CE no período de 2000 a 2005*. Monografia de graduação em economia. Crato/CE: Universidade Regional do Cariri – URCA, 2010.

ARAUJO, Y. E. M. F.; ARAUJO, D.M.F. ; PAIVA, M. J. G. *Políticas públicas para micro e pequenas empresas na Região Metropolitana do Cariri-RMC: limites e perspectivas*. In: II Colóquio Sociedade, Políticas Públicas, Cultura e Desenvolvimento-CEURCA. Crato, 2012.

ARAUJO, Y. E. M. F.; PAIVA, M. J. G. *Análise da evolução dos pequenos empreendimentos dos setores industrial, comercial e serviços na região metropolitana do Cariri – CE*. In: XVIIª Reunião Anual de la Red Pymes Mercosur, 2012, São Paulo.

Entrepreneurship, creación y desarrollo de empresas. Santa Fé: entrepreneurship, creación y desarrollo de empresas, 2012. v. 2. p. 7-40.

BACELAR, T. *Região Metropolitana do Cariri: perspectivas para gestão, planejamento e desenvolvimento*. Crato/CE: Universidade Regional do Cariri – URCA, 26 de set. de 2013. Palestra ministrada a professores, alunos, sociedade civis e governantes.

BANCO MUNDIAL. Informalidade: saída e exclusão. Disponível em: <<http://siteresources.worldbank.org/INTLACBRAZILINPOR/Resources/InformalidadeResumo.pdf>> Acesso em: 15 dez. 2007.

BAR-EL, R. *Desenvolvimento econômico regional para a redução da pobreza e desigualdade: o modelo do Ceará*. Secretaria do desenvolvimento local e regional (SDLR), Fortaleza, 2005.

BEZERRA, E. SANTOS, F. BARBOSA, R. O impacto do varejo moderno na economia cearense. *Revista de desenvolvimento do Ceará, Ipece*, nº 01, outubro, 2010.

BRASIL. Lei complementar nº 123, de 14 de dezembro de 2006. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/Leis/LCP/Lcp123.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/LCP/Lcp123.htm)>. Acesso em: 16 dez. 2013.

BRASIL. Lei nº 11.598, de 3 de dezembro de 2007. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_Ato2007-2010/2007/Lei/L11598.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2007-2010/2007/Lei/L11598.htm)>. Acesso em: 18 dez. 2013.

BRASIL. Lei complementar nº 128, de 19 de dezembro de 2008. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/Leis/LCP/Lcp128.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/LCP/Lcp128.htm)>. Acesso em: 18 dez. 2013.

BRASIL. Lei nº 12.792, de 28 de março de 2013. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_Ato2011-2014/2013/Lei/L12792.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2013/Lei/L12792.htm)>. Acesso em: 11 dez. 2013.

BRASIL. *Ministério do Desenvolvimento Agrário*. Plano Territorial de Desenvolvimento Sustentável: Território Cidadania do Cariri – MDA/SDT/Agropolos. Fortaleza: Agropolos do Ceará, 2010.

CHACON, S. S. *O sertanejo e o caminho das águas*. 2007, 354 p. (série BNB teses e dissertações, n. 08). BNB, Fortaleza: 2007

CARTAXO, J. *Região Metropolitana do Cariri*. 2009. Disponível em: <<http://www.cidades.ce.gov.br>> Acesso em: 05. Jun. 2012.

CARVALHO, R. *Da modernidade à sustentabilidade: os coronéis urbanos e as inovações no discurso político no Ceará*. In: CHACON, S. (Org.) *O sertanejo e o caminho das águas*. Fortaleza: BNB, 2007.

CEARÁ (Estado). Lei Complementar Nº78. Diário Oficial Do Estado Do Ceará. Promulgada em 26 de junho de 2009. Série 3. Ano I. Nº 121.

CIDADES – Secretaria das Cidades. Projeto de Desenvolvimento Econômico Regional do Ceará Cariri Central. Fortaleza: cidades, 200?. Disponível em: <[http://www.cidades.ce.gov.br/index.php?option=com\\_content&view=article&id=43430:projeto-cidades-do-ceara-cariri-central&catid=12:categoria-4&Itemid=27](http://www.cidades.ce.gov.br/index.php?option=com_content&view=article&id=43430:projeto-cidades-do-ceara-cariri-central&catid=12:categoria-4&Itemid=27)>. Acesso em: 7 dez. de 2013.

COSTA, M. C. L.; AMORA, Z. B. (2009). Transformações nas cidades médias do Ceará (Brasil). Anais... do 12º Encuentro de Geógrafos de América Latina – ENGAL.

DEPARTAMENTO INTERSINDICAL DE ESTATÍSTICA E ESTUDOS SOCIOECONÔMICOS – DIEESE (2011). Anuário do trabalho na micro e pequena empresa: 2010-2011. 4. ed. Brasília, DF. Disponível em: <[http://bis.sebrae.com.br/GestorRepositorio/ARQUIVOS\\_CHRONUS/bds/bds.nsf/25BA39988A7410D78325795D003E8172/\\$File/NT00047276.pdf](http://bis.sebrae.com.br/GestorRepositorio/ARQUIVOS_CHRONUS/bds/bds.nsf/25BA39988A7410D78325795D003E8172/$File/NT00047276.pdf)>. Acesso em: 11 set. 2012.

DEPARTAMENTO INTERSINDICAL DE ESTATÍSTICA E ESTUDOS SOCIOECONÔMICOS – DIEESE (2012). Anuário do trabalho na micro e pequena empresa: 2012. 4. ed. Brasília, DF. Disponível em: <[http://bis.sebrae.com.br/GestorRepositorio/ARQUIVOS\\_CHRONUS/bds/bds.nsf/8cb2d324ffde890ece700a5fb073c4da/\\$File/4246.pdf](http://bis.sebrae.com.br/GestorRepositorio/ARQUIVOS_CHRONUS/bds/bds.nsf/8cb2d324ffde890ece700a5fb073c4da/$File/4246.pdf)>. Acesso em: 13 set. 2013.

FARAH JR., M. F. *Pequena empresa & competitividade*. Curitiba: Juruá, 2004.

FURTADO, C. *Teoria e política do desenvolvimento econômico*. São Paulo: Nacional, 1968.

GUIMARÃES NETO, L. *Introdução à formação econômica do Nordeste*. Recife: FUNDAJ, editora Massangana, 1989.

GOVERNO DO ESTADO DO CEARÁ. *Desenvolvimento Justo e Solidário “novo jeito de fazer”*. Fortaleza, 2007.

GISMAPS. Download Shape files. Disponível em: <<http://www.gismaps.com.br/english/shape.htm>>. Acesso em: 15 nov. 2013.

INSTITUTO BRASILEIRO DE ECONOMIA – IBRE. Não será mais possível crescer sem melhorar a produtividade. Conjuntura Econômica, Rio de Janeiro, vol. 67, n. 8, p. 6-8. Acesso em: 11 ago. 2013.

INSTITUTO DE PESQUISA E ESTRATÉGIA ECONÔMICA DO CEARÁ – IPECE. Índice de desenvolvimento municipal (IDM) Ceará – 2010. Fortaleza: IPECE, 2010.

INSTITUTO DE PESQUISA E ESTRATÉGIA ECONÔMICA DO CEARÁ (IPECE). A Evolução do PIB dos Municípios Cearenses no Período 2002-2010. n° 49, 2012. Disponível em: <[http://www.ipece.ce.gov.br/publicacoes/ipece-informe/Ipece\\_Informe\\_49\\_20\\_dezembro\\_2012.pdf](http://www.ipece.ce.gov.br/publicacoes/ipece-informe/Ipece_Informe_49_20_dezembro_2012.pdf)>. Acesso em: 11 set. 2013.

KLINK, J. J. Novas governanças para as áreas metropolitanas: o panorama internacional e as perspectivas para o caso brasileiro. *Cadernos Metrópole*, São Paulo, v. 11, n. 22, pp. 415-433, 2009.

MARCONI, M. De A., LAKATOS, E. M. *Fundamentos de metodologia científica*. 7. Ed., São Paulo: Atlas, 2010.

MARTINELLI, D. P.; JOYAL, A. *Desenvolvimento local e o papel das pequenas e médias empresas*. Barueri: Manole, 2004.

MONTANO, C. *Microempresa na era da globalização*. 2 ed. São Paulo: Cortez, 2001.

MOURA, P. S. A. *As principais alterações no simples nacional*. 2008. Disponível em: <[http://www.crcce.org.br/crcnovo/files/PRINCIPAIS\\_ALTER\\_SIMPLES%20NACIONAL.pdf](http://www.crcce.org.br/crcnovo/files/PRINCIPAIS_ALTER_SIMPLES%20NACIONAL.pdf)> Acesso em: 11 dez. 2013.

NEPOMUCENA, Y. *Região Metropolitana do Cariri*: Economista aponta desafios, 2011a. Jornal Diário do Nordeste, Fortaleza. Disponível em: <<http://diariodonordeste.globo.com/materia.asp?codigo=1073466>>. Acesso em: 11 dez. 2013.

NEPONUCENA, Y. Diário do Nordeste (Online). Fortaleza, 25 de out. 2011b. *Rodovia Pe. Cícero tem novo trecho concluído*. Disponível em: <<http://diariodonordeste.globo.com/materia.asp?codigo=1061094>>. Acesso em: 12 dez. 2013.

NETO, R. P. A.; TEIXEIRA, M. S. Desenvolvimento regional: um estudo na região metropolitana do cariri. *Revista de Psicologia* (online), Ano 6, N. 18, pp. 13-32, 2012.

PORTAL BRASIL. Novo portal do governo vai permitir abertura de pequenas empresas em até 5 dias. Disponível em: <<http://www.brasil.gov.br/governo/2013/11/novo-portal-do-governo-vai-permitir-abertura-de-pequenas-empresas-em-ate-5-dias>> Acesso em: 13 dez. 2013.

PROGRAMA DAS NAÇÕES UNIDAS PARA O DESENVOLVIMENTO – PNUD. Atlas do desenvolvimento humano no Brasil 2013. Disponível em: <[http://www.pnud.org.br/IDH/Atlas2013.aspx?indiceAccordion=1&li=li\\_Atlas2013](http://www.pnud.org.br/IDH/Atlas2013.aspx?indiceAccordion=1&li=li_Atlas2013)>. Acesso em: 14 dez. 2013.

RAIS – RELAÇÃO ANUAL DE INFORMAÇÕES SOCIAIS. *Acessar o sistema*. Disponível em: <<http://bi.mte.gov.br/bgcaged/login.php>>. Acesso em: 12 dez. 2009.

SANTANA, C. *Região Metropolitana do Cariri: perspectivas para gestão, planejamento e desenvolvimento*. Crato/CE: Universidade Regional do Cariri – URCA, 26 de set. de 2013. Palestra ministrada a professores, alunos, sociedade civis e governantes.

SEBRAE – CE. *Perfil Conjuntural das MPE e Atuação do SEBRAE*. Ceará, 2008.

SIMÕES, R. F.; LIMA, A. C. C. *Teorias do desenvolvimento regional e suas implicações de política econômica no pós-guerra: o caso do Brasil*. 2009. Disponível em: <<http://www.bnb.com.br/content/aplicacao/eventos/forumbnb2009/docs/teoria.pdf>> Acesso em: 15 dez. 2013.

VASCONCELOS, L. *Cariri: setor varejista na região é o que mais cresce*. 2012. Disponível em: <<http://www.iguatunoticias.com/2012/07/cariri-setor-varejista-na-regiao-e-o.html>>. Acesso em: 15 dez. 2012.

# ARRANJOS PRODUTIVOS LOCAIS DA REGIÃO METROPOLITANA DO CARIRI

*Rosemary de Matos Cordeiro<sup>1</sup>*  
*Francisco Tiago da Silva Moraes<sup>2</sup>*  
*Tallita Soares Justino<sup>3</sup>*  
*Yunna D'avila Carvalho Batista<sup>4</sup>*

## 6.1 INTRODUÇÃO

Os estudos de economia regional e da geografia econômica, a partir dos anos de 1970, incorporam a discussão sobre o papel de aglomerações produtivas como indutoras do dinamismo das localidades, ante um mercado aberto e competitivo ditado pelo processo de globalização. Esses estudos demonstram os benefícios do processo

---

1 Doutora em Geografia pela Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho” (UNESP) e professora adjunta do Departamento de Economia da Universidade Regional do Cariri (URCA), [rosymatos@hotmail.com](mailto:rosymatos@hotmail.com).

2 Graduado em Ciências Econômicas pela URCA, [tiagomoraes.eco@hotmail.com](mailto:tiagomoraes.eco@hotmail.com).

3 Aluna do mestrado em Demografia da Universidade Federal do Rio Grande do Norte (UFRN) e graduada em Ciências Econômicas pela URCA, [tallitasj\\_21@hotmail.com](mailto:tallitasj_21@hotmail.com).

4 Aluna do mestrado em Ciência Política da Universidade Federal da Paraíba (UFPB) e graduada em Ciências Econômicas pela URCA, [yunnadavilac@hotmail.com](mailto:yunnadavilac@hotmail.com).

aglomerativo de unidades produtivas do mesmo setor, localizadas espacialmente através de fatores que induzem ganhos de economias externas, reduzindo custos e permitindo ganhos de competitividade, desencadeados por aspectos como: divisão de etapas do processo produtivo, capacidade de atração de fornecedores e serviços especializados, mão de obra especializada, difusão de informações técnicas e tecnológicas sobre o segmento, compras coletivas, organização setorial, bem como estímulos à formação de processo inovativo e difusão rápida das inovações advindas, muitas vezes, de processos formais e informais de difusão de conhecimento especializado.

Na literatura especializada, várias nomenclaturas discutem os processos aglomerativos e suas peculiaridades, assim definidas: distritos industriais, clusters, sistemas e arranjos produtivos locais, dentre outras. A diferenciação entre estas nomenclaturas é tênue, estando vinculada ao grau de organização setorial, à interação entre aparelho produtivo e instituições, o que constitui uma teia de interações mais densa ou menos densa e indica um grau de enraizamento maior ou menor do aparelho produtivo nas localidades. A presença de aglomerações, de interações entre o aparelho produtivo e deste com o conjunto de instituições, permite a um território diferenciar-se dos demais, através da presença de ativos específicos, muitas vezes intangíveis e não transferíveis para outras localidades, o que pode desencadear o desenvolvimento econômico das localidades e a sua competitividade perante outros mercados. Assim, os territórios tornam-se capazes de atrair e fixar agentes produtivos e setores produtivos, favorecendo assim, a presença de processos inovativos de produção e o desenvolvimento de médio e longo prazo.

No Brasil, ganha força a nomenclatura baseada nos Arranjos Produtivos Locais – APLs, que podem ser entendidos como “um conjunto de atores econômicos e sociais, localizados em um mesmo território, atuando tanto nos setores primário e secundário quanto no terciário, que apresentam vínculos formais ou informais ao desempenharem atividades de produção e inovação.” (CASSIOLATO; LASTRES; STALLIVIERRI, 2008 apud AMARAL FILHO, 2009, p. 2). Lastres (2004) nos diz que, para se observar os sistemas e arranjos produtivos locais, é mister a investigação de interações entre empresas e destas com outras do aparelho produtivo; a observação da geração e difusão do conhecimento, principalmente o conhecimento tácito; o desenvolvimento de processos de aprendizado aplicados à produção, à organização e à capacidade inovativa do aparelho produtivo; os componentes históricos, de proximidade geográfica, cultural, social e institucional que colaboram para a formação de vantagem competitiva do sistemas e arranjos.

As considerações acima, este estudo tem por objetivo discutir as características dos arranjos produtivos locais de calçados, folheados, turismo religioso e pedras cariris da Região Metropolitana do Cariri- CE.

A região metropolitana do Cariri, localizada no sul do Ceará, foi criada em 29 de junho de 2009. É composta pelos municípios de Crato, Juazeiro e Barbalha,

bem como de cidades circunvizinhas, a saber: Caririçu, Farias Brito, Jardim, Missão Velha, Nova Olinda e Santana do Cariri. A maior área geográfica, dentre os municípios, é apresentada por Crato, seguido dos municípios de Santana do Cariri, Missão Velha e Caririçu. No entanto, o maior índice populacional concentra-se na cidade de Juazeiro do Norte, com 249.829 habitantes, correspondente a 44,58% da população de toda a região metropolitana. O segundo adensamento populacional é o de Crato, equivalendo aproximadamente a 20,84% da população. O melhor IDH da região está em Crato (0,716), seguido de Juazeiro do Norte (0,697) e Barbalha (0,687). Quanto à participação no PIB da microrregião, tem-se o de Juazeiro do Norte, 50,69%; Crato, 23,46%; e Barbalha, 10,35% (IPECE, 2009).

Em relação à economia, os principais subsetores quanto à expressividade são: produção de calçados; produção de artigos de ouriversaria e/ou folheados; e uma considerável infraestrutura de turismo, em especial o turismo religioso. É bastante difundida a noção de que tais formas produtivas sustentam e estruturam três correspondentes Arranjos Produtivos Locais. Afora estes segmentos, o setor de serviços se expande (sobressaem os papéis do comércio, a expansão do ensino superior público e privado, a expansão da oferta e diversificação dos serviços de saúde). Outrossim, tem-se na região metropolitana a aglomeração produtiva de pedras Cariri.

## **6.2 METODOLOGIA**

Para consecução do objetivo estabelecido, optou-se pela utilização de dados primários e secundários e variáveis centrais como: processo histórico; produção, mercado, emprego; inovação e aprendizado; cooperação e formas de governança. A pesquisa secundária utilizou dados da RAIS/MTE e de trabalhos científicos sobre os arranjos produtivos de calçados, folheados e pedras cariris, de diversos autores. A pesquisa direta foi realizada com o setor de folheados, a partir de listagem do SEBRAE, com 20 unidades produtivas. Utilizou-se pesquisa de Krejcie; Morgan (1970 apud GERARDI; SILVA, 1981), para composição da amostra, o que totaliza 19 unidades produtivas entrevistadas. Destas, apenas 17 responderam às questões propostas.

## **6.3 ARRANJOS PRODUTIVOS LOCAIS DA MICRORREGIÃO DO CARIRI**

### **6.3.1 Arranjo produtivo de calçados**

A aglomeração produtiva de calçados do Cariri compunha-se, em 2012, segundo dados da RAIS/MTE, de 202 unidades produtivas, concentradas, na fabricação de bens finais, os quais se compõem de calçados de plástico (29,70%) e de calçados de outros materiais (especialmente materiais sintéticos) (45,05%), calçados

de couro (24,26%), com baixa representatividade de firmas produtoras de bens de capital (0,99%) pertencentes à cadeia produtiva do setor em questão. Os dados da RAIS/MTE mostram uma expansão quantitativa do número de empresas cadastradas no CRAJUBAR, no intervalo 1996 – 2012, conforme pode ser observado nos dados da Tabela 1. Observa-se também que o arranjo produtivo de calçados encontra-se concentrado espacialmente na cidade de Juazeiro do Norte, de acordo com número de unidades produtivas. Porém, em Crato encontra-se a sede de uma unidade produtiva de grande porte, figurando entre os maiores grupos de calçados do país.

**Tabela 1** – Composição do arranjo produtivo de calçados – anos 1996 e 2012.

Classificação CNAE	1996			2012		
	Barbalha	Crato	Juazeiro do Norte	Barbalha	Crato	Juazeiro do Norte
Fabricação de Calçados de Couro	00	01	04	02	08	39
Fabricação de Calçados de Plástico	00	02	17	05	05	50
Fabricação de Calçados de Outros Materiais	01	00	08	09	04	78
Fabricação de Equip. para a Indúst. do Vest. e de Couro e Calçados	00	00	00	01	00	01
<b>TOTAL</b>	<b>01</b>	<b>03</b>	<b>29</b>	<b>17</b>	<b>17</b>	<b>168</b>

Fonte: Rais/MTE.

De 1996 a 2012, ocorre uma expansão de 33 unidades registradas no arranjo para 202 unidades, o que representa para o período 612,12%. Esta expansão se deve à abertura da economia brasileira, num momento em que os segmentos produtivos estão expostos à intensa competição, especialmente dos produtos chineses. O segmento, ao mostrar uma expansão continuada, com inversões locais e atração de investidores extrarregionais, apresenta um movimento contrário ao de outros polos calçadistas no Brasil, os quais sofrem de forma mais intensa os efeitos da concorrência externa e dos períodos de valorização cambial da moeda brasileira.

Diversos fatores podem ser associados a este comportamento: crescimento da economia brasileira; reestruturação de empresas do setor calçadista, com deslocamento de unidades produtivas para centros de menor custo produtivo (custo

da força de trabalho); políticas de isenção fiscal praticadas pelo governo do estado do Ceará, através do FDI (Fundo de Desenvolvimento Industrial), com o fim de estimular a implantação de unidades industriais; formalização de pequenas unidades. Estes fatores, somados a cultura empreendedora local, estimulam a implantação de novas unidades produtivas.

a) Processos históricos determinantes da formação do arranjo produtivo de calçados do Cariri

Para Araújo (2006) a constituição do arranjo produtivo de calçados do Cariri recebe influência da formação histórica do Vale do Cariri, o qual não pode ser dissociado do uso tradicional do couro, empregado como insumo básico para produção de bens artesanais para o consumo, inclusive calçados de couro. Outra influencia histórica advém dos movimentos de romarias que caracterizam o Juazeiro do Norte, transformado em lugar místico, graças aos “fenômenos extraordinários” que envolvem o Padre Cícero e a beata Maria de Araújo (a partir de 1889), diretamente vinculados à expansão populacional vivida pelo lugar e ao surgimento da produção de bens artesanais. Dentre os bens artesanais fabricados para suprir as necessidades da demanda em expansão estavam, segundo Della Cava (1985), a produção artesanal de objetos de couro e sapatos, crucifixos, medalhas de latão, prata e ouro. Assim, observamos as raízes endógenas dos arranjos de calçados, folheados e turismo religioso.

Outro momento de estímulo à industrialização ocorre através do Programa Asimow, na década de 1960, mediante a associação do Estado e de universidades. Dentre as unidades industriais implantadas, segundo Araújo (2006), encontrava-se a empresa de calçados. Das unidades industriais implantadas, algumas não lograram êxito. Araújo (2006) também nos afirma que, nos anos 1970, em “Juazeiro do Norte, ocorre um dinamismo na indústria de plásticos e borrachas, como também na produção de sandálias de material sintético” (ARAÚJO, 2006, p. 92). Nos anos 1980, a autora destaca os programas de estímulo aos micro e pequenos empreendimentos, os quais estimularam as pequenas unidades industriais.

A partir do final dos anos de 1980 e década de 1990, os programas de atração de investimentos implementados pelo governo estadual trouxeram para a microrregião algumas empresas de grande porte – como a Grendene, a Singer e a Caloi, afora a instalação de unidades produtivas de pequeno e médio porte, através dos programas de interiorização industrial no Ceará.

b) Caracterização da produção, mercados e emprego

Segundo Amaral Filho e Lima (2003), a produção de calçados tem como linha central os calçados femininos e as sandálias do tipo surf (de dedo) com

borracha de EVA. As sandálias femininas (tipo Melissa) que são produzidas neste setor utilizam os seguintes materiais: Solado de Policloreto de Vinila (PVC) e cabedal de couro sintético; solado de poliuretano (PU) e cabedal de couro puro ou sintético.

Costa (2007) afirma que, inicialmente, o arranjo produtivo tinha como matéria prima principal o couro. Com o aparecimento de materiais sintéticos como PVC, PU, TR e EVA, o segmento adquire novo dinamismo e sua produção passa a ser comercializada em outros Estados do país e também do exterior. O uso de materiais sintéticos, para este autor, diferencia o setor de calçados local dos demais polos deste segmento no país.

Para Costa (2007), o mercado de destino da produção diferencia-se em função do tamanho dos empreendimentos. Haja vista que aquelas empresas de maior porte do arranjo (especialmente médias empresas e uma grande unidade) inserem seus produtos em outros estados do mercado nacional. De acordo com o SEBRAE (2005 apud LIMA; CORDEIRO, 2012, p. 8) algumas empresas vivenciaram períodos de exportação da produção, mas a atividade exportadora não se constitui, ainda, uma prática contínua. Costa (2007) também afirma que micro e pequenas empresas comercializam produção baseadas em insumos locais, adquirindo PVC, inclusive reciclado, e placas de EVA de fornecedores locais. Elas comercializam sua produção no mercado local e entorno e têm como foco camadas da população de baixo poder aquisitivo da população. Também se beneficiam do turismo religioso vivenciado pela cidade de Juazeiro do Norte.

Quanto à origem da matéria prima, Beserra (2009) afirma que os materiais sintéticos são comprados principalmente de São Paulo, da Bahia e do Rio Grande do Norte. O Rio Grande do Norte, o Ceará e Recife são os principais fornecedores de embalagens. Há ainda algumas empresas que trabalham com o couro cru, produto este adquirido no próprio Juazeiro do Norte. Percebemos, então, que o segmento em questão articula-se com outros centros comerciais, não se caracterizando, portanto, como economia fechada, mas aberta a interações com outros centros. No entanto, esta articulação diminui o efeito multiplicador do setor na economia local, bem como as “linkages” para trás na economia local, de forma a atrair etapas mais complexas da cadeia produtiva em questão.

Sobre a origem do capital dos empreendimentos, Lima e Cordeiro (2012) constatam que há predominância de capital de origem nacional no segmento em questão. Costa (2007), ao pesquisar as unidades do arranjo sediadas em Juazeiro do Norte, afirma que 86, 30% do capital deste segmento é controlado localmente, o que indica uma imersão do segmento no território sob estudo.

Em relação as características da escolaridade do emprego, Lima e Cordeiro (2012) chamam a atenção para a predominância de trabalhadores com ensino

fundamental completo (40,7%), ensino médio completo (33,2%) e incompleto (20,2%). Esses números demonstram que o segmento possui baixa participação de trabalhadores com ensino superior (apenas 2%), (o que representa baixo potencial para inovações dinâmicas introduzidas por conhecimento especializado), bem como a pequena captação de trabalhadores analfabetos (dada a dificuldade de adaptação a processos produtivos modernos, especialmente com maquinário computadorizado). Costa (2007) detecta a predominância do emprego formal.

Em relação aos fatores determinantes da competitividade, Lima e Cordeiro (2012) enumeram os seguintes elementos citados na pesquisa: qualidade do produto e capacidade de atendimento; qualidade da matéria-prima; qualidade da mão de obra; nível tecnológico dos equipamentos; e novos produtos e processos.

#### c) Inovação, cooperação e aprendizado

Costa (2007) resume as principais formas de processos inovativos associados ao desenvolvimento de produtos e processos, a saber: desenvolvimento de produtos e processos; aquisição de tecnologias (incorporadas – máquinas e equipamentos; não incorporadas – patentes, marcas, licenças, etc.) associadas à introdução de inovações; engenharia e desenho de produtos; mudanças organizacionais; e capacitação e comercialização.

Lima e Cordeiro (2012) veem como principais formas de inovação na adoção do setor de calçados: a introdução de novos processos tecnológicos (já existentes no setor); a fabricação de novos produtos (já existentes no mercado); melhorias nos desenhos dos produtos; e melhorias em embalagens. Outras estratégias inovativas são: introdução de produto novo para o mercado internacional; implementação de técnicas avançadas de gestão; mudanças no marketing (de menor representatividade para o segmento). O setor introduz assim inovações imitativas, não desenvolvendo esforços de desenvolvimento de pesquisas aplicadas à produção.

