

UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE DO NORTE  
CENTRO DE TECNOLOGIA  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ARQUITETURA E URBANISMO

ENTRE  
SERRAS E SERTÕES

A(s) (trans)formação(ões) de centralidade(s)  
da Região Metropolitana do Cariri/CE

volume I

Autora: Ana Paula Campos Gurgel  
Orientadora: Edja Trigueiro

NATAL - RN  
MAIO - 2012

UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE DO NORTE  
CENTRO DE TECNOLOGIA  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ARQUITETURA E URBANISMO

ENTRE  
SERRAS E SERTÕES

A(s) (trans)formação(ões) de centralidade(s)  
da Região Metropolitana do Cariri/CE

---

VOLUME I

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal do Rio Grande do Norte, na Área de Concentração II: Projeto, Morfologia e Conforto no Ambiente Construído, como requisito parcial para obtenção do título de Mestre em Arquitetura e Urbanismo.

**Autora:** Ana Paula Campos Gurgel

**Orientadora:** Edja Trigueiro

Natal - RN  
Agosto - 2012

ANA PAULA CAMPOS GURGEL

ENTRE  
SERRAS E SERTÕES

A(s) (trans)formação(ões) de centralidade(s)  
da Região Metropolitana do Cariri/CE

---

Aprovada em 25 /06 / 2012.

Natal/RN

---

**Profa. Dra. Edja Bezerra Faria Trigueiro**

PPGAU/UFRN –(orientadora)

---

**Prof. Dr. José Clewton do Nascimento**

PPGAU/UFRN – (Membro examinador interno)

---

**Profa. Dra. Maria Dulce P. Bentes Sobrinha**

PPGAU/UFRN – (Membro examinador interno)

---

**Prof. Dr. Frederico Rosa Borges de Holanda**

UnB – (Membro examinador externo)

## DEDICATÓRIA

---

*À minha mãe,*

*A maior incentivadora dos meus estudos*

*Quando eu não queria colorir as tarefas da pré-escola*

*Ou quando eu decidi sair de casa para perseguir sonhos arquitetônicos*

## AGRADECIMENTOS

---

Este trabalho só foi possível graças ao apoio de pessoas muito importantes que participaram direta e indiretamente da pesquisa:

*Agradeço à minha família por estar do meu lado, incentivando minhas decisões, em especial minhas “tias” e meu primo-irmão Huginho;*

*À minha orientadora, Edja Trigueiro, sempre disponível e paciente frente às minhas muitas inquietações, pela presença e incentivo ao longo de toda minha caminhada na vida acadêmica, desde meu TFG e agora na pós-graduação;*

*Aos professores, alunos e bolsistas integrantes do Grupo de Pesquisa Morfologia e Usos da Arquitetura – MUaA, em especial àqueles que denominamos “sintaqueiros retirantes”: João Carmo, Josimar Corcino, Lia Taveres, Lucy Donegan, Maryá Aldrigue, Eudes Raony, Rodrigo Nascimento e Trícia Santana.*

*Aos Professores do PPGAU, que contribuíram em suas aulas com diversos pontos de vista para que esta dissertação fosse produzida: Françoise Valéry, Dulce Bentes, Lucas Figueiredo e Rubenilson Teixeira;*

*Aos demais professores e funcionários do PPGAU, pela cooperação e incentivo;*

*Aos amigos que compreenderam meus muitos momentos de ausência ao longo desse período dedicado à pesquisa, em especial aos muitos colegas da pós-graduação que comigo dividiram as angústias dessa etapa, acompanhando de perto o desenvolvimento deste trabalho;*

*Aos amigos Leandro Feitosa e Cláudio Pereira, que ao longo das pesquisas me atualizaram sobre os acontecimentos no Cariri.*

*Aos órgãos públicos e imobiliárias do Crajubar solícitos à minha pesquisa;*

*Ao Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico - CNPq, pela concessão da bolsa de estudos, fundamental para a realização deste trabalho.*

*Só deixo o meu Cariri no último pau-de-arara.*

Venâncio / Corumba / J. Guimarães

## RESUMO

---

GURGEL, Ana Paula C. **Entre serras e sertões: a(s) (trans)formação(ões) de centralidade(s) da Região Metropolitana do Cariri/CE.** Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo). – Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal do Rio Grande do Norte, 2012.

Este estudo examina a configuração espacial definidora da estrutura viária do conjunto formado pelas cidades Crato – Juazeiro – Barbalha (Crajobar - cerne da Região Metropolitana do Cariri/CE), visando estabelecer nexos (ou relações) entre níveis distintos de acessibilidade e a formação/transformação e especialização de centralidades em escala local e regional. Utilizou-se para tanto o aparato teórico e operacional da Teoria da Lógica Social do Espaço, a partir do qual foram exploradas possibilidades de modelagem (com linhas axiais, linhas de continuidade e segmentos) e realizadas observações empíricas sobre fluxos e usos, ancorando e articulando o conjunto de dados em um Sistema de Informações Geográficas - SIG. Os achados sugerem que em distintas escalas de análise, paralelamente à permanência de centros e formação de subcentros intraurbanos, há indícios da formação de uma nova centralidade no Bairro Triângulo, em Juazeiro do Norte, onde coincidem altos valores de acessibilidade topológica e a emergência de equipamentos que respondem a uma demanda regional.

**Palavras-chave:** Configuração urbana. Centralidades. Cariri/CE.

## ABSTRACT

---

GURGEL, Ana Paula C. **Entre serras e sertões: a(s) (trans)formação(ões) de centralidade(s) da Região Metropolitana do Cariri/CE.** Master's thesis – Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal do Rio Grande do Norte, 2012.

This study reviews the spatial configuration from the road network of an urban compound formed by the cities of Crato, Juazeiro do Norte and Barbalha (the “Crajobar” - core of the Cariri metropolitan region, in the State of Ceará, Brazil), in order to establish nexus (or relations) between different levels of accessibility and the formation/ transformation and specialization of centralities in local and metropolitan scales. Stemming from the Social Logic of Space theoretical and operational apparatus, the study explores modeling possibilities (with axial lines, segments and lines of continuity) which is then confronted to empirical observations concerning movement flows and land use, within a Geographic Information System database. At different scales of analysis, the results suggest evidences of continuity were found in the permanence of intra-urban centres and sub-centres within each town, whereas evidences of change pointed out to the formation of a new centrality of metropolitan magnitude in the neighbourhood referred to as the Triângulo, in the municipality of Juazeiro, where high levels of topological accessibility coincides with the appearance of new business buildings as well as with the emergence of urban equipment of a scale more adequate to meet a regional demand.

**Keywords:** Urban Configuration. Centrality. Cariri/CE.

## LISTA DE TABELAS

---

<b>TABELA 1</b> - Indicadores socioeconômicos do Crajubar.....	19
<b>TABELA 2</b> - Detalhamento da população no Censo de 2010.....	19
<b>TABELA 3</b> - Comparativo das regiões metropolitanas do interior criadas até 2009 .....	46
<b>TABELA 4</b> - Densidade $\times$ Integração Global no Censo de 2000.....	115
<b>TABELA 5</b> - Densidade $\times$ Integração Global no Censo de 2010.....	115

## LISTA DE Gráficos

---

<b>GRÁFICO 1</b> - Comparativo entre população urbana e rural .....	20
<b>GRÁFICO 2</b> - Tipo dos empreendimentos .....	112
<b>GRÁFICO 3</b> - Cidade do empreendimento.....	112
<b>GRÁFICO 4</b> - Detalhamento das localizações em Juazeiro do Norte.....	113

## LISTA DE QUADROS

---

<b>QUADRO 1</b> - Resumo da contextualização regional.....	18
<b>QUADRO 2</b> - Medidas calculadas para cada representação .....	44
<b>QUADRO 3</b> - Resumo das centralidades municipais .....	99
<b>QUADRO 4</b> - Empreendimentos imobiliários do Crajubar .....	111

## LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

---

<b>AÇUSA</b>	Companhia Açucareira Vale do Salamanca
<b>ASE</b>	Análise Sintática do Espaço
<b>CAGECE</b>	Companhia de Água e Esgoto do Ceará
<b>CAIC</b>	Centro de Aprendizagem e Integração de Cursos
<b>CEASA</b>	Central de Abastecimento do Ceará S/A
<b>CECASA</b>	Cerâmica do Cariri S/A
<b>CNPq</b>	Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico
<b>COHAB</b>	Companhia de Habitação
<b>CRAJUBAR</b>	Crato - Juazeiro do Norte - Barbalha (conurbação urbana)
<b>EXPOCRATO</b>	Exposição Agropecuária do Crato
<b>FUNDETEC</b>	Fundação de Desenvolvimento Tecnológico do Cariri
<b>HMSVP</b>	Hospital e Maternidade São Vicente de Paula
<b>IBACIP</b>	Indústria Barbalhense de Cimento Portland
<b>IBAMA</b>	Instituto Brasileiro de Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis
<b>IBGE</b>	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
<b>IDH</b>	Índice de Desenvolvimento Humano
<b>IPEA</b>	Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada
<b>IPECE</b>	Instituto de Pesquisa e Estratégia Econômica do Ceará
<b>IPHAN</b>	Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional
<b>PDDM</b>	Plano Diretor de Desenvolvimento Metropolitano
<b>PDDU</b>	Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano
<b>PDR</b>	Plano de Desenvolvimento Regional
<b>PIB</b>	Produto Interno Bruto
<b>RECIME</b>	Rede de Pesquisadores sobre Cidades Médias
<b>RMA</b>	Região Metropolitana do Agreste
<b>RMC</b>	Região Metropolitana do Cariri
<b>RMCG</b>	Região Metropolitana de Campina Grande
<b>RMFS</b>	Região Metropolitana de Feira de Santana
<b>RMG</b>	Região Metropolitana de Guarabira
<b>RMP</b>	Região Metropolitana de Patos
<b>RMSM</b>	Região Metropolitana do Sudoeste Maranhense
<b>SIG</b>	Sistemas de Informação Geográfica
<b>TFG</b>	Trabalho Final de Graduação
<b>UFC</b>	Universidade Federal do Ceará
<b>URCA</b>	Universidade Regional do Cariri
<b>VLТ</b>	Veículo leve sobre trilhos

## SUMÁRIO

---

<b>INTRODUÇÃO.....</b>	<b>14</b>
<b>CAPÍTULO 01: REFERENCIAL TEÓRICO-METODOLÓGICO .....</b>	<b>24</b>
1.1. PREÂMBULO .....	24
1.2. SOBRE CENTROS E CENTRALIDADES .....	24
1.2.1. <i>A construção de um conceito: Centralidades</i> .....	24
1.2.2. <i>Dinâmicas de reestruturação urbana e os centros</i> .....	29
1.3. OS CENTROS SOB A ÓTICA DA LÓGICA SOCIAL DO ESPAÇO .....	34
1.3.1. <i>Pressupostos teóricos</i> .....	34
1.3.2. <i>Sintaxe do Espaço: método e medidas</i> .....	39
1.4. CIDADES MÉDIAS E REGIÕES METROPOLITANAS INTERIORANAS NO BRASIL.....	45
1.5. CONSIDERAÇÕES PARCIAS: CONSOLIDANDO CONCEITOS .....	48
<b>CAPÍTULO 02: RELEITURAS DIACRÔNICAS .....</b>	<b>51</b>
2.1. PREÂMBULO .....	51
2.2. ANTES, A CONQUISTA DO TERRITÓRIO .....	51
2.3. UMA VILA PARA OS ÍNDIOS, UMA CAPELA PARA OS BRANCOS .....	53
2.4. UMA CIDADE, UMA VILA E UMA CAPELA DE FAZENDA.....	56
2.5. INOVAÇÕES DO INÍCIO DO SÉCULO XX: EMBELEZAMENTO DAS CIDADES ENTRE LUTAS POLÍTICAS.....	61
2.6. MEADOS DO SÉCULO XX: A “MODERNIDADE” DOS ANOS 1950.....	65
2.7. AS EXPERIÊNCIAS “INDUSTRIAIS” DAS DÉCADAS DE 1970-80.....	70
2.8. OS ANOS 1990 E A ASCENSÃO DO CRAJUBAR NA REDE URBANA CEARENSE.....	75
2.9. CONSIDERAÇÕES PARCIAIS: REVISÃO DA FORMAÇÃO URBANA .....	79
<b>CAPÍTULO 03: UMA ANÁLISE DAS PARTES PARA ENTENDER O TODO.....</b>	<b>83</b>
3.1 PREÂMBULO .....	83
3.2 CRATO.....	83
3.2.1 <i>Variáveis globais e locais</i> .....	83

3.2.2	<i>Caracterização da(s) centralidade(s)</i> .....	89
3.3	JUAZEIRO DO NORTE.....	89
3.3.1	<i>Variáveis globais e locais</i> .....	89
3.3.2	<i>Caracterização da(s) centralidade(s)</i> .....	94
3.4	BARBALHA.....	95
3.4.1	<i>Variáveis globais e locais</i> .....	95
3.4.2	<i>Caracterização da(s) centralidade(s)</i> .....	98
3.5	CONSIDERAÇÕES PARCIAS: SÍNTESE DOS CENTROS MUNICIPAIS.....	99
<b>CAPÍTULO 04: O CRAJUBAR EM SEU TODO</b> .....		<b>102</b>
4.1.	PREÂMBULO .....	102
4.2.	ANÁLISE GLOBAL E LOCAL DO CRAJUBAR .....	102
4.3.	TENDÊNCIAS DE CRESCIMENTO DA METRÓPOLE DO CARIRI.....	110
4.3.1.	<i>Produção imobiliária</i> .....	110
4.3.2.	<i>Breves correlações entre demografia e integração</i> .....	114
4.4.	CONSIDERAÇÕES FINAIS: CONCORDÂNCIAS E DIFERENCIAÇÕES, ACHADOS E LIMITES.....	116
<b>REFERÊNCIAS</b> .....		<b>121</b>

# INTRODUÇÃO



**Na Introdução são apresentados os objetivos, a contextualização e a problemática, as hipóteses, a justificativa, a estruturação do trabalho e a sequência dos capítulos.**



## INTRODUÇÃO

---

O objetivo deste estudo é averiguar como se configura a estrutura urbana do conjunto formado pelas cidades Crato – Juazeiro – Barbalha (também denominado pela sigla Crajubar) em termos de acessibilidade da malha viária em perspectiva comparada, e alcançar possíveis correlações entre níveis distintos de acessibilidade e a formação/transformação e especialização de centralidades – relativas ao desmonte do patrimônio, ciclos de vitalidade e valorização, mudanças de uso do solo, dentre outros – em escala local e regional.

Localizada ao sul do estado do Ceará, a região do Cariri Central<sup>1</sup> compreende os municípios de Barbalha, Caririagu, Crato, Farias Brito, Jardim, Juazeiro do Norte, Missão Velha, Nova Olinda e Santana do Cariri (Figura I.1 – ver Volume II). Dentre estes, encontra-se o Crajubar, ocupando posição destacada na rede urbana cearense: constitui um centro secundário de concentração demográfica do interior do estado (com cerca de meio milhão de habitantes e taxa de urbanização de 72,3%, segundo dados do IPECE, 2008 e IBGE, 2010 – ver Tabelas 1 e 2), possuindo também os melhores indicadores socioeconômicos regionais.

Historicamente, Crato foi uma das primeiras povoações fundadas no Ceará, quando ainda no século XVII, foram catequizados os índios que habitavam o vale de terras férteis, onde hoje está sediada a cidade. Sua ocupação e crescimento urbano se deram principalmente por sua atratividade climático-ambiental em meio aos sertões do Nordeste, atraindo muitos retirantes. A implantação de diversos equipamentos educacionais, tendo como marco inicial o Seminário São José, na década de 1870, contribuiu para a consolidação da cidade como polo educacional da região. Mais recentemente, esse quadro é reforçado com a fundação da Universidade Regional do Cariri – URCA, que estende sua área de influência sobre os estados vizinhos (Figura I.2).

O município é referência em saúde na região – juntamente com Barbalha, como será visto mais à frente –, absorvendo pacientes de municípios vizinhos de menor porte, sendo

---

<sup>1</sup> Entende-se que a região do Cariri cearense é composta por 25 municípios, entretanto a divisão do IBGE classifica essa área como *mesorregião do Sul Cearense* e subdivide-a em cinco microrregiões. A RMC é formada pelos municípios de Juazeiro do Norte, Crato, Barbalha, Santana do Cariri, Missão Velha, Jardim e Nova Olinda, que pertencem à microrregião do Cariri, e também pelos municípios de Caririagu e Farias Brito, que pertencem à vizinha microrregião de Caririagu.

estimados pela Secretaria de Saúde do Município que somente 70% dos atendimentos registrados são de residentes do Crato. Quanto à economia, o município destaca-se na tradicional função de comercialização de produtos rurais, que tem destaque na Exposição Agropecuária do Crato – EXPOCRATO. Há, também, a produção industrial de alumínio, calçados, cerâmica, aguardente, dentre outros.

O Crato enfrenta hoje problemas de ordem ambiental em decorrência da ocupação desordenada nos bairros mais altos da cidade, notadamente no bairro Parque Granjeiro, onde se verifica uma explosão imobiliária de caráter residencial de médio e alto padrão. Essa falta de ordenamento urbano acompanha o rio Granjeiro, um dos principais eixos organizadores da malha urbana, atravessando o centro da cidade (região mais baixa). Tal ocupação ocasionou o assoreamento e a destruição da mata ciliar do rio, o que veio a causar, nos últimos anos, violentas inundações durante a quadra invernos<sup>2</sup> (FAHEINA, 2011).

Em paralelo, o povoado Tabuleiro Grande, do qual se originou a cidade de Juazeiro do Norte, era apenas um lugarejo com algumas poucas casas e uma rústica capela, até meados de 1872, quando ali chegou o Padre Cícero. A ascensão do padre como santo venerado, figura instalada no imaginário popular até hoje, aliada ao seu papel político, acarretou para Juazeiro um ímpeto de transformação (Figura I.3), vislumbrado o crescimento da aglomeração urbana que em 1911 é elevada à categoria de cidade, desmembrando-se política e territorialmente do Crato. Nos dias de hoje, Juazeiro do Norte é o terceiro maior contingente populacional do Ceará, com população inferior apenas à da capital Fortaleza e do município de Caucaia<sup>3</sup> (IBGE, 2011). Conforme dados de sua Prefeitura, a população de Juazeiro do Norte é heterogênea: proveniente de praticamente todos os estados nordestinos, incluindo romeiros que fixaram residência na cidade (PREFEITURA..., s/d), enquanto que a população nativa representa hoje menos da metade do total.

A “Meca do Cariri” é diariamente procurada por fiéis vindos de diversos lugares (recebendo aproximadamente 2,5 milhões de visitantes anuais, segundos dados da Prefeitura). Parcela da economia urbana se mantém à sombra do romeiro: indústrias, a intensa atividade comercial no bairro Centro e as novas construções estão intrinsecamente ligadas à presença do turismo religioso. Entretanto, outra parte da economia do município não mais se relaciona

---

<sup>2</sup> No inverno, as chuvas na região se intensificam nos meses de janeiro a março. Em janeiro de 2011, uma chuva de 162 milímetros causou o transbordamento do rio Granjeiro, que passa no centro da cidade, causando grande destruição.

<sup>3</sup> Município localizado na Região Metropolitana de Fortaleza.

diretamente à figura do Padre Cícero, destacando-se pelo seu polo calçadista (o primeiro das regiões Norte/Nordeste e o terceiro do país), a produção de folheados de ouro, bebidas, alumínio, alimentos, confecções, móveis, dentre outros.

Completando esse panorama, a cidade de Barbalha nasceu nos arredores da capela construída nas terras de Francisco Magalhães Barreto Sá, no início do século XVIII. Sob a influência dos senhores de engenho, Barbalha adquiriu uma formação política oligárquica e sociedade aristocrática que, a exemplo de outras cidades no Brasil, contribuíram para trazer para a cidade um patrimônio arquitetônico relevante, ainda hoje em parte preservado (Figura I. 4). A Igreja Católica também desempenhou um importante papel na história municipal, à medida que o soerguimento de novas capelas contribuiu para a formação de novos núcleos de povoamento. A religiosidade foi e é um aspecto marcante da sociedade barbalhense, presente nas festas populares como no “Pau da Bandeira” de Santo Antônio.

A economia do município de Barbalha tem sua base tradicional no comércio e na agricultura, mas destaca-se também como importante polo de saúde, sendo considerado um dos melhores do Nordeste. A especialização em serviços de saúde remonta à fundação do Hospital e Maternidade São Vicente de Paula – HMSVP<sup>4</sup>, em meados de 1943 (ARAÚJO, 2011). Devido à importância do setor para o município e ao grau de excelência dos serviços de saúde da cidade de Barbalha, a Universidade Federal do Ceará – UFC, escolheu a cidade para abrigar a Faculdade de Medicina no Cariri. A cidade tem também grande potencial para o proveito turístico: engloba parte da Floresta Nacional do Araripe<sup>5</sup>, possuindo uma estância hidromineral com mais de 30 fontes de águas naturais que se distribuem em um parque aquático temático e dois balneários.

Essas três cidades sempre foram intimamente ligadas: são desmembramentos de um mesmo território<sup>6</sup> e compartilham uma mesma ambiência climática e cultural que as diferencia dos sertões nordestinos à sua volta. Especificamente no Ceará, a emergência de

<sup>4</sup> O HMSVP foi fundado em 01 de maio de 1943 sob o zelo das irmãs beneditinas, e concluído com dinheiro da *Misereor*, entidade católica Alemã que ajuda países subdesenvolvidos, sobretudo no setor de saúde. Hoje, o hospital é referenciado para atendimentos por 45 cidades de 5 microrregiões de Saúde e recebe clientes de mais de 60 cidades de quatro estados do Nordeste. É o único serviço de oncologia da metade Sul do Ceará (ARAÚJO, 2011).

<sup>5</sup> Foi a primeira floresta nacional criada em território brasileiro e abrange os municípios de Santana do Cariri, Jardim, Crato e Barbalha. Segundo o IBAMA, sua importância socioeconômica reside no fornecimento de alimento (piqui, caju, mangaba etc.), energia (material lenhoso seco) e remédio (janguba, barbatimão, faveira); além, de atrair turistas e propiciar uma renda extra aos moradores da região.

<sup>6</sup> Território esse antes denominado Brejo Grande e posteriormente Vila Real do Crato, que se estendia também ao que hoje se constitui os municípios de Jardim, Missão Velha, Caririçu, Farias Brito, Santana do Cariri e Milagres, além do próprio Crato, Juazeiro e Barbalha.

núcleos regionais apresenta alguns fatores comuns, vislumbrados desde o Período Colonial: (1) uma relativa autonomia em relação à capital Fortaleza, sobretudo em regiões mais distantes da capital – como as cidades de Sobral, Crato e Juazeiro do Norte, embora esta última só comece a despontar no cenário urbano cearense no início do século XX; e, (2) pelo papel político das elites locais, que carregam recursos diretamente direcionados para suas regiões em termos de capital social, de infraestrutura e serviços (COSTA; AMORA, 2009, s/p). Os demais aspectos relativos a essa temática serão detalhados no capítulo referente à releitura diacrônica.

Tendo em vista sua importância para o Ceará, bem como para os estados circunvizinhos (Figura I.5) iniciaram-se as discussões acerca da implementação de uma região metropolitana, que culminou na sua criação oficial a partir da Lei Complementar Estadual nº 78, sancionada em 29 de junho de 2009<sup>7</sup>. A RMC inclui, além do triângulo Crajubar, as demais cidades integrantes da região do Cariri Central – Jardim, Missão Velha, Caririçu, Farias Brito, Nova Olinda e Santana do Cariri. O principal objetivo da criação da RMC é “constituir uma circunstância cultural e socioeconômica capaz de compartilhar com Fortaleza a atração de população, equipamentos, serviços e investimentos públicos e privados” (CARTAXO, s/d, p. 2), tendo em vista as discrepâncias socioeconômicas existentes entre a capital e o interior. Dentre os investimentos previstos pelo Governo do Estado do Ceará, destaca-se:

Ao longo dos próximos cinco anos, US\$ 65 milhões serão investidos para a implantação do projeto Cidades do Ceará/Região Metropolitana do Cariri, dos quais 70% são empréstimos tomados junto ao Banco Mundial cuja negociação já foi finalizada. Uma parcela desses recursos está destinada ao fomento e fortalecimento do setor turístico por meio, por exemplo, da construção do *Centro de Cultura e Eventos do Cariri no Crato*; do projeto *Roteiro da Fé que requalificará o centro comercial de Juazeiro*; e a implantação no *sítio Tupinambá em Barbalha do Museu do Engenho*. São relevantes, também, os projetos e as ações turísticas voltadas para a gestão, construção de centros de interpretação do patrimônio geológico, e melhorias ambientais dos geosítios do Geopark Araripe que implicaram no aporte de US\$ 6 milhões (CARTAXO, s/d, p. 2, grifos nossos).

<sup>7</sup> Segundo o Artigo 2º dessa lei, define-se: “A Região Metropolitana do Cariri, unidade organizacional geoeconômica, social e cultural, tem sua ampliação condicionada ao atendimento dos requisitos básicos, verificados entre o âmbito metropolitano e sua área de influência, que são as seguintes:

I – evidência ou tendência de conurbação;

II – necessidade de organização, planejamento e execução de funções públicas de interesse comum;

III – existência de relação de integração de natureza socioeconômica ou de serviços” (LEI COMPLEMENTAR Nº78, 26 de junho de 2009).

O Quadro 1 apresenta um resumo das características regionais que subsidiaram e justificaram a criação de uma região metropolitana. Além dos fatores apontados na denominação legal da RMC, enfatizam-se os indicadores socioeconômicos da região, sintetizados nas Tabelas 1 e 2, a seguir. É interessante destacar que o município de Crato possui a maior fração territorial, enquanto que Juazeiro possui a maior população e menor área, o que lhe confere a maior taxa de urbanização e de densidade entre as três cidades. Um incremento populacional foi registrado entre os censos de 2000 e 2010, especificamente para as cidades de Crato e Barbalha, que superaram as taxas de crescimento Ceará e do Brasil (Tabela 1). Uma parte dessa população se instala na zona urbana dos municípios que, embora denominada como “urbana”, divide-se entre a sede do município e os distritos (onde somente uma parcela da população é considerada urbana). Apesar de os índices de Barbalha diferirem das demais cidades, concentrando maiores parcelas de população rural (coerente com a vocação de produtor agrícola), mais de 85% da população do Crajubar instala-se nas sedes municipais – o que justifica a opção de modelar e analisar somente essa parcela.

#### **QUADRO 1 - Resumo da contextualização regional**

##### **Localização Estratégica**

- Centro geográfico do Nordeste (ver Figura I.5);
- Portal sul do Estado do Ceará;
- Proximidade e fácil acessibilidade a diversos centros urbanos do Ceará e demais estados (principalmente os circunvizinhos Pernambuco, Paraíba e Piauí).

##### **Riqueza de Recursos Naturais**

- Chapada do Araripe;
- Abundância de água;
- Potencialidades para exploração das atividades econômicas.

##### **Economia Diversificada**

- Força econômica comercial, turística, agrícola, industrial e de serviços;
- Movimento causado pelo turismo (religioso, cultural, econômico e de negócios) impulsiona o comércio e os serviços,
- Este, por sua vez, aumenta a demanda dos produtos na agricultura e nas indústrias da Região, estabelecendo uma teia de relações benéficas para desenvolvimento regional e estadual.

##### **Mercado Consumidor**

- Área de influência em todo sul do Ceará e estados vizinhos.

##### **Concentração Populacional**

- População total de 556.260 habitantes (IBGE, 2010),
- Viável o crescimento de infraestrutura e equipamentos econômicos e sociais que atendam à demanda regional.

Fonte: GOVERNO....., s/d.

**TABELA 1 - Indicadores socioeconômicos do Crajubar**

	<i>CRATO</i>	<i>JUAZEIRO DO NORTE</i>	<i>BARBALHA</i>	<i>CEARÁ</i>	<i>BRASIL</i>
<b>População (Censo 2008)<sup>1</sup></b>	115.724 hab.	246.515 hab.	52.496 hab.	8.185.286 hab.	183.987.291 hab.
<b>População (Censo 2010)<sup>2</sup></b>	119.949 hab.	244.701 hab.	54.806 hab.	8.452.381 hab.	190.732.694 hab.
<b>Taxa de crescimento</b>	4,92%	1,38%	5,38%	3,26%	3,66%
<b>Taxa de urbanização</b>	81,67%	95,50%	66,26%	76,95%	83,75%
<b>Área</b>	1.009,20 km <sup>2</sup>	248,56 km <sup>2</sup>	479,18 km <sup>2</sup>	148.920,538 km <sup>2</sup>	8.514.876 km <sup>2</sup>
<b>Densidade (2010)</b>	104,87 hab./km <sup>2</sup>	1006,91 hab./km <sup>2</sup>	92,31 hab./km <sup>2</sup>	56,76 hab./km <sup>2</sup>	22,43 hab./km <sup>2</sup>
<b>IDH (2000)<sup>3</sup></b>	0,716	0,697	0,687	0,723	0,771
<b>PIB per capita<sup>4</sup></b>	R\$ 4.348,00	R\$ 4.564,00	R\$ 4.010,00	R\$ 7.686,00	R\$ 3 239 bilhões

Fonte: IBGE, 2009/2011.

<sup>1</sup> Disponível em:

<[http://www.ibge.gov.br/home/estatistica/populacao/estimativa2008/POP2008\\_DOU.pdf](http://www.ibge.gov.br/home/estatistica/populacao/estimativa2008/POP2008_DOU.pdf)>.

<sup>2</sup> Disponível em: <<http://www.censo2010.ibge.gov.br/sinopse/index.php?uf=23&dados=1>>.

<sup>3</sup> Índice de Desenvolvimento Humano, 1991 e 2000. Disponível em: <<http://www.pnud.org.br>>.

<sup>4</sup> IBGE, 2011.

**TABELA 2 - Detalhamento da população no Censo de 2010**

	<i>CRATO</i>	<i>JUAZEIRO</i>	<i>BARBALHA</i>	<i>CRAJUBAR</i>
<b>TOTAL</b>	<b>121.428</b>	<b>249.939</b>	<b>55.323</b>	<b>426.690</b>
<b>POP. URBANA</b>	100.916	240.128	38.022	379.066
<b>% POP. URB.</b>	83,10%	96,07%	68,72%	88,83%
<b>POP.URB. SEDE</b>	93.192	23.8938	36.939	369.069
<b>% POP. SEDE</b>	76,74%	95,59%	66,76%	86,49%
<b>POP. RURAL</b>	20.512	9.811	17.301	47.624
<b>% POP. RURAL</b>	16,89%	3,92%	31,27%	11,16%

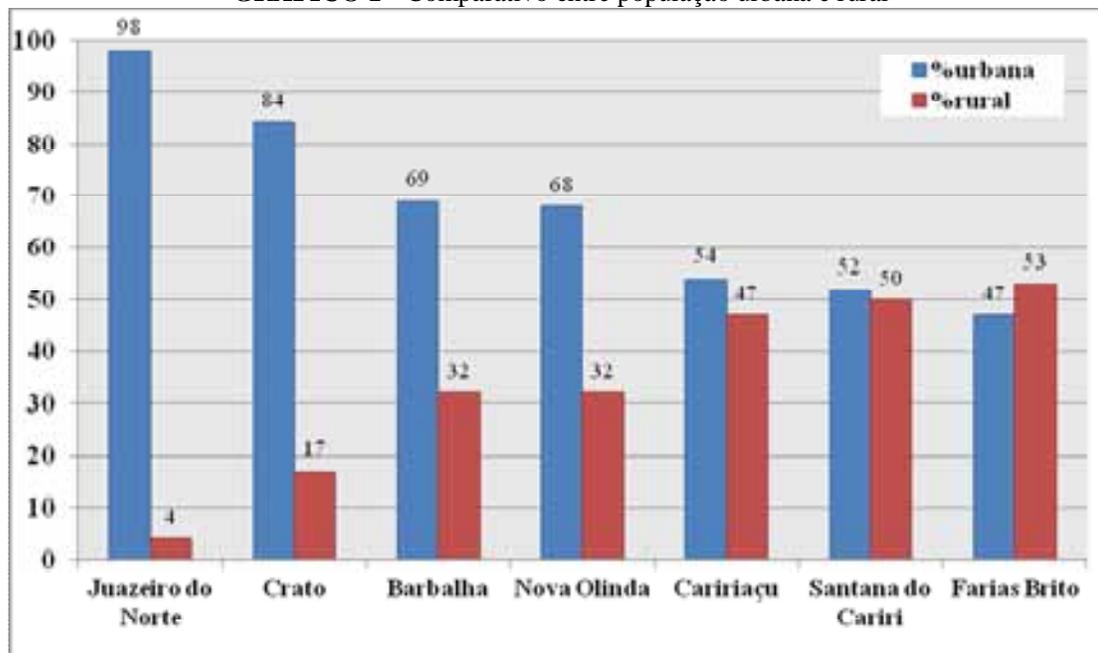
Fonte: IBGE, 2011. Disponível em: <<http://www.censo2010.ibge.gov.br/sinopse/index.php?uf=23&dados=1>>.

É dentro dessa conjuntura de franco incremento urbano que surge o questionamento norteador desta pesquisa: *como se deu a formação espacial das cidades de Crato – Juazeiro do Norte – Barbalha e, ao longo desse processo, quais são os padrões da formação/transformação e especialização de centralidades observadas a partir das estruturas globais das cidades analisadas individualmente e em conjunto?*

Porquanto, a hipótese principal deste estudo é que ao longo do processo de desenvolvimento urbano das cidades Crato, Juazeiro do Norte e Barbalha, determinadas porções do espaço urbano especializaram-se como centros de convergência de pessoas e

mercadorias, aos quais se denomina *Centros Tradicionais*. Entretanto, acredita-se que com o adensamento e a expansão da conurbação física do Crajubar desenvolvem-se *novas centralidades*. Dentre estas, emerge um novo centro que tende a ser independente dos centros tradicionais das três cidades, correspondendo à *escala regional* e agregando, portanto, equipamentos de grande porte.

**GRÁFICO 1** - Comparativo entre população urbana e rural



Fonte: Censo do IBGE, 2010.

O ponto de partida para o desenvolvimento deste trabalho surge do interesse em compreender o fenômeno do surgimento e especialização de centralidades do Crajubar por meio de sua configuração urbana, ressaltando-se que, até o momento, não foram encontrados trabalhos acadêmicos abordando o tema sob a ótica da morfologia urbana. Além de explorar essa lacuna, com a recente criação da RMC e os decorrentes investimentos do Governo do Estado do Ceará, vislumbra-se a aceleração do crescimento da região. Nesse contexto, este trabalho pode trazer contribuições importantes para a elaboração do Plano Diretor de Desenvolvimento Metropolitano – PDDM, bem como subsidiar os demais programas e projetos a serem implantados na região. Este estudo é um aprofundamento do Trabalho Final de Graduação – TFG da autora, que abordou os efeitos das pressões de transformação na configuração espacial de caráter global sobre o patrimônio edificado da cidade de Crato

(GURGEL, 2008). Acrescente-se a isto a familiaridade da autora com o objeto de estudo, que como cidadã cratense sempre intencionou fazer um estudo sobre a região.

É importante ressaltar que, *a priori*, optar-se-á pela análise morfológica apenas do Crajubar, tendo em vista a pressuposição que as demais cidades exercem papel secundário na região: exercem em grau maior uma relação de dependência para com o Crajubar, e não ainda de interdependência como aquelas. Outro aspecto que fundamenta a escolha é a existência da unificação da malha das cidades e o adensamento nessas áreas, ou em outros termos, uma conurbação física<sup>8</sup>. Essa opção também foi calcada nas características demográficas acerca da distribuição da população urbana e rural das cidades componentes da RMC, conforme sintetizado no gráfico a seguir. O Crajubar detém os maiores índices de urbanização da região, enquanto o restante das cidades possui população majoritariamente rural.

Nesse sentido, são *objetivos específicos* deste trabalho: (1) entender o fenômeno das centralidades do ponto de vista da relação entre estrutura espacial, acessibilidade, movimento e usos do solo, seus desdobramentos e justaposições em escalas sucessivas (do local ao metropolitano) no âmbito do território; (2) pesquisar a formação histórica e desenvolvimento urbano dessas centralidades para as três cidades, sob a perspectiva da reestruturação espacial e do diálogo interurbano; (3) investigar o processo atual de conurbação física e reestruturação espacial na RMC, nos termos definidos na literatura específica; (4) mensurar níveis de centralidade topológica para estabelecer inter-relações entre a formação dessas centralidades e sua reestruturação frente à RMC, em face das visões apontadas na revisão bibliográfica e por meio da modelagem da estrutura viária do conjunto, mediante emprego de ferramentas analíticas de Sintaxe do Espaço; e, (5) correlacionar padrões de transformação com dados quantificados nas etapas de representação, segundo procedimentos da análise sintática do espaço, de acordo com o observado na revisão bibliográfica.

Apresentadas estas conceituações iniciais, organizou-se esta dissertação em quatro capítulos: (1) referencial teórico-metodológico; (2) leituras diacrônicas; (3) revisão sincrônica individual das três cidades; e, (4) análise, também sincrônica, do conjunto do Crajubar e as considerações finais deste estudo.

---

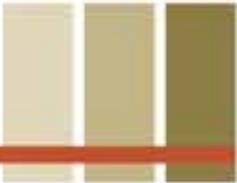
<sup>8</sup> O conceito de conurbação é entendido como a fusão de duas ou mais áreas urbanas em uma única, envolvendo integração física e funcional. Ou seja, uma conurbação exige não somente a continuidade das malhas viárias, mas também uma relação de interdependência das cidades, que pode ser econômica, social e de serviços públicos urbanos, redes de infraestrutura e outros (FERRARI, 2004). Neste trabalho, frente a suas especificidades morfológicas, será explorada com maior afinco a dimensão da conurbação física.

O primeiro capítulo traz o referencial teórico que embasou este estudo. São, portanto, privilegiados conceitos e procedimentos analíticos que fundamentem a lógica intraurbana de formação e transformação de centralidades com destaque para os pressupostos da Lógica Social do Espaço (HILLIER; HANSON, 1984), principalmente quanto à capacidade que tem a forma do espaço construído de atuar sobre padrões de movimento e usos. O segundo capítulo diz respeito às leituras diacrônicas, onde se procurou traçar uma breve revisão da história urbana das três cidades que compõem este estudo. Essas leituras foram complementadas pela análise de modelagens axiais, buscando-se ilustrar as etapas do desenvolvimento urbano através da abordagem morfológica que norteia este estudo.

O terceiro capítulo abordará o quadro sincrônico das três cidades separadamente, focando-se nas relações entre acessibilidade e formação/transformação das centralidades. Visa-se delinear características que correspondem à materialização de centros e subcentros que respondem à escala municipal. Por fim, o quarto capítulo tem como objetivo apresentar as análises feitas para o conjunto do Crajubar. Busca-se apontar sinais emergentes de transformação, tendências de especialização de porções do espaço, possibilidades de desdobramentos, bem como linhas de investigação para estudos futuros. No segundo volume são apresentadas as ilustrações (fotografias, mapas e demais gravuras) que compõem, juntamente com o presente volume de texto, esta dissertação.

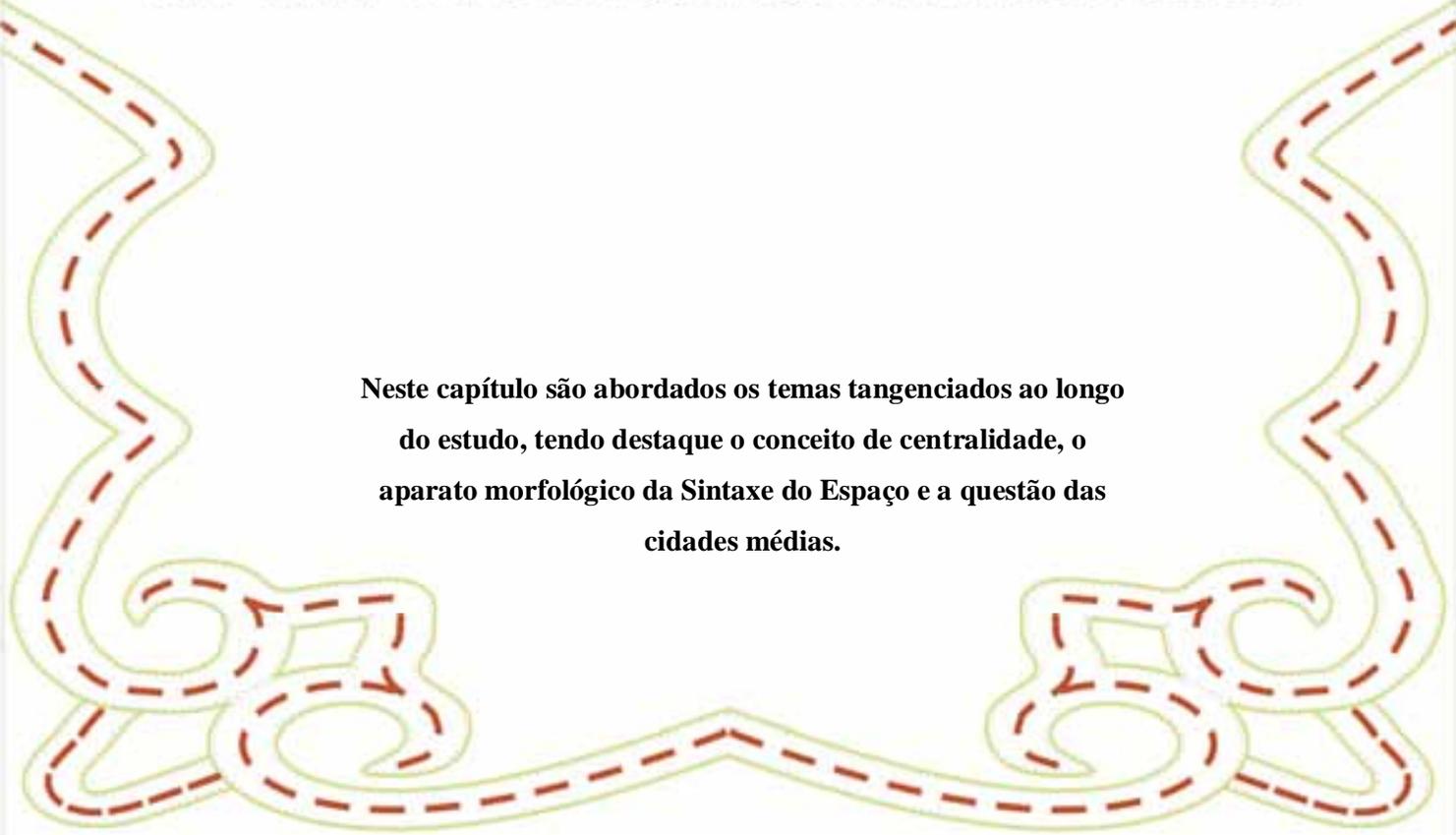


# CAPÍTULO 01



---

## REFERENCIAL TEÓRICO-METODOLÓGICO



**Neste capítulo são abordados os temas tangenciados ao longo do estudo, tendo destaque o conceito de centralidade, o aparato morfológico da Sintaxe do Espaço e a questão das cidades médias.**

## CAPÍTULO 01: REFERENCIAL TEÓRICO-METODOLÓGICO

---

### 1.1. PREÂMBULO

Este estudo vincula-se a uma abordagem configuracional da dinâmica urbana de produção e reprodução de centralidades, tomando como caso de análise o Crajubar. O presente capítulo visa explicitar os conceitos e procedimentos analíticos adotados para atingir o objetivo da discussão das centralidades em face da forma do espaço, acessibilidade, movimento e usos do solo. Os temas abordados foram organizados da seguinte maneira: (1) conceituação de centralidades, elaborada por meio de diversas leituras de áreas complementares – além do olhar morfológico, buscou-se o viés geográfico – que permeiam a abordagem; (2) os centros sob a ótica da Lógica Social do Espaço, foco principal deste estudo; e, (3) aportes sobre as cidades médias e regiões metropolitanas interioranas no Brasil.

