

**A ASCENSÃO METROPOLITANA DO AGLOMERADO CRAJUBAR:
LIMITES E TENDÊNCIAS DA DINÂMICA URBANA CONTEMPORÂNEA NO
CARIRI CEARENSE**

Prof. Dr. Ivan da Silva Queiroz
Professor Adjunto da Universidade Regional do Cariri/URCA
isqz@hotmail.com

RESUMO

O presente ensaio contém um esforço analítico acerca da dinâmica urbana e regional contemporânea de uma das mais importantes aglomerações do sertão nordestino. Trata-se do conjunto urbano-regional derivado do processo de integração territorial dos três municípios mais dinâmicos do Cariri cearense, a saber, Juazeiro do Norte, Crato e Barbalha. Não por acaso, esse conjunto urbano-regional já se tornou amplamente conhecido como Crajubar, vocábulo construído a partir da junção das sílabas iniciais dos nomes próprios de cada uma das três unidades locais. Como se vê, essa representação do conjunto de localidades centrais do Cariri cearense, cuja origem, conforme se especula na região, remonta os anos 1960, constitui uma forma de expressão de uma realidade que já despontava como aglomerado urbano já àquela altura. Ao longo de dois séculos e meio, muitos foram os fatores tributários do processo ocupação do vale do Cariri, especialmente para a formação e consolidação das nucleações que hoje conformam o Crajubar. As condicionantes ambientais significaram, a priori, os fatores principais pela atração exercida pelo vale. Ao longo da história de ocupação, essa região foi retratada por diferentes autores, inclusive estrangeiros, como um verdadeiro “oásis” em meio aos sertões nordestinos. Em função desses atributos excepcionais, num contexto no qual as técnicas disponíveis não permitiam ultrapassar os limites impostos pela natureza, o Cariri, em especial a cidade do Crato conheceu um excepcional florescimento. Ao lado desta, ainda que em menor escala, a cidade de Barbalha figurava como a segunda aglomeração mais importante do vale. Essa situação permaneceu inalterada, pelo menos, até o final do século XIX. É nesse contexto histórico, mais precisamente no início do século XX, que emerge a terceira aglomeração do conjunto Crajubar. A essa altura, a emergência da “terra do Padre Cícero” como centralidade importante no Cariri cearense no início do século XX, tendo em vista que o único atributo territorial importante naquele contexto era o fato de ser um foco de peregrinações religiosas, representou uma reorientação do dinamismo social e econômico do vale. Aos atributos socioambientais somou-se a variável sociocultural. Um século depois da emancipação política de Juazeiro do Norte, não são apenas as romarias e os romeiros que fazem pulsar essa cidade. Na etapa contemporânea da história regional, a expressão socioeconômica do aglomerado Crajubar está fortemente relacionada com a centralidade exercida em meio aos sertões centrais do Nordeste. Ademais, a compreensão de que o dinamismo regional resultou no processo de integração socioeconômica e territorial de Crato, Juazeiro e Barbalho, legitimou o projeto de institucionalização da Região Metropolitana do Cariri – RMCariri, fato levado a cabo pelo Governo do Estado em meados de 2009. Em suma, é sobre esse quadro que pretendemos refletir e dialogar com os colegas do IV simpósio de cidades médias e pequenas da Bahia.

Introdução

O presente trabalho representa um esforço de reflexão no sentido de tentar compreender as reais e potenciais dimensões no presente do arranjo sócio espacial cearense reconhecido nacionalmente como CRAJUBAR. O mesmo, conforme sugere a construção do vocábulo, é fruto de uma suposta articulação entre as vizinhas cidades de Crato, Juazeiro do Norte e Barbalha.

Estas três cidades, situadas no extremo sul do Estado do Ceará, mantém vínculos estreitos tanto em termos de proximidade territorial quanto de complementaridade socioeconômica e mesmo cultural no Cariri cearense.

