

URBANIZAÇÃO: PROCESSO E IMPACTOS EM CIDADES DO CARIRI CEARENSE

Prof.^a Dr.^a. Firmiana Santos Fonseca Siebra
Universidade Regional do Cariri – URCA
firmiana.fonseca@urca.br

Jose Arlindo Sampaio Siebra Júnior
Prefeitura Municipal de Crato – SEMAC
Arlindo_siebra@hotmail.com.br

Maria Ianamar Peixoto Xavier
Prefeitura Municipal de Crato - SEMAC
ianamarpx@yahoo.com.br

GT – 01: DINÂMICA URBANO-REGIONAL

RESUMO:

A abertura de novas avenidas impulsiona o aceleração de ocupação urbana à medida que o poder público urbaniza determinados espaços e a especulação imobiliária atua de forma mais incisiva. Na região do Cariri cearense podemos citar alguns exemplos como a Avenida Leão Sampaio e Avenida Padre Cícero em Juazeiro do Norte que interligaram de forma definitiva a conurbação que originou o Triângulo CRAJUBAR – CRAto – JUazeiro do Norte - BARbalha. Recentemente aberta, a nova Avenida do Contorno margeia grande parte do Rio Salgado dando acesso à divisa de Crato com Juazeiro do Norte até a Estrada Juazeiro do Norte no sentido à Caririagu.

Visando a construção do sistema viário da Avenida do Contorno/Perimetral em Juazeiro do Norte, as áreas terraplenadas, identificaram como impactos submetidos ao terreno, à ação mecânica das águas das chuvas ficando sujeitos à instalação de processos erosivos. Esse novo corredor urbano secciona a margem direita do Rio Salgado na cidade de Juazeiro do Norte onde os brejos de cimeira estão sendo aterrados para fins de loteamento. Esse processo de ocupação pode agravar ainda mais as inundações na cidade de Crato.

Em Crato está sendo frequente o transbordamento das águas do Canal do Rio Granjeiro, devido o refluxo hídrico que acontece nesses brejos de cimeira à jusante da cidade de Juazeiro do Norte, devido à especulação imobiliária. Para tanto é necessário uma análise desse processo e algumas propostas, como a criação de um Parque Linear, visando sanar os impactos urbanos presentes e resguardar essa área para preservação futura.

Palavras – Chaves: Urbanização; Impacto Ambiental; Parque Linear.

I Introdução

1. Sobre a Região do Cariri cearense

O quadro natural dessa Região tem papel importante na história da sua ocupação e do seu desenvolvimento, como também a sua condição ímpar de participação estratégica, de fronteira, no Estado. Primeiramente conhecida como Cariris Novos, essa diferenciação promove um sentimento no caririense de “apesar de bem interiorano, sentir que sua região é inteiramente fora do sertão propriamente dito” (FIGUEIREDO FILHO; 2010, p. 5).

Situado no sopé da Chapada do Araripe, o Cariri cearense é conhecido por ser uma área diferenciada da sua circunvizinhança, possuindo fontes perenes, habitat da ave, espécie endêmica *Antilophia bokermanni*, conhecida como “Soldadinho do Araripe” e com vegetação que se destaca perante a caatinga sertaneja como citado por Pinheiro (2009, p. 13):

A uma distância de meia légua da cidade de Missão Velha, no lugar Cachoeira, o rio Salgado despenha-se, de repente, numas pedreiras, de uma altura de vários metros, num grande estrondo que se ouve de longe, para depois da queda correr mansamente no seu leito em busca do oceano.

Essa citação ressalta as condições naturais da Chapada do Araripe, enfatizando o uso do termo “oásis” como referência à sua fauna, flora e aquíferos fortalecendo a sua história na ocupação desse território. Nesta descrição sobre a Chapada do Araripe já se identifica a exuberância de sua vegetação como na afirmativa “Dos sertões do Ceará e Pernambuco avista-se, distante de léguas a serra do Araripe [...] dá-nos a impressão em que ao longe, se encontrem o céu e o mar” (PINHEIRO, 2009, p. 15).