### 1.2. SOBRE CENTROS E CENTRALIDADES

#### 1.2.1. A construção de um conceito: Centralidades

O pressuposto principal deste estudo reside na ideia de que a organização espacial atua na organização social. O espaço é, portanto, visto como um sistema – estrutura – de acessos e barreiras que expressam, refletem, viabilizam e até condicionam práticas sociais. Esse aporte será retomado no item a seguir, que enfocará os pormenores da Sintaxe do Espaço.

Entretanto, partindo de uma leitura geográfica complementar, Santos (2004) aponta duas definições dialéticas do espaço: (1) como um conjunto de fixos e fluxos; e, (2) como um conjunto indissociável de sistemas de objetos e ações. Naquela primeira abordagem, entende-se que os elementos fixos permitem ações que modificam o próprio lugar, enquanto os fluxos são o resultado direto ou indireto das ações que atravessam ou se instalam nos fixos, modificando sua significação e seu valor, ao mesmo tempo em que também se modificam (SANTOS, 2004). Na segunda, o autor afirma que o espaço condiciona os modos como se dão as ações da sociedade, e estas – geradas das necessidades sociais – para que se realizem, alteram o espaço, na medida em que estabelecem novos objetos e novas funcionalidades. As

ações e os objetos não podem, portanto, ser analisadas separadamente, pois refletem um mundo em permanente transformação, de modo que “o espaço é formado por um conjunto indissociável, solidário e também contraditório, de sistemas de objetos e sistemas de ações, não considerados isoladamente, mas como o quadro único no qual a história se dá” (SANTOS, 2004, p. 63).

Entende-se que a organização espacial oferece variáveis para compreender a sociedade em determinado momento histórico, uma vez que esta se organiza e se reorganiza transformando a natureza e produzindo e reproduzindo o espaço geográfico. Dessa maneira, entendido enquanto constante produção social, reflexo de uma coexistência de diferenças, desigualdades e interesses, o espaço é produto de conflitos. Através de leituras convergentes, é possível apreender que “a produção do espaço é desigual, na medida em que o espaço é fruto da produção social capitalista que se realiza e se reproduz desigualmente, [...] a partir da contradição entre sua produção socializada e apropriação individual” (CARLOS, 1994; p. 26 apud OLIVEIRA JÚNIOR, 2008, p. 60). Nesse entendimento, pode-se cristalizar o espaço como sendo “a matéria trabalhada por excelência: a mais representativa das objetivações da sociedade, pois acumula, no decurso do tempo, as marcas das práxis acumuladas” (SANTOS, 1997, p. 22 apud OLIVEIRA JÚNIOR, 2008, p. 64).

Neste espaço fragmentado e articulado, é que surge a cidade como o lócus onde se viabilizam tais processos sociais. Entende-se que a sociedade humana tem em seu caráter gregário a raiz dos assentamentos urbanos, ou seja, a característica primitiva das cidades é a concentração. O espaço é produto social, produção humana em suas dimensões histórica e social, e não é exterior à sociedade. O espaço é produzido e reproduzido, através da organização e reorganização espacial provocada pela sociedade. Nesse sentido, Henri Lefebvre traz uma imagem poética, a respeito da centralidade e da condição urbana:

A centralidade advém desde o primeiro recolhimento e da primeira re-coleção de objetos dispersos na natureza, desde o primeiro ajuntamento ou amontoado de frutos. Ela anunciava sua realização virtual. Desde o princípio, reunir, amontoar, recolher é algo de essencial na prática social; é um aspecto racional da produção que não coincide com a atividade produtiva, mas dela não se dissocia (LEFEBVRE, 1999, p. 115).

É essa ideia de convergência, reunião, junção de pessoas e atividades que interessa à conceituação de centralidade deste estudo. Pensando numa escala ampliada, cidades são centros. Isso porque são pontos de convergência organizados num determinado território. E, é coerente pensar que esse fenômeno reproduz-se na escala intraurbana – existem centros

internos a cada cidade. Embora abordada sob diferentes vertentes epistemológicas, é oportuno analisar a conceituação da geografia que, “[...] desvinculando a noção de centro de sua mera posição geométrica e preconizando que ela é apenas um dos fatores determinantes da centralidade, em conjunto com a densidade ou a intensidade relativa com que tal localização é ocupada ou utilizada” (VARGAS, 2003, p. 45). Distancia-se da acepção de centralidade como mero centro geométrico – também chamado de *centroide*, aquele determinado tão somente por razões matemáticas de equidistância – e aproxima-se de acepções topológicas, ou seja, aquelas em que distâncias métricas têm pouca importância em face das relações que as partes estabelecem entre si, independente de suas dimensões<sup>9</sup>. É importante também ressaltar que o centro pode não estar situado no local inicial onde a cidade se originou, ou no *Centro Antigo*<sup>10</sup>.

Villaça (2001), em seu estudo basilar sobre o planejamento urbano brasileiro, trata dos centros urbanos, afirmando que “toda aglomeração socioespacial humana – da taba indígena à metrópole contemporânea, passando pelas cidades medievais e as pré-colombianas – desenvolve um, e apenas um, centro *principal*” (VILLAÇA, 2001, p. 237). Apesar de questionável – a existência dessa centralidade única – como será debatida mais à frente com a discussão da multicentralidade urbana, a visão de Villaça tece considerações acerca da natureza deste centro principal, defendendo que o fundamental elemento definidor da centralidade, e, por conseguinte dos usos do solo e sistema viário convergente, é o *movimento*. A partir do momento em que os assentos humanos desenvolvem relações de produção e consumo:

[...] surgem, então, os deslocamentos espaciais regulares e socialmente determinados e disputas ocorrem por localizações em função do domínio ou controle do tempo e energia gastos nos deslocamentos espaciais. Surge um ponto que otimiza os deslocamentos socialmente condicionados da comunidade com um todo – o centro. [...] Ele, como todas as “localizações” da aglomeração, surge em função de uma disputa: a disputa pelo controle

<sup>9</sup> Essa dicotomia pode ser assim expressa: “Topologia é o estudo de relações espaciais que independem de forma e tamanho. Geometria, por outro lado, é a descrição direta dos elementos físicos componentes quanto às dimensões, proporções, escalas etc.” (MEDEIROS, 2006, p. 510). Um exemplo clássico de uma abordagem topológica é um mapa de rotas de um metrô, onde o que importa não são as dimensões reais, mas a ordem e posicionamento das estações e dos entroncamentos.

<sup>10</sup> “Falar em centros antigos ou históricos contempla abordagens variadas e crises conceituais como a própria ideia de identidade e historicidade. O centro histórico não é uma oposição a um resto de cidade ‘sem história’, como levanta Argan (1998, p. 79). E além, não compreende uma problemática específica do trecho urbano: sua perda de vitalidade associa-se ativamente aos processos de transformação e crescimento da cidade por inteiro” [*sic*] (MEDEIROS, 2006, p. 57).

(não necessariamente minimização) do tempo e energia gastos nos deslocamentos humanos (VILLAÇA, 2001, p. 239).

A otimização dos deslocamentos está diretamente relacionada com a noção de topologia que se discutiu anteriormente: não é a posição geométrica desse trecho urbano que determina sua importância, mas sim as relações que esse estabelece com as demais porções da cidade. O autor explica ainda que a saída das classes mais abastadas do centro – o que, apesar de demandar maior tempo e energia dispensados aos deslocamentos – reflete claramente a necessidade de controle das decisões: o maior tempo de deslocamento é compensado por outras vantagens, como o tamanho do lote, tal qual citado pelo autor, ou por amenidades climáticas e paisagísticas da nova localização. Cabe ressaltar que esse distanciamento do centro dá-se apenas quando o Estado dota de infraestrutura as áreas de expansão urbana, quando é difundido o uso do automóvel ou ainda quando essa elite política/econômica é capaz de induzir a construção da infraestrutura. A formação dessa centralidade “principal” seria, portanto, decorrente da instalação de algum uso atrativo, tal como comércio ou até outros de caráter mais simbólico, como fins institucionais e religiosos. Ou seja:

[...] tais atividades devem localizar-se no ponto que minimiza o somatório de todos os deslocamentos. O(s) terreno(s) localizado(s) nesse ponto passa(m) a ter excepcional valor de uso. Ao mesmo tempo e pelo mesmo processo dialético, a acessibilidade a esse ponto passa a ser disputada pelos membros da comunidade o que reforça o valor de uso do centro e, concomitantemente, dos pontos que lhe são mais acessíveis (VILLAÇA, 2001, p. 239-240).

O valor material do centro é tido como consequência dessa otimização dos deslocamentos, pois a concentração de atividades e de trabalho nesse ponto não é superada em nenhuma outra porção da cidade. Nas palavras de Villaça (2001, p. 241): “isso significa que nenhum outro ponto o supera em matéria de trabalho cristalizado, em valor de uso, ou seja, em acessibilidade”. Desse exacerbado valor material também deriva sua importância simbólica.

Esses conceitos tangenciam temas abordados pela Teoria da Lógica Social do Espaço, a qual se vincula este estudo, tal qual foi denominado por Hillier (1999) como *centro ativo*, entendido como “um ponto para onde convergem preferencialmente, em número e variedade, atividades urbanas múltiplas e que pode corresponder da escala metropolitana à escala do bairro/localidade em que se insere” (MONTEIRO; TRIGUEIRO, 2007; p. 6). Essa “centralidade ativa” faz-se determinante, por exemplo, para a localização de atividades que

sejam favorecidas pelo movimento – comércios, serviços, equipamentos de lazer etc. – atividades essas que, por sua vez, incrementam o movimento da área.

Outra definição convergente é a de Fernandes (2010), que entende a centralidade sob o viés de duas polarizações: (1) da vida pública e do mundo comum e, portanto, constituinte da polis, domínio da política; e, (2) da malha espacial e, portanto, constituinte nuclear do espaço público e do urbanismo. Enquanto a primeira característica levantada pela autora prioriza aspectos simbólicos e sociais, essa última – diretamente ligada aos aspectos morfológicos – relacionando-se com os atributos topológicos em destaque neste estudo. A existência concomitante dessas duas características, símbolos e forma espacial, num mesmo trecho urbano, seria o definidor de centralidade.

Outro estudo, que compartilha da mesma abordagem configuracional adotada aqui, aponta a existência de três esferas de centralidade para a cidade de Brasília: (1) funcional; (2) demográfica; e, (3) morfológica (HOLANDA, 2010). A primeira esfera diz respeito à área de concentração de atividades terciárias e de prestação de serviços, por vezes mencionado na literatura como *Central Business District* – CBD (ou Distrito Central de Negócios<sup>11</sup>), enquanto que a segunda esfera é verificada a partir dos indicadores demográficos e a terceira, calculada mediante técnicas da Sintaxe do Espaço. A localização desses três centros em porções distintas do espaço urbano da capital federal tem como consequência o agravamento das “distâncias médias entre moradias, porque o ponto mais acessível da cidade está longe do ponto que minimiza a distância entre os habitantes [...] agravam-se as distâncias entre residências e trabalho/serviços, porque o centro demográfico está longe do centro funcional” (HOLANDA, 2010, p. 60). Em estudos complementares aplica-se essa metodologia em outras cidades cujos resultados preliminares endossam esse grande desequilíbrio socioespacial verificado para Brasília.

Traçado esse quadro geral, pode-se esboçar um conceito de centralidade a ser adotado neste estudo. Dentre as leituras expostas, destacam-se a visão do centro como um local de otimização dos deslocamentos, apontada por Villaça (2001), ao que se unem aspectos funcionais e simbólicos, descritos por Fernandes (2010) e Holanda (2012). Portanto, entende-se que a centralidade requer a existência concomitantemente de **duas** características: a

---

<sup>11</sup> Uma definição de CBD é: “[...] o local onde se reúnem as atividades que dirigem e que relacionam, tal como das que visam dar à população a possibilidade de satisfazer as suas mais elevadas exigências. Objeto de intensa concorrência, o solo atinge, aí, os mais elevados preços que repelem a função residencial e só podem ser suportados por atividades muito lucrativas, com necessidade de localização particularmente acessível de grande procura.” [sic] (BEAUJEU-GARNIER, 1997, p. 392 apud SOUZA, 2009, p. 40).

primeira traduz-se em termos de *configuração espacial*, entendendo que o centro destaca-se pela excepcionalidade locacional que oferece (a otimização dos deslocamentos, segundo Villaça); e a segunda diz respeito a seus *atratores*, tanto em termos funcionais (ou seja, de natureza operativa: a múltipla concentração de atividades, pessoas e fluxos) quanto simbólicos (ou seja, de natureza expressiva: no sentido do seu potencial de legibilidade e imaginabilidade). Em outras palavras, a centralidade refere-se a **uma porção do espaço urbano na qual há concentração de atividades diversas, em sua maioria de usos que se privilegiam e necessitam dos fatores locacionais e de movimento dos centros, atrelado a um maior grau de apropriação coletiva.**

### 1.2.2. Dinâmicas de reestruturação urbana e os centros

Não sendo possível entender a cidade como um processo estanque, mas em constante processo de reestruturação urbana, é lógico pressupor que as centralidades também acompanham essa dinâmica intraurbana. Vivenciam-se as transformações das antigas e criação de novas centralidades, que resultam da confluência de distintos fatores, dentre os quais se podem citar a expansão do tecido urbano que leva à formação de subcentros, pelos desdobramentos do centro antigo ou pela saturação dos centros tradicionais. As novas centralidades expõem a fragmentação da cidade em lugares cada vez mais definidos pelas estratégias dos agentes imobiliários em busca da maximização de lucros não mais atingíveis nos centros saturados. Tal dinâmica sugere um processo de valorização do espaço urbano, na medida em que a atração exercida por essas áreas implica em alterações no preço e acesso à terra urbana, principalmente no entorno imediato a essas novas centralidades. Nesse sentido, pode-se supor que a centralidade não está fixa em um determinado ponto da cidade, mas que pode *brotar* em qualquer ponto do espaço urbano, desde que haja condições para tal. É nessa direção que apontam os estudos de Lefebvre:

Esse espaço urbano é contradição concreta. O estudo de sua lógica e de suas propriedades formais conduz à análise dialética de suas contradições. O centro urbano é preenchido até a **saturação**; ele **apodrece ou explode**. Às vezes, invertendo seu sentido, ele organiza em torno de si o vazio, a raridade. Com mais frequência, ele supõe e propõe a concentração de tudo o que existe no mundo, na natureza, no cosmos: frutos da terra, produtos da indústria, obras humanas, objetos e instrumentos, atos e situações, signos e símbolos. Em que ponto? Qualquer ponto pode tornar-se o foco, a **convergência**, o lugar privilegiado. De sorte que todo o espaço urbano carrega em si esse possível-impossível, sua própria negação. De sorte, que todo o espaço urbano foi, é, e será, concentrado e **poli(multi)cêntrico**. A

forma do espaço urbano evoca e provoca essa concentração e dispersão. (LEFEBRVE, 1999, p. 46, grifos nossos).

Villaça (2001) através de uma leitura histórica acerca da formação dos centros das principais metrópoles brasileiras defende que, apesar do processo de autosegregação das classes mais abastadas e o conseqüente deslocamento da centralidade em sua direção, essas novas centralidades representam mínima significância defronte a pujança das áreas centrais tradicionais. Nas palavras do autor: “[...] as camadas de mais alta renda [...] levam o centro a se deslocar em sua direção, de maneira que, mesmo quando se afastam dele, esse afastamento seja em parte neutralizado pelo deslocamento do próprio centro na direção delas” (VILLAÇA, 2001, p. 249). Complementar a essa discussão, emerge a necessidade de conceituação de subcentro como:

[...] uma réplica em tamanho menor do centro principal, com o qual concorre em parte sem, entretanto, a ele se igualar. Atende aos mesmos requisitos de otimização de acesso apresentados anteriormente para o centro principal. A diferença é que o subcentro apresenta tais requisitos apenas para uma parte da cidade, e o centro principal cumpre-os para toda a cidade (VILLAÇA, 2001, p. 293).

Dessa citação nasce um questionamento: até que ponto os subcentros são reproduções em menor escala dos centros tradicionais? Villaça propõe uma diferenciação entre os subcentros e os centros especializados. Estes últimos recebem tal denominação justamente por sua característica de atender somente determinados públicos e com menor assiduidade – mesmo que respondam a uma escala metropolitana – enquanto que os subcentros caracterizam-se pela “diversidade e dosagem equilibrada de comércio e serviços” (VILLAÇA, 2001, p. 293), tal qual o centro principal, porém atuando em uma escala local. Em um maior nível de detalhamento, explica-se que:

Os grandes subcentros “têm de tudo”, inclusive no tocante aos serviços, públicos e privados e nisso se opõem aos centros especializados. Nesses, o cliente faz uma única viagem para atender a uma única necessidade. Por isso, sua zona de influência abrange ou toda uma área metropolitana, ou grande parte dela – uma zona de influencia bem maior que a de um subcentro tradicional ou um shopping center. Em compensação, a população dessa grande zona de influência vai mais raramente a um centro especializado e com maior frequência a um centro diversificado; daí o frágil **poder estruturador** dos centros especializados. O subcentro diversificado atende às necessidades mais frequentes, de maior número de pessoas, porém de uma zona de influência menor. Seu maior poder estruturador decorre do fato de eles apresentarem uma variedade equilibrada de comércios e

serviços, ou seja, o oposto do centro especializado (VILLAÇA, 2001, p. 303, grifos nossos).

Embora o autor não explicita sua conceituação de “poder estruturador”, entende-se este como os papéis – majoritariamente de caráter funcional, na visão do autor – que dão razão de determinada porção ser considerada como um centro ou subcentro. É interessante perceber que, mesmo sem ser o cerne do pensamento de Villaça neste momento, é o movimento – de pessoas e mercadorias no espaço – fator fundamental à compreensão das localizações urbanas, com especial interesse nas atividades comerciais. Para tanto, acredita-se que a Teoria da Lógica Social do Espaço em muito contribui para esta análise, enquanto aparato teórico-metodológico capaz de correlacionar padrões de movimento e localizações – como será detalhado mais adiante.

Diante desse cenário, é preciso discutir a redefinição nas relações entre o centro e a periferia. No caso brasileiro é comum associar o termo “periferia” a certas porções do espaço urbano com a presença de favelas e loteamentos destinados às camadas de mais baixa renda, onde predominam a dificuldade de acesso a bens de consumo coletivo. Entretanto, neste trabalho convencionou-se adotar o termo para “designar as áreas de expansão da cidade, incorporadas ou modificadas pelas formas mais recentes de redefinição das cidades e não, necessariamente, articuladas de forma contínua ao tecido urbano constituído” (SPÓSITO, 1998, p. 29).

Nessa dinâmica de redefinição de centro e periferia, observam-se três processos simultâneos e articulados: (1) a valorização fundiária e imobiliária das áreas no entorno da cidade, por meio de implantação de usos ou substituição dos usos anteriores por outros mais modernos e mais valorizados; (2) construção de grandes equipamentos comerciais que “atendem, em parte, às exigências colocadas pelas novas localizações residenciais e, em parte, produzem novos fluxos no interior das cidades, em função das novas possibilidades e formas de consumo que resultam dessa nova localização” (SPÓSITO, 1998, p. 29); e, (3) transformações das políticas locacionais da indústria em decorrência da superação dos modelos de produção fordistas para formas de produção flexíveis, que se apresenta por meio da “diminuição da área destinada à produção e acentua-se a apropriação ou produção de novas localizações em áreas urbanas ou não urbanas” (SPÓSITO, 1998, p. 30). Tais processos se manifestam na estrutura urbana por meio de diferentes formas de expansão e periferação do tecido urbano, a citar:

[...] a abertura de novos loteamentos urbanos, destinados a engendrar diferentes padrões ocupacionais; construção de grandes conjuntos habitacionais associados ou não a instalação de pequenos equipamentos para a realização de um consumo imediato; aparecimento de grandes equipamentos comerciais e de serviço (shopping centers e hipermercados) e, mesmo, de outros centros de atividades mais complexos, que incluem a presença de sede de empresas, serviços de hotelaria e espaços para a realização de eventos de toda natureza (SPÓSITO, 1998, p. 30).

A mesma autora aponta que essas dinâmicas entrelaçam-se, refletindo o crescimento urbano centrífugo. Entretanto, para atender aos interesses fundiários e imobiliários, a lógica locacional residencial tende a se valer dos princípios urbanísticos monofuncionais, que é também fortemente calcada na legislação urbanística produzida por essas políticas. Por outro viés, o interesse comercial – juntamente com os agentes imobiliários – promove o “desenvolvimento de novas escalas de distribuição de bens e serviços, por meio da instalação de grandes equipamentos na periferia [...] em alguns nós rodoviários e, às vezes até mesmo nas áreas mais densamente ocupadas das cidades, redefinindo seus usos e conteúdos” (SPÓSITO, 1998, p. 30). Mas é importante destacar que isso só torna-se possível com a disseminação do automóvel e com as melhorias do sistema de transporte coletivo, uma vez que esses equipamentos não atendem à escala do pedestre.

Vislumbra-se uma tendência de crescimento urbano centrífugo – a rarefação do tecido urbano – que parece unir as lógicas locais residenciais e comerciais, que a autora aponta como uma “solução frente ao nível de isolamento e monofuncionalidade” (SPÓSITO, 1998, p. 31). Porém, existem duas razões para a dissociação das atividades residenciais e comerciais nesse contexto: (1) a necessidade de grandes extensões territoriais – em razão do “nível de concentração necessário à produção de novas centralidades, quer pela escala da comercialização de bens e serviços produzida pela concentração econômica desse setor, quer pela monumentalidade, intencional ou não, que se produziu por meio das novas áreas residenciais monofuncionais” (SPÓSITO, 1998, p. 31); e, (2) a escala do automóvel permitiu o fim de uma única centralidade, porém sem permitir o acesso de toda a sociedade a esses nós da centralidade intraurbana. Visualiza-se no Brasil uma cidade-mosaico, ou cidade fragmentada, denominada de “colcha de retalhos” por Medeiros (2008), áreas que:

[...] parecem setores que mais se justapõem, do que se articulam. Produz-se uma paisagem urbana recortada, com forte desequilíbrio e sem estreitas ligações entre habitação, trabalho, comércios e serviços. Se não temos mais a continuidade da cidade compacta, se não temos mais uma cidade organizada, hierarquicamente, em círculos concêntricos em torno de um centro único, se temos que questionar a ideia de uma cidade que expressa unidade ou totalidade, devemos pensar as categorias de análise centro e periferia, não

como dicotômicas, mas como espaços de interpenetração (SPÓSITO, 1998, p. 31).

Ou seja, temos nas cidades uma configuração espacial com diferentes estágios de consolidação da ocupação e cuja infraestrutura pode ser mais aproveitada ou mais ociosa. Somem-se a esse processo as novas lógicas locacionais da indústria, que dizem respeito não mais à unidade fabril – agora disseminada em múltiplos espaços e formas de produção – e sim à gestão da produção, financeira e tecnológica. A centralidade industrial tende a aproximar-se da centralidade que se produz para o setor terciário. Seria muito ingênuo pensar que tais opções se produzem ao acaso, quando de fato resultam de decisões tomadas em diferentes esferas e escalas (SPÓSITO, 1998).

Cabe destacar o *Shopping Center* enquanto equipamento polarizador dos centros terciários. Historicamente, o primeiro empreendimento desse tipo surgiu em São Paulo, em 1966, sendo somente a partir de meados da década de 1970 que começam a se espalhar pelas metrópoles brasileiras – especialmente locados nas regiões de alta renda – e em fins da década de 1980, passam também a ser construídos em regiões populares. O shopping é antes de tudo um empreendimento imobiliário, cujo *mix* de atividades é cuidadosamente estudado e imposto aos comerciantes, como detalha Villaça (2001, p. 303-304):

Há, entretanto uma diferença fundamental entre, de um lado, o shopping center e, de outro, a loja de departamentos e as lojas dos subcentros tradicionais. Nestes últimos, o comerciante é quem toma várias decisões importantes a respeito do seu empreendimento, a começar pela localização do estabelecimento; no shopping, é o promotor imobiliário quem define não só a localização, mas uma série de normas ao comerciante [...]. Ao controlar e impor o mix, também há um domínio do capital imobiliário sobre o mercantil.

Os shoppings, assim como os seus similares hipermercados, são empreendimentos que se destacam pelo seu elevado volume de venda por unidade de área, pois agrupam diversas atividades num mesmo espaço – manifestações da concentração do capital no setor imobiliário. Segundo o autor, esses equipamentos “tendem a produzir espaços urbanos com menor diversidade de uso, ou seja, mais ‘puros’ no sentido que neles há menos usos comerciais espalhados pelos bairros do que haveria caso se mantivesse o comércio tradicional” (VILLAÇA, 2001, p. 306-307). Embora o processo de declínio dos centros principais seja anterior à disseminação do shopping, a instalação desses equipamentos em áreas de expansão urbana é capaz de atrair a clientela de alta renda que anteriormente frequentava o centro tradicional, contribuindo para seu esvaziamento.

Outro fenômeno interligado à formação de subcentralidades é o desenvolvimento de *clusters*<sup>12</sup>: porções que se especializam em determinado uso e que se favorecem com a competitividade imposta por essa proximidade. Em outras palavras, um *cluster* representa um sistema empresarial:

[...] em que as principais partes componentes são empresas com negócios relacionados a um tipo de produto/serviço, concentradas geograficamente, e que, com essa configuração, obtêm vantagens competitivas em relação a empresas isoladas externas ao cluster ou em relação a clusters menos evoluídos (TELLES, 2011, p. 36).

Especificamente para edifícios comerciais, uso no qual a localização é fator determinante para o sucesso do empreendimento, o agrupamento de diversas lojas do mesmo segmento em uma mesma rua, por exemplo, relaciona-se com o deslocamento dos clientes no espaço urbano. Ou seja, o consumidor irá “[...] à loja mais próxima para uma compra insignificante, mas para uma compra de vulto se dá ao trabalho de ir até o trecho da cidade em que sabe que estão situadas as melhores lojas do artigo que deseja” (TELLES, 2011, p. 37). Surge a especialização: a rua das noivas (p. ex. a Rua São Caetano, no centro de São Paulo), a rua das óticas (p. ex. a Av. Ulisses Caldas, no bairro Cidade Alta, em Natal) etc. A formação de *clusters* é identificada como uma dinâmica de reestruturação dos centros tradicionais frente à crescente força exercida pelos novos centros e subcentros.

A interdependência entre essas dinâmicas que envolvem a estruturação interna das cidades permite a análise das centralidades, desde a nova localização dos equipamentos de comércio e de serviços, o uso do automóvel, como também outros aspectos presentes, não somente em metrópoles e grandes centros, mas também em cidades médias.

### 1.3. OS CENTROS SOB A ÓTICA DA LÓGICA SOCIAL DO ESPAÇO

#### 1.3.1. Pressupostos teóricos

Na perspectiva de entender as centralidades sob o viés das relações entre forma e espaço, adotou-se o embasamento teórico-metodológico da Lógica Social do Espaço, focando principalmente no instrumental da Análise Sintática do Espaço. Desenvolvida na década de 1970, por Hillier, Hanson e seus colaboradores do *University College London*, a teoria busca

<sup>12</sup> Do inglês: agrupamento, aglomeração.

estudar a relação entre forma do espaço e práticas socioculturais mediante a representação e quantificação da configuração espacial, entendida como um sistema de permeabilidades e barreiras, ou seja, áreas acessíveis ou não ao nosso movimento. A metodologia contribui para a compreensão de aspectos importantes do sistema urbano na medida em que permite avaliar o potencial da estrutura espacial quanto à geração de movimento, visibilidade, acessibilidade, principalmente a fatores múltiplos que se associam a essas propriedades.

Importante ressaltar que por *estrutura* tem-se a acepção de “disposição e ordem das partes de um todo” (FERREIRA, 1988; p. 279). Apesar de simples, essa definição reflete o pensamento sistêmico e estruturalista no qual cada componente de um sistema é determinado por todos os outros componentes, de modo que a alteração na *disposição e ordem* de qualquer um desses componentes altera o sistema por inteiro, ou seja:

O princípio gerador é aquele que define os elementos como não apresentando significação por si mesmos, apenas sendo entendidos quando integrados à estrutura do sistema do qual fazem parte e vistos na solidariedade de suas correlações e oposições. Na estrutura não há apenas forma, relação e configuração. Existe ali também uma totalidade que sempre é concreta: a ideia de propriedade do todo além daquelas encontradas pela soma das partes. É o Pensamento Holístico (MEDEIROS, 2006, p. 504).

Dentro da Lógica Social do Espaço (HILLIER; HANSON, 1984) entende-se que os padrões espaciais carregam em si informação e conteúdo social. Em que pesem as cada vez mais recorrentes discussões sobre uma crescente “morte do espaço físico”, no estágio histórico atual continuam a prevalecer as relações sociais que ocorrem no espaço, assim como não faz sentido falar de relações espaciais desvinculadas da sociedade. O ambiente construído é, pois, estruturado para viabilizar relações sociais que podem ser pensadas em termos de encontros e esquivanças e representadas para revelar padrões distintos de copresença<sup>13</sup> os quais se associam a diferentes propriedades espaciais. Basicamente, a ideia é representar essas relações sociais em função da copresença das pessoas no espaço público: “a vida é a arte do encontro, embora haja tanto desencontro pela vida”, já dizia Vinicius de Moraes. Diferentes tipos de reprodução social requerem diferentes tipos de estrutura espacial.

A Sintaxe enquanto técnica de decomposição analítica propõe várias estratégias de representação do espaço urbano. Dentre essas, destacam-se três procedimentos, cada qual

---

<sup>13</sup> A copresença é entendida como a “presença de pessoas nos espaços públicos, em movimento ou paradas, que pressuponha a presença de outros indivíduos, mesmo que não engajados em atividades compartilhadas” (BRAGA, 2003, p. 23).



relacionado com a maneira como as pessoas se utilizam desse espaço: (1) a representação linear, uma abstração derivada da observação de que as *pessoas movem-se em linhas*; (2) as *pessoas agrupam-se em espaços convexos*, o que corresponde ao estudo dos espaços convexos; e, (3) as isovistas, que se referem ao *domínio visual a partir de qualquer ponto determinado* (Figura 1.1). De acordo com as especificidades deste estudo, serão adotadas apenas as representações lineares, como será detalhado no item a seguir.

O pressuposto assumido é a teoria das cidades como economia de movimento, entendendo-se que o movimento é o fator fundamental de correlação com a configuração espacial. Hillier (1996) propõe a existência de um movimento natural, ou *natural movement*, definido como o movimento resultante da configuração espacial por si só ou do modo como a estrutura viária se articula. Em outras palavras, o movimento de uma rua é mais influenciado pela posição desta em relação ao sistema urbano como um todo do que por seus atributos locais. Cabe ressaltar que:

O chamado movimento natural não é um fenômeno invariável, comum a todas as culturas e regiões do mundo: ele assume características próprias de acordo com o escopo cultural que o gerou, efeito que é da forma de articulação e disposição da malha viária. Entretanto, algumas feições são argumentadas como constantes, a exemplo da tendência à concentração de certas atividades em locais precisos. O que seria invariável é a lógica que conecta a configuração espacial com a geração de movimento (MEDEIROS, 2006, p. 507).

Tais usos – especialmente o comercial e de serviços – apropriam-se dessas localizações e, além de valerem-se do poder de movimento gerado pela própria malha viária, atuam como pontos de atração ou magnetos, que multiplicam o movimento local. O entendimento desses aspectos é fundamental para a compreensão dos padrões de centralidades, conforme explica Hillier:

A razão dessa fidelidade entre a análise espacial e a realidade funcional deve-se à poderosa influência que o movimento natural – a tendência que apresenta a estrutura da malha para constituir-se na principal influência sobre padrões de movimento – tem sobre a evolução do formato urbano e sua distribuição em termos de uso do solo (HILLIER, 1996, p. 121)<sup>14</sup>.

<sup>14</sup> No original: “The reason that a spatial analysis can give such a true-to-life functional picture is due to the powerful influence that natural movement — the tendency of the structure of the grid itself to be the main influence on the pattern of movement — has on the evolution of the urban pattern and its distribution of land uses” (Tradução de Edja Trigueiro).

Nesse ínterim, é importante destacar dois conceitos propostos por Hillier (1996): *idades instrumentais* e *idades simbólicas*. As primeiras caracterizam-se por sua “produção da vida cotidiana, [funcionando como] um instrumento para intensa, mas variada copresença” (HILLIER, 1989, p. 11 apud HOLANDA, 2002, p. 124). Por outro lado, as cidades simbólicas dizem respeito à “reprodução formal de estruturas sociais, [por meio de uma] paisagem ideológica simbolicamente ordenada expressiva de formas de poder numa sociedade” (HILLIER, 1989, p. 11 apud HOLANDA, 2002, p. 124). Entretanto, é preciso ressaltar que a dicotomia instrumental/simbólico não é completamente excludente e assim:

[...] poderia erradamente dar margem à ideia de que as cidades instrumentais não carregam, no seu tipo mórfico, símbolos de natureza coletiva. Da mesma maneira, poder-se-ia pensar que as cidades simbólicas apenas representariam a vida social, sem que instrumentalmente constituíssem relações específicas de poder. Entretanto, não se trata nem de uma coisa nem de outra, nem era esta a opinião de Hillier, como está claramente expresso nos seus escritos. Não é que um tipo representa a estrutura social e o outro tipo a constitui: o ponto fundamental é que cada um destes tipos tanto representam como constituem estruturas sociais radicalmente distintas - é aqui que a diferença fundamental entre eles reside (HOLANDA, 2002, p. 125).

Baseando-se no aparato de Hillier, Holanda propõe o entendimento de dois paradigmas socioespaciais milenares: a *formalidade* e a *urbanidade*<sup>15</sup>, os quais se confundem e complementam com a classificação de Hillier simbólico/instrumental, respectivamente. Os termos propostos referem-se tanto aos atributos físicos quanto ao comportamento humano que estão presentes na estrutura de diversos assentamentos humanos ao longo da história. Assim, o paradigma da formalidade:

[...] tem-se caracterizado consistentemente por: maximização do espaço aberto sobre a área total do assentamento; maior espaço convexo médio; menor número de constituições por espaço convexo; maior percentual de espaços cegos; maior superfície de metros quadrados de espaço aberto por constituição; maior número de metros lineares das ilhas que definem os espaços convexos, por constituição; tanto malhas extremamente regulares, como malhas extremamente irregulares (em oposição a um certo meio termo nesta escala de variabilidade); novamente, uma estrutura axial extremamente rasa ou extremamente profunda (em oposição também a um certo meio termo nesta escala de variabilidade); baixas medidas de inteligibilidade; núcleos integradores que ora se concentram na periferia, ora se concentram

<sup>15</sup> Holanda justifica a escolha dos termos formalidade/urbanidade na sua capacidade de sintetizar ao mesmo tempo ideias relativas aos padrões sociais e espaciais, assim: “Formalidade vem de formal, relativo à forma – limites exteriores da matéria de que é constituído um corpo, e confere a esse feito, uma configuração, um aspecto particular – mas isso de certa maneira que não é espontâneo; que se atém a fórmulas estabelecidas; convencional. Formalidade também é uma maneira expressa de proceder; aquilo que é de praxe, rotina. Por sua vez, urbanidade obviamente se refere à cidade como realidade física, mas também à qualidade de cortês, afável, relativo à negociação continuada entre interesses” (HOLANDA, 2002, p. 125-126).



no miolo do sistema, e não irrigam o assentamento como um todo. Ao contrário, o paradigma da urbanidade é constituído por tendências opostas em todas as categorias (HOLANDA, 2002, p. 126).

Sintetizam-se essas características em dois âmbitos: (1) da *sociedade*, ou do comportamento humano, como dito anteriormente; e, (2) da *forma-espaco*, ou seja, dos atributos físicos. Naquele primeiro grupo, a formalidade apresenta como características: a **segmentação** social (separados também no espaço e no tempo); a **especialização** dos papéis sociais, mesmo quando não há grande complexidade na divisão social do trabalho; e, “o grupo inteiro (ou parte dele numa escala supralocal) se identifica mediante símbolos e se reúne mediante rituais ou **organizações hierarquizadas**” (HOLANDA, 2007, p. 228). Quanto às características físicas, destacam-se:

[...] forte **isolamento** entre os espaços internos e externos; tecidos rarefeitos (grandes **descontinuidades**); forte correspondência entre certas práticas e certos lugares (o que é modernamente conhecido como “**zoneamento especializado de uso**”, mas que era utilizado, por exemplo, entre os índios brasileiros Bororos) (HOLANDA, 2007, p. 228, grifos nossos).

Enquanto tendências polares, a urbanidade é sintetizada como uma oposição aos conceitos definidores de formalidade. Retomando a separação entre atributos sociais e físicos, destaca-se que a urbanidade apresenta como características da esfera social: “**intensa participação** do cidadão e livre manifestação de diferenças, identificando-o com valores universais mais próximos a uma **sociedade democrática**” (SILVA; AMORIM, 2010, s/p, grifos nossos). A urbanidade favorece o encontro de:

[...] **grande número de diversas categorias de pessoas**, fazendo coisas diferentes (no âmbito dos símbolos e das representações, ou no da economia da vida cotidiana), em lugares com tecidos construídos **densos e contínuos** que admitem superposição ou vizinhança de todas as práticas sociais (a cidade-estado medieval italiana, microcosmos de toda a sociedade, da aristocracia aos camponeses, vivendo intramuros, é exemplo emblemático) (HOLANDA, 2007, p. 228, grifos nossos).

Fisicamente, a urbanidade caracteriza-se por: (1) tornar mínima a porcentagem de espaços abertos em prol dos ocupados; (2) menores unidades de espaço aberto (ruas, praças etc.); (3) maior percentual de fenestração, ou seja, portas e janelas abrindo para lugares públicos (jamais paredes cegas); (4) minimizar espaços segregados (os guetos, os becos sem

saída, os condomínios fechados etc.) e efeitos panópticos<sup>16</sup> pelos quais tudo se vê e vigia (FERNANDES, 2010). Embora sejam paradigmas opostos de um modelo teórico, é possível identificar numa mesma cidade características de formalidade e urbanidade, em diferentes níveis, ou seja:

[...] as malhas urbanas apresentam graus de urbanidade e formalidade em uma escala contínua. As diferenciações na malha estruturam as manifestações no espaço público e as localizações mais adequadas para distintos propósitos, tais como solenidades cívicas e atividades cotidianas (SILVA; AMORIM, 2010, s/p)

Neste trabalho buscar-se-á explorar como e em que graus esses paradigmas se apresentam ao longo dos diversos recortes temporais e espaciais. As aproximações e diferenciações entre os padrões de urbanidade e formalidade decorrentes dessas análises ajudaram na definição de dinâmicas de formação e transformação de centralidades.

### 1.3.2. Sintaxe do Espaço: método e medidas

A metodologia de análise sintática do espaço tem como principais aplicações a relação entre movimento e a configuração espacial, compõe-se um conjunto de técnicas e procedimentos que, tradicionalmente, podem ser divididos em quatro etapas: (1) representação; (2) quantificação; (3) observação; e, (4) correlação (Figura 1.2)<sup>17</sup>.

Como já explicado, a **representação** é feita por meio de decomposições lineares, em espaços convexos ou visuais. Neste trabalho será aplicada tão somente aquela primeira – axial - “[...] obtida através do redesenho de cada via, ou segmento de via, pelo menor número das maiores linhas retas que podem ser inseridas no espaço da calha da rua” (TRIGUEIRO *et al.* 2002, p. 6).

<sup>16</sup> O termo “Panóptico” faz referência ao projeto de Jeremy Bentham (1748-1832), para um edifício em forma de anel, no meio do qual havia um pátio com uma torre de vigilância, o que poderia se aplicado a diversos usos (p. ex. prisões, manicômios, escolas, fábricas). Assim: “No Panóptico, o controle faz-se por meio da visibilidade total e permanente dos indivíduos. Assim, este dispositivo tornou-se o paradigma dos sistemas sociais de controle e vigilância total. Nas sociedades atuais, o princípio do Panóptico continua plenamente ativo, mas agora se exerce nas novas formas de controle implementadas pelas novas tecnologias. A quase onipresença destas traz consigo novas práticas e novas relações de poder. Por possuírem apenas uma parcela mínima de materialidade, não necessitam de construções específicas. Os novos dispositivos são instalados no interior de todos os espaços já existentes” (LOPES; SANTOS, s/d).

<sup>17</sup> Estudos mais recentes têm proposto novas formas de representar as configurações espaciais, não necessariamente obedecendo essas quatro etapas. De modo geral, podemos apontar a existências de três momentos de análise: (1) descrição do sistema; (2) interpretação; e, (3) avaliação dos resultados.

A **quantificação** é o processo no qual essas retas são transformadas (com o auxílio de ferramentas de processamento computacionais<sup>18</sup>) numa matriz de intersecções a partir da qual são calculados parâmetros grafo-numéricos que expressam diversas propriedades espaciais. A mais universalmente utilizada é o **valor de integração**, que traduz a acessibilidade, ou potencial de movimento, de uma via (ou segmentos de via) em relação às demais que compõem o sistema viário.