Um percentual abaixo da metade dos pesquisados afirma desenvolver atividades relacionadas a treinamento de pessoal (45,4%); contratação de mão de obra com nível superior ou pessoal técnico especializado foi considerada de baixa representatividade (22,6%). Tais aspectos demonstram fragilidades para o desenvolvimento endógeno de inovações, bem como para a manutenção de competitividade baseada no desenvolvimento de capacidade inovativa.

#### d) Cooperação e formas de governança

O desenvolvimento de atividades cooperativas, em aglomerações, constatado na literatura especializada, pode colaborar para redução de custos e com-

petitividade setorial. No arranjo produtivo de calçados, porém, segundo Lima e Cordeiro (2012), Costa (2007) e Cordeiro (2000), as ações coletivas apresentam-se pouco relevantes. Pequeno número das empresas pesquisadas participa de atividades conjuntas. Costa (2007) afirma ter encontrado ações conjuntas relatadas apenas por micro e pequenas empresas, as quais desenvolviam as seguintes atividades: compras de insumos e equipamentos, desenvolvimento de produtos e processos e participação em feiras, com baixo grau de cooperação no segmento.

Vale destacar que o segmento, a partir de 1998, organizava a FETECC – Feira de Tecnologia e Calçados do Ceará, com a ajuda do sindicato patronal (SINDINDÚSTRIA) e de outras instituições como o SEBRAE, governo do Estado do Ceará. Desta feira participavam expositores locais, divulgando a sua produção e realizando rodadas de negociações, bem como expositores de insumos e de bens de capital advindos de outros polos calçadistas. A última edição da feira ocorreu em 2010, o que acarretou perda de atividade conjunta, fonte de negociação e de informações para produtores locais, realizada pelo segmento.

As instituições com as quais o segmento desenvolve alguma interação, são, segundo Lima e Cordeiro (2012) e Costa (2007), as seguintes: SINDINDÚSTRIA, que atua “(...) em três frentes principais: capacitação, inserção comercial e inovação” (COSTA, 2007, p. 204); SEBRAE (consultorias na área tecnológica, cursos de capacitação e treinamentos); SENAI (curso de qualificação e treinamento para trabalhadores, com laboratório); Banco do Nordeste (programas creditícios); Prefeitura Municipal (criação do distrito industrial no município de Juazeiro do Norte). Existia outra associação de produtores, a AFABRICAL, citada por pesquisadores, a qual promoveu ações como: compras conjuntas, central de vendas, consecução de equipamentos para uso de associados, projetos de financiamento para sócios com aval da associação. Esta, no entanto, ainda pesquisada por Costa (2007), deixa de existir, segundo entrevista com o ex-presidente da AFABRICAL, em função de débitos de ex-sócios, dos quais a associação era avalista, ao longo da década de 2000.

Outra preocupação é a inexpressividade, segundo informações das pesquisas citadas, de formas de integração entre aparelho produtivo e instituições de pesquisa e ensino superior presente na microrregião, reduzindo estímulos à capacidade inovativa e ao desenvolvimento de fatores determinantes de competitividade no médio e longo prazo.

### **6.3.2 Arranjo produtivo de folheados**

#### a) Histórico

Segundo Fernandes (2005), o surgimento da produção de folheados em Juazeiro do Norte também se vincula aos “fenômenos extraordinários” do Juazeiro

do Norte. Desde o início das romarias à cidade mística, ocorre a expansão populacional, fonte geradora de ocupação para a população local. Dentre estas atividades produtivas de bens de consumo leve e bens simbólicos que surgem no final do século XIX e início do século XX, referenciado por Della Cava (1985), encontra-se a produção de medalhas e crucifixos cunhadas em latão, ouro e prata, iniciando-se um processo de acumulação de saberes produtivos neste segmento.

Segundo Lima (2004?), a constituição do arranjo produtivo de folheados é de mais de cinquenta anos e a atração mística exercida por Juazeiro do Norte, através da figura do Padre Cícero, estimulava casamentos na cidade, e, portanto, “(...) incentivava aos ourives da região a fabricar e vender alianças” (LIMA, 2004?, p.2). Assim, os autores citados mostram a interação presente no território dos fatores históricos, culturais, os quais repercutem na formação de atividades produtivas.

De acordo com o SEBRAE (2007) apud Costa, Santos e Tavares (2008, p.6), o setor de folheados da Região Metropolitana do Cariri apresenta “40 empresas formais e cerca de 250 informais, empregando perto de 4.000 pessoas, garantindo um faturamento anual de 60 milhões de reais, na venda de 30 toneladas/mês de produtos, desde o bruto até folheados de ouro e prata”. Segundo os dados da RAIS/MTE, em 1996 existiam em Juazeiro do Norte duas empresas formalizadas (no setor de Lapidação de Pedras Preciosas e Semi-preciosas, Fabricação de Artigos de Ourivesaria e Joalheria). Em 2012 este número cresce para 15 estabelecimentos, com concentração deles em Juazeiro do Norte. A divergência acentuada entre os números pode ser explicada pela presença da informalidade no segmento. Tal informalidade, segundo técnicos do SEBRAE, pode ser atribuída aos riscos da atividade produtiva, a qual lida com insumos de elevado valor agregado, bem como a pesada tributação, induz empreendedores a permanecerem na informalidade.

Apesar do crescimento no número de estabelecimentos formais, Lima (2004?) afirma que o auge do arranjo ocorreu há 30 ou quarenta anos atrás, quando Juazeiro do Norte respondia por quase metade da produção nacional de folheados. Para a autora em questão o arranjo vive uma etapa de estagnação

## b) Caracterização da produção, mercados e emprego

Segundo pesquisa direta, realizada em 2013, os principais produtos citados pelos produtores são: brincos, correntes, anéis, pulseiras e pingentes. Fernandes (2005) também constata que a produção local compõe-se destas linhas de produção, afora peças brutas para folheado. Os dados da pesquisa direta mostram que 94,12% dos entrevistados são microempreendimentos; o restante – 5,88% – pequenas empresas. Nenhuma empresa do segmento foi caracterizada como média ou grande.

Dentre os entrevistados que responderam sobre a origem do capital, constatou-se predominância do capital de origem local (78,57%); 14,29% eram originários do estado do Ceará; e apenas 7,14% de outros Estados, o que demonstra um enraizamento do segmento no território sob estudo.

Em relação aos fatores determinantes da localização das empresas em Juazeiro do Norte, as questões citadas (em perguntas de múltiplas escolhas) são: local da residência do empresário (70, 59%); existência de mão de obra disponível (47,06%); situação geográfica do município (acessibilidade, meios de transporte, localização da cidade, 35,29%); e existência de parque industrial (35,29). Apenas 5,88% dos pesquisadores citam os estímulos e subsídios do poder público para o setor em questão. Os números evidenciam: enraizamento do setor; e disponibilidade de mão de obra dada pela capacidade de atração da cidade de populares de todo o Nordeste, advinda do aspecto místico do município. Deve-se também considerar a tradição da localidade na produção de joias e joias folheadas, o que difunde conhecimentos tácitos adquiridos por populares. Outra característica citada diz respeito à localização geográfica, observada como vantagem, em virtude da quase equidistância do polo de várias capitais do Nordeste, o que viabiliza a distribuição de produtos e acesso a matérias primas.

Quanto aos métodos de produção, observou-se diferenciação significativa no setor, apresentando desde empresas com produção inteiramente computadorizada (20%); com tecnologia mista com produção computadorizada, automatizada e tecnologia simples (20%); tecnologia mista com produção computadorizada e tecnologia simples (6,67%); processo misto com equipamentos automatizados e de tecnologia simples (13,33%) e apenas tecnologia simples, estando nesta inclusos os processos manuais (40%). Esta elevada participação da tecnologia simples e de processos manuais representa tanto as dificuldades de capitalização e modernização do setor, quanto a necessidade de trabalho manual na finalização de produtos, visto que a produção demanda a presença de pedrarias e adereços, o que exige a elevada participação do trabalho no setor.

Os principais insumos utilizados no segmento, conforme citado por Lima (2004?) são: latão; alpaca; ouro; pedras; produtos químicos e embalagens. Os principais insumos são comercializados de São Paulo, e as pedras vêm do mercado externo. A pesquisa direta corrobora com os resultados apontados por Lima (2004?) e também destaca a interação dos produtores locais com Limeira, São Paulo, principal polo de produção de joias folheadas do país.

Quanto ao mercado consumidor, observou-se que o mercado do CRAJUBAR recebe produção de 81,81% dos entrevistados; o mercado cearense, 45,45% das empresas; e o mercado brasileiro, 36,36%. Apenas 18,18% cita o mercado exterior como destino de parcela pequena da produção. Portanto, o arranjo não consta na lista dos principais exportadores nacionais.

Fernandes (2005) descreve que a produção se dá forma horizontalizada, isto é, a empresa participa de todas as etapas produtivas. Porém, a pesquisa em questão observou que pequenos produtores e/ou produtores informais podem ser empreitados por empresas maiores, em períodos de expansão da demanda, o que caracteriza a subcontratação, encontrada entre empresas e microempreendimentos. São formas de articulação entre empresas na aglomeração em questão, de que se origina a divisão do trabalho entre empreendimentos.

Fernandes (2005) considera problemático o uso de produtos químicos, os quais, caso não sejam tratados, podem causar danos ao meio ambiente.

#### c) Inovação e aprendizado

Em relação à adoção de processos inovativos, conforme definido por Costa (2007), a pesquisa direta conclui que 42,86% dos empreendimentos que responderam à questão, realizaram introdução de maquinário nos últimos cinco anos; 57,14% não realizaram nenhuma forma de inversão em maquinário nos últimos cinco anos. Trata-se de uma dualidade no segmento, isto é, empresas com avanço na modernização de procedimentos técnicos e empresas à margem do processo de modernização. Tal fenômeno pode certamente comprometer a capacidade de competição destas entidades no mercado.

Quanto às formas de inovações introduzidas nas empresas sob análise, tem-se o seguinte resultado, conforme a pesquisa (questão de múltipla escolha): inovação nos produtos (80%); inovação nos processos de produção (33,33%); mudanças organizacionais (26,67%); outras formas de inovação (6,67%). São dados que refletem a necessidade de introdução de mudanças, especialmente nos modelos produzidos, nas quais são alinhadas as tendências de moda presentes no mercado que precisam ser incorporadas pelo segmento. Essas mudanças, ao acompanharem as tendências de moda, apenas refletem o processo adaptativo delas ao mercado, segundo também observado por Fernandes (2005).

#### d) Cooperação e formas de governança

Fernandes (2005) destaca também o baixo grau de associação do setor. Segundo diálogo com técnicos do SEBRAE, há apenas esforços no sentido de formação de uma associação patronal, não existindo nenhuma associação de classe no período da pesquisa.

As formas de cooperação entre produtores são consideradas como problemáticas. Apenas 31,25% das empresas afirmam desenvolver alguma atividade de cooperação; 68,75% afirmam não ter nenhuma forma de cooperação entre empresas. Percebe-se assim que as empresas, em sua maioria, não consideram as

atividades cooperativas como fonte de competitividade. Sob esse ponto de vista, as articulações referem-se a: assistência a outros produtores, troca de materiais, diálogos informais sobre o setor, sobre clientes e fornecedores, como em fontes de difusão informais sobre o setor, as quais auxiliam na tomada de decisão das empresas.

A interação com instituições também se apresentou como um problema: 75% dos estabelecimentos pesquisados afirmam não ter nenhuma forma de convênio com instituições; 25% afirmam ter alguma forma de convênio com as seguintes instituições: Associação Comercial, SESI, SEBRAE e BNB. Deste modo, observa-se fragilidade para desenvolvimento de capacitações inovativas no arranjo.

### **6.3.3 Arranjo produtivo de Pedras Cariris**

#### a) Histórico

O arranjo produtivo do Calcário Laminado localiza-se nos municípios de Santana do Cariri e Nova Olinda, e vincula-se à formação geológica da Chapada do Araripe, onde aflora a matéria-prima básica do segmento – o calcário laminado – ou a “laje”, bem como o gesso, explorado pelo conjunto de mineradoras.

Vidal (2009 apud CASSELLI; GOMES, 2013) data a extração do calcário laminado da década de 1940, ainda como atividade de subsistência, não havendo, à época, preocupações com competitividade, regulamentação da atividade, com qualidade e rejeitos. A utilização, enquanto valor de uso, pode ser percebida na formação das cidades em questão, onde ainda se encontram residências antigas (talvez do final do século XIX e início do século XX) com paredes e pisos construídos a partir do calcário laminado.

O desenvolvimento da atividade produtiva, com produção direcionada a outros mercados, pode ser associada à busca de novas atividades produtivas, as quais irão substituir o vácuo deixado pelo algodão enquanto produto de mercado das economias agrícolas no semiárido nordestino. Assim, afirmamos, a partir do conhecimento empírico das localidades, que a atividade em questão terá sua emergência em menos de três décadas, agregando, em muitos casos, o trânsito de capitais do setor agrícola para o setor industrial (através do extrativismo mineral) nestas localidades, bem como passando a atribuir valor de mercado a uma matéria-prima anterior desprezada pelos produtores agrícolas, em virtude da inadequação de terrenos com jazidas para a agricultura e pastoreio.

Para Vidal (2010), o arranjo produtivo das Pedras Cariris compõe-se de 60 microempresas, distribuídas nos municípios de Santana do Cariri e Nova Olinda. Araújo (2011) constata um total de 71 empresas mineradoras de calcário lami-

nado no arranjo, as quais assim se localizam: 43 em Nova Olinda e 28 em Santana do Cariri.

#### b) Caracterização da produção, mercados e emprego

Araújo (2011), ao pesquisar o arranjo produtivo de Pedras Cariris, classifica os produtores assim: 60% como microempreendimentos, 35% como pequena empresa e 5% como média empresa. Na referida pesquisa, o capital dos empreendimentos tem origem local, o que representa uma territorialização do arranjo.

O principal produto do arranjo consiste na Pedra Cariri, é descrita por Vidal (2010) como “(...) rocha de revestimento utilizada em forma natural (sem acabamentos superficiais posteriores (...), por ser essa sua melhor aceitação no mercado”. (VIDAL, 2010, p. 58). Segundo o mesmo autor, as dimensões do corte da lavra variam em função da demanda de mercado, e os principais produtos são: lajotas (cuja dimensão varia de 20cm x 20 cm até 60 cm x 60 cm); lajinhas de 10 x15 cm, 10 x20 cm e irregulares; e barras para utilização em muros de jardim ou rodapés de 2x5x30 cm.

Araújo (2011) observa que o mercado consumidor faz-se principalmente de compradores fora dos municípios do arranjo, com a seguinte distribuição: municípios do arranjo (3,0%); vendas no Estado (45%); vendas no Brasil (52%). O escoamento é feito em caminhões ou carretas sendo escoada em caminhões para consumidor ou para outras formas de beneficiamento. VIDAL (2010) estima a produção total em 100.000 m<sup>2</sup>/mês, o que caracteriza uma taxa de crescimento setorial de 20% em cinco anos.

Para esta fonte, os insumos utilizados para lavra e beneficiamento do setor são oriundos da microrregião do Cariri. Os equipamentos vêm desta microrregião e do estado de São Paulo. Procedese assim a uma articulação do arranjo com o mercado local, seja através de escoamento de produção para municípios cearenses, seja através de captação de insumos e de parcela dos equipamentos do setor. Vidal (2010) observa um avanço na cadeia produtiva do setor, haja vista que pesquisas anteriores não detectavam esta inserção regional do segmento.

A competitividade, para Araújo (2011), é determinada por fatores como: quantidade da matéria-prima; qualidade da mão de obra; nível tecnológico dos equipamentos; qualidade do produto; e prazo da entrada. Assim, o fator natural constitui um determinante para o desempenho das empresas, dado o papel da disponibilidade e qualidade da matéria-prima.

Vidal (2010) contabiliza um total de 1500 empregos diretos, distribuídos entre 100 pedreiras e 40 serrarias. Segundo o autor, não existem estimativas precisas, mas o emprego indireto pode aproximar-se de 4000 a 6000 empregados,

variando em função da sazonalidade do mercado. Araújo (2011) ao estudar o emprego gerado no setor, constata uma expansão. Segundo ele, comparando-se o desempenho do número médio de empregados por empresas em 2010, em relação ao período anterior de cinco anos, tem-se, por tamanho da empresa, o seguinte crescimento: microempresas (de 5 para 15 empregados); pequenas empresas (10 para 25 empregados); média (20 para 110 empregados). A expansão nos vários tamanhos de empresas irá determinar o surgimento da média empresa no segmento, em decorrência da expansão do emprego gerado.

### c) Inovação e aprendizagem

Segundo Vidal (2010), a implantação do Projeto do Arranjo Produtivo de Pedras Cariris, de 2004 a 2009, recebeu investimentos (recursos financeiros e contrapartida não financeiras) estimados pelo autor em três milhões de reais, para “(...) trabalhos de pesquisa e desenvolvimento tecnológico, e inclui o projeto principal de implantação do APL e os derivados dele: desenvolvimento de máquinas e equipamentos; artesanato mineral; e capacitação.” (VIDAL, 2010, p.60).

As principais linhas de ação deste projeto, resumidas pela referida fonte, contemplaram as seguintes áreas: governança; regularização das áreas de extração; estudos para cálculos dos depósitos de calcário; estudos de opções para destino da matéria-prima; melhoria do processo da lavra e do beneficiamento; identificação de alternativas de aproveitamento de rejeitos; aproveitamento de efluentes na produção da pedra Cariri; recuperação da área degradada; educação, conscientização ambiental, preservação e divulgação do patrimônio natural; capacitação técnica, gerencial e de recursos humanos; e marketing. O projeto têm ações direcionadas ao desenvolvimento de soluções técnicas e melhoramento do sistema gerencial, com o fim de minimizar os danos ao meio ambiente e à reserva de fósseis da Chapada do Araripe, decorrentes da atividade produtiva em questão.

A inovação, no segmento, ocorre principalmente com os processos de produção, o que repercute sobre a qualidade do produto, redução do desperdício de matéria – prima e de materiais, através da introdução de equipamentos que permitem um corte da lavra com maior precisão, bem como melhorias no processo de beneficiamento do produto. Vidal (2010) afirma que, a partir de 2003, observa-se uma “(...) clara evolução da mecanização, sendo que, hoje, 95% das pedreiras operam com serras de piso, tendo-se eliminado a extração manual das lajotas” (VIDAL, 2010, p. 66). O autor destaca também a formalização do setor com um elemento decorrente do projeto, bem como o fato de que as orientações e treinamentos poderiam tornar o setor consciente do patrimônio natural à sua disposição, reduzindo-se danos ao meio ambiente.

Outra inovação no setor foi o aproveitamento de rejeitos para empresa de cimentos da região. Cordeiro e Silva (2010) afirmam que 50% dos entrevistados encaminhavam rejeitos da produção para empresa de cimentos. No entanto, para estes autores, os rejeitos ainda constituem um problema no segmento, tendo em vista o elevado desperdício e o depósito deles em rios, riachos, terrenos próximos à extração ou mineração, com grandes prejuízos para o meio ambiente.

#### d) Cooperação e formas de governança

Como principal elemento articulador das ações de governança no arranjo, tem-se a Cooperativa de Mineração dos Produtores da Pedra Cariri (COO-PEDRAS), a qual congrega, segundo VIDAL (2010) e Araújo (2011), apenas parcela dos empreendimentos do arranjo, o que enfraquece a sua capacidade de articulação.

A governança neste segmento, durante o período do Projeto do APL de Pedras Cariris (2004 a 2009) pode ser associada não apenas às ações da cooperativa, como também a diversas instituições parceiras, as quais estiveram diretamente envolvidas na busca de soluções técnicas para a mineração e para os problemas ambientais decorrentes. Vidal (2010) cita as seguintes instituições: Ministérios-MTC, MIN; e de Minas e Energia, Ministério Público Federal; FINEP; Centro de Tecnologia Mineral; DNPM; Ministério Público Federal; SEBRAE; IBAMA; FUNCAP; CODECE; Prefeituras de Nova Olinda e Santana do Cariri; CENTEC; URCA; UFPE; UFRJ; NUTEC; ASPROLARNO; COOPEDRAS.

As diferentes instituições dividiram o trabalho de pesquisas técnicas, científicas e geológicas, bem como o financiamento dos estudos e pesquisas e infraestrutura para o segmento. Destas, as duas últimas representavam as associações de produtores à época do projeto. Para o autor em questão, o projeto se enfraquece com o encerramento das atividades dos órgãos federais, cabendo à cooperativa fortalecer relações entre parceiros produtivos e instituições.

Os agentes produtivos, no entanto, não percebem ou não participam efetivamente das ações cooperativas. Araújo (2011) aponta que, dentre as microempresas pesquisadas, 16,67% conhecem e participam de ações cooperativas desenvolvidas por políticas públicas para o setor, enquanto as pequenas empresas apenas (28,57%) participam destas ações, que constam com total participação das poucas médias empresas do arranjo. Assim, percebe-se claramente uma limitação do desenvolvimento de ações cooperadas para o segmento, enfraquecendo-se o potencial competitivo daí decorrente. Neste sentido, Vidal (2010) coloca os desafios para a manutenção da governança, dado que a prática cooperativa é limitada no arranjo.

### 6.3.4 Arranjo produtivo do turismo religioso

#### a) Histórico

O arranjo do turismo AMARAL FILHO e CORDEIRO (2008) consta de bens tangíveis, representados por patrimônio religioso, composto por Igrejas, Museus, Memorial, Casa de milagres e Santuários, ilustrativos do roteiro da fé e elementos intangíveis, advindos da formação histórica, durante a qual ocorreram movimentos místicos envolvendo o Padre Cícero Romão Batista, a Beata Maria do Araújo e os “fenômenos extraordinários”.

Em 1889, um fato diferenciado iria marcar sobremaneira a formação do espaço em questão. Eventos místicos (“um milagre?”) envolvendo o Padre Cícero Romão e a Beata Maria do Araújo, no vilarejo de Tabuleiro Grande (mais tarde município de Juazeiro do Norte), iriam tornar o município de Juazeiro do Norte um centro religioso, para o qual afluiriam peregrinos desde o final do século passado até os dias atuais. Nas palavras de Della Cava (1985, p.17), “o (...) Padre Cícero Romão Batista ministrava a comunhão a uma das devotas do lugar. Em poucos momentos, passou-se a acreditar que a hóstia branca se tinha, milagrosamente, transformado em sangue (...) de Jesus Cristo”.

Amaral Filho e Cordeiro (2006), baseados no pensamento de vários autores, nos falam que, a partir deste momento, inicia-se um debate acerca da ocorrência de milagre, através da transformação da hóstia no sangue de Cristo. Os fluxos de romeiros se iniciam ainda no final do século XIX, bem como se intensificaram as discussões acerca do suposto milagre. O fenômeno, cultuado por populares desde então, foi investigado à época por sucessivas comissões (um total de três), e recebido pela igreja como embuste ou falsidade na transformação da hóstia em sangue. O culto é proibido, ocorrendo a questão religiosa entre o Padre Cícero e a Igreja Católica. O Padre Cícero foi, então, proibido de exercer o sacerdócio religioso. Nova comissão é constituída apenas nos anos recentes, com estudos elaborados por pesquisadores e religiosos, encaminhados a Roma com pedido de revisão dos processos sobre o Padre Cícero. Aguarda-se ainda a conclusão de Roma sobre o assunto.

A crença no Padre Cícero, assim, originou fluxos de romeiros desde o final do século XIX, transformando o lugar em cidade mística, gerando um “boom econômico” através do surgimento de diferentes atividades produtivas, vinculadas à produção de bens simbólicos e de bens de consumo leve. Para Araújo (2005) o Padre Cícero assume o papel de estadista e desenvolvimentista, estimulando a organização de serviços sociais, como os educacionais, o surgimento de atividades produtivas de cunho comercial e industrial, a organização de atividades agrícolas,

bem como articularia a busca de melhoramentos na infraestrutura urbana. A cidade transforma-se em centro religioso, para o qual afluem turistas de todo o Brasil, especialmente da região Nordeste.

#### b) Caracterização da produção, mercados e emprego

O Roteiro da Fé, segundo Amaral Filho e Cordeiro (2008), no Juazeiro do Norte constitui-se dos seguintes monumentos: Basílica Menor de Nossa Senhora das Dores (Igreja Matriz); Museu do Padre Cícero; Santuário do Coração de Jesus (Igreja dos Salesianos); Praça Padre Cícero; Luzeiro do Nordeste; Casa dos Milagres; Memorial Padre Cícero; Reitoria do Perpetuo Socorro (Igreja do Socorro); Complexo do Horto (estátua do Padre Cícero, igrejas, museu vivo); e Santuário de São Francisco. Os principais fluxos de romeiros<sup>5</sup> para Juazeiro do Norte se dão no final de janeiro e início de fevereiro (romaria de Nossa Senhora das Candeias); em julho (aniversário de morte do Padre Cícero); em setembro (romaria de Nossa Senhora das Dores); em novembro (romaria de finados).

Tais romarias geram uma simbiose entre o sagrado e o profano, tendo em vista que o grande fluxo de visitantes e as atividades de culto provocam também impactos positivos sobre diversas atividades econômicas: bens sacros, alimentação, velas, flores, artesanato, calçados, vestuários, artigos do lar, folheados, alojamento e hospedagem, setor de transportes, dentre outros produtos diversos ofertados no comércio formal e informal que se expande através de feiras nas proximidades dos lugares sagrados.

Porém, vale enfatizar a sazonalidade das atividades desenvolvidas, as quais, apesar da presença de segmentos que oferecem produtos e serviços o ano inteiro, no período das romarias ocorre uma multiplicação das atividades desenvolvidas, pela elevação quer seja dos pontos de vendas de produtos, quer seja dos postos de hospedagem, através da transformação de residências do entorno em ranchos informais.

Paiva (2004) calcula em R\$ 19.415.771,00 o total de gastos realizados na economia local, com despesas relativas a consumo, locomoção e compras no comércio em cada uma das romarias. Segundo portal de notícias Portal G1 (2013), na romaria de finados de 2013, Juazeiro do Norte teria recebido um total de visitantes estimado em 600 mil romeiros, oriundos de todo o país, com o fito

---

5 A literatura especializada diferencia o romeiro do turista padrão, ocorrendo uma discussão entre pesquisadores acerca da caracterização dos fluxos de fiéis que visitam o Juazeiro do Norte, tendo como principal ponto a capacidade de realização de gastos. Neste trabalho não adentraremos esta discussão, considerando os termos como sinônimos, tendo em vista os impactos econômicos gerados pelos fluxos de visitantes.

de visitar o túmulo do Padre Cícero; e prestar-lhe culto a ele e à Mãe das Dores. O CDL de Juazeiro do Norte (2013) estimou, na romaria de setembro, um total de 400 mil romeiros. Estes números demonstram a manutenção dos fluxos de romeiros na cidade nos períodos de visitação, renovando, através do ativo intangível – fé – o arranjo produtivo do turismo religioso.

Quanto aos setores impactados diretamente, através da prestação de serviços e do comércio de bens simbólicos e diversos, Costa Júnior (2008) faz uma classificação das atividades impactadas em hospedagem, artigos religiosos, alimentação, artesanatos, artigos do lar e diversos, folheados e bijuterias. Silva (2009), ao estudar o perfil dos vendedores ambulantes nas romarias de Juazeiro do Norte, constata a seguinte composição: roupas (35%); calçados (7,5%); bijuterias e folheados (4,3%); produtos artesanais (3,2%); artigos religiosos (8,6%); cama, mesa e redes (4,3%); alumínio (2,2%); alimentação (5,4%); utensílios do lar (1,1%); vendas de mais de um produto (24,8%); outros (1,1%).

