



**GT – 14: Mobilidade, migração e espaço urbano.**

**MOBILIDADE URBANA NA REGIÃO METROPOLITANA DO  
CARIRI - RMCARIRI - CE: PARA ALÉM DAS FRONTEIRAS  
MUNICIPAIS DE CRATO - JUAZEIRO DO NORTE E BARBALHA/CE**

Firmiana Santos Fonseca Siebra  
Universidade Regional do Cariri - URCA  
firmiana.fonseca@urca.br

Francisco do O' de Lima Júnior  
Universidade Regional do Cariri - URCA  
lima.junior@urca.br

**RESUMO:** A Região Metropolitana do Cariri composta por 09 municípios se localiza no sul do Ceará fazendo fronteira com Pernambuco e abrigada pela Chapada do Araripe. Originada após a conurbação entre Crato, Juazeiro do Norte e Barbalha nos permite afirmar que sem a participação dos demais municípios a RMCARIRI, com uma população estimada de mais de 600.000 habitantes, não seria possível na configuração atual. Dentre os diversos atrativos de pessoas em movimento pela Região, está o Geopark Araripe, referência internacional de pesquisa que acresce uma maior circulação de pessoas e de divisas econômicas já dinamizadas pela tríade CRAJUBAR. Tal composição enfatiza a carência de mobilidade urbana local e a urgência na sua consolidação.

**Palavras-chave:** Mobilidade; Região Metropolitana e Transporte.

## 1. INTRODUÇÃO

---

Ao longo de sua história, dentre os municípios caririenses no estado do Ceará a proximidade entre Crato, Juazeiro do Norte e Barbalha deu origem a um processo de conurbação denominado CRAJUBAR que se refere às iniciais dos três municípios. Essa proximidade permite um movimento migratório pendular entre esses e alguns dos demais municípios da Região, sendo esses três os mais entrelaçados; o que pode ser constatado em seu cotidiano quando se observa o movimento de veículos e de passageiros entre esses municípios e os circunvizinhos, dada as suas vocações econômicas de oferta e de serviços.

Localizada no sul do estado cearense, divisa com o estado de Pernambuco, a Região do Cariri, berço dos municípios que compõem a Região Metropolitana do Cariri, por muitos anos concentrou grande poder econômico e político no interior do Ceará, validada pelas lideranças políticas estarem sempre em contato com a capital e seu apoio às ações estaduais serem de grande relevância, como afirma Barros (2008, p.72):

Data do século XVIII, o surgimento do Vale do Cariri, no sul do Ceará, como centro de polarização econômica. Esta situação se justificou pela diversificação econômica aí ocorrida, graças principalmente às suas condições naturais de fertilidade, numa região frequentemente assolada pela seca. O Vale do Cariri constitui-se num celeiro supridor do sertão nordestino. Seu povoamento se iniciara no século XVII, da forma típica do desbravamento do Ceará – estabelecimento de fazendas de criação de gado e criação de aldeias de catequese indígena: sob a jurisdição da paróquia de Icó, até 1748. Os historiadores da origem das cidades do Cariri se baseiam no estudo dos livros das igrejas de Icó, Milagres e Missão Velha, o que já mostra a importância da Igreja Católica como formadora intelectual da ideologia e da organização familiar nos núcleos de povoamento existentes.

Sobre os municípios que formam o CRAJUBAR e posteriormente, associados a outros municípios, que contribuíram para uma metropolização nessa região, podemos apresentar um pouco de suas principais características por serem os que compõem a tríade polarizadora caririense onde até nossos dias centralizam a dinâmica econômica e de serviços atraindo população diária de outras localidades.

Crato tem como atrativo de habitabilidade sua proximidade com a Chapada do Araripe, como um forte aspecto geográfico de sua ocupação. Por toda sua história, é bastante influente no sistema educacional da Região, abrigando a sede da Universidade Regional do

Cariri, primeira universidade pública do interior do estado, sua maior referência, e mantém também campus da Universidade Federal do Cariri, bem como Faculdades particulares.