Esses valores de integração são calculados levando-se em consideração todos os caminhos possíveis, potencializando-se sua ligação com os demais “como se fossem medidos e hierarquizados os trajetos desenvolvidos por alguém que percorresse todas as vias da cidade, a partir de cada uma delas, sem jamais voltar sobre os seus passos” (HILLER; HANSON, 1984 apud CARVALHO, 2007, p. 39). A sistematização desses valores numéricos em escalas cromáticas facilita a leitura das vias mais integradas e daquelas mais segregadas da cidade, entendendo-se que:

[...] traduzem o potencial de atração de fluxos e movimento de determinado eixo ante o complexo urbano ou vias do entorno – dá-se o nome de valor ou potencial de integração, acessibilidade ou permeabilidade. Eixos mais integrados são aqueles mais permeáveis e acessíveis no espaço urbano, de onde mais facilmente se alcançam os demais. Implicam, em média, os caminhos topologicamente mais curtos para serem atingidos a partir de qualquer eixo do sistema. Eixos mais integrados tendem a assumir uma posição de controle, uma vez que podem se conectar a um maior número de eixos e hierarquicamente apresentam um potencial de integração superior (MEDEIROS, 2006; p. 510).

A medida de integração acima descrita é comumente denominada de integração global ( $R_n$ ), ou seja, leva em consideração a acessibilidade topológica calculada para o sistema inteiro, onde  $R$  representa o raio (quantos eixos se deseja ponderar a partir de um outro qualquer) por um número “ $n$ ”, ilimitado, de conexões (MEDEIROS, 2006, p. 505). Pode-se ainda calcular somente até o terceiro nível ( $R_3$ ), ou seja, “[...] quão profunda ou superficial cada linha é a partir de todas as linhas até três passos”<sup>19</sup> (HILLIER, 1996, p. 99) topológicos ou três mudanças de direção. Em diversos estudos, o uso desse artifício tem corroborado com a leitura de que essa representação aproxima-se dos atributos “locais” de configuração, por vezes referida como integração local. Segundo Hillier (1996), essa medida é

<sup>18</sup> Neste trabalho são utilizados o *Depthmap*, desenvolvido Alasdair Turner na UCL, e o *Mindwalk*, desenvolvido por Lucas Figueiredo.

<sup>19</sup> No original: “[...] how deep or shallow each line in is from all lines up to three steps away” (Tradução da autora).



capaz de prever o movimento natural em menor escala, o que normalmente significa a circulação de pedestres porque “[...] viagens de pedestres tendem a ser mais curtas e leem a malha de uma forma relativamente localizada”<sup>20</sup> (HILLIER, 1996, p. 101).

A etapa subsequente – a **observação** – diz respeito ao confronto entre o instrumento de representação e a realidade que se está modelando. Neste momento, o pesquisador deve ponderar sobre as “feições que não podem ser traduzidas ou não conseguem ser captadas pelo instrumento de leitura adotado” (MEDEIROS, 2006, p. 126), como é o caso dos *magnetos*, assim denominados porque apesar de não necessariamente locarem-se em arranjos privilegiados em termos de integração, são, por si sós, capazes de gerar fluxos e movimento potentes (p. ex. portos, *shoppings centers*, universidades etc.).

Por fim, na etapa da **correlação** busca-se traçar relações mútuas entre a configuração da malha e as demais variáveis da investigação. São exemplos de correlações já abordadas em estudos precedentes: uso do solo e diversos aspectos socioeconômicos, preservação do patrimônio arquitetural, ocorrência de crimes e tantos outros <sup>21</sup>.

Quanto às avaliações feitas sobre os resultados obtidos, destacam-se a análise do “núcleo de integração”, o conjunto dos eixos mais integrados, ou mais acessíveis, em relação à estrutura do leiaute urbano como um todo. Entretanto, essa definição pode variar de acordo com as especificidades da pesquisa, como explica Medeiros (2006, p. 507):

Há grande diversidade na definição do núcleo de integração, diferentes autores estabelecem diferentes parâmetros a depender do propósito da pesquisa. KARIMI (1997, p. 06.9) define, para as cidades históricas inglesas, o núcleo de integração como sendo o conjunto de linhas que está a um ou dois passos da linha mais integrada. HOLANDA (2002, p. 104), esclarece que os pesquisadores usualmente recorrem a 25% das linhas para assentamentos pequenos e 10% para sistemas maiores (acima de 100 eixos), havendo casos onde se uniformiza o percentual indistintamente em 10%. HILLIER (2001, p. 02.8) prefere apontar como núcleo de integração o conjunto de linhas vermelhas, laranjas e amarelas, apegando-se ao padrão cromático e não a uma quantidade específica de eixos [*sic*].

Neste trabalho é adotada a definição cromática de “núcleo de integração”, defendida por Hillier. À parte essas conceituações, a relevância do exame dessa porção do espaço reside nas suas propriedades de movimento natural, ou seja, em sua capacidade de atrair usos e

<sup>20</sup> No original: “[...] pedestrian trips tend to be shorter and read the grid in a relatively localized way” (Tradução da autora).

<sup>21</sup> Para mais detalhes do campo de aplicação da Sintaxe Espacial, ver artigos publicados no *Space Syntax Symposia* (Disponível em: <<http://www.spacesyntax.net/symposia/>>).

atividades que já foram identificados como potencializadores na dinâmica de formação/transformações de centralidade. Aponta-se que:

Núcleos de integração em cidades são, em geral, áreas dotadas de alto grau de acessibilidade, do mesmo modo como são, em geral, ou pelo menos deveriam ser, os espaços de uso mais coletivo em edificações. [...] Numa organização espacial qualquer, os espaços dotados de maior grau de acessibilidade tendem a **abrigar atividades dotadas de maior grau de coletivização ou publicização**. Ao contrário, espaços dotados de menos acessibilidade tendem a abrigar atividades que requerem um maior grau de privacidade ou segregação (AGUIAR, 2003, p. 89, grifos nossos).

Outro ponto de análise é a **forma** desse núcleo de integração. Embora existam grandes variações de sistema para sistema, é recorrente a classificação de “roda dentada” (MEDEIROS, 2006). Esse formato é análogo a uma roda de bicicleta (ver Figura 2.3): “com um centro, raios que partem deste núcleo central em várias direções e um anel periférico [...]; esta estrutura pode se apresentar mais ou menos deformada, ou mais ou menos completa” (UGALDE; RIGATTI, 2007, s/p). Em outras palavras:

[...] apesar das diferenças geométricas, cada cidade tem, quando vista como um sistema de desigualdades configuracionais, uma certa estrutura semelhante: a chamada roda deformada ou roda dentada. Este elemento corresponde a um miolo central com hastes avançando em todas as direções, parecendo ser o produto de um processo essencialmente métrico que otimiza a integração (MEDEIROS, 2006, p. 509).

A integração é a medida mais adotada, porém muitas outras medidas podem ser calculadas pelas ferramentas computacionais. Neste estudo, a modelagem axial foi explorada em dois momentos: na perspectiva diacrônica (capítulo 02) e sincrônica (capítulos 03 e 04). Para a análise diacrônica, são apresentados somente os cálculos de integração global, pois nestes as correlações foram mais significativas, atendendo aos objetivos deste estudo. A análise da estrutura atual do Crajubar permitiu explorar outras medidas sintáticas e possibilidades de modelagem.

Complementarmente à análise axial, julgou-se válido comparar esses cálculos com novos procedimentos de modelagem, especificamente as **linhas de continuidade** e os **segmentos** (ver Figura 2.4). Interessante observar que os dois procedimentos são desdobramentos de Sintaxe do Espaço em direções opostas: o primeiro, numa escala macro e o outro, em escala micro.

As linhas de continuidade são agregações das linhas axiais, definidas como “uma entidade descritiva que representa um caminho urbano em sua máxima extensão [...] [que]

deve poder ser percorrido de maneira ‘natural’ e, por conseguinte, ser percebido como uma única ‘unidade espacial’” (FIGUEIREDO, 2004; p. 59). Estudos precedentes vêm demonstrando que mapas de continuidade dão destaque ao sistema viário principal dos assentamentos, uma vez que a agregação axial é capaz de representar um caminho urbano em sua máxima extensão. O autor desse novo sistema descritivo explica que:

[...] linhas de continuidade aumentam essa relação entre a dimensão métrica implícita do sistema axial e a configuração espacial descrita. Também aumentam o grau de abstração do sistema descritivo, uma vez que caminhos curvos ou sinuosos, descritos como uma única entidade, representam uma liberdade descritiva bem maior do que as linhas axiais. Por conseguinte, elas aumentam a independência descritiva da organização espacial em relação à estrutura ao mesmo tempo em que reforçam a ligação implícita entre elas. Além disso, foi visto que a noção de continuidade não contradiz os pressupostos de espaço cognitivo utilizados pelo sistema axial (FIGUEIREDO, 2004, p. 96),

Mapas de continuidade são calculados a partir dos próprios mapas axiais, com o auxílio de uma ferramenta computacional<sup>22</sup> capaz de agregar linhas (*merge lines*). Esse procedimento permite “escolher entre as interseções próximas à extremidade de uma linha axial, aquela que representa a melhor continuidade, ou seja, aquela que forma o menor ângulo *a* de continuidade com um eventual prolongamento da linha” (FIGUEIREDO, 2004, p. 60-61).

Por sua vez, pode-se definir um mapa de segmentos como aquele decorrente da transformação das linhas axiais em segmentos de eixos, tomando como ponto de separação os cruzamentos (*links* ou nós)<sup>23</sup>. Segundo Turner (2004), a análise dos segmentos examina o caminho mais curto entre um nó e uma série de outros nós do sistema, podendo ser calculada das seguintes maneiras: (1) *angular* - o caminho mais curto é o que minimiza o ângulo entre você e seu destino; (2) *topológica*<sup>24</sup> - o caminho mais curto é aquele que usa o menor número de inflexões de percurso (note que esta análise é também de caráter topológico, como a axial, mas com uma fina resolução); (3) *segmento* - o caminho mais curto é aquele que usa o menor número de trechos ruas para atingir seu destino e, (4) *métrica* - o caminho mais curto é aquele que é o mais curto fisicamente (TURNER, 2008). Neste trabalho foram empregadas

<sup>22</sup> Através do aplicativo computacional *Mindwalk*.

<sup>23</sup> Processo este realizado pelo aplicativo computacional *Depthmap*.

<sup>24</sup> É importante entendermos que todas as análises da Sintaxe do Espaço são igualmente calculadas sob o viés topológico, ou seja, embora adotemos a denominação dada por Turner (2008), aquela análise dita “métrica” é igualmente topológica, porém circunscrita a determinado raio métrico.

análises topológicas e métricas calculadas para a medida de escolha (definida a seguir). Embora a análise de segmentos seja pouco explorada nos estudos sintáticos brasileiros, algumas considerações indicam que a segmentação exibe um aprimoramento do diagnóstico global do sistema (BARROS, 2006), conforme detalhadamente explica Turner (2004, p. 26):

O grafo de segmentos é relativamente desinteressante do ponto de vista local – segmentos são ligados normalmente através de seus cruzamentos, de modo que, em geral, sua conectividade varia entre 3 e 6 – no entanto, quando os segmentos são examinados globalmente com a quantidade média de mudanças de direção que são feitas para chegar a qualquer outra linha dentro do sistema (a análise angular do grafo de segmentos) o ambiente urbano assume resultados muito similares à análise de integração, porém numa escala mais refinada<sup>25</sup>.

Será abordada nesta segunda etapa a medida **escolha** (do inglês *choice*), além da explicada integração global e local. Essa medida é referente à frequência com que cada linha é usada nos caminhos topológicos mínimos de todas as linhas para todas as linhas do sistema:

Uma medida similar que leva em conta as relações entre cada espaço e todo o sistema é a escolha global, que indexa quantas vezes cada linha é usada em caminhos topologicamente mais curtos a partir de todas as linhas para todas as outras linhas do sistema. Assim, também indexa quantas vezes cada linha é visitada em simulações de viagens aleatórias por meio dos caminhos topologicamente mais curtos no sistema (HILLIER *et al.*, 1993, p. 35)<sup>26</sup>.

**QUADRO 2 - Medidas calculadas para cada representação**

	<i>Integração Global (Rn)</i>	<i>Integração Local (R3)</i>	<i>Escolha Métrica</i>	<i>Escolha Topológica</i>
<b>Axial</b>	✓	✓		
<b>Continuidade</b>	✓			✓
<b>Segmentos</b>			✓	✓

O Quadro 2 apresenta uma síntese de como essas medidas foram empregadas para cada uma das representações lineares adotadas neste estudo. Novamente, é preciso destacar que essas medidas e representações foram realizadas apenas para a etapa de análise

<sup>25</sup> No original: “The segment graph is relatively uninteresting from the local point of view - segments are linked typically across junctions, so that, in general, their connectivity is just 3 or 6 - however, when the segments are examined globally according to the average amount of turning it takes to get to any other line within the system (an angular analysis of the segment graph) urban environments take on results much like integration analysis, but on a finer scale” (Tradução da autora).

<sup>26</sup> No original: “A similar measure taking into account the relations between each space and the whole system is global choice, which indexes how often each line is used on topologically shortest paths from all lines to all other lines in the system. it thus also indexes how often each lines is visited on random journey simulations through topologically shortest paths in the system” (Tradução da autora).



sincrônica, ou seja, para a análise individual das três cidades e para o conjunto do Crajubar em seu estágio atual de ocupação.

#### **1.4. CIDADES MÉDIAS E REGIÕES METROPOLITANAS INTERIORANAS NO BRASIL**

Como já exposto, o Crajubar é formado por três cidades de porte médio que integram uma região metropolitana interiorana. Quanto ao recorte temático específico das regiões metropolitanas, o marco legislativo é a Constituição da República de 1988, que em seu artigo 25, parágrafo 3º institui:

§ 3º - Os Estados poderão, mediante lei complementar, instituir regiões metropolitanas, aglomerações urbanas e microrregiões, constituídas por agrupamentos de municípios limítrofes, para integrar a organização, o planejamento e a execução de funções públicas de interesse comum (BRASIL, 1988, s/p).

De acordo com o exposto em Teixeira (2005), uma região metropolitana é estabelecida por um conjunto de municípios cujas áreas urbanas unem-se com certa continuidade, caracterizada ainda por alta densidade demográfica e que compartilham familiaridades socioeconômicas que devem ser coordenadas por uma ação governamental conjuntamente planejada. Em direção convergente, uma região metropolitana é:

[...] constituída por mandamento legal que, reconhecendo existência de uma comunidade socioeconômica com funções urbanas altamente diversificadas, especializadas e integradas, estabelece o grupamento de municípios por ela abrangidos, com vistas à realização integrada da organização, planejamento e execução de funções públicas de interesse comum exigidos em razão daquela mesma integração urbano-regional (ALVES, 1988, p. 21 apud TEIXEIRA, 2005, p. 75).

Embora não caiba aos objetivos deste trabalho discutir as bases teóricas e socioeconômicas do desenvolvimento urbano brasileiro, pode-se abordar sucintamente que a formação das regiões metropolitanas brasileiras está intimamente ligada ao processo de industrialização que estimulou o fluxo migratório expressivo, acarretando o inchamento populacional dessas áreas. Entretanto, observa-se que nas últimas décadas superou-se a acepção de metrópole como somente cidades de grande concentração populacional, adotando-se também o conceito para áreas urbanizadas de médio porte.

Dentro desse contexto geral, é interessante observar que em 2009, ocorreu a criação de três regiões metropolitanas no interior no Nordeste: (1) a RMC, que será objeto deste estudo, criada em junho; (2) a Região Metropolitana do Agreste – RMA, criada em início de dezembro, no estado de Alagoas, tendo como cidade-núcleo Arapiraca; e, (3) a Região Metropolitana de Campina Grande – RMCG, criada também em dezembro, na Paraíba. Além dessas, tem data de criação de 2005 a Região Metropolitana do Sudoeste Maranhense – RMSM, que possui como cidade-núcleo Imperatriz. Seguindo essa tendência, em 2011, foram criadas outras três áreas metropolitanas: (1) em julho, a Região Metropolitana de Feira de Santana – RMFS, na Bahia; (2) também em julho, a Região Metropolitana de Guarabira – RMG, na Paraíba e; (3) em dezembro, a Região Metropolitana de Patos – RMP, também na Paraíba. A Tabela 3, a seguir, apresenta os dados populacionais das regiões metropolitanas.

A análise aprofundada desses dados não compete aos objetivos deste estudo, porém essa comparação é imprescindível, pois se acredita que a criação dessas regiões metropolitanas no interior segue uma mesma lógica: articulam-se em torno de cidades-polos de médio porte (mas que são as maiores concentrações populacionais do interior de seus estados) com a finalidade de descentralizar e repartir com as capitais os investimentos públicos e privados. Entretanto, o grande número de cidades componentes nas RM do Agreste e de Campina Grande<sup>27</sup> – a maioria delas de pequeno porte, onde a população rural é superior à população urbana – é motivo de debate acerca dos parâmetros utilizados em suas delimitações: quais são as diretrizes de seleção desses municípios? Até que ponto essas regiões podem ser consideradas como “metropolitanas”?

**TABELA 3 - Comparativo das regiões metropolitanas do interior criadas até 2009**

	Agreste		Campina Grande		Cariri		SE Maranhense	
<b>Nº DE CIDADES</b>	19		23		9		8	
<b>MAIOR POP.<sub>1</sub></b>	210.521	Arapiraca	383.764	Campina Grande	249.829	Juazeiro do Norte	236.691	Imperatriz
<b>POP. TOTAL<sub>1</sub></b>	605.057		687.545		560.325		334.899	
<b>ÁREA (km<sup>2</sup>)</b>	5.029,10		4.974,12		5.025,66		7.251,34	
<b>MELHOR IDH<sup>2</sup></b>	0,666	Palmeira dos Índios	0,721	Campina Grande	0,716	Crato	0,722	Imperatriz

Fonte: <sup>1</sup> Estimativa populacional do IBGE, 2009.

<sup>2</sup> Índice de Desenvolvimento Humano - Municipal, 1991 e 2000. Disponível em: <<http://www.pnud.org.br>>

<sup>27</sup> Situação que também se repete no momento da criação das duas novas Regiões Metropolitanas do interior da Paraíba, sendo a RMG constituída por 18 municípios e a RMP por 24 municípios.

No que tange a essa temática, ressalta-se que para cidades médias não há definição cristalizada e aceita nas diversas áreas de estudo, entretanto, o critério mais adotado é o tamanho demográfico: normalmente significando populações entre 100 mil e 300 mil habitantes (caso das cidades do Crajubar). O IPEA definiu na década de 1970 as aglomerações urbanas com população entre 50 e 250 mil habitantes como cidades médias. Classificações congruentes trazem maior detalhamento, separando duas categorias: (1) cidades médias-pequenas, com população de 50 a 100 mil habitantes; e, (2) cidades médias-grandes, aquelas que possuem de 300 a 500 mil habitantes (LOPES JÚNIOR, 2007). Tais divisões por critérios demográficos são resquícios de uma tradição quantitativa da geografia de modo que:

[...] por um lado, uma das contextualizações para a definição das cidades médias é a temporal e, por outro lado, as cidades médias se apresentam médias quando permeadas pelos contextos e conteúdos do processo de urbanização. Nestes, portanto, devem ser apreendidas e desveladas de forma que sejam pensadas interpenetradas ao movimento dos processos sociais, econômicos e espaciais contemporâneos. As cidades médias, nesta direção, não se constituem inertes enquanto médias e definidas por atributos fixados temporalmente, não sendo apreendidas de forma dissociada ao processo de reprodução da sociedade e do capital, de forma dissociada da realidade social em incessante e inconstante movimento (OLIVEIRA JÚNIOR, 2008, p. 11).

Nos últimos anos, novos estudos<sup>28</sup> foram realizados acerca dessa temática, decorrentes do crescimento do número de cidades médias e ao incremento populacional expresso nelas, mas, sobretudo, devido à posição que as estas passaram a ocupar na rede urbana brasileira. Essa nova realidade reflete-se também na conceituação das cidades médias:

[...] embora o tamanho demográfico deva ser considerado no processo de investigação, deve-se ressaltar que tanto a localização dessas cidades quanto o sistema de transportes em que as cidades médias encontram-se inseridas têm enorme peso no tamanho da população [...] é preciso considerar que a não inclusão das cidades que se encontram inseridas em regiões metropolitanas ou polarizadas por capitais de estados ou províncias na classificação de cidades médias se deve ao fato de que as cidades em tal situação certamente não possuiriam as condições necessárias para polarizar sua hinterlândia e exercer as funções de centralidade e intermediação com outras escalas, tomadas como ponto de partida para a definição de cidades médias. (OLIVEIRA JÚNIOR, 2008, p. 11-12).

<sup>28</sup> Em sua maioria vinculada ao RECIME - Rede de Pesquisadores sobre Cidades Médias.



Traça-se um breve parêntesis. A centralidade de que trata o autor supracitado refere-se à função desenvolvida por uma cidade mediana em relação a sua área de influência (ou hinterlândia, nas palavras do autor). Ou seja, o termo “médio” faz referência à posição que essas cidades exercem na rede urbana: uma mediação entre os grandes centros urbanos e as pequenas aglomerações populacionais do interior. Essa conceituação é a que se adota neste estudo. Por fim, destaca-se a crescente importância das cidades de porte mediano no cenário econômico e na rede urbana brasileira desde a década de 1970, mas é atualmente que:

[...] o seu fortalecimento é evidenciado pelo processo de desconcentração da produção e da população no território nacional. Enquanto as metrópoles e grandes cidades (com mais de 500 mil habitantes) perderam participação no PIB nacional de 43,34% para 41,70%, entre 2002 e 2005, as pequenas (menos de 100 mil habitantes) ampliaram levemente a participação de 30,59% para 30,95%, e as médias tiveram o melhor desempenho aumentando sua participação no conjunto da riqueza nacional de 26,07% para 27,35% (IPEA, 2008, s/p).

A emergência de novos conjuntos espaciais polarizadores do crescimento da população urbana que passaram a desempenhar o papel de centros metropolitanos à escala regional, reflete o dinamismo socioespacial do interior do país. Na última década, a indústria brasileira cresceu nas cidades médias e nas franjas peri-metropolitanas, convertendo esses territórios em polos de atração de migrações internas e inter-regionais. Tendo em vista o crescimento exacerbado das metrópoles brasileiras, a partir da década 1970, as políticas urbanas passaram a incentivar o desenvolvimento de polos secundários e centros periféricos de médio porte em todas as regiões do país. Assim, as cidades médias brasileiras: “passaram a ter novos papéis nos sistemas urbanos, tornando-se alvos de investimentos, inovações e propagação de ideias” (SOUZA, 2009, p. 21).

Estudar a multcentralidade como fenômeno motor da reestruturação do espaço urbano, especialmente tratando-se de cidades de médio porte, e mais ainda para o Nordeste, é campo relativamente novo. Trabalhos como este se fazem urgentes pela sua relevância para a análise da cidade enquanto construção social e no que se refere os novos conteúdos do processo de urbanização contemporânea.

## 1.5. CONSIDERAÇÕES PARCIAS: CONSOLIDANDO CONCEITOS

O pressuposto assumido neste trabalho é que a estrutura espacial em si apresenta atributos para a compreensão da lógica social que permeia todos os assentamentos urbanos.



Nesta abordagem configuracional tem destaque as características ou propriedades que melhor se articulam com os processos de constituição de centralidade e sua reestruturação frente às dinâmicas urbanas. Por sua vez, centralidade é compreendida como uma porção do espaço urbano na qual há uma afluência de atividades diversas, sobretudo de usos que se beneficiam e necessitam dos fatores locacionais e de fluxos (de pessoas e de mercadorias), atrelados a um maior grau de apropriação coletiva.

A escolha dessa temática para o estudo do Crajubar, três cidades de porte médio que integram uma Região Metropolitana interiorana, é feita no momento em que as cidades deixam de ser vistas como “organismos” independentes e passam a figurar como um único sistema. De acordo com o que foi elencado, apresenta-se a temática desta pesquisa, que compreende a análise configuracional dos processos de formação e transformação de centralidade para o Crajubar, uma conurbação de cidades médias do interior do Ceará.

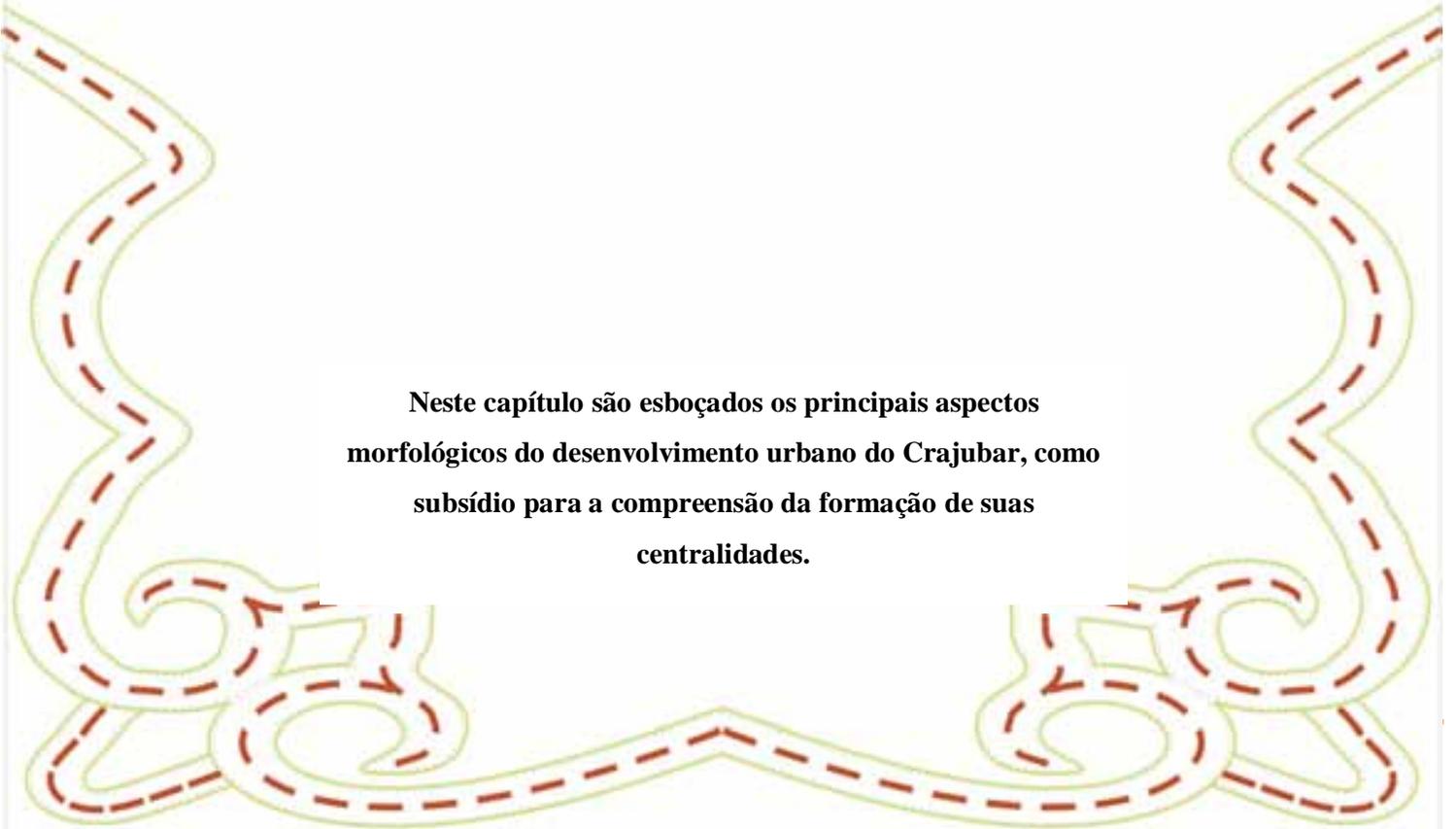


# CAPÍTULO 02



## RELEITURAS DIACRÔNICAS

**Neste capítulo são esboçados os principais aspectos morfológicos do desenvolvimento urbano do Crajubar, como subsídio para a compreensão da formação de suas centralidades.**



## CAPÍTULO 02: RELEITURAS DIACRÔNICAS

---

### 2.1. PREÂMBULO

O objetivo deste capítulo é delinear uma revisão histórica acerca da formação urbana de Crato, Juazeiro do Norte e Barbalha, traçando-se concordâncias e diferenciações em suas configurações em perspectiva diacrônica. São, portanto, privilegiadas as narrativas que enfocam o espaço edificado às quais se somam pesquisas precedentes sobre o Crato, também sob a ênfase morfológica (GURGEL, 2008). Ressalva-se, entretanto, a carência de referências acerca dessa temática, sobretudo para a cidade de Barbalha.

Organizou-se o texto de acordo com recortes temporais que refletem – até meados da década de 1920 – a evolução político-administrativa das localidades em estudo, a saber: (1) c. 1740-1760; (2) de 1764 a 1846; (3) de 1846 a 1900; (4) de 1900 a 1920; (5) meados da década de 1950; (6) as décadas de 1970-80; (7) a década de 1990; e, (8) concordâncias e diferenciações entre os três assentamentos, como conclusão dessas leituras diacrônicas.

As representações gráficas desses assentamentos foram elaboradas a partir das narrativas coletadas, tomando-se como ponto de partida a base cartográfica produzida durante a elaboração dos Planos Diretores (cerca de 1998). São, portanto, desenhos que representam situações presumidas, mas que permitem observar o panorama do desenvolvimento morfológico desses recortes urbanos. Sobre esses mapas confeccionaram-se as representações axiais, de acordo com os procedimentos de representação linear definidos anteriormente (retomar Capítulo 1) e calculadas por meio do programa computacional *Depthmap*. Outra fonte na qual se baseiam os mapas são os croquis e a revisão do desenvolvimento urbano constituintes do Relatório de Questões, parte integrante do Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano – PDDU dos três municípios, datados de finais da década de 1990 (ver Anexos – Volume II).

### 2.2. ANTES, A CONQUISTA DO TERRITÓRIO

No contexto brasileiro, o território em que hoje se localiza o Ceará atraiu os interesses lusitanos somente em inícios do século XVII. Naquele momento, a colônia via-se

ameaçada pela presença dos franceses no Maranhão e a capitania do *Siará*<sup>29</sup> serviu de ponto de apoio para sua expulsão, aliando-se às possibilidades de exploração econômica pela Coroa Portuguesa através da pecuária. A conquista e povoação da região do sul do Ceará é frequentemente datada na literatura como ocorrida no último quartel do século XVII. As primeiras sesmarias caririenses datam de 1703, apesar de já preexistirem colonos fixados ao solo, dentre eles, muitos de origem baiana, dando origem às vilas de Crato e Jardim, que se destacaram no cenário urbano colonial (GIRÃO, 1994).

Os primeiros colonizadores estabeleceram-se na região em busca de jazidas de metais preciosos. Segundo dados dos históricos municipais do IBGE (s/d), em 28 de janeiro de 1748, desmembrando-se do curato de Icó, fundou-se o “curato amovível” das *Minas dos Cariris Novos*. Por provisão do bispo de Olinda, de 3 de maio de 1760, foi autorizada a ereção da Matriz de São José, no sítio da antiga capela do aldeamento indígena, passando o curato a denominar-se desde então, *São José da Missão Velha do Cariri* (hoje cidade de Missão Velha<sup>30</sup>). Espalhando-se no Nordeste o boato da suposta existência de minas auríferas na região, foi criada, em 1756, a *Companhia do Ouro das Minas de São José dos Cariris*, dissolvida logo em 1758, devido ao seu fracasso.

Porém, tendo em vista a fertilidade do solo e abundância das águas, os habitantes voltaram-se para a pecuária e para o cultivo da cana-de-açúcar, permitindo uma maior integração com a economia açucareira da Zona da Mata pernambucana. Pouco anos depois, às margens do rio Itaiteira, precisamente no lugar onde assenta a cidade do Crato, instalou-se o maior e mais importante núcleo dos silvícolas na região. O aldeamento fundado por Frei Carlos Maria de Ferrara denominou-se **Missão do Miranda** (dos Cariris Novos).

A Figura 2.1, excerto da Carta da capitania do Ceará levantada por ordem do governador Manoel Ignácio de Sampaio, datada de 1818, visa apresentar a espacialização dessas primeiras povoações (uma vez que esta é a mais antiga base cartográfica encontrada da região). Vê-se ao centro o ponto vermelho representando Crato, já então naquele ano de 1818, na condição de *Villa*, tal como Santo Antônio do Jardim (ponto laranja) mais ao sul. A leste de Crato vê-se a povoação de Missão Velha (ponto amarelo), como dito local inicial da

<sup>29</sup> Não foi objetivo deste trabalho o aprofundamento do estudo sobre a formação territorial do Ceará, embora este viés tenha grande importância para o entendimento da localização dos aldeamentos que deram origem ao Crajubar. Para maior detalhamento ver Jucá Neto (2007).

<sup>30</sup> Algumas fontes explicam que o nome “Missão Velha” foi dado em função da instalação posterior de outra missão, talvez a Missão do Miranda (Crato). A primeira povoação entra em declínio em relação ao crescimento da Vila do Crato, posteriormente subjugada territorialmente à Vila de Barbalha, da qual foi desmembrada apenas em 1864.

ocupação da região do Cariri cearense. Destaca-se em azul a hidrografia da região, fator fundamental para a localização dos aglomerados urbanos no período colonial.

### 2.3. UMA VILA PARA OS ÍNDIOS, UMA CAPELA PARA OS BRANCOS

A **Missão do Miranda** ou Aldeia do Brejo é o núcleo de formação da cidade do Crato, fundada às margens do Rio Granjeiro (ou Itaitera, como era denominado pelos indígenas). Por volta de 1740, foi erigida, em taipa, a primeira igreja e ao seu redor, as habitações delimitaram o espaço correspondente à atual Praça da Matriz (hoje Igreja e Praça da Sé). Essa configuração espacial assemelhava-se aos outros aldeamentos capuchinhos existentes no Nordeste que, segundo a descrição feita por frei Aníbal de Gênova em 1761, da aldeia de Mipibú (então capitania do Rio Grande do Norte, hoje Estado do Rio Grande do Norte), possuía “a configuração de uma praça de guerra onde as casas se ligavam entre si, semelhando um quartel [...] nos ângulos, havia a casa dos oficiais [...] perfilava-se por famílias [...] o aldeamento era quadrado, com espaçosa praça ao centro” [*sic*] (PINHEIRO, 1955, s/p apud FARIAS FILHO, 2007, p. 45).

O espaço urbano era tão somente essa praça, representando a oposição entre o “sítio” e a “rua”, ou seja, a distinção do meio rural – local da produção agropecuária – do espaço urbano – local de funções administrativas, das trocas comerciais e de ainda poucas residências (a Figura 2.2 apresenta dois assentamentos de configuração semelhante). De fato, a representação axial (Figura 2.3) traz um sistema simétrico – todas as linhas têm o mesmo valor de integração – no quais todos possuíam a mesma possibilidade de acessibilidade e visualização, sendo as distinções sociais feitas através da tipologia das edificações (p. ex. casas de pedra para os oficiais e o clero em oposição às malocas de taipa para os índios) e por sua localização neste quadrado (p.ex. a proximidade com a Igreja).

A Aldeia do Brejo era um pequeno reduto com organização espacial diferenciada das terras de cultivo dos indígenas e dos produtores que começam a se instalar na região. É interessante observar que o formato quadrado dessa praça<sup>31</sup> difere daquelas estudadas no Rio Grande do Norte por Teixeira (2009). A maioria dos aldeamentos potiguares possuía uma praça distendida, mais estreita na face em que se situa a igreja e alongada no sentido oposto,

<sup>31</sup> Acredita-se que essa praça sempre apresentou tal configuração, visto que não foram localizados relatos acerca de alterações precedentes no sentido de diminuir a praça.

onde se localizavam as residências. O formato visivelmente retangular para a praça parece ser, inclusive, o mais comum encontrado em todo o Brasil.

A Missão foi elevada à vila em 1762, sendo instalada a 21 de junho de 1764, com a denominação de **Vila Real do Crato**, se desmembrando da freguesia de Icó. Foi, dessa forma, a sétima vila instruída no Ceará, quando se decretou “reunir os *índios della*, os da missão do jucá, e todos os de ambas que se achavam dispersos” [*sic*] (SANTOS, 1888, p. 37). Contudo, embora congregasse os silvícolas da região o Crato:

[...] não foi instituída como “vila de índios”, embora a nova vila se originasse de uma missão catequética, a Missão do Brejo do Miranda, e sua população fosse de absoluta maioria indígena. Por certo, ante o fato de ter sido a missão extinta quando da criação da paróquia, às vésperas da instalação da vila, o ouvidor Vitorino Barbosa não se achou com poderes para considerá-la “vila de índios”<sup>32</sup> (CASTRO, 2007, p. 54).

A estruturação urbana da então vila foi ainda muito lenta. Como explica Farias Filho (2007, p. 750), “a criação de gado e o cultivo da cana-de-açúcar eram a base da economia local [...] nenhuma destas duas atividades econômicas deu suporte para a criação de uma verdadeira urbanização”. Em relação ao restante da província, o Crato tinha como função principal desempenhar papel de entreposto de comercialização da rapadura e do couro, desenvolvendo relações com a Paraíba, Pernambuco e Piauí. Essa importância parece ser reconhecida quando da instalação da comarca em 1816, a segunda da província, abrangendo uma ampla área de jurisdição. No entanto, “a honraria não lhe mudara a condição de vila humilde, tal como aparece descrita naquele mesmo ano pelo ouvidor Rodrigues de Carvalho [...] não tem *caza de camara*; tem uma cadeia principiada [*sic*]” (CASTRO, 2007, p. 55). Ou seja, Crato, mesmo sendo vila desde 1762, em 1816 ainda não tinha Casa de Câmara e Cadeia, edifício que deveria ser construído o quanto antes após a elevação a vila. Isso foi comum a muitas localidades, demonstrando assim, de fato, a precariedade de muitas dessas vilas. Outra descrição da época é de Figueiredo Filho (1971), a partir de uma planta da Vila Real do Crato<sup>33</sup> datada de 1817, assim se configura o Crato naquele momento:

<sup>32</sup> A denominação “vila de índios” é feita em oposição às “vilas de brancos”. A ação de *vilar* os índios se dá somente a partir das reformas administrativa impostas no governo do Marquês de Pombal (1750-1777), que re-elaborou a legislação indigenista, adaptando-a à conjuntura política, econômica e social do Império Português. (CANCELA, 2007).

<sup>33</sup> Infelizmente, o artigo publicado pela revista do Instituto do Ceará não apresenta tal gravura.

A Vila do Crato era um pequeno aglomerado urbano. O centro da vila era o quadrado da matriz, tendo a Igreja como edifício principal. Tal local era primitivamente chamado Praça dos Índios que depois passou a ser chamar Praça da Matriz. A cadeia pública se localiza na rua Grande (atual rua Miguel Limaverde). O senado da Câmara Municipal se instalava em prédio que está à esquina do quadrado da Matriz com a rua do Pisa (posteriormente rua das flores e atualmente Dom Quintino). As ruas eram bem traçadas com exceção da das Laranjeiras que era tortuosa por acompanhar o traçado natural do Rio Grangeiro. [...] O arruado morria onde estão a Praça Siqueira Campos e a rua D. Quintino [...] existiam também a rua do fogo (Senador Pompeu) e da Missão Velha (Rua da Vala - Tristão Gonçalves). A Vila Real do Crato, apesar da pompa do nome, era na verdade um lugarejo cercado por matas [sic] (FIGUEIREDO FILHO, 1971, p. 17 apud FARIAS FILHO, 2007, p.74,75).

Retomando a Figura 2.4, cabe ressaltar que se fez a escolha de representar a Igreja do Rosário nesse mapa, pois foi encontrada uma imprecisão nas fontes: segundo os documentos pesquisados por Macêdo (1978), o terreno onde hoje se localiza a Praça Siqueira Campos foi doado em 29 de dezembro de 1801, para a construção da dita capela, portanto, a referida construção ainda não existia em meados de 1780; contudo, segundo outras fontes, a construção denominava-se capela de São Vicente de Férrer, nunca chegando a ser concluída e sendo posteriormente transferida para o Fundo da Maca (ver mapa de c. 1880 – Figura 2.8).

Observando a representação axial, nota-se que o sistema, outrora dito simétrico, estende-se em direção ao norte do sítio, com a abertura de quatro novas vias. É a via norte do quadrado da Matriz – de onde nascem tais novas ruas – que apresenta maior valor de integração (em vermelho no mapa). Isso se dá – em parte – por sua alta conectividade, mas é importante ressaltar que ali vai ser instalada a Casa de Câmara e Cadeia (como será visto nas próximas representações). Hierarquicamente, a segunda via mais integrada do sistema é a Rua Grande (atual Rua Miguel Lima Verde/Dr. João Pessoa), que estabelecia a ligação entre a Casa do Júri (por vezes denominado de Senado da Câmara – uma vez que não havia sido construída a Casa de Câmara e Cadeia) e as igrejas Matriz e do Rosário.

Em terras férteis, não tão distantes dali, implantava-se a **fazenda** que deu origem à cidade de **Barbalha**. Uma capela foi erguida em terras de Capitão Francisco Magalhães Barreto Sá, aos 23 de dezembro de 1790, em obediência à provisão firmada pelo Bispo de Pernambuco, datada de 6 de junho de 1778. Ali surgiram as primeiras casas, originando a

formação do pequeno lugarejo que posteriormente foi elevado à freguesia pela Lei Provincial número 130, de 30 de agosto de 1838 (subordinado administrativamente à Vila do Crato)<sup>34</sup>.

A partir de tão escassos dados, foi feita a primeira representação de Barbalha (Figura 2.5). Optou-se por desenhar um assentamento que refletisse o que foi visto para a Aldeia do Brejo (primeiro momento do Crato): uma “praça” cujo ponto focal é a Igreja. Entretanto, partindo-se da configuração do traçado atual da cidade, em Barbalha tem-se um espaço triangular, em oposição ao quadrilátero comentado anteriormente em Crato. No entanto, do ponto de vista configuracional, tem-se o mesmo sistema simétrico discutido anteriormente.

Pode-se supor que o assentamento era tão somente existente – no sentido de lócus de vida social – quando em ocasião das missas e demais festividades religiosas, pois, como nos falam os diversos cronistas do período colonial, a vida cotidiana da elite açucareira acontecia primordialmente no meio rural. Nas palavras de um estudioso da região, falando sobre os senhores de engenho de Crato, mas que se aplica, por extensão, à Barbalha: [...] moram em seus sítios [mas] vários têm na cidade casas onde passam os dias de domingo, os das feiras semanais, os de festas religiosas (PINHEIRO, 1950, p. 121 apud OLIVEIRA, 2008, p. 2).