O aglomerado Crajubar – aqui também reconhecido como sendo de caráter urbano-regional –, reconhecido tanto pelas esferas técnicas de governo quanto pelos pesquisadores brasileiros em geral como tal, ganhou recentemente o *status* metropolitano. Do ponto de vista institucional, esta é uma realidade incontestada pela Lei Complementar Nº 78, de 26 de junho de 2009 (DOE, 03/07/2009). Isso foi possível após emenda à Constituição do Estado do Ceará (Emenda Nº 62, de 22 de abril de 2009 – DOE, 27/04/2009).

Uma iniciativa do poder executivo estadual, o processo que culminou na criação da Região Metropolitana do Cariri (RMC), teve início no princípio de Abril de 2009 e encerrou-se no final de junho do mesmo ano. Todavia, a rapidez com que esse processo se deu, conduzido hermeticamente e longe do escrutínio público, apesar de festejado pelos políticos locais, não corresponde com o tempo e o ritmo do processo de metropolização de fato do Cariri. Contudo, nem tão rápido quanto àquele movimento que resultou na sua criação se deve refutar por completo a sua concepção sem antes se verificar a fundo e com cuidado os atributos socioeconômicos, políticos e espaciais locais e regionais que eventualmente podem (des)legitimar o fato institucional. É aí que reside o propósito principal do presente ensaio.

Em linhas gerais, o que se pretende neste ensaio é pôr em causa a natureza e significado do fenômeno urbano no Cariri cearense, de modo especial a partir da cidade de Juazeiro do Norte, e avaliar as tendências em evidência bem como os limites e possibilidades para pôr de pé este debate.

Nesse sentido, buscamos compreender inicialmente qual o lugar da reflexão pretendida no âmbito do debate em torno da questão metropolitana e, em particular, da

expressão dos aglomerados urbano-regionais no Brasil. Essa é a tônica da primeira parte deste trabalho. Em seguida, revolvemos a dinâmica atual do aglomerado Crajubar com intuito de demonstrar os atributos socioeconômicos e territoriais que lhe conferem uma posição destacada em meio aos sertões centrais do Nordeste brasileiro.

AS PREMISSAS DE UM DEBATE NECESSÁRIO: O QUE FAZ DE UM AGLOMERADO URBANO UMA REALIDADE METROPOLITANA.

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

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

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

Na medida em que os centros urbanos historicamente tipificados como metrópoles passaram por profundas transformações, sobretudo no que tange ao processo de explosãoⁱ dos seus tecidos urbanos, além da emergência de novas centralidades

apoiadas nas modernas tecnologias disponíveis, a configuração atual das regiões metropolitanas ganharam novos contornos. A morfologia clássica destas, delineada por uma morfologia compacta do aglomerado metropolitano deixou de ser uma premissa e ganhou novos contornos. No presente, é possível mensurar realidades metropolitanas forjadas em extensões territoriais contíguas, como Tóquio e São Paulo, quanto descontínuas, a exemplo das realidades “metastáticas” descritas por Ascher.

A propósito do caráter descontínuo das metrópoles, fato recorrente no processo de urbanização contemporâneo, alude-se com frequência essa característica como sendo fruto do processo de fragmentação urbana. Para os estudiosos que se debruçam sobre essa morfologia urbana no Brasilⁱⁱ, a exemplo de Spósito (1999), esse processo refletir-se-ia no que ela considera ser o “fim da cidade como unidade espacial” (SPOSITO, 2011, p. 135 apud LACERDA, 2012, p. 29). Ao focar as novas circunstâncias da relação entre cidade e urbanização no final do século passado, Spósito (1999) propunha o seguinte,

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

Todavia, a leitura da realidade a partir do enfoque sugerido por Spósito, pelo menos na integralidade, não encontra eco nas reflexões de Lacerda (2012), com a qual estamos totalmente de acordo. Isso porque, de acordo com Lacerda, em primeiro lugar, a fragmentação do espaço urbano não constitui exatamente uma novidade. Sobretudo se considerada a realidade latino-americana. Em segundo lugar, opondo-se frontalmente à concepção de Spósito, Lacerda adverte para o fato de que a unidade espacial não se encerra dentro dos limites da cidade compacta. A autora é enfática ao apontar que,

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

A própria Spósito, ainda no final dos anos 90 do século passado, reconhecia que,

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

Assim, a autora evidencia a existência de mecanismos que possibilitam os nexos que articulam os fragmentos. Dessa forma, reforça-se a já clássica abordagem de Corrêa (1989), quando o mesmo assevera que o espaço urbano é a um só tempo, *fragmentado* e *articulado*, assim como *reflexo* e *condicionante social*, além de *campo simbólico* e de *lutas*.