Amaral Filho e Cordeiro (2006), ao caracterizarem o arranjo produtivo do turismo religioso, observam, quanto ao porte dos empreendimentos, a seguinte composição: microempreendimentos (90,4%); pequeno (7,2%); médio (2,4%), sendo, a maior parte dos empreendimentos pesquisados, informais. Os autores também percebem uma composição do capital de origem local nos micro e pequenos empreendimentos, como capital de origem externa ao arranjo apenas nas empresas de médio porte (50%).

O mercado consumidor de produtos e serviços reflete a composição dos fluxos de fiéis advindos de estado do Ceará e de diferentes estados do Brasil. Amaral Filho e Cordeiro (2006) percebem que o mercado consumidor dos microempreendimentos se compõem principalmente dos consumidores advindos do Brasil (79,4%), enquanto o dos pequenos empreendimentos compõe-se de 29,2% de consumidores do estado do Ceará e de 65,3% do Brasil; para os empreendimentos de médio porte, os consumidores advêm principalmente do estado do Ceará (70%); de outros Estados, 25%. Os dados refletem a capacidade de atração de turistas-romeiros pelo arranjo em questão de outras localidades externas ao Ceará.

Em relação à origem da matéria-prima utilizada nos segmentos com atividades diretamente impactadas pelo arranjo, Costa Júnior (2009) constata interação dos segmentos com a economia local, visto que 88% desses segmentos realizam compras no município em Juazeiro do Norte, fato que desencadeia um efeito multiplicador sobre o conjunto da economia local. As demais compras são efetuadas principalmente de: outros municípios do CRAJUBAR (4%); outros municípios do Ceará (4%); e outros Estados do Nordeste (4%), sendo que os segmentos de hospedagem, artesanato, bijuterias e folheados realizam o conjunto de suas compras na economia local.

Para Amaral Filho e Cordeiro (2006), os principais fatores determinantes da competitividade do arranjo são: qualidade dos insumos, qualidade do atendimento e localização do empreendimento. Vale ressaltar que os entrevistados afirmavam que, quanto mais próximos os pontos de visitação que compõem o arranjo, maior a captação de clientes, quer seja em relação a serviços comerciais, quer seja em relação a hospedagem.<sup>6</sup>

Quanto às características dos empregos gerados no segmento, Costa Júnior (2008) afirma que os trabalhadores são oriundos do Juazeiro do Norte, 98,67%, e a participação de trabalhadores com formação acadêmica é pequena, conforme observado nos dados: ensino médio completo (29,33%); ensino fundamental incompleto (28%); ensino fundamental completo (18,67%) e ensino médio incompleto (9,33%). Silva (2009) também apresenta dados similares, observando índices reduzidos de participação de trabalhadores com ensino superior.

### c) Inovação e aprendizagem

Amaral Filho e Cordeiro (2006) caracterizam como principal inovação do arranjo no período recente o conjunto de novas posturas adotadas no final do século XX e início do século atual pela Igreja Católica em relação ao Padre Cícero. Tendo em vista o conflito religioso que caracterizou o final do século XIX, o culto popular só iria ser organizado a partir da presença do Monsenhor Murílio, a quem são atribuídos os esforços de reaproximação entre culto popular e instituição católica. Já no final do século XX e início do século XIX são desenvolvidos esforços de revisão dos “fenômenos extraordinários” através de diferentes pesquisadores e teólogos, com o aval da Igreja Católica local. Assim, Amaral Filho e Cordeiro (2006) destacam que esta é a principal inovação do arranjo.

Outras inovações podem ser observadas: transmissão pela TV de missas realizadas nos dias vinte de cada mês e nos períodos de festejos, ao vivo, com algumas transmissões com cobertura nacional (TVs Católicas), cobertura local e estadual, as quais difundem os festejos locais, fortalecendo a imagem mística do santo popular; a instituição de uma secretaria municipal, a qual apresenta também a nomenclatura de romaria. Esta secretaria, afora a incumbência dos cuidados com o setor da cultura (na gestão anterior era agregada à pasta do turismo), tem também a responsabilidade de coordenar as ações direcionadas às romarias (desde a assistência ao romeiro, até à promoção de eventos); a realiza-

---

<sup>6</sup> Convém esclarecer que não participam do segmento de hospedagem considerados para o arranjo, segundo Amaral Filho e Cordeiro (2006, 2008) e Costa Júnior (2008) os grandes empreendimentos hoteleiros, tendo em vista que, a época da pesquisa citada, registra-se um baixo impacto das romarias sobre o seu fluxo de clientes.

ção de eventos acadêmicos, como simpósios, encontros, semana do Padre Cícero, etc.; a rediscussão do papel da beata Maria de Araújo, a qual, embora condenada ao esquecimento, hoje tem seu papel reestudado, através de pesquisas acadêmicas, havendo, por sinal, recentemente, ganho um busco fincado em praça pública.

Quanto à inovação nas atividades produtivas, o índice nos empreendimentos é reduzido, constando-se apenas introdução de produtos já existentes no mercado, ou pequenas modificações nos produtos ou serviços prestados. Assim, as inovações têm caráter imitativo, quando “se incrementam novas características aos produtos ou serviços já existentes” (AMARAL FILHO; CORDEIRO, 2006, p. 60). Tais inovações se reportam a novos formatos ou novos materiais introduzidos nos objetos sacros; introdução de sistema de refrigeração em algumas acomodações, a introdução de ônibus para romarias em substituição aos tradicionais “paus de arara” (apesar de estes algumas vezes ainda serem encontrados).

#### d) Cooperação e formas de governança

As formas de governança, neste arranjo, diferem claramente daquelas exercidas em muitos arranjos, em que os agentes produtivos claramente lideram os processos de governança. No arranjo do turismo religioso, cujo principal ativo consiste no capital intangível vinculado à fé no Padre Cícero, a coordenação do arranjo é feita pelas ordens religiosas, que administram o culto nos monumentos de visitação em Juazeiro do Norte. Tais ordens são as seguintes:

- Ordem Diocesana, responsável pela administração e organização do culto na Basílica Menor de Nossa Senhora das Dores, um dos principais locais de visitação no arranjo;
- Ordem Franciscana – responsável pelo complexo dos franciscanos. Administra o complexo dos franciscanos, o qual possui estrutura, segundo autores, para 3000 fiéis.
- Ordem Salesiana- responsável pelo complexo do Horto. Neste local encontram-se monumentos como a estátua do Padre Cícero, igrejas, museu do Padre Cícero, centro comercial e uma grande igreja em construção, sendo um dos principais locais de visitação dos fiéis. A ordem administra as visitas e o culto no complexo do Horto, bem como as atividades comerciais que aí se desenvolvem, continuamente, ou aquelas sazonais, presentes nas romarias.

Segundo Amaral Filho e Cordeiro (2006), essas três ordens, afora o trabalho dos clérigos, congregam o trabalho voluntário, através de pastorais, para auxílio à recepção dos fiéis e às atividades de culto (missas, novenas, confissões, procissões, etc.), bem como à oferta de serviços essenciais.

Dado o grande volume de pessoas que afluem para o município nos períodos de visitação, outras instituições também participam da organização de serviços essenciais para viabilizar o fluxo, acolhimento de romeiros e organização das atividades econômicas desenvolvidas no arranjo, como também auxílio a problemas de saúde (e até morte), destacando-se neste ponto a Prefeitura Municipal.

Cabe à citada prefeitura a promoção de adequação da infraestrutura da cidade, de eventos, quer científicos, quer comemorativos, e de assistência aos visitantes. Cite-se, por oportuno, a inauguração do Núcleo de Comercialização de Apoio ao Romeiro, cujo objetivo é promover a organização do comércio no entorno da Basílica Menor de Nossa Senhora das Dores. Dentre a oferta de serviços básicos, Amaral Filho e Cordeiro (2006) destacam a disponibilidade e oferta de banheiros químicos; os postos de saúde (disponibilidade de médicos e enfermeiros para primeiros socorros), a realização de parcerias com agentes privados e outras instituições para oferta de outros serviços. Também se deve citar a oferta de cursos, a sinalização turística, bem como a organização do trânsito, ações de segurança, as quais refletem a associação das diversas secretarias, em ação conjunta, de forma a gerenciar a expansão sazonal do conjunto populacional.

A cooperação em relação os agentes produtivos do setor privado, assim como em outros arranjos, pode ser vista como problemática e, segundo Amaral Filho e Cordeiro (2006), com presença mais intensa da concorrência do que da cooperação, refletida nas disputas entre os agentes pelo espaço e por consumidores de bens e serviços, existindo participação associativa apenas em um dos pontos de visitação. Silva (2009) diz existir um índice ainda mais elevado de falta de cooperação, equivalente a 88,2% dos entrevistados, o que constitui um problema para o arranjo.

Quanto à interação do setor produtivo com instituições e associações representativas, tanto Amaral Filho e Cordeiro (2006) e Silva (2009) a veem como problemática, em virtude dos índices elevados de percepção dos agentes do vácuo institucional ou da inexistência de ações institucionais que colaborem para a competitividade do segmento. As instituições citadas por menos de 25% dos entrevistados de Silva são: BNB (acesso a microcrédito); SEBRAE (cursos e consultorias); e CDL (informações). Assim, constata-se tanto baixa interação com agentes institucionais (universidades não são citadas pelos agentes), dificultando-se assim as formas de geração endógena de inovações, quanto com as formas de pressão e consecução de políticas setoriais para atendimento de demandas dos agentes.

## 6.4 CONCLUSÃO

A Região Metropolitana do Cariri congrega, na sua formação econômica, quatro arranjos produtivos de calçados, folheados, pedras cariris e turismo religioso, contemplando atividades industriais e de comércio e serviços, que se con-

centram espacialmente, sobretudo em Juazeiro do Norte (folheados, calçados e turismo religioso).

Observou-se que os arranjos de folheados, pedras cariris e turismo religioso constituem-se principalmente de micro e pequenas empresas. O setor de calçados, afora este porte, também apresenta médias empresas e uma grande unidade. Nos arranjos, apesar da presença de capital de outras origens (caso de calçados, especialmente) predomina o capital de origem local, demonstrando seu enraizamento territorial. É notória a inserção regional desses arranjos, sendo que parcela significativa da produção sai do mercado local para o Ceará e outros estados do Brasil. O segmento do turismo religioso atrai fiéis (demandantes de produtos e serviços), de outros Estados, principalmente dos estados nordestinos.

Os insumos demandados advêm, no caso do turismo religioso e pedras cariris, principalmente da região metropolitana do Cariri. Folheados e calçados têm a origem de seus principais insumos em outros mercados, numa prova das dificuldades de complementação da cadeia produtiva e, portanto, das interações e efeito multiplicador sobre a economia local. A mão de obra predominante nos arranjos tem escolaridade relativamente baixa, haja vista a pequena participação de seus trabalhadores com ensino superior. Observou-se também a dualidade nas técnicas de produção utilizadas pelos diferentes arranjos, com empresas que usam maquinário moderno, com capacidade de programação computadorizada da produção, até empresas com produção de tecnologia simples e manual, figurando os microempreendimentos com baixo grau de capitalização. No entanto, pelas características dos setores sob estudo, intensivos em trabalho, é comum a combinação, na mesma unidade produtiva, de diferentes técnicas de produção, com etapas computadorizadas e etapas de uso intensivo de trabalho.

Para os arranjos de calçados e folheados, as inovações predominantes advêm da introdução de novos produtos e, em alguns casos, de processos de produção, determinados comumente pela demanda de mercado e pelo processo imitativo das tendências de mercado. No caso das pedras cariris, as principais inovações observadas decorrem da introdução de maquinários que reduzem o desperdício de matéria – prima.

No arranjo do turismo religioso, o processo inovativo diferencia-se, através de elementos que renovam o capital intangível do arranjo, como a fé em Padre Cícero, corroborada pelo pedido de revisão dos processos contra ele na cúpula da Igreja Católica e do resgate do papel da beata Maria de Araújo. Outros elementos do turismo religioso: secretaria para assistência às romarias, bem como debate científico (através de diferentes eventos, lançamento de livros e pesquisas), missas televisionadas e obras de infraestrutura (centro comercial de apoio ao romeiro). Em relação às atividades produtivas deste arranjo, a inovação é baixa, sendo a mais representativa a transição dos sistemas de transporte de “paus-de-arara”

para transporte de romeiros em ônibus, em atendimento às exigências legais. Assim, nos arranjos, observa-se a dificuldade de gestar, internamente, processos inovativos capazes de estimular a sua competitividade no longo prazo. Tal aspecto fica mais problemático, quando somado à baixa interação com instituições de ensino e pesquisa, dificultando os estímulos à pesquisa aplicada para os segmentos.

A governança observada nos arranjos é mais forte no caso do turismo religioso, onde o papel das ordens religiosas coordena as ações de culto e atividades nos momentos de romarias, e a prefeitura desenvolve ações específicas para o segmento nos períodos adequados. Dentre os demais arranjos, somente o de calçados e o de pedras cariris possuem associações de produtores. Trata-se de uma fragilidade presente também nos outros dois arranjos. No caso das articulações internas do aparelho produtivo, e entre aparelho produtivo dos arranjos e instituições, tornou-se comum a baixa presença de atividades cooperadas, desconsideradas como elemento estratégico para a competitividade das empresas. Conclui-se, então, que a cooperação e o processo inovativo são frágeis e problemáticos nas aglomerações estudadas, tendo em vista que esse elemento pode constituir um fator determinante de competitividade, através de ações estratégicas conjuntas, pesquisas aplicadas, etc., capazes de estimular redução de custos, melhoria de produtividade e competitividade no médio e longo prazo. Assim, a organização setorial, através de fortalecimento de formas de governança, bem como o estímulo à adoção de redes entre produtores e instituições de pesquisa devem ser estimuladas, com o fim de favorecer o desenvolvimento de longo prazo dos arranjos.

## REFERÊNCIAS

- AMARAL FILHO, J. *Sistemas e arranjos produtivos locais – SAPLs*. Nota Técnica da REDESIST. Rio de Janeiro: REDESIST, 2009.
- AMARAL FILHO, J.; CORDEIRO, R. M. Arranjo produtivo do turismo religioso em Juazeiro do Norte, Ceará. In: CASSIOLATO, J. E.; MATOS, M. P.; LASTRES, H. M. M. *Arranjos produtivos locais: uma alternativa para o desenvolvimento: criatividade e cultura*. Rio de Janeiro: E – papers, 2008.
- AMARAL FILHO, J.; CORDEIRO, R. M. Arranjo produtivo local do turismo religioso em Juazeiro do Norte, microrregião do Cariri – CE. In: LASTRES, H. M.; CASSIOLATO, J. E. (Coord.). *Mobilizando conhecimentos para Desenvolver Arranjos e sistemas produtivos e inovativos locais de micro e pequenas empresas no Brasil*. Rio de Janeiro: REDESIST/ UFRJ/ SEBRAE. 2006. Disponível em: <<http://www.redesist.ie.ufrj.br/>>. Acesso em: 10 dez. 2013.
- AMARAL FILHO, J.; LIMA, D. R. S. *Arranjo produtivo de calçados do Cariri*, Ceará. Texto para discussão n°9 (IPECE), Fortaleza, outubro 2003. Disponível em:< [www.ric.ufc.br/observatório/dis\\_dayanesousa.pdf](http://www.ric.ufc.br/observatório/dis_dayanesousa.pdf)>. Acesso em: 10 dez. 2013.

- ARAÚJO, I. M. *Os novos espaços produtivos: relações sociais e vida econômica no Cariri cearense*. 229p. Tese (Doutorado em Sociologia – Universidade Federal do Ceará – UFC), Fortaleza, 2006
- ARAÚJO, M. de L. de. *A Cidade do Padre Cícero: trabalho e fé*. Rio de Janeiro: UFRJ, 2005. 259p. Tese (Doutorado – Instituto de Planejamento Urbano e Regional, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2005.
- ARAÚJO, R. D. *O estudo do APL da Pedra Cariri nos municípios de Nova Olinda e Santana do Cariri – CE, no período de 2000 – 2010*. Monografia de Graduação. Crato: URCA, 2011.
- BESERRA, F. R. S. Reestruturação do capital e indústria calçadista na região do Cariri – CE. In: *RA'E GA – O Espaço Geográfico em Análise*. Curitiba, n. 18, p. 89-101, 2009. Disponível em: <<http://ojs.c3sl.ufpr.br/ojs/index.php/raega/article>>. Acesso em: 20/01/2014.
- CASSELLI, F. T. R.; GOMES, M. L. B. Arranjo produtivo local como fonte de vantagens competitivas: estudo de caso de um apl mineral no Ceará. In: *XXXIII encontro nacional de engenharia de produção: A gestão dos processos de produção e as parcerias globais para o desenvolvimento sustentável dos sistemas produtivos*. Salvador, 2013. Anais... Salvador: ENEGEP, 2013.
- CORDEIRO, R. M. *Relações cooperativas na cadeia produtiva de calçados no Cariri*. Dissertação de mestrado. Fortaleza: CAEN/UFC, 2000.
- CORDEIRO, R. M.; SILVA, H. O. Análise da extração do calcário laminado nas cidades de Santana do Cariri – CE e Nova Olinda – CE, à luz do desenvolvimento sustentável. In: *2º Encontro de Economia de Serra Talhada*. Campina Grande: Realize Editora, 2010.
- COSTA, C.T; SANTOS, E. F.; TAVARES, P. R. L. Potencialidade da contaminação por metais pesados procedente da indústria galvânica no Município de Juazeiro do Norte. In: *XV Congresso Brasileiro de Águas Subterrâneas e XVI Encontro Nacional de Perfuradores de Poços*. Anais... Natal, 2008.
- COSTA JÚNIOR, M. P. *Arranjo produtivo local do turismo religioso em Juazeiro do Norte: nível de interação entre as cadeias produtivas*. Monografia de Graduação. Crato: URCA, 2008.
- COSTA, O. M. E. *O arranjo produtivo de calçados em Juazeiro do Norte: um estudo de caso para o estado do Ceará*. Tese (Doutorado em Economia – Universidade Federal do Rio de Janeiro: UFRJ). Rio de Janeiro, 2007.
- DELLA CAVA, Ralf. *Milagre em Joazeiro*. 2.ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1985.
- FERNANDES, L. S. C. *Arranjo Produtivo de Jóias e Folheados de Juazeiro do Norte: uma aposta que vale ouro*. Monografia de Graduação. Fortaleza: UFC, 2005.
- GERARDI, L. H. O.; SILVA, B.C. N. *Quantificação em Geografia*. São Paulo: DIFEL, 1981.
- IPECE – Instituto de Pesquisa e Estratégia Econômica do Ceará. *Perfil básico regional 2008: macrorregião do Cariri/Centro Sul*. Fortaleza – CE, 2009. Disponível em: <http://www.ipece.ce.gov.br>. Acesso em: 12 fev. 2012.

LASTRES, Helena M. M. Políticas para promoção de arranjos produtivos e inovativos locais de micro e pequenas empresas: vantagens e restrições do conceito e equívocos usuais. In: *Arranjos produtivos locais: uma nova estratégia de ação para o SEBRAE*. Rio de Janeiro: SEBRAE/REDESIST, IE/UFRJ, 2004.

LIMA, D. R. S. *Arranjo produtivo de jóias folheadas de Juazeiro do Norte*. Secretaria de desenvolvimento local e regional – Governo do Estado do Ceará. (2004?). Disponível em: <http://conteudo.ceara.gov.br/>. Acesso em: 12 jan. 2014.

LIMA, E. F.; CORDEIRO, R. M.. Caracterização do arranjo produtivo local de calçados no Cariri. In: *II Colóquio Sociedade, Políticas Públicas, Cultura e Desenvolvimento: Gestão do Território, Políticas Locais e Desenvolvimento Sustentável*, 2012, Crato – CE.

PAIVA, Olga. Patrimônio cultural e turismo em Juazeiro do Norte. In: *III Simpósio Internacional sobre o Padre Cícero do Juazeiro: E ... quem é ele?*, Juazeiro do Norte, 2004. Portal CDL Juazeiro do Norte. Disponível em: <<http://www.cdljuazeirodonorte.com.br>>. Acesso em: 12 fev. 2014.

Portal G1, Ceará, TV Verdes Mares. Disponível em: <<http://g1.globo.com/ceara/noticia/html>>. Acesso em: 12 fev. 2014.

SILVA, E. O. *Perfil do vendedor ambulante nas romarias de Juazeiro do Norte-Ceará*. Monografia de Graduação. Crato: URCA, 2009.

VIDAL, F. L. H. *Oportunidades e desafios para o fortalecimento do APL calcário Cariri-CE*. Monografia de Especialização. Fortaleza: UNIFOR, 2010.



# DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL DA REGIÃO METROPOLITANA DO CARIRI

*Antonio Édio Pinheiro Callow<sup>1</sup>  
Francisco Grangeiro Tavares Neves<sup>2</sup>*

## 7.1 DESAFIOS DA REGIÃO METROPOLITANA DO CARIRI

A região do Cariri cearense, dentre outras em processo de metropolização, enfrenta problemas típicos do crescimento desenfreado em seus ambientes urbanos, influenciados principalmente pela falta de capacidade de planejamento participativo e integrado das gestões públicas contemporâneas, que por sua vez encontram suas raízes na cultura e formação social e política brasileira e também local. A criação das

- 
- 1 Mestre em Desenvolvimento Regional Sustentável pela Universidade Federal do Ceará (UFC) (campus Cariri), graduado em Administração pela Universidade de Fortaleza (UNIFOR). Analista do SEBRAE/CE e professor universitário na Faculdade Leão Sampaio.
  - 2 Mestre em Desenvolvimento Regional Sustentável pela UFC (campus Cariri), graduado em Administração pela UNIFOR. Coordenador do curso técnico em Gestão Cultural da Escola Estadual de Ensino Profissional Maria Violeta Arraes de Alencar Gervaiseau (Crato-CE) e professor universitário na Faculdade de Juazeiro do Norte (FJN).

regiões metropolitanas no Brasil, prevista na Constituição Federal, em seu artigo 43, visa justamente atuar na integração e viabilização de sistemas de gestão e políticas públicas de interesse comum das populações abrangidas.

Porém, o que se percebe é a intensificação de problemas de natureza ambiental e social nessas áreas em conurbação, nos itens de interesse comum de que trata a legislação, afetando o estabelecimento de uma dinâmica de desenvolvimento sustentável. Diante desta constatação, as populações menos favorecidas clamam urgência na revisão dos valores, conceitos e *modus operandi* dos setores públicos, da iniciativa privada e da própria sociedade, para que ocorra um processo de metropolização saudável, diferente do que tem havido nos grandes centros urbanos do Brasil, onde se privilegia a visão de crescimento econômico independente dos seus efeitos colaterais.

A Região Metropolitana do Cariri (RM Cariri), localizada ao sul do estado do Ceará, criada pela Lei Complementar Estadual nº 78 de 2009, abrange os municípios de Juazeiro do Norte, Crato, Barbalha, Jardim, Missão Velha, Cariri, Farias Brito, Nova Olinda e Santana do Cariri, compondo uma área de aproximadamente 5.500 km<sup>2</sup>, onde residem cerca de 550 mil habitantes. Esta região mantém um paradoxo no bojo de suas principais características, pois ao tempo que possui uma identidade ambiental e cultural muito peculiar e semelhante entre os nove municípios, ostenta também, entre eles, disparidades econômicas e sociais que constituem um enorme desafio na integração dos seus interesses políticos, conforme podemos observar no quadro 1.

**Quadro 1 – Dados dos municípios da Região Metropolitana do Cariri (RM Cariri).**

Município	Área (km <sup>2</sup> )	IDH	População	PIB 2011(R\$)	PIB per capita 2011 (R\$)
Barbalha	569,508	0,683	55.323	499.981.000	8.934,61
Cariri	623,564	0,578	26.393	107.559.000	4.069,12
Crato	1.176,47	0,713	121.428	1.022.157.000	8.329,39
Farias Brito	503,622	0,633	19.007	83.741.000	4.423,24
Jardim	552,424	0,614	26.688	107.518.000	4.025,39
Juazeiro do Norte	248,832	0,694	249.939	2.249.645.000	8.897,47
Missão Velha	645,703	0,622	34.274	171.811.000	4.993,93
Nova Olinda	284,401	0,625	14.256	74.981.000	5.198,33
Santana do Cariri	855,563	0,612	17.170	87.217.000	5.072,22
TOTAL	5.460,08	0,642	564.478	4.404.610.000	7.732,59

Diante desse quadro percebe-se a necessidade de se estabelecer estratégias sustentáveis, participativas e integradas entre as diversas comunidades residentes no território em questão, para equacionar as disparidades e problemas comuns, que tendem a se agravar com o tempo. A defesa de um processo de desenvolvimento sustentável de base regional não invalida a importância do amparo e consonância de tais estratégias nas instâncias de poder externas, cuja capacidade de influência nas políticas públicas de interesse local pode vir a se tornar uma oportunidade ou uma ameaça.

A concentração populacional e econômica toma corpo na RM Cariri, ampliando cada vez mais as disparidades entre os municípios e exigindo medidas equalizadoras por parte dos poderes públicos que precisam estar atentos aos efeitos devastadores do padrão centro/ periferia, naturalmente provocado pelas forças do mercado.

Nesse contexto, qualquer ação governamental ou política que não atue sobre tais efeitos do mercado na ampliação das diferenças municipais e não busque em seus resultados equacioná-los ou minimizá-los, estará contribuindo para ampliar as dificuldades de integração regional, já predominantes na política local. Desta forma, persistindo a falta de uma integração maior do planejamento e das ações de interesse comum entre as cidades e as demais instâncias governamentais, continuaremos a assistir à concentração de ações e recursos, de forma desproporcional, colocando os municípios em posição de competição e não de cooperação.

Diante da conformação política local, que prioriza interesses individuais, partidários e empresariais em detrimento dos coletivos e sociais, transformar tal situação é algo desafiador. Necessário se faz o envolvimento das populações, historicamente fragilizadas pelos processos de massificação e vulnerabilidade cultural, em propostas de desenvolvimento que busquem fortalecer a consciência cidadã, restabelecer as suas identidades culturais e a autoestima. Um projeto de desenvolvimento sustentável, compreendido como cultural, social, econômico e politicamente justo, requer a mobilização dos setores público, privado e da sociedade civil devidamente empoderada, comprometidos em buscar as vias de sustentabilidade para o futuro das comunidades inseridas nesses territórios. Neste sentido, o sistema de governança territorial integrada pode ser um caminho.

## **7.2 DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL: UM DESAFIO CONTEMPORÂNEO**

Segundo Edgar Morin (2013), o *desenvolvimento*, tal qual praticado nas últimas décadas, é um dos grandes vilões das sociedades modernas, ao lado da globalização e da ocidentalização, motores que se retroalimentam entre si e constituem as locomotivas da megacrise mundial constituída de uma múltipla pluralidade de

crises interdependentes, interferentes e justapostas, dentre as quais podemos citar a crise cognitiva, as crises políticas, econômicas, sociais e ambientais.

De acordo com Morin (2013), estamos vivenciando a *crise do desenvolvimento*, engendrada e acentuada pelo “desenvolvimento do desenvolvimento”, que conduz a humanidade a prováveis catástrofes em cadeia. Ainda não tomamos consciência dessa crise a não ser do ponto de vista da problemática ecológica, ainda assim, de uma maneira “parcial, insuficiente e limitada”, que justapõe à expressão *desenvolvimento* o epíteto *sustentável*, numa tentativa de atenuar-lhe a noção historicamente relacionada à concepção “tecnoeconômica”.