#### 2.4. UMA CIDADE, UMA VILA E UMA CAPELA DE FAZENDA

Em 17 de outubro de 1853, a então Vila do Crato é elevada à categoria de **Cidade** pela Lei Provincial nº 628. É importante nessa época o relatório da “Comissão Exploradora das Províncias do Norte<sup>35</sup>”, chegada ao Crato em 8 de dezembro de 1859 e ali permanecendo até abril de 1860. Em seu diário de viagem, Freire Alemão, chefe da expedição, assim descreve a cidade que encontrou:

<sup>34</sup> A denominação de Barbalha é controversa, mas a maioria dos documentos históricos atribui esse nome a uma homenagem feita a uma mulher pertencente à família Barbalho, oriunda de Recife, que se tornou conhecida como Dona Barbalha; ela era dona de uma hospedaria e tinha grande prestígio junto aos viajantes, principalmente comboieiros que traziam seus animais para pastar.

<sup>35</sup> Também denominada “Comissão Científica de Exploração”, a comitiva esteve no Ceará no período de 1859 a 1861. Dividida em cinco seções independentes entre si (botânica; geologia e mineralogia; zoologia; astronomia e geografia; etnografia e narrativa), os cientistas percorreram além do Ceará, Piauí, Paraíba, Pernambuco e Rio Grande do Norte dentro de um ideário de modernização do país desenvolvido no Império de D. Pedro II, extraindo dessas pesquisas no Nordeste resultados aplicáveis às inovações da indústria brasileira e a contínua busca por riquezas que se convertessem ao Império (SÁ, 2011). Os documentos resultantes da expedição são importantes relatos sobre as cidades e o cotidiano da sociedade cearense à época. Um dos objetivos da comissão na região do Cariri era a pesquisa sobre a existência de metais preciosos.

Tem a cidade algumas ruas paralelas direitas e largas que são a Rua Grande, a Rua do Fogo, a Rua da Vala, a Rua Boa Vista, a Rua das Laranjeiras, etc., mais algumas travessas e becos. A Praça da Matriz é um grande quadrilátero; algumas ruas são compridas mas mal povoadas. Logo na Rua da Vala, e das Laranjeiras, assim como nos extremos das outras, as casas são ou todas ou em grande parte de palha. O geral das casas é de tijolos; são térreas, baixas, ladrilhadas e de telha-vã. Há alguns sobrados; mas destes o único que vi bem acabado e decente, mas telha-vã, vidraças (não há muitas casas com elas) é do Tenente Coronel Antônio Luiz Alves Pequeno, um dos proprietários mais abastados da terra. Há vários sobrados principiados. [...] As casas de comércio são pequenas, e se vende de tudo promiscuamente *[sic]* (apud FARIAS FILHO, 2007, p.103-105).

A partir da interpretação dessa narração desenhou-se um terceiro mapa para a ocupação do Crato (Figura 2.7) – muito próximo àquele datado de cerca de 1780 (Figura 2.4). Acrescenta-se apenas a Rua Boa Vista, representando o crescimento do aglomerado em direção ao leste – consolidando a rua norte do quadrado da Matriz como mais integrada do sistema, o que aparentemente não contribuiu para alterar a estrutura de acessibilidade. O Crato consolidava-se como entreposto comercial da região<sup>36</sup>, cujo crescimento é relatado em 1882:

Ruas – são 11 as ruas principaes (traçadas de S.S.O. a N.N.E.) [...] Entre as ruas, são mais bonitas e bem edificadas: a Pedra Lavrada, Laranjeiras, Formosa, Grande, Fogo e Valla; entre as travessas: a da Ribeira Velha, do Sucupira, do Charuteiro e da Califórnia; entre as praças: a da Matriz, S. Vicente e Rosário [existia mais uma, a do Matadouro]. Existem na cidade: 1147 casas de telhas e 400 de palha e taipa; ao todo 1547; 20 sobrados; um Seminário; uma **Casa de Caridade**; 1 Recolhimento; 1 hospital; 6 Igrejas [Matriz, São Vicente, São José – anexa ao Seminário, Santo Coração de Maria – anexa a Casa de Caridade, N.S<sup>a</sup>.dos Remedios – anexa ao cemitério, São Miguel – em construção na época, Rosário – em ruínas]; 1 cadeia e **casa de camara**; 1 teatro; 1 ponte, 2 pontilhões, 1 açude, 2 **mercados**, 3 **cemitérios** [o cemitério publico, o dos Variolosos – abandonado na época, e o dos Cholericos – fora da cidade] e 10 a 11 mil habitantes *[sic]* (CORREIO, 1906, p. 313-314, grifos nossos).

Os equipamentos citados na descrição de Figueiredo são marcos do desenvolvimento da região na segunda metade do século XIX. O seminário que se fala é o Seminário São José, construído entre 1874-75, localizado no alto do morro, vencendo-se a barreira física do Rio Granjeiro. Destaca-se também a edificação da Casa de Câmara e Cadeia, construída em 1877, “um dos principais equipamentos urbanos da cidade colonial e do império no Brasil [...] a

<sup>36</sup> A cidade contava naquele momento com uma população de 8.362 habitantes (Ensaio estatístico da Província do Ceará de 1854, in: Farias Filho, 2007; p. 109) residindo em cerca de 1150 casas (550 de telha e 600 de palha – dados de 1861).

materialização física da aquisição, por uma determinada localidade, de um status urbano privilegiado, que a distingue das demais” (TEIXEIRA, 2005, s/p).

O traçado urbano acima descrito foi representado em eixos axiais no mapa de 1882 (Figura 2.8). Nesse momento, estabelecem-se três eixos de crescimento da cidade: o primeiro é a ocupação em direção ao norte, já verificada anteriormente, que tem como ponto de atração o Largo da Igreja do Rosário; um segundo eixo vai em direção ao alto do Seminário, atravessando-se o rio Granjeiro; e, por fim, o início de uma rota de expansão urbana em direção ao sul, onde se localizou a Casa de Caridade.

É interessante destacar a substituição do eixo mais integrado, que nessa representação é constituído pela Rua Grande. Ali se localizavam (e se encontram até hoje) a maioria dos estabelecimentos comerciais da cidade. Nessa interpretação, acredita-se que a alteração se deveu principalmente à construção da Casa de Câmara e Cadeia – transversalmente àquela via, a norte do quadrilátero da Matriz, dividindo-a em duas. A representação de cerca de 1780 (Figura 2.4) sugere que a face norte da praça vai adquirir alto potencial de acessibilidade, o que foi confirmado na representação seguinte de 1859 (Figura 2.7). A implantação da Casa de Câmara e Cadeia ali reafirma a grande importância que exercia esta via para a cidade, além do ponto de vista de sua acessibilidade. Acrescente-se a este mote, a localização dos acessos ao prédio: a porta de ingresso à escada que leva ao pavimento superior, onde se localizava a Câmara, encontra-se na fachada que se volta para a praça; e, o acesso à cadeia é feito na outra fachada (Rua do Fogo, atual Rua Senador Pompeu).

Hierarquicamente, à Rua Grande seguem-se a Travessa Califórnia (hoje Rua Bárbara de Alencar) e a via que fazia a ligação com o Seminário São José como eixos de forte integração no sistema. Esta última, hoje denominada Rua Araripe/Beco do Padre Lauro, representa uma porção daquela via anteriormente mais integrada (face norte da praça – ver Figuras 2.4 e 2.7) que se torna o eixo de expansão para o oeste, tendo como ponto de atração o Seminário. É no cruzamento entre as duas vias mais integradas, Rua Grande e Travessa Califórnia, que foi situado o Mercado Arapuca. A sua implantação nesse local é coerente com os princípios de visibilidade que o comércio necessita/impõe para sua localização e como resultado de uma atividade geradora de fluxos.

Lançando o olhar para os arredores da cidade do Crato, o povoado da **Barbalha** desenvolve-se graças ao cultivo da cana-de-açúcar, sendo elevada à categoria de **Vila** no ano

de 1846, desmembrando-se de Crato. São escassos os relatos sobre o espaço urbano da vila nesse período, encontrada apenas uma descrição feita pelo Barão de Studart:

[...] colocada no alto, que fica à margem direita do rio Salamanca, já contava com 738 casas entre as quaes 6 sobrados; quando o Senador Pompeu publicou seo Dicc. topog. e estat. da Provincia (1861) deu então à Villa da Barbalha 100 casas de telha e 200 de palha. Possui a cidade optima e bem paramentada Matriz [...]; uma **casa de caridade** inaugurada a 28 de março de 1869, devida, como as de outros muitos pontos da Provincia, ao zelo apostólico do Padre Ibiapina [...]; um **cemitério com bonita capella** [...]; boa **casa de camara, com segurissima cadeia** [...]; um paiol de pólvora, obra particular; uma cacimba publica, à margem direita do brejo, obra de importância e utilidade; 2 escolas publicas frequentadas por 93 alunos do sexo masculino e 65 do feminino; [...] conta 2 pharmacias, 19 lojas de fazenda, molhados e ferragens, 16 tavernas além de crescido número de vendolas [...] sua feira rivaliza com a do Crato, é a segunda do Cariry, porque o commercio de fazendas em grosso e a retalho tem para ella atraído a attenção de muitos pontos, até das províncias limitrofes [*sic*] (STUDART, 1888, p. 11-12, grifos nossos).

Um importante ponto a ser destacado nessa citação é a existência tanto em Crato quanto em Barbalha, desde o Período Colonial, de uma forte vocação como entreposto comercial da região, materializada na realização de *feiras*: a formação das atuais centralidades está diretamente relacionada com essa característica. Na descrição acima, se enfatizam também alguns equipamentos importantes à vida urbana da época, dentre os quais são comuns às duas vilas: (1) as Casas de Caridade<sup>37</sup> e os Cemitérios, enquanto instituições de cunho religioso; e, (2) as Casas de Câmara e Cadeia, representando o poder secular

No mapa da Figura 2.9 são indicados esses equipamentos no traçado urbano estimado para a época. É possível, entretanto, supor o crescimento da cidade em direção ao sul na direção da Casa de Câmara (visto também que a norte existe a barreira física do Vale do Rio Salamanca), como também em direção a oeste, onde se instala o cemitério. Destacam-se as três ruas principais: Rua da Matriz, núcleo original da povoação; a antiga Rua do Comércio (ou Rua Detrás – hoje Rua Totonho Filgueira) e a Rua do fogo (hoje Rua Pedro Coelho). O eixo de maior integração é a via que faz ligação perpendicular entres essas três

<sup>37</sup> Fundadas pelo Padre Ibiapina em sua ação missionária através dos sertões nordestinos, as casas de Caridade tinham por finalidade “[...] educar, sustentar e casar as órfãs desamparadas, acolher crianças rejeitadas, amparar e ocupar mulheres consideradas perdidas, confinadas aos limites das Casas, sob as vistas de ‘irmãs superiores’ e ‘irmãs mestras’” (VERAS, 2008, s/p.). Além de Crato e Barbalha, foram fundadas Casas de Caridade também em Milagres e Missão Velha. O Padre Ibiapina ergueu, no Nordeste, 58 obras de uso público, entre orfanatos (22), igrejas (10), açudes (11), cemitérios (8), capelas (4), hospitais, uma casa paroquial, um canal no rio Acaraú (Sobral/CE) e uma cacimba pública em Barbalha (VERAS, 2008, s/p).

ruas, sendo no extremo desse eixo que se instala a Casa de Câmara e Cadeia<sup>38</sup> de Barbalha. Tem destaque também, em laranja no mapa, a via principal de acesso ao Cemitério, hoje denominada Rua do Vidéo, cuja importância no cenário urbano será comentada na próxima representação de Barbalha (mapa de c. de 1920 – Figura 2.16).

No ano de 1876, a vila de Barbalha é elevada à cidade. A emancipação contribuiu para fortalecer o espírito empreendedor e a consciência cívica da sociedade barbalhense, a qual, através de ilustres personagens de sua história, trouxe para a cidade empreendimentos que conferiram à Barbalha certo *glamour* cultural. São exemplos desse aprimoramento o Gabinete de Leitura<sup>39</sup> e o jornal *Correio do Cariri*, um dos primeiros do interior cearense. Sob a influência dos senhores de engenho, Barbalha adquiriu uma formação política oligárquica e uma sociedade aristocrática que, a exemplo de outras cidades no Brasil, contribuíram para trazer para a cidade um patrimônio arquitetônico relevante, ainda hoje, em parte, preservado. As construções edificadas nesse período inspiravam-se na arquitetura do Recife, algumas das quais podem inclusive ter contado com mestres pernambucanos<sup>40</sup>.

Tal como ocorreu em Barbalha, o núcleo que deu origem a **Juazeiro do Norte** também teve início em uma *fazenda*. Seus primeiros povoadores, oriundos de Icó, faziam parte do grande número de comerciantes que, após o declínio daquela cidade<sup>41</sup>, afluíram à região do Cariri. Um de seus descendentes, o Padre Pedro Ribeiro, era proprietário do *Sítio Joazeiro*, localizado à margem direita do Rio Salgadinho, que avançava sob um terreno planáltico chamado Tabuleiro Grande. O religioso construiu uma capela – erigida, segundo a tradição oral, em frente a um frondoso juazeiro – em cujo arredor teve início o arruado que

<sup>38</sup> A casa de Câmara e Cadeia de Barbalha foi construída em 1877, ano em que uma grande seca assolou o Ceará. Como medida de auxílio e contenção aos retirantes que chegavam às cidades, o Governo Imperial investiu em obras. O prédio, conforme inventário do IPHAN, foi construído com quatro águas e beira e bica, porém já passou por diversas atualizações estilísticas.

<sup>39</sup> Edificação datada de 1889, inspirado na fundação, em 1837, do Real Gabinete de Leitura do Rio de Janeiro - cuja finalidade era ministrar o ensino primário gratuito, incentivar a leitura e funcionar como sede de propagação cultural da cidade, tendo seu apogeu na década de 1920.

<sup>40</sup> Segundo dados fornecidos pelo Inventário Brasileiro de Centros Históricos, realizado num convênio entre a Prefeitura Municipal de Barbalha, a Universidade Regional do Cariri, a Fundação de Desenvolvimento Tecnológico do Cariri – FUNDETEC e o IPHAN (sem data).

<sup>41</sup> Como a decadência da pecuária, principal foco da economia da cidade de Icó, migraram para vilas próximas, com destaque para o Cariri, muitas famílias, “[...] sobretudo de ricos comerciantes, alteraram significativamente seu cotidiano, contribuindo para o aperfeiçoamento dos costumes, devido à emigração para ali de famílias, especialmente do Icó, cujo esplendor principiava a declinar” (PINHEIRO, Irineu, 1950, p. 89 apud OLIVEIRA, 2008, p. 7). Das famílias vindas de Icó, a mais abastada e que teve muita influência na vida política, social e cultural de Crato foi a do Cel. Antônio Luís Alves Pequeno. Com sua patente de Coronel, seus hábitos e conduta de um homem empreendedor logo se tornou influente no cenário político da cidade; conseguindo ser o Presidente da Câmara Municipal, em 1853, meses antes de Crato elevar-se à categoria de cidade (OLIVEIRA, 2008).

deu origem ao Distrito foi criado com a denominação de Núcleo de Juazeiro, pelo ato de 30 de setembro 1858, sendo subordinado administrativamente ao Crato.

Quando ali chegou o Padre Cícero Romão Batista (a 11 de abril de 1872), o pequeno núcleo contava com 12 casas de tijolos e 20 de taipa e palha, segundo a tradição oral. Com a ascensão do padre como santo popular nordestino, devido aos supostos milagres ocorridos em 1889<sup>42</sup>, tem início o êxodo para Juazeiro. A visão política e empreendedora do padre, somada a seu carisma religioso, foram fundamentais para o rápido incremento populacional e desenvolvimento urbano da povoação. Segundo o *Correio do Cariry*, descrevendo a cidade de Crato, a população do “districto de Joaseiro” [sic] pelo recenseamento de 1890 já era de 2.245 habitantes (CORREIO..., 1906, p. 318).

Oliveira (2008) apresenta um mapa do ordenamento urbano de Juazeiro do Norte em 1875 (Figura 2.10), onde se destacam as três ruas iniciais da povoação de quando o padre chegou à cidade, em 1872 – a Rua do Sovaco, a Rua dos Brejos e a Rua Grande (atual Rua Padre Cícero) – e o esboço das demais ruas hoje presentes no traçado urbano do centro da cidade. A partir desse desenho, foi confeccionado o mapa axial para o primeiro momento da ocupação de Juazeiro (Figura 2.12). Nessa representação ganhou destaque a Rua Nova (hoje denominada Rua Dr. Floro Bartolomeu), como eixo mais acessível do sistema.

## 2.5. INOVAÇÕES DO INÍCIO DO SÉCULO XX: EMBELEZAMENTO DAS CIDADES ENTRE LUTAS POLÍTICAS

O início do século XX marca grandes transformações políticas na região, sobretudo pela ascensão do Padre Cícero como chefe político cearense. O despontar econômico de Juazeiro está completamente imbricado com o crescimento das romarias que dinamizaram o comércio e impulsionaram a instalação de fábricas de algodão, cassinos, cinemas, lojas,

---

<sup>42</sup> Acontecido em 10 de março de 1889, transformou a rotina do lugarejo e a vida de Padre Cícero para sempre. Naquela data, ao participar de uma comunhão geral, oficiada por ele, na capela de Nossa Senhora das Dores, a beata Maria de Araújo ao receber a hóstia consagrada, não pôde degluti-la, pois a mesma transformara-se em sangue. O fato repetiu-se diversas vezes e o povo achou que se tratava de derramamento do sangue de Jesus Cristo e, portanto, um milagre autêntico. As toalhas com as quais se limpava a boca da beata ficaram manchadas de sangue e passaram a ser alvo da veneração de todos. O povoado passou a ser alvo de peregrinação: as pessoas queriam ver a beata e adorar os panos manchados de sangue. O professor e jornalista José Marrocos, desde o começo um ardoroso defensor do milagre, cuidou de divulgá-lo pela imprensa. Esses acontecimentos contribuíram para aumentar a fama do Padre no Nordeste, embora existam diversas controvérsias acerca desse “milagre”.

farmácias e instituições educacionais, muitas das quais patrocinadas pelo padre. Em 1911<sup>43</sup>, *Joazeiro* conquista sua emancipação política, sendo o Padre Cícero o primeiro prefeito. Os principais edifícios públicos, como a Assembleia Revolucionária, e estabelecimentos comerciais, concentram-se em torno da Praça Padre Cícero e da Rua Padre Cícero, configurando um importante centro urbano (conforme será retomado no mapa da Figura 2.19).

Por sua vez, em 1914, Crato era considerado como possuidor de um dos centros comerciais mais expressivos do interior do Ceará. E, é nesse mesmo momento que, inserido numa disputa entre as oligarquias cearenses, ocorre a “Sedição de Juazeiro”: o Padre Cícero aliou-se aos Accioli para derrubar o interventor Franco Rabelo, que havia determinado a exoneração dos cargos que o sacerdote exercia e ordenado sua prisão. Jagunços armados defenderam Juazeiro e, saindo vitoriosos no embate contra os soldados de Rabelo, invadiram o Crato e Barbalha, saqueando os comerciantes “rabelistas” das cidades. O evento foi muito negativo para essas duas cidades em diversos aspectos, foram roubados ou destruídos diversos bens, várias personagens exiladas e deu-se início a uma grande mágoa e rivalidade com Juazeiro do Norte e seu Padre Cícero, dificultando a integração com aquela cidade.

Retomando o enfoque sobre o espaço urbano, nas pesquisas bibliográficas não foram localizadas descrições detalhadas das cidades nesse período<sup>44</sup>. Em 1915, José Pinheiro Bezerra de Menezes traz uma série de anotações sobre a cidade do Crato publicadas em 1918, na *Revista do Instituto do Ceará*, cujos pontos que perpassam o espaço urbano do Crato são:

Consta de umas 1000 casas de tijolos e telhas e 500 palhoças, três praças espaçosas, nove ruas bastante extensas, dirigidas de sul a norte, algumas travessas, um seminário (actualmente fechado), um recolhimento de religiosos denominado Casa de Caridade [...] uma nota característica é a feira, exposição dos productos locais e dos municipios circumvizinhos e Estados limitrophes, Piauhy, Pernambuco e Parahyba. Realiza-se sempre a céu aberto, às segundas-feiras, formando uma cruz dupla que estende os seus braços pelas ruas da Califórnia, do Commercio e do Fogo. A sua frequência é calculada de 6 a 7.000 pessoas [sic] (MENEZES, 1918, p. 161-162).

Na década de 1920, são verificadas diversas transformações sobre o espaço edificado. A partir do ano de 1920, chega ao Crato a “luz elétrica”, com a instalação da Usina

<sup>43</sup> De acordo com o censo de 1909, a população do distrito já superava os 15.000 habitantes.

<sup>44</sup> Para esse período, apenas encontrou-se nos arquivos da *Revista do Instituto do Ceará* dados do recenseamento de 1920, onde se tem: Crato com uma população de 29.774 habitantes (5ª maior população do estado); *Joazeiro* contando com 22.067 habitantes (17ª população do estado); e, Barbalha com 19.900 habitantes (19ª população do estado).

geradora A. Costa & Meyer LTDA., na Rua Fundo da Maca. A Diocese do Crato encomendou projetos a arquitetos do Rio de Janeiro para a construção de uma estação ferroviária e um palácio episcopal, que não chegaram a ser construídos, mas incubaram sua intenção de ser realizada anos mais tarde. Em 1921, inaugurou-se a Praça Três de Maio, a primeira a possuir jardins e um coreto de ferro fundido ao centro. Nesse mesmo ano, é criado o primeiro banco da região – o Banco Cariri – e instala-se na cidade o posto de Profilaxia Rural (nas esquinas da Rua Formosa com Rua do Rosário, onde depois viria a funcionar o Hospital do Dr. Gesteira). Uma descrição dessa época é a de Lourenço Filho, que em 1922 esteve na cidade:

No Crato que representa a capital da região chamada Cariri, depara-se uma cidade que é tentativa vitoriosa para integrar o sertão na vida de hoje. Ver-se iluminação elétrica, a imprensa, um bom hotel, cinema, geral preocupação com higiene e conforto. É impressionante, mas explica-se. A possibilidade de organização econômica, mais ou menos estável da região, permitiu o acúmulo de emprego de maiores capitais e seu conseqüente e contínuo aproveitamento, capas de sustentar o progresso [*sic*] (LOURENÇO FILHO, 2002, p. 28 apud FARIAS FILHO, 2007, p. 162).

Em 1926, foi inaugurada a Estação Ferroviária do Crato (Figura 2.13), estabelecendo a ligação da cidade com a capital Fortaleza, através da expansão da Estrada de Ferro de Baturité. Sua implantação foi fator determinante para a expansão da cidade de Crato em sentido leste: “desenvolveram-se a rua Nova (atual Ratisbona), a rua da Boa Vista (atual Nelson Alencar) e a rua da Cruz (atual Teodorico Teles)” (FARIAS FILHO, 2007, p. 169). Numa escala intermunicipal, a linha férrea fortaleceu as relações de Crato com Barbalha, pelo escoamento da produção açucareira, e com a emergente Juazeiro do Norte, de crescente importância comercial devido às romarias.

Com essas informações, foi desenhada a representação axial para Crato (Figura 2.14). Das rotas de expansão urbana destacadas anteriormente, duas foram dominantes para o crescimento da malha urbana até este momento. A primeira delas leva à Estação Ferroviária, que funcionou naquele momento como um indutor do crescimento da cidade no eixo oeste-leste. Esse equipamento é responsável pela geração de fluxos, o que deve indicar a consolidação e incremento na expansão desse eixo nas décadas posteriores. O outro eixo de expansão apresenta-se no sentido sul-norte: a malha avança sobre a localidade denominada Fundo da Maca, nas proximidades da Igreja São Vicente e da Praça 3 de Maio, onde localizava-se a usina de energia. Quanto à integração das vias, despontam a Rua Grande e a Travessa Califórnia como eixos de maior acessibilidade. Nesse núcleo de integração começa a

se consolidar o centro comercial da cidade, que, como dito anteriormente, foi o local onde se instalou o Mercado Arapuca.

As fontes são muito escassas nesse período para a cidade de **Barbalha**. O empobrecimento decorrente dos saques ocorridos durante a Sedição de Juazeiro, quando muitas das famílias abastadas da região abandonaram a cidade, e o declínio da produção açucareira são os principais fatores da estagnação econômica da cidade e do consequente enfraquecimento da urbanização. Entretanto, nesse período, verifica-se que as elites barbalhenses investiram na organização e fundação de entidades voltadas para a promoção do ensino e da cultura, tais como a Liga Barbalhense contra o Analfabetismo (1917), o Grupo Escolar Senador Martiniano de Alencar (1922) e a União Artística Barbalhense (1924) (SILVA, 2009).

A representação axial para a década de 1920 (Figura 2.16) foi modelada a partir dos mapas de evolução urbana disponibilizados no Plano Diretor (ver Anexos do Volume II). Percebe-se que o eixo de maior acessibilidade é a Rua dos Cariris, semelhante à representação anterior (c. de 1880 - Figura 2.9). Essa via é, até os dias atuais, um importante eixo de circulação do Centro, com pontos comerciais e edificações de destaque (como o sobrado de azulejos, Figura 2.15 – A, e a Casa de Câmara e Cadeia). Em seu entorno surge uma área de expansão urbana, com a promessa da chegada da via férrea e da construção da Estação Ferroviária (edificação construída em meados dos anos 1950, na proximidade da Casa de Câmara e Cadeia – ver mapa de c. de 1920, Figura 2.16). Outro eixo de expansão desenvolve-se a partir da Rua do Vidéo, onde se encontra a Igreja do Rosário<sup>45</sup> (Figura 2.15 - B).

Retornando para **Juazeiro**, sobretudo após a emancipação política em 1911, o espaço urbano apresentado para o povoado da representação de cerca de 1880 (Figura 2.12) até a década de 1920 sofreu diversas alterações decorrentes, sobretudo, do incremento do turismo religioso. Dentre elas, destaca-se a ampliação da Praça Monsenhor Esmeraldo, para abrigar os romeiros que assistem a missa na antiga capela, hoje Igreja Matriz de Nossa Senhora das Dores e o início da construção da Igreja do Horto, localidade onde o Padre Cícero possuía sua residência de veraneio.

Outra mudança significativa é a transferência do cemitério, em 1906, que aparece no primeiro mapa aos fundos da capela (antiga Rua Nova – atual Av. Dr. Floro Bartolomeu) para

---

<sup>45</sup> Essa igreja foi erguida pela Irmandade de Nossa Senhora do Rosário dos Pretos – reduto da mão de obra escrava e seus decentes – que iniciou sua construção em meados de 1860, mas devido a intempéries, o templo só pôde ser finalizado em 1921, por iniciativa da Igreja e da aristocracia local (FERNANDES; SOUZA, 2010).

oeste, além dos limites do mapa de 1875. O novo espaço urbano defronte ao cemitério denominou-se Praça de Nossa Senhora do Socorro, cuja capela recebe a mesma denominação (Figura 2.18 - A). Durante as secas, as obras emergenciais, concentravam-se na pavimentação das ruas, que “eram bem executadas e, segundo relatos da década de 20, eram largas, de pedras bem talhadas e possuíam passeios de tijolos, em ambos os lados, de 3 a 4 metros de largura” (CAVA, 1976, p. 45).

A representação axial (Figura 2.19), baseada nos mapas de evolução urbana elaborados no Plano Diretor (ver Anexos), apresenta como eixos de maior integração as ruas São Pedro, Padre Cícero, Alencar Peixoto e Santa Luiza. De fato, aquela primeira rua é o principal corredor comercial da cidade nos dias atuais, em cujos arredores se estabelece o *Centro Tradicional* de Juazeiro. A modelagem de 1920 é capaz de representar a formação desse centro, pois as primeiras lojas ali se estabeleceram pela proximidade com os espaços voltados ao universo religioso do Padre Cícero.

No mapa existe também destaque à instalação nas franjas da zona urbana da Estação Ferroviária (Figura 2.17) de Juazeiro, defronte da qual se localiza o Santuário de São Francisco (ou simplesmente Igreja dos Franciscanos). A via férrea foi responsável por um novo traçado urbano (pois os trilhos dificultaram ou impediram, em parte, a continuidade da malha) e por uma nova expansão, desde a inauguração da estação, em 1926, pois a concentração, em suas proximidades, de estabelecimentos comerciais, atacadistas e varejistas a transformou em área adensada.

## 2.6. MEADOS DO SÉCULO XX: A “MODERNIDADE” DOS ANOS 1950

Retomando para a cidade do **Crato**, a partir das décadas de 1940 e 1950, aceleram-se os processos de substituição da arquitetura antiga pela “moderna” (Figura 3.20), - no caso, de fundamentações estilísticas no *Art Decó* ou protomodernistas - “dando feição diferente ao aspecto arquitetônico da Princesa do Cariri” (*Revista Indústria e Comércio*, n. 03, 1966, p.73-74 apud FARIAS FILHO, 2007, p. 188).

As construções da época que merecem destaque são: o Edifício Caixeiral na praça Três de Maio; o Palácio Episcopal (palácio do Bispo), projeto de Agostinho Baumes construído em 1940; o prédio dos Correios e Telégrafos (um dos primeiros em “estilo Déco” construído em 1932); a igreja de São Vicente Ferrer em 1942; o Crato Hotel (construído em 1936 por Pedro Jaguaribe – o mesmo construtor do canal da rua da Vala); o edifício Lucetti

de 1947, o primeiro edifício de apartamentos da cidade; o Grande Hotel, em 1947 [...]; Hospital São Francisco de Assis e a maternidade de 1951 e 1952; o Patronato de Pe. Ibiapina de 1951, o Banco Caixeiral de 1954; a Coletoria Estadual, construída no terreno da praça da Sé onde existia a casa de Bárbara de Alencar; o Edifício Palácio do Comércio, todos seguindo a linha da arquitetura Art Déco (FARIAS FILHO, 2007, p. 189-190).

Em 1950, é fundado o Crato Tênis Clube (Figura 3.21), instalado no bairro Pimenta, um dos principais fatores de expansão da cidade nessa direção, “os terrenos em sua proximidade se valorizaram, surgiram novos loteamentos e novas casas (as mansões da época) foram sendo construídas [...] a prefeitura construiu o acesso à rua Cel. Antônio Luis, pavimentando-o” (FARIAS FILHO, 2007, p. 193). É do ano de 1955<sup>46</sup> a seguinte descrição:

O ritmo das construções atingiu cifras consideráveis, principalmente no magnífico bairro do Pimenta onde foi enorme a venda de terrenos e onde surgiu um bairro elegantíssimo. Grandes vendas de terrenos se registraram também nos outros bairros da cidade. O aspecto das nossas ruas também melhorou consideravelmente, principalmente no centro da cidade, onde a construção do Banco Caixeiral veio dar nova visão a um dos nossos principais logradouros [...] Várias ruas receberam pavimentação. Foi construído e inaugurado um novo sistema de posteamento, ao mesmo tempo em que vários serviços de urbanização foram executados (In: *Revista Itaytera*, n.1, 1955 apud FARIAS FILHO, 2007, p. 193-194).

Em finais dessa década, a cidade assiste também à criação do Parque Municipal<sup>47</sup> (1957), do Parque de Exposições Agropecuárias (também de 1957), do novo Mercado Municipal, do Aeroporto Nossa Senhora de Fátima (na Chapada do Araripe). No âmbito do espaço urbano, presenciou-se o alargamento da rua D. Quintino (com a derrubada de porção do prédio da antiga Casa do Júri e tantas outras edificações antigas).

O mapa axial construído para esse recorte temporal (Figura 2. 22) baseou-se em mapa da cidade da década de 1950 (Arquivo de José Sarto Cabral apud FARIAS FILHO, 2007, p. 174<sup>48</sup>). Em relação à década de 1920, consolidou-se a expansão da malha em três sentidos: oeste-leste, dando-se início à ocupação da porção posterior à Estação Ferroviária, no denominado então bairro Barro Vermelho; norte-sul, consolidando o bairro Pimenta; e leste-oeste, no bairro do Seminário, superando as barreiras físicas e adequando-se o traçado em grelha do centro à topografia. Apontam-se também novas direções de crescimento: (1) a ocupação do terreno em aclave defronte à Praça da Sé, seguindo-se a Rua Padre Sucupira

<sup>46</sup> A população da cidade de Crato, segundo o recenseamento de 1950, era de 46.408 habitantes.

<sup>47</sup> O parque contava com um zoológico e parque infantil. Hoje existe no local a Praça Alexandre Arraes.

<sup>48</sup> Apresenta-se no volume de ilustrações uma representação da Cidade do Crato na década de 1960 – muito próximo àquela de 1950 (visto que esse mapa de meados de 1950 não apresenta boa resolução para reprodução).

(extensão da via sul do quadrilátero original), que dará origem ao bairro Alto da Penha; e, (2) o adensamento progressivo da via que faz a ligação com a cidade de Juazeiro do Norte, paralela à linha férrea, onde se originará o bairro São Miguel. Quanto à integração das vias, o núcleo de integração é estendido para o cruzamento das Ruas Bárbara de Alencar (antiga Travessa Califórnia) e Mons. Esmeraldo (anteriormente denominada da Travessa do Rosário) com a rua Dr. João Pessoa (antes Rua Grande), nas proximidades da Praça 3 de maio (hoje Juarez Távora - Figura 2.23 - A). Essas vias estabelecem a ligação entre o centro com os novos bairros em formação.

É interessante destacar a construção do novo mercado público (o Arapuca e o açougue foram demolidos em 1948) na esquina das ruas Mons. Esmeraldo com Nelson Alencar. Como dito anteriormente, esse tipo de equipamento necessita de visibilidade, aproveitando o alto potencial de acessibilidade da via, ao mesmo tempo em que contribui para realimentar o movimento, na medida em que atrai grande fluxo de pessoas. No local onde antes se encontrava o Mercado Arapuca (esquinas das ruas Dr. João Pessoa, ou Grande, e Senador Pompeu, ou do Fogo, com a Rua Bárbara de Alencar, antes Trav. Califórnia – ainda em 1950, núcleo de integração da cidade) foram instalados o Banco Cariri e posteriormente o Banco do Brasil. Substituições como essas não apenas alteravam o uso do solo, mas muitas vezes implicavam a demolição dos antigos prédios para dar lugar às novas construções. Nesse caso, a construção de características coloniais do Mercado Arapuca deu lugar ao belo exemplo de arquitetura protomodernista do Banco Cariri (Figura 2.24). As simulações axiais, até o momento, vêm demonstrando uma tendência à continuidade dessas transformações. Entretanto, estas podem ocorrer (e assim foi feito, como será visto mais à frente) com a substituição de outros prédios de valor histórico-arquitetônico por novas construções de padrão estético questionável.

A década de 1950<sup>49</sup> representa um período de grande estagnação econômica para o município de **Barbalha**, ao que se soma um relativo isolamento em relação a Crato e Juazeiro calcado, dentre outros motivos, na carência de ligação ferroviária: apesar da construção da edificação que abrigaria a Estação Ferroviária (Figura 2.26), os trilhos nunca chegaram de fato à cidade<sup>50</sup>. Entretanto, o declínio da produção agrícola e o decorrente êxodo rural trazem

<sup>49</sup> Essa estagnação é também refletida nos dados demográficos da cidade. Segundo dados dos censos do IBGE: em 1940, a população de Barbalha era de 22.138 habitantes enquanto que 20 anos depois, em 1960, a população era apenas pouco maior, contando com 23.339 (não foram localizados dados da década de 1950).

<sup>50</sup> Existem duas versões para o ocorrido, ambas um tanto fantasiosas: aparentemente, a forte ação dos cangaceiros de Lampião na região retardou a colocação dos trilhos, que acabaram chegando tardiamente à

um incremento populacional para a cidade. A expansão urbana se dá para o sul, no eixo de expansão gerado pela antiga estrada de acesso ao povoado do Caldas e ao Município de Jardim, dando origem ao bairro Vila Santo Antônio. É datada de 1950 a instalação de dois equipamentos educacionais: o Ginásio Santo Antônio<sup>51</sup> e o Colégio Nossa Senhora de Fátima<sup>52</sup> (Figura 2. 25), ambos iniciativa do Centro de Melhoramentos de Barbalha, entidade beneficente fundada em 1945.

A espacialização dessas informações é visualizada no mapa da Figura 2. 27. Tal como na representação anterior (Figura 2.16), destaca-se com eixo mais integrado a Rua dos Cariris, porém o núcleo de integração espalha-se pelo entorno da Igreja do Rosário (Ruas Major Sampaio, Cel. João Coelho e 7 de Setembro). Caso recorrente na história urbana brasileira, o declínio econômico é por vezes visto como fator crucial na preservação de conjuntos urbanos, cujos exemplos máximos são as cidades mineiras de Ouro Preto e Tiradentes. Entretanto, a influência da variável configuracional é por vezes ignorada na análise desses processos. No caso de Barbalha, tem-se a hipótese de que o “deslocamento” do núcleo de integração para além do *Centro Antigo* – porção superior à Rua dos Cariris, nos arredores da Igreja Matriz – juntamente com a depreciação econômica, são fatores que contribuíram para a preservação arquitetônica.

Como dito, pelas correlações já encontradas ao longo do desenvolvimento de estudos da Sintaxe do Espaço, vias mais integradas tendem a corresponder com usos comerciais, ou seja, aqueles usos que se beneficiam do movimento gerado pela malha e por sua vez geram mais fluxos, retroalimentando o sistema. No caso brasileiro, edificações antigas tendem a ser vistas como incompatíveis com o uso comercial, por isso as variadas atualizações estilísticas, adaptações e até mesmo mutilações ao “edifício histórico”. Esse é o caso verificado para o centro do Crato, onde havia a coincidência entre *Centro Ativo* e *Centro Antigo* – e onde, portanto, as transformações estilísticas foram acentuadas. Por outro lado, a não coincidência entre eles em Barbalha – visto que houve uma expansão do seu *Centro Ativo* para áreas pouco

---

cidade; outra corrente acusa o Padre Cícero pelo fato de ele haver conseguido, através de articulações políticas, o desvio da estrada de ferro que, vindo de Fortaleza, fazia o percurso Missão Velha - Barbalha - Juazeiro - Crato, passando a fazer somente Missão Velha - Juazeiro - Crato.

<sup>51</sup> Funcionou inicialmente no prédio do Gabinete de Leitura, funcionando em dois turnos (o 1º turno masculino e o 2º feminino). E em 1947, foi dado início à construção da sua sede própria, onde hoje funciona a Faculdade de Medicina da Universidade do Ceará.

<sup>52</sup> Este colégio era dedicado exclusivamente à educação feminina, sendo antes denominado Colégio *Mater Salvatoris*. A denominação atual foi dada em 1954, quando as Irmãs Beneditinas vindas de Olinda assumiram a direção da escola, assim permanecendo até 1986.

urbanizadas, além dos limites do *Centro Antigo* – favoreceu a preservação de sua arquitetura. Outras implicações dessa dinâmica serão discutidas no decorrer deste estudo.

Paralelamente, até a década de 1950, **Juazeiro do Norte** passa por aceleradas transformações. Antes de morrer, em 1934 aos 90 anos de idade, o Padre Cícero viu ser inaugurado em Juazeiro o primeiro banco, o primeiro campo de aviação, a primeira instituição educacional do município (Grupo Escolar Padre Cícero – Figura 2. 28 A). A crença na sua aura canônica gerou uma peregrinação intensa aos locais relacionados com a vida e a morte do padre, transformando as principais igrejas em santuários religiosos, passagem obrigatória das romarias<sup>53</sup>. Destaca-se ainda nesse período a instalação oficial da Congregação dos Salesianos no Juazeiro, em 1939, iniciando suas atividades no Círculo Católico São José, como Oratório Festivo e Curso de Primeiro Grau. Em 1942, é inaugurado o Colégio Salesiano Dom Bosco (Figura 2.28 – B), sob a direção do Padre Antônio Agra, atendendo anseio e apelo do Padre Cícero, que deixou vasto patrimônio para a congregação. Em finais dá década de 1950, foi instalado o primeiro poste para a eletrificação vinda de Paulo Afonso.

Dadas essas parcas informações, foi novamente com o auxílio do mapa de evolução urbana do Plano Diretor que se confeccionou o mapa axial para esse período (Figura 2.29). Nesse cálculo, o núcleo de integração da cidade é muito próximo ao da representação anterior (ver mapa da Figura 2.19), porém desloca-se em direção a oeste no sentido da Rua Santa Luzia e Rua Monsenhor Macedo, espraiando-se pelo bairro São Miguel (vias estas que eram destacadas em laranja no mapa anterior). Entretanto, os eixos comerciais mais pungentes da cidade (Rua São Pedro, Padre Cícero e São Paulo) ainda aparecem em destaque nessa representação. Ainda em comparação com o mapa de meados de 1920, a principal expansão deu-se em torno da via férrea com a consolidação do bairro dos Franciscanos. A ocupação também se desenvolve no sentido sul, no bairro Santa Tereza, onde predomina o uso residencial.

Reafirma-se que, a exemplo do que foi verificado para Crato, acentuam-se as transformações sobre o patrimônio edificado especialmente devido às pressões impostas pelos interesses comerciais. Pode-se apontar uma diferenciação: Crato cresceu ao longo dos anos com restrito espaço para expansão (especialmente devido às limitações impostas pelos acidentes geográficos – p. ex. o Rio Granjeiro e morros que circundam o centro) – sendo,

<sup>53</sup> As romarias são, sobretudo nesse primeiro momento, as principais responsáveis pelo incremento populacional de Juazeiro. Segundo dados dos censos do IBGE: em 1940, a população era de 30.175 habitantes, passando para 56.146 habitantes no recenseamento de 1950 (superando pela primeira vez a população do Crato).

portanto, grande a necessidade de interferir sobre o construído circunscrito nessa área; enquanto que, em Juazeiro, a ocupação tinha a possibilidade de se expandir em praticamente todas as direções, favorecida pela topografia plana do sítio (a principal barreira eram os charcos do Rio Salgadinho a norte da Igreja Matriz). Somam-se ao mote que as construções em Juazeiro poderiam ser consideradas recentes – tomando como comparação os dois séculos de ocupação do Crato – e, portanto, não necessariamente careceriam de obras de reparos e reformas que viessem a caber como pretexto para descaracterizar a arquitetura. Ou seja, propõe-se que a formação do centro de Juazeiro dá-se mais por processos de *construção* e *expansão*, em oposição aos processos de *transformação* e *contenção* verificados para o centro de Crato<sup>54</sup>.