A advertência de Lacerda é oportuna por iluminar o debate e apontar para a necessidade de cautela de certas análises aparentemente conclusivas acerca da realidade, a exemplo daquela apontada por Spósito. Para tanto, a autora, interessada nos processos de *fragmentação* e *integração espacial* das metrópoles, recupera o que seria um modelo representativo da primeira etapa do processo de urbanização das cidades latino-americanas.ⁱⁱⁱ Trata-se da *cidade compacta*, do período colonial. “No período colonial (1500-1820), diz Lacerda (2012),

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

É oportuno lembrar que, de modo muito parecido como proposto por Corrêa^{iv}, a autora leva em conta o processo de fragmentação espacial como sendo,

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

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

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

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

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

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

Dessas observações depreende-se que, além do reiterado enfoque acerca do caráter funcional das metrópoles, em especial no que tange ao desenvolvimento das atividades econômicas, sublinha-se o papel de comando e controle desempenhado pelas metrópoles do presente. Decorreria daí a expressão fenomênica dessas espacialidades

como nós de redes da economia mundial. Portanto, constituir-se-iam como centros de comando que, por sua vez, detêm a faculdade de operar na escala global.

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

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

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

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

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

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

A DINÂMICA RECENTE DO CRAJUBAR E O FENÔMENO URBANO-METROPOLITANO NO CARIRI CEARENSE

Na última década a região do Cariri, em especial o conjunto urbano reconhecido como Crajubar, tornou-se *locus* privilegiado de grandes empreendimentos públicos e privados no interior do Estado do Ceará. Atividades e fluxos antes exclusivos aos grandes centros metropolitanos, cuja porta de acesso mais próxima estava em Fortaleza, a uma distância média de 540 km, hoje se fazem notar neste aglomerado urbano.

A priori, a leitura mais previsível dos processos em curso nessa região tende a focalizar os mesmos como expressão local de uma tendência no país desde o final dos anos 1980. A saber, o movimento de população, atividades e fluxos que se deslocam das maiores cidades brasileiras, principalmente das metrópoles, em direção às cidades médias. Este fato, inclusive, foi tratado por vários autores, a exemplo Santos (1994), como *dissolução da metrópole* ou *desmetropolização*.

Entretanto, no que tange a realidade do Cariri e, em particular de Juazeiro do Norte, é possível visualizar outras variáveis em jogo que, por sua vez, concorrem para expressar uma situação complexa e diferenciada no que se refere ao cenário ordinário das cidades médias. Trata-se de uma realidade supostamente singular, pelo menos no que tange ao histórico processo de urbanização no Cariri. O que se pretende destacar é o surgimento de uma emergente forma espacial e social que combina arranjos socioeconômicos e espaciais já sedimentados em nível local com outros novos que remetem ao processo de metropolização do Cariri cearense. Tal fato parece evidenciar-se por duas razões.

A primeira deve-se ao fato de que, na última década, o aglomerado urbano-regional do Crajubar ter entrado na agenda dos governos estadual e Federal, bem como das grandes corporações nacionais e internacionais como foco de dinamismo e competitividade. Isso se explica pela expansão dos investimentos públicos, em grande parte direcionada para dotação e adequação da infraestrutura urbana e de serviços, e

privados. Da parte do Estado, os investimentos nas áreas de Educação são de relevo, destaque para a expansão da Universidade Regional do Cariri/URCA e instalação da Universidade Federal do Cariri, fruto de desmembramento dos *campi* da Universidade Federal do Ceará que se situavam em Juazeiro do Norte, Crato e Barbalha. No campo dos serviços de saúde, a construção do Hospital Regional do Cariri, cuja cobertura programada compreende o atendimento das demandas de alta e média complexidade de todo o Cariri e do centro sul do estado, constitui um importante pilar.