Vista a partir desse ângulo, a ideia de *sustentabilidade*, ou “suportabilidade”, nas palavras de Morin (2013), é uma noção que contém um importante componente ético, tendo em vista que procura acrescentar ao *desenvolvimento* um cuidado com a salvaguarda da biosfera e, correlativamente, das gerações futuras. Entretanto, ela não pode aperfeiçoar a ideia de *desenvolvimento* que, por si, já está desgastada. “Ela não faz senão suavizá-la, recobri-la com uma pomada calmante”.

Diante da pluralidade dos problemas que estão gestando a possível grande catástrofe, precisamos buscar propostas que venham a contemplar a natureza múltipla da crise mundial. É nesse sentido que dizemos que o *desenvolvimento sustentável*, se pretende ser uma via de solução para o futuro, precisa incluir na sua agenda outras pautas, além das questões ambientais. Inclusive uma reflexão sobre as noções de *desenvolvimento* culturalmente construídas e compartilhadas. Precisamos, portanto, extrapolar essas noções.

Ao longo da sua história, a expressão *desenvolvimento sustentável* abarcou largamente questões relacionadas às tensões entre crescimento econômico, preservação ambiental e desigualdade social. Entretanto, de acordo com Fonseca (2005),

Permanecem sem discussão os valores éticos, culturais e ambientais que poderíamos associar ao conceito desenvolvimento sustentável e que seriam norteadores de uma nova racionalidade, verdadeiramente transformadora dos nossos *ethos* (costumes) e das nossas *práxis* (ações). [...] Embora a história do conceito desenvolvimento sustentável até agora tenha deixado de fora essa concepção, estamos convencidos de que esta é potencialmente uma equação de congruência, particularmente no plano local e especialmente se resgatarmos a identidade natural que existe entre cultura e desenvolvimento (FONSECA, 2005, s/n).

Nas duas últimas décadas, após 1992, o significado do termo *desenvolvimento* vem passando por diversas transformações. Autores como Amartya Sen e Edgar Morin, dentre outros, deram significativas contribuições para que este conceito assumisse um significado mais próximo das necessidades das pessoas,

das suas liberdades individuais e coletivas e do alargamento das suas possibilidades de escolhas. O ser humano precisa estar no centro do futuro e, se a *sustentabilidade* é condição para este futuro, ele deve assumir papel central nesse paradigma. Considerando que em sua essência o ser humano é cultural, é através desse caminho que poderemos conseguir algo de mais concreto. Neste sentido, é necessário reconhecer as sociedades humanas em suas singularidades, de acordo com as características culturais que lhes são específicas.

O desenvolvimento, em seu significado profundo, não pode ocorrer por meio de um modelo globalizado e globalizante, único para todas as sociedades. É preciso considerar a diversidade cultural de todos os povos do mundo como recurso de grande utilidade para o desenvolvimento das sociedades humanas. Se, de acordo com Pascual (2012), “a cultura é a alma do desenvolvimento”, então o desenvolvimento de cada povo provém da sua cultura. Assim, as identidades culturais e o sentimento de pertença devem ser fortalecidos, ao invés de engolidos pela globalização e seus decorrentes processos de massificação cultural. Sobre tais processos e suas conseqüências nocivas, nos fala a Professora Cláudia Leitão (2013):

As indústrias culturais nos moldes do século XX, assim como a grande indústria da comunicação (como é o caso das TVs), são exemplos de indústrias que, ao produzirem em série para grandes massas de consumidores, não permitem o protagonismo local, causando graves prejuízos à diversidade cultural.

É preciso empoderar as pessoas de forma que venham a atuar enquanto sujeitos do desenvolvimento. Para isto, elas devem estar fortalecidas no que diz respeito à afirmação das suas identidades culturais.

Na nossa perspectiva, a cultura não é apenas mais uma das dimensões ou pressupostos do desenvolvimento sustentável. Ela é o próprio solo de onde esse desenvolvimento poderá brotar. Assim, o nosso papel enquanto cidadãos, sujeitos do processo social, é fomentar a cultura de uma nova racionalidade, fundamentada no agir ético, capaz de transformar os nossos próprios hábitos, práticas e costumes insustentáveis.

### **7.3 CULTURA E DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL**

O economista Celso Furtado (1920-2004), um dos mais expressivos e importantes pensadores do século XX, foi um dos pioneiros a abordar a relação entre desenvolvimento e cultura. Para Furtado (1984), a cultura de uma sociedade é o que define a sua visão de desenvolvimento e o que condiciona a sua consecução, o que em outras palavras equivale a dizer que uma sociedade se desenvolve na

medida da sua compreensão sobre o sentido e o significado do desenvolvimento, e esse significado é, em grande parte, construído no domínio da cultura.<sup>3</sup>

Precursor de uma visão diferenciada do tema, Furtado (2008) considera que o subdesenvolvimento possui autonomia histórica, não se constituindo, portanto, numa etapa do desenvolvimento como preconiza o pensamento clássico. Estabelecendo essa vertente analítica do processo de desenvolvimento, enxerga a cultura e a criatividade como variáveis de poder estrutural e estratégico importantes para a alteração dos contextos nos países e regiões mais pobres, pois atuam na redução da sua dependência, um dos principais entraves ao desenvolvimento, conforme proposição:

A ruptura no plano da racionalidade ocorre quando o agente está capacitado para modificar o meio em que atua [...] Assumindo a criatividade, o agente impõe a própria vontade, consciente ou inconscientemente, àqueles que são atingidos em seus interesses pelas decisões que ele toma. Implícito na criatividade existe, portanto, um elemento de poder (FURTADO, 2008, p. 37).

Notam-se, nessas aspirações, elementos subjetivos que necessitam agregar ao tema investigações de cunho qualitativo, trazidos pelo avanço do conjunto das ciências sociais e humanas, razoavelmente percebidos pelos atores sociais que se beneficiam de tais investigações. Neste aspecto, as dimensões cultural e político-institucional ganham um peso sem precedentes para a efetivação dos modelos de desenvolvimento de caráter sustentável e endógeno, alinhando-se aos novos paradigmas, foco da nossa abordagem para contribuir na construção de caminhos sustentáveis para a metropolização da região do Cariri cearense.

De acordo com a autora Eade (2002, s/d), “todos os modelos de desenvolvimento são essencialmente culturais, dado que refletem percepções e respostas aos problemas que as sociedades humanas enfrentam”. Assim, ao invés de vermos a cultura apenas como “uma dimensão importante do desenvolvimento”, devemos passar a ver “o próprio desenvolvimento como uma expressão cultural, e cultura como a base sobre a qual as sociedades podem se desenvolver através de autorrenovação e crescimento”.

É no âmbito da cultura que se constroem as noções sobre o sentido e o significado de *desenvolvimento*, e é a partir dessas noções, de acordo com elas, que as sociedades se desenvolvem. Portanto, as políticas públicas que contribuem para o fortalecimento da visão crítica e cidadã da população sobre o desenvolvi-

---

3 De acordo com Fonseca (2005) o conceito de cultura aqui é compreendido como sendo o conjunto das características de uma sociedade: “suas interações, seus valores, a maneira como ela constrói e transmite conhecimentos, e a forma como os representa”.

mento que a nação deseja fomentar, constituem-se em políticas primárias rumo à sustentabilidade.

A noção mais comum de *desenvolvimento*, que ocupou os espaços mentais por mais de seis décadas, está ligada à produção de riquezas, no sentido de alcançar os padrões econômicos dos países considerados ricos. Foi essa concepção que se alastrou pelo mundo a partir do discurso de Truman,<sup>4</sup> em 1949, quando se referiu aos países do hemisfério sul como “áreas subdesenvolvidas”, que precisavam acompanhar os países industrializados no que dizia respeito ao crescimento econômico e evolução social.

Ao oferecer ao planeta inteiro o modelo ocidental como paradigma, essa concepção massificadora supõe que as sociedades ocidentais constituem o objetivo final da história da humanidade. Afeito à ideologia do progresso, tal modelo torna-se uma importante estratégia para a manutenção da divisão internacional do trabalho, mantendo as pequenas populações ao redor do planeta, dependentes das fórmulas macroeconômicas impostas pelas nações dominantes. Precisamos estar atentos ao fato de que é exatamente esse modelo de desenvolvimento que está conduzindo as sociedades ocidentais a uma crise sem precedentes, constituída de uma multiplicidade de crises inter-relacionadas, interdependentes e sobrepostas, dentre as quais podemos destacar a crise ambiental.

Em trabalho intitulado *Discutindo os termos de uma equação de congruência: cultura e desenvolvimento sustentável*, Fonseca (2005, s/n) destaca uma relação de unidade semântica entre cultura e desenvolvimento, segundo a qual “cultura pode ser entendida como o próprio desenvolvimento social de uma comunidade – e vice-versa – independentemente da sua escala ou dos seus conteúdos”. Segundo a autora, há entre esses dois termos uma identidade natural, rompida a partir do momento em que, nas nossas construções de sentido, associamos a cada um deles conteúdos de valores incompatíveis.

Cultura e desenvolvimento poderiam ter sido facilmente considerados termos de uma equação de congruência desde sempre, porém, se sistematicamente não o foram, somos levados a crer que esta identidade em algum momento se perdeu porque o valor de pelo menos um destes domínios se modificou política e epistemologicamente (FONSECA, 2005, s/n).

A abordagem de Fonseca (2005) sugere a necessidade de redefinirmos valores para os termos *cultura* e *desenvolvimento*, de forma que possamos reaproximar *desenvolvimento* da sua identidade natural com *cultura*. Neste sentido, a proposta é que ambos os termos sejam definidos a partir de uma racionalidade axio-

---

4 Presidente dos EUA, com mandato que durou de 1945 a 1953.

lógica, de base mais holística. Uma nova racionalidade interdisciplinar, que venha a “contribuir para o agir ético da pessoa humana na sociedade” (SIQUEIRA, 2002 apud FONSECA, 2005, s/n).

Um estudo como este, que busca ressaltar as imbricadas relações entre cultura e desenvolvimento, deve estar atento à tarefa de alcançar a maior aproximação possível de uma delimitação conceitual de cultura, o que não é uma tarefa fácil, sobretudo em função do seu caráter polissêmico e das muitas definições que lhe são atribuídas.

Ao afirmarmos serem os modelos de desenvolvimento das sociedades humanas expressões das suas culturas, estamos recorrendo a uma noção de viés antropológico e sociológico. Neste sentido, conforme afirma Brant (2009, p. 13), devemos reconhecer que “a ideia de cultura detém em si as chaves dos sistemas de poder”. Essas chaves tanto podem “abrir portas para a liberdade, para a equidade e para o diálogo”, quanto podem “fechá-las, cedendo ao controle, à discriminação e à intolerância”.

Compreendendo a cultura como “um plasma invisível entrelaçado entre as dinâmicas sociais”,<sup>5</sup> “uma matéria intangível altamente energizada, reativa, que permeia todo o espaço da sociedade”, devemos convir que no núcleo dessa matéria, e em sua órbita, estão localizadas partículas positivas e negativas, no que concerne ao potencial de estimular o desenvolvimento humano e social.

De acordo com Coelho (2008):

[...] uma distinção inicial, mínima, tem de ser feita entre o que é cultura e o que é oposto à cultura, o que produz efeitos contrários àqueles buscados na cultura e com a cultura – entre o que estimula o desenvolvimento humano individual e, em consequência [...], o processo social e aquilo que o impede, distorce e aniquila (COELHO, 2008, p. 19-20).

Por mais estranho que possa parecer falarmos em aspectos negativos da cultura, precisamos considerá-los e reconhecê-los enquanto obstáculos para o desenvolvimento das sociedades. Para que esta afirmação faça sentido, temos que alargar a nossa concepção de *desenvolvimento* para além daquela que se restringe ao crescimento econômico, ou que a ele concede lugar de centralidade.

Podemos esclarecer a nossa postura com relação a essa questão conceitual da *cultura* a partir da definição essencialmente semiótica de Clifford Geertz (2003),

5 “Um plasma invisível entrelaçado entre as dinâmicas sociais, tanto como alimento da alma individual, quanto elemento gregário e político, que liga e significa as relações humanas” (BRANT, 2009, p. 13).

fundamentada na teoria Weberiana,<sup>6</sup> segundo a qual “o homem é um animal amarrado a teias de significado que ele mesmo teceu”. Conforme o autor, em função da sua sobrevivência enquanto espécie animal, o homem constrói os significados que conferem sentido à sua vida, individual e coletiva, e neles vai se enredando como numa teia, por ele mesmo urdida. Isso é a *cultura*.

Para Geertz (2008 apud LARAIA, 2009), a ideia de cultura como “um conjunto de mecanismos de controle, planos, receitas, instruções (que os técnicos de computadores chamam de programa)”, socialmente produzidos e compartilhados, com o objetivo de governar o comportamento humano numa dada sociedade. “Para Geertz, todos os homens são geneticamente aptos para receber um programa, e esse programa é o que chamamos de *cultura*” (LARAIA, 2009, p. 62).

Ainda sob a ótica dessa concepção simbólica, o filósofo Edgar Morin nos fala de um mundo ao qual ele chama de “noosfera”,<sup>7</sup> constituído de ideias, espíritos e deuses, que os seres humanos produzem dentro da sua própria cultura. Segundo Morin, os deuses e espíritos criados pelo homem adquirem vida própria e força suficiente para dominar os espíritos humanos. São “deuses cruéis”, engendrados pela barbárie humana que, “por sua vez, incitam os seres humanos à barbárie. Nós modelamos os deuses que nos modelam” (MORIN apud BRANT, 2009, p. 16).

Na história recente, podemos reconhecer diversos aspectos ditos culturais a funcionar como armas ideológicas, que provocam tragédias de dimensões intercontinentais. Assim são os conflitos étnicos, políticos, econômicos e religiosos ao redor do mundo. As próprias tragédias ambientais que suscitaram questões a partir das quais se originou a expressão e o conceito de *desenvolvimento sustentável*, nos parecem fortemente enraizadas no campo da cultura.

Dessa forma, admitimos a ideia segundo a qual a cultura, em seu conceito, abarca, “além das artes e das letras, os modos de vida, os sistemas de valores, as tradições e as crenças” (BRANT, 2009, p. 13-14) de uma sociedade ou grupo social. No entanto, assumimos que para os propósitos da nossa abordagem – a cultura como alicerce para o desenvolvimento – essa noção é demasiadamente ampla. Precisamos recortar “uma ideia de cultura de fato instrumental, efetivamente motriz” (COELHO, 2008, p. 17), operacional para os nossos propósitos. O recorte consiste em destacarmos, nesse todo compreendido como *cultura*, aqueles componentes que, pela sua natureza sensibilizante e transformadora,

---

6 Relativa a Max Weber.

7 Segundo Brant (2009), Edgar Morin, em sua obra “Cultura e Barbárie Européias”, toma de empréstimo de Teilhard de Chardin esse termo “noosfera”.

sejam capazes de contribuir para o desenvolvimento do ser humano, ampliando “a esfera de presença do seu ser” (COELHO, 2008).

Assim, operamos com duas acepções do conceito de *cultura*: uma mais ampla, de viés antropológico, dentro da qual são gestadas as noções que orientam as práticas individuais e coletivas e que contempla os modelos de organização e desenvolvimento das sociedades humanas, as concepções de mundo, os valores compartilhados, as crenças, etc.; outra mais restrita, cujas formas, de acordo com Coelho (2008) devem ser privilegiadas em se tratando de *política e ação cultural* para o *desenvolvimento humano*.

Conforme Coelho (2006), o *desenvolvimento humano* deve ser visto como um processo que move o indivíduo, ou o grupo social, para longe da indiferença, da indistinção, devolvendo-lhe a capacidade de exercitar o juízo crítico e, assim, atuar no mundo e com o mundo de maneira mais consciente e reflexiva. Coelho (2008), refere-se a esse processo como uma transição da barbárie para a cultura.

Como efeito colateral da globalização econômica, da “ausência do Estado em sua responsabilidade com a cultura e a diversidade”, e do “domínio marcante das indústrias culturais como pontas de lança para uma economia global centrada nas grandes corporações” (BRANT, 2009, p. 16), corremos o risco iminente de sermos destituídos das nossas próprias identidades culturais, das nossas subjetividades, por meio de um processo que visa a empurrar para os fundos a nossa cultura, trazendo para o centro da cena os valores que se colocam a serviço das sociedades de consumo.

De acordo com Baron (2004, p. 55) nos fala sobre o “poder revolucionário da microtecnologia cultural do neoliberalismo”, que consiste em aprender sempre mais sobre as nossas subjetividades e suas delicadas relações com as nossas histórias de vida, com a constituição dos nossos sentimentos, emoções, desejos e identidades, com a nossa história cultural. É por meio da compreensão dessas relações que ele (o neoliberalismo) procura nos colonizar através das “suas estratégias de manipulação: as tecnologias revolucionárias de informação, edição, divulgação e sedução, que transformam o espaço público em espaço íntimo e o espaço íntimo em espaço público” (BARON, 2004, p. 57). Deste modo,

Por meio da *visualização, dramatização e erotização* de nossas necessidades humanas em cada espaço existente – desde as enormes paredes dos edifícios até o visor do celular – seus conceitos e valores de competição, desumanização, vaidade e privatização penetram e colonizam não somente nosso país, nossa casa, nosso quarto e nossa mente, mas também nossa comida, nosso corpo, nossa imaginação, nosso imaginário e nosso próprio tesão (BARON, 2004, p. 57).

Esse processo é conhecido como aculturação, e consiste em destituir o indivíduo da sua própria cultura e identidade, para poder melhor controlá-lo por meio dos códigos, signos e valores da cultura estrangeira.<sup>8</sup>

De acordo com Brant (2009, p. 17), a cultura, nesse caso:

[...] funciona como uma chave capaz de trancar o indivíduo em torno de códigos e simbologias controladas: pelo Estado, por uma religião ou mesmo por corporações e através dos instrumentos gerados pela sociedade de consumo, como a publicidade, a promoção e o patrocínio cultural (BRANT, 2009, p. 17).

É por isso que temos de estar atentos à inteligência e ao alcance desse poder. Neste sentido, o melhor caminho é nos fortalecermos, aprendendo a “ler crítica e culturalmente nosso ambiente e a nós mesmos”. A cultura neoliberal está cultivando, no solo fértil da nossa falta de “memória histórica consciente e autêntica”, no “espaço pessoal vazio dentro de nossa própria cultura de resistência”, “uma subjetividade individualista, narcisista e dependente”. Precisamos ser encorajados e sensibilizados a participar da construção (ou re-construção) de nossa própria cultura e identidade, recuperar urgentemente a nossa memória histórica e cultural, compreender o papel central da nossa subjetividade, para que não sejamos apreendidos pelos valores de um poder que tende a nos aprisionar com seus encantos e fetiches (BARON, 2004, p. 60-61).

Segundo Brant (2009, p. 17):

[...] essa mesma chave, que oprime o ser humano e desfaz sua subjetividade, tem o poder de abrir as portas, permitindo ao indivíduo compreender a si e aos fenômenos da sociedade e do seu próprio estágio civilizatório, em busca da liberdade. Para isso, basta girá-la para o lado oposto.

Portanto, considerando que neste trabalho apontamos a cultura como base para o *desenvolvimento humano*, como principal ferramenta de transformação social (BARON, 2004), devemos virar essa chave para o lado que liberta, ao invés de aprisionar, que sensibiliza, ao invés de embrutecer e gerar indiferença.

Para enfrentar a inteligência e o alcance desse poder, precisamos reconhecer a cultura como a arena da luta pela subjetividade e reconhecer nossa subjetividade como uma força política e objetiva, [...] *A cultura expressa nossa relação com a produção e reprodução da vida; por isso, vem do verbo cultivar. Interpreta e define nossa relação econômica, política e social com o mundo. É como nós trabalhamos, comemos, pensamos, nos vestimos, organizamos, sentimos, escolhemos nossos amores, amamos,*

---

8 A palavra “estrangeira” assume aqui o sentido daquilo que é estranho, que não é característico do meio do indivíduo e do seu grupo.

*nos divertimos, refletimos, lembramos, falamos, rimos, choramos, transamos, nos vemos, educamos nossas crianças e enterramos nossos mortos. É como entendemos a nós mesmos no mundo e como vivemos esse entendimento. [...] Se não fazemos nossa própria cultura, podemos ser dominados e apropriados sem perceber. Podemos viver – também trabalhar, amar e sonhar – contra nossos próprios interesses (BARON, 2004, p. 56, grifo do autor).*

É a partir dessa concepção que pensamos a sustentabilidade do desenvolvimento da Região Metropolitana do Cariri cearense, associando os valores éticos, culturais e ambientais dessa nova racionalidade, num esforço coletivo capaz de transformar nossas práticas, costumes (*ethos*) e hábitos (*héxis*) insustentáveis. Nesse sentido, o patrimônio ético e cultural das comunidades – o seu patrimônio imaterial – deverá estar no conjunto das políticas de desenvolvimento, pois como destaca Fonseca (2005, s/n), tal patrimônio é responsável por:

[...] constituir o pilar sobre o qual se apoie o chamado desenvolvimento sustentável. Porém, para que a equação que conjuga cultura, desenvolvimento e sustentabilidade venha a ser de congruência, é preciso que se definam valores para estes termos, que levem a uma harmonização entre meios e finalidades.

Essas categorias teóricas somente poderão ser fortalecidas a partir de uma nova postura filosófica, de um repensar das nossas relações com o mundo material e simbólico, numa visão de longo prazo que influencie nossas práticas e ações, resultando na constituição de uma cultura sustentável. Para que isso ocorra precisamos ser diariamente estimulados, ou sensibilizados, segundo Dan Baron (2004).

Nesse íterim, os sistemas político-institucional e educacional são meios imprescindíveis para que as transformações ocorram. Buarque (2007, p. 51) aponta para necessidade de “uma ascensão coletiva do saber e da consciência”, da qual poderá resultar uma consciência de *sustentabilidade*. Para isso, na opinião de Buarque, a educação é o caminho.

A assunção do novo modelo de desenvolvimento proposto traz como consequência a necessária dotação das gestões públicas de maior capacidade de planejamento e gestão de políticas públicas efetivas, pois a via política institucional é cada vez mais necessária para o alcance da sustentabilidade alicerçada na cultura. Na próxima seção refletiremos sobre a governança territorial como alternativa para gerar novas capacidades e desempenhos dos sistemas de governo, impostos pelos cenários atuais para a promoção do desenvolvimento sustentável da Região Metropolitana do Cariri cearense.

## 7.4 GOVERNANÇA TERRITORIAL E INTEGRAÇÃO REGIONAL

Há um razoável consenso no reconhecimento da existência de um *gap* entre a competência político-administrativa do Estado tradicional e a complexidade dos objetivos multissetoriais e princípios éticos colocados como desafios aos governos na promoção do desenvolvimento. Nesse debate, precisamos associar o modelo ideal de Estado ao modelo adequado de desenvolvimento conduzido na gestão pública, em que, ressalta Valle (2011), o desenho da função administrativa pressupõe a definição do Estado a ser instrumentalizado para suprir as novas demandas da sociedade.

O triunfo do modelo de Estado Democrático na maioria das economias desenvolvidas, a partir da segunda guerra mundial, segundo Valle (2011), reforça uma crescente busca para tornar coerentes tais formas democráticas de estrutura estatal com um modelo de administração pública mais adequada aos princípios da igualdade e justiça.

Por outro lado, a formação histórica do Estado, na visão de Foucault (2008), o fez perder força como o ponto-chave para a solução dos problemas da sociedade. Para esse autor, o que importa para a nossa modernidade não é tanto a estatização da sociedade, mas o que se chamaria de “governamentalização do Estado”, ou seja, as formas de governo “se tornaram a questão política fundamental” (p. 292) para a sobrevivência do Estado como o conhecemos hoje.

A partir deste ponto, discutimos a importância da atualização dos sistemas de governo como via necessária à promoção do desenvolvimento dos territórios, tendo em vista que o atendimento das expectativas da população passa por uma constante revisão das funções do Estado e adequação da gestão contemporânea em meio as complexas e crescentes demandas da sociedade.

Atualmente os requisitos impostos aos sistemas de governo para alcançar o desempenho esperado, na perspectiva dos novos paradigmas de desenvolvimento, são aqueles responsáveis pela mudança da visão gerencial num sentido mais amplo, como:

- a) Multissetorialidade da ação considerada necessária para aumentar as probabilidades de eficácia da intervenção em prol do objetivo “desenvolvimento”;
- b) Visão sistêmica e de longo prazo, apoiada na constatação de interconectividade e integralidade dos componentes tratados, que constituem as diversas dimensões da sustentabilidade;
- c) Descentralização da ação de governo, baseada na ideia de que quanto maior a proximidade com as demandas dos cidadãos, tanto maior a possibilidade de suprir os bens públicos que eles requeiram;

- d) Governança, entendida como efeito de governo resultante da ação coordenada, cooperativa e/ou conflitante, do sistema ampliado e fluido que inclui não apenas as instituições públicas, mas também as empresas e as entidades organizadas da sociedade civil;
- e) Participação, enquanto necessidade reconhecida de inclusão dos múltiplos atores tradicionalmente excluídos do desenho das políticas, com finalidade de ampliar as áreas de consenso, a eficácia e a eficiência das políticas.

Esses elementos, mesmo estando em evidência nas novas concepções, ainda apresentam grande discrepância em relação às modalidades clássicas de gestão pública predominante. Um traço fundamental da atividade governamental continua sendo a setorialidade das ações onde predomina a visão estreita e linear da burocracia departamentalizada que muitas vezes se apresentam indiferentes, estanques e, não raramente, conflitantes, entre as unidades de gestão.

A multissetorialidade que na essência atua na integração dos temas estratégicos e ajuda a promover a tão sonhada visão sistêmica ainda está longe de ser contemplada nos planejamentos e ações concretas dos atores governamentais. O problema parece estar relacionado à lógica de funcionamento da estrutura de poder e micropoder (FOUCAULT, 2008) como as práticas disciplinares disseminadas nas escolas, exército, asilos e empresas capitalistas, que constituem estratégias de manutenção de poder incorporadas nos discursos que procuram disciplinar o corpo, regular a mente e ordenar as emoções.

A resistência para a ação integrada necessária ao êxito dos processos de governança territorial, capaz de criar sinergia entre atores e setores diferentes, incluindo com isso a interação entre poder público, sociedade civil organizada e iniciativa privada, caracteriza a racionalidade burocrática e elitista que domina o cenário político e fortalece as regras dominantes do jogo de poder.

Uma realidade com grandes desafios a serem superados, pois para a maioria dos atores envolvidos com suas preocupações pontuais, a ação integrada apresenta-se mais como uma utopia sem força realizadora do que como um caminho com grandes perspectivas.

A participação dos sujeitos tradicionalmente excluídos do desenho e da implementação das políticas territoriais, tão acalentada pela retórica dominante, encontra, de fato, obstáculos imponentes à sua realização dentro do sistema posto de governo territorial, sendo eles de ordem epistemológica, cultural e política. A dimensão política é a mais evidente e debatida, pois a participação pretende ampliar os espaços de interferência da sociedade nas decisões públicas, colocando em discussão uma visão ainda patrimonialista da política, onde essa é fato particular, coincidente com o interesse de algum poderoso ou de restritas cúpulas (GIANNELLA; CALLOU, 2011, p. 809).

Outro aspecto a ser ressaltado nos sistemas de governo, diz respeito à necessidade de atualização dos requisitos de descentralização os quais esbarram em princípios desde sempre incorporados pelo etos dos servidores públicos, que detêm uma considerável margem de manobra na estrutura governamental predominante. A hierarquia e a busca de controle e direção centralizados fazem parte da crença na racionalidade linear e instrumental como base de explicação da realidade e prescrição dela, difíceis de serem suplantadas, pois compõem a matriz cultural dominante, fazendo-nos crer que vivemos numa “sociedade bloqueada”<sup>9</sup> sem oportunidade de grandes mudanças a não ser dos mandatários do poder.