## 2.7. AS EXPERIÊNCIAS “INDUSTRIAIS” DAS DÉCADAS DE 1970-80

A partir da década de 1960, a cidade do **Crato** assiste a novo crescimento populacional fruto do êxodo rural ocasionado pelas secas na região. Essa população, quase sem nenhum poder aquisitivo, se refugiava em invasões a morros e encostas da periferia da cidade. A situação dessas famílias era agravada pela carência de infraestrutura urbana nessas áreas, tais como os bairros Seminário, Vila Alta, Alto da Penha e o Barro Vermelho. A falta de planejamento urbano se fazia cada vez mais latente na cidade, como bradava Douracy Soares: “[...] é necessária uma tomada de posição corajosa, principalmente da prefeitura, que deve ordenar e regular o crescimento, investir de imediato em obras sanitárias e exigir das companhias de loteamento a instalação de infraestrutura” (SOARES, 1968, p. 51 apud FARIAS FILHO, 2007, p. 208).

É também a partir de meados da década de 1960 que tem início a atividade industrial na região, calcada no *Plano Morris Asimow*, principalmente com a agroindústria da farinha de mandioca e beneficiamento de algodão. Entretanto, foi parco o seu incremento devido: a mão de obra desqualificada, os processos rudimentares de produção, o escasso empreendedorismo e o pouco acesso a instrumentos de crédito e assistência técnica. Atravessa-se a década de 1970 com essa estagnação industrial. Entretanto, um novo desenvolvimento econômico é verificado com a inauguração da Universidade Regional do Cariri – URCA, em 1986,

---

<sup>54</sup> Não inserimos nesse comparativo a cidade de Barbalha porque, como explicado anteriormente, essa cidade passa nesse período por um grande declínio econômico.

consolidando a cidade do Crato como polo de referência educacional, adquirindo o status da cidade universitária. A instalação da Faculdade de Direito contribuiu para o crescimento no sentido leste e para o desenvolvimento do bairro São Miguel, ao longo do vetor de expansão gerado pelas avenidas Padre Cícero e Perimetral.

Fator importante no processo de expansão urbana desse período é o deslocamento das classes mais abastadas do núcleo histórico da cidade, que se especializa cada vez mais em comércios e serviços (Figura 2. 31), para viver em bairros “suburbanos”, subindo o morro do Granjeiro e ocupando grandes loteamentos, dando origem aos bairros Sossego, Ossian Araripe e Parque Granjeiro. São edificadas ali as novas mansões da cidade e dois grandes clubes recreativos particulares: o Granjeiro (no bairro de mesmo nome – Figura 2. 30) e o Serrano (no Lameiro – Figura 2. 30). Entretanto, esses bairros convivem até hoje com escassez de infraestrutura, especialmente no tocante à pavimentação das vias e esgotamento sanitário. Enquanto isso, as classes mais baixas instalam-se nos altos do Seminário, Vila Alta, Alto da Penha, muitas vezes ocupando as encostas e áreas de risco.

No outro extremo da cidade, ao longo da Avenida Padre Cícero (Figura 2.33 - B), em função das indústrias instaladas, são criados nos anos 1970 e 1980, conjuntos habitacionais populares que originaram o bairro Muriti. Entretanto, a ocupação lindeira a essa via é ainda hoje escassa, compreendendo basicamente equipamentos de serviço automotivo e indústrias. Em 1982, é construído o Estádio Municipal Governador Virgílio Távora, o Mirandão (Figura 2.34), que funcionou com um indutor ao crescimento da cidade em sentido leste, para além do Barro Vermelho. Em suas proximidades foram construídos conjuntos habitacionais, principalmente a partir da década de 1990, e cuja ocupação incrementa-se até os dias de hoje, sendo o Parque Mirandão um dos bairros habitacionais de maior crescimento na atualidade.

A representação axial das décadas de 1970-1980 (Figura 2.35) foi construída tomando-se como ponto de partida o mapa de evolução urbana do Plano Diretor. Nessa representação axial vê-se o desenvolvimento de uma nova dinâmica de reestruturação urbana: centro *versus* periferia. O centro corresponde ao núcleo histórico da cidade e representa a porção mais integrada do sistema, tendo como núcleo de integração as ruas Bárbara de Alencar (antiga Travessa Califórnia) e a Dr. João Pessoa/Miguel Lima Verde (antes denominada Rua Grande). Assiste-se a formação do *Centro Tradicional* de Crato, que gradativamente especializa-se em usos comerciais e de serviços – perdendo com isso parcela do seu patrimônio edificado, como já destacamos anteriormente. A manutenção desse núcleo de integração no bairro Centro contrasta com a formação de uma periferia que,

gradativamente ao distanciar-se da área central, diminui seu potencial de acessibilidade, a continuidade da malha viária e a densidade de ocupação.

A perda dessa acessibilidade é analisada por dois vieses: (1) daqueles que escolhem morar em lugares com menor acessibilidade, mas que contam com outros atributos de compensação – num processo de autossegregação (VILLAÇA, 2001 – retomar Capítulo 1); e, (2) aqueles que são compelidos a morar em porções segregadas (tanto do ponto de vista topológico quanto social), onde não contam com nenhuma outra amenidade física ou mesmo infraestrutura urbana – o que denominaremos de processo de segregação induzida. No primeiro caso, esse deslocamento das elites para a periferia do traçado urbano, traz à tona a discussão da valorização fundiária e imobiliária das áreas no entorno da cidade, por meio de implantação de novos usos (no caso do Parque Granjeiro, indicado pelo número 6 no mapa da Figura 2.35, o uso residencial de médio e alto padrão) ou substituição dos usos anteriores por outros mais modernos e mais valorizados. No segundo grupo citam-se a construção de conjuntos habitacionais para as classes menos abastadas (p. ex. Conjunto Mirandão - indicado pelo número 4 no mapa da Figura 2.35), prática comum aos programas habitacionais do período.

Existem ainda as porções intermediárias entre o centro e a periferia: os bairros Vila Alta, Seminário (em formação desde o início do século XX) e Sossego (indicado pelo número 6 no mapa da Figura 2.35). Este último, como já dito, é visto como a expansão do bairro Pimenta rumo ao morro do Granjeiro. Trata-se de uma ocupação com características claramente medianeiras entre o centro, de malha em grelha e lotes pequenos, e o bairro Parque Granjeiro em formação, que apresenta também uma malha em grelha, porém deformada/alongada devido a seus grandes lotes.

Paralelamente a essas dinâmicas, novamente as fontes sobre história urbana de **Barbalha** são escassas e desconexas. O declínio econômico da cidade no período está relacionado com a crise na economia canavieira, iniciada em meados dos anos 1960 e “resultante dos elevados custos da produção, uma crescente queda na qualidade da rapadura e a substituição do produto pelo açúcar industrializado, modificando os hábitos alimentares dos consumidores” (GONÇALVES, 2008, p. 3). Como alternativa para a crise na economia canavieira, iniciou-se um processo de industrialização no qual se destacam a instalação de fábricas de cimento (IBACIP), de ladrilhos cerâmicos (CECASA) – implantada às margens da CE-293, que liga Barbalha à Missão Velha, impulsionando a formação do bairro Buriti, com a implantação dos conjuntos habitacionais. Também na década de 1970, é criado o Balneário do

Caldas, visando aproveitar o potencial turístico das fontes minerais e da beleza da Chapada do Araripe.

A representação axial da Figura 2.36 foi construída a partir do mapa de evolução urbana integrante do Plano Diretor, apresentando três novos bairros em relação ao anterior (Figura 2.27): (1) Bela Vista (indicado pelo número 4 no mapa), a sul da ocupação tradicional; (2) Alto da Alegria (indicado pelo número 5 no mapa); e, (3) Buriti (indicado pelo número 6 no mapa). Retomando os conceitos de segregação anteriormente apresentados, podemos identificar as seguintes dinâmicas para a cidade de Barbalha desse período: como ocupações segregadas de forma induzida, podem-se listar os bairros Bela Vista e Buriti. São frutos de loteamentos populares, sendo o primeiro extremamente carente de infraestruturas, ocupado sobretudo pelos imigrantes da zona rural e de outros municípios; enquanto o segundo está relacionado com a implantação de indústrias às margens da rodovia CE-293, o que atraiu a construção de conjuntos habitacionais, com destaque para a COHAB.

Apesar de apresentar uma melhor qualidade de vida em relação ao Bela Vista, o bairro Buriti é extremamente segregado espacialmente (e topologicamente - completamente em cores frias), gerando para seus habitantes problemas ligados à acessibilidade, transportes e ausência de infraestruturas básica e social. Por outro lado, o bairro Auto da Alegria, localizado no alto de uma colina de onde é possível tomar belas visuais da paisagem natural e urbana de Barbalha, foi uma ocupação das classes mais abastadas que deixam o Centro, num processo de autoss segregação. Topologicamente, essa porção conta com uma acessibilidade mediana, próxima dos benefícios do centro tradicional (que permanece como núcleo de integração da cidade).

O crescimento econômico de **Juazeiro do Norte**, a partir dos anos 1970 e, principalmente, na década de 1980, traz como consequências imediatas o boom populacional em Juazeiro do Norte e a conseqüente explosão imobiliária. Boa parte desse crescimento é ainda fruto do turismo religioso, cujo reflexo é a construção da estátua do Padre Cícero, na Colina do Horto (Figura 2.37). Tem destaque no período as inaugurações: do Estádio Olímpico do Juazeiro - o Romeirão (1970), do Terminal Rodoviário (1971), do Hotel Municipal (1973) e do calçadão comercial (1977) na Rua Santa Luzia, entre as Ruas São Pedro e Padre Cícero (Figura 2.38 – o trecho voltou a ter tráfego de veículos em 1983).

A recuperação das estradas, a modernização dos meios de comunicação e o crescimento do mercado consumidor alimentado pela religiosidade, transformaram Juazeiro do Norte num centro cada vez mais atraente de empreendimentos comerciais, de serviços e indústrias para a população assolada pelas secas constantes no Ceará e estados vizinhos. Os

especuladores imobiliários logo transformaram a paisagem urbana de Juazeiro do Norte, fazendo loteamentos e conjuntos habitacionais na periferia da cidade, em sua grande maioria para famílias de baixa renda. As classes mais abastadas, conforme comentado na análise de Crato e Barbalha, buscavam sair dos arredores do centro antigo, deslocando-se para o bairro Lagoa Seca (indicado pelo número 10 na Figura 2.39). Ali são construídos grandes loteamentos como o *Lagoa Ville*, os quais atraíram também a classe alta do Crato e de Barbalha. A especulação imobiliária nessa área deu início à conurbação física entre Juazeiro do Norte e Barbalha, o que se observa também nas chácaras ao longo do eixo da Avenida Padre Cícero entre Crato e Juazeiro do Norte.

A modelagem axial desse período (Figura 2.39) demonstra uma expansão em direção ao sul com a criação dos bairros Pirajá (indicado pelo número 8), Romeirão (indicado pelo número 9) e Lagoa Seca (indicado pelo número 10), limitada a leste pelo Riacho Timbaúbas. Observa-se o surgimento de outro bairro no entroncamento das avenidas de ligação com Crato e Barbalha: o Triângulo (indicado pelo número 5). Ao norte da ocupação “tradicional” está representado o caminho do Horto, que leva à Estátua do Padre Cícero (indicado pelo número 11). O núcleo de integração estende-se sobre seis bairros: Centro, Salesianos, São Miguel, e, vencendo a barreira da via férrea, Franciscanos, Pirajá e Romeirão. Essa representação sugere que embora o centro tradicional mantenha sua “força” enquanto porção de maior acessibilidade – e, portanto, de maior atratividade aos usos comerciais e de serviços – os novos bairros, especialmente Pirajá e Romeirão, já nascem com a mesma “vocação”: aponta-se uma tendência nessas áreas a rivalizar e/ou especializar-se em relação ao comércio do centro tradicional (que virá se confirmar nas próximas análises – permanecendo como núcleo de integração até os dias de hoje).

Para esse recorte temporal produziu-se um primeiro mapa para o conjunto do **Crajobar**, juntando-se as três representações individuais das cidades (Figura 2.40). Percebe-se que a posição de Juazeiro do Norte exerce uma posição de controle em relação às outras duas cidades: o núcleo de integração recai sobre a cidade, especialmente sobre o bairro Triângulo, estendendo-se para os bairros Pirajá e Romeirão. Têm forte acessibilidade os eixos de ligação intermunicipal: Av. Padre Cícero (entre Crato e Juazeiro) e Av. Leão Sampaio (entre Juazeiro e Barbalha). Uma “perna” desse núcleo de integração adentra a cidade do Crato até seu centro tradicional, pelo prolongamento da Av. Padre Cícero, bifurcando-se com a Av. Perimetral Dom Francisco. Sugere-se que, mesmo frente à “força” topológica exercida por Juazeiro, o centro do Crato permanece com alta/média acessibilidade (em cor amarela) numa escala regional. Por outro lado, o centro de Barbalha figura numa escala de baixa

acessibilidade (em cor verde), evidência reforçada pelo empobrecimento econômico e pela preservação do seu patrimônio edificado.

## 2.8. OS ANOS 1990 E A ASCENSÃO DO CRAJUBAR NA REDE URBANA CEARENSE

A economia das cidades em estudo, destacadamente em Crato e Juazeiro, sempre foi marcada pelo predomínio das atividades terciárias. Entretanto, a partir da década de 1990, além da intensificação das atividades de comércio e serviços, também o setor industrial recebeu novos investimentos. Novas indústrias chegaram aos centros de médio porte do Estado do Ceará<sup>55</sup>, atraídas pela mão de obra local – barata, disponível, abundante e menos organizada do ponto de vista da sindicalização – e por diversas concessões dadas pelo poder municipal: doação de terrenos, isenção de impostos, dotação de infraestrutura na área, programas de financiamento, dentre outros (MARIA JÚNIOR, 2009). Nesse momento, a partir de um programa de incentivo fiscal da Prefeitura Municipal do Crato, foi inaugurada a fábrica de calçados da Grendene<sup>56</sup>, responsável pela formação e expansão do Conjunto Novo Crato (bairro Misericórdia), que abriga hoje grande parcela dos trabalhadores da indústria.

A década de 1990 traz consigo ainda a consolidação da cidade do **Crato** como polo educacional, com a abertura de muitas instituições particulares e com a instalação do CAIC nas proximidades do bairro Gizélia Pinheiro (Batateiras). Além da atração gerada pelo setor educacional e de lazer, Crato destaca-se nesse período pela consolidação na área da saúde, serviços bancários, no setor agroindustrial (com a produção de hortifrutigranjeiros e gêneros alimentícios e com a instalação de indústrias como a Crac-Bom, a Fábrica Fortaleza, o Café Ytaitera etc.). A isso se soma o peso da tradição histórica e identidade cultural da cidade frente à região do Cariri<sup>57</sup>.

<sup>55</sup> Inserida num cenário mais amplo da política cearense, a reforma fiscal foi iniciada em 1987, no primeiro Governo Jereissati, que dentre outras ações, permitiu ao Governo estadual equilibrar suas finanças e “obter recursos destinados aos gastos sociais e aos investimentos em infraestrutura, considerados fundamentais para a atração de indústrias e a conseqüente geração de empregos. O ajuste das contas públicas do Ceará, somado às políticas de qualificação de mão de obra, de melhorias de infraestrutura, de isenção parcial e/ou total de impostos (subvenção fiscal), de incentivos fiscais e de apoio financeiro, criou um ambiente sedutor para a instalação de novas indústrias no Ceará” (FEITOSA *et al*, 2009, p. 95).

<sup>56</sup> Instalada em uma área de 21.517m<sup>2</sup> e gerando 1.400 empregos diretos inicialmente.

<sup>57</sup> Apesar desse desenvolvimento e diversificação econômica, os dados populacionais apontam um lento crescimento nesse período: de 80.675 habitantes pelo recenseamento de 1980, subindo para 90.519 habitantes na contagem de 1991, e depois para 104.646 habitantes no censo de 2000 (IBGE, 2000).

A modelagem axial desse momento (Figura 2.41) aponta em relação ao mapa anterior (Figura 2.35) três principais expansões: (a) a sul, dando origem ao bairro Granjeiro (indicado pelo número 7); (b) a sudeste, dando origem ao bairro Lameiro (indicado pelo número 8); e, (c) a leste, em direção a Juazeiro e tendo como eixo de expansão a Av. Padre Cícero, dando origem ao bairro Muriti (indicado pelo número 9). O núcleo de integração recai novamente sobre a área de ocupação mais antiga da cidade, os bairros: Centro, Seminário, Pinto Madeira e Pimenta. Inserida nessa porção de maior acessibilidade<sup>58</sup>, porém não a preenchendo por completo, está a centralidade ativa de Crato, ao que se convencionou denominar como *Centro Tradicional*.

A cidade de **Barbalha** permanece nesse período à margem de estudos acadêmicos sobre sua evolução urbana<sup>59</sup>. Entretanto, destaca-se sua liderança como polo canavieiro com a instalação da usina de açúcar<sup>60</sup>. Em 1982, o Governo Municipal implantou nas proximidades da CECASA, o loteamento das Malvinas e, como resposta à demanda gerada pela Indústria Barbalhense de Cimento Portland (IBACIP), desenvolve-se o loteamento privado da Bela Vista, no eixo sul de expansão da cidade.

A representação axial para esse recorte temporal (Figura 2.42) apresenta como principais expansões em relação ao mapa anterior (Figura 2.36): (a) consolidação do bairro Bela Vista (indicado pelo número 7), como já citado; e, (b) a expansão em direção a Juazeiro do Norte, com a ocupação da localidade Bulandeira, ao longo da Av. Leão Sampaio. Este é apartado da estrutura tradicional da cidade pela faixa de baixios do rio Salamanca, criando um grande vazio urbano entre essa área e a zona mais urbanizada, gerando mais gastos na infraestrutura. Loteada, porém pouco ocupada, representa uma área favorável à expansão, sobretudo para a implantação das indústrias devido à proximidade com o eixo viário. O núcleo de integração recai sobre o bairro centro, expandindo-se em direção aos bairros Rosário (indicado pelo número 2) e Nossa Senhora de Fátima (indicado pelo número 3). Como se tem apontado nas análises precedentes, este *centro tradicional* de Barbalha acompanhou o processo de declínio econômico, não se destacando tanto em seu setor

<sup>58</sup> Considera-se aqui que a centralidade principal de Crato corresponde à parcela da área demarcada como bairro Centro (GURGEL, 2008).

<sup>59</sup> O lento crescimento de Barbalha é vislumbrado também por meio de seus dados demográficos: a população era de 30.966 habitantes pelo recenseamento de 1980, subindo para apenas 38.430 habitantes na contagem de 1991, e depois para 47.031 habitantes, no censo de 2000 (IBGE, 2000).

<sup>60</sup> A Usina de Açúcar de Barbalha foi inaugurada em 1976, e representou uma redenção para o cultivo da cana do Cariri. No auge da moagem, em meados dos anos 1980/90, foram ocupados na região 10 mil hectares com cana. Hoje são apenas 1.000 hectares. A produção caiu de 500 mil toneladas para 50 mil toneladas. As terras, antes ocupadas com cana, estão hoje abandonadas (VICELMO, 2008).

comercial frente à pujança e vitalidade desses usos encontrados nos centros das cidades vizinhas.

Por outro lado, assiste-se na década de 1990 a expansão da área de influência de **Juazeiro do Norte** no cenário caririense e sua crescente hegemonia comercial. Entretanto, o incremento econômico da cidade principia neste momento a superar o apelo simbólico e diversificar-se: o crescimento populacional<sup>61</sup> decorrente dessa pujança econômica atrai um crescente número de empreendimentos comerciais, de serviços e indústrias, trazendo consigo muitas alterações para o espaço urbano da cidade, especialmente em decorrência de processos de especulação imobiliária. São construídos vários loteamentos e conjuntos habitacionais, em sua maioria para atender as camadas de baixa renda. Contudo, a classe privilegiada emergente de Juazeiro do Norte também foi atendida por empreendimentos imobiliários, os quais atraíram também a classe alta do Crato e de Barbalha. O bairro denominado de Lagoa Seca foi a área cuja especulação imobiliária consolidou a conurbação física entre Juazeiro do Norte e Barbalha.

Em 1997, é inaugurado o primeiro *shopping center* do interior cearense, o Cariri Shopping: locado na Av. Padre Cícero, no bairro Triângulo, esse empreendimento ocupou a grande gleba que anteriormente abrigava o Seminário Batista do Cariri (deslocado para o bairro Muriti em Crato – ver Figura 4.7). Como visto no referencial bibliográfico, a inclusão de shoppings centers (como também de equipamentos de porte semelhante, p. ex. hipermercados, grandes lojas de atacado) está intimamente ligada à difusão do automóvel, impulsionando a produção de novas centralidades, ou seja, “modificam a configuração espacial urbana, isto por se instalarem muitas vezes em áreas não ocupadas anteriormente, ou refuncionalizando outras áreas, ocupando o lugar abandonado por outras atividades” (LOPES JR., 2007, p. 30). Quanto a sua localização no traçado urbano, os shopping centers tendem a ser construídos em áreas suburbana, pois o preço da terra é um dos fatores que favorecem sua localização fora da área central e são capazes de atrair não apenas a população da cidade, mas também de toda a região em que estão inseridos.

A espacialização desses dados é vista no mapa da Figura 2.4. Com relação à representação anterior (Figura 2.39), apontam-se os seguintes eixos de expansão: (a) a leste, com a superação da barreira física imposta pelo vale do Rio Timbaúba, representada pelos

<sup>61</sup> A população da cidade passa de 135.620 habitantes pelo recenseamento de 1980, para 173.566 habitantes na contagem de 1991, e depois para 212.133 habitantes no censo de 2000 (IBGE, 2000).

bairros Aeroporto (indicado pelo número 13) e Novo Juazeiro (indicado pelo número 15); (b) a oeste, ao longo da Av. Padre Cícero, eixo de ligação com Crato; e, (c) a sul, paralelamente ao bairro Lagoa Seca, a construção do conjunto Mutirão (indicado pelo número 14).

O principal foco de análise nessa representação é a confirmação da tendência de deslocamento do núcleo de integração. Até meados de 1950 (Figura 2.29), a maior porcentagem de linhas de alta acessibilidade era encontrada no bairro Centro, que já foi identificado como sendo o *centro tradicional* de Juazeiro. Entretanto, a partir da modelagem representativa de meados dos anos 1970, os bairros de Pirajá e Romeirão (indicados pelos números 8 e 9, respectivamente) começam a ganhar uma “força” topológica – que é confirmada na representação de meados dos anos 1990. Esse núcleo de integração expande-se ainda sobre o bairro Timbaúbas (a norte dos supracitados, indicado pelo número 7) e ao longo da Av. Castelo Branco (que estabelece ligação entre essa porção e o bairro Novo Juazeiro).

Apesar desse deslocamento, a porção espacial que se destaca como *centro tradicional* de Juazeiro não apresentou declínio em seus habituais usos de comércio e serviços. De fato, como já mencionado, muitos desses usos estão diretamente relacionados com o turismo religioso, visto que é no Centro onde estão alguns dos destinos mais importantes dos romeiros na cidade (p. ex. a Igreja Matriz de Nossa Senhora das Dores e a casa onde viveu o Padre Cícero). Com grandes corredores comerciais (Rua São Pedro, São Paulo e arredores), a zona central caracteriza-se por uma ocupação de uso diversificado, existindo residências nas ruas transversais a esse polo de efervescência comercial.

A modelagem feita para o **conjunto do Crajubar** (Figura 2.44) traz como novidade em relação à representação anterior (Figura 2.40) a ocupação das faixas lindeiras às avenidas de ligação intermunicipal, caracterizando o início do processo de conurbação física entre as três cidades. Confirmando o que foi sugerido na modelagem anterior, nessa representação, o núcleo de integração recai majoritariamente sobre a cidade de Juazeiro, entretanto pode-se identificar três “pernas” de expansão: (a) ao longo da Av. Padre Cícero, eixo de ligação com Crato; (b) ao longo da Av. Leão Sampaio, que se estende até Barbalha; e, (c) ao longo da Av. Castelo Branco, acesso que estabelece ligação entre o bairro Triângulo - o coração do núcleo de integração - e o bairro Novo Juazeiro. Infere-se que a cidade de Juazeiro apresenta grande poder polarizador frente ao Crajubar, traduzido em suas propriedades morfológicas de acessibilidade, emergindo como centro em escala metropolitana. Essa nova centralidade recai principalmente sobre o bairro Triângulo, onde se instala equipamentos como o *Cariri Shopping* que respondem a uma escala regional.

## 2.9. CONSIDERAÇÕES PARCIAIS: REVISÃO DA FORMAÇÃO URBANA

Pretende-se, neste item, trabalhar as características morfológicas dos assentamentos em perspectiva comparada. Para tanto, a formação urbana será revisada sob o enfoque dos seguintes aspectos: (1) caráter da ocupação; (2) expansão do traçado urbano; e, (3) equipamentos.

O **caráter das ocupações** refere-se ao tipo de colonização da localidade. Como visto, a ocupação que deu origem à cidade do Crato principiou-se num *aldeamento indígena*. Os aldeamentos eram – mais que uma estratégia de conquista de território e dominação indígena (função esta desempenhada com maestria) – fundamentais à organização sociopolítica numa Colônia que se submetia a um governo teocrático, em um vínculo indissociável entre o religioso e o militar, visto que “a ação de ‘vilar’ índios em aldeia pressupõe uma imposição das autoridades coloniais sobre onde os nativos deveriam se localizar, que ocorria frequentemente como uma estratégia colonial particularmente visível em momentos de beligerância” (TEIXEIRA, 2010, p. 3). Por outro lado, as ocupações que procederam as cidades de Barbalha e Juazeiro do Norte constituíam-se em *fazendas*, “termo [que] se aplica exclusivamente a um pequeno conjunto de edifícios destinado à criação de gado” (TEIXEIRA, 2003, p. 55). Estas, provavelmente de maioria branca, contrastavam com o aldeamento do Crato, majoritariamente indígena e caboclo.

Quanto à evolução político-administrativa dessas ocupações, ilustrada na Figura 2.45, verifica-se que Crato, por ser a povoação mais antiga e próspera da região, não passou por uma fase de distrito, sendo as demais ocupações subordinadas a ela até sua independência. Outro ponto que se infere a partir dessa ilustração é a pouca duração como vila, de Barbalha (30 anos) e de Juazeiro (apenas três anos), enquanto Crato esteve na condição de vila por quase 100 anos. Isso se relaciona com os ritmos de transformação político-administrativa em períodos distintos: Barbalha é elevada à Vila em meados do século XIX e Juazeiro, no início do século XX.

Quanto à **expansão traçado urbano**, as três cidades nasceram em torno de uma *praça* a qual tinha como ponto focal uma *igreja*. Todavia, as ocupações não se espalham em todas as direções a partir dessa praça – principalmente devido às barreiras físicas: os rios Granjeiro, Salamanca e Sagadinho/Timbaúbas (respectivamente para Crato, Barbalha e Juazeiro) – tendendo a expandir-se inicialmente em uma única direção. Essa primeira expansão urbana corresponde ao lócus comercial das aglomerações. Tratam-se da antiga Rua Grande em Crato, a Rua do Comércio, em Barbalha, e a Rua São Pedro, em Juazeiro – vias

que até hoje correspondem ao centro de comércio tradicional das cidades. Uma expansão posterior, em sentido oposto à primeira, dá-se em direção ao Cemitério, apartado do centro comercial (ver Figuras 2.46, 2.47 e 2.48). Já no início do século XX, visualiza-se uma terceira direção de expansão, em direção à Estação Ferroviária – importante indutor do crescimento e integração regional do período. Como em Barbalha não foram instalados os trilhos em meados 1920 (como nas outras duas cidades), essa terceira expansão ocorreu nessa cidade somente em meados dos anos 1950. Por fim, a partir da década 1960, dadas as inovações técnicas e o crescimento demográfico da região, as barreiras naturais são vencidas, verificando-se processos de expansão da malha em diversas direções, dentre as quais tem destaque – dadas as especificidades desse trabalho – a ocupação da área de ligação entre as cidades, especificamente, as Av. Padre Cícero (Crato - Juazeiro do Norte) e Leão Sampaio (Barbalha - Juazeiro do Norte), que configuram o início de uma conurbação física entre as cidades.

Finalmente, em relação aos **equipamentos**, é óbvio que de acordo com a evolução político-administrativa instalam-se diversas instituições nas ocupações estudadas, cuja diversificação/especialização é apontada como indício do desenvolvimento dessas localidades. O primeiro desses equipamentos é a *Igreja*, núcleo inicial das três povoações: seja uma paróquia de indígenas ou uma capela de fazenda. Essa característica é recorrente à maioria dos assentamentos brasileiros, que como explicado anteriormente decorre da associação entre o Estado Português e a Igreja Católica, ao qual se aliam aspectos da tradição e da própria religiosidade do povo brasileiro.

Tem-se ainda as *Casas de Câmara e Cadeia* – principal instituição representativa do poder administrativo no Período Colonial – instaladas nas vilas de Crato e Barbalha, em meados de 1880. Não há indícios de existência de edifício de igual tipologia em Juazeiro, tendo em vista sua tardia criação como Vila. Outro equipamento de destaque na vida urbana era o *Mercado*, do qual existem indícios de existência no Crato e em Juazeiro, pois as descrições de Barbalha, apesar de enaltecerem seu comércio, não citam um edifício destinado tão somente a esse fim. Outro equipamento é o *Cemitério*, o qual foi citado anteriormente como indutor de crescimento da malha urbana. É importante destacar que o cemitério de Juazeiro foi relocado para uma área a oeste da igreja Matriz, na porção mais externa do arruado. Por fim, têm-se os *equipamentos educacionais*. Dentre as várias instituições de ensino instaladas na região, destaca-se o Seminário do Crato, primeiro estabelecimento de ensino religioso e superior do interior do Nordeste, sendo visto como o marco inicial da



especialização da cidade como polo de ensino da região: “o Seminário São José, núcleo de formação educacional, que a transformaria [a cidade do Crato] em verdadeiro polo cultural do Cariri e dos sertões limítrofes” (CASTRO, 2007, p. 56).

Ao longo do século XX, a diversificação dos equipamentos ocorre de maneira acelerada. Tem destaque nessa análise a instalação de indústrias nas três cidades que, do ponto de vista morfológico, contribuíram para a expansão do traçado urbano na medida em que atraíram para seus arredores conjuntos habitacionais populares, a exemplo da fábrica de calçados Grendene no Conjunto Novo Crato (bairro Misericórdia). Outro equipamento de destaque crucial para esta pesquisa é o Cariri Shopping, o único desse porte nas três cidades. Esse empreendimento tem caráter transformador na estruturação das centralidades, que passam a ser pensadas não mais numa escala municipal, mas sim em relação ao conjunto visto como uma Região Metropolitana (como abordado no Capítulo 4).

As três cidades guardam muitas características comuns: compartilham de uma mesma ambiência climática que as diferencia dos sertões nordestinos à sua volta e são desmembramentos de um mesmo território, os Cariris Novos ou, numa escala mais focada, o Termo da Vila do Crato (Figura 2.1). Existe maior número de pontos convergentes entre Crato e Barbalha, sobretudo em seus equipamentos e orientação da expansão do traçado urbano. Por outro lado, Juazeiro do Norte é uma cidade atípica, e não apenas em comparação com as suas vizinhas, visto que seu rápido desenvolvimento urbano deu-se primordialmente devido a valores simbólicos. Porém, mesmo em seu acelerado crescimento, que em poucas décadas de existência alcançou e superou os quase dois séculos de Crato e Barbalha, é possível encontrar aproximações com o que foi observado para as outras cidades: organizadas em proximidades aos cursos d’água, em torno de um largo de Igreja de onde partem as principais ruas que até hoje conservam características comerciais.

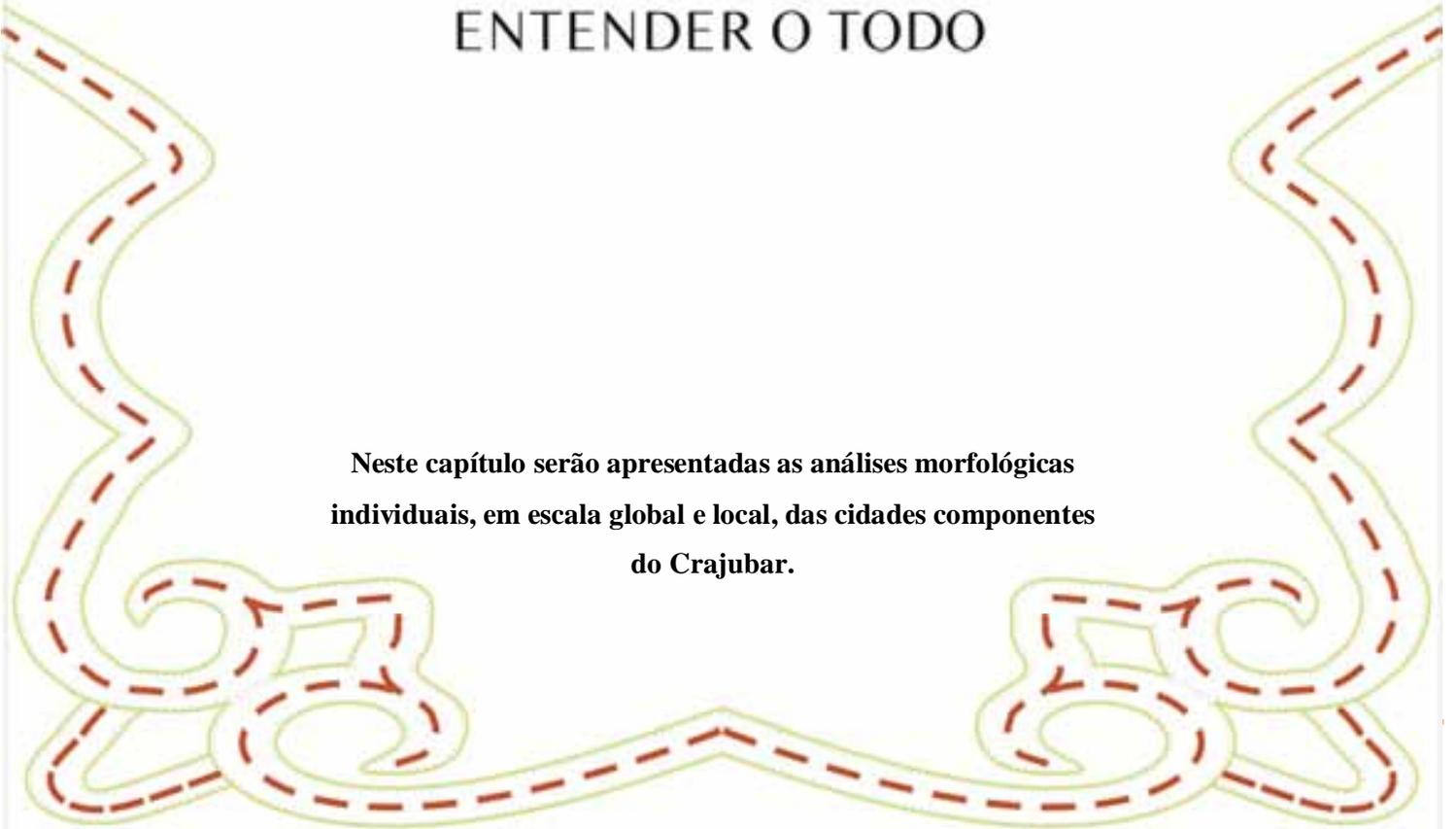


# CAPÍTULO 03



## UMA ANÁLISE DAS PARTES PARA ENTENDER O TODO

**Neste capítulo serão apresentadas as análises morfológicas individuais, em escala global e local, das cidades componentes do Crajubar.**



## CAPÍTULO 03: uma análise das partes para entender o todo

---

### 3.1 PREÂMBULO

O presente capítulo tem por finalidade expor a primeira etapa das análises sincrônicas de caracterização da dimensão espacial do objeto em estudo. Numa abordagem sistêmica, procura-se compreender as dinâmicas urbanas das *partes*, ou seja, as modelagens individuais de cada uma das três cidades, para a compreensão do *todo*, o Crajubar.

As representações foram desenhadas a partir da base cartográfica elaborada à época dos Planos Diretores (datada de finais da década 1990), corrigida e atualizada através da imagem de satélite disponível no Google Earth® (cujo voo data de 2010). A partir das linhas axiais, foram calculadas também as representações de segmentos e de linhas de continuidade – modelagens já definidas nos capítulos anteriores. Cabe destacar que foi desenhada somente a área urbana das sedes dos municípios, uma vez que os distritos não estabelecem continuidade com essa malha. A partir dessas modelagens foi realizado o cálculo de diversas medidas, tantas quantas nos permitiram as ferramentas computacionais<sup>62</sup>.

Dentre elas, destacam-se somente aquelas em que foi possível encontrar correlações com as evidências físicas da (trans)formação de centralidade – eixo norteador deste estudo. Mesmo dentre as representações que serão apresentadas, em algumas porções do espaço não se que subsidiam o entendimento das dinâmicas de centralidade do Crajubar, embora sejam pontuadas também algumas discrepâncias entre formas e usos.

### 3.2 CRATO

#### 3.2.1 Variáveis globais e locais

Primeiramente, destaca-se que a configuração espacial do Crato é influenciada pelos acidentes naturais. A ocupação acompanha em grande parte o curso do Rio Granjeiro, que divide os bairros Centro e Seminário, núcleos mais antigos da ocupação. Essa ordenação

---

<sup>62</sup> Foram utilizados nesta etapa os softwares de ASE (*Depthmap* e *Mindwalk*), bem como programas de SIG (*OpenJUMP*) e de representação gráfica (*Autocad* e *CorelDraw*).

linear é impulsionada também pelos eixos de entrada na cidade: a leste, as Avenidas Padre Cícero e a oeste, as avenidas e rodovias que levam aos distritos (CE-492) e à Chapada do Araripe (Avenidas Pedro Felício Cavalcante e Horácio Pequeno – ver Figura 3.1). Some-se, ainda, a topografia, visto que o núcleo original da cidade assentou-se na parte baixa do sítio e ao longo dos anos, a ocupação foi vencendo as barreiras físicas, avançando pela encosta da Chapada do Araripe, principal marco natural do Município. Esse conjunto é circundado por áreas de urbanização escassa e por ambientes naturais sensíveis.

O mapa que apresenta os valores de **integração** global da cidade (Figura 3.2) revela que nos bairros Centro e Seminário (indicados pelos números 1 e 4, respectivamente) encontram-se a maioria das linhas mais integradas (cores quentes). Ou seja, o núcleo de integração, indicativo das vias de maior acessibilidade topológica, e, portanto, principais geradoras potenciais de movimento, corresponde ao bairro Centro, expandindo-se para os bairros Seminário e Pinto Madeira (indicado pelo número 14).

Esse centro topológico corresponde à maior parcela dos usos comerciais e de prestação de serviços público e privado da cidade (GURGEL, 2008) – com grande vitalidade econômica (ver Figura 3.3 e 3.4). O bairro Centro do Crato tem forte apelo simbólico para seus moradores: presença de várias praças ao longo do traçado e de edificações de valor histórico (ver Figura 3.6). É nessa porção da cidade que coincidem *Centro Ativo* e *Centro Antigo*. Demonstrou-se no capítulo anterior que a transformação da estrutura global da cidade interferiu localmente sobre os padrões de modificações do patrimônio edificado. Ou seja, segundo os princípios do movimento natural definido por Hillier (1996), maior acessibilidade traduz-se em maior movimento, o que por sua vez atrai usos que se beneficiam dessa animação, o que significa frequentemente, o setor terciário. No Brasil, o edifício histórico tende a ser visto como incompatível ou é considerado “desatualizado” para abrigar as funções comerciais. Daí as reformas, atualizações estilísticas, substituições e demais transformações de desmonte do patrimônio edificado, principalmente quando há muita valorização econômica na área (Figuras 3.7, 3.8 e 3.9).

Por outro lado, nos pontos mais deprimidos economicamente, surgiram (e continuam a surgir, como indicam as observações) atividades que se beneficiam de baixos aluguéis e valores do solo, com investimento mínimo na estrutura física dos edifícios. Atividades de pequeno porte, que dependem do movimento, sobretudo de pedestres, tendem a se localizar no interior (entre equipamentos com poder mais alto de atratividade) e, sobretudo, na periferia dos centros ativos. São exemplos desses usos recorrentes nas franjas do centro ativo de Crato as oficinas mecânicas e comércio de componentes automotivos, depósitos de material de



construção, lojas de manutenção de eletrodomésticos, dentre outros do gênero (ver Figura 3.5).

Esse núcleo de integração também se expande sobre o bairro Pimenta<sup>63</sup> (indicado pelo número 3 no mapa da Figura 3.2), onde se encontra a sede da Universidade Regional do Cariri e diversas outras instituições de ensino privado. Nessa porção há uma grande vitalidade urbana, que faz jus ao *status* de cidade universitária: instalam-se usos de apoio aos estudantes como comércio e serviços de gêneros alimentícios (lanchonetes, restaurantes, mercadinhos, pensionatos, papelerias etc.). São equipamentos de destaque para o bairro também o *Crato Tênis Clube* (espaço particular de práticas esportivas, recreação e alimentação) e o Parque de Exposições Agropecuárias, que sedia anualmente no mês de julho a ExpoCrato, mas permanece ocioso no resto do ano (Figuras 3.10 e 3.11).

Por outro lado, as elites isolam-se nos bairros Granjeiro (indicado pelo número 8), cuja ocupação inicial data de meados da década de 1970, com grandes chácaras lindeiras à Av. Pedro Felício Cavalcante, que hoje se transforma numa faixa de muros cegos (Figura 3.13). Muitos loteamentos posteriores foram feitos em áreas de preservação da faixa dos rios e córregos que descem da Chapada. A presença de equipamentos de lazer – como o Clube Recreativo Granjeiro, na encosta da serra – e as amenidades climáticas contribuem para a valorização dos terrenos do Granjeiro e aumentam a especulação imobiliária.

Em visitas de campo, verificou-se que grandes lotes (Figura 3.15) vêm sendo gradativamente subdivididos para a construção de novos empreendimentos residenciais. Tratam-se, em sua maioria, de edificações de dois pavimentos de padrão médio ou alto, vendidas pelos agentes imobiliários como “sobrados” ou “duplex” (Figura 3.12). Registrou-se também a presença de condomínios fechados, trazendo à tona a discussão de perda da urbanidade: o percentual de espaços cegos (uma sequência de muros altos) nessa avenida sugere uma diminuição à possibilidade de contanto social, refletida também na falta de espaços de lazer comuns no bairro. A lógica locacional residencial em voga na região tende a se valer dos princípios urbanísticos de caráter monofuncional, por vezes apoiada na própria legislação urbanística municipal. Observa-se uma tendência de crescimento urbano centrífugo através da rarefação do tecido urbano, calcado na disseminação do automóvel próprio e onde a tipologia de ocupação pouco atende à escala do pedestre.

<sup>63</sup> A ocupação desta porção data de meados da década de 1950.