Em matéria de transporte, ressalte-se a abertura de uma nova conexão com a região centro-sul e a capital do Estado denominada Rodovia Pe. Cícero que, por sua vez, reforçou a centralidade de Juazeiro do Norte. Noutras frentes, destaca-se a implantação do metrô do Cariri, em verdade um VLT que liga as cidade de Crato e Juazeiro do Norte, e o incremento da infraestrutura das operações do aeroporto regional sediado em Juazeiro do Norte. Este último, por sinal, apesar dos investimentos já efetivados, ainda carece de ajustes para atender à crescente demanda por esse equipamento que no início da última década operava com dois voos diários e atualmente conta com oito voos regulares.^v

A estas realizações somem-se os investimentos do setor privado na indústria, comércio e serviços, sobretudo no principal polo de dinamismo do aglomerado em questão, a saber, a cidade de Juazeiro do Norte. Nesse diapasão, ressalta-se àqueles relativos ao mercado imobiliário com expansão das operações tanto na promoção de imóveis residenciais quanto comerciais. A expansão do Shopping Center pré-existente e o incremento de mais dois equipamentos do gênero, somada ingresso de grandes redes de varejo, entretenimento e alimentação nacionais e multinacionais, evidencia o dinamismo econômico e social de Juazeiro do Norte. Em ambas as frentes do mercado imobiliário, há que se destacar a forte presença de promotores imobiliários cujas estratégias e ações privilegiam as escalas regional e nacional. Este é o caso do grupo *Tenco Shopping Centers* que controla uma rede de 14 unidades espalhadas em 10 estados da federação brasileira.

Além dos investimentos nesse setor da economia, não é menos significativa a chegada de gigantes do mercado varejista mundial, como os grupos *Waal Mart*, *Carrefour* e *Casino-Pão de Açúcar*, as três sediadas em Juazeiro do Norte. O primeiro a fincar base na terra do Pe Cícero foi o *Carrefour* que opera uma unidade com a marca

“Atacadão”. O Wall Mart aportou na cidade com duas de suas bandeiras, uma unidade da rede “Hiper Bom Preço” e a outra da rede “Maxxi”. O Último a chegar, o grupo Casino-Pão de Açúcar, também desembarcou em Juazeiro do Norte para competir com seus concorrentes diretos nesse emergente mercado regional.

No setor de serviços, o destaque fica por conta da expansão da rede de equipamentos de serviços de saúde e Educação. Também na última década, Juazeiro do Norte viu surgir, na área de ensino superior, quatro faculdades privadas de base local que atualmente oferecem, em conjunto, 28 cursos de graduação. A expansão do ensino superior na região ancorada na consolidação de um complexo de IES públicas e privadas, todas com forte identidade regional, concorreu para a formação de um polo de educação superior na região.

O que se pode depreender, a partir do quadro acima exposto, é de que o Cariri e, de modo muito especial Juazeiro do Norte, passou a figurar como ponto de convergência de fluxos de pessoas, mercadorias, serviços e capitais que circulam em rede nacional e mundial. Nesse sentido, presume-se que o processo de urbanização em curso no referido contexto sócio espacial urbano possui nexos com movimentos e comandos cujas origens, extensões e polos de poder situam-se numa escala muito mais ampla que aquelas de âmbito local e mesmo a regional.

Além dos nexos constituídos em nível macrorregional, nacional e mesmo internacionais, é preciso que se leve em conta o processo de articulação em níveis locais e na compartimentação regional denominada Cariri e sua periferia imediata. Ao se observar essa escala, é possível constatar a segunda razão que permite apostar na conformação de uma aglomeração essencialmente metropolitana, ainda que embrionária.