Nesse raciocínio, Crozier (1995) destaca que, ao manter o equilíbrio tradicional nos sistemas de governo, que não passa de uma aparente democracia participativa, a sociedade perde a oportunidade de fazer face aos desafios do futuro, pois, segundo o referido autor:

Não se trata mais de uma sociedade bloqueada, como escrevi em 1970, é o seu sistema político administrativo, ou antes, o sistema das suas elites e, neste sistema, é a inteligência que está bloqueada. É, pois, necessário investir na mutação da inteligência (CROZIER, 1995, p. 15).

Mas como mudar o sistema de inteligência ou raciocínio de uma sociedade, ancorada numa burocracia regulamentar e fundada na planificação e controle? Eis um dilema que de certa forma justifica o desinteresse de grande parte dos políticos de investirem na formação de um cidadão autônomo, pois estão mais envolvidos nos seus projetos de manutenção de poder do que na promoção de mudanças significativas de longo prazo. Por outro lado, imbricados numa relação de dependência, os membros da sociedade parecem estar satisfeitos em conhecer as regras do jogo e usá-las ao seu favor na luta pela sobrevivência e para alcançar uma melhor posição social, ao invés de tentarem mudar as regras para melhor.

Para Crozier (1995), urgem mudanças nas formas de gestão e de governo. É absolutamente necessário criar mecanismos para “libertar as iniciativas e as capacidades de inovação em vez de travá-las” (1995, p. 28), ativando nossa capacidade social de cooperar e trabalhar em conjunto para superar o primado da hierarquia e da regra que paralisam tais iniciativas.

Ao tocar a relevância do capital social enquanto fator crítico de implantação do novo paradigma de desenvolvimento, cuja existência amplia as perspectivas de um mundo melhor para todos, constatamos que estamos falando de um fator imaterial, difícil de contornar e de se reproduzir, por estar vinculado às questões culturais de

---

9 Termo cunhado pelo sociólogo Crozier (1970) num estudo seminal sobre estruturas de poder.

maior profundidade. No entanto, o próprio esgotamento dos modelos tradicionais de gestão aponta para o surgimento de formas alternativas de ação coletiva.

Em suma, os tradicionais sistemas de governo do presente estão distantes dos requisitos teoricamente necessários para a implantação eficaz do paradigma emergente de desenvolvimento sustentável. A principal fraqueza desses modelos tradicionais está na sua estrutura mental de solução dos problemas, ou como defende Crozier (1995, p. 39), resulta da “rigidez da forma de raciocínio”, um raciocínio fundado sobre a lógica dedutiva e afastado de fundamentos empíricos.

O mundo complexo que nos apresenta, imprevisível e estruturado em redes interdependentes e não governado por uma racionalidade linear, não comporta mais os sistemas centralizadores, burocráticos, baseados na hierarquia e na setorialidade da ação. Impõem-se reformas urgentes, sistemáticas e estruturais da inteligência, donde deverão surgir novos modelos intelectuais que transformarão os sistemas de governo e as relações interpessoais, segundo os principais autores precursores dos novos paradigmas. Neste contexto, conforme previu Drucker (1987), a ciência da administração deverá sofrer grandes transformações e tornar-se uma das principais tecnologias a serem cultivadas pelo homem em nome da sua própria sobrevivência.

Portanto, a compreensão das relações entre os significados de desenvolvimento, sustentabilidade, território, governança, políticas públicas e outros correlatos, norteia as atuais análises na identificação dos desafios práticos para a promoção de um desenvolvimento verdadeiramente sustentável da Região Metropolitana do Cariri, devendo estes temas ser amplamente debatidos nos diversos palcos de debates e esferas de poder.

O conceito de desenvolvimento sustentável atual envolve princípios éticos e dinâmicas sociais, culturais, ambientais, político-institucionais e econômicas, revelando a ótica inter e transdisciplinar dos novos paradigmas, com desafios complexos a serem superados.

Seu conceito transmite a ideia de qualidade de vida do homem harmonizada em todo o planeta a partir da observação das dimensões citadas, beneficiando as gerações atuais e futuras e superando o modelo tradicional que preconiza o crescimento econômico acima de tudo. Essa perspectiva inovadora da sustentabilidade impulsiona os olhares críticos sobre a capacidade de liderança dos governos nos processos de desenvolvimento.

Constatadas as limitações do Estado e do mercado na condução do desenvolvimento equitativo, expostas nos efeitos devastadores dos modelos hegemônicos sobre o meio ambiente e a sociedade, novos atores sociais passam a reivindicar seu envolvimento nos processos decisórios da esfera pública, ampliando o significado da sustentabilidade para as questões da sociedade e do exercício político e revelando emergentes práticas de governança no setor público.

Por sua vez, ampliam-se as discussões sobre uma atualizada noção de território, com implicações decisivas para o êxito dos esforços coletivos. Representando o espaço apropriado, variável e dinâmico, definido e delimitado a partir das relações de poder nas suas múltiplas dimensões, o território vira o produto da intervenção coletiva e do trabalho dos atores, valorizando os meios de convivência e a noção de interdependência entre os elementos globais. Essa definição reforça a importância de envolver os atores sociais e seus fluxos na definição das políticas de desenvolvimento, sendo mais apropriada para a preterida integração regional.

Desse ponto de vista, observamos que as experiências de políticas regionais lançadas para promover o desenvolvimento são esforços do governo para atualizar suas práticas e promover a participação integrada entre os atores de um dado território, como por exemplo, a criação de regiões metropolitanas. No entanto, percebemos que tais iniciativas ainda precisam avançar muito para se tornarem experiências exitosas de uma governança territorial de fato.

Por isto, mesmo reconhecendo um novo contexto de abertura da gestão pública à participação social, defendemos a contínua discussão de novos valores que sirvam de base às inovações das políticas públicas e ações governamentais que pretendam reverter a supremacia das categorias econômicas, mecanicistas e excludentes. Tais proposições, também sustentadas por Zaoual (2003, p. 22), enfatizam a potência dos contextos de atuação dos atores e o enraizamento da economia nas crenças e nas microssociedades locais e questionam qualquer projeção de progresso em que não haja a implicação de “homens situados”,<sup>10</sup> pertencentes a cada meio.

Concluimos que o quadro teórico atual projeta a governança como uma prática de gestão territorial adequada à promoção do desenvolvimento, segundo os princípios que sustentam o Estado Democrático de Direito, capaz de minimizar as desigualdades regionais, devendo ser estudada com afinco na consecução de um projeto de desenvolvimento sustentável para a Região Metropolitana do Cariri. Tal afirmação é evidenciada no cenário de empoderamento de comunidades locais, que auferem bons resultados dialogando com o global e se integrando a um projeto nacional, a partir de um contexto apropriado de governança territorial.

Porém, o momento atual das experiências de governança no país, indica que permanecem sérios desafios a serem superados, na maioria dos casos. O ideal de um projeto integrado de desenvolvimento sustentável nos moldes dos novos paradigmas deve, portanto, fundamentar-se nas premissas de fortalecimento da cultura local, dos territórios e da adoção de uma nova racionalidade de gestão

---

10 Termo utilizado por Zaoual (2003) para designar sujeitos protagonistas, envolvidos na construção dos seus sítios de pertencimento.

pública de capacidade superior aos modelos atuais de governo, pelo aproveitamento da inteligência coletiva da sociedade na solução dos seus desafios.

Portanto, o que podemos esperar de uma governança territorial na RM Cariri? No mínimo a consolidação da participação integrada dos diversos atores que constituem a sociedade local na gestão das políticas públicas voltadas para o desenvolvimento sustentável. Assim, a cidadania e a participação social tornam-se “partes integrantes daquilo que devemos preservar” (SEN, 2010), pois esses elementos são capazes de combinar a noção básica de sustentabilidade com uma visão ampla dos seres humanos livres e conscientes. Uma aposta com grandes possibilidades de êxito.

## REFERÊNCIAS

- BARON, Dan. *Alfabetização cultural: a luta íntima por uma nova humanidade*. São Paulo: Alfarrábio, 2004.
- \_\_\_\_\_. *Museu íntimo: diálogos entre cultura, educação e estética*. Disponível em: <<https://www.yumpu.com/pt/document/view/12801793/museu-intimo-dialogos-entre-cultura-educacao-e-estetica-mde11>>. Acesso em: 10 nov. 2011.
- BRANT, Leonardo. *O Poder da Cultura*. São Paulo: Peirópolis, 2009.
- BUARQUE, C. In: NASCIMENTO, E. P. do (Org.); VIANNA, J. N. (Org.). *Dilemas e desafios do desenvolvimento sustentável no Brasil*. Rio de Janeiro: Garamond, 2007.
- COELHO, Teixeira. *A cultura e seu contrário: cultura, arte e política pós-2001*. São Paulo: Iluminuras/Itaú Cultural, 2008.
- \_\_\_\_\_. *O que é ação cultural*. São Paulo: Brasiliense, 2006.
- CROZIER, M. *A crise da inteligência: ensaio sobre a capacidade de reforma das elites*. Tradução de Maria Filomena Nunes e Ana Barquina. Lisboa: Instituto Piaget, 1995.
- DRUCKER, P. *Inovação e espírito empreendedor: prática e princípios*. São Paulo: Pioneira, 1987.
- EADE, D. et al. (Org.). *Desenvolvimento e cultura*. Oxford: Oxfam GB, 2002.
- FONSECA, Denise. Discutindo os termos de uma equação de congruência: cultura e desenvolvimento sustentável. In: LIMA, L. C. (Ed.). *Em Debate. Revista Eletrônica do Departamento de Serviço Social*, PUC-Rio, n. 1, ano 2005. Disponível em <<http://www.maxwell.lambda.ele.puc-rio.br>>. Acesso em: 23 nov. 2013.
- FOUCAULT, M. *Microfísica do poder*. 1ª. ed. Rio de Janeiro: Graal Editora, 2008.
- FURTADO, Celso. *Cultura e desenvolvimento em época de crise*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1984.
- \_\_\_\_\_, Celso. *Criatividade e dependência na civilização industrial*. 3ª ed. São Paulo: Companhia das Letras, 2008.
- GEERTZ, Clifford. *A Interpretação das Culturas*. São Paulo: LTC, 2003

- GIANNELLA, V.; CALLOU, A. É. P. A emergência do paradigma de desenvolvimento centrado no território na observação de duas políticas no Cariri cearense. *Cadernos EBAPÉ.BR/FGV*, Rio de Janeiro, v. 9, n° 3, p. 803-827, Setembro 2011.
- INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA – IBGE. *Banco de dados Cidades@*. 2016. Disponível em: <<https://cidades.ibge.gov.br/>>. Acesso em: 10 jun. 2017.
- LARAIA, Roque de Barros. *Cultura: um conceito antropológico*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed., 2009.
- LEITAO, Claudia. A cultura como pilar do desenvolvimento sustentável. 2013. Disponível em <[http://www.mobilizadores.org.br/coep/Publico/consultarConteudoGrupo.aspx?TP=V&CODIGO=C20132261524117&GRUPO\\_ID=14](http://www.mobilizadores.org.br/coep/Publico/consultarConteudoGrupo.aspx?TP=V&CODIGO=C20132261524117&GRUPO_ID=14)> Acesso em: 28 mar. 2013.
- MORIN, Edgar. *A via para o futuro da humanidade*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2013.
- PASCUAL, Jordi. *Rio +20 e a dimensão cultural da sustentabilidade*. 2012. Disponível em: <<http://www.cultura.gov.br/riomais20/rio-20-dimensao-cultural-da-sustentabilidade/>>. Acesso em: 2 fev. 2013.
- SEN, Amartya. *Desenvolvimento como liberdade*. São Paulo: Companhia das Letras, 2010.
- VALLE, V. R. L. D. *Direito fundamental a boa administração e governança*. Belo Horizonte: Fórum, 2011.
- ZAOUAL, H. *Globalização e diversidade cultural*. Tradução de Michel Thiollent. São Paulo: Cortez, 2003.



# 8

## CAPÍTULO

# **CIDADES E MEIO AMBIENTE: PERCEPÇÕES DA VULNERABILIDADE SOCIOAMBIENTAL NA REGIÃO METROPOLITANA DO CARIRI**

*Christiane Luci Bezerra Alves<sup>1</sup>  
Anderson da Silva Rodrigues<sup>2</sup>*

## **8.1 INTRODUÇÃO**

Grande parte da literatura recente de estudos sobre cidades tem enfatizado o caráter do desenvolvimento concentrador e excludente observado nas regiões metropolitanas do Brasil, que tem conduzido a níveis crescentes de segregação

---

1 Professora adjunta do Departamento de Ciências Econômicas da Universidade Regional do Cariri (URCA) e doutora em Desenvolvimento e Meio Ambiente (DDMA/UFC), [chrisluci@gmail.com](mailto:chrisluci@gmail.com).

2 Professor adjunto do Departamento de Ciências Econômicas da URCA e doutor em Desenvolvimento e Meio Ambiente (DDMA/UFC), [anderson\\_rodrigues750@hotmail.com](mailto:anderson_rodrigues750@hotmail.com).

socioambiental. Nas últimas décadas tem se constatado que com o crescimento acelerado das grandes cidades e com os processos de conurbação que nelas frequentemente ocorrem, certos problemas urbanos são potencializados e adquirem um caráter de vulnerabilidade ambiental, propenso a processos antropogênicos induzidos (BARCELLOS; OLIVEIRA, 2008, p.2).

Essas contradições são percebidas na própria produção do espaço urbano, que tem reflexo na organização socioespacial das cidades. Resultado da dinâmica de acumulação do capital, o espaço urbano capitalista é “fragmentado, articulado, reflexo, condicionante social, cheio de símbolos e campo de lutas”, é um produto social, “resultado de ações acumuladas através do tempo, e engendradas por agentes que produzem e consomem espaço” (CORRÊA, 2000, p.11).

É nesse sentido que, para Costa (2009, p.147), os espaços da cidade se constituem “objetos de interesse econômico, conforto material, de reprodução material ou simbólica e de distinção social. Portanto, eles se identificam com determinados grupos sociais – dominantes ou excluídos”.

A produção desigual do espaço urbano, segundo a lógica do mercado (SANTOS, 2005) expõe níveis crescentes de populações à segregação socioespacial e a situações de vulnerabilidade. Conforme Cardoso (s.d. apud COSTA, 2009, p.147),

A desigualdade de acesso às condições urbanas de vida se expressa também como desigualdade ambiental, pois as populações com menor poder aquisitivo tendem a localizar-se nas chamadas áreas de risco, ou seja, áreas de maior exposição a situações insalubres (contaminação de água, solo, e do ar) e inseguras (riscos de acidentes de diversos tipos).

Como abordagem multidimensional, a vulnerabilidade socioambiental ganha importância no contexto em que são repensados os modelos tradicionais de desenvolvimento, mediante a natureza estrutural e sistêmica que assume a crise na sociedade em fins do século XX, onde se reconhece a chave e a força de elementos sociais, ambientais, culturais e institucionais, além dos elementos econômicos, na promoção do desenvolvimento. Particularmente, no que diz respeito à variável ambiental, constata-se que “o paradigma ambiental está surgindo cada vez mais como uma mudança de enfoques, abordagens, concepções teóricas e metodológicas não somente de pesquisa, mas também no planejamento e gestão” (RODRIGUEZ; SILVA, 2013, p.70).<sup>3</sup>

---

3 Vale ressaltar que o relatório do chamado “Clube de Roma”, denominado “Limites do Crescimento” (1972), é considerado um marco para as discussões que passam a inserir na avaliação dos processos de crescimento econômico a variável ambiental, pautada nos impactos da ação humana sobre o meio ambiente. Todavia, tais debates assumem a dimensão global na primeira

As crises dos sistemas econômicos e sociais são permeadas pela crise ambiental, visto que o modelo de desenvolvimento consolida-se indistintamente, nos países centrais ou periféricos, com a extração crescente de recursos naturais e o aumento significativo de desequilíbrios ambientais. Em parte das novas concepções e interpretações da crise, reconhece-se que os problemas ambientais não podem ser entendidos destituídos do processo de construção social, sendo lugar de operação de forças e disputas materiais e ideológicas, apresentando-se como um desafio ético para entender os próprios limites e fronteiras do conhecimento. Nesse cenário, portanto, o reconhecimento dos saberes ambientais e, consequentemente, da crise ambiental faz parte da construção de um novo paradigma, que considera a intervenção humana na sociedade, na natureza e na subjetividade, onde o pensamento mecanicista dá lugar ao pensamento sistêmico (ALVES, 2013). Os desdobramentos, enquanto campo teórico, colocam em cena pelo menos três importantes matrizes, a saber: impactos ambientais; vulnerabilidade ambiental; planejamento e gestão ambiental.

Na análise das realidades dos municípios brasileiros, vale ressaltar que os dados da Pesquisa de Informações Básicas Municipais – MUNIC, divulgada pelo IBGE em 2005, no que diz respeito à vulnerabilidade ambiental, demonstram que “situações de vulnerabilidade, tanto do meio ambiente, quanto da população, estão associadas, por um lado à configuração do território e de seus recursos, e por outro, à forma e aos processos pelos quais se dá a ocupação humana” (BARCELLOS; OLIVEIRA, 2008, p.2). A MUNIC aponta os principais fatores ambientais que têm afetado as condições de vida da população, segundo os gestores ambientais municipais, sendo os cinco primeiros: presença de esgoto a céu aberto; desmatamento; queimadas; presença de vetor de doença; contaminação de rio, baía, lagoa, açude, represa etc.

A região proposta para estudo, Região Metropolitana do Cariri, é formada por nove municípios (Barbalha, Cariri, Crato, Farias Brito, Jardim, Juazeiro

---

Conferência Mundial Sobre o Meio Ambiente Humano, realizada em Estocolmo pela Organização das Nações Unidas (ONU), 1972, onde a partir da qual é criado o Programa das Nações Unidas para o Meio Ambiente (PNUMA). Cabe destaque para as contribuições que se sucedem em direção ao conceito de desenvolvimento sustentável, com as sugestões teóricas do ambientalismo científico e a noção de “codesenvolvimento” sugerida por Maurice Strong, em 1973 e sistematizada e definida por Ignacy Sachs, em 1974. É nos anos 1980 que a concepção de desenvolvimento começa a ser associada à de sustentabilidade, por meio do Relatório *Brundtland* (Nosso Futuro Comum), da Comissão Mundial sobre o Meio Ambiente e Desenvolvimento (1987), que apresenta o *desenvolvimento sustentável* como aquele capaz de satisfazer as necessidades do presente sem comprometer a capacidade das gerações futuras de satisfazerem às suas próprias (CMMDA, 1988, p. 34).

do Norte, Missão Velha, Nova Olinda e Santana do Cariri) localizados no sul do estado do Ceará e abriga a segunda maior concentração urbana do estado, o triângulo Crato, Juazeiro do Norte e Barbalha – CRAJUBAR, além de apresentar reconhecida diversidade de sistemas e subsistemas naturais.

O trabalho em questão propõe a identificação dos níveis de vulnerabilidade ambiental urbana presentes na RM Cariri, a partir da construção de um índice sintético de vulnerabilidade ambiental, sob três dimensões: habitacional, infraestrutura urbana e pressão sobre o ambiente natural. Reconhece-se que tal diagnóstico pode se constituir em importante instrumento na geração de subsídios para o planejamento e gestão ambiental, para a busca da sustentabilidade, de modo geral, e para o fortalecimento de políticas públicas territoriais.

## **8.2 VULNERABILIDADE AMBIENTAL URBANA – ASPECTOS TEÓRICO-CONCEITUAIS**

Apesar da multiplicidade de interpretações e das contribuições que envolvem múltiplos campos de conhecimento, as aproximações na literatura reconhecem três vetores que caracterizam a vulnerabilidade ambiental: exposição ao risco; (in) capacidade de reação; dificuldade de adaptação mediante riscos.

A vulnerabilidade encontra-se constantemente associada ao grau susceptibilidade de um sistema a fatores intrínsecos ou extrínsecos que sobre o mesmo exercem pressão. Nos fatores intrínsecos incluem-se, por exemplo, as características bióticas do meio. Os fatores extrínsecos relacionam-se à exposição do sistema a pressões ambientais atuais e futuras (VEYRET, 2007). Envolve fatores ex-ante, como a possibilidade de um evento catastrófico ocorrer, presença de riscos e danos potenciais e fatores ex-post, como perdas objetivas de bens materiais ou vidas (GARCÍA-TORNEL, 1997 apud GAMBÁ, 2010). Ou seja, de maneira corrente, “denota risco, fragilidade ou dano” (DESCHAMPS, 2004, p.80).

O debate envolvendo o conceito nos meios políticos e institucionais, em nível mundial, ocorre diante da multiplicação de estudos sobre mudanças climáticas e advertências sobre o efeito estufa e nas interpretações de análise de riscos, que ganham corpo a partir da criação, em 1988, do Painel Intergovernamental sobre Mudança do Clima (IPCC – Intergovernmental Panel on Climate Change).<sup>4</sup> Nessa perspectiva, constata-se a associação da vulnerabilidade à ideia de resiliência, entendida como a capacidade de um sistema, sociedade ou comunidade de resistir

---

4 Resultado de conferência conjunta realizada pela Organização Meteorológica Mundial (World Meteorological Organization – WMO) e pelo Programa das Nações Unidas para o Meio Ambiente (United Nations Environmental Program – UNEP).

e adaptar-se, para obter um nível aceitável de estrutura e funcionamento (PNUD, 2004, p.136).

Para Adger (2006, p. 269 apud CONFALONIERI, 2002), trata-se da “exposição de indivíduos ou grupos ao estresse (mudanças inesperadas e rupturas nos sistemas de vida) resultante de mudanças socioambientais”, variando de acordo com as possibilidades culturais, sociais e econômicas das populações. Desta forma, a capacidade de adaptação das populações aos diferentes níveis de estresse encontra-se estreitamente vinculada a fatores como “riqueza, tecnologia, educação, informação, habilidades, infraestrutura, acesso a recursos e capacidade de gestão” (CONFALONIERI, 2002).

A trajetória de vulnerabilidades associa-se intimamente, portanto, à (in) capacidade de reação às dificuldades enfrentadas em diferentes dimensões, sob múltiplos determinantes como sociais, econômicos e culturais, a qual é influenciada, adicionalmente, pela presença efetiva e institucional do Estado na promoção de condições adequadas que interfiram na qualidade de vida e interação das populações com o meio natural. Assim,

A vulnerabilidade socioambiental apresenta níveis bastante elevados, por conta da limitada capacidade de adaptação da população frente a eventos extremos adversos, agravada pela vulnerabilidade institucional no sentido de desenvolver planos de gestão dos riscos dirigidos a estes grupos (GAMBA, 2010, p.8).

A vulnerabilidade, nesse sentido, está atrelada ao grau de eficácia de um grupo social para adequar sua organização frente a mudanças no meio natural que incorporam risco. A vulnerabilidade aumenta em relação direta com a incapacidade do grupo humano para se adaptar à mudança, e determina a intensidade dos danos que pode produzir. O conceito de vulnerabilidade é, portanto, estritamente de caráter social (GARCÍA-TORNEL, 1997 apud GAMBA, 2010, p. 5).

Conforme a CEPAL (2002 apud ZANELLA et al., 2009, p.192), vulnerabilidade seria o “resultado da incapacidade de enfrentar riscos ou pela inabilidade de adaptar-se ativamente a situação”. Portanto, pessoas vulneráveis “teriam menos condições de aproveitar as oportunidades oferecidas pelo mercado, o Estado e a sociedade”. Tal capacidade de aproveitamento de oportunidades, a que se referem Kaztman et al. (1999) por “posse ou controle de ativos”, vincula estreitamente a vulnerabilidade à dimensão social das populações. Ou seja, o autor concentra sua análise na “relação ativos/vulnerabilidade/estrutura de oportunidades”, a partir do entendimento de que a disponibilidade de ativos que possibilita o enfrentamento de determinada situação de vulnerabilidade pode ou não ser suficiente, a depender da estrutura de oportunidades que prevalece em determinada área ou região. Essas compreensões refletem o que chamava atenção o IPCC (2001), o qual considera que aqueles que possuem menos recursos coincidem com os que mais dificilmente se adaptam e, portanto, são os mais vulneráveis.

O caráter social da vulnerabilidade e sua vinculação com os riscos ambientais também é enfatizado por Deschamps (2004, p.140), que chama atenção para a estreita correlação existente “entre a localização espacial dos grupos que apresentam desvantagens sociais e aquelas áreas onde há risco de ocorrer algum evento adverso, ou seja, populações socialmente vulneráveis se localizam em áreas ambientalmente vulneráveis”.

Barcellos e Oliveira (2008) também enfatizam que o risco ambiental “não se distribui de forma aleatória entre os diversos grupos sociais, mas obedece aos padrões de desigualdade e segregação social que marcam a estruturação das cidades”. Assim o reconhecimento de uma situação de risco tem como pressuposto que os acidentes, em larga medida, são fenômenos sociais, ou seja, decorrem não de um fenômeno natural em si, mas da relação entre este fenômeno e os processos históricos de ocupação de determinados espaços da cidade (TORRES, 2000 apud BARCELLOS; OLIVEIRA, 2008, p.10).

É nessa orientação que, como campo de pesquisa, “as condições de vida da população passaram a desempenhar importante papel na compreensão dos problemas ambientais urbanos e revelou, ao mesmo tempo, diferenciações claras entre a cidade formal e a cidade informal”. (MENDONÇA, 2004, p.141)

## **8.3 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS**

### **8.3.1 Delimitação e caracterização da área de estudo**

Esse trabalho ocupar-se-á em analisar e mensurar componentes da vulnerabilidade ambiental urbana da Região Metropolitana do Cariri – RM Cariri/CE, universo, portanto, desta pesquisa, pertencente à Mesorregião Sul cearense. A RM Cariri/CE é formada por nove municípios (Barbalha, Cariri, Crato, Farias Brito, Jardim, Juazeiro do Norte, Missão Velha, Nova Olinda e Santana do Cariri), os quais ocupam 5.460,08 km<sup>2</sup> (IBGE, 2016), onde vivem de 564.478 habitantes (divididos entre 21,1% de população rural e 78,9% urbana) (IBGE, 2010).

A região abriga a segunda maior concentração urbana do estado, o triângulo Crato – Juazeiro do Norte – Barbalha, com uma população de 363.810 habitantes, correspondente a 4,9% do total populacional do Estado do Ceará (IBGE, 2010). A área proposta para análise apresenta reconhecida diversidade de sistemas e subsistemas naturais, com amplo potencial de biodiversidade e de riquezas fossilíferas, arqueológicas, geológicas, além de “recursos hídricos, minerais, hipsométricos e edafoclimáticos” (BANCO DO NORDESTE, 2001). Nela se localiza parte da Chapada do Araripe, com aproximadamente 180 km de extensão por 40 km de largura e elevação média de 800m. Na planície, o Vale do Cariri, no pé da chapada, apresenta desnível médio de 400 metros.

A região dispõe oficialmente de duas unidades de conservação federal: a Floresta Nacional do Araripe – FLONA Araripe e a Área de Proteção do Araripe – APA Araripe, as quais fazem parte atualmente do Sistema Nacional de Unidades de Conservação da Natureza – SNUC (Lei Federal Nº 9.985/00). A riqueza de seus ecossistemas levou à criação (Lei Nº 9.226, de 02 de junho de 1946) da mais antiga floresta nacional, a FLONA, que ocupa uma área de 38.626,32 hectares e abrange parte dos municípios de Santana do Cariri, Crato, Barbalha, Missão Velha e Jardim.