Essas dinâmicas repetem-se, até certo ponto, no Mirandão (indicado pelo número 5 nos mapas). Como visto no Capítulo 02, esse bairro tem suas origens em meados da década de 1980, com o conjunto habitacional de padrão médio implantado no entorno do Estádio Virgílio Távora (Figura 3.28). Entretanto, implantado em área desagregada da massa urbanizada da cidade, a população sofre com problemas de acessibilidade ao centro e demais bairros (calçados na ausência de rotas de transporte), bem como carência de equipamentos educacionais, de lazer e comércio (ver Figura 3.29). O bairro apresenta muitos vazios urbanos, potenciais para urbanizações futuras, dentre os quais se destacam o Loteamento Conviver<sup>64</sup> (Figura 3.27): arruado com infraestrutura básica, porém ainda pouco ocupado, mas que começa a vislumbrar um incremento de construções calçadas nos programas de incentivo habitacional do Governo Federal (p. ex. “Minha Casa, minha vida”).

Retornando o olhar ao mapa (Figura 3.2) que representa a escala local (R3), destaca-se a Av. Padre Cícero (única linha vermelha), eixo de ligação com Juazeiro do Norte e ao longo da qual se desenvolveu o bairro Muriti (indicado pelo número 12– ver também Figura 3.16). Essa área tem como usos predominantes residências da população de baixa renda e equipamentos de comércio de grande porte (que respondem à escala metropolitana), serviços de entretenimento e postos de combustível. Destacam-se também em laranja no mapa algumas vias dos bairros Centro, Seminário e São Miguel (indicado pelo número 6). É neste último que se encontra o maior supermercado da cidade, localizado na Av. Padre Cícero, eixo de ligação com Juazeiro do Norte (Figura 3.17 e 3.18A).

Para modelagem de **segmentos calculados para a medida de escolha métrica** (conforme explicado no Capítulo 1), foram calculados dois raios: o primeiro é de 600 metros, definido a partir das premissas da Lei de Organização Territorial (CRATO, 2000 b), que se baseia em Unidades de Vizinhança<sup>65</sup>, considerando esse valor um raio de caminhabilidade médio a partir do centro das unidades; o segundo raio foi arbitrado em 5 quilômetros como uma distância média de deslocamento de veículos motorizados<sup>66</sup>.

<sup>64</sup> Esse tema será retomado no Capítulo 4, quando se abordará a produção imobiliária na região.

<sup>65</sup> A Lei de Organização Territorial define Unidades de Vizinhança como sendo “[...] comunidades de até 12.000 habitantes, com uma área central contendo trabalho, comércio e serviços, com um raio de caminhabilidade médio de 600,00m (seiscentos metros) [...] articuladas entre si por um sistema viário troncal que ensejará um circuito de transporte coletivo que as ligará também à zona central, aos parques, ao terminal rodoviário e aos centros de trabalho industrial” (CRATO, 2000 b).

<sup>66</sup> Não se pretende demonstrar que apenas esses dois raios possuem correlações significativas. Outros raios métricos foram calculados e apesar de apresentarem características interessantes, não serão analisados neste trabalho. Preferiu-se aqui focar nas diferenças entre a escala do pedestre e dos veículos.

No mapa (Figura 3.21) essa diferenciação entre escalas – a escala do pedestre e a do veículo – torna-se mais clara. Na modelagem que representa o raio de 600 metros destacam-se rotas concentradas ao longo do sistema, mais especificamente na periferia do Centro, Seminário e Vilalta (indicados pelos números 2, 4 e 11, respectivamente). Outro “núcleo” forma-se no entorno do acesso ao bairro Granjeiro (bairros Pimenta, Caixa d’água e Sossego - indicados pelos números 3, 10 e 7, respectivamente). Até certo ponto, essa representação destaca os subcentros da cidade. É evidente que cada bairro possui, em maior ou menor escala, comércios e serviços de atendimento imediato às residências, entretanto, alguns dessas porções ganham notoriedade por serem rotas de maior fluxo. Esse é o caso do bairro Caixa d’água, oficialmente denominado de Ossian Araripe (indicado pelo número 10 nos mapas), cujo comércio concentra-se na Av. São Sebastião<sup>67</sup> (único acesso ao bairro Granjeiro), formando um pequeno corredor comercial que atende à população local e dos bairros vizinhos (Figura 3.19)<sup>68</sup>.

Por outro lado, a representação de raio 5 quilômetros dá destaque a rotas mais contínuas e alongadas (em oposição à concentração vista na representação do raio de 600 metros). Têm ênfase rotas de fluxo principal do sistema viário, como as principais avenidas de acesso aos bairros: a Av. Pedro Felício Cavalcante (acesso ao Granjeiro – Figura 3.20 A), a Av. José Horácio Pequeno (acesso ao Lameiro e outros distritos rurais, indicado pelo número 9 - Figura 3.20 B), a Av. José Alves de Figueiredo (via lindeira ao canal do Rio Granjeiro, que divide os bairros Centro e Seminário), a Av. Padre Cícero (no bairro São Miguel) e a Av. Thomaz Osternes de Alencar (nome dado a CE-292 no trecho urbano de Crato – avenida que corta a cidade em sentido leste-oeste na porção superior na malha - Figuras 3.22 e 3.23).

Destaca-se também o entroncamento das vias de penetração no Centro a partir da porção sudoeste do sistema (p. ex. bairros Granjeiro, Sossego e Caixa d’água) identificado no mapa como *Ladeiras do Granjeiro*. Nessa porção encontram-se as vias (da esquerda para direita): R. Soriano Albuquerque (não utilizada como via de descida devido a sua grande inclinação), a Av. São Sebastião/ Cel. Antônio Luiz (ladeira com tráfego exclusivo para subida, já destacada como eixo comercial do bairro Caixa d’água e principal via do bairro Pimenta) e a R. Carolino Sucupira (ladeira com tráfego exclusivo para descida).

<sup>67</sup> Infelizmente, a imagem de satélite fornecida pelo Google Earth dessa área não possui boa visibilidade.

<sup>68</sup> Não foram encontradas correlações significativas para a porção destacada entre os bairros Novo Crato e Seminário (identificados pelos números 15 e 4, respectivamente).

Tratando ainda do sistema viário, duas representações tiveram um resultado próximo: o cálculo de **escolha para linhas de continuidade e para segmentos** (Figura 3.25). Como detalhado no Capítulo 01, a medida de escolha reflete as vias de maior probabilidade de utilização em um sistema como um todo, ou seja, vias com maior percentual de escolha topológica coincidem com aquelas que possuem maior calha e melhor capeamento (ou que são priorizadas nas obras dessa natureza), como também tendem a ser privilegiadas como rotas do transporte público.

Tem destaque em ambos os mapas a Av. Padre Cícero (CE-292) e sua bifurcação em direção ao centro (atravessando o bairro São Miguel – indicado pelo número 6) e em direção a oeste, através das avenidas JPB de Menezes e Thomaz Osternes, cujas áreas marginais estão sendo urbanizadas com rapidez (embora esta só ganhe realce com a agregação das linhas de continuidade). A Av. Perimetral Dom Francisco (que contorna o bairro Pinto Madeira e é um acesso mais rápido, evitando o tráfego do centro) também está em evidência em ambas as modelagens, embora adquira mais “força” no cálculo para segmentos. Outra aproximação entre as duas modelagens é o destaque de duas vias transversais ao Centro (em sentido dos bairros Seminário-Pinto Madeira): as ruas Cel. Luis Teixeira/Mons. Esmeraldo e a Av. Alm. Alexandrino. Eixos de tráfego intenso no Centro, são localizações de comércios e serviços (pois, retomando o mapa da Figura 3.2, apresentam alta acessibilidade).

Também em evidência está a Av. José Horácio Pequeno<sup>69</sup>, que dá acesso ao bairro Lameiro (indicado pelo número 9 – ver figura 3.20 B). Esse bairro reproduz ainda numa escala de menor urbanização, o que acontece no Granjeiro: bairro predominantemente residencial de baixa densidade resultante do processo da migração das classes altas, localizado em cotas altas da Chapada do Araripe, com habitações do tipo chácaras ou casas isoladas dentro de lotes grandes e médios, mas onde se percebem os primeiros indícios da especulação imobiliária através da construção de casas de médio e alto padrão.

A maior diferenciação entre essas modelagens é a agregação das vias: Av. Pres. Kennedy (Vila Alta) - R. Dr. João Pessoa/Miguel Lima Verde (Centro – Figura 3.3) - R. Cel. Antônio Luis (Pimenta) - Av. São Sebastião (Caixa d’água – Figura 3.19) - Av. Pedro F. Cavalcante (Granjeiro – Figura 3.20A). Esse longo eixo corta a cidade no sentido norte-sul e exerce grande percentual de escolha na modelagem de linhas de continuidade, enquanto que a representação de segmentos dá destaque a porções isoladas e descontínuas.

<sup>69</sup> Esta via liga Crato ao Distrito de Belmonte e municípios vizinhos, através da Chapada do Araripe.

Por fim, estão expostos na Figura 3.29 os cálculos de **integração global para as linhas de continuidade**. Embora o centro tradicional continue como parte do núcleo de integração, a agregação das linhas axiais configura “pernas” de alta acessibilidade: o grande eixo de circulação da cidade (já destacado como sendo a ligação Centro-Granjeiro) e as avenidas JPB de Menezes e Thomaz Osternes. Essas avenidas, embora eixos de fluxo intenso de veículos – principalmente por sua função de articuladoras regionais – não são identificadas como eixos de pujança comercial. Assim, sugere-se que a modelagem com linhas de continuidade traduz melhor propriedades espaciais relacionadas ao sistema viário do que as dinâmicas de centralidade, ou seja, essa modelagem é capaz de identificar vias de alto fluxo de veículos que, portanto, tendem a compor o sistema viário principal da cidade.

### 3.2.2 Caracterização da(s) centralidade(s)

Vistas essas modelagens, traçam-se as seguintes considerações sobre as dinâmicas de centralidade do Crato:

- Há uma centralidade ativa local bem estabelecida, que incide sobre o bairro Centro e espalha-se sobre os bairros Seminário e Pimenta, a qual se identificou como sendo o *Centro Tradicional* da cidade. Este centro foi constituído ao longo da ocupação (visto no Capítulo 2), contando com grande variedade de usos comerciais e serviços.
- Conforme demonstrado nas análises diacrônicas, processos de transformações edilícias nessa área são recorrentes, com destaque à conversão de habitações em espaços comerciais. Como esse *Centro Ativo* sobrepõe-se ao *Centro Antigo*, essas transformações geram (e continuam provocando) perdas ao patrimônio edificado, uma vez que no Brasil o uso comercial mostra-se mais deletério à preservação arquitetônica.
- Por fim, visualiza-se a formação de um subcentro no bairro Caixa d’Água, ao longo da Av. São Sebastião, único acesso ao bairro Granjeiro (zona residencial). O uso do solo dos lotes lindeiros a esse importante eixo de passagem é composto pelo comércio e serviços de atendimento imediato às residências (p. ex. mercadinhos, verdureiros, farmácias).

## 3.3 JUAZEIRO DO NORTE

### 3.3.1 Variáveis globais e locais

Comparada com as outras cidades objeto desta pesquisa, Juazeiro do Norte é uma cidade diferenciada. Apesar de também se ter organizado inicialmente em torno de uma praça,

os eixos mais integrados no sistema são as vias de expansão que assinalam o espraiamento da mancha urbana, refletindo o rápido processo de crescimento que atingiu a cidade a partir de meados do século XX (como foi exposto no Capítulo 02). O relevo plano<sup>70</sup> do sítio favoreceu a ampliação da malha em diversas direções e, empiricamente, foi possível identificar esses eixos de expansão como espaços onde a transformação de uso do solo foi mais acelerada. O *Centro Ativo*, portanto, acompanha o crescimento da cidade, deslocando-se ao longo dessas vias de expansão.

No mapa que apresenta os valores de **integração global** (Figura 3.31), o centro ativo de Juazeiro encontra-se sobre os bairros Franciscanos, Pirajá, Romeirão, Santa Tereza e Pio XII (indicados no mapa pelos números 3, 4, 5, 10, 17, respectivamente). Podem-se apontar duas hipóteses para o deslocamento do núcleo de integração: (a) devido ao crescimento da cidade em direção ao leste – ao longo das vias de acesso ao Aeroporto do Cariri (indicado pelo número 13) – e ao sul rumo à cidade de Barbalha; (b) devido à “quebra”, imposta pela linha férrea, de continuidade dos eixos que cortam a cidade no sentido norte-sul (do Centro, indicado pelo número 2, em direção ao Núcleo de Integração).

Todavia, o bairro Centro (Figura 3.33) permanece como importante congregador de atividades terciárias e de serviços públicos e privados. Essa centralidade, denominada de *Centro Tradicional* de Juazeiro, possui grandes corredores comerciais (ruas São Pedro e São Paulo – Figura 3.34 C e D), que se especializam em determinadas porções: há a rua dos ourives, a rua das confecções, as aglomerações de farmácias etc. Infere-se que a “força” desse centro é ainda relacionada com a existência de um magneto de ordem simbólica: a forte articulação com os aspectos religiosos relacionados com a figura do Padre Cícero. O turismo religioso atrai aproximadamente um milhão de visitantes ao longo do calendário de romarias<sup>71</sup>, a maioria de baixa renda.

Aqui também existe uma confluência entre esse *Centro Tradicional* e o núcleo original da ocupação (*Centro Antigo*), o que, como demonstrado anteriormente, tende a significar acentuadas perdas ao patrimônio edificado. De fato, em visitas *in loco* foram encontrados poucos representantes da arquitetura do século XX (um desses raros exemplos de

<sup>70</sup> Essa configuração plana é alterada apenas ao norte pela serra do Catolé (também denominada Horto, onde se encontra a estátua do Padre Cícero – indicado pelo número 16 nos mapas), pelo vale do rio Timbaúba (que divide a cidade no eixo norte-sul) e o vale do rio Salgadinho (que aparta a área urbanizada do Horto) – ver Figura 3.31.

<sup>71</sup> As principais romarias são: Festa da Padroeira Nossa Senhora das Dores (15 de setembro), Nossa Senhora das Candeias (2 de fevereiro), Dia de Finados (2 de novembro). Além dessas, outras datas são importantes: festas de aniversário de nascimento (24 de março) e morte do Padre Cícero (20 de julho). Nesses períodos, por cerca de três ou quatro dias, a população no município chega a duplicar.

prédios antigos bem conservados está na Figura 3.35). A vitalidade econômica da área – em destaque para sua pujança comercial– reflete-se na quase ausência de edifícios antigos, explicitando o grau de transformação no local.

Esse polo de efervescência comercial e de serviços da cidade divide essa polarização com os bairros adjacentes (p. ex. Socorro, Salesianos e São Miguel – localidades ao norte da via férrea e, portanto, apartadas do Núcleo de Integração), que são também palco das romarias. Apesar da forte atratividade desse coração econômico-religioso da cidade, os bairros periféricos possuem atrações locais e vitalidade relativa, devido à presença de diversas fábricas, mercados, lojas etc. Segundo dados de 2005: “Juazeiro do Norte tem um centro comercial com 3.926 estabelecimentos, sendo 119 atacadistas e 3.807 varejistas, incluindo mercados, onde há diversidade de produtos, destacando produtos de gêneros alimentícios, bijuterias, confecções” (PEREIRA, 2005, p. 55).

Quanto à **escala local (R3)**, apresentada no mapa da Figura 3.32, destaca-se a Av. Padre Cícero (em laranja no bairro São José, indicado pelo número 15). Essa via de ligação metropolitana, além de apresentar alta conectividade e grande comprimento (fatores que influenciam para cima o cálculo da acessibilidade topológica), delinea um dos novos eixos de crescimento, que, como será visto mais adiante, tem forte expressão também na escala regional. Outras vias nessa escala local são ressaltadas pelo seu comprimento e conectividade: (a) a R. Manoel Barreto da Silva (localizada no bairro Pedrinhas, próximo ao Aeroporto – indicado pelo número 13 – Figura 3.36 A e Figura 3.37), onde a maioria das edificações são de baixo padrão construtivo, cuja população depende do centro da cidade e de outros bairros para ter acesso ao trabalho, serviços, comércio e lazer; e, (b) a R. Manoel Tavares Lopes (localizada no bairro oficialmente denominado Jardim Gonzaga, porém popularmente conhecido como Mutirão ou Frei Damião – indicado pelo número 8 – Figura 3.36 B), onde se visualizam o padrão de desenho urbano típico dos conjuntos habitacionais populares, ilhado em meio a enormes vazios urbanos, longe da infraestrutura e dos serviços públicos, cuja única referência para a comunidade local é a existência do Centro de Aprendizagem e Integração de Cursos - CAIC.

A representação da estrutura em **segmentos, calculados para a medida de escolha métrica** (Figura 3.42 e 3.43) para os raios de 600 metros e 5 quilômetros – tal como calculados anteriormente para a cidade de Crato – traz à tona a discussão da formação de subcentros em Juazeiro. No primeiro cálculo, que representa a escala do pedestre, destacam-se diversas porções do tecido urbano. Traçando um paralelo com o mapa axial de integração global, percebe-se que o centro topológico de acessibilidade também tem destaque nessa

representação de escolha. A coincidência dessas duas medidas aponta uma grande “força” dessa porção da cidade: bairros identificados como Pirajá e Romeirão.

O Pirajá é um dos bairros mais populosos de Juazeiro do Norte, e sua expansão foi incentivada a partir da década de 1980, com a abertura da Av. Aílton Gomes e construção do Mercado do Pirajá (Figura 3.38 e Figura 3.39). O bairro Romeirão<sup>72</sup> é também bastante populoso, assim denominado por ter como marco o Estádio de Futebol Romeirão (Figura 3.40), inaugurado em 1969. A ocupação do bairro adensa-se somente na década de 1980, em parte devido ao fluxo gerado pelo encontro das vias do Triângulo e a implantação de alguns equipamentos de porte como a Companhia de Água e Esgoto do Ceará - CAGECE e várias instituições educacionais, hospitalares e administrativas, além da própria rodoviária, no Bairro Triângulo (Figura 3.44).

No cálculo do raio de 5 km (Figura 3.43) – dito anteriormente como relacionado à escala dos veículos, destacando, portanto, o sistema viário principal – sobressaem-se: (a) as vias principais do bairro Triângulo (indicado pelo número 6 - Figura 3.43), o entroncamento das avenidas Padre Cícero e Leão Sampaio; (b) a via que acompanha a linha férrea, Av. Vereador Antônio Coimbra; (c) a Av. Castelo Branco, que corta a cidade no sentido leste – oeste, dividindo os bairros Pirajá e Romeirão, principal acesso ao bairro Novo Juazeiro (indicado pelo número 14); (d) as vias que contornam o Parque Timbaúbas<sup>73</sup>, as avenidas do Parque Ecológico e a Antônio Edinir Mendonça; (e) a Av. Aílton Gomes, que faz a ligação entre os bairros Romeirão e Planalto (ver Figura 3.45).

Embora não tenham sido realizados estudos precedentes sobre a distribuição veicular na cidade, esses eixos destacados têm importante papel no sistema viário de Juazeiro sendo, por exemplo, rotas de transporte público. Algumas das vias acima destacadas (p. ex. a Av. Castelo Branco, Av. Leão Sampaio e Av. Aílton Gomes) são eixos de expansão da malha o que, como já explanado, são identificados como vias onde a transformação de usos tende a ser mais acelerada. Ou seja, lugares onde o uso residencial tende a ser substituído por usos que se favorecem dessas propriedades morfológicas: comércios e serviços de médio e grande porte (p. ex. revendedoras de veículos, lojas de móveis e eletrodomésticos, supermercados etc.).

<sup>72</sup> É importante destacar que não estamos nos atendo às divisões formais dos bairros, mas sim a uma ambiência implícita na cultura local. Por exemplo, o que denominamos aqui de “Romeirão” engloba também o bairro João Cabral (sendo este inclusive um desmembramento do Bairro Romeirão), que possui uso predominantemente residencial de média densidade, de baixo padrão construtivo.

<sup>73</sup> A criação do Parque Ecológico das Timbaúbas, através de decreto municipal em 1995, contribuiu para a preservação do vale e afastou a possibilidade de problemas de drenagem no bairro. A área passou por uma reforma no período de setembro/2003 a maio/2004, dentro de um projeto de requalificação feito em parceria entre a SEMACE e a Prefeitura do Município.

As representações da **medida de escolha calculada para segmentos e linhas de continuidade** apresentam um resultado muito aproximado entre si (Figuras 3.49 e 3.50). Ressalta-se nesses mapas novamente o sistema viário principal da cidade, tal como na representação anterior de raio 5 km (Figura 3.45). As avenidas de ligação intermunicipal com Crato (Av. Padre Cícero) e Barbalha (Av. Leão Sampaio), apesar de apresentarem algum destaque, não se aproximam na escala de cores à “força” de escolha que tem a Av. Castelo Branco (Figura 3.41). Como dito, essa avenida divide o núcleo de integração da cidade e é a principal via de acesso aos bairros da expansão urbana ocorrida a partir de meados da década de 1980. Percebeu-se, nas visitas *in loco*, que essa via passa por um processo de ocupação por usos comerciais e de serviços, culminando na futura implantação do *Shopping Juazeiro* (Figuras 3.47 e 3.48). De fato, o local escolhido para esse empreendimento é privilegiado do ponto de vista topológico: no encontro das avenidas Castelo Branco e Cel. Humberto Bezerra (Figuras 3.46). Esta última via é o principal acesso ao Aeroporto do Cariri, localizando-se na divisa de vários bairros, entre os quais se destacam o Timbaúba (indicado pelo número 12) e o Novo Juazeiro (indicado pelo número 14).

Tem destaque no mapa de linhas de continuidade (Figura 3.50) a Av. Perimetral, que cruza no sentido oeste-leste três bairros Jardim Gonzaga (ou Mutirão – indicado pelo número 8), Lagoa Seca (indicado pelo número 7) e Planalto (indicado pelo número 9). Lagoa Seca e Planalto são bairros onde se verificou maior ação dos agentes imobiliários (como detalhado no Capítulo 4). Esses bairros têm uso predominantemente residencial de baixa densidade, com habitações de alto padrão, mas carecem de espaços de significado gregário para a comunidade.

O uso ao longo da Avenida Leão Sampaio (CE-060), antes predominantemente residencial de baixa densidade, vem sendo ao longo dos anos modificado, com alguns equipamentos de grande porte, como o Hospital Santo Inácio e atividades comerciais ligadas ao lazer e entretenimento (bares, restaurantes, casas de shows etc.). O padrão de desenho urbano privilegia o automóvel e as ruas permanecem desertas, como verdadeiros corredores de muros, o que se agrava com a construção de condomínios fechados e pela falta de espaços públicos abertos para convivência e lazer (Figuras 3.51 e 3.52).

Uma transformação significativa para esses bairros foi a instalação do curso de Medicina da Faculdade Leão Sampaio (que posteriormente trouxe outros cursos) e, mais recentemente, um dos campus da Universidade Federal do Ceará (Figuras 3.53 e 3.54). Esses equipamentos atraíram universitários de cidades circunvizinhas e de outros estados,



incentivando a instalação de usos que respondem pelo atendimento aos alunos: residências de médio padrão, pousadas, restaurantes e outros pequenos comércios e serviços.

O mapa da Figura 3.55 representa as **linhas de continuidade calculadas para integração global (Rn)**. A agregação afetou diretamente o cálculo de integração: o centro topológico se espraia ao longo das vias do sistema viário troncal, com destaque para: (a) no sentido leste-oeste, ao longo da Av. Castelo Branco (Figura 3.41), correspondendo aos bairros Santa Tereza, Pirajá, Romeirão e Tiradentes (indicados pelos números 10, 4, 5 e 11, respectivamente); (b) no sentido norte-sul, ao longo da Av. Aílton Gomes (que liga os bairros Pirajá e Planalto); (c) a Av. Padre Cícero, que liga os bairros Triângulo – Centro; (d) a Rua São Benedito, que liga os bairros Franciscanos – Pirajá.

Esta é a principal distinção entre a representação axial e a de continuidade: enquanto na primeira o cálculo de integração ressalta porções do sistema – o que é tradicionalmente identificado como um “núcleo” ou “centro” topológico, uma definição calcada em sua característica de concentração de linhas de alta acessibilidade, naquela última modelagem é substituída por uma noção de *dispersão*, tendo em vista que o conjunto dos eixos mais integrados distribui-se ao longo das linhas de maior acessibilidade, as quais correspondem ao sistema viário principal. Entretanto, vale ressaltar que essa diferenciação para os sistemas em estudo é, por vezes, singela.

### 3.3.2 Caracterização da(s) centralidade(s)

De acordo o que foi exposto anteriormente, percebe-se que:

- Juazeiro possui um *Centro Tradicional*, localizado nos arredores do núcleo original da ocupação e não pertencente ao núcleo de integração da modelagem axial. Este centro está intrinsecamente ligado aos aspectos simbólicos que permeiam a história da cidade, mantendo-se como principal espaço comercial popular da cidade (e da região do Cariri). Entretanto, percebem-se indícios de especialização em eixos comerciais – fenômeno identificado como “cluster” no Capítulo 01 – sendo possível encontrar ruas específicas para determinados negócios (p. ex. rua dos ourives, rua de lojas de calçados etc.).
- Esse Centro Tradicional coincide com o *Centro Antigo* de Juazeiro — entretanto, a quase ausência de edifícios antigos demonstra a medida de transformação no local.
- Destaca-se um *Centro Topológico* sobre os bairros Pirajá e Romeirão (dentre outros), com o uso do solo predominante comercial e de serviços ao longo do principal eixo de penetração nesses bairros – Av. Castelo Branco – e onde se verifica um rápido processo de transformações de ocupação e substituição de usos, embora no interior desse núcleo de

integração concentrem-se os maiores contingentes populacionais da cidade (conforme será detalhado no Capítulo 4).

- No bairro Triângulo, entroncamento das vias de ligação intermunicipal, são encontradas propriedades morfológicas e equipamentos que correspondem a uma escala metropolitana de centralidade, o que será discutido no próximo capítulo.
- Por fim, os cálculos sintáticos parecem sugerir a formação de um futuro *subcentro* que deverá atender a porção leste da cidade (bairros da expansão urbana mais recente como o Planalto e o Novo Juazeiro), calcado na implantação do Shopping Juazeiro (Figuras 3.47 e 3.48), locado no encontro das avenidas Castelo Branco e Cel. Humberto Bezerra.

### 3.4 BARBALHA

#### 3.4.1 Variáveis globais e locais

A estrutura de Barbalha é espraiada, devido aos acidentes geográficos como o vale do Rio Salamanca, que divide a cidade em três porções: (1) ao sul do rio, a ocupação “tradicional” correspondente ao *Centro Antigo* e adjacências; (2) também ao sul, mas segregado da primeira, uma ocupação mais recente ligada ao incremento industrial da cidade denominada Buriti e Malvinas; e, (3) uma nova área de expansão, ainda de baixa densidade, cujo eixo principal de crescimento é a Av. Leão Sampaio, que faz ligação com Juazeiro do Norte, nos bairros Bulandeira e Crajubar (Figura 3.56).

Como se observa na **representação do cálculo de integração global (Rn)** – Figura 3.57, o centro topológico coincide com seus centros ativo e antigo, como acontece com a cidade de Crato. O desenho urbano e arquitetural desse *Centro Antigo* é notadamente de qualidade superior ao do restante da cidade: as igrejas, por exemplo, geralmente são implantadas em locais de topografia privilegiada, que facilitam sua visualização e realçam sua arquitetura; os sobrados, chalés e diversas edificações institucionais, situam-se em ruas sombreadas, fazendo do centro um lugar agradável onde o espaço público é usado como ambiente de convivência (Figuras 3.60 e 3.61). Entretanto, o centro de Barbalha engloba também áreas mais recentes, com equipamentos públicos sociais importantes como hospitais e colégios, além de serviços variados.

Contudo, em visitas à cidade percebeu-se que o centro comercial tem caráter estritamente local (ou de pequeno porte, identificado anteriormente como “de apoio imediato

às residências”) e resume-se a poucas ruas<sup>74</sup>. Entretanto, a maior densidade de pessoas, o centro pulsante da cidade, situa-se nas proximidades do Hospital São Vicente de Paula (Figura 3.59 A), localizado na periferia do centro topológico. Ali se concentram além dos serviços do hospital, consultórios e clínicas médicas, pontos de transporte coletivo, serviços de alimentação e os inevitáveis ambulantes. A cidade de Barbalha é um importante polo de saúde do interior do Ceará, sediando inclusive um campus da Faculdade de Medicina da Universidade Federal do Ceará (Figura 3.64).

Argumenta-se que a dinâmica da centralidade da cidade é influenciada pela existência de magnetos de ordem funcional – os equipamentos hospitalares – que atraem os fluxos e usos para seu entorno, sobressaindo-se às propriedades configuracionais. Uma hipótese para justificar a pouca vitalidade do Centro em relação ao comércio é a facilidade de acesso – ao que se soma a possibilidade de encontrar maior variedade de lojas e serviços – em Juazeiro do Norte, levando a população de Barbalha a preferir fazer compras maiores naquela cidade, ao invés de ir a pé para o centro de Barbalha.

Na representação de **integração calculada para a escala local (R3)** (Figura 3.58) têm destaque a Av. Leão Sampaio (ligação com Juazeiro) e a via localizada paralela a esta, a Av. Paulo Marques (eixos que cruzam os bairros Bulandeira e Crajubar, indicados pelos números 10 e 11, respectivamente). Essas vias possuem grande extensão e conectividade, fatores que influenciam uma maior acessibilidade topológica local, a qual se correlaciona com o surgimento de novas construções residenciais e com a instalação da CEASA - Central de Abastecimento do Cariri (iniciativa do Governo do Estado do Ceará – Figura 3.59 B). Outra via em destaque é a R. Luis Luna Gonzaga, localizada no bairro Malvinas (indicado pelo número 9). De modo geral, pode-se apontar que essa modelagem não resultou em correlações satisfatórias quanto à formação de centros locais ou subcentros.

Para a representação de **segmentos calculados para a medida de escolha métrica**, destacou-se no cálculo do raio de 600 metros (Figura 3.65) vias do centro da cidade, dentre as quais a R. dos Cariris (onde se encontra o único segmento da modelagem destacado em vermelho). Esse eixo faz a ligação entre o núcleo original da cidade e os bairros de expansão residencial (p. ex. os bairros Nossa Senhora de Fátima e Bela Vista, indicados pelos números

<sup>74</sup> Por exemplo, a Rua do Vidéo, mostrada na Figura 3.68, que mesmo quando fotografada numa manhã do meio da semana não possuía muito movimento de pessoas, enquanto que ruas nos centros de Crato e Juazeiro quando fotografadas em horários de funcionamento comercial apresentam grande vitalidade.

5 e 6, respectivamente). Esse segmento com maior grau de escolha localiza-se nas proximidades da Rodoviária, importante gerador de fluxos do centro da cidade (Figura 3.64).

No cálculo para o raio de 5 quilômetros (Figura 3.66) destacaram-se vários eixos que, como visto nas análises anteriores, apontam uma tendência a aproximar-se da escala do veículo. Salienta-se a Av. José Bernardino Carvalho Leite (trecho da rodovia CE-293, que faz ligação com o município de Missão Velha – Figura 3.74A), que estabelece a ligação entre o núcleo antigo da cidade e a porção a leste, formada pelos bairros Buriti e Malvinas (indicados pelos números 8 e 9, respectivamente). Esses bairros são formados pelos conjuntos habitacionais da COHAB (Vila São José, Vila Santa Teresinha e Malvinas), que surgiram às margens da CE-293, a partir da implantação de indústrias em meados da década de 1980, com destaque a CECASA – Cerâmica do Cariri S/A e a Usina Manoel Costa Filho, e que impulsionaram a especulação imobiliária na área (conforme visto no Capítulo 02).

Outra via que apresentou destaque nessa representação foi a Av. Leão Sampaio (trecho da CE-060, ligação com o município de Juazeiro do Norte – Figura 3.69). Ao longo dessa via localizam-se dois bairros que se destacam no cenário urbano pelas acentuadas transformações pelas quais passam: o Parque Bulandeira e o bairro Crajubar. Entretanto, a ocupação das margens leste e oeste da via é bastante desigual: do lado leste o solo foi parcelado e a ocupação é mais densa, configurando uma densidade média, onde sobressai o uso residencial de médio padrão devido à proximidade com o centro urbano de Juazeiro do Norte<sup>75</sup>. Do lado oeste, o parcelamento do solo é maior e a ocupação é rarefeita, configurando uma zona residencial de baixa ou baixíssima densidade. Verifica-se a implantação de indústrias e comércio de grande porte no bairro Parque Bulandeira, ao longo da Av. Leão Sampaio, devido à sua integração viária (Figura 3.67). É nesse trecho que está sendo construída a CEASA (Figura 3.59 B e 3.69).

A comparação entre a **representação de segmentos e linhas de continuidade, calculando-se a medida de escolha** (Figuras 3.70 e 3.71) apresenta um resultado muito próximo. Pode-se afirmar novamente que esses mapas trazem à tona o sistema viário principal, que já foi de certa forma destacado na representação de segmentos para o raio de 5 km. Além das avenidas de ligação intermunicipal (Av. Leão Sampaio e Av. José Bernardino Carvalho Leite), destaca-se o eixo formado pelas vias R. Cel. João Coelho – Av. Paulo

---

<sup>75</sup> Pessoas saem da cidade de Juazeiro em direção ao bairro Bulandeira, em Barbalha, em função do valor dos terrenos nessa área (mais baratos), porém numa área ainda tranquila e a poucos quilômetros do centro de Juazeiro.

Maurício – Av. Julis Rimet, que corta a cidade no sentido norte sul ao longo dos bairros Santo Antônio e Bela Vista (indicados pelos números 4 e 6, respectivamente). Outro eixo de destaque na representação é formado pela R. dos Cariris – Av. 17 de Agosto – Av. Perimetral Leste, que também cortam o tecido no sentido norte-sul, quase em paralelo ao eixo destacado anteriormente. A Av. Paulo Maurício, prolongamento da CE-060, apresenta certa concentração de serviços e comércios, com destaque para os postos de gasolina e para o segundo maior hospital de Barbalha, o Hospital Santo Antônio (Figuras 3.72 B e 3.73). É uma via fundamental para a cidade, mas não possui passeios e largura suficiente para o grande fluxo, sendo comum a ocorrência de acidentes. Nos bairros lindeiros a esse eixo verificam-se os mais baixos padrões de qualidade de vida da sede municipal de Barbalha, carente de infraestruturas básica e social, com altos níveis de desemprego e precárias condições de habitabilidade (Figura 3.73).

Em relação à modelagem de linhas de continuidade, apresenta-se o **mapa de integração global** (Figura 3.75). A agregação das linhas axiais altera a estrutura topológica e influencia diretamente o cálculo da integração global: o eixo R. Cel. João Coelho – Av. Paulo Maurício – Av. Julis Rimet passa a ser o mais integrado, “puxando” o núcleo de integração no sentido sul da ocupação, para as proximidades do Hospital Santo Antônio. Este achado sugere que esse eixo tornar-se-á um importante foco de transformações de usos. Outra via em destaque nessa representação, e que já foi por diversas vezes comentada nessas análises, é a R. dos Cariris, eixo que é de fato uma das principais localizações comerciais da cidade.

### 3.4.2 Caracterização da(s) centralidade(s)

Para Barbalha foram identificadas as seguintes dinâmicas de centralidade:

- Como foi verificado para a cidade do Crato, em Barbalha também há uma coincidência entre o *Centro Topológico* e o *Centro Antigo*. Porém, enquanto no Crato o desmonte do conjunto construído mais antigo denota a intensidade das transformações, pelo declínio econômico da cidade de Barbalha, a partir do início do século XX, grande parcela de seu patrimônio edificado locado no núcleo original da ocupação foi preservado<sup>76</sup>. Ou seja,

<sup>76</sup> Esse patrimônio já foi alvo de estudos para seu tombamento, tendo bens desse sítio histórico inventariados em 2001, num convênio entre a Prefeitura de Barbalha e IPHAH/UFC/URCA. Entretanto, nenhum bem é tombado na cidade em nível federal e apenas dois imóveis são tombados em nível estadual (a Casa de Câmara e Cadeia e o antigo Casarão Hotel). Em janeiro de 2012, o Governo do Estado, através da Secretaria das Cidades, deu início às obras de pavimentação e sinalização do Centro Antigo de Barbalha, dentro das ações do Programa Cidades do Ceará – Cariri Central (TEIXEIRA, 2012). Entretanto, sem uma legislação de proteção e fiscalização, esse patrimônio permanece abandonado, sofrendo com falta de conservação e reformas deletérias.

mesmo que a coincidência entre as duas propriedades seja por vezes deletéria à preservação patrimonial, neste caso sobrepõem-se às propriedades configuracionais nexos de ordem econômica.

- O uso comercial desse centro é de parca diversidade, correspondendo a uma escala de um subcentro de atendimento imediato às residências: não se verificam ali processos de transformação edilícia ou de expansão. Por outro lado, o *Centro Ativo* da cidade foi identificado nas proximidades dos equipamentos médicos, com destaque ao Hospital São Vicente de Paula. Nos arredores desses equipamentos instalam-se serviços de atendimento aos pacientes e acompanhantes, com também pontos de transporte interurbano e intermunicipal. Ou seja, a centralidade ativa da cidade é determinada por magnetos funcionais.
- Pode-se perceber a formação de duas subcentralidades “lineares”: uma ao longo da Av. Paulo Maurício e outra lindeira a Av. Leão Sampaio. Ali se verifica um perfil de usos relacionados com o caráter de “passagem” dessas vias, ou seja, apresentam equipamentos que correspondem à escala do veículo e apontam para uma centralidade em escala metropolitana.

### 3.5 CONSIDERAÇÕES PARCIAIS: SÍNTESE DOS CENTROS MUNICIPAIS

Apontou-se a existência alguns tipos de centros internos a cada cidade, dentre os quais se destacam: (1) o *Centro Tradicional*, área identificada desde as análises do Capítulo 2 como o lócus comercial, pertencendo e/ou confundindo-se com *Centro Antigo* (por vezes referido como Centro Histórico, quando assim definido na legislação urbanística<sup>77</sup>), porção esta que permanece até os dias de hoje com grande vitalidade econômica e permeada de aspectos simbólicos; (2) o *Centro Ativo*, onde prevalecem os usos – comerciais e de serviços – e fluxos mais intensos; e, (3) o *Centro Topológico*, ou núcleo de integração, onde se encontram os maiores potenciais de acessibilidade. O Quadro a seguir resume as relações de coincidência ou deslocamento entre esses centros.

QUADRO 3 - Resumo das centralidades municipais	
CIDADE	RELAÇÕES
Crato	CTr = CA = CTo
Juazeiro do Norte	CTr = CA ≠ CTo
Barbalha	CTr = CTo ≠ CA

Legenda: CTr – Centro Tradicional      CA – Centro Ativo      CTo – Centro Topológico

<sup>77</sup> Somente na legislação municipal de Crato foi definido um perímetro de “Núcleo Histórico ou Centro Histórico – núcleo onde nasceu a cidade [...] a área urbana contida entre o Rio Granjeiro, o antigo leito da via férrea, a Rua Rui Barbosa e a Rua Zacarias Gonçalves” (CRATO, 2000c. p. 16).

Como visto, para a cidade de Crato encontra-se uma coincidência entre *Centro Tradicional/Histórico* – *Centro Ativo* – *Centro Topológico*. Essa característica aproxima-se da ideia de cidade instrumental (HILLIER, 1999) ou a máxima de urbanidade (HOLANDA, 2002), como encontrado nos centros históricos do Brasil desde os tempos coloniais (MEDEIROS, 2006).

Por outro lado, em Juazeiro verificou-se que embora *Centro Tradicional* e *Centro Ativo* sejam coincidentes, o *Centro Topológico* desloca-se para os arredores dos bairros Pirajá e Romeirão. Infere-se que a dinâmica de centralidade e a vitalidade urbana da área tradicional são afetadas pela existência de magnetos de ordem simbólica (HILLIER, 1999), com destaque para espaços sagrados que envolvem a figura do Padre Cícero. Por outro lado, as demais dinâmicas apontam para uma tendência de especialização na escala metropolitana (conforme será discutido no Capítulo 4).

Finalmente, em Barbalha o *Centro Tradicional/Histórico* coincide com o *Centro Topológico*, embora nexos econômicos sobreponham-se a tal dinâmica. O *Centro Ativo* da cidade flutua no entorno dos equipamentos de serviço de saúde, ou seja, pode-se afirmar que a vitalidade urbana é afetada pela existência de magnetos de ordem funcional.

Entretanto, cabe ressaltar que essas cidades vinculam-se e articulam-se em uma estrutura maior: o Crajubar. Essa nova escala de análise, a metropolitana, redefinirá mais uma vez esses processos de reestruturação de centralidade, conforme será detalhado no próximo capítulo.