O processo de conturbação, fato observado por estudiosos da região e por outros que por aí passaram, a exemplo de Soares (1968) de Diniz (1989), revela-se um dado concreto da paisagem e do cotidiano urbano do aglomerado Crajubar. Este aspecto, inclusive, tornou-se o argumento principal para a iniciativa do Governo do Estado do Ceará em criar a Região Metropolitana do Cariri. Conforme Lei Complementar Nº 78, já mencionada anteriormente, reconheceu-se como integrantes da RMCariri nove municípios. Dentre estes, Crato, Juazeiro do Norte e Barbalha, consideradas cidades-

polos da emergente metrópole, além de Caririçu, Farias Brito, Jardim, Missão Velha, Nova Olinda e Santana do Cariri.

Tabela 01: População da Região Metropolitana do Cariri de 1980-2010

MUNICÍPIO	CENSO de 1980		CENSO de 1991		CENSO de 2000		CENSO de 2010		% de pop. Urb.
	Total	Urbana	Total	Urbana	Total	Urbana	Total	Urbana	
Barbalha	30.966	15.065	38.430	24.302	47.031	30.669	55.323	38.022	68,7
Caririçu	-	-	23.318	7.237	25.733	10.618	26.393	14.031	53,16
Crato	80.677	58.273	90.519	70.280	104.646	83.917	121.428	100.916	83,1
Farias Brito	-	-	17.625	6.871	20.315	8.726	19.007	8.871	46,67
Jardim	-	-	23.964	5.226	26.414	7.358	26.688	8.994	33,7
Juazeiro do Norte	135.616	126.035	173.566	164.922	212.133	202.227	249.939	240.128	96,1
Missão Velha	-	-	29.228	10.944	32.586	12.785	34.274	15.419	44,99
Nova Olinda	-	-	11.354	4.802	12.077	6.393	14.256	9.696	68,01
Santana do Cariri	-	-	15.403	5.699	16.847	8.178	17.170	8.822	51,38
Total	-	-	423.407	497.782	370.871	564.478	444.899	78,81	

Fonte: IBGE – Censos de 1980 a 2010.

Se observados os indicadores relativos a dimensão urbana dos três municípios-polos da emergente RMCariri, percebe-se o quão dinâmica se apresenta a aglomeração Crajubar. Essa situação torna-se patente se observado o perfil da população do município de Juazeiro do Norte que, conforme os números do censo de 2010, concentrava 96,1% de toda a população municipal situada em área urbana.

Outrossim, se levado em conta os indicadores de densidade habitacional das principais aglomerações urbanas do sertão central Nordestino, dentre estas Petrolina, Juazeiro, Barreiras e Juazeiro do Norte – respectivamente, 64,49; 30,45; 17,49; e 106,91 habitantes por Km² –, verificar-se que a terra do padre Cícero registra a maior taxa dos sertões centrais do Nordeste.

Ademais, considerando-se o conjunto Crajubar, uma vez que essa área concentra uma população de 449.708 habitantes, segundo a última estimativa publicada pelo IBGE (2014), pode-se afirmar que esse conjunto urbano representa a maior aglomeração urbana dos sertões centrais do Nordeste.

Não obstante, quando confrontamos esse quadro sócio espacial, situado a uma distância mínimo de 520 km da metrópole consolidada mais próximo, como é o caso de Fortaleza, qual deve ser a importância desse aglomerado urbano no contexto regional no qual se insere?

A propósito, lembremo-nos mais uma vez de Guy di Méo que, por sua vez, reforça a ideia que aqui se deseja reter. Este autor assevera que,

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

Nesse sentido, em face da condição geográfica do Crajubar, em meio à vasta extensão do Sertão nordestino, sobretudo na porção denominada de Sertões centrais da macrorregião Nordeste, alguns “pontos luminosos” ganham especial relevo. É exatamente nesse recorte territorial em que se encontra o aglomerado Crajubar que, ao lado arranjo urbano-regional conformado por Petrolina/PE e Juazeiro/BA, concentra importantes funções urbanas que lhes conferem uma dinâmica e uma dimensão de importância muito distinta daquelas tipificadas para o grupo de cidades médias.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Ao focalizarmos tanto a situação quanto a posição desta aglomeração como território dinâmico em meio à vasta extensão sertaneja, sobretudo na faixa dos Sertões centrais do Nordeste, consideramos que se reforçam funções demandas ao Crajubar, assim como, também, à RIDE Petrolina-Juazeiro, semelhantes aqueles que ordinariamente anotados, à escala nacional, nas metrópoles.

