

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

*Anderson da Silva Rodrigues¹
Christiane Luci Bezerra Alves²
Valéria Feitosa Pinheiro³*

-
- 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 mantém 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,⁴ 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 metrópoles. 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.⁵ 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 metrópoles 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 34-18,⁶ 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,⁷ 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 periferização 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,⁸ 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 km² (IBGE, 2016) e uma população de 564.478 habitantes. Sua densidade demográfica é de 66,3 habitantes por Km². Em termos relativos, tal densidade é significativamente inferior à observada para a Região Metropolitana de Fortaleza, 639,8 hab./km² (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./km²).

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.

Municípios	Empregados	Carteira assinada	Militares e funcionários públicos	Sem carteira	% sem carteira
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	109.589	2.400	–	9.592	90.211	3.884	3.502
Caririaçu	9.133	1.025	–	1.333	86	5.971	717
Crato	106.835	2.768	5.634	23.316	51.550	9.282	14.284
Farias Brito	7.552	2.101	–	521	3	4.656	271
Jardim	20.059	7.837	–	2.571	1.243	7.418	990
Juazeiro do Norte	506.969	1.610	122.282	163.885	64.103	3.669	151.419
Missão Velha	27.042	13.374	–	4.109	3.252	4.852	1.456
Nova Olinda	10.457	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	5.591	1.898	–	263	–	3.307	123
RM Cariri	803.227	34.565	127.916	205.791	214.051	46.659	174.245

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

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.¹⁰ O fluxo de Juazeiro do Norte

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

¹⁰ 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
Total	141061	63,2	82204	36,8	223265	100,00

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

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 instalaramromeiros 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 relativo¹² 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,¹³ 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.¹⁴ 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 fossilífero, 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.¹⁵ 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,¹⁶ 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: Premium, 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 n° 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, n° 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 dutravail 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 (1970-19990) 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.