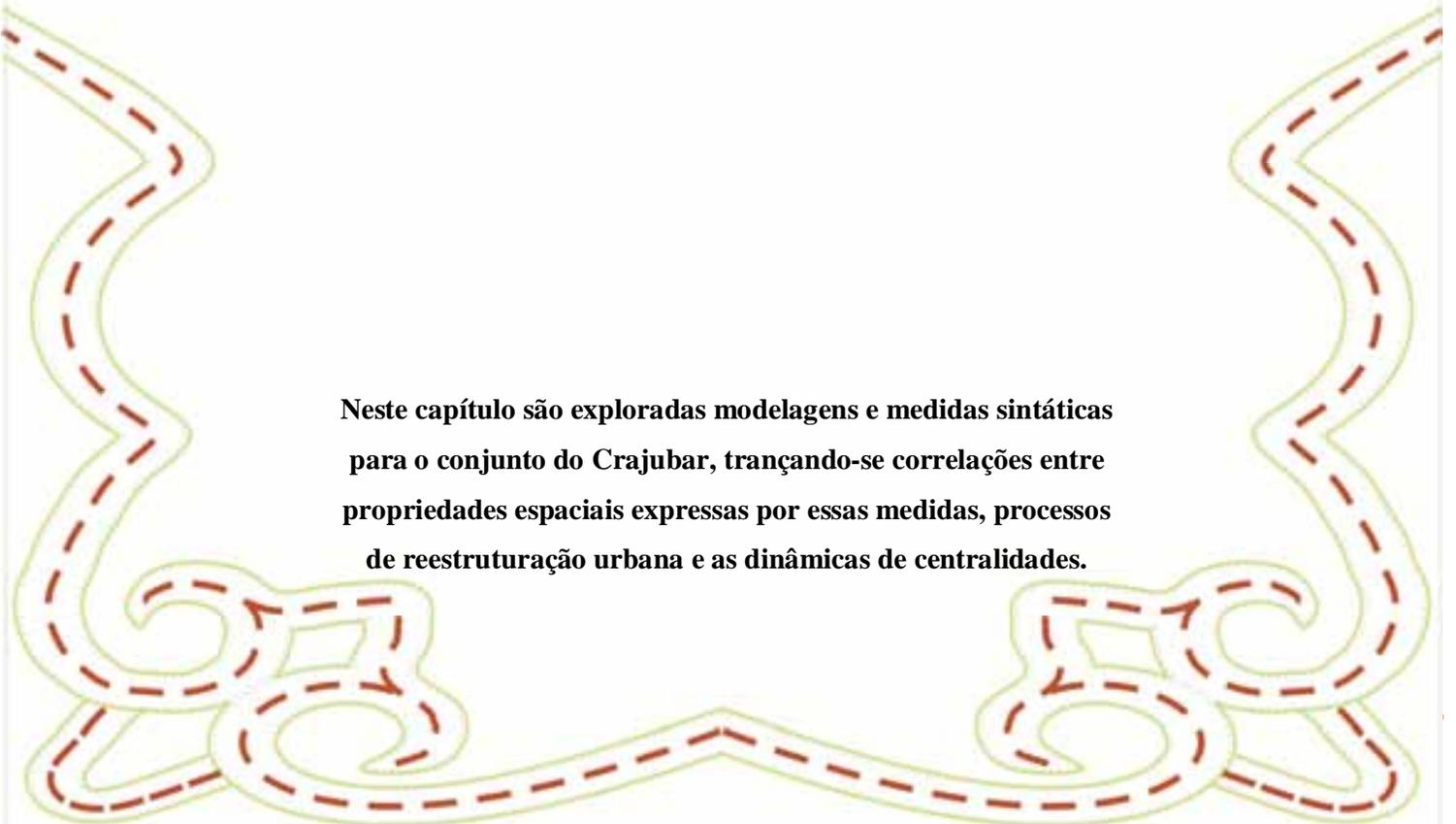
# CAPÍTULO 04

---



## O CRAJUBAR EM SEU TODO

Neste capítulo são exploradas modelagens e medidas sintáticas para o conjunto do Crajubar, traçando-se correlações entre propriedades espaciais expressas por essas medidas, processos de reestruturação urbana e as dinâmicas de centralidades.



## CAPÍTULO 04: O CRAJUBAR EM SEU TODO

---

### 4.1. PREÂMBULO

O presente capítulo tem por finalidade analisar o conjunto do Crajubar. Segue-se o mesmo esquema do capítulo anterior: foram feitas modelagens com linhas axiais, linhas de continuidade e segmentos, calculados para diversas medidas sintáticas (definidas no Capítulo 01 e já exploradas nos Capítulos 2 e 3). A modelagem representa a conurbação das cidades de Crato, Juazeiro e Barbalha (Figura 4.1).

É importante explicar novamente que embora exista uma ligação física entre as cidades de Crato e Barbalha – denominada de estrada do Arajara – desconsiderou-se essa ligação devido à descontinuidade de ocupação da malha urbana entre as duas cidades. A acessibilidade ao distrito de Arajara é precária, feita por uma estrada carroçável que é a base da CE-293. Há anos, está prevista a pavimentação dessa via, desde o Município de Barbalha até o Crato, passando por esse distrito. A ocupação ao longo dessa via, embora apresente algumas indústrias, é caracteristicamente rural (Ver Figura I.6).

### 4.2. ANÁLISE GLOBAL E LOCAL DO CRAJUBAR

Em comparação com a esparsa ocupação sertaneja, o Crajubar é um conjunto urbano de grande densidade demográfica e ponto de convergência de correntes migratórias. Lugar de comércio diversificado, tanto atacadista como varejista<sup>78</sup>, sendo também um centro de abastecimento alimentar e de convergência da produção agrícola (principalmente de produtos como mandioca, cana-de-açúcar, arroz, milho e feijão). O setor industrial também tem destaque, sendo o Crajubar o principal polo calçadista<sup>79</sup> na estrutura de produção cearense,

---

<sup>78</sup> Tem destaque principalmente a comercialização de automóveis e autopeças, produtos para agropecuária, ourivesaria, têxteis e confecções, materiais de construção, móveis e eletrodomésticos.

<sup>79</sup> Essa vocação é decorrente das características da ocupação histórica da área (como visto no Capítulo 2): os criadores baianos e pernambucanos foram atraídos para o Cariri por sua situação favorável à criação de rebanhos bovinos, fazendo com que, durante os séculos XVIII e XIX, o Cariri tivesse por base econômica a pecuária. O aproveitamento do couro bovino em diversos produtos, dentre eles os calçados, era marcada pelo artesanato. Na

sobretudo a partir das políticas de incentivo à industrialização, implantadas na década de 1990 (ver Capítulo 02). O núcleo Crajubar exerce uma influência que extravasa os limites do Estado, polarizando as áreas limítrofes dos Estados da Paraíba, Piauí e Pernambuco, além da própria Região Sul do Ceará. Essa polarização se dá devido à boa localização geográfica e acessibilidade: centro geográfico do Nordeste, equidistante cerca de 600 km das principais cidades da região (retomar imagem I.5) e com fácil acesso a um mercado de cerca de 40 milhões de consumidores, além da aproximação física das três cidades, o que contribui para a formação de uma grande área conurbada. A criação da RMC, em 2009, expõe essa influência na rede urbana nordestina, como resultado das transformações espaciais acumuladas ao longo de vinte anos, de modo que:

A escolha da referida região como foco principal para investimentos não se deu por acaso. O rápido crescimento urbano da cidade de Juazeiro do Norte, acoplada com as tradições festivas e culturais de Crato e Barbalha – que já vinham se configurando como um espaço reestruturado, chamou a atenção do capital público e privado, os quais as enxergaram como um lugar atrativo e de futuro promissor dentro dos seus interesses. Nessa condição, o Cariri foi escolhido estrategicamente para por em prática a ideologia (neo) desenvolvimentista do governo estatal (PEREIRA; OLIVEIRA, 2011, p. 3).

O Governo do Estado de Ceará criou e vem implementando um programa de ações denominado *Cidades do Ceará* que, dentre outras ações, intervêm no espaço urbano construindo equipamentos regionais, aos quais se destacam: (1) a CEASA, em Barbalha<sup>80</sup>; (2) o Hospital Regional do Cariri<sup>81</sup>, em Juazeiro do Norte (3) o Centro de Convenções do Cariri, em obras no Crato; (4) o campus da Universidade Federal do Ceará – UFC/Cariri; e, (5) os Centros de Especialidades Odontológicas.

Para dar conta da expressão morfológica desse processo, foram construídas representações da estrutura espacial em diversos níveis. Inicialmente, apresenta-se a **modelagem axial calculada para a medida de integração global** (Figura 4.2). O núcleo de integração – percentual das linhas mais integradas – está em sua maior porção sobre a cidade de Juazeiro do Norte. Trata-se de um centro topológico de três “pernas”: (1) ao longo da Av. Padre Cícero, ligação com Crato; (2) ao longo da Av. Leão Sampaio, ligação com Barbalha; e,

---

maioria dos casos, os calçados eram fabricados nas residências, com mão de obra familiar, até o processo de industrialização (FEITOSA *et al.*, 2009).

<sup>80</sup> Com um investimento de R\$ 11 milhões, a Ceasa foi inaugurada em fevereiro de 2012, tendo como função o comércio e distribuição de hortifrutigrangeiros da região, com a meta de abastecer mais de 100 municípios (do Ceará, Pernambuco, Bahia, Piauí e Paraíba) e gerar cerca de mil empregos diretos (SANTOS, 2012).

<sup>81</sup> Inaugurado em abril de 2011, com 284 leitos e um investimento de mais de R\$ 100 milhões.

(3) o próprio centro topológico de Juazeiro, quando analisado individualmente, ao longo da Av. Castelo Branco.

O encontro dessas três vias dá-se no bairro Triângulo de Juazeiro, que recebe esse nome justamente por ser o entroncamento das rodovias CE-060, que liga Barbalha a Caririáçu, passando por Juazeiro do Norte; e a CE-292, que faz a ligação com o Crato. O grande fluxo viário acabou por formar um aglomerado de serviços, comércio e também habitações. Esse bairro tornou-se o novo centro de negócios que polariza a concentração de investimentos de maior porte que demandam uma maior parcela de solo e de serviços que extrapolam as demandas de cada cidade. A representação axial reforça a hipótese condutora deste estudo, do surgimento de uma nova centralidade em escala metropolitana, hipótese fortalecida por observações empíricas acerca da ocupação recente do bairro: estão sendo instalados equipamentos que respondem a uma escala regional, como o Hospital Regional do Cariri, faculdades, lojas de grande e médio porte (retornar a Figura 3.44 e ver também Figura 4.6) e as obras de ampliação do Cariri Shopping<sup>82</sup> (Figuras 4.3 e 4.4). Outro empreendimento que confirma a vocação de negócios e serviços do bairro é o *Office Cariri*<sup>83</sup> (Figuras 4.3 e 4.5).

Cabe destacar a existência de outros empreendimentos de mesmo porte no entorno imediato dessas obras, a saber: o *Medical Center* (que abriga principalmente consultórios médicos, também com 13 pavimentos), o edifício Residencial Timbaúbas (com cerca de 20 pavimentos) e empreendimentos da iniciativa pública, como o já citado Hospital Regional (com 9 pavimentos), a Rodoviária de Juazeiro (principal ponto de chegada dosromeiros e turistas), um dos campus da Universidade Regional do Cariri<sup>84</sup> e o Instituto Federal Tecnológico do Ceará - IFCE. Nas proximidades existem ainda cerca de cinco grandes vazios disponíveis (Figura 4.6 e Figura 3.44).

As transformações dessa área podem ser verificadas nas imagens da Figura 4.7, onde se apresentam três estágios da ocupação. No estágio (A), em inícios da década de 1970, tem-se o grande terreno (defronte ao entroncamento das vias) que pertencia ao Seminário Batista

<sup>82</sup> Após essa reforma, o Cariri Shopping deverá ser o maior centro comercial do interior do Nordeste. De acordo com o projeto arquitetônico divulgado, serão criadas novas áreas de lazer, ampliada a praça de alimentação e o estacionamento, além de novas 188 lojas (sendo quatro âncoras), um hipermercado e quatro salas de cinema. Estima-se que o empreendimento gere 900 novos postos de trabalho diretos e outros 2.000 indiretos, com um investimento de R\$ 50 milhões (PEREIRA; OLIVEIRA, 2011).

<sup>83</sup> Edificação com 13 pavimentos (sendo subsolo, térreo, mezanino, 9 pavimentos tipo e cobertura) e cerca de 160 salas para serviços e profissionais liberais, com obras previstas para serem finalizadas em julho de 2012.

<sup>84</sup> Denominado Campus Crajubar, sediando os cursos de Engenharia de Produção, Matemática e Construção Civil.

do Cariri, posteriormente parcelado com a transferência da instituição para o Crato. A divisão dessa gleba deu lugar ao Ginásio Poliesportivo (inaugurado em 1988), ao Cariri Shopping (inaugurado em 1997) e outros equipamentos de grande porte já destacados, conforme no estágio atual (B). Por fim, em (C) simula-se a paisagem do bairro após a construção de dois edifícios verticais, o *Central Park* comercial e residencial, já em obras, no terreno posterior ao ginásio.

Retomando a modelagem axial, apresenta-se na figura 4.8 o **cálculo da integração local** (R3). Ganha visibilidade como forte elo de interface do complexo, notadamente entre Crato e Juazeiro, a Av. Padre Cícero, destacada como via mais acessível do conjunto nessa escala local. O uso do solo dos lotes lindeiros à avenida passa por acelerada transformação: estão sendo instaladas lojas atacadistas de grande porte (p. ex. o supermercado Atacadão, loja de móveis e eletrodomésticos Macavi), lojas de automóveis, instituições como o Centro de Convenções do Cariri em construção (Figura 4.10) e há discussões sobre a transferência do Parque de Exposições do Centro do Crato para as proximidades da via<sup>85</sup>. Estes usos, apesar de possuírem variados portes e públicos-alvo, obedecem a uma mesma lógica locacional: são usos cujo acesso é feito preferencialmente por meio do automóvel particular, por isso a necessidade de ligação direta com uma via de alto tráfego de veículos, não só de circulação intraurbana do Crajubar, mas da região sul do Ceará como um todo (ver Figura 4.9).

Destaca-se também na representação de integração local a ligação com Barbalha, Av. Leão Sampaio, cuja modelagem sugere que irá seguir os mesmos passos de ocupação e usos verificados para a Av. Padre Cícero. Quando em visita ao local, verificou-se a existência na Av. Leão Sampaio (principalmente na porção intermediária entre Juazeiro e Barbalha) de maior número de lotes vazios, do que na Av. Padre Cícero. Essas grandes glebas estão em processo de especulação imobiliária, já sendo encontradas nas mídias as primeiras propagandas de condomínios residenciais nessa área (Figura 4.12 – o assunto será retomado no item a seguir). Nessa avenida identificaram-se dois trechos distintos de ocupação nos bairros: (1) Lagoa Seca e Planalto em Juazeiro; e, (2) Crajubar e Bulandeira, em Barbalha. Nos primeiros, destacados no capítulo anterior como a área residencial para qual se deslocam as classes média e alta da região, são verificados usos comerciais e de serviço destinados a essa parcela da população (lojas de móveis planejados, restaurantes, revendedoras de veículos

---

<sup>85</sup> O atual governador do Ceará, Cid Gomes, lançou, há cerca de dois anos, a proposta de transferência do Parque de Exposições do Crato para fora da área central do município para as proximidades da Av. Padre Cícero. Em meio à revolta da população contra a proposta, foi acertado um projeto de reestruturação do espaço atual do parque.

etc.) e para o atendimento aos estudantes e professores vindos de outras cidades que se instalam nessa área devido à proximidade com as universidades. No segundo caso, a ocupação é mais rarefeita (em sua maioria ocupada por residências), onde se instalam parte das indústrias do polo calçadista do Cariri e a Ceasa (Figura 4.11)

A análise espacial de abrangência local sugere, ainda, que a nova centralidade em formação no Triângulo nem se vincula aos centros tradicionais das três cidades nem parece tendente a substituí-los, uma vez que neles permanecem núcleos de alta ou média acessibilidade, ou seja, observa-se a formação de um Centro Regional. Fenômenos como este aqui descrito, de formação de novas centralidades de caráter regional como resposta à transformação de um território em área metropolitana, refletem uma dinâmica urbana comum a muitas cidades brasileiras na qual os interesses comerciais e imobiliários unem-se para promover o “[...] desenvolvimento de novas escalas de distribuição de bens e serviços, por meio da instalação de grandes equipamentos na periferia [...], redefinindo seus usos e conteúdos” (SPÓSITO, 1998, p. 30).

Seguindo o esquema de análise, foi feito **o cálculo de escolha métrica para a modelagem de segmentos**. Para o raio de 600m (ver Figura 4.13), tornou-se laborioso buscar correlações entre todas as zonas destacadas e a realidade urbana das cidades, portanto serão privilegiadas nesta análise as porções cujas correlações encontradas tangenciam aspectos da questão das centralidades. Como visto no capítulo anterior, nesta análise era esperado destaque a áreas de uso intenso de pedestres, que podem ser identificadas pela presença de comércio de atendimento à escala local.

Para a cidade do Crato, podem-se identificar três áreas de concentração de segmentos com maior percentual de escolha: (a) *bairro Novo Crato* (identificado no mapa da Figura 4.13 pelo número 1); (b) na confluência dos bairros *Seminário, Centro e Vila Alta* (identificado no mapa pelo número 2); e, (c) o bairro *Caixa d’água* (identificado pelo número 3). Em (a) habita uma população de baixo poder aquisitivo, atraída pela proximidade da Indústria de calçados Grendene<sup>86</sup> (ver Figuras 4.14 e 4.15) – que por sua vez promove o incremento populacional e o conseqüente aumento no consumo “[...] embora de forma limitada em função do baixo poder aquisitivo de seus salários, dinamizando assim a economia urbana formal e informal desses centros, reforçando o seu poder de atração e reorientando os fluxos do

---

<sup>86</sup> Em 1997, tiveram início as operações da terceira unidade cearense da Indústria de Calçados Grendene Ltda., com capacidade atual de produção de 12 milhões de pares anuais de produtos de Estireno Vinil Acetato – EVA, segundo dados do site da empresa.

consumo dentro da rede urbana” (MARIA JÚNIOR, 2009, s/p.). A porção (b), como dito no capítulo anterior, é identificada como periferia de centro ativo – lugar de boa/média acessibilidade global – nessa área acontecem as tradicionais e seculares “Feiras do Crato”, evento semanal que transforma a área num polo de atração regional, sendo nas proximidades do canal do Rio Granjeiro (divisa destes bairros) o ponto de parada do transporte para as cidades vizinhas (ver Figura 4.16 e 4.17). Por fim, a porção (c) já foi identificada na análise individual do Crato como sendo um subcentro da cidade.

Para a cidade de Juazeiro do Norte, identificaram-se três áreas de maior destaque: (a) nos arredores da *Igreja dos Franciscanos* (identificado no mapa da Figura 4.13 pelo número 4); (b) parcela dos bairros *Pirajá e Limoeiro* (identificado pelo número 5); e, (c) trecho do bairro *João Cabral* (identificado pelo número 6), nas proximidades do Parque Timbaúbas. A porção (a) é um dos roteiros de romarias, que juntamente com a Praça dos Ourives e a antiga Estação Ferroviária (atualmente uma estação do VLT – Figura 4.18), delimita a centralidade do bairro *Franciscanos*, tanto devido às instituições e serviços que lá se encontram, como pelo caráter afetivo que estas representam, entretanto, o uso do solo do entorno é predominantemente residencial de média densidade e padrão popular de habitação. A porção (b) foi anteriormente identificada como Centro Topológico em escala municipal e (c) é um dos bairros mais populosos da cidade (desmembramento do Bairro Romeirão), predominantemente residencial de média densidade e baixo padrão construtivo (Figura 4.19).

Por fim, para a cidade de Barbalha identificaram-se duas pequenas manchas de maior percentual de escolha: (1) no bairro *Centro*, nos arredores da Praça 15 de novembro (identificado pelo número 7); e, (2) nas proximidades da *Praça do Rosário* (identificado pelo número 8). Na porção (a) se localizam a Rodoviária e a antiga Casa de Câmara e Cadeia (Figuras 4.20 e 4.21) e em (b) encontram-se a igreja que dá nome aquela praça, o Hospital São Vicente de Paula (destacado anteriormente como Centro Funcional da cidade) e a Faculdade de Medicina do Cariri - usos que atraem/geram grande volume de pedestres no seu entorno (Figuras 4.22 e 4.23).

Em síntese, é possível traçar uma aproximação entre as porções destacadas em Crato e Barbalha como locais de comércio em escala local, enquanto que as porções que se destacaram em Juazeiro coincidem com o centro topológico da cidade quando analisada individualmente. Os bairros Pirajá e Romeirão (e arredores) são centros secundários da cidade de Juazeiro, especialmente nos arredores do mercado do Pirajá, onde se instalam diversos comerciantes informais (FERREIRA; CHACON, 2010).



Quando o cálculo é feito para o raio de 5 km (Figura 4.24) identifica-se uma maior “continuidade” entre os segmentos destacados, ou seja, dando realce a vias com maior tráfego de veículos, como apontado anteriormente nas análises individuais das cidades. Na representação do Crajubar, o maior destaque foi dado a segmentos da cidade de Juazeiro, em especial as vias de contorno do Parque Timbaúbas. Sobressaem no mapa também: (1) encontro das avenidas Padre Cícero e Leão Sampaio, na Praça do Triângulo, já citada anteriormente; (2) a Av. Castelo Branco; e, (3) a Av. Maia/ Vereador Antonio Coimbra (vias estas identificadas no mapa da Figura 4.24). Em Barbalha não foram destacados segmentos nesta representação, mas em Crato ressalta-se a Av. São Sebastião, no bairro Caixa d’Água, já comentada no capítulo anterior como único acesso ao bairro Granjeiro e lugar onde se instala um subcentro.

É interessante perceber nessa representação como as vias de Juazeiro detêm maior percentual de escolha, o que se pode comparar com as modelagens anteriores de integração e escolha métrica com raio de 600m: em todos esses cálculos, a confluência entre os bairros Franciscanos/Pirajá/Romeirão/João Cabral exerce posição de destaque frente ao conjunto do Crajubar. Sugere-se novamente que as propriedades morfológicas apontam para uma tendência de acentuadas transformações nessa área, com a consolidação econômica da RMC.

Dando continuidade às **análises de segmentos, foi calculada a medida de escolha topológica** (Figura 4.25). Como já dito no capítulo anterior, esse cálculo traz à tona o sistema viário principal, a saber: (a) as avenidas de ligação metropolitana, Padre Cícero (única via na cor vermelha no mapa) e Leão Sampaio; (b) a Av. Perimetral Dom Francisco, significativo eixo de penetração na cidade do Crato; (c) a R. Monsenhor Esmeraldo, importante eixo que corta os bairros Centro e Pinto Madeira, em Crato; (d) a R. Francisco Martins de Sousa, no bairro Jardim Gonzaga (já identificado com Conjunto Mutirão); (e) o eixo compostos pelas avenidas Maia/Vereador Antônio F. Coimbra, que acompanha os trilhos do VLT; (f) a Av. Castelo Branco, que já foi comentada neste estudo como importante eixo de expansão urbana de Juazeiro do Norte; e, (g) a Av. Perimetral no bairro Planalto, principal acesso à Cidade Universitária (campus da UFC no Cariri).

A maioria dessas vias tem grande tráfego de veículos, sendo, portanto, privilegiadas em obras de capeamento asfáltico e são rotas de transporte coletivo. Aparecem com destaque mediano na representação alguns outros segmentos distribuídos por todo o sistema, mas que não correspondem à continuidade de eixos, ou seja, são trechos isolados de diversas ruas que respondem pela ligação secundária entre aquelas vias principais de tráfego. Ou seja, nessa

modelagem percebe-se a hierarquia viária, podendo ser usada para sua classificação em vias estruturais (via de maior destaque), coletoras (médio destaque) e locais (demais vias).

Como comentado no capítulo anterior, julgou-se interessante comentar a proximidade entre a análise de segmentos e de **linhas de continuidade quando calculadas para a medida de escolha** (Figura 4.26). Novamente, tem destaque o sistema viário principal da conurbação, ou seja, esta medida quando calculada para segmentos ou para linhas de continuidade, reflete claramente as vias prováveis de utilização em um sistema como um todo. Essas vias são de fato aquelas que possuem maior calha e melhor capeamento (ou que são priorizadas nas obras dessa natureza), como também são rotas do transporte público (como será retomado mais à frente). Entretanto, a agregação das linhas de continuidades acarreta diferenciações em relação à modelagem de segmentos.

Em Crato, como comentado em sua análise individual (Capítulo 3), os procedimentos de associação designam dois importantes eixos viários: (a) a Av. Tomaz Osternes de Alencar, que contorna a porção superior da cidade, principal eixo de penetração oeste do Crajubar; e, (b) o grande eixo formado pelas ruas Presidente Kennedy/Dr. João Pessoa /Cel. Antonio Luis/São Sebastião/Pedro Felício Cavalcante (que atravessa os bairros Vila Alta/Centro/Pimenta/Caixa d'água/Granjeiro, respectivamente), que exerce “força” tão relevante no sistema viário do Crato que se destacou também na análise do conjunto do Crajubar. Outra distinção é encontrada em Juazeiro: a modelagem de linha de continuidade dá destaque ao encontro das vias Padre Cícero e Leão Sampaio, o cerne do Bairro Triângulo, identificado anteriormente como o centro que responde a essa nova escala metropolitana.

Apresenta-se o **mapa de linhas de continuidade calculadas para a medida de integração global** (Figura 4.27). Ao contrário do resultado calculado para as linhas axiais (Figura 4.2), a modelagem de linhas de continuidade apresentou um núcleo de integração linear, ou seja, que compreende e espraia-se ao longo das vias de ligação metropolitanas. Embora os bairros Pirajá/Romeirão e arredores possuam uma acessibilidade mediana nessa representação (em amarelo no mapa – destacados na modelagem axial como núcleo de integração), ganham maior integração os bairros lindeiros às avenidas destacadas, em especial os bairros Lagoa Seca/Planalto (em Juazeiro) e Crajubar/Bulandeira (em Barbalha) ao longo da Av. Leão Sampaio.

De fato, pode-se afirmar (como será retomado no item que tratará dos novos empreendimentos imobiliários a seguir) que é nesses bairros onde se verificam as principais transformações de uso do solo. Dentre estas, têm destaque as novas dinâmicas residenciais seja por meio de verticalização ou através da instalação de condomínios horizontais fechados,



desde aqueles de pequeno porte (com até 10 casas) até grandes conjuntos que se apartam e negam o traçado urbano tradicional.

### **4.3. TENDÊNCIAS DE CRESCIMENTO DA METRÓPOLE DO CARIRI**

#### **4.3.1. Produção imobiliária**

Dentre uma grande possibilidade de variáveis para a leitura dos processos de transformação urbana, optou-se por analisar as localizações e tipologias produzidas pelos agentes imobiliários no Crajubar. Este estudo foi feito a partir de visitas às principais imobiliárias e construtoras da região no período de fevereiro a abril de 2011<sup>87</sup>, quando foi coletado material de divulgação dos empreendimentos, sendo o estudo complementado com a pesquisa aos sítios eletrônicos de algumas empresas. Os dados colhidos de trinta empreendimentos estão sintetizados no Quadro 4, a seguir, onde detalha-se a categoria, localização (bairro), cidade e outras observações. Resumem-se os achados em cinco tipos: (1) terreno em loteamentos abertos; (2) lotes em condomínios fechados; (3) casas em condomínios fechados; (4) apartamentos; e, (5) empreendimentos comerciais ou de serviços, conforme distribuídos em porcentagens no Gráfico 2, a seguir.

Na primeira categoria foram encontrados oito loteamentos (27% do total – ver Gráfico 02), sendo a maioria deles de médio e baixo padrão, porém com proposta de disponibilização de infraestrutura básica (como rede de água, energia elétrica, ruas calçadas etc.) e com grande número de lotes (ver Figura 4.28). O segundo tipo, lotes em condomínios horizontais fechados, representa 13% dos empreendimentos, sendo um modo de morar relativamente novo na região. Esses condomínios são de médio porte (possuindo entre 100 e 200 lotes), contando em sua maioria com itens de lazer (churrasqueira, piscina, quadra de esportes etc.) e de segurança (ver Figura 4.28). A terceira categoria difere-se da anterior por serem empreendimentos de menor porte (com até 30 lotes) onde todas as casas seguem um projeto padrão (embora em alguns casos existam dois ou mais tipos de planta baixa), sendo uma tipologia comum na região (ver Figura 4.29 e retomar Figura 3.13).

---

<sup>87</sup> Período este em que foi realizado também parcela maior do levantamento fotográfico da região.



**QUADRO 4 - Empreendimentos imobiliários do Crajubar**

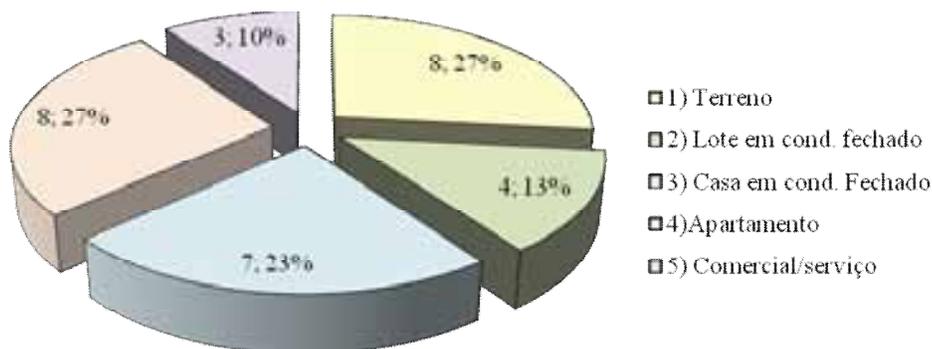
EMPREENDIMENTO	CATEGORIA	LOCALIZAÇÃO	CIDADE	ETAPA	OBS.
<b>Alto dos Cardeais</b>	(3) Casa térrea em condomínio fechado	Não identificado	Barbalha	Finalizado	
<b>Bistol Golden Towers</b>	(4) flat	Planalto	Juazeiro	Obras	
<b>Caminho das Árvores Residence</b>	(2) Lote em Condomínio residencial fechado	Crajubar	Barbalha	Projeto	173 lotes
<b>Cidade Kariris Residencial Clube</b>	(2) Lote em Condomínio residencial fechado	Planalto	Juazeiro	Obras	
<b>Codomínio Terras da Lagoa</b>	(3) Casa térrea em condomínio residencial fechado	Lagoa Seca	Juazeiro	Obras	
<b>Condomínio Terra dos Cariris</b>	(2) Lote em Condomínio residencial fechado	Não identificado	Barbalha	Finalizado	
<b>Ed. Alberto Moraes</b>	(4) Apto. (3 quartos) em edifício de 4 pavimentos	Lagoa Seca	Juazeiro	Projeto	
<b>Ed. Central Park Comercial</b>	(5) Sala comercial (30m <sup>2</sup> )	Triângulo	Juazeiro	Obras	234 salas
<b>Ed. Central Park Residencial</b>	(4) Apto. (3 e 4 quartos) em edifício de 15 pavimentos	Triângulo	Juazeiro	Obras	64 aptos
<b>Ed. Golden Park</b>	(4) Apto. (3 quartos) em edifício de 4 pavimentos	Lagoa Seca	Juazeiro	Finalizado	
<b>Ed. Morada Imperial</b>	(4) Apto. (2 quartos) em edifício de 4 pavimentos	Lagoa Seca	Juazeiro	Projeto	
<b>Ed. Puerto Montt</b>	(4) Apto. (2 quartos) em edifício de 6 pavimentos	Lagoa Seca	Juazeiro	Projeto	
<b>Horto Ville Residence</b>	(2) Lote em Condomínio residencial fechado	Bulandeira	Barbalha	Obras	137 lotes
<b>José Cícero de Menezes Vile</b>	(3) Casa 2 pavimentos em condomínio fechado	Lagoa Seca	Juazeiro	Projeto	12 casas
<b>Lot. Campo Alegre</b>	(1) Lote	Tiradentes	Juazeiro	Finalizado	
<b>Lot. Ciceropólis</b>	(1) Lote	Frei Damião	Juazeiro	Obras	
<b>Lot. Conviver Crato</b>	(1) Lote	Mirandão	Crato	Finalizado	754 lotes
<b>Lot. Conviver Life</b>	(1) Lote	Aeroporto	Juazeiro	Finalizado	411 lotes
<b>Lot. Conviver Verdes Vales</b>	(1) Lote	Planalto	Juazeiro	Projeto	
<b>Lot. Eng. José Hélio Ribeiro Lima</b>	(1) Lote	São José	Juazeiro	Obras	
<b>Lot. Parque Brasília</b>	(1) Lote	Betolândia	Juazeiro	Finalizado	
<b>Lot. Residencial do Valle</b>	(1) Lote	Alto da Alegria	Barbalha	Finalizado	
<b>Mirante da Lagoa</b>	(4) Apto. (3 quartos) em edifício de 22 pavimentos	Lagoa Seca	Juazeiro	Obras	
<b>Office Cariri</b>	(5) Sala comercial	Triângulo	Juazeiro	Obras	
<b>Omega Ville Residence</b>	(3) Casa 2 pavimentos em condomínio fechado	Sítio Mata	Barbalha	Finalizado	
<b>Residencial Maria Gorete</b>	(4) Apto. (3 quartos) em edifício de 18 pavimentos	Lagoa Seca	Juazeiro	Obras	
<b>San Martín Vile</b>	(3) Casa 2 pavimentos em condomínio fechado	Lagoa Seca	Juazeiro	Projeto	6 casas
<b>Shopping Juazeiro</b>	(5) Lojas	Limoeiro	Juazeiro	Obras	
<b>Villas do Cariri</b>	(3) Casa térrea em condomínio fechado	Não identificado	Barbalha	Projeto	
<b>Vivendas da Serra</b>	(3) Casa térrea em condomínio fechado	Não identificado	Barbalha	Finalizado	

**LEGENDA**

(1) Terreno em loteamentos abertos	(2) Lotes em condomínios fechados	(3) Casas em condomínios fechados	(4) Apartamentos	(5) Empreendimentos comerciais/serviços.
------------------------------------	-----------------------------------	-----------------------------------	------------------	--



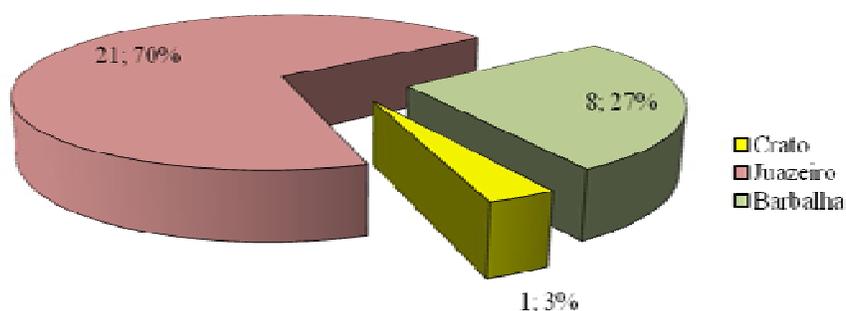
GRÁFICO 2 - Tipo dos empreendimentos



O quarto tipo corresponde à habitação vertical, em expansão na região, contando com apartamentos de médio e alto padrão construtivo (ver Figura 4.31), alguns dos quais com mais de 15 pavimentos. Por fim, a última categoria corresponde a empreendimentos de uso comercial e de serviços (*shoppings* e edifícios de escritórios – ver Figura 4.32 e rever Figura 4.5).

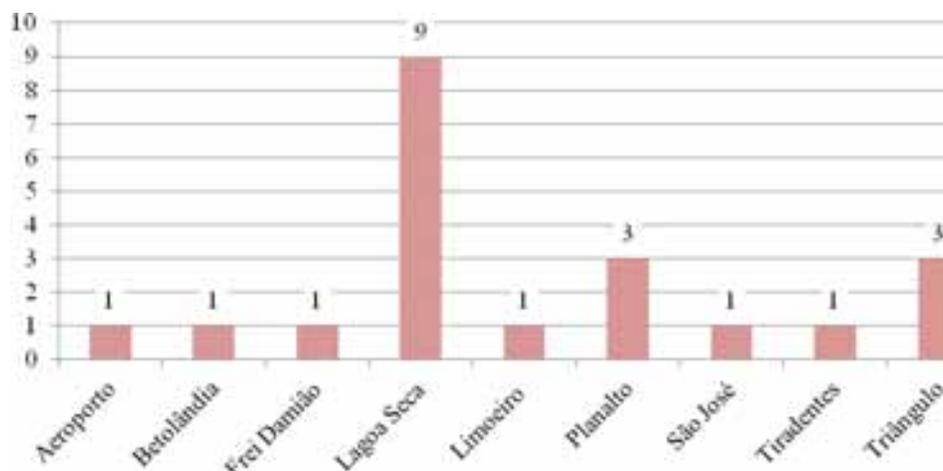
Quanto à cidade em que se localizam os empreendimentos, a maioria encontra-se em Juazeiro do Norte (totalizando 70% do total), mercado este que extravasa para a cidade de Barbalha (somando 27%) devido a sua proximidade com os bairros de maior concentração (Lagoa Seca e Planalto, conforme visto no Gráfico 4 e já comentado neste estudo). Em Crato foi levantado apenas um *folder* de divulgação de empreendimento, embora nas visitas de campo tenham sido localizadas algumas construções e placas de venda de imóveis (rever Figura 3.12). Destacam-se três construções no bairro Triângulo, apontado como centralidade regional, sendo dois desses empreendimentos destinados para serviços: o já comentado *Office Cariri* (retomar Figura 4.5) e o *Central Park* (que possui também uma torre residencial - rever Figura 4.7).

GRÁFICO 3 - Cidade do empreendimento



Outro ponto a ser comentado é a nomenclatura dada aos empreendimentos. Embora seja comum no Brasil como um todo o uso de termos em línguas estrangeiras (tais como *residence, golden, park, life* etc. encontrados no Crajubar) numa tentativa de passar *status* refinado ao lançamento, nos condomínios levantados existe uma prevalência de denominações que remetem à realidade regional como: Cariri, serra, verdes vales, lagoa etc.

**GRÁFICO 4** - Detalhamento das localizações em Juazeiro do Norte



Complementando a pesquisa feita nas imobiliárias, foi realizada uma busca sobre a temática nos jornais e outras publicações regionais, uma vez que não existem dados oficiais. Segundo dados publicados no jornal *Diário do Nordeste* (SANTOS, 2011), existem áreas de Juazeiro, como o bairro Lagoa Seca, onde o metro quadrado sofreu uma valorização de até 1.900%, ou 20 vezes o valor inicial: há cerca de três anos, o metro quadrado no bairro chegava a custar R\$ 15, atingindo hoje valores de até R\$ 300, de modo que:

Mesmo em áreas próximas ao Centro, como o Bairro São Miguel, o preço do metro quadrado chega a custar até mais de R\$ 3 mil. Em outros pontos, no centro, pode ir a R\$ 5 mil. Há três anos, era uma realidade impensada. A tendência é que, nos bairros onde há maior especulação, esse processo se estabilize e novas áreas passem a ser visadas. Exemplo atual do Bairro Novo Juazeiro e também do Bairro São José. O Atacadão numa área de cerca de mil metros quadrados, no Bairro São José, teve que investir no terreno R\$ 5 milhões (SANTOS, 2011, s/p).

Destarte, infere-se que no Crajubar tem-se um mercado imobiliário em franca expansão. Acontecem transformações de uso do solo em diversas áreas das cidades. Grandes glebas entre as cidades de Juazeiro e Barbalha (nos bairros Lagoa Seca e Planalto; e, Bulandeira e Crajubar, respectivamente) tendem a ser subdivididas em condomínios

horizontais fechados, uso relativamente novo na região. Especialmente neste bairro, Lagoa Seca, concentram-se os principais empreendimentos residenciais de alto e médio padrão. Por fim, novos usos comerciais e de serviço se concentram nos arredores do bairro Triângulo, o que reforça a proposição de formação de uma centralidade metropolitana na região.

#### 4.3.2. Breves correlações entre demografia e integração

Apresenta-se aqui a análise da concentração demográfica como componente da centralidade metropolitana, juntamente com as propriedades morfológicas e funcionais destacadas nos itens anteriores, baseando-se na metodologia proposta por Holanda (2010) e aplicada a Brasília. Utilizando os dados dos censos demográficos do IBGE, num comparativo histórico entre 2000 e 2010, foram confeccionados cartogramas com a distribuição da densidade populacional<sup>88</sup> pelos setores censitários (uma vez que não foram localizados dados sobre a distribuição de empregos na região, um dos maiores problemas de informação para estudos urbanos brasileiros).

A figura 4.33 apresenta a densidade segundo os dados do censo 2000, tendo ao fundo o mapa axial confeccionado para a década de 1990. Não se pode apontar um único centro de concentração demográfica, mas sim áreas nas três cidades: (1) em **Crato**, arredores do Centro, nos bairros *Seminário* e *Alto da Penha*, com destaque para o setor de maior densidade no bairro *Caixa d'água* (denominado oficialmente como Ossian Araripe – com uma densidade de 27,94 moradores/km<sup>2</sup>); (2) em **Juazeiro**, as maiores concentrações demográficas da cidade (e da região) encontram-se nos bairros *Romeirão* (o setor de maior densidade possui 43,97 moradores/km<sup>2</sup>), *Salesianos* e *Socorro*; e, (3) em **Barbalha**, a mancha da densidade recai sobre os bairros *Santo Antônio* e *Bela Vista* (sendo a máxima densidade encontrada de 16,17 moradores/km<sup>2</sup>).

Para os dados do censo de 2010, Figura 3.35, as manchas de concentração de densidade são muito próximas da representação anterior, sendo para cada uma das cidades: 1) em **Crato**, o setor de maior densidade continua localizado no bairro *Caixa d'água* (com uma densidade de 28,66 moradores/km<sup>2</sup>), apresentando também altos índices nos bairros *Seminário* e *Novo Crato*, neste último a densidade é influenciada pela proximidade com a Grendene; (2) em **Juazeiro**, novamente apresenta as maiores concentrações demográficas da

<sup>88</sup> Essa densidade foi calculada pela relação entre “população residente em domicílios particulares permanentes” do arquivo básico (identificado como variável 012 no censo do IBGE de 2000, ou como variável 002 no censo do IBGE de 2010) e a área dos setores censitários (calculada pelas ferramentas de SIG).

cidade e da região, especificamente no bairro *Romeirão* (entretanto, o setor de maior densidade apresenta uma queda em relação ao censo anterior, agora com 39,75 moradores/km<sup>2</sup>), seguido pelo bairro *João Cabral*; e, (3) em **Barbalha**, a mancha da densidade recai sobre os bairros *Cirolândia*, *Centro* e *Santo Antônio* (sendo a máxima densidade encontrada de 21,29 moradores/km<sup>2</sup> naquele primeiro bairro).

Para um melhor comparativo, foram confeccionadas as tabelas a seguir, com os valores de integração global das linhas axial que interceptam os setores censitários<sup>89</sup> com maior, média e menor densidade do sistema (setores estes em destaque nas Figuras 4.34 e 4.36).

**TABELA 4 - Densidade x Integração Global no Censo de 2000**

	VALOR	LOCALIZAÇÃO	INT. MÁX	INT. MÉDIA	INT. MÍN
DENS. MAX	43,97	Romeirão/ Juazeiro	0,823	0,785	0,727
DENS. MÉDIA	16,05	Salesianos/ Juazeiro	0,808	0,734	0,694
DENS. MÍN	0,02	Planalto/ Juazeiro	0,825	0,719	0,65
<i>CRAJUBAR</i>			0,904	0,592	0,157

Fonte: IBGE, 2000 (editado).

**TABELA 5 - Densidade x Integração Global no Censo de 2010**

	VALOR	LOCALIZAÇÃO	INT. MÁX	INT. MÉDIA	INT. MÍN
DENS. MAX	39,75	Romeirão/ Juazeiro	0,918	0,897	0,885
DENS. MÉDIA	10,83	Novo Crato/Crato	0,522	0,491	0,451
DENS. MÍN	0,01	Horto/ Juazeiro	0,244	0,19	0,176
<i>CRAJUBAR</i>			0,965	0,629	0,158

Fonte: IBGE, 2010 (editado).