E, de certa forma, tecido de nexos e fluxos ordinários entre os núcleos conformadores da aglomeração do Crajubar, de forma cada vez mais intensa e extensiva à sua área de influência, há tempos demandava uma política territorial de âmbito regional em caráter suplementar aquelas exclusivas das unidades municipais.

Nesse sentido, após cotejar as várias etapas do processo de formação territorial do Crajubar, à luz da importância social, histórica e econômica dos seus núcleos urbanos, sobretudo de Juazeiro do Norte, no arranjo urbano-regional que se configura de forma extensiva tanto no território cearense quanto nos territórios ao Norte do Sertão semiárido, reconhecemos o mérito da iniciativa de criação da RMCariri.

Obviamente, a condição urbano-metropolitana não se constitui por força de lei. Ela é produto social e historicamente determinado. A forma global de organização da produção capitalista associada às redes contemporâneas de articulação — seja como interação ou mesmo integração — do espaço nas mais variadas escalas, permite a emergência de formas contemporâneas de expressão metropolitana.

Referências Bibliográficas

- CORRÊA, Roberto Lobato. *Estudos sobre a rede urbana*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2006.
- CUNNINGHAM, David. *O conceito de metrópole: filosofia e forma urbana*. Publicado originalmente como The concept of metropolis: philosophy and urban form. *Radical Philosophy*, p. 13-25, 2005.
- DAVIDOVICH, F. e LIMA, O. M. B. de. Contribuição ao estudo de aglomerações urbanas no Brasil. *Revista Brasileira de Geografia*. Rio de Janeiro: IBGE, ano 37, N.1, p. 3-84, jan./mar. 1975.
- DI MÉO, Guy. *Introdução ao debate sobre a metropolização*, Confins [Online], 4 | 2008, posto online em 13 novembre 2008, Consultado o 08 octobre 2011. URL: <http://confins.revues.org/5433> ; DOI : 10.4000/confins.5433;
- DINIZ, José Alexandre Filizola (Coord.). *O subsistema urbano-regional de Crato/Juazeiro do Norte*. Recife: SUDENE-DPG-PSU-SER, 1989.
- GIGER, Pedro Pinchas. *Evolução da rede urbana brasileira*. Rio de Janeiro: Centro Brasileiro de Pesquisas Educacionais/Instituto Nacional de Estudos Pedagógicos/Ministério da Cultura, 1963
- GOTTMANN, J. A dinâmica das grandes cidades. *Boletim Geográfico*. Rio de Janeiro, out./dez., Ano 34, N. 251, p. 05- 14, 1976. Disponível em: <[biblioteca.ibge.gov.br/.../Boletim%20Geografico%201976%20v34%](http://biblioteca.ibge.gov.br/.../Boletim%20Geografico%201976%20v34%20)>. Acesso em out. 2012.
- IBGE. *Censo Demográfico*. 2010. Rio de Janeiro, 2011.
- _____. *Censo Demográfico* 2000. Rio de Janeiro, 2001.
- _____. *Censo Demográfico* 1991. Rio de Janeiro, 1991.
- _____. *Censo Demográfico* 1980. Rio de Janeiro, 1980.
- _____. *Regiões de influência das cidades* 2007. Rio de Janeiro, 2008.
- _____. *Regiões de influência das cidades* 1993. Rio de Janeiro, 2000.
- _____. *Regiões de Influência das Cidades*. Rio de Janeiro, 1987.
- _____. *Regiões funcionais urbanas*. Rio de Janeiro, 1972.
- IBGE. *Cidades@*. <http://www.ibge.gov.br/cidadesat/topwindow.htm>? Acessado em 28 de agosto de 2014.
- LACERDA, N. Fragmentação e integração: movimentos de (re) estruturação espacial das metrópoles brasileiras. In: RIBEIRO, Ana Clara Torres Ribeiro, LIMONAD, Ester, LENCIONI, Sandra. Da cidade e sua região à cidade-região. In: SILVA, José Borzacchiello da; LIMA, Luiz Cruz; ELIAS, Denise (Orgs.). *Panorama da Geografia brasileira I*. São Paulo: Annablume, p.65-75, 2006.
- _____. “Uma determinação do urbano: o desenvolvimento do processo de metropolização do espaço. In: CARLOS, Ana Fani Alessandri; LEMOS, Amália Inês