### **8.3.2 Seleção de indicadores e tratamento dos dados**

Apesar de reconhecer a multidimensionalidade da vulnerabilidade optou-se, neste trabalho, pela abordagem a partir de três dimensões, a saber: habitacional, infraestrutura urbana e pressão sobre o ambiente natural, de forma a caracterizar um quadro de vulnerabilidade ambiental. A inclusão da dimensão habitacional tem como objetivo inferir sobre a existência de condições adequadas de moradia, considerando-se aspectos sobre condição de ocupação, condições sanitárias, número adequado de moradores e o tipo de revestimento do domicílio, que refletem aspectos sociais da vulnerabilidade. A vulnerabilidade de infraestrutura urbana, objetiva investigar a exclusão da população em relação a serviços e bens públicos considerados essenciais à vida urbana, além de variáveis que buscam medir a vulnerabilidade a partir das condições do entorno e deficiências de infraestrutura que importem em aumento de riscos ambientais (como por exemplo: enchentes, desmoronamento, etc.). Neste sentido, a vulnerabilidade de infraestrutura ressalta a fragilidade da atuação do Estado na esfera local, o que evidencia maior exposição a riscos e menor capacidade de reação frente a situações adversas. A dimensão pressão sobre o ambiente natural objetiva captar o risco decorrente de pressão das atividades antrópicas sobre o ambiente natural, sobre os processos naturais de reciclagem de recursos e nutrientes, bem como os riscos inerentes à poluição, queimadas, exposição a risco de contaminação por substâncias químicas ou agentes biológicos, perda de bem-estar pela redução ou ausência de ambientes conservados etc.

O quadro 1 apresenta a definição das variáveis utilizadas para a construção do Índice Sintético de Vulnerabilidade Ambiental (ISVA); os dados utilizados são de natureza secundária. Em virtude da necessidade de evitar distorções causadas pela existência de fortes discrepâncias municipais relacionados à magnitude da população, do número de domicílios e da extensão territorial, utilizou-se, quando pertinente, variáveis expressas em termos per habitantes, por área e por taxa percentual.

**Quadro 1** – Índice sintético de vulnerabilidade ambiental – indicadores, dimensões e fontes.

<b>Dimensões e índices</b>	<b>Indicadores</b>	<b>Observações sobre as variáveis</b>	<b>Fonte</b>
Vulnerabilidade habitacional	Condição de Ocupação do imóvel – ICO	Percentual de domicílios que não são próprios ou alugados	Censo Demográfico (IBGE, 2010)
	Domicílios em condições sanitárias inadequadas – ICSI	Percentual de domicílios sem ligação a rede geral de esgoto	Censo Demográfico (IBGE, 2010)
	Densidade de pessoas por dormitório – IDD	Percentual de domicílios com mais de duas pessoas por dormitório	Censo Demográfico (IBGE, 2010)
	Padrão de revestimento dos domicílios – IPRD	Percentual de domicílios com outros revestimentos que não alvenaria	Censo Demográfico (IBGE, 2010)
Vulnerabilidade de Infraestrutura urbana	Esgotamento sanitário – IES	Percentual da população urbana sem cobertura de esgoto	Anuário Estatístico do Ceará (IPECE, 2011)
	Abastecimento de Água – IAA	Percentual de domicílios que obtém água por poço, nascente ou outra forma	Anuário Estatístico do Ceará (IPECE, 2011)
	Coleta de Lixo – ICL	Percentual de domicílios sem lixo coletado	Anuário Estatístico do Ceará (IPECE, 2011)
	Características urbanísticas do entorno dos domicílios ICUE	Avaliação da existência de arborização urbana, boca de lobo ou bueiro, lixo acumulado no logradouro e esgoto a céu aberto	Censo Demográfico (IBGE, 2010)
	Manejo de águas pluviais – IMAP	Avaliação da existência de: a) apenas drenagem superficial; b) áreas de risco sujeitas a deslizamentos; c) área de risco sem infraestrutura de drenagem; d) área de risco que necessitam de drenagem especial; e) dispositivos de amortecimento de águas fluviais	Pesquisa Nacional de Saneamento Básico – IBGE (2008)

*(continua)*

**Quadro 1** – Índice sintético de vulnerabilidade ambiental – indicadores, dimensões e fontes. (continuação)

<b>Dimensões e índices</b>	<b>Indicadores</b>	<b>Observações sobre as variáveis</b>	<b>Fonte</b>
Pressão sobre o ambiente natural	Emissão de monóxido de carbono – IEMC	Emissão de monóxido de carbono veicular (kg/hab.)	Brasil (2011)
	Resíduos Industriais totais – IRI	Resíduos Industriais (kg/hectare) no ano de 2001 segundo inventário estadual	Ceará (2004)
	Degradação Ambiental – IDA	Focos de queimada (por mil/hectare)	Base de dados – INPE
	Doenças de notificação compulsória causada por vetor biológico – ID	Número de casos por mil habitantes	Anuário Estatístico do Ceará (IPECE, 2011)
	Preservação de mata nativa – IP	Percentual da área do município reservada para matas ou florestas naturais destinadas a preservação permanente ou reserva legal	Censo Agropecuário (IBGE, 2006)

Fonte: elaboração própria.

Em virtude da indisponibilidade de dados municipais sobre poluição, optou-se, na presente pesquisa, por trabalhar com quatro variáveis: 1) existência de esgoto a céu aberto (como forma de medir a exposição da população a contaminação por organismos e substâncias nocivas, além da contaminação das fontes de água); 2) número de indústrias por mil habitantes, que representa uma proxy para pressão da atividade industrial sobre os recursos produtivos e poluição ambiental, nas suas mais diversas formas: sonora, dos recursos hídricos e atmosférica; 3) emissão de monóxido de carbono veicular, tem por objetivo captar o efeito da crescente urbanização sobre o ambiente e bem-estar da população, sua estimativa baseou-se no tamanho e características da frota de veículos dos municípios pesquisados, tomando por base os parâmetros de emissão apresentados em Brasil (2011); 4) resíduos industriais, apresenta a produção em nível municipal de resíduos industriais nas classes I (perigosos), II (não-inertes) e III (inertes), busca captar a pressão sobre o ambiente natural das atividades industriais e os riscos de contaminação da população, do solo e dos recursos hídricos.

A variável focos de queimadas, além de fornecer evidência sobre a poluição atmosférica, degradação do solo e perda de biodiversidade, revela aspectos sobre a política ambiental e a infraestrutura de ação dos agentes públicos que atuam em nível local. Ademais, a ausência de ambientes ou áreas de preservação objetiva incluir na análise a perda de bem-estar relacionada à deterioração do ambiente natural, inerente ao desenvolvimento da atividade urbana.<sup>5</sup>

A construção de um índice sintético de vulnerabilidade ambiental urbana requer uma padronização das variáveis de forma que diferenças de escala nas variáveis não provoquem distorções na análise; deste modo, as variáveis são padronizadas numa escala de zero a um. Tal padronização leva em consideração a relação entre os valores dos municípios da RM Cariri, onde o menor valor da variável corresponderia ao valor zero (menor vulnerabilidade) na escala e o maior valor seria o valor 1 (maior vulnerabilidade); assim, os valores são relativos, construídos a partir da realidade regional, o que os torna pouco adequados para a comparação com outras regiões.

### 8.3.3 Procedimentos para a construção do Índice de Sintético de Vulnerabilidade Ambiental (ISVA)

A construção do Índice de Sintético de Vulnerabilidade Ambiental (ISVA) dos municípios da RM Cariri foi realizada a partir da elaboração de três índices que representam as dimensões relacionadas à vulnerabilidade especificadas anteriormente. Em termos analíticos, o cálculo do ISVA se deu a partir da seguinte equação:

$$ISVA = \frac{1}{K} \sum_{p=1}^k I_p \quad (1)$$

Onde: ISVA = Índice Sintético de Vulnerabilidade Ambiental;  $I_p$  = valor do p-ésimo índice;

Cada índice, por sua vez, é formado a partir de um conjunto de indicadores, conforme especificado no quadro 1. Apesar de possuírem número diverso de variáveis, optou-se por estabelecer pesos iguais entre os indicadores na compo-

5 Uma observação pertinente diz respeito à omissão, na presente pesquisa, da variável acesso a energia elétrica. Apesar do uso recorrente em diversos estudos sobre o tema, para a realidade observada mostrou forte homogeneidade, com percentuais de cobertura acima de 97%, refletindo, de modo geral, baixa vulnerabilidade relativa ao indicador. Isso pode indicar que a cobertura de energia elétrica não se constitui um parâmetro eficaz de diferenciação entre as realidades municipais na região, contribuindo assim pouco para a compreensão do tema.

sição do respectivo índice. Assim, o valor do p-ésimo índice foi calculado, conforme a seguir:

$$I_p = \frac{1}{S} \sum_{q=1}^S C_q \quad (2)$$

$$C_q = \frac{1}{M} \sum_{j=1}^m \left[ \frac{1}{N} \left( \sum_{i=1}^n \frac{E_{ij}}{E_{max_i}} \right) \right] \quad (3)$$

Onde:  $C_q$  = representa a contribuição do q-ésimo indicador no p-ésimo índice dos municípios;  $E_{ij}$  = escore da i-ésima variável do q-ésimo indicador obtida pelo j-ésimo município;  $E_{max_i}$  = escore máximo da i-ésima variável do q-ésimo indicador;  $i = 1, \dots, n$  (variáveis que compõem o indicador “q”);  $j = 1, \dots, m$  (municípios);  $q = 1, \dots, s$  (número de indicadores que compõem o p-ésimo índice).

## 8.4 RESULTADOS E DISCUSSÕES

A análise da vulnerabilidade habitacional é particularmente sensível às condições sociais da população. O indicador condições de moradia busca medir, de certa forma, o nível de independência das famílias, a ideia por trás do indicador é que famílias não vulneráveis moram em imóveis próprios ou alugados, e que famílias em condições de vulnerabilidade dispõem de imóveis em outras condições (ocupações irregulares, cedidos etc.). Assim, os menores valores deste indicador encontram-se nos municípios mais urbanizados e com níveis de renda mais elevados, Crato, Juazeiro do Norte e Barbalha, que formam o núcleo central da RM Cariri. Isso lança indícios para algumas reflexões. Em primeiro lugar, maiores níveis de renda implicam em melhores condições sociais da população e maior propensão de gastos com moradia, o que seria um argumento para os baixos percentuais de imóveis cedidos ou outra condição. Um segundo argumento, é que nas áreas mais urbanizadas em virtude de forte valorização imobiliária do espaço urbano, é menor a tendência de ceder gratuitamente imóvel para outra família. Um terceiro argumento é que em áreas urbanas mais populosas o poder público é muitas vezes pressionado a prover moradia através da construção de conjuntos populares, reduzindo o número de famílias desassistidas. Ainda há que se considerar que em municípios mais urbanizados, a figura do morador, parceiro, meeiro, posseiro, tão comum nos municípios marcadamente rurais, praticamente desaparece, consolidando uma conjuntura típica de apropriação capitalista do espaço. Assimetricamente, os municípios menos populosos e com menor renda apresentam maiores valores para este indicador, corroborando os argumentos expostos anteriormente.

**Tabela 1** – RM Cariri – Ceará – índices de vulnerabilidade habitacional e indicadores selecionados.

Municípios	ICO	ICSI	IDD	IPRD	IVH	Pop.Urb. (%)	Pop.	RPC
Barbalha	0,154	0,881	0,047	0,07	0,288	68,73%	55.323	6.817
Cariri	0,871	0,981	0,192	0,27	0,578	53,16%	26.393	3.181
Crato	0,115	0,652	0	0,763	0,383	83,11%	121.428	6.226
Farias Brito	1	0,969	0,059	0,765	0,698	46,67%	19.007	3.275
Jardim	0,142	0,711	0,157	0	0,252	33,70%	26.688	3.458
Juazeiro do Norte	0	0,655	0,148	0,273	0,269	96,07%	249.939	6.386
Missão Velha	0,501	0,967	0,059	0,375	0,475	44,99%	34.274	3.898
Nova Olinda	0,566	0,622	0,09	0,497	0,444	68,01%	14.256	3.976
Santana do Cariri	0,833	0,82	1	1	0,913	51,38%	29.946	3.557

Fonte: elaboração própria.

\* RPC – renda per capita (a preços de reais de 2009).

O indicador de condições sanitárias inadequadas revela valores relativamente elevados para todos os municípios, porém, os resultados indicam como menos vulneráveis os municípios de Crato e Juazeiro do Norte, por possuírem melhores condições de saneamento e percentual relativamente elevado (frente à realidade local) de ligações à rede geral de esgoto (respectivamente, 34,8% e 34,5%). Os demais municípios possuem elevado percentual de domicílios vulneráveis, com frágil e inadequada infraestrutura de saneamento, o que pode se traduzir numa elevada degradação dos cursos hídricos, comprometendo a qualidade da água dos rios e da água subterrânea e consequentemente, a qualidade de vida das populações. Apresentam, em sua maioria, características de pequenos municípios, com percentual menor de população urbana, ficando, assim, o destino do esgoto ao encargo do próprio morador, indicando, neste caso, uma limitada atuação do poder público local no provimento de infraestrutura em áreas caracteristicamente rurais. Um agravante é que parte destes municípios está localizada na Chapada do Araripe, onde são identificadas áreas de proteção ambiental, e onde grandes obras de saneamento enfrentariam fortes desafios em virtude dos elevados impactos ambientais.

A análise da densidade dos dormitórios revela uma baixa vulnerabilidade para quase todos os municípios, apresentando-se elevada apenas para Santana do

Cariri, com percentual de domicílios acima de duas pessoas por dormitório em mais de 50%, nos demais municípios este valor está entre 25% e 29,5%, o que pode estar associado ao percentual de população extremamente pobre, em torno de 20% (IBGE, 2010). Ao serem observados os valores do indicador padrão de revestimento dos domicílios, percebe-se que este parece não estar relacionado nem à condição de urbanização nem ao nível de renda, numa escala municipal; deve-se salientar que as diferenças nos valores percentuais dos dados censitários são pequenas, o que acaba por influenciar em uma grande dispersão do índice quando se padronizam os dados.

Ao se observarem os valores dos índices de vulnerabilidade habitacional, constata-se que se reproduz, em certa medida, o “padrão segregador” que acompanha a consolidação das regiões metropolitanas, no qual as periferias metropolitanas, e no caso em questão, os municípios de menor expressão urbana e econômica, tem grande parte da população com limitado acesso a serviços e equipamentos públicos, aparecendo, portanto, como mais vulneráveis os municípios de Santana do Cariri, Farias Brito e Caririaçu, situação corroborada pela análise de Maciel et al. (2005, p.6), segundo os quais: o crescimento das zonas periféricas convive com a “escassez de investimentos públicos que, combinados com os baixos níveis de renda tendem a implicar em moradias inadequadas, ampliando o risco não apenas ao sistema ambiental, mas também que se tornam sujeitos a enchentes, desmoronamentos, doenças etc.”. As menores vulnerabilidades encontram-se nos municípios de Jardim, Barbalha, Juazeiro do Norte e Crato, os três últimos os principais centros urbanos e econômicos da região, evidenciado forte correlação do referido índice com o processo de urbanização e com as condições sociais e de renda da população.

A segunda dimensão analisada apresenta as deficiências de infraestrutura básica passíveis de expor direta ou indiretamente a população a riscos ambientais. Assim, analisam-se diversos aspectos, como as estruturas de abastecimento de água e saneamento, as condições no entorno dos domicílios e o manejo de águas pluviais, este último avaliado sob o prisma da drenagem e exposição a deslizamento e/ou inundação.

Em relação ao esgotamento sanitário (IES), percebe-se forte exposição ao risco de vários municípios, com baixas taxas de cobertura urbana de esgotos; destacam-se, com maior vulnerabilidade, os municípios de Caririaçu, Farias Brito, Jardim e Nova Olinda, os quais, segundo dados do Anuário Estatístico do Ceará (IPECE, 2011), não apresentam infraestrutura urbana de esgoto. Frente a este cenário preocupante, os municípios da conurbação CRAJUBAR apresentam-se relativamente menos vulneráveis (taxas de 26,5% para Crato, 37,4% para Juazeiro do Norte e 47,8% para Barbalha), porém, com realidades bem inferiores a de regiões com maior padrão de desenvolvimento. Nesse sentido, é importante

estar atento ao fato de que, conforme chama atenção Barcellos e Oliveira (2008, p.8), “a precariedade do saneamento básico em nossas cidades tem sempre a ver com o uso desigual dos recursos disponíveis e com a não universalidade de direitos, evidenciando-se processos de exclusão e de reprodução de desigualdades sociais no próprio espaço urbano”.

**Tabela 2 – RM Cariri – Ceará – índice de vulnerabilidade de infraestrutura urbana.**

Municípios	IES	IAA	ICL	ICUE	IMAP	IVIU
Barbalha	0,522	0,286	0,429	0,602	1	0,568
Caririaçu	1	0,502	0,74	0,742	0,4	0,677
Crato	0,735	0,152	0,187	0,72	1	0,559
Farias Brito	1	0,611	0,522	0,383	0,4	0,583
Jardim	1	1	1	0,504	0,8	0,861
Juazeiro do Norte	0,626	0	0	0,713	0,8	0,428
Missão Velha	0,932	0,426	0,88	0,528	0,8	0,713
Nova Olinda	1	0,428	0,478	0,51	0,4	0,563
Santana do Cariri	0,843	0,797	0,731	0,379	0,4	0,63

Fonte: elaboração própria.

No serviço de abastecimento de água (IAA), reproduz-se a realidade enfrentada no provimento de esgotamento sanitário. Neste sentido, os municípios do CRAJUBAR novamente possuem os melhores índices de abastecimento de água, enquanto os demais apresentam fortes deficiências, com destaque para Jardim e Santana do Cariri, com as piores taxas de abastecimento por rede geral (respectivamente 56,3% e 46,4% dos domicílios destes municípios não têm acesso a abastecimento por rede geral). Mais uma vez, nas áreas centrais, nas quais se observa a concentração espacial das atividades econômicas, os maiores níveis de urbanização e de renda, são encontradas as melhores infraestruturas de abastecimento e saneamento.

Em relação à coleta de lixo (ICL), os municípios do CRAJUBAR também dispõem das maiores taxas de cobertura de domicílios atendidos por este serviço. Uma possível explicação estaria no fato de que em municípios menores, com menor população em áreas urbanas, as taxas de cobertura são, por conseguinte, mais baixas, visto que a coleta de lixo no meio rural, em virtude das maiores distâncias, condições das estradas e menor densidade populacional, apresenta custos mais elevados, tornando pouco viável economicamente a prestação deste serviço.

As condições urbanísticas do entorno<sup>6</sup> (ICUE) compreendem as condições relativas à arborização, existência de drenagem de água (bueiro ou boca de lobo), acúmulo de lixo nos logradouros e esgoto a céu aberto. Este indicador é importante para a presente análise, ao fornecer informação sobre condições ambientais salutaras a vida urbana, cuja deficiência em algum aspecto pode representar a presença de vulnerabilidade. Neste sentido, os municípios de Juazeiro do Norte, Crato, Caririçu e Barbalha apresentam-se mais vulneráveis, principalmente nos aspectos arborização (com exceção do Crato), ausência de drenagem (inexistência de bueiro ou boca de lobo) e presença de esgoto a céu aberto. Assim, apesar de possuírem melhores taxas de cobertura de esgoto, conforme comentado anteriormente, nos três municípios que formam o CRAJU-BAR a maioria dos domicílios não possui saneamento básico, o que implica em expressivo volume de esgoto a céu aberto (cujo problema é mais grave nos municípios mais populosos) com riscos ambientais significativos para a população, fato que Barcellos e Oliveira (2008, p.7) já enfatizam: a falta de saneamento produz situações de vulnerabilidade sócio-ambiental, sobretudo em áreas ocupadas por segmentos sociais mais empobrecidos e representam, eventualmente, risco potencial (presente ou futuro) de degradação do meio ambiente, bem como a possibilidade de contaminação da base de recursos com consequências generalizadas sobre a saúde da população.

Silva et al. (2012, p. 46) ressaltam, ainda, que se somam aos problemas ambientais, o fato de no Brasil, de forma geral, “persistir uma demanda populacional não atendida por serviços adequados de saneamento básico, atingindo de forma mais severa a população de baixa renda, concentrada nos pequenos municípios e nas periferias dos grandes centros urbanos e regiões metropolitanas”, característica que se reproduz na RM Cariri.

O indicador de manejo de águas pluviais é importante ao fornecer indícios sobre a atuação do poder público local e a existência de infraestrutura para lidar com a drenagem de água pluvial, de forma a evitar ou minimizar os prejuízos e transtornos à população. Deve-se mencionar que apesar de inseridos em uma realidade nordestina, caracterizada pelo clima semiárido, a região do Cariri apresenta condições climáticas que variam do clima tropical quente semiárido ao tropical quente subúmido (IPECE, 2011), o que implica em maior pluviosidade.

---

<sup>6</sup> Deve-se ressaltar, porém, que os dados fornecidos referem-se apenas as condições do entorno dos domicílios regulares ligados a rede geral de esgoto, cuja fonte é o Censo Demográfico do IBGE; assim, percebe-se uma forte tendência a subestimação destes valores, visto que se exclui justamente aqueles domicílios mais vulneráveis, localizados em áreas de risco, em ocupações irregulares etc.

Tal característica, conjuntamente ao relevo,<sup>7</sup> faz com que o período chuvoso seja marcado por inúmeros casos de deslizamentos, alagamentos etc. Neste sentido, todos os municípios apresentaram-se vulneráveis, por não possuírem drenagem subterrânea e mecanismos de amortecimento, o que potencializa os prejuízos causados pelas chuvas. Em situação mais vulnerável encontram-se as populações dos municípios de Crato, Barbalha e Juazeiro do Norte, por apresentarem, ainda, o agravante de possuírem áreas de risco sujeitas a deslizamentos, e outras que demandam drenagem especial.

Ao se considerarem os aspectos aqui elencados, a vulnerabilidade de infraestrutura urbana é maior nos municípios de Farias Brito, Missão Velha e Caririçu. Todavia, há que se mencionar que, enquanto os municípios mais urbanizados demonstram menores fragilidades nos indicadores esgotamento sanitário e abastecimento de água, apresentam-se, por sua vez, mais vulneráveis nos indicadores condições do entorno e manejo de águas pluviais, fazendo com a dispersão na medida de vulnerabilidade seja menor para este índice comparado ao índice de vulnerabilidade habitacional.

A tabela 3 apresenta o índice de pressão sobre o ambiente natural, que tem como objetivo captar efeitos das diferentes aglomerações urbanas da região metropolitana sobre o ambiente natural, tanto em termos de extração de recursos, como de deposição de resíduos e redução ou preservação de mata nativa ou floresta.

**Tabela 3 – RM Cariri – Ceará – índice de pressão sobre o ambiente natural.**

Municípios	IEMC	IRI	IDA	ID	IP	IPAN
Barbalha	0,371	1	0	0,523	0	0,379
Caririçu	0,163	0	0,557	0,348	0,409	0,295
Crato	0,773	0,267	0,286	0,713	0,837	0,575
Farias Brito	0	0	1	1	0,595	0,519
Jardim	0,266	0	0,066	0,088	0,857	0,256
Juazeiro do Norte	1	0,191	0,11	0,291	1	0,519
Missão Velha	0,146	0	0,101	0,093	0,34	0,136
Nova Olinda	0,215	0,055	0,619	0,424	0,943	0,451
Santana do Cariri	0,037	0,01	0,058	0	0,831	0,187

Fonte: elaboração própria.

7 Muitos municípios encontram-se localizados em áreas de fortes declives ou próximo à encosta da Chapada do Araripe.

O indicador de emissão de monóxido de carbono.<sup>8</sup> Uma proxy para a poluição do ar e está intimamente relacionado à frota de veículos e consequentemente à população. É necessária uma observação em relação à padronização da escala adotada no presente trabalho. No caso em questão, em virtude da baixa dispersão dos dados em análise, a imposição de uma escala de zero a um ampliou as diferenças entre os municípios. Conforme esperado, os maiores níveis de emissão são encontrados nos municípios mais populosos, a saber, Juazeiro do Norte e Crato e Barbalha, com respectivamente 11,5, 10,2 e 7,9 kg por habitante/ano; os demais municípios apresentam estimativas de emissão inferiores a 6,8 kg por habitante/ano.<sup>9</sup> Assim, percebe-se que o processo de crescimento de Juazeiro do Norte e Crato, enquanto inseridos no processo de crescimento das cidades médias brasileiras, apontam para uma elevação da frota de veículos e consequentemente para riscos ambientais inerentes ao crescimento populacional e econômico.

O indicador de produção dos resíduos industriais (IRI) confirma os grandes centros urbanos como os maiores geradores de resíduos, sobretudo industriais, com os maiores índices atribuídos aos municípios de Barbalha, Crato e Juazeiro (respectivamente 481 kg/ha, 128 kg/ha, 92 kg/ha), apresentando, portanto, as maiores vulnerabilidades. Porém, não obedece, no CRAJUBAR, a uma relação direta com o número de habitantes e com o nível de industrialização (já que a evidência esperada apontaria para um ranking liderado por Juazeiro do Norte, Crato e Barbalha). Um olhar mais atento deve mostrar que tal contradição é apenas aparente. O município de Barbalha ocupa a primeira posição associada à elevada emissão de resíduos derivados das atividades industriais ligadas ao polo de atendimento médico, característico deste município, além da presença de duas grandes unidades industriais com elevado potencial de produção de resíduos: uma indústria de cimento e uma indústria farmacêutica. O Crato, por sua vez, tem sua elevada produção de resíduos explicada pela presença de uma grande fábrica do setor calçadista.

De modo a inferir sobre a degradação ambiental, foi utilizada como proxy a variável focos de queimada. Os maiores valores foram observados para os municípios de Farias Brito, Caririçu e Nova Olinda, que compõem área periférica da região metropolitana, todos localizados em serras ou na Chapada do Araripe.<sup>10</sup>

---

8 Refere-se à estimativa da emissão de monóxido de carbono veicular segundo o inventário de emissões veiculares do Ministério do Meio Ambiente

9 Vale ressaltar, ainda, que os níveis encontrados estão significativamente abaixo de Fortaleza (maior valor do estado), que corresponde a 14,5 kg por habitante/ano

10 O maior número de focos de queimada parece estar associado às características marcadamente rurais de sua estrutura produtiva, que mantém o uso de técnicas tradicionais de plantio, nas quais a limpeza do terreno mediante queimada da vegetação ainda representa uma prática muito utilizada.

A vulnerabilidade, neste caso, se dá por possíveis problemas de saúde advindos da fuligem e pelo risco de descontrole do fogo, agravado pela proximidade destes municípios com áreas urbanas e com a APA Araripe, o que eleva os riscos de danos ambientais.