Observando as tabelas, podem-se inferir algumas correlações. Primeiramente, deduz-se que a queda das populações em algumas áreas deve-se à re-divisão dos setores, ou seja, os setores têm suas áreas diminuídas e as densidades seguem essa tendência, pois a população parece ter se mantido sem grandes alterações (população do Crajubar aumentou cerca de 17% ao longo da década<sup>90</sup>). Quanto aos valores de integração, percebe-se que nos dados de 2000, aquelas áreas de média e baixa densidade possuem uma integração alta. Embora pareça, à primeira vista, uma possível discrepância, pode-se inferir que os altos valores de acessibilidade sugerem que a probabilidade de ocupação da área será alta, o que de fato se

<sup>89</sup> As ferramentas de SIG são capazes de isolar as linhas axiais que interceptam o setor censitário selecionado (no caso, aqueles com os maiores, menores e médios valores de densidade demográfica) e calcular os valores de integração (máximo, média e mínimo) dessa seleção.

<sup>90</sup> Aumentando de 365.810 habitantes em 2000, para 428.214 habitantes, em 2010.

confirma no bairro Planalto, já destacado no item anterior como um dos locais de atuação da produção imobiliária. Por outro lado, quando se analisa os dados do censo de 2010, percebe-se uma forte relação entre as densidades e acessibilidades dos setores selecionados, ou seja, o setor de maior densidade é integrado enquanto que o setor com menor densidade é segregado.

Percebem-se também baixas densidades em áreas já identificadas como de moradia das classes mais abastadas, caso do Parque Granjeiro, em Crato, ou da Lagoa Seca, em Juazeiro do Norte. Embora neste último coincidam valores entre altos e médios de acessibilidade (sobretudo pela ligação e proximidade com a Av. Leão Sampaio) e uma franca expansão da produção imobiliária (principalmente na construção de edifícios residenciais verticais), pode-se inferir que as elites do Crajubar assumem um processo de autosegregação (VILLAÇA, 2001<sup>91</sup>): a escolha da localização de suas residências relaciona-se mais a fatores de ordem simbólica (afetividade com a área, *status* do bairro ou amenidades climáticas, mesmo que isso signifique morar longe dos centros principais, uma vez que essa parcela da população possui meio de transporte próprio), carreando consigo infraestrutura e serviços.

Retomando Holanda (2010), convencionou-se em seus trabalhos o centro morfológico como o meio da linha mais integrada. Aplicando essa metodologia ao Crajubar, o centro morfológico é o ponto médio da Av. Padre Cícero, entre as cidades de Crato e Juazeiro, tanto para a modelagem de 2000 quanto para a modelagem de 2010. Não há, portanto, uma coincidência entre esse centro morfológico e as concentrações demográficas do Crajubar. Porém, em ambas as representações o bairro Romeirão mantém as maiores taxas de densidade e de integração. Essa porção da cidade já foi identificada como sendo o Centro Topológico do Crajubar e infere-se que essa maior congregação de população deve-se a sua localização no sistema: o bairro une a sua alta acessibilidade topológica uma boa ligação com as linhas de transporte público e está próximo a comércio e serviços, em especial com o Triângulo (Cariri Shopping, Ginásio Poli-Esportivo etc.) e Pirajá (Mercado).

#### **4.4. CONSIDERAÇÕES FINAIS: CONCORDÂNCIAS E DIFERENCIAÇÕES, ACHADOS E LIMITES**

Ao longo da elaboração desta dissertação vários entraves foram encontrados: a desatualização da base cartográfica e o trabalho exaustivo de corrigi-la a partir de fotos de

---

<sup>91</sup> Dinâmica definida no Capítulo 1 e explorada ao longo das análises diacrônicas no Capítulo 2.

satélite; a dificuldade de acesso aos dados elaborados pelos órgãos municipais e estaduais; a quase inexistente bibliografia que tangenciasse os temas trabalhados neste estudo para o Crajubar. Porém, apesar desses empecilhos, acredita-se que este estudo cumpriu os objetivos a que se propôs e, mediante essas e outras indagações acerca das dinâmicas de reestruturação urbana da região, traz à tona novas propostas acadêmicas.

Os principais achados deste estudo estão sintetizados na Figura 4.37, onde são demarcadas as centralidades do Crajubar. Verifica-se o surgimento de um **centro em escala regional** (confirmando a hipótese inicial do estudo), localizado na confluência das três cidades, identificado no bairro Triângulo, de Juazeiro, onde estão sendo construídos (e se planejam edificar) equipamentos que respondem a essa escala metropolitana. Essa centralidade regional parece estender-se ao longo das avenidas de ligação intermunicipal, Padre Cícero e Leão Sampaio, ao que foi denominado como **centralidades lineares**: são espaços também de acentuadas transformações na ocupação e no uso dos solos, em sua maioria vinculados à escala do automóvel.

Paralelamente ao adensamento e expansão da conurbação física entre as cidades, verifica-se a manutenção de certos padrões de centralidade nos **Centros Tradicionais**: núcleos de comércio que foram conformados ao longo da formação urbana das cidades (conforme demonstrado no capítulo 02) e que se mantêm como principais áreas de concentração do setor terciário. Dentro da dinâmica interna de cada cidade foi possível observar o desenvolvimento de novas centralidades: são os **subcentros**, que respondem a diversas escalas, desde áreas de comércio de apoio imediato às residências (p. ex. a Caixa d'água em Crato), como também espaços com potencialidade de se tornarem focos de um novo desenvolvimento regional (p. ex. o bairro Novo Juazeiro, com a construção do novo shopping). Juntam-se nesse mote os processos de especialização de determinadas porções do espaço urbano (consolidados e novos) como centros de convergência de pessoas e mercadorias, ou **centros funcionais** em escalas distintas – da local à regional, em alguns casos independentes dos centros tradicionais das três cidades, caso este do Centro de Saúde que se consolida em Barbalha.

Localiza-se ainda um **Centro Topológico** que recai sobre os arredores dos bairros Pirajá e Romeirão (cuja forte acessibilidade repete-se em diversas escalas e procedimentos de modelagem da Sintaxe do Espaço), onde coincidem também as maiores densidades populacionais. Sugere-se que este uso residencial será gradualmente substituído por usos que se beneficiam do movimento gerado pela malha, o que já vem acontecendo nos principais eixos de penetração (p. ex. Av. Castelo Branco).



Neste estudo, a aplicação de procedimentos de análise configuracional permitiu, a partir de indagações sobre consequências de um fenômeno relativamente novo na cena urbana brasileira – a criação de uma área metropolitana reunindo cidades interioranas – avaliar se tal determinação de caráter administrativo encontrava suporte material no ambiente construído e alguns dos seus possíveis efeitos sobre a estrutura de cidades desenvolvidas em tempos e realidades distintas. Dele resultaram evidências sobre como relações entre propriedades espaciais de centralidade e usos do espaço se manifestam, de modo individual e sistêmico, levando à substituição e surgimento de usos, que se desdobram em múltiplas instâncias, favorecendo e desfavorecendo interesses de grupos sociais diversos.

Entretanto, nexos subjacentes à natureza das cidades estudadas parecem escapar à visão revelada pela análise configuracional. Enquanto, por exemplo, o centro ativo do Crato responde à escala da cidade e aparece claramente definido como tal em termos sintáticos, reforçando, assim, a propriedade da análise forma/usos, visto que um dos principais atrativos da cidade não é este centro, mas seu polo educacional, centrado na Universidade Regional do Cariri e em diversas outras escolas e faculdades espalhadas pela cidade, que não se deixam revelar tão claramente nos procedimentos de modelagem. Por que Barbalha, tradicionalmente um centro de atividade agroindustrial com ênfase na cana-de-açúcar, tornou-se também um centro prestador de serviços de saúde, com possibilidade de converter-se em polo cultural (contando inclusive com o patrimônio arquitetônico melhor preservado da região)? Pode-se alegar que o nível de preservação desse patrimônio é consequência da baixa acessibilidade frente aos demais centros, mas tal argumento não explica o polo de serviços relacionados à saúde. É, pois, forçoso admitir que respostas a tais indagações devem ser buscadas mediante o emprego de procedimentos analíticos que transcendem as relações forma-usos e que encontram seus nexos no desenvolvimento histórico de cada caso.

Nesse contexto, menos complicado parece ser o quadro de Juazeiro, cujo centro topológico não corresponde ao centro ativo, atrelado a aspectos simbólicos: onde se concentram os locais do turismo religioso (próximo à estátua do Padre Cícero, na serra do Horto), área também identificada como o núcleo original da formação urbana de Juazeiro. Ali, as antigas residências foram convertidas em estabelecimentos comerciais e de serviço, além de pequenas atividades fabris, que se destinam a atender os romeiros e turistas, que percorrem aquele espaço envolto de simbolismos religiosos, num lugar onde se vivenciam “duas dimensões diferentes: uma sagrada, restrita aos templos e locais considerados santos por terem relação com a vida de Padre Cícero e, uma outra profana, voltada para usufruto da

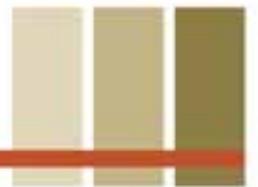


matéria, a diversão, a interação com a estrutura oferecida pelo urbano” (OLIVEIRA, 2008, p. 51).

Destarte, talvez mesmo alguns fenômenos cujos nexos pareçam residir estritamente em processos históricos não escapem inteiramente à análise morfológica e seja possível averiguar que a emergência do Triângulo como centro regional do Crajubar venha a liberar fluxos e usos em cada uma das cidades que compõem o complexo, contribuindo para a especialização dos seus centros tradicionais e redefinindo, neles também, níveis de abrangência que transcendem as escalas municipais.



# REFERÊNCIAS



## REFERÊNCIAS

---

- AGUIAR, Douglas Vieira de. Alma espacial. In: **ARQTEXTO**. ARQTEXTO (UFRGS), Porto Alegre, v. 3-4, n. 1, p. 84-91, 2003. Disponível em: <[http://www.ufrgs.br/propar/publicacoes/ARQtextos/PDFs\\_revista\\_3-4/09\\_Douglas%20Vieira%20de%20Aguiar.pdf](http://www.ufrgs.br/propar/publicacoes/ARQtextos/PDFs_revista_3-4/09_Douglas%20Vieira%20de%20Aguiar.pdf)>. Acesso em: 28 maio 2011.
- AQUINO, J. Lindemberg de. **Roteiro biográfico das ruas do Crato**. Crato: Instituto de Cultura do Cariri, 1969. 252 p. (Coleção Itaytera, 4).
- ARAÚJO, Josélio. **Barbalha – CE: Hospital São Vicente de Paulo completa 41 anos salvando vidas**. 2 de maio de 2011. Disponível em: <<http://www.caririnoticia.com.br/>>. Acesso em: 25 nov. 2011.
- ARGAN, Giulio Carlo. **História da arte como história da cidade**. São Paulo: Martins Fontes, 1998.
- BARBALHA. **Lei do Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano**. (Projeto de Lei). 2000a. 42p. Disponível em: <<http://pddu.cidades.ce.gov.br/>>. Acesso em: 22 abr. 2009.
- \_\_\_\_\_. **Lei de Organização Territorial**. (Projeto de Lei). 2000b. 17p. Disponível em: <<http://pddu.cidades.ce.gov.br/>>. Acesso em: 22 abr. 2009.
- \_\_\_\_\_. **Lei de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo**. (Projeto de Lei). 2000c. 69p. Disponível em: <<http://pddu.cidades.ce.gov.br/>>. Acesso em: 22 abr. 2009.
- \_\_\_\_\_. **Lei do Sistema Viário Básico**. (Projeto de Lei). 2000d. 27p. Disponível em: <<http://pddu.cidades.ce.gov.br/>>. Acesso em: 22 abr. 2009.
- \_\_\_\_\_. **Código de Obras e Posturas**. (Projeto de Lei). 2000e. 107p. Disponível em: <<http://pddu.cidades.ce.gov.br/>>. Acesso em: 22 abr. 2009.
- BARROS, Ana Paula Borba Gonçalves. **Estudo exploratório da sintaxe espacial como ferramenta de alocação de tráfego**. 171 f. 2006. Dissertação (Mestrado em Transportes) Universidade de Brasília, Brasília, 2006. Disponível em: <[http://repositorio.bce.unb.br/bitstream/10482/2905/1/ana\\_paula\\_barros.pdf](http://repositorio.bce.unb.br/bitstream/10482/2905/1/ana_paula_barros.pdf)>. Acesso em: 05 nov. 2011.
- BEAUJEU-GARNIER, Jacqueline. **Geografia urbana**. Tradução de Raquel Soeiro de Brito. 2. ed. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 1997. 525 p.
- BRAGA, Andrea da Costa. **Morfologia, transformação e copresença em centros urbanos: o caso do centro do Rio de Janeiro/RJ**. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) Programa de Pós-Graduação em Planejamento Urbano e Regional, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2003. Disponível em: <<http://hdl.handle.net/10183/33051>>. Acesso em: 28 abr. 2010.
- CANCELA, Francisco. A presença de não índios nas vilas de índios de Porto Seguro: relações interétnicas, territórios multiculturais e reconfiguração de identidade – reflexões iniciais. In: **Espaço Ameríndio**, Porto Alegre, v. 1, n. 1, p. 42-61, jul./dez. 2007. Disponível em: <<http://seer.ufrgs.br/EspacoAmerindio/article/view/2545/1467>>. Acesso em: 20 fev. 2012.
- CARLOS, Ana Fani. **A (re)produção do espaço urbano**. São Paulo: EDUSP, 1994.

- CARTAXO, Joaquim. **Região metropolitana do Cariri**. [s/d] Disponível em: <<http://pt.scribd.com/doc/36307673/regiao-metropolitana-cariri>>. Acesso em: 25 fev. 2010.
- CARVALHO, Heliana Lima de. **A nova Cidade Nova: Petrópolis e Tirol, bairros em constante transformação**. 2007. 163f. Trabalho Final de Graduação (Graduação em Arquitetura e Urbanismo) – Departamento de Arquitetura, Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Natal, 2007.
- CASTELLS, Manuel. **A questão urbana**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2000.
- CASTRO, José Liberal de. O tombamento da estação ferroviária do Crato. **Revista do Instituto do Ceará**, 2007. p. 41-68. Disponível em: <<http://www.ceara.pro.br/Instituto-site/Rev-apresentacao/RevPorAno/2007/2007TombamentoEstacaoFerroviariadoCrato.pdf>>. Acesso em: 25 nov. 2010.
- CAVA, Ralph Della. **Milagre em Joaseiro**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1976.
- CEARÁ. Lei Complementar nº 78, de 26 de junho de 2009. **Diário Oficial do Estado**. Governo do Estado, Fortaleza, CE, 03 de julho de 2009. Série 3, Ano I, n.121, p. 1-2.
- CORREIO do Cariry. Descrição da Cidade do Crato em 1882 pelo Dr. Gustavo Horácio (com anotações pelo Jornal Correio do Cariry). **Revista do Instituto do Ceará**, Fortaleza, 1906, p. 313-320. Disponível em: <<http://www.ceara.pro.br/Instituto-site/Rev-apresentacao/RevPorAno/1906/1906-DescricaoCratoem1882.pdf>>. Acesso em: 25 nov. 2010.
- CORTEZ, Ana Isabel R. P. **Memórias descarrilhadas: o trem na cidade do Crato**. 2008. 235f. Dissertação (Mestrado em História Social) – Departamento de História, Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, 2008. Disponível em: <[www.historia.ufc.br/admin/upload/ANA%20ISABEL.pdf](http://www.historia.ufc.br/admin/upload/ANA%20ISABEL.pdf)>. Acesso em: 23 ago. 2010.
- COSTA, Maria Clélia Lustosa; AMORA, Zenilde Baima. Transformações nas cidades médias do Ceará (Brasil). **Anais do 12º Encontro de Geógrafos de América Latina - ENGAL**, 2009. Disponível em: <[http://egal2009.easypanners.info/area05/5788\\_Costa\\_Maria\\_Clelia\\_Lustosa.doc](http://egal2009.easypanners.info/area05/5788_Costa_Maria_Clelia_Lustosa.doc)>. Acesso em: 21 out. 2010.
- CRATO. **Lei do Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano**. (Projeto de Lei). 2000a. 42p. Disponível em: <<http://pddu.cidades.ce.gov.br/>>. Acesso em: 22 abr. 2009.
- \_\_\_\_\_. **Lei de Organização Territorial**. (Projeto de Lei). 2000b. 17p. Disponível em: <<http://pddu.cidades.ce.gov.br/>>. Acesso em: 22 abr. 2009.
- \_\_\_\_\_. **Lei de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo**. (Projeto de Lei). 2000c. 69p. Disponível em: <<http://pddu.cidades.ce.gov.br/>>. Acesso em: 22 abr. 2009.
- \_\_\_\_\_. **Lei do Sistema Viário Básico**. (Projeto de Lei). 2000d. 27p. Disponível em: <<http://pddu.cidades.ce.gov.br/>>. Acesso em: 22 abr. 2009.
- \_\_\_\_\_. **Código de Obras e Posturas**. (Projeto de Lei). 2000e. 107p Disponível em: <<http://pddu.cidades.ce.gov.br/>>. Acesso em: 22 abr. 2009.
- FAHEINA, Rita Célia. Chuva de 162 milímetros causa destruição no Crato. **O Povo online**. 29 de jan. 2011. Disponível em: <<http://www.opovo.com.br/app/opovo/ceara/2011/01/29/noticiacearajornal,2095707/chuva-de-162-milimetros-causa-destruicao-no-crato.shtml>>. Acesso em: 10 jun. 2011.
- FARIAS FILHO, Waldemar Arraes de. **Crato: evolução urbana e arquitetura 1740-1960**. Fortaleza: Expressão Gráfica e Editora, 2007. 272p.

- FEITOSA, Antonio Lucas C.; QUEIROZ, Silvana Nunes de; CORDEIRO NETO, José Raimundo. Industrialização, trabalho e sociabilidade no espaço urbano do Triângulo Crajubar-CE. In: **Obeservatorium - Revista Eletrônica de Geografias da UFU**, v. I, p. 91-104, 2009. Disponível em: <<http://www.obeservatorium.ig.ufu.br/pdfs/1edicao/n2>>. Acesso em: 20 out. 2011.
- FERNANDES, Ana. **Centralidade subtraída**. Seminário Internacional Urbicentros – Morte e vida dos Centros Urbanos, I – João Pessoa, maio 2010. Palestra apresentada dia 31/05/2010, das 09:00h às 11:30h.
- FERNANDES, Ludmila Dias. Quatro capitais, quatro praças cívicas. In: **Anais do XI Seminário de História da Cidade e do Urbanismo**, 2010, Vitória, ES. XI SHCU - A construção da cidade e do urbanismo: as ideias têm lugar?, 2010. Disponível em: <<http://web3.ufes.br/xishcu/cd-anais/trabalhos/247.pdf>>. Acesso em: 20 out. 2011.
- FERNANDES, Janaína; SOUZA, Océlio Texeira. Irmandade do Rosário dos homens pretos no Cariri cearense: espaço de sociabilidade e solidariedade. In: **Anais do XII Encontro Estadual de História do Ceará**, 2010, Crato. Disponível em: <[http://www.ce.anpuh.org/download/anais\\_2010\\_pdf/st05](http://www.ce.anpuh.org/download/anais_2010_pdf/st05)>. Acesso em: 20 jun. 2011.
- FERRARI, Celson. **Dicionário de urbanismo**. 1. ed. São Paulo: Disal, 2004.
- FERREIRA, Aurélio Buarque de Holanda. **Dicionário Aurélio Básico de Língua Portuguesa**. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1988.
- FERREIRA, Maria Alcione; CHACON, Suely. S. Dimensões e características da informalidade do comércio de Juazeiro do Norte, o caso do Mercado do Pirajá. In: **Encontros Universitários 2010 da UFC Cariri**, 2010, Juazeiro do Norte - CE. Anais dos Encontros Universitários 2010 da UFC Cariri. Juazeiro do Norte - CE: Universidade Federal do Ceará - Campus Cariri, 2010.
- FIGUEREDO, Lucas. **Linhas de continuidade no sistema axial**. 2004. 104f. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Urbano). Programa de Pós-graduação em Desenvolvimento Urbano da Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2004.
- GIRÃO, Valdelice C. Da Conquista à implantação dos primeiros núcleos urbanos na Capitania do Siará Grande. In: SOUZA, Simone (Coord.). **História do Ceará**. Fortaleza: Fundação Demócrito Rocha, 1994.
- GONÇALVES, Naudiney de Castro. Saberes e fazeres dos produtores de rapadura nos engenhos remanescentes de Barbalha, no Cariri cearense. In: **Anais do Congresso Internacional de História e Patrimônio Cultural**, 2008, Teresina. Disponível em: <<http://www.anpuhpi.org.br/congresso/anais/arquivos/naudiney.pdf>>. Acesso em: 20 maio 2010.
- GOVERNO do Estado do Ceará. **Contexto geral da Região do Cariri. Plano de Desenvolvimento Regional – PDR**. s/d.
- GURGEL, Ana Paula Campos. **Crato: formação e transformações morfológicas do seu centro histórico**. 2008. 213f. Trabalho Final de Graduação (Graduação em Arquitetura e Urbanismo) – Departamento de Arquitetura, Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Natal, 2008.
- HILLIER, Bill. **Space is the machine**. Londres: Cambridge University Press, 1996. Disponível em: <<http://eprints.ucl.ac.uk/3881/1/SITM.pdf>>. Acesso em: 07 maio 2008.
- \_\_\_\_\_. Centrality as a process: accounting for attraction inequalities in deformed grids. In: **Urban Design International**, 1999, 4(3&4), p.107-127. Tradução livre do original: “Live

centrality means the element of centrality which is led by retail, markets, catering and entertainment, and other activities which benefit unusually from movement.

HILLIER, Bill; HANSON, Julienne. **The social logic of space**. Londres: Cambridge University Press, 1984.

HILLIER, B.; PENN, A.; HANSON, J.; GRAJEWSKI, T., XU, J. Natural Movement: or, configuration and attraction in urban pedestrian movement. In: **Environmental and Planning B**, volume 20, 1993. p. 29-66. Disponível em: <[http://discovery.ucl.ac.uk/1398/1/hillier-et-al-1993\\_NaturalMovement.pdf](http://discovery.ucl.ac.uk/1398/1/hillier-et-al-1993_NaturalMovement.pdf)>. Acesso em: 20 maio 2011.

HOLANDA, Frederico de. **O espaço da exceção**. Brasília: Editora da Universidade de Brasília, 2002. 466 p. (Coleção Arquitetura e Urbanismo)

\_\_\_\_\_. Urbanidade e reestruturação das cidades: o que nos ensina Brasília? p. 227-248 In: FELDMAN, Sarah; FERNANDES, Ana (Org.). **O urbano e o regional no Brasil contemporâneo: mutações, tensões, desafios**. Salvador: EDUFBA, 2007. 396 p.

\_\_\_\_\_. **Brasília: cidade moderna, cidade eterna**. Brasília: FAU/UnB, 2010. 152 p. (Coleção Brasília Histórica 50 anos, 3).

HOLANDA, Virgínia C. C.; AMORA, Zenilde B. Cidades médias do Ceará, Estado do Nordeste do Brasil, e suas dinâmicas contemporâneas. In: **Revista Geográfica de América Central**, v. 2, p. 1-13, 2011. Disponível em: <<http://www.revistas.una.ac.cr/index.php/geografica/article/view/2279>>. Acesso em: 20 jan. 2012.

IBGE. **Contagem da População 2007**. Disponível em: <<http://www.ibge.gov.br/home/estatistica/populacao/contagem2007/default.shtm>>. Acesso em: 20 jun. 2008.

\_\_\_\_\_. **Contagem da População 2010**. Disponível em: <<http://www.censo2010.ibge.gov.br/sinopse>>. Acesso em: 10 jun. 2011.

\_\_\_\_\_. **Contas nacionais: contas regionais do Brasil 2005-2009**. Rio de Janeiro, 2011. Disponível em:

<<http://www.ibge.gov.br/home/estatistica/economia/contasregionais/2009/contasregionais2009.pdf>>. Acesso em: 10 jun. 2011.

\_\_\_\_\_. **Histórico: Missão Velha Ceará – CE**. [s/ d]. Disponível em: <[www.ibge.gov.br/cidadesat/historicos\\_cidades/historico\\_conteudo.php?codmun=23](http://www.ibge.gov.br/cidadesat/historicos_cidades/historico_conteudo.php?codmun=23)>. Acesso em: 29 nov. 2010.

INPEA. **População das cidades médias cresce mais que no resto do Brasil**. Disponível em: <<http://www.ipea.gov.br>>. Acesso em: 25 maio 2010.

IPECE. **Anuário estatístico do Ceará 2008**. Disponível em: <<http://www2.ipece.ce.gov.br/publicacoes/anuario/anuario2008/index.htm>>. Acesso em: 20 jun. 2009.

\_\_\_\_\_. **Indicadores sociais do Ceará 2008**. Fortaleza, IPECE, 2009. 43p. Disponível em: <[http://www.ipece.ce.gov.br/publicacoes/sintese-indicadores/IndicadoresSociais\\_2008.pdf](http://www.ipece.ce.gov.br/publicacoes/sintese-indicadores/IndicadoresSociais_2008.pdf)>. Acesso em: 20 jun. 2009.

JUAZEIRO DO NORTE. **Lei do Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano**. (Projeto de Lei). 2000a. 42p. Disponível em: <<http://pddu.cidades.ce.gov.br/>>. Acesso em: 22 abril 2009.

\_\_\_\_\_. **Lei de Organização Territorial**. (Projeto de Lei). 2000b. 17p. Disponível em: <<http://pddu.cidades.ce.gov.br/>>. Acesso em: 22 abr. 2009.

\_\_\_\_\_. **Lei de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo.** (Projeto de Lei). 2000c. 69p. Disponível em: <<http://pddu.cidades.ce.gov.br/>>. Acesso em: 22 abr. 2009.

\_\_\_\_\_. **Lei do Sistema Viário Básico.** (Projeto de Lei). 2000d. 27p. Disponível em: <<http://pddu.cidades.ce.gov.br/>>. Acesso em: 22 abr. 2009.

\_\_\_\_\_. **Código de Obras e Posturas.** (Projeto de Lei). 2000e. 107p Disponível em: <<http://pddu.cidades.ce.gov.br/>>. Acesso em: 22 abr. 2009.

JUCÁ NETO, Clóvis Ramiro. **A urbanização do Ceará setecentista:** as vilas de Nossa Senhora da expectativa do Icó e de Santa Cruz do Aracati. 2006. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) – Programa de Pesquisa e Pós-Graduação, Universidade da Bahia, Salvador, 2007.

LEFEBVRE, Henri. **A revolução urbana.** Tradução de Sérgio Martins. Belo Horizonte: Editora da UFMG, 1999. 178 p.

LOPES, Ana Isabel; SANTOS, Sónia. **Da sociedade disciplinar à sociedade de controle.** Trabalho apresentado à disciplina de História e Filosofia da Educação, Licenciatura em Ensino das Ciências, Instituto de Educação da Universidade de Lisboa. Disponível em: <<http://www.educ.fc.ul.pt/docentes/opombo/hfe/momentos/sociedade%20disciplinar/index.htm>>. Acesso em: 20 jan. 2012.

LOPES JR., Wilson Martins. **Centro, periferia e novas centralidades em cidade média:** o caso de Bauru – SP. 2007. 262f. Tese (Doutorado em Geografia) - Programa de Pós-Graduação em Geografia, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2007. Disponível em: <<http://libdigi.unicamp.br/document/?code=vtls000427757>>. Acesso em: 28 abr. 2010.

MACÊDO, Joaryvar. Origens de Juazeiro do Norte. **Revista do Instituto do Ceará,** Fortaleza, 1978; p. 239-251. Disponível em: <<http://www.ceara.pro.br/Instituto-site/Rev-apresentacao/RevPorAno/1978/1978-OrigensdeJuazeiroNorte.pdf>>. Acesso em: 01 dez. 2010.

MARIA JÚNIOR, Martha. Os novos investimentos industriais, o comércio e os serviços nas duas últimas décadas em Crato e Juazeiro do Norte: redefinindo a dinâmica da rede urbana do cariri cearense. In: **XII Encontro de Geógrafos da América Latina,** 2009, Montevideu. XII Encontro de Geógrafos da América Latina. Montevideu: Universidad de la República, 2009. v. 1. Disponível em: <<http://www.observatoriogeograficoamericalatina.org.mx/>>

MEDEIROS, Valério Augusto Soares de. **Urbis brasiliae ou sobre cidade do Brasil.** Inserindo assentamentos urbanos do país em investigações configuracionais comparativas. 2006. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) – Programa de Pesquisa e Pós-Graduação, Universidade de Brasília, Brasília, 2006.

MEDEIROS, Valério Augusto Soares de; HOLANDA, Frederico Rosa Borges de; TRIGUEIRO, Edja Bezerra Faria. Cenários da preservação do patrimônio arquitetural remanescente em cidades brasileiras. In: **ARQUIMEMÓRIA 3 - ENCONTRO NACIONAL DE ARQUITETOS SOBRE PRESERVAÇÃO DO PATRIMÔNIO EDIFICADO,** 3., 2008, Salvador - BA. **Anais.** Salvador: IAB - Departamento da Bahia, 2008.

MENEZES, José Pinheiro Bezerra de. Município do Crato. Comarca do mesmo nome, estado do Ceará. Notas colhidas e observações feitas por um amigo da terra, em setembro de 1915. **Revista do Instituto do Ceará,** Fortaleza, 1918; p. 152-168. Disponível em: <<http://www.ceara.pro.br/Instituto-site/Rev-apresentacao/RevPorAno/1918/1918-MunicipiodoCrato.pdf>>. Acesso em: 01 dez. 2010.

MONTEIRO, Circe Maria Gama; TRIGUEIRO, Edja (Coord.). **Pesquisa de demanda habitacional no centro de Natal.** Natal: Caixa Econômica Federal, 2007. Disponível em:

<[http://downloads.caixa.gov.br/\\_arquivos/desenvolvimento\\_urbano/gestao\\_urbana/Pesquisa\\_demanda\\_hab\\_centro\\_Natal\\_parte\\_1.pdf](http://downloads.caixa.gov.br/_arquivos/desenvolvimento_urbano/gestao_urbana/Pesquisa_demanda_hab_centro_Natal_parte_1.pdf)>. Acesso em: 14 ago. 2008.

MOREIRA JÚNIOR, Orlando. Cidade partida: segregação induzida e autosegregação urbana. In: **Caminhos de Geografia**. Uberlândia/MG. v. 13, n. 33, mar/2010 p. 1 – 10. Disponível em: <<http://www.ig.ufu.br/revista/caminhos.html>>. Acesso em: 20 de jan. 2012

PREFEITURA Municipal de Juazeiro do Norte. **A cidade de Juazeiro do Norte**. [s/d] Disponível em: <<http://www.juazeiro.ce.gov.br/>>. Acesso em: 15 nov. 2010.

OLIVEIRA, António José de. Casa de engenho, sobrados e mobílias: a formação do poder da aristocracia rural e urbana de Crato -1790-1890. Anais do II Encontro Internacional de História Colonial. In: **Mneme – Revista de Humanidades**. UFRN. Caicó (RN), v. 9. n. 24, Set/out. 2008. Disponível em: <[www.cerescaico.ufrn.br/mneme/anais](http://www.cerescaico.ufrn.br/mneme/anais)>. Acesso em: 25 jan. 2012.

OLIVEIRA, J. B. Perdigão de. O resumo chronologico para a História do Ceará. Ligeira apreciação. **Revista do Instituto do Ceará**, Fortaleza, março 1888; p. 25-79. Disponível em: <<http://www.ceara.pro.br/Instituto-site/Rev-apresentacao/RevPorAno/1888/1888-ResumoChronologicoparaaHistoria.pdf>>. Acesso em: 25 nov. 2010.

OLIVEIRA, Laís Catarine de. **Espaço urbano e turismo religioso**: avaliação da política de reordenamento do centro da cidade de Juazeiro do Norte-CE. 2008. 170 f. Dissertação (Mestrado em Avaliação de Políticas Públicas) - Programa de Pós-Graduação em Avaliação de Políticas Públicas, Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, 2008. Disponível em: <[http://www.teses.ufc.br/tde\\_busca/arquivo.php?codArquivo=3348](http://www.teses.ufc.br/tde_busca/arquivo.php?codArquivo=3348)>. Acesso em: 23 ago. 2010.

OLIVEIRA JÚNIOR, Gilberto Alves de. **Novas expressões de centralidade e (re)produção do espaço urbano em cidades médias**: o Jequitibá Plaza Shopping em Itabuna-BA. 2008. 449 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade de Brasília, Brasília, 2008. Disponível em: <<http://hdl.handle.net/10482/1185>>. Acesso em: 28 abr. 2010.

PEREIRA, Cieusa Maria Calou. **Análise da problemática do lixo nas romarias em Juazeiro do Norte – CE**. 2005. 164f. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento e Meio Ambiente) - Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento e Meio Ambiente, Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, 2005. Disponível em: <[http://www.teses.ufc.br/tde\\_busca/arquivo.php?codArquivo=1630](http://www.teses.ufc.br/tde_busca/arquivo.php?codArquivo=1630)>. Acesso em: 23 ago. 2010.

PEREIRA, Cláudio S. Soares; OLIVEIRA, João C. Abreu de. Reestruturação do espaço urbano e novas configurações territoriais no estado do Ceará: a Região Metropolitana do Cariri (RMC). In: **II Encontros Universitários**, 2010, Juazeiro do Norte - Ceará. II Encontro Universitário Campus da UFC no Cariri, 22 a 24 de setembro de 2010: anais eletrônicos. Juazeiro do Norte, 2010, p. 01-04. Disponível em: <<http://submissoes.cariri.ufc.br/eu2010/anais/FILES/p28.doc>>. Acesso em: 20 de dez. 2011

PEREIRA, Cláudio S. Soares; OLIVEIRA, João C. Abreu de. Novas formas comerciais na redefinição da centralidade em cidades médias: o caso de Juazeiro do Norte/Ce. In: **SIMPÓSIO NACIONAL DE GEOGRAFIA URBANA - SIMPURB**, 12., 2011, Belo Horizonte/MG. Anais do XII Simpósio de Geografia Urbana: Ciência e Utopia, 2011. p. 01-20. Disponível em: <<http://xiisimpurb2011.com.br>>. Acesso em: 20 jan. 2012.

PREFEITURA Municipal de Barbalha; URCA; FUNDETEC, UFC, IPHAN. **Inventário de bens culturais imóveis - município de Barbalha/CE**. s/p.

SÁ, Clarice Ferreira de. Os registros científicos da Comissão Científica de Exploração ao Ceará e a importância da construção da nação. In: **19&20**, Rio de Janeiro, v. 6, n. 1, jan./mar. 2011. Disponível em: <[http://www.dezenovevinte.net/obras/ccientifica\\_ce.htm](http://www.dezenovevinte.net/obras/ccientifica_ce.htm)>. Acesso em: 20 fev. 2012.

SANTOS, Elizângela. Supervalorização de imóveis chega a 1.900% em Juazeiro. In: **Diário do Nordeste**, 29 jun. 2011. Disponível em: <[www.diariodonordeste.globo.com](http://www.diariodonordeste.globo.com)>. Acesso em: 15 ago. 2011.

\_\_\_\_\_. Ceasa Cariri será inaugurada hoje em Barbalha. In: **Diário do Nordeste**, 23 fev.2012. Disponível em: <<http://diariodonordeste.globo.com/materia.asp?codigo=1107412>>. Acesso em: 15 maio 2012.

SANTOS, Milton. **Pensando o espaço do homem**. 4. ed. São Paulo: Hucitec, 1997.

\_\_\_\_\_. **A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção**. São Paulo: Edusp, 2004.

SILVA, Josier Ferreira da. **O círculo operário de Barbalha como expressão do catolicismo social na educação e na cultura**. 2009. 363 f. Tese (Doutorado em Educação) – Programa de Pós-Graduação em Educação, Universidade Federal do Ceará, 2009. Disponível em: <[http://www.teses.ufc.br/tde\\_busca/arquivo.php?codArquivo=3407](http://www.teses.ufc.br/tde_busca/arquivo.php?codArquivo=3407)>. Acesso em: 03 ago. 2011.

SILVA, Robson Canuto; AMORIM, Luiz M. do E. Urbanismo paramétrico: emergência, limites e perspectivas de nova corrente de desenho urbano fundamentada em sistemas de desenho paramétrico. In: **V!RUS**. n. 3. São Carlos: Nomads.usp, 2010. Disponível em: <<http://www.nomads.usp.br/virus/virus03/submitted/layout.php?item=2&lang=pt>>. Acesso em: 29 out. 2011.

SPÓSITO, Maria Encarnação Beltrão. A gestão do território e as diferentes escalas da centralidade urbana. **Revista Território**, ano 3, n. 4, jan./jul. 1998. p. 27-37. Disponível em: <[http://www.revistaterritorio.com.br/pdf/04\\_3\\_sposito.pdf](http://www.revistaterritorio.com.br/pdf/04_3_sposito.pdf)>. Acesso em: 25 jul. 2010.

SOUZA, Marcus Vinicius Mariano de. **Cidades médias e novas centralidades: análise dos subcentros e eixos comerciais em Uberlândia (MG)**. 2009. 248f. Dissertação (Mestrado em Planejamento Urbano e Regional) – Programa de Pós-Graduação em Geografia, Instituto de Geografia, Universidade Federal de Uberlândia. Uberlândia, 2009. Disponível em: <<http://hdl.handle.net/10183/5145>>. Acesso em: 28 abr. 2010.

STUDART, Guilherme. Descrição do município de Barbalha. **Revista do Instituto do Ceará**, Fortaleza, março 1888; p. 9-13. Disponível em: <<http://www.ceara.pro.br/Instituto-site/Rev-apresentacao/RevPorAno/1888/1888-DescricaoMunicipioBarbalha.pdf>>. Acesso em: 25 nov. 2010.

TEIXEIRA, Ana Carolina Wanderley. **Região metropolitana: instituição e gestão contemporânea - dimensão participativa**. Belo Horizonte: Fórum, 2005. 205p.

TEIXEIRA, Priscila. OS para obras no Centro Histórico de Barbalha será assinada nesta sexta-feira (13). **Assessoria de Imprensa da Secretaria das Cidades**. Governo do Estado do Ceará, Fortaleza, 13 jan. 2012. Disponível em: <<http://www.ceara.gov.br/sala-de-imprensa/noticias>>. Acesso em: 27 mar. 2012.

TEIXEIRA, Rubenilson Brazão. Os nomes da cidade no Brasil Colonial: considerações a partir da capitania do Rio Grande do Norte. **Mercator - Revista de Geografia da UFC**. Fortaleza: v. 2, n. 3, p. 53-60, 2003. Disponível em: <<http://www.mercator.ufc.br/revista%20mercator%203%20em%20pdf/osnomesdascidadesno-brasilcolonial.pdf>>. Acesso em: 24 out. 2008.

\_\_\_\_\_. **Da cidade de Deus à cidade dos homens:** a secularização do uso, da forma e da função urbana. Natal: Editora da UFRN, 2009. 582 p.

\_\_\_\_\_. **Do aldeamento à vila:** lutas e visões no processo de apropriação do território da capitania do Rio Grande do Norte. 2010. 21f. Notas de Aula.

TELLES, Renato *et al.* Clusters comerciais: um estudo sobre concentrações de bares na cidade de São Paulo. In: **Gestão & Regionalidade** - v. 27 – n. 81 - set-dez/2011. Disponível em: <[http://seer.uscs.edu.br/index.php/revista\\_gestao/article/view/1194](http://seer.uscs.edu.br/index.php/revista_gestao/article/view/1194)>. Acesso em: 04 fev. 2011.

TRIGUEIRO, Edja; MEDEIROS, Valério; RUFINO, Iana Alexandra. Investigando consequências de projetos de intervenção na malha viária sobre o patrimônio remanescente no centro histórico de Natal. In: SEMINÁRIO INTERNACIONAL PATRIMÔNIO E CIDADE CONTEMPORÂNEA, 3., 2002, Salvador. **Anais, CD.**

TURNER, Alasdair. **Depthmap 4 - A Researcher's Handbook.** Bartlett School of Graduate Studies, UCL, London, 2004. Disponível em: <<http://www.vr.ucl.ac.uk/depthmap/depthmap4.pdf>>. Acesso em: 10 jun. 2011.

\_\_\_\_\_. **Getting Serious with Depthmap. Segment Analysis and Scripting.** Bartlett School of Graduate Studies, UCL, London, 2008. Disponível em: <<http://www.vr.ucl.ac.uk/depthmap/tutorials/advanceddepthmap.pdf>>. Acesso em: 10 jun. 2011.

UGALDE, Cláudio; RIGATTI, Décio. Configuração espacial e desenvolvimento urbano-regional. In: **XII Encontro Nacional da ANPUR**, 2007, Belém. Anais do XII Encontro Nacional da ANPUR. Belém: ANPUR, 2007. v. 1. p. 1-22. Disponível em: <<http://www.capitalsocialsul.com.br/capitalsocialsul/desenvolvimentoregional/Grupo%202/17.pdf>>. Acesso em: 02 maio 2011.

UMA solução chamada VLT – Veículo Leve sobre Trilhos. **Revista Composites & Plásticos de Engenharia.** Abril-julho, 2009, p. 36-39. Disponível em: <[http://www.tecnologiademateriais.com.br/consultas\\_tm/PDF/pr66/36-40.pdf](http://www.tecnologiademateriais.com.br/consultas_tm/PDF/pr66/36-40.pdf)>. Acesso em: 15 dez. 2010.

VARGAS, Júlio Celso Borello. **Centros urbanos vitais:** configuração, dinâmica funcional e caráter das ruas comerciais de Porto Alegre. 2003. 235f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Programa de Pesquisa e Pós-Graduação em Planejamento Urbano e Regional, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2003. Disponível em: <<http://www.ufrgs.br/propur/d2004.htm>>. Acesso em: 21 mar. 2010.

VERAS, Elias Ferreira. O lugar do jornal a voz da religião no Cariri no processo de romanização do catolicismo brasileiro: 1860-1870. **Anais do XIX Encontro Regional de História: Poder, Violência e Exclusão.** ANPUH/SP-USP. São Paulo, 08 a 12 de setembro de 2008. CD-ROM. Disponível em: <<http://www.anpuhsp.org.br/downloads/CD%20XIX/PDF/Autores%20e%20Artigos/Elias%20Ferreira%20Veras.pdf>>. Acesso em: 10 jan. 2011.

VICELMO, Antônio. Usina deve impulsionar economia do Cariri. **Diário do Nordeste.** 24 maio 2008. Disponível em: <<http://diariodonordeste.globo.com/materia.asp?codigo=540331>>. Acesso em: 10 jan. 2012.

VILLAÇA, Flávio. **Espaço intra-urbano no Brasil.** 2. ed. São Paulo: Studio Nobel, FAPESP, Lincoln Institute, 2001. 373p.