A cidade de Crato teve na sua formação histórico um papel relevante na cultura educacional do interior do Ceará e do Nordeste por abrigar o primeiro centro de ensino secundário do interior cearense (Cortez, 2000). Pelas escolas cratenses passaram grandes nomes do cenário político desta cidade, da região e do estado. Além de seu fluxo permanente de veículos e da população de forma ampla, Crato recebe todos os dias um grande contingente de ônibus, vans e “topics” que trazem alunos para as escolas de ensino médio (públicas e particulares) e, principalmente, para Universidade e Faculdades locais. Atrai, também, pela presença de diversos balneários e clubes de serra com suas nascentes, atendendo aos diversos moradores da região para as atividades de lazer e que incrementam a economia local, principalmente com a rede hoteleira situada no sopé da Chapada.

Com sua vertente religiosa e econômica Juazeiro do Norte apresenta um comércio de múltiplas ofertas de produtos bem como um vasto número de serviços exercendo uma condição de comercialização que atrai consumidores de municípios mais distantes, até mesmo do estado vizinho, Pernambuco, promovendo um deslocamento diário de parcela da população destas cidades através de transportes alternativos, nos quais as pessoas dividem espaço com suas compras e outras aproveitam o deslocamento para também usufruir de serviços médico-hospitalares mais diversificados no CRAJUBAR com um número maior de clínicas, hospitais e médicos especializados que em suas cidades de origem. Em Juazeiro do Norte, o aeroporto Orlando Bezerra de Menezes, atende toda a região do Cariri e cidades próximas, inclusive de outros estados, que se deslocam mais facilmente para Juazeiro do Norte favorecendo o acesso a essa modalidade de transporte, com voos diários para a capital Fortaleza e para vários estados brasileiros.

Barbalha, sede na Universidade Federal do Cariri - UFCA, como também de curso da Universidade Regional do Cariri - URCA oferece serviços hospitalares que são referência na região e em todo o estado, na realização de cirurgias, transplantes e tratamento quimioterápico, entre outros. Também abriga em seu território a Central de Abastecimentos do Cariri - Ceasa Cariri, na rodovia que liga Juazeiro do Norte à Barbalha. Divulgada no jornal cearense Diário do Nordeste de 23.02.2012, descrevendo uma área de 8.815 m<sup>2</sup> e

investimento de R\$ 11 milhões, de acordo com o Governo do Estado do Ceará, objetivando o fortalecimento da região através da comercialização de hortifrutigranjeiros e promover o abastecimento de municípios do Ceará, Bahia, Paraíba, Pernambuco e Piauí, favorecida pela condição geográfica do CRAJUBAR, conforme Mapa 01. Nele é possível vislumbrar um dos principais elementos que fazem de tal região um polo regional que é sua localização e influências centro-nordestinas:

Mapa 01: Polarização do CRAJUBAR – Crato, Juazeiro do Norte e Barbalha.



Fonte: Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano – Crato. PDDU/2000.

As ações empreendidas e desenvolvidas nesses municípios são abordadas conceitualmente por Carlos e Oliveira (2006, p. 30) quando afirmam:

A urbanização materializava-se no espaço de forma horizontal, provocando a conurbação das áreas urbanas dos municípios. Ou seja, do ponto de vista territorial, as regiões metropolitanas podem ser caracterizadas como produto do processo de urbanização.

Dessa forma, culminando essa conurbação como vértice de polarização do Cariri cearense, foi publicada em Diário Oficial do Estado do Ceará, do dia 03 de julho de 2009, série 3, ano I, nº 121, caderno 1/2, a criação da Região Metropolitana do Cariri – RMC. Essa região é composta dos seguintes municípios: Barbalha, Caririaçu; Crato; Farias Brito, Jardim; Juazeiro do Norte; Missão velha; Nova Olinda e Santana do Cariri. A Lei Complementar Nº 78 de 26 de junho de 2009, reza ainda que a RMC é uma “unidade organizacional geoeconômica, social e cultural” ressaltando uma especificidade regional.

Derivando de sua influência histórica, o Cariri tem uma unidade política muito efervescente em suas artérias e forte atração no contexto cultural pelas suas referências históricas, onde essa conjuntura regional é apreciada por Coriolano (2005, p. 129) onde afirma que:

Na conjuntura política atual, o interesse pela realidade regional predomina sobre a nacional como forma de resistência às imposições do mercado global. O regional intranacional, entretanto, voltou a ser o centro das discussões. As escalas menores, que contemplam o cotidiano, conseguem dar respostas mais localizadas, pois estão mais próximas dos sujeitos. Tradicionalmente, a região é parte de um território nacional, na medida em que é vista segundo uma abordagem de base física.