Através das condições geológicas da Chapada do Araripe podemos comprovar a influência da camada de calcário, existente entre suas diversas outras camadas, como um dos principais fatores representativos de sua estrutura no que referenda o suprimento de água. Como resultado aparente destas condições, podemos observar as características verdejantes de sua paisagem na figura 1, a seguir:



Figura 1 - Panorâmica da Chapada do Araripe - Crato/Ceará
Fonte: Google Earth. Acesso em 09.02.2013.

Mesmo Gardner (1975, p. 92), há tempos, em suas viagens pelo interior brasileiro, vindo de Icó, outra cidade do interior cearense por ele visitada, faz a seguinte observação quanto às condições climáticas e paisagísticas:

Na mesma tarde, após jornada de duas léguas e meia, chegamos à Vila de Crato. A estrada era toda plana e arenosa, a região ao sul coberta de grandes árvores, ao passo que o norte, muito plano, era principalmente plantado de cana de açúcar, vendo-se a estreitos intervalos diversas casas, cada qual com um engenho e uma caldeira ao lado, para converter o suco de cana em rapadura. [...] Impossível descrever a deleite que senti ao entrar neste distrito, comparativamente rico e risonho, depois de marchar mais de trezentas milhas através de uma região que naquela estação era pouco melhor que um deserto.

A tarde era das mais belas que me lembra ter visto, com o sol a sumir-se em grande esplendor por trás da Serra de Araripe, longa cadeia de montanhas a cerca de uma légua para o oeste da Vila; e o frescor da região parece tirar aos seus raios o ardor que pouco antes do poente é tão opressivo ao viajante nas terras baixas.

Sua viagem foi, e é considerada ainda, uma referência de análise e conhecimento para todos que buscam informações sobre o interior brasileiro neste período. É uma trajetória bem ampla e seu relato minucioso sobre cada vila ou cidade visitada, sobre o comportamento social das pessoas com as quais ele conviveu, seus costumes, bem como a oferta de produtos e serviços que ele encontrou nessas cidades.

II Desenvolvimento

2. Abertura da Avenida do Contorno/Perimetral, em Juazeiro do Norte/Ceará

O Rio Salgado que compõe a sub Bacia Hidrográfica do Rio Jaguaribe foi um impulsionador durante o século XVIII e XIX do desenvolvimento regional no Cariri. Foi a partir dele que se propiciou a ocupação e a prática da agropecuária nesta Região do sul cearense. Suas águas compostas de várias nascentes da encosta da Chapada do Araripe eram utilizadas na irrigação por inundação da cana de açúcar e para sedentação animal.

Ao passar das décadas este Rio foi sofrendo diversas transformações, bem como, também, impactos ambientais. Podemos enumerar, em primeiro lugar, a retirada da mata ciliar que de imediato teve como consequência o assoreamento do seu leito. Outra problemática foi o despejo dos esgotos domésticos *in natura* nas suas águas.

Com o crescimento da Região tivemos um agravamento da poluição hídrica desse corpo d'água, tendo a indústria de couro como a principal fonte poluidora fazendo, nesse processo, com que algumas áreas do Rio fossem inviabilizadas para o consumo humano ficando utilizado até algum tempo atrás, aproximadamente até a década de 1980, como fértil irrigação da cana de açúcar.

No final da década de 1990 a expansão urbana nesses municípios caririenses vem contribuindo de forma mais agressiva para o desequilíbrio dos ecossistemas desse Rio. Com essa ocupação problemas inúmeros vêm se acumulando nesse recurso hídrico como consequência das ocupações dos brejos de cimeira, podendo ressaltar, de imediato, registro de inundações acontecidas na cidade de Crato e em menor proporção na cidade de Juazeiro do Norte.

Em Crato está sendo bastante frequente o transbordamento das águas do Canal do Rio Granjeiro, afluente principal do Rio Salgado, onde percebemos que em chuvas com aproximadamente 100 mm, o escoamento das águas se dá cada vez de forma mais lento devido o refluxo hídrico que acontece nesses brejos de cimeira à jusante da cidade de Juazeiro do Norte.

Com a especulação imobiliária o aterramento das áreas de brejo divididas em loteamentos, agrava-se cada vez mais os ciclos de inundação para a cidade de Crato. Aliado a

este fator, nesse agravamento, temos a impermeabilização do solo; o aumento do escoamento das águas superficiais e rebaixamento do aquífero da formação Missão Velha.