O indicador de doenças causadas por vetor biológico (ID) tenta captar reflexos sobre a saúde humana de pressões sobre o ambiente natural como desmatamento, poluição, acúmulo de lixo, ocupações irregulares em áreas próximas a matas ou florestas etc. São considerados os casos de Dengue, Leishmaniose, Febre Tifoide, Leptospirose e Raiva. Percebe-se, pela análise dos dados, a prevalências dos casos de dengue sobre as demais enfermidades, com percentuais que variam de 50 a 99,5% (com exceção de Jardim). Destaque para o município de Jardim que dos 25 casos de doenças destacados na pesquisa, 100% são de Leishmaniose, o que se explica por este município encontrar-se em cima da Chapada do Araripe, estando mais exposto, portanto, ao mosquito vetor desta enfermidade. O município de Farias Brito apresenta a maior vulnerabilidade, com quase 10 casos por mil habitantes, dos quais 95% correspondem à Dengue, o que evidencia, além da precariedade de saneamento básico, aspectos de uma crise de gestão municipal de saúde no referido município. Ainda com número de casos mais elevados estão os municípios do Crato e Barbalha (com 7,1 e 5,3 casos por mil habitantes), tais resultados foram influenciados pelo elevado número de casos de dengue no ano de 2010. O município de Juazeiro do Norte apresentou o maior número absoluto de casos da região metropolitana, devendo-se lembrar que municípios mais populosos tendem a apresentar mais casos de dengue, seja pela maior densidade populacional, propiciando uma alta possibilidade de ocorrência de surtos, seja pelo fato de que em municípios mais populosos são registrados maior produção e acúmulo de lixo, favorecendo a proliferação do vetor da doença.

Em termos de presença de áreas protegidas, a maior vulnerabilidade encontra-se em Juazeiro do Norte, com percentual de área protegida muito restrito (apenas 0,5%), seguido de Nova Olinda (0,9%) e Jardim (1,4%); os maiores percentuais estão atribuídos a Barbalha (6,8%) e Cariri (4,2%). De modo geral, os municípios que exercem maior pressão sobre o meio natural e apresentam-se mais vulneráveis são Crato, Juazeiro do Norte, Farias Brito e Nova Olinda. Crato e Juazeiro do Norte, em virtude da elevada poluição inerente ao crescimento econômico e ao avanço do processo de urbanização. Farias Brito apresenta maiores vulnerabilidades pela maior exposição aos efeitos nocivos da degradação ambiental e pelos consequentes reflexos sobre a saúde da sua população. Nova Olinda tem sua vulnerabilidade atrelada à degradação ambiental, pelo elevado número de queimadas e pela ausência de áreas reservadas à preservação.

A tabela 4 apresenta o índice sintético de vulnerabilidade ambiental, bem como os índices parciais relativos a cada dimensão. De forma a subsidiar a aná-

lise, foi estimado o valor do ISVA para a Região Metropolitana do Cariri, a partir da ponderação dos valores municipais pela respectiva população.

**Tabela 4 – RM Cariri – Ceará – índices parciais e índice sintético de vulnerabilidade ambiental.**

Municípios	IVH	IVIU	IPAN	ISV	Ranking
Barbalha	0,288	0,568	0,379	0,412	2
Caririaçu	0,578	0,677	0,295	0,517	7
Crato	0,383	0,559	0,575	0,505	6
Farias Brito	0,698	0,583	0,519	0,6	9
Jardim	0,252	0,861	0,256	0,456	4
Juazeiro do Norte	0,269	0,428	0,519	0,405	1
Missão Velha	0,475	0,713	0,136	0,442	3
Nova Olinda	0,444	0,563	0,451	0,486	5
Santana do Cariri	0,913	0,63	0,187	0,577	8
RM Cariri	0,372	0,536	0,453	0,454	-

Fonte: elaboração própria.

Assim, da análise dos dados podemos empreender que apenas os municípios de Juazeiro do Norte, Barbalha e Missão Velha apresentam ISVA menor que a RM Cariri. Comparado à região, Juazeiro do Norte apresenta as menores vulnerabilidades na dimensão habitacional e de infraestrutura urbana, possivelmente relacionada ao perfil de renda mais elevado da população, mas, sobretudo, confirmando o padrão seguido por outras regiões metropolitanas, nas quais nas áreas centrais, na qual se observa a concentração espacial das atividades econômicas, é mais forte presença do Estado no provimento de infraestrutura urbana e de serviços, revelando o retrato cruel da distribuição desigual dos recursos disponíveis. Missão Velha registra o menor índice IPAN, o que de certa forma se espera de um município menos populoso, com pouca emissão de poluentes e menor pressão sobre o meio natural. Em relação às fragilidades, Barbalha e Missão Velha se destacam pela maior vulnerabilidade de infraestrutura urbana, comparado às demais dimensões e Juazeiro do Norte vivencia um quadro de forte pressão sobre o meio natural.

Os demais municípios (com exceção de Crato) apresentam características demográficas semelhantes, com baixa população urbana e baixo nível de renda per capita, que lhes conferem maiores vulnerabilidades, sobretudo nos aspectos de habitação e infraestrutura urbana, possivelmente relacionadas ao baixo nível de renda da população e inércia ou limitada atuação do setor público nos investimentos em infraestrutura básica. O município do Crato destoa da realidade dos

outros dois municípios da conurbação CRAJUBAR (Juazeiro do Norte e Barbalha), apresentando vulnerabilidades significativas em infraestrutura urbana e elevada pressão sobre o meio natural, cujos fatores determinantes seriam os riscos derivados da deficiência de estrutura de drenagem de águas pluviais, saneamento básico e elevada emissão de poluentes.

O município mais vulnerável da região metropolitana, pelos aspectos aqui considerados, é Farias Brito, com fragilidades em todas as dimensões, sobretudo a habitacional; como tal dimensão é particularmente determinada pelas condições sociais das famílias, este destaque negativo em termos de vulnerabilidade urbana estaria relacionado ao baixo nível de renda per capita da população.<sup>11</sup>

## 8.5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Em relação aos dados e aos resultados obtidos é necessário tecer algumas considerações importantes. A primeira diz respeito à evidência trazida pela presente pesquisa que indica uma tendência de maior vulnerabilidade ambiental em municípios menores. Nesse sentido, é importante atentar para o fato de que pesam nos índices os aspectos habitacional e de infraestrutura urbana básica, que reproduzem na região metropolitana aqui observada, os problemas de pequenos municípios, inseridos num quadro de elevado pobreza característico de uma realidade nordestina. Como mencionado, a precariedade na oferta de serviços públicos revela o retrato cruel da distribuição desigual dos recursos disponíveis, que penaliza, dentro dos centros urbanos, segmentos sociais mais empobrecidos e entre municípios com níveis de desenvolvimento desiguais, os municípios mais pobres e com menor nível de urbanização, expondo grande faixa de população a fragilidade ambiental e à menor capacidade de resistência a intervenções antrópicas que contribuam para aumentar tal fragilidade.

A segunda observação é que os centros urbanos maiores, ao possuírem menores vulnerabilidades, sobretudo em habitação e infraestrutura (que são aspectos melhor percebidos pela população, comparados aos custos de bem-estar embutidos na elevada pressão que tais aglomerações urbanas exercem sobre o ambiente natural), acabam por exercerem forte atração populacional, aspecto já ditado pela concentração das atividades econômicas. Assim, a presença de vulnerabilidades nestes centros, ao não ser percebida pelas populações periféricas, não é capaz de reduzir, por exemplo, o fluxo migratório, pelo menos nesta etapa de urbanização da RM Cariri.

Uma terceira observação a ser feita é que apesar dos municípios de Crato, Juazeiro do Norte e Barbalha apresentarem um crescimento econômico e populacional significativos nos últimos anos e assim consolidarem uma posição de

---

11 Farias Brito possui a segunda menor renda per capita da Região Metropolitana do Cariri.

centralidade em relação aos demais municípios, ainda se apresentam pequenos quando comparados a outras escalas metropolitanas. Desta forma, uma região metropolitana em formação (com pouco mais de 500 mil habitantes), tende provavelmente a apresentar vulnerabilidades menores em relação a outros centros muito mais populosos do país.

Por fim, há que se considerar que a análise da vulnerabilidade urbana numa escala municipal, ao tempo que permite a comparação com as demais realidades da RM Cariri, evidenciando assimetrias municipais e assim possibilitando, também, a compreensão da dinâmica e de alguns efeitos do processo de aglomeração urbana, apresenta, todavia, o inconveniente de mascarar certas assimetrias entre as diversas localidades dentro do mesmo município. Como a vulnerabilidade não se distribui de forma uniforme sobre todos os estratos da população, fato evidenciado pela literatura, isto representa certa perda de informação; porém, o enfoque, aqui adotado, objetiva um olhar em nível regional, por conseguinte, toda ampliação da escala de análise implica na perda de nuances que somente seriam perceptíveis em uma escala menor e desagregada, utilizando-se, como exemplo, microdados em nível de domicílios.

## REFERÊNCIAS

- ALVES, Christiane Luci Bezerra. Crise ambiental e implicações para a emergência de novos paradigmas: perspectivas da economia ecológica e educação ambiental crítica. In: MATOS, Kelma Socorro Alves L. de. *Educação e sustentabilidade IV*. Fortaleza: Edições UFC, 2013.
- BANCO DO NORDESTE. *Documento referencial do Pólo de Desenvolvimento Integrado Cariri Cearense*. BNB: Fortaleza, 2001.
- BARCELLOS, Frederico C.; OLIVEIRA, Sonia Maria M.C. Nova fonte de dados sobre risco ambiental e vulnerabilidade social. In: IV ENANPPAS – Encontro da Associação Nacional de Pesquisa e Pós-Graduação em Ambiente e Sociedade. *Anais...* Brasília, ANPPAS, 2008.
- BRASIL. Ministério do Meio Ambiente – MMA. *Primeiro inventário nacional de emissões atmosféricas por veículos automotores rodoviários*. Relatório Final. Brasília, 2011.
- CEARÁ. Superintendência Estadual do Meio Ambiente. *Inventário Estadual de Resíduos Sólidos Industriais* – Ceará. Superintendência Estadual do Meio Ambiente (SEMACE). Fortaleza, 2004. 106p.
- CMMDA – COMISSÃO MUNDIAL PARA O MEIO AMBIENTE E DESENVOLVIMENTO. *Nosso Futuro Comum*. Rio de Janeiro: FGV, 1988.
- CONFALONIERI, U. E. C. Global environmental change and health in Brazil: review of the present situation and proposa for indicators for monitoring these effects In: HOGAN, H.J; TOLMASQUIM, M.T. *Human Dimensions of Global Environmental Change – Brazilian Perspectives*. Rio de Janeiro: Academia Brasileira de Ciências, 2002.
- CORRÊA, R.L. *O espaço urbano*. São Paulo: Editora Ática, 2000.

- COSTA, Maria Clélia L. Arranjo familiar e a vulnerabilidade na Região Metropolitana de Fortaleza. In: DANTAS, Eustógio. COSTA, Maria Clélia L. (org). *Vulnerabilidade socioambiental na Região Metropolitana de Fortaleza*. Fortaleza: Edições UFC, 2009.
- DESCHAMPS, M. V. *Vulnerabilidade socioambiental na Região Metropolitana de Curitiba*. Curitiba: UFPR, 2004 (Tese de Doutorado em Desenvolvimento e Meio Ambiente).
- GAMBA, Carolina. Avaliação da vulnerabilidade socioambiental de no município de São Paulo. V Encontro Nacional da ANPPAS. *Anais...* Florianópolis, 2010.
- INTERGOVERNMENTAL PANEL ON CLIMATE CHANGE – IPCC. *Climate Change 2001: Impacts, Adaptation, and Vulnerability*. Geneva. IPCC, 2001. 22p. Disponível em <<http://www.ipcc.ch>>. Acesso em: 22 fev. 2014.
- INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA – IBGE. *Banco de dados Cidades@*. 2016. Disponível em: <<https://cidades.ibge.gov.br/>>. Acesso em: 10 jun. 2017.
- \_\_\_\_\_. *Censo Demográfico 2010*. Rio de Janeiro: IBGE.
- \_\_\_\_\_. *Pesquisa Nacional de Saneamento Básico*, 2008. Rio de Janeiro: IBGE.
- \_\_\_\_\_. *Censo Agropecuário*, 2006. Rio de Janeiro: IBGE.
- INSTITUTO DE PESQUISA E ESTRATÉGIA ECONÔMICA DO CEARÁ – IPECE. *Anuário Estatístico do Ceará*, 2011. Disponível em: <<http://www.dpi.inpe.br/proarco/bdqueimadas/>>. Acesso em: 12 dez. 2013.
- KAZTMAN, Ruben et al. *Vulnerabilidad, activos y exclusión social en Argentina y Uruguay*. Santiago do Chile: OIT, 1999. (Documento de Trabajo, 107).
- MACIEL, Vladimir F. et al. Vulnerabilidade urbanas: uma alternativa de mensuração. In: XXXIII Encontro Nacional de Economia da Associação Nacional de Pós-graduação em Economia – ANPEC. *Anais...* Natal: ANPEC, 2005.
- MENDONÇA, Francisco. *Riscos, vulnerabilidade e abordagem socioambiental urbana: uma reflexão a partir da RMC e de Curitiba*. Desenvolvimento e Meio ambiente. no.10, p.139-148, jul/dez, 2004. Curitiba: Editora UFPR.
- PROGRAMA DAS NAÇÕES UNIDAS PARA DESENVOLVIMENTO – PNUD/ONU. *Agência para prevenção e recuperação de crises*. Reducing disaster risk: a challenge for development – a global report. Nova Iorque: PNUD, 2004.
- RODRIGUEZ, José Manuel Mateo. SILVA, Edson Vicente da. *Planejamento Ambiental: subsídios da geoecologia das paisagens e da teoria geossistêmica*. Fortaleza. Edições UFC, 2013.
- SANTOS, Milton. *A urbanização brasileira*. 5. ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2005 (Coleção Milton Santos; 6).
- SILVA et al. *Vulnerabilidade ambiental e social: estudo de caso em um bairro no município de Sales-SP*. Hologos, ano 28. Vol. 4, 2012.
- VEYRET, Y. *Os riscos: o homem como agressor e vítima do meio ambiente*. São Paulo: Contexto, 2007.
- ZANELLA et al. *Vulnerabilidade socioambiental de Fortaleza*. In: DANTAS, Eustógio. COSTA, Maria Clélia L. (org). *Vulnerabilidade socioambiental na Região Metropolitana de Fortaleza*. Fortaleza: Edições UFC, 2009.

# 9

## CAPÍTULO

# JUAZEIRO DO NORTE NOS FILMES: REPRESENTAÇÕES E EXPERIÊNCIAS DE UMA CIDADE

*Glauco Vieira Fernandes<sup>1</sup>*

*“a natureza que fala à câmara é completamente diversa da que fala aos olhos, mormente porque ela substitui o espaço onde o homem age conscientemente por um outro onde sua ação é inconsciente (...); nos abre, pela primeira vez, a experiência do inconsciente visual, assim como a psicanálise nos abre a experiência do inconsciente instintivo.”*

W. Benjamin<sup>2</sup>

- 
- 1 Professor adjunto da Universidade Regional do Cariri (URCA), no Departamento de Geociência, curso de Geografia. Coordenador do grupo Imago – Pesquisa em Cultura Visual, Espaço, Memória e Ensino do Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq).
  - 2 A epígrafe aqui apresentada, de Walter Benjamin, foi extraída da segunda versão (de 1955) do ensaio “A obra de arte na época de suas técnicas de reprodução”, traduzida por José L. Grünnewald (1969, p.86-87).

O entendimento da relação dos sujeitos com o espaço da cidade pode ser construído sob diversos olhares. Mas, dentre qualquer das perspectivas trabalhadas, uma cidade não pode deixar de ser compreendida fora de sua realidade singular. Os modos de como a cidade se vê e de como é vista é uma questão essencial que perpassa o caminho de uma análise do espaço que nos propomos.<sup>3</sup> Trata-se de uma relação com as imagens e ao mesmo tempo de como essas imagens são representadas e experimentadas simultaneamente em sua condição urbana e de como os sujeitos sociais dialogam com o espaço e o tempo produzido na cidade.

A escolha desta vertente de análise relaciona-se com a singularidade de cidades que são ou que foram amplamente filmadas. Além da fotografia e da representação pictórica, o cinema é, no campo das artes, uma linguagem que nasce com a própria cidade, ou seja, desde os primeiros filmes realizados na história da sociedade, ele posiciona-se como instrumento de destaque na expressão dos lugares. As paisagens urbanas representadas nos filmes, nesta orientação investigativa, operam como expressões humanizadas da relação dos sujeitos com os espaços vivenciados no tecido urbano.

Para citarmos algumas cidades que merecem destaque na representação cinematográfica, poderíamos elencar uma lista numerosa, a começar pelos grandes centros urbanos europeus – como Paris, Inglaterra e Roma. Nos Estados Unidos da América, temos Nova York e Los Angeles como cidades fílmicas exemplares. No Brasil destacam-se o Rio de Janeiro e São Paulo como principais locações produtoras de representações cinematográficas. No nordeste brasileiro temos a cidade de Juazeiro do Norte, no estado do Ceará, como um dos espaços mais representados na cinematografia nacional. São mais de quarenta filmes produzidos entre os anos de 1925 até os dias atuais, destacando-se o documentário como gênero preferente.

Debruçamo-nos sobre a imagem da cidade, ou seja, a imagem de como ela se vê e de como ela é vista, que passa a ser um dado importante de investigação para a compreensão de Juazeiro do Norte como cenário protagonista. O poder das imagens cinematográficas sobre Juazeiro como *cidade do progresso* é notório desde sua gênese histórica associada a um de seus principais ícones, o Padre Cícero. Se nos deparamos com uma sociedade urbana em vias de um projeto estratégico concentrador (de metropolização), ocorre-nos a seguinte reflexão: os sujeitos que se fazem presentes ou dotados de visibilidade nos espaços de representação da cidade nem sempre participaram efetivamente de sua construção imagética e das políticas de desenvolvimento urbano. Portanto, identificar os sujeitos

---

3 Entenda-se aqui, especificamente, “espaço geográfico”. No âmbito da Geografia, o espaço é uma categoria de análise que prevalece em seus estudos como principal aporte teórico-metodológico para o entendimento dos fenômenos sociais.

que insurgem<sup>4</sup> no espaço urbano ontem e hoje, sobretudo nos espaços públicos ou de celebração é um desafio metodológico para se pensar a paisagem urbana representada/experimentada nos filmes.

Partimos do pressuposto de que a paisagem de Juazeiro do Norte assume duas escalas de representação distintas, porém complementares: uma de ordem visual hegemônica e outra da experiência vivencial e corporeidade<sup>5</sup> de seus sujeitos. A primeira é de natureza *ocularcêntrica*<sup>6</sup> e totalizante da paisagem da cidade, justificada pelos discursos, textualidades e sentidos, ao mesmo tempo geográficos e ideológicos, que ordenam e disciplinam uma visualidade da cidade perspectivada e dimensionada pela sociedade urbana capitalista. A segunda é a da experiência da cidade, na qual o espaço se diferencia e se singulariza a partir de deslocamentos e de interações de seus sujeitos sociais, os quais trazem novos sentidos à cidade a partir de sua corporeidade.

## 9.1 PAISAGENS REPRESENTADAS/EXPERIMENTADAS EM CIDADES FÍLMICAS

O cinema desde seus primórdios surgiu como registro documental da cidade. E na atualidade, passados mais de cem anos de reprodução desta arte, ele continua a ser o grande cenário de construção de imagens. O documentário, que se constitui numa forma que não participa do mesmo circuito de divulgação midiática dos filmes de ficção, se distingue como um gênero marginal do cinema, muito embora estabeleça uma relação mais direta, mais colada e imediata com o mundo em que vivemos. O gênero ficção, contrariamente, se constitui como forma hegemônica, portanto mais valorizada pela indústria cultural.

Entretanto, podemos compreender que tanto o gênero documentário quanto o ficcional são formas de representação da realidade, por conseguinte não contrárias, mas complementares, que se articulam de diversos modos. Há ficção no docu-

---

4 Aqui partilhamos da idéia de espaços de cidadania insurgente proposta por James Holston (1996). Segundo este autor, a cidadania muda à medida que novos membros emergem para fazer suas reivindicações, expandindo seu alcance e que novas formas de segregação e violência se contrapõem a esses avanços, erodindo-a. Os lugares da cidadania insurgente são encontrados na intercessão desses processos de expansão e erosão (p.249).

5 Corporeidade aqui enquanto experiência corpórea do mundo; a vivência do mundo a partir dos sentidos corpóreos; enquanto dimensão ontológica da ação humana no espaço-tempo da sociedade.

6 Ocularcêntrica aqui é uma referência à herança iluminista e moderna que se apoia no olhar exclusivamente como modo de representação da realidade social, e que persegue ainda no jogo de interpretação das imagens no âmbito das artes e das ciências de forma hegemônica na produção de imagens na sociedade de consumo.

mentário, assim como há “impressão de realidade” buscada pela ficção, embora a ficcionalização documental, como alerta Johan Van Der Keuken (2004), não aconteça pela separação e substituição do mundo vivido ou “real” (como faz, parcial ou totalmente, o cinema de ficção), mas pelo seu entrelaçamento, apreensão e transformação num mundo “imaginário”. Por outro lado, antes de ser um experimento documental, o próprio documentário é uma experiência de geografia de cinema.

Maria Helena Bras Vaz da Costa desenvolve algumas ideias sobre os textos e as intertextualidades entre as paisagens reais e fílmicas: *A cidade como cinema existencial* (2006) e *O Cinema e a Imagem Urbana: novas tecnologias e novas especialidades* (2005). Helena Costa nos situa sobre a discussão em torno do movimento da imagem da cidade *versus* a cidade da imagem, argumentando que o espaço geográfico tem o potencial de estruturar a representação e, por extensão, a experiência de personagens, vivida indiretamente pela audiência, mesmo em situações estereotipadas (COSTA, 2006). Acrescenta ela que o cinema tanto influencia quanto reproduz sensações e sentimentos relacionados à experiência cotidiana no espaço.

Ana Francisca de Azevedo (2009a), geógrafa que vem trabalhando e trazendo novas questões às “geografias de cinema”, dialoga sobre essa dimensão ontológica do espaço fílmico e suas geograficidades. Segundo ela, a base intersubjetiva da comunicação cinematográfica irradia da corporização subjetiva e da natureza sensitiva do meio, ou seja, a experiência corporizada do mundo – enquanto dimensão ontológica da ação humana –, vem fundar a experiência cinematográfica<sup>7</sup> e, retroativamente, esta redimensiona a experiência direta do espaço e da relação factual. Ao falar do cinema enquanto linguagem alternativa para o processo de formação identitária, a autora argumenta que *a tentativa de afirmação de geografias hápticas associa-se, portanto, à enunciação do corpo como o mais próximo do lugar da experiência (...) que nos conecta com uma miríade de outros corpos em relação* (AZEVEDO; PIMENTA; SARMENTO, 2009b, p.49).

Conforme as ideias apresentadas dessas autoras, questionamos sobre o debate das imagens de cinema ou *paisagens/imagens em movimento* da cidade, fazendo uma imersão no conceito de paisagem, em especial a paisagem cinematográfica e real das cidades. Jorge Barbosa (2000), em *A arte de representar como reconhecimento do mundo: o espaço geográfico, o cinema e o imaginário social*, chama-nos atenção para se pensar sobre essas cidades cinematográficas: se por um lado o cinema se constitui como um espaço narrativo, ou seja aquele que se institui através de um jogo de relações entre significantes (imagens) e significa-

---

7 *Cinematográfica* – relativa à expressão do cinema enquanto linguagem estética e representacional.

dos (conteúdos), apresentando-se como um discurso, como um enunciado que estabelece vias diferenciadas de leitura do espaço da representação; por outro, o cinema e as concepções urbanísticas que redimensionaram o sentido da “corporeidade” da cidade, de forma que a vida real, o espaço-tempo real, a cidade real e os personagens reais vão se confundindo cada vez mais com as imagens da tela do cinema.

O cinema, então, não é apenas mera representação do real, e nem as paisagens das cidades cinemáticas são apenas ressignificações do espaço da cidade, possuindo a paisagem várias dimensões – como representação ou como ícone – mas também como dimensão essencial, ontológica, cuja *arte de representar nos oferece um caminho de reconhecimento do mundo, da vida, da memória e dos sonhos que pulsam do/no espaço geográfico* (BARBOSA, 2000, p. 86).

Nesta perspectiva de entendimento da representação/experiência da paisagem da cidade nos filmes, podemos pensar em Juazeiro enquanto *carne e pedra*, no dizer de Richard Sennett (2008), ou seja, na relação corpo e cidade. Segundo este autor, *a geografia da cidade moderna, assim como a tecnologia mais avançada, põe em relevo problemas já estratificados na sociedade ocidental, ao imaginar espaços alternativos em que um corpo humano poderia estar atento a outros* (SENNETT, 2008, p. 19).

Pelo menos nos filmes sobre a cidade de Juazeiro, produzidos no período contemporâneo, a relação representação/experiência é bem distinta dos primeiros filmes no período dos anos de 1920 a 1950. A partir da primeira visualização dos documentários produzidos sobre a cidade, as mesmas paisagens da cidade *real* que são utilizadas como paisagens da cidade *filmica* reaparecem na cena contemporânea preñe de novos sentidos, divergindo da representação dos primeiros filmes. Nestes, se tomarmos o exemplo da praça central da cidade, seu maior espaço de convergência, a paisagem representada tende a coincidir com a paisagem hegemônica da cidade (espaço de celebração cívica; de desenvolvimento urbanístico etc), entretanto nos filmes contemporâneos a paisagem representada nem sempre coincide com a paisagem hegemônica, surgem novos sujeitos em cena que passam a emitir outras experimentações e vivência daquela mesma locação,<sup>8</sup> como é o caso da presença dos travestis no período das romarias.

---

8 Locação é um determinado local onde a cena do filme é produzida.



Juazeiro do Norte<sup>10</sup> está localizada ao extremo sul do Ceará, na região do Cariri; é uma cidade média de expressivo dinamismo urbano na hinterlândia cearense, abrigando mais de 250.000 habitantes. Juazeiro é uma cidade *religiosa* e *progressista* ao mesmo tempo. Desde o início de seu processo de formação territorial, vai abraçando uma lógica desenvolvimentista tendo a figura do Padre Cícero Romão Batista, ou simplesmente Padre Cícero, como referencial principal e permanente na construção de uma organização de sociedade urbana. Cícero, em uma só pessoa une várias atribuições: o homem, o orientador espiritual, o mentor político, o santo, o taumaturgo, o primeiro *ensor* de imagens sobre a cidade, o ícone da fé e do progresso. Por esse conjunto de atributos ligados à figura dele, a paisagem de Juazeiro ganha um estatuto de *cidade sagrada*, tendo a fé e o trabalho como fórmula de progresso. Dito de outra forma, em sua produção sócio-espacial o consenso de *cidade sagrada* atribui a Juazeiro do Padre Cícero o sinônimo de sociedade, cultura, política e economia baseadas na religiosidade. Tal fenômeno se deve o fato de ser atribuído ao Padre o caráter de milagreiro, a partir do fenômeno da hóstia que virou sangue, quando ele, celebrando uma missa, deu a comunhão à beata Maria de Araújo. Tal fenômeno, ocorrido em 1889,<sup>11</sup> promove até hoje a cidade como um dos principais centros de peregrinação do Brasil, pois, além de ser o maior centro do catolicismo popular da América Latina é o segundo maior centro de romarias do Brasil, depois de Aparecida, no interior de São Paulo. Nos dias atuais, Juazeiro recebe quatro romarias principais, propiciando um ciclo anual de peregrinações, atraindo levas de romeiros que chegam de todos os lugares do país, sobretudo das cidades do Norte e Nordeste. Tal mobilidade espacial faz adensar, a cada ano, o número de habitantes de Juazeiro, tornando-a a cidade mais populosa da emergente Região Metropolitana do Cariri.