Essa análise se faz necessária para uma compreensão no acréscimo do número de habitantes e sua conseqüente geração de consumo de bens e serviços originando a construção de novas moradias, fazendo surgir novos bairros, que precisam de políticas para atendimento de demandas coletivas como eletricidade, coleta de resíduos, acesso a água, serviços de saúde, escolas e universidades, transportes, rodovias de acesso, enfim todo um (re) planejamento dessas cidades, bem como da necessidade de implantação de novas infraestruturas e serviços como transportes públicos de passageiros que possibilitem a mobilidade confiável e segura quanto à oferta diária e a acessibilidade como democratização desse serviço.

## **2. REGIÕES METROPOLITANAS**

---

A criação de Regiões Metropolitanas no Brasil está pautada no artigo 25, parágrafo 3º da Constituição Federal de 1988 que delegou aos Estados a competência de instituí-las como

uma das formas de intervenção e atuação no planejamento regional, destacando aí sua autonomia de gestão. Neste caso cearense essas intenções se materializam na forma de equipamentos de saúde; escolas profissionais, centro de convenção, implantação de VLT / transportes, entre outros.

A criação da Região Metropolitana do Cariri enfatiza os diversos municípios como atores principais de uma unidade máxima como referência de gestão territorial sendo uma condição ímpar de valorização do regional. Em uma apreciação sobre a atuação do Governo Estadual na execução de obras no território cearense, bem como seus impactos sociais, Lima (2006, p. 18), diz que:

As obras governamentais revelam-se de grande importância para as novas exigências das empresas. Assim são implantadas e/ou projetadas, em várias regiões, obras de grande porte ou são implementados programas e capacitação da força de trabalho, o que assume um caráter de modernização do Estado do Ceará, com visíveis impactos no território e na sociedade.

Tais medidas governamentais são reflexos de uma territorialização caririense no sul do estado ressaltando esse território geográfico específico e diferenciado tanto nos aspectos morfoclimáticos como nos aspectos sociais e culturais.

## **2.1. REGIÃO METROPOLITANA DO CARIRI – RM Cariri**

No Decreto de sua criação, a Região Metropolitana do Cariri é apresentada com a sigla RMC, entretanto, parte dos estudos, relatórios e análises substituem essa sigla por RMCariri, evitando a semelhança com as siglas das Regiões Metropolitanas de Curitiba e também de Campinas. De acordo com o IBGE/Cidades 2021, a Região Metropolitana do Cariri possui atualmente uma população estimada de 633.326 habitantes, assim distribuída nos seus municípios:

Tabela 01: MUNICÍPIOS DA REGIÃO METROPOLITANA DO CARIRI

MUNICÍPIOS	POPULAÇÃO	
	2010	2022
<b>Caririação</b>	26.393	26.320
<b>Farias Brito</b>	19.007	18.217
<b>Jardim</b>	26.688	27.411

<b>Missão Velha</b>	34.274	36.822
<b>Nova Olinda</b>	14.256	15.399
<b>Santana do Cariri</b>	17.170	16.954
<b>Barbalha</b>	55.323	75.033
<b>Juazeiro do Norte</b>	249.939	286.120
<b>Crato</b>	121.428	131.050

Fonte: [https://www.ibge.gov.br/cidades e estados/ce](https://www.ibge.gov.br/cidades-e-estados/ce).

Demonstrando a disposição espacial dos municípios da RM Cariri e dos municípios que a compõem e numa percepção da mobilidade implementada diariamente por parcela da população que a habita e de como devem ser os deslocamentos pela população que a visita, podemos observar a figura a seguir:

Figura 1 – Região Metropolitana do Cariri – RMCariri



Fonte: Secretaria das Cidades/CE – 2023

Pelos números apresentados acima acrescidos do quantitativo da recepção diária da população com característica de movimento pendular por seu território, podemos enfatizar o dinamismo urbano e econômico que, principalmente, o CRAJUBAR, exerce sobre os habitantes dessa região.

E sobre região metropolitana de acordo com Castells (2009; p. 57):

A região metropolitana, enquanto forma central de organização do espaço do capitalismo avançado, diminui a importância do ambiente físico na determinação do sistema de relações funcionais e sociais, anula a distinção rural e urbana e coloca em primeiro plano da dinâmica espaço/sociedade, a conjuntura histórica das relações sociais que constituem sua base.