Sabemos que a abertura de avenidas é impulsionadora do aceleração de ocupação urbana e à medida que o poder público urbaniza determinados espaços, a especulação imobiliária atua de forma mais incisiva. Como exemplo, na região do Cariri cearense podemos citar a Avenida Castelo Branco e Avenida Ailton Gomes, em Juazeiro do Norte; e em Crato a Avenida Perimetral Don Francisco e a Avenida APB de Menezes. Nessas duas situações essas Avenidas foram as principais motivadoras da ocupação territorial urbana.

Com a melhoria da infraestrutura aliadas à expansão urbana surgiram outros corredores intermunicipais, como o caso da Avenida Leão Sampaio e Avenida Padre Cícero, ambas em Juazeiro do Norte e que interligaram de forma definitiva a conurbação que originou o Triângulo CRAJUBAR – CRAto – JUazeiro do Norte - BARbalha.

2.1. Avenida do Contorno/Perimetral em Juazeiro do Norte/CE

Recentemente aberta essa nova Avenida do Contorno margeia grande parte do Rio Salgado dando acesso à divisa de Crato com Juazeiro do Norte até a Estrada Juazeiro do Norte no sentido à Caririáçu, conforme figura 2 a seguir:



Figura 2 – Avenida do Contorno/Juazeiro do Norte
Autor: SIEBRA JR, Arlindo. Em 09/09/2017

Esse novo corredor urbano secciona a margem direita do Rio Salgado na cidade de Juazeiro do Norte. Grande parte desse corredor cortou os brejos de cimeira que ora estão sendo aterrados para fins de loteamento. Esse processo de ocupação, a nosso parecer, pode agravar ainda mais as inundações na cidade de Crato como também diminuir as áreas de absorção de recarga do aquífero Missão Velha.

2.1.1. Erosão do solo, assoreamento e alteração da qualidade de cursos d'água

Visando a construção do sistema viário da Avenida do Contorno/Perimetral em Juazeiro do Norte, as áreas terraplenadas para a implantação dos cortes e aterros no terreno natural, desprovido de cobertura vegetal, identificaram como impactos submetidos ao terreno, à ação mecânica das águas das chuvas ficando sujeitos à instalação de processos erosivos. A este impacto está associado à ocorrência de assoreamento dos corpos d'água existentes na área.

A área da Avenida está situada na zona de pediplano seccionando a margem do Rio Salgado, as litologias predominantes estão relacionadas às Formações Brejo Santo e Missão Velha, Abaiara e Rio Batateira estando este conjunto balizado, ora pelos arenitos da Formação Mauriti ora pelas rochas do embasamento cristalino. Os Neossolos Flúvicos e os Argilosos são os tipos de solos ocorrentes na área de influência da Avenida.

Avaliando a suscetibilidade à erosão que diz respeito a facilidade com que o solo é removido, por ação do vento e/ou da água, o solo da área da Avenida pode se encontrar em estado de susceptibilidade a erosão hídrica principalmente nas áreas de solo exposto com declividades consideráveis e nas regiões de margem de rios desprovidos de mata ciliar.

2.1.2. Impactos da impermeabilização do solo

A substituição da cobertura vegetal existente na área da Avenida para receber revestimento impermeável, intensificou o escoamento superficial das águas de chuva, além de ter provocado uma redução no tempo de concentração da sub-bacia hidrográfica. Os arenitos permeáveis, característicos da bacia sedimentar do Araripe, contribuem para a redução do escoamento superficial e ocorrência de recarga aquífera em períodos de cheia. No período seco, o escoamento superficial é decorrente da restituição das águas que infiltram durante o período chuvoso.

Outro impacto associado à impermeabilização do solo é o risco de degradação da qualidade das águas superficiais e subterrâneas em função das cargas difusas resultantes da lavagem e transporte de detritos da Avenida pelas águas pluviais. As principais fontes de poluentes que formam a carga difusa são a deposição atmosférica, o desgaste da pavimentação, veículos, resíduos e poeira.

Devemos salientar que Juazeiro do Norte está situada em uma área plana e não possui um sistema de drenagem de água superficial eficiente que irá, também, ser impactado com essa ocupação desordenada nessas áreas de brejo. A nossa preocupação está galgada no que se observa historicamente na ocupação da Região do Cariri cearense e para evitarmos o agravamento se faz necessário preservar os ecossistemas ainda existentes e de imediato o que se situa ao longo da Avenida do Contorno/Perimetral em Juazeiro do Norte.