- Geraiges (Orgs.). *Dilemas Urbanos: novas abordagens sobre a cidade*. São Paulo: Contexto, 2003.
- GUSMÃO, Paulo Pereira (Orgs.). *Desafios ao planejamento: produção da metrópole e questões ambientais*. Rio de Janeiro: Letra Capital/ANPUR, 2012. P.21-42.
- 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.
- FRESCA, Tânia Maria. *Uma discussão sobre o conceito de metrópole*. *Revista da ANPEGE*, v. 7, n. 8, p. 31-52, ago./dez. 2011.
- SANTOS, Milton. *Técnica, espaço, tempo, Globalização e meio técnico-científico informacional*. São Paulo: Hucitec, 1994.
- _____. *Espaço e método*. 3 edição. São Paulo: Nobel, 1992.
- _____. *Crescimento nacional e nova rede urbana: O exemplo do Brasil*. *Revista Brasileira de Geografia*. v. 29, n. 4, Rio de Janeiro: IBGE, p. 78-116, 1967.
- SILVA, José B. da. A região metropolitana de Fortaleza. In SILVA, J. B. da. *et al* (Orgs). *Ceará: um novo olhar geográfico*. Fortaleza: Edições Demócrito Rocha, p.121-124, 2007.
- SIMMEL, G. A metrópole e a vida mental. In: VELHO, O. G. *O fenômeno urbano*. Rio de Janeiro: Zahar Editora, p. 11-25, 1973.
- SOARES, Douracir. *O Cariri - Crato - Juazeiro do Norte - estudo de Geografia Regional*. Crato: Faculdade de Filosofia do Crato, 1968.
- SOUZA, Marcelo J. L. de,. *O ABC do desenvolvimento urbano*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2003.
- SPÓSITO, Maria Encarnação B. et. al. O Estudo das cidades médias brasileiras: uma proposta metodológica. In: SPÓSITO, Maria Encarnação B. (Org.). *Cidades médias: espaços em transição*. São Paulo: Expressão Popular, p.35-67, 2007.
- _____. A Urbanização da sociedade: reflexões para um debate sobre as novas formas espaciais. In: DAMIANI, A. L. *et al.* (Orgs.). *O espaço no fim de século: a nova raridade*. São Paulo: Contexto, p.100-117, 1999.

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

ⁱⁱ Já objeto da reflexão de Cacciari (1993, *Apud* CUNNINGHAM, 2005) e Lefebvre (1991) que por sua vez, evidenciaram esse processo na Europa a partir, respectivamente, da Itália e da França do pós-segunda grande guerra mundial.

ⁱⁱⁱ A autora recolheu em BORSODORF (2003) um roteiro elaborado por Bähr, Borsdorf e Janoschka (2002) o que estes consideraram ser “(...) os esquemas do desenvolvimento urbano, político, social e econômico das cidades latino-americanas . Cada um deles corresponde a um período histórico e a um modelo de estrutura intraurbana. Tais modelos são denominados: (i) *cidade compacta*, do período colonial, (ii) *cidade setorial*, da primeira fase de urbanização, (iii) *cidade polarizada*, da segunda fase de urbanização e (iv) *cidade fragmentada* (de 1970 em diante).” Citado em LACERDA (2012, p.24)

^{iv} Para Corrêa (1989), a fragmentação se expressa na justaposição de diferentes formas de uso do solo urbano, o que pode ser observado na paisagem urbana.

^v O Aeroporto Orlando Bezerra de Menezes, em Juazeiro do Norte (CE), devido à sua localização estratégica, atende as regiões Centro Sul do Ceará, Noroeste de Pernambuco, Alto Sertão da Paraíba e Sudoeste do Piauí. O mesmo encontra-se equidistante de todas as capitais do Nordeste brasileiro.