Como outro fator motivador para a mobilidade dentre os atrativos regionais podemos apontar o Geopark Araripe que é referência internacional para a pesquisa acadêmica que incrementa a mobilidade humana e enfatiza a carência de transportes para a mobilidade urbana local, principalmente para a condição de visitação, das pessoas de outras localidades aos geossítios e na recepção aos que veem de outros estados e países. Devido à presença dispersa dos atrativos e equipamentos do Geopark Araripe estar por todo o território da RM Cariri intensificando a mobilidade entre seus municípios, a seção seguinte apresenta o Geopark e suas conceituações.

### **2.3. GEOPARK ARARIPE**

Em Crato, a Universidade Regional do Cariri – URCA, abriga a sede do GeoPark Araripe, o primeiro Geopark das Américas, onde na Segunda Conferência Internacional de Geoparks da UNESCO, em Belfast, Irlanda do Norte, no ano de 2006, foi reconhecido oficialmente como membro da Rede Global de Geoparks Nacionais. De acordo como Salles et al. (2008), por Geopark entende-se um padrão de constituição territorial caracterizado pela identificação particular de um inventário geológico de relevância e raro.

Com uma área de aproximadamente 3.796 km<sup>2</sup>, no estado cearense, abrange 06 municípios com notório patrimônio geológico de características estratégicas que possibilitam um desenvolvimento sustentável e é um marco científico para a região. Sua geologia caracterizada pela presença dos sedimentos do Devoniano, Jurássico e Cretáceo nos favorece com os fósseis, bem conservados, desses períodos. Coincidentemente, os municípios que compõem o Geopark Araripe estão localizados na RM Cariri conferindo a esta RM a particularidade de ser a única a abrigar um território reconhecido pela UNESCO pela sua particularidade geológica e natural.

Desde a sua criação com a definição dos roteiros e delimitação da área de visitação, vem atraindo muitos pesquisadores e visitantes para a região, principalmente para Crato como cidade-sede do Geopark onde, através da URCA, que é também a mantenedora do Museu de Paleontologia na cidade de Santana do Cariri vem sendo o “portal de acesso” aos geossítios inventariados e localizados na região.

O fluxo de visitantes, agora em uma vertente científica, fortalece os laços regionais que permeiam o sul cearense e a necessidade ímpar de condições de mobilidade, principalmente com oferta de transportes públicos como compromisso de infraestrutura urbana com as cidades que abrigam os demais geossítios proporcionando um novo traçado acessível no Cariri.

O papel do Estado nas regiões metropolitanas com ênfase a uma necessária gestão metropolitana como agregador desse território é de também impulsionar a oferta de transportes que interliguem seus municípios incrementem a economia de cada um dos atores envolvidos, sejam comerciantes locais, ressaltando suas vocações econômicas e culturais como também empresas, serviços, etc.

### **3. A (HÁ?) MOBILIDADE NA RMCARIRI**

---

Na Região Metropolitana do Cariri não percebemos transportes públicos que integrem os municípios promovendo a mobilidade urbana, humana, social, cultural ou econômica autônoma para os habitantes. Cada município promove suas ações locais que, infelizmente, nem sempre conseguem receber o público alvo pela ausência de transportes públicos que proporcionem esse deslocamento específico.

A oferta atual se restringe aos transportes alternativos que partem de suas localidades pela manhã em direção ao CRAJUBAR, para realização das atividades já mencionadas e retornam às suas origens locais ao final da manhã ou ao final da tarde, tendo que aguardar a saída do transporte em situações muitas vezes desconfortáveis ou inapropriadas.

Não há uma oferta diária contínua que permita aos usuários decidirem sobre dia e horário para o uso do transporte e ainda nos finais de semana essa oferta diminui e parte da

população, para esse deslocamento não tendo transporte particular, necessita alugar algum tipo de transporte favorecendo atualmente a modalidade de transportes por aplicativos, dentre outros.

Incentivando uma gestão integradora na RMCARIRI, esse déficit referente a mobilidade ou atual imobilidade regional metropolitana poderia preencher esse hiato nos transportes públicos promovendo uma maior integração entre todos os municípios componentes, possibilitando, assim, uma difusão econômica e social maior entre todos eles mesmo que ainda inferior aos do CRAJUBAR.