Dentre os atributos já citados do Padre Cícero, podemos acrescentar, por certo, sua função mais aparentemente contraditória, senão a que mais instiga à investigação: aquela que promove a um só tempo uma utopia e realização de uma sociedade urbana baseada na fusão entre fé e trabalho, estendendo-se a uma possibilidade de convívio que, aparentemente contraditória, permite o encontro do sagrado e do profano, do material e do sobrenatural, da identidade e da diferença, e entre os sujeitos e seu espaço de vivência as diversas formas de representação e de experiência da paisagem da cidade. O trabalho como realização, longe de ser

---

10 A toponímia *Juazeiro* é uma alusão à árvore homônima, típica do Nordeste, que servia de abrigo aos viajantes e boiadeiros. A designação “do Norte” faz diferenciá-la de outra cidade intitulada *Juazeiro da Bahia*.

11 O milagre da hóstia aconteceu em 1 de março de 1889. Ao receber a hóstia, em uma comunhão oficiada por Padre Cícero, na capela de Nossa Senhora das Dores, a *beata* não pôde degluti-la, pois a hóstia transformara-se em sangue. O fato repetiu-se, e o povo achou que se tratava do sangue de Jesus Cristo e, portanto, era um milagre.

puramente uma predisposição da moral cristã católica, incorpora-se ao discurso pastoral de Cícero como principal ferramenta para a estruturação de Juazeiro que fora, ainda como povoado submetido à dependência da cidade vizinha denominada Crato, emancipada e alçada a vila no ano de 1911.<sup>12</sup>

Ainda sobre a fé e trabalho, é necessário entender como o *modus operandi* de Cícero em sua atividade pastoral e ao mesmo tempo de planejador e mentor político da cidade veio a funcionar como instrumento para a defesa do progressismo da cidade. Para os diversos romeiros que iam buscar sua orientação bem como para as famílias inteiras que passava a se fixar em Juazeiro ele estimulava que a prática religiosa estivesse consorciada com a ocupação nalgum ofício. Desse modo, em cada casa, da maior parte dos habitantes da cidade constituída pelos moradores pobres e adventícios, havia um altar na sala de estar e uma oficina de trabalho nos fundos do terreno. Observamos que esta prática se perpetua até hoje depois de quase oitenta anos de falecimento de seu propositor. Juazeiro, portanto, destaca-se no cenário do Nordeste como *a cidade da fé e do trabalho*. Este progressismo, aparentemente contraditório, herdado da figura representativa de Padre Cícero, constitui uma espécie de conservadorismo católico moderado justificado pelo trabalho associado à religiosidade.

A segunda questão que mencionamos, que trata da recente tomada de estruturação da chamada Região Metropolitana do Cariri – RM Cariri, tem a cidade de Juazeiro como centralidade urbana. Pesquisas mais recentes sobre esta temática (QUEIROZ, 2013) situam a RM Cariri neste novo contexto espacial no qual ela se insere no processo de mudanças em curso no espaço urbano do Cariri, cujas feições mais evidentes podem ser facilmente notadas no complexo urbano-regional do CRAJUBAR.<sup>13</sup> Ressalte-se a atração de novos investimentos públicos (Trem do Cariri, Hospital Regional, Centro de Convenções, Ceasa etc) e privados (Faculdades, Carrefour, Lojas Americanas etc) nas cidades da região; a emergência de novos atores sociais (públicos e privados), novas espacialidades (decorrente

12 Neste ano de 1911, Juazeiro emancipa-se de Crato, passando de povoado a Vila. Geraldo Barbosa em seu livro *História de Juazeiro ao alcance de todos* informa-nos o seguinte: *No ano de 1905, o povoado contava com mais de 12 mil habitantes, mais de 20 ruas, várias escolas, agência telegráfica, banda de música e um largo comércio que se estendia ao longo das ruas. Lojas de tecidos, miudezas, mercearias, armazéns de gêneros alimentícios e um intenso movimento artesanal de barro, couro, palha, flandres, ouro, prata, corda e ferragens (...)* Observa-se, entretanto, que nenhum benefício público era prestado ao povoado ficando toda a renda do comércio de Juazeiro para os cofres da prefeitura do Crato. O povoado crescia graças ao prestígio e dedicação do Padre Cícero, com apoio total do povo que alargava as ruas, preparava as praças e construía casas (...). (BARBOSA, 1994 apud WALKER, 2010, p. 55-56)

13 Denominação abreviada relacionada à conurbação das três principais cidades do Cariri: Crato, Juazeiro do Norte e Barbalha.

de mudanças nos padrões de assentamento e requalificação de espaços e paisagens), institucionalidades e novas relações de poder); e o incremento demográfico e expansão do tecido urbano (intra e interurbano).

As cidades da região experimentam um dinâmico processo de reestruturação tanto de suas bases produtivas (produção, circulação e troca) quanto da configuração sócio-política, territorial e simbólica no conjunto urbano-regional, além dos problemas e desafios nos âmbitos local e regional. Juazeiro, portanto, apresenta-se como protagonista da estruturação da RM Cariri adventícia. Entretanto, a metropolização capitaneada por Juazeiro emerge como uma estratégia do Estado; como uma possibilidade da expansão do mercado, da reprodução do capital, ainda que seja, na verdade, uma estratégia de poder, de governo do território. Trata-se da experiência de criação de regiões metropolitanas em que a organização do território brasileiro e latino-americano se realizou enquanto espacialidades concentradoras, com reflexos sobre as pessoas: concentração de rendas, de recursos, de investimentos e, sobretudo, de poder. Entretanto, antes de um entendimento da região metropolitana cuja centralidade espacial está relacionada a Juazeiro, deve-se entender o sentido da metrópole, o sentido da metropolização, o que nos parece ser um investimento que desejamos fazer em termos de devir de uma metrópole que nasce imposta, sob a bandeira do projeto inacabado da Modernidade. Afinal, como nos lembra Bruno Latour (2004), *jamais fomos modernos*, e, certamente, jamais fomos metropolitanos, pois o sentido utópico de metrópole perdeu-se no curso da história.

Nesta perspectiva de análise, queremos nos debruçar sobre a imagem da cidade, ou seja, de como ela se vê e de como ela é vista, que passa a ser um dado importante de investigação para a compreensão da protagonista da nova metrópole em gestação. O poder da imagem e/ou da representação sobre Juazeiro como *cidade do progresso*, como vimos, é notório desde sua gênese histórica associada a um de seus principais ícones, o Padre Cícero. Se nos deparamos com uma sociedade urbana em vias de um projeto estratégico concentrador (de metropolização), cabe-nos pensar assim: os sujeitos que se fazem presentes ou dotados de visibilidade nos espaços de representação da cidade nem sempre participaram efetivamente de sua construção imagética nem das políticas de desenvolvimento urbano.

### **9.3 A CIDADE E O CINEMA – JUAZEIRO OBRA/PRODUTO**

Em *O Direito à Cidade*, Henri Lefebvre (2008) analisa a cidade associada à expansão urbana da sociedade pós-industrial capitalista, e a denúncia como uma nova utopia. Do ponto de vista do “progresso” ou da “religiosidade”, Juazeiro do Norte permanece como uma utopia/distopia, conforme a perspectiva dessa análise. Pela lente do progressismo político defende-se que o desenvolvimento econômico, social e cultural da cidade é condição básica e relevante para a melhoria do nível econômico e educacional da população. Este é o discurso da cidade

enquanto “produto”. Uma cidade-produto que atenda ao progresso civilizatório, ordenado, disciplinado, de modo que as formas, feições e práticas da cidade obedçam a um plano racionalizado de desenvolvimento urbano.

A antevisão que Walter Benjamin (1989) há muito reivindicava sobre o “direito à cidade”, corroborada posteriormente por Lefebvre (1999), compreende que a cidade, antes de um *produto* (valor de troca) deve ser essencialmente uma *obra* (valor de uso). A cidade-obra é o espaço-tempo urbano que obedece à lógica do encantamento, da dimensão sensível, de múltiplas significações, polissemias e polivocalidades. Para Benjamin, o confronto da cidade-produto, planejada, racional, de formas e práticas disciplinares, é feito com a figura do *flâneur*.

Jorge Barbosa (2002) abrevia este entendimento articulando uma reflexão que contrapõe cidade-obra-produto versus utopia. Parafraseando-o, o *flâneur* repõe nos objetos a *aura* perdida no processo de reprodução capitalista, mas revivida nos artefatos de ilusão visual. Atraído pelas avenidas, pontes, praças, estações ferroviárias, monumentos e passagens, o personagem de Baudelaire/Benjamin percorre a cidade como se esta fosse uma “floresta de símbolos” até atingir o limite entre o real e o sonho. Este itinerário da *flânerie* nos conduz na direção do desaparecido da cidade como *obra*. Os filme sobre a cidade de Juazeiro podem nos convocar a uma *flânerie* pela cidade e, portanto, evoca o sentido da cidade em meio ao labirinto de sua floresta de símbolos. Ana Fani A. Carlos (2004, p. 61) argumenta que *o filme vai revelando o cotidiano pelos signos que coloca cada um no seu lugar. Signos estes expostos nas vitrines das lojas e shoppings que modificou o estatuto da mercadoria e, com isso, significação de uma nova ordem de troca que cria um novo modelo de vida (...)*.

As mídias ao mesmo tempo que ocultam também revelam o cotidiano da cidade? É uma questão a se aprofundar. Ainda em Walter Benjamin (1989; 1994) vamos entender como ocorreu de fato uma alteração da percepção humana no espaço urbano das grandes cidades, sobretudo graças ao advento das tecnologias midiáticas. Na análise de Rita Velloso (2005, p.395-396), Benjamin

afirmava que, ao vivermos em uma grande cidade, compreendemos o mundo por meio de uma apropriação tátil das coisas, somada ao olhar distraído a estas. Além de propor que tais conceitos (engajamento corpóreo, intersubjetividade, distração, apropriação tátil, comunicabilidade) ajustam-se bem à experiência (...) que resulta do uso dos variados equipamentos tecnológicos no ambiente urbano.

Benjamin (1994) reconhece o cinema como linguagem artística capaz de reler a aura perdida da cidade. Apesar de ser uma arte que nasce com a cidade, portanto essencialmente urbana, e associada à indústria cultural, o cinema, de outro modo, é capaz também, dentro de sua ambiguidade instrumental/estética ou técnica/artística, assim como o *flâneur*, de envolver os sentidos inexplorados da paisagem como dimensão simbólica e sensível, não se limitando a mero esteticismo distanciado das experiências na/da cidade.

Pensando na cidade, em *Juazeiro do Padre Cícero* (aproveitando o título homônimo de um de seus filmes documentais), e em suas paisagens no movimento das imagens fílmicas, percorremos dois momentos de visualizações nos filmes, e que se inter cruzam como leituras complementares: Juazeiro-produto e Juazeiro-obra. Nos primeiros filmes, há uma cidade que é documentada e montada, visualmente, sob uma leitura do progressismo. Nesta perspectiva, Juazeiro é um espaço urbano em desenvolvimento ordenado, tendo a figura do Padre Cícero como aporte de progresso e de primeiro “censor” de imagens,<sup>14</sup> aquele que concede o direito à imagem da cidade enquanto progresso e emancipação político-civilizatória, concedido, de direito, ao produtor das imagens fílmicas existentes e que vierem a existir a partir daquele momento. Entretanto, é o realizador Reis Vidal<sup>15</sup> que enxerga a cidade como um produto de reprodução para o lucro comercial, que cumprirá a mesma lógica até à década de 1950 com o registro documental de Alexandre Wulfes<sup>16</sup> (ver Figura 2), outro realizador-produtor de imagens.



**Figura 2** – Pe. Cícero abençoando romeiros – Filme: *Padre Cícero: o patriarca de Juazeiro*, A. Wulfes (1955)

- 
- 14 Conforme Firmino Holanda (2000, p.25), somos informados que em 1921, em carta ao jornalista cearense, Lauro Reis Vidal, ali residente [em Juazeiro], Padre Cícero concedia-lhe o direito de uso exclusivo de sua própria pessoa e de sua cidade, em filmes que viesse a obter, portanto a exibir, “em qualquer parte do País ou fora dele.” (...) O que há de significativo no documento [tendo sido lavrado em cartório de Juazeiro] é a ideia de que Padre Cícero adotava um recurso técnico da modernidade como instrumento de propaganda política. Prática, aliás, já disseminada no resto do mundo: o registro em celuloide dos que detêm alguma forma de poder (político, econômico ou religioso) confunde-se com o próprio nascimento do cinema.
- 15 Dois anos após a morte de Padre Cícero, em 1934, o jornalista, exibidor/realizador de filmes, Reis Vidal, publica seu livro *Padre Cícero: Joazeiro visto de perto*, o Padre Cícero Romão Batista, sua vida e sua obra (RJ, 1936). Trata-se de uma publicação que, além de enaltecer a figura do Santo do Sertão, posiciona a cidade como resultante do trabalho e diligência do Padre Cícero.
- 16 Cachoeira do Sul, RS, 1901-1974. Fotógrafo, produtor, diretor. Realizou em 1955 o filme *Padre Cícero, o patriarca de Juazeiro*.

Entretanto, vamos encontrar outras abordagens nos filmes inclinados a ler a cidade como *obra*, a partir da mitologia indígena herdada dos Cariris e de toda a cultura popular impregnada nos símbolos da cidade. A cidade é (re)encantada com a figura do Padre Cícero, entendendo-se que ele é referenciado ao conjunto de símbolos. Antes de ser um tutor político e religioso do povo, ele é um elemento central (e/ou de coesão) para a reconstrução da utopia da cidade agora não apenas como progresso e ordenação urbana, mas principalmente como promessa de um futuro onde as diferenças sejam pacificadas com o projeto de uma *Nova Jerusalém*.<sup>17</sup> Não é à toa a cristalização de um imaginário relativo a uma *geografia sagrada* relacionando os espaços e os tempos da cidade aos códigos da cultura cristã e ao mesmo tempo sertaneja. Juazeiro do Norte, pode-se dizer, é uma cidade que abraça todos os sertões em seu espaço urbano, embora percorra espacialidades e temporalidades outras que passam, oportunamente, e de forma singular, a ser exploradas nos filmes.

Sobre a produção contemporânea dos filmes documentais que se debruçam sobre a cidade, anuncia-se outra leitura que evoca as duas anteriores – mas que passa a confrontá-las -, misturando-as ou extraindo delas elementos que funcionam não mais essencialmente como simples representações, mas também como experimentações das novas espacialidades/temporalidades da cidade, tematizadas pelos sujeitos nela insurgentes. A insurgência é daqueles que estavam invisibilizados nas representações anteriores da cidade e que agora se apresentam e se inscrevem na imagem fílmica como tentativa de direito à visibilidade; dito de outra forma, os sujeitos insurgentes no espaço de Juazeiro que reclamam visibilidade, pelo fato essencial de cidadania ou de direito à cidade, e que nela habitam o seu ser e estar no/do espaço.<sup>18</sup> A nova filmografia da cidade captura essa pulsão ontológica do espaço-tempo urbano a partir da experiência dos sujeitos que, mesmo ausentes do discurso *real* das imagens hegemônicas da cidade, se insurgem nela na presença dos filmes, aqui legitimando na cidade diegética<sup>19</sup> um anseio segregado do mundo da vida. O cinema, nesse registro constitui um espaço-tempo audiovisual que recompõe o sentido da cidade subjacente às experimentações desses sujeitos percorrendo uma *flânerie* capturada pelos filmes e vídeos que perscrutaram os interstícios da cidade.

Dito de outra forma, o cinema contemporâneo sobre Juazeiro é uma presença do autor ausente, que nos permite acessar pela *ficção* fílmica, mas sobre-

17 Alusão ao filme *Juazeiro, a Nova Jerusalém*, de Rosemberg Cariry (2001).

18 Mais uma vez aqui nos reportamos à ideia de *espaços de cidadania insurgente* desenvolvida em Holston (1996).

19 *Diegético* aqui enquanto realidade que funciona dentro da própria obra audiovisual, e não necessariamente em verossimilhança com a cidade *real*, embora o filme documental tenha uma diegese que diverge, por sua própria natureza e gênero de produção, diferenciada da obra de ficção, portanto mais colada com o *real*, e neste caso, no cotidiano da cidade.

tudo documental, as realidades da experiência – dos sujeitos descorporificados nas representações anteriores. O imaginário social, a memória, a fantasia, a utopia e a corporeidade são elementos recorrentes ou recuperados, não mais dissociando a representação da experiência, nessa filmografia hodierna, atualizando o sentido e a representação da cidade não apenas enquanto produto, mas, sobretudo, enquanto obra humana, portanto obra/produto social. Joan Nogué (2007, p.14) nesta perspectiva, em sua leitura da paisagem como construto social, como resultado de uma transformação coletiva da natureza e como projeção de uma sociedade em um determinado espaço, argumenta que

as geografias da invisibilidade – aquelas geografias que estão sem estar – marcam nossas coordenadas espaço temporais, nossos espaços existenciais, tanto ou mais que as geografias cartesianas, visíveis e cartografias próprias das lógicas territoriais hegemônicas. Contudo, aí estão em nossos sonhos e quimeras e também no persistente cenário de nossa cotidianidade. São “outras” geografias: as que contem “outras” paisagens.

## 9.4 JUAZEIRO E SUA FILMOGRAFIA

As representações audiovisuais da cidade de Juazeiro do Norte merecem destaque na produção cinematográfica documental no Brasil. Os filmes realizados sobre Juazeiro partilham o mesmo pioneirismo da câmera do major Thomaz Reis no momento da Comissão Rondon, nas primeiras décadas do século anterior. No Ceará, Adhemar Albuquerque, através de sua empresa fotográfica, ABA Film, na década de 1920, realiza o registro das primeiras imagens da cidade de Juazeiro.

De 1925 – ano de exibição do filme *Joazeiro do Padre Cícero e aspectos do Ceará* – até à década de 2000, podemos periodizar a produção dos filmes sobre a cidade em quatro momentos, embora em todos eles seja renitente a tematização do progressismo/religiosidade de Juazeiro. A figura do Padre Cícero, não por menos, é central no tratamento das cinematografias dos quatro períodos, constituindo uma espécie de diegese diluída na imagem do padre como aquele que constrói a cidade e a cidade que deve à figura do religioso sua emancipação política, econômica e social. Esta é a estratégia discursiva e estética empregada pelos primeiros filmes. As imagens anunciam uma cidade em desenvolvimento resultante da fé e do trabalho. Num segundo momento da produção de filmes sobre Juazeiro, sobressaem os documentários realizados pela *Caravana Farkas*.<sup>20</sup> A cidade será analisada dentro de uma abordagem estética inspirada na tese sociológica.

---

20 *Caravana Farkas* é o um conjunto de 20 documentários produzidos por Thomas Farkas entre 1964 e 1969, que envolve imagens sobretudo do Nordeste em diversas temáticas, valorizando

A religiosidade popular, a concentração fundiária e a presença marcante de uma população pobre serão elementos para a tese “fanatismo e exploração econômica gerando miséria” de filmes como *Visão de Juazeiro* (ESCOREL, 1970) e *Viva Cariri* (SARNO, 1970). Noutro momento, entre os anos 1980 e 1990, uma produção de filmes cearenses apresentam novas leituras, embora mantendo a matriz dialética progressismo/religiosidade de Juazeiro como uma *Cicerópolis* em movimento. Ou seja, Juazeiro no espaço dos filmes e no espaço real da cidade constitui um fenômeno de desenvolvimento econômico e de força religiosa exemplar e singular na produção do cinema nacional. Além disso, um novo tema passa a ser valorizado, o da participação da cultura popular como elemento de autenticidade no processo de formação da cidade. Um novo Juazeiro passa a ser apresentado ou *novos Juazeiros*: do romeiro e seu cotidiano; dos mitos primitivos e do catolicismo popular; das manifestações culturais do povo atualizadas sob a influência de outros grupos culturais das diversas partes do Nordeste que passam a se fixar na cidade.



**Figura 3** – Representação de religiosidade popular: a Dança de São Gonçalo – Filme: *A Visão de Juazeiro*, Eduardo Escorel (1970).

No momento atual, a cinematografia de Juazeiro ganha uma leitura estética diversificada. Destaca-se neste período uma representação da cidade consorciada com sua experiência, ou seja, os sujeitos ausentes nas cinematografias anteriores passam a estar presentes nestas. Os sujeitos invisibilizados em representações con-

---

a estética da tese sociológica em vigor, na época, sobre o messianismo, o fanatismo e o subdesenvolvimento de regiões mais pobres do país.

sensuais da cidade (como a “cidade da fé e do trabalho”) são agora convocados a se insurgirem nos mesmo espaços, ou melhor, a repartirem destes espaços o direito à cidade (a “cidade das diferenças”), e portanto, de se fazerem presentes/visíveis nela. Ambulantes, travestis, homossexuais, figuras populares, sujeitos que vivenciam o cotidiano da cidade na praça etc são evocados em filmes como *Juazeiros Invisíveis* (VIEIRA, 2010) e *Também sou teu povo* (LACERDA; PEREIRA, 2007).

O levantamento realizado da filmografia sobre a cidade passa, portanto, por esses quatro períodos que comentamos acima. Compreendendo cerca de mais de quarenta filmes, futuras análises da filmografia de Juazeiro devem ser facilitadas por esta periodização. Entretanto, não é objetivo deste texto discutir cada filme individualmente, mas sim o de discutir o sentido da cidade representada nos filmes que passam também pela experiência dos sujeitos sociais.

Os filmes que tematizam Juazeiro, desde os registros documentais mais antigos até à produção de vídeos contemporâneos, como vimos, passam por esta forma de representar a cidade num conjunto de dobraduras cujo progresso/religiosidade constitui atriz constante para diversas leituras estéticas: presença/ausência, representação/experiência, miséria/fanatismo e demais fricções dialéticas.

## 9.5 CENAS PARA CONTINUAR O DEBATE...

Dentre as imagens que participaram para a construção de uma representação de Juazeiro do Norte, temos desde o início do século XX até nossos dias mais de quatro dezenas de filmes. Tratar do diálogo entre a cidade *representada*, suas imagens e a cidade *corpórea*, sua experiência, vimos que é um caminho de reflexão crítica possível, tendo na relação paisagem-imagem-corporeidade seu fundamento principal de investigação.

Podemos provocar a continuidade deste debate em torno da representação e do novo entendimento que ela nos traz sobre o mundo quando tensionada ou fricionada com o olhar concebido, leitura do mundo que o pesquisador pode intencionar, evocando a noção de estética além de sua acepção puramente mimética e reorientando o foco para uma estética da paisagem que é construída socialmente na imbricação entre o simbólico cultural, as práticas sociais e a corporeidade. Isto com a contribuição das imagens cinematográficas que, como vimos, em sua forma documental propiciam um encontro com a realidade e o cotidiano dos sujeitos da/na sociedade urbana.

Portanto, a ideia de paisagem fricionada, na qual se vê como em dobradura, ao mesmo tempo, coexistindo uma representação e uma experiência de mundo, provoca uma tensão que no fundo pode estabelecer posições, justaposições, sobreposições ou contraposições. Daí podermos dizer que a paisagem – sob

a percepção/concepção dos sujeitos-corpóreos, no dizer de Merleau-Ponty (2009) –, abre a possibilidade de “abraçarmos” o mundo que nos envolve. E , embora não seja só uma dimensão do visível ou do imaginário, ela tem uma dimensão corpórea, e por ser corpórea ela também nos abraça.

## REFERÊNCIAS

- AZEVEDO, Ana Francisca de. Geografia e Cinema. In: ROSENDAHL, Z.; CORRÊA, R. L.. *Cinema, Música e Espaço*. Rio de Janeiro: EUERJ, 2009a.
- AZEVEDO, Ana Francisca de; PIMENTA, José Ramiro; SARMENTO, João (org.). *Geografias do Corpo: ensaios de geografia cultural*. Porto-PT: Figueirinhas, 2009b.
- BARBOSA, Jorge Luiz. *As Paisagens Urbanas Crepusculares da Ficção-científica: a elegia das utopias urbanas do modernismo*. São Paulo, 2002. (mimeo – tese de doutoramento)
- \_\_\_\_\_. A arte de representar como reconhecimento do mundo: o espaço geográfico, o cinema e o imaginário social. In: *Revista GEOgraphia*, Vol. 2, N.3. Niterói, RJ: Geographia/UFF, 2000.
- BENJAMIN, Walter. *Magia e técnica, arte e política: ensaios sobre literatura e história da cultura*. 7. Ed. São Paulo: Brasiliense, 1994.
- \_\_\_\_\_. *Charles Baudelaire, um lírico no auge do capitalismo*. São Paulo: Brasiliense, 1989. (Col. Obras Escolhidas)
- CARLOS, Ana Fani A. *O espaço urbano: novos escritos sobre a cidade*. São Paulo: Contexto, 2004.
- COSTA, M. H. B. V. da. A cidade como cinema existencial. In: I Seminário Arte e Cidade [Anais]. Salvador: UFBA/Faculdade de Arquitetura/Escola de Belas Artes, 2006.
- \_\_\_\_\_. O Cinema e a Imagem Urbana: novas tecnologias e novas especialidades. In: *Digitigrama* [Revista Acadêmica de Cinema]. N.3. Rio de Janeiro: Universidade Estácio de Sá, 2005.
- GRÜNNEWALD, José Lino. *A idéia do cinema*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1969.
- HOLANDA, Firmino. *Benjamin Abrahão*. Fortaleza: Edições Demócrito Rocha, 2000.
- HOLSTON, James. Espaços de cidadania insurgente. In: *Revista do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional*, n.24. Brasília: IPHAN, 1996.
- JUAZEIRO – A nova Jerusalém. Direção: Rosemberg Cariry. Juazeiro do Norte, 2001 (72 min).
- JUAZEIROS invisíveis. Direção: Glauco Vieira. Juazeiro do Norte, 2011 (29 min).
- LATOUR, Bruno. *Jamais fomos modernos: ensaio de antropologia simétrica*. Rio de Janeiro: Ed. 34, 1994.
- LEFEBVRE, Henri. *O direito à cidade*. 5 ed. São Paulo: Centauro, 2008.
- \_\_\_\_\_. *A revolução urbana*. Belo Horizonte: Ed. UFMG, 1999.

MERLEAU-PONTY, Maurice. *O visível e o invisível*. 4 ed. São Paulo: Perspectiva, 2009.

NOGUÉ, Joan. *La Construcción Social Del Paisaje*. Madrid: Biblioteca Nueva, 2007.

PADRE Cícero: o patriarca de Juazeiro. Direção: Geraldo Sarno, Paulo Gil Soares, Sérgio Muniz. Produção: Alexandre Wulffe. [S.I.], 1972 (10 min).

QUEIRÓZ, Ivan da Silva. *A metrópole do cariri: institucionalização no âmbito estadual e a dinâmica urbano-regional da aglomeração do CRAJUBAR*. Recife-PE: Universidade Federal de Pernambuco, 2013. (Tese – mimeo)

SENNETT, Richard. *Carne e pedra: o corpo e a cidade na civilização ocidental*. Rio de Janeiro: BestBolso, 2008.

TAMBÉM sou teu povo. Direção: Franklin Lacerda, Orlando Pereira. Produção: Viviane Jacó. Juazeiro do Norte, 2006 (14 min).

VAN DER KEUKEN, Johan. *Fantasia e realidade*. Revista Cinemais, n.8, nov/dez, 1997.

VELLOSO, Rita. De interfaces tecnológicas e rascunhos de experiências. *KRITERION*, Belo Horizonte, n. 112, dez. 2005, p. 393-413.

VISÃO de Juazeiro. Direção: Eduardo Escorel. [S.I.], 1970 (16 min).

VIVA Cariri. Direção: Geraldo Sarno. Produção: Thomas Farkas. [S.I.], 1969 (36 min).

WALKER, Daniel. *História da Independência de Juazeiro do Norte*. Juazeiro do Norte: HB Editora, 2010.