Para tanto é necessário que as cidades, mesmo inseridas em uma região metropolitana, tenham sua gestão norteada pela legislação vigente e, preferencialmente, com os planos de gestão que elas mesmas produzem, fruto de uma participação popular principalmente nos aspectos da mobilidade urbana. A condição de viagem nos ônibus, metrô, trens, aviões e outros ainda é muito precária diante do aumento do número de habitantes e possíveis usuários. Para tanto é necessário que haja um envolvimento com a gestão pública em todos os níveis no direcionamento da oferta de equipamentos e serviços que viabilizem a mobilidade autônoma e segura para todos.

Os transportes de passageiros mais utilizados ainda são os ônibus urbanos, metropolitanos e interestaduais, que são de responsabilidade dos municípios e/ou dos estados, mesmo com algum tipo de financiamento ou investimento de âmbito federal. Dentre os aspectos legais que norteiam a oferta de transporte público, podemos citar o Artigo 21 da Constituição Federal Brasileira de 1988, que afirma ser a União capaz de “instituir as diretrizes para o desenvolvimento urbano, incluindo a habitação, o saneamento e o transporte público”. Neste sentido devemos, aqui, enfatizar o Estatuto das Cidades, instituído pela Lei nº 10.257/2001; o Estatuto das Metrôpoles instituído pela Lei nº 13.089/2015, bem como a Lei de Saneamento Básico – Lei nº 11. 445/2007 que norteiam as ações que promovam o atendimento do cumprimento dessas exigências.

É possível apontar alguns programas federais que possibilitam o acesso ao cumprimento das condicionantes referentes aos transportes públicos como o Programa Nacional de Acessibilidade que apoia projetos para pessoas com restrição de mobilidade e

com deficiência e o Programa de Mobilidade Urbana – PMU com financiamento de infraestrutura para mobilidade urbana; de infraestrutura de transporte e da mobilidade urbana além de ações de apoio a projetos de corredores estruturais de transporte coletivo urbano, de sistemas de circulação não motorizados e a projetos de acessibilidade para a população com mobilidade reduzida, entre outros.

O Estatuto das Metrôpoles traz como requisito a criação de um Conselho Metropolitano que atue numa integração urbana através da mobilidade entre todos os seus municípios, o que permitirá que essa incongruência seja redimida não apenas no conceito urbano de transportes, mas também no fortalecimento da integração regional nos mais diversos valores. Programas de mobilidade urbana são para todos os que circulam na cidade e entre as cidades, sejam pessoas ou veículos, principalmente quando temos a ciência que cada um desses fatores traz em sua essência a satisfação de uma necessidade e/ou desejo e que, junto a essas há o intercambio de divisas sociais, econômicas, culturais entre outras. A ênfase está na mobilidade da população por caber a ela o uso racional desses espaços na satisfação de seus interesses.

### **3.1. A MOBILIDADE E O DESENHO UNIVERSAL**

A abordagem da condição de autonomia e independência é fundamental para a devida compreensão do significado da possibilidade de mobilidade e acessibilidade almejadas. Assim sendo responsável por uma nova proposta de ambientes que pudessem abrigar a circulação de um maior número de pessoas possíveis, independentes de sua condição física e/ou motora, “o termo Desenho Universal ou *universal design* foi usado pela primeira vez, nos Estados Unidos, por Ron Mace, arquiteto que articulou e influenciou uma mudança de paradigmas dos projetos de arquitetura e design”. (CAMBIAGHI, 2007, p. 71).

A oferta da mobilidade através do transporte público deve considerar a satisfação das necessidades de todas as pessoas mesmo com as mais diferentes condições físicas, e com as características antropométricas e/ou sensoriais diversas, com ou sem o uso de ajuda técnica, sendo uma afirmativa de fácil concordância. Essa é uma questão que transcende ao espaço

físico, principalmente quanto ao contexto de inclusão neste mesmo espaço, quando não há limites da participação de “com-vivência” neste.

Vários documentos já foram elaborados ressaltando o caráter inclusivo dos transportes públicos e de como podem intervir no convívio social o que, nesse caso deve ser componente da oferta de transporte que favoreça a mobilidade urbana na RMCARIRI. Dessa forma, no contexto dos Espaços Públicos, Serpa (2009, p. 26) afirma que:

Nas grandes cidades do Brasil e do mundo ocidental, a palavra de ordem é, portanto, investir em espaços públicos “visíveis”, sobretudo os espaços centrais e turísticos, graças às parcerias entre os poderes públicos e as empresas privadas. Esses projetos sugerem uma ligação clara entre “visibilidade” e espaço público. Eles comprovam também o gosto pelo gigantismo e pelo “grande espetáculo” em matéria de arquitetura e urbanismo.

Abordando o enfoque dos espaços públicos em um sentido maior de realização como área planejada de circulação para seus usuários de forma geral, pode-se até tentar compreender a ausência de planejamento imediato, mas não em longo prazo. Daí essa mobilidade regional deva estar sob a ótica de uma vertente combativa priorizando a população cujo espaço de circulação seja também um espaço de realização satisfatória de suas necessidades com respeito aos seus valores culturais e a sua historicidade.

Os aspectos da mobilidade urbana pode ser o registro maior das relações entre ela e seu público, delinea uma nova relação entre a população e a conquista de novos espaços de circulação. Precisa estar cercado das condições e das configurações urbanas que isso permita para garantir o acesso a novos espaços, organizando a vida social e, conseqüentemente, a gestão da produção desses municípios, indissociável às novas relações que possam surgir.

Neste sentido a mobilidade, cuja ausência de condições segrega se ofertada também gera possibilidades de transformações sempre que surgem novas relações sociais e econômicas criando novas espacializações paralelas aos novos interesses e especializações que superam as (a) diversidades.

#### **4. TRANSPORTES, SERVIÇOS E ECONOMIA NA RMCARIRI**

---

Abordar um tema como mobilidade urbana nos provoca incluir considerações sobre como influência na oferta de serviços e como refletem na economia dessas localidades por eles integradas. Transporte público de passageiros e outros, não transportam apenas passageiros, mas também serviços ofertados. A oferta ou sua ausência de oferta se reflete nas condições econômicas e na especificidade de produtos em seus municípios. E isso vai ter impacto na economia local, podendo ser favorável à medida que polariza novas atenções ou não, caso não seduza o consumidor para usufruir dos vários serviços ofertados.

A resposta econômica às condições de mobilidade para a população tem um resultado visível em sua configuração urbana e paisagística. A percepção é rápida a partir da presença de novos trajetos de vias e de serviços de transportes, pois se comprometido alguns desses componentes, o apelo para reforma e reconstrução se pauta na produção econômica do local, pois impacta imediatamente no retorno dos investimentos já realizados. E trazendo para a Região Metropolitana a abordagem econômica da Metrópole, Moraes (2006, p. 23) afirma:

Sendo um espaço específico, a metrópole pode ser analisada nas diferentes dimensões recobertas pela geografia: Posso falar de uma geografia econômica da metrópole, estudando suas funções produtivas (comercial, industrial e, cada vez mais, financeira e de serviços). A metrópole como espaço de trocas, por excelência um lugar de atividades de circulação (mercantis e informacionais). E também um espaço básico da reprodução social, *locus* prioritário da economia informal.

Considerar o município se abordado apenas como espaço de circulação de pessoas seria reduzir a apenas uma visão simples da questão urbana, pois paralelo à mobilidade humana e urbana há a produção, os serviços, a economia e a política, entre tantas vertentes, e isso nos permite uma imensa reflexão sobre em que tipo de espaço essa mobilidade se configura e para qual circulação ela está preparada.

Nesse sentido a mobilidade pode também provocar desarranjos espaciais que imobilizam uma parcela da população, seja motivado por questões econômicas e sociais ou ainda pela obstacularização do espaço urbano. Tais obstáculos aparecem na forma concreta de engessamento do sistema de mobilidade e na não oferta de transporte público prejudicando a acessibilidade, materializada nas formas inapropriadas de serviços. Ainda de acordo com Serpa (2009) o espaço público, bem como também algumas áreas privadas, sofrem em

demasia com o uso desordenado do mesmo, não somente pela obstrução do passeio, mas também pelas condições de permanência na área.

Podemos observar em Pereira (2014, p.137) quando afirma:

De uma forma geral, e principalmente no momento atual, o setor é considerado um dos entraves mais sérios ao desenvolvimento econômico, com elevadas taxas de crescimento da demanda por seus serviços, especialmente em função do aumento do consumo urbano das famílias... .

[...]

[...] profundo desconhecimento pelos próprios atores da complexidade e das dificuldades que o setor como um todo apresenta, como se não existissem graves problemas a serem enfrentados, [...] sem políticas públicas claras e explícitas e na ausência de esforços na busca de soluções viáveis e consensuais.

É necessário que se oferte paralelo às condições de mobilidade, segurança, conforto e autonomia para o acesso aos serviços relevando a fluidez do trânsito e da produção de cada lugar. Fazer do espaço público um local de fácil locomoção e adaptado às condições de mobilidade a todos é um grande desafio à gestão integradora que se faz necessária nas regiões metropolitanas como a do Cariri cearense.

De forma nem sempre silenciosa a questão da mobilidade urbana já dava sinais de desgaste das soluções modestamente praticadas, mesmo com fatores econômicos que delineiam a mobilidade; não há formas de adiar soluções, como afirma Alves (p. 109) *in* Carlos, Souza e Sposito (2011):

Dos fatores que eventualmente provocam a imobilidade e/ou mobilidade descendente tanto espacial como social, podemos destacar: insuficiência de recursos para manutenção das necessidades cotidianas das baixas remunerações e, aliado a isso, o aumento das despesas com aluguel, alimentação, vestuário e transporte; perda de emprego e/ou da atividade (ainda que informal) que possibilitava a inserção (mesmo que precária) no sistema produtivo e que permeia a reprodução da vida.

Neste sentido alguns dos fatores envolvidos, neste caso de forma negativa, são preponderantes para a imobilidade espacial. Com a tomada de espaço econômico e social refletindo um novo status econômico emergente na atualidade, ainda que muito modesta para os padrões desejáveis, enfatiza um problema que já se delineava há muito tempo que é o aumento no fluxo de veículos particulares circulando pelas vias.

Há de se perceber também nas vias de circulação uma ausência com as condições de acessibilidade para todas as pessoas, onde Guimarães (2002), afirma:

A acessibilidade é uma forma de transformação ambiental e de mudança da organização das atividades humanas para diminuir o efeito de uma deficiência, devendo ser um valor da vida para tornar-se realidade e ser uma forma ativa de melhorar a condição de vida das pessoas.

E quando associamos à mobilidade urbana, podemos destacar que conforme Duarte (2007; p. 13):

[...] é um dos principais fatores de desenvolvimento e da orientação do crescimento da cidade num sentido de melhor acolher seus atores em seus mais diversos cenários; e que [...] a natureza dos deslocamentos dentro de uma cidade depende diretamente da forma como as funções urbanas se distribuem no território.

A partir dessas afirmativas é necessário ressaltar a importância da mobilidade enquanto aspecto urbanístico como uma das principais condicionantes de uma gestão inclusiva. Uma das questões mais frágeis da mobilidade urbana está ligada ao transporte público de passageiros, sem considerar neste momento outros aspectos que definem a mobilidade e de caráter mais específico como as calçadas que o levam ao ponto de ônibus e/ou transporte alternativo.

## **5. CONSIDERAÇÕES FINAIS**

---

Abordar a mobilidade urbana na Região Metropolitana do Cariri exige uma reflexão diária à medida que essa integração pendular se materializa em seu cotidiano. Diariamente pessoas levam em suas bagagens suas necessidades a serem saciadas e paralelamente a elas impulsionam o consumo de produtos, bens e serviços iniciando a cadeia produtiva pelo transporte que as levam e trazem.

O destaque aos municípios de Crato, Juazeiro do Norte e Barbalha é reflexo da construção da RMCARIRI a partir da conurbação entre eles. Sem esses três municípios a

Região Metropolitana do Cariri não teria a configuração que hoje se vislumbra, talvez nem fosse realidade no território caririense e, conseqüentemente o estado do Ceará ocupasse outro lugar no cenário brasileiro, dada as relevantes contribuições políticas germinadas na iniciativa educacional ladeada pelos aspectos geográficos e incremento econômico dessa/nessa região.

Nesse momento podemos até refletir sobre uma nova configuração espacial entrelaçada pelo CRAJUBAR e outros municípios da RMCariri num futuro não tão distante, considerando a expansão territorial dos municípios de Caririaçu e Missão Velha se conjecturando uma nova espacialidade e com isso discutir e (re)planejar novos aspectos da mobilidade urbana necessária, mas isso será para uma próxima abordagem.

## 6. REFERÊNCIAS

---

- BARROS, Luitgarde Oliveira Cavalcanti. Juazeiro do Padre Cícero – **A Terra da Mãe de Deus**. 2ª Edição. Fortaleza: Editora IMEPH, 2008.
- CAMBIAGHI, Silvana. **Desenho Universal: métodos e técnicas para arquitetos e urbanistas**. [Ilustrações André Youssef]. São Paulo: Editora Senac São Paulo, 2007.
- CARLOS, Ana Fani Alessandri, SOUZA, Marcelo Lopes de, & SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. (Orgs.) **A Produção do Espaço Urbano – Agentes e Processos, Escalas e Desafios**. São Paulo: Contexto, 2011.
- CARLOS, Ana Fani Alessandri e OLIVEIRA, Arivaldo Umbelino de. (Orgs.) **Geografia das Metrôpoles**. São Paulo: Contexto, 2006.
- CASTELLS, Manuel. **A Questão Urbana**. 4ª ed. São Paulo: Editora Paz e Terra, 2009. (*Tradução de Arlene Caetano*)
- CORIOLOANO, Luzia Neide M. T. e SILVA, Sylvio C. Bandeira de Mello e. **Turismo e Geografia: abordagens críticas**. Fortaleza: Ed. UECE, 2005.
- CORTEZ, Antônia Otonite de Oliveira. **A construção da Cidade da Cultura: Crato (1889-1960)**. Rio de Janeiro: UFRJ, Programa de Pós-graduação em História Social (Dissertação de Mestrado), 2000 208p.
- IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Dados Populacionais / Estimativas**. Acesso em 04/05/2023: 11:17. <https://www.ibge.gov.br/cidades-e-estados/ce>.
- DUARTE, Fábio. **Introdução a Mobilidade Urbana**. Curitiba: Juruá, 2007.
- GUIMARÃES, M. P. **Acessibilidade: diretriz para a inclusão**. 17 de julho de 2002. Disponível em: <http://www.saci.org.br>.
- Governo do Estado do Ceará. **Geopark Araripe : Histórias da Terra, do Meio Ambiente da Cultura / Governo do Estado do Ceará / Secretaria das Cidades / Projeto Cidades do Ceará- Cariri Central, - Crato – CE**, 2012.
- Governo do Estado do Ceará. **.PDUI – Plano Diretor Integrado da Região Metropolitana do Cariri**. Secretaria de Cidades/Governo do Estado do Ceará.
- IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – **Perfil dos Municípios Brasileiros**. IBGE, 2009.

IPEA - Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. **BRASIL EM DESENVOLVIMENTO: Estado, Planejamento e Políticas públicas**/Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada – Brasília: IPEA, 2010. Volume II, Seção IV, Capítulo 15, Pág. 407.

LIMA, Luiz Cruz. (Org.). **Reestruturação socioespacial: do espaço banal ao espaço da racionalidade técnica**. São Paulo: Annablume, 2006.

MORAES, Antonio Carlos Robert. Notas Metodológicas Sobre Metropolização e a Metrópole Paulistana. . *In: Geografia das Metrôpoles*. Oliveira, Ariovaldo Umbelino de. e CARLOS; Ana Fani Alessandri. (Orgs.) São Paulo: Contexto, 2006.

PDDU - **PLANO DIRETOR DE DESENVOLVIMENTO URBANO** - Crato/CE, revisão: 2010.

PDM – **PLANO DIRETOR MUNICIPAL** – Ministério das Cidades / Caixa Econômica Federal.

Programa de Fortalecimento da Gestão Urbana. Apoio à Implementação dos Instrumentos do Estatuto da Cidade e à Elaboração de Planos Diretores. Prefeitura Municipal do Crato. S/D

PEREIRA, Vicente de Britto. **Transportes: história, crises e caminhos**. 1ª Ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2014.

SALLES, A. HERZOG, A. HILLMER, G. O Geopark Araripe: uma pequena história da evolução da vida, das rochas e dos continentes. Fortaleza: Expressão Gráfica e Editora, 2008.

SERPA, Angelo. **O Espaço Público na Cidade Contemporânea**. 1ª Edição, 1ª reimpressão. São Paulo: Contexto, 2009.