2.2. Sobre as áreas citadas

Para uma melhor compreensão de como essas áreas se interligam apresentaremos, a seguir, algumas de suas principais características:

2.2.1. Canal do rio Granjeiro, em Crato

A presença desse Canal do Rio Granjeiro remonta lembranças de um Crato antigo onde seus moradores podiam tomar banho nas águas desse rio cujas margens eram mais amplas e suas águas mais límpidas. Em 1957, na gestão do prefeito Ossian Araripe, tiveram início as obras de construção do Canal, tendo sido referência de engenharia sanitária da cidade (Guia Turístico Sul do Ceará, 1990, p.61).

2.2.2. Sítio Fundão, em Crato

Na vertente ambiental na área urbana de Crato, encontramos o Sítio Fundão, criado em 05 de junho de 2008, situado a noroeste sendo esta uma área de preservação ambiental com aproximadamente 93,54 ha, conforme Siebra Jr. (1995).

Há de ressaltar todos os cuidados que esta vertente reivindica em uma área de proteção ambiental, pois além de sua importância histórica e cultural, o Sítio Fundão abriga, também, o geossítio Batateira, cujas águas do rio de mesmo nome, já até movimentaram, no início do século passado, uma usina e atualmente é parte integrante do GeoPark Araripe.

2.2.3. GeoPark Araripe, Cariri

Em Crato, em parceria com a Universidade Regional do Cariri – URCA, encontramos 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 (HILLMER, *in*: HERZOG, 2008, p. 17).

Sendo esta uma área de aproximadamente 3.796 km², no estado cearense, abrangendo 06 municípios e de notório patrimônio geológico; é um marco científico para a cidade. Sua geologia caracterizada pela presença dos sedimentos do Devoniano, Jurássico e Cretáceo nos favorece com os fósseis, bem conservados, desses períodos. De acordo com Herzog (2008, pág. 65);

Os programas para as Ciências da Terra do departamento de Ciências da Terra da UNESCO são muito especiais para as Nações Unidas, já que prestam grande atenção à divulgação do conhecimento do Sistema Terrestre. Desde o lançamento da organização em 2004, 56 Geoparks de 17 países têm se tornado membros. (Abril 2008) da Global Network of National Parks (Rede Global de Parques Nacionais) patrocinada pela UNESCO. O apoio da UNESCO à iniciativa dos Geoparks é uma extensão natural do seu trabalho, já que o conceito de Geopark promove uma verdadeira cadeia multidisciplinar de cooperação internacional para estudar o Sistema Terrestre e ao mesmo tempo, sustentar as comunidades locais.

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 a mantenedora do Museu de Paleontologia na cidade de Santana do Cariri, abriga a sede do Geopark sendo a “porta de acesso” aos geossítios que foram inventariados inclusive os que estão localizados nas cidades vizinhas.

3. Propostas de salvaguarda urbana - ambiental

Dessa forma, algumas medidas, sem grandes recursos financeiros, já podem ser implantadas em benefício de uma área maior legitimada em Diário Oficial do Estado que cria a Região Metropolitana do Cariri – RMC, com Lei Complementar Nº 78 de 26 de junho de 2009, que reza a RMC como uma “unidade organizacional geoeconômica, social e cultural” ressaltando a especificidade regional já antes louvada pelos estudiosos como “Nação Cariri”

e, que a partir da concretização das ações propostas darão continuidade aos avanços políticos, sociais e econômicos, tais como:

1. Restrição da ocupação das áreas de brejo como está preconizado na Lei Federal de Uso e Ocupação do Solo nº 6.766;
2. Desapropriação ao longo da Área de Preservação Permanente – APP, do Rio Salgado incluindo as áreas de brejos de cimeira como parte do ecossistema do Rio Salgado e;
3. Posteriormente, uma solução definitiva como a criação do Parque Linear do Rio Salgado, sendo este um projeto prioritário, pois se encontra em zona de vulnerabilidade ambiental.

Essas iniciativas permitiriam que a criação de um Parque Linear atuasse como função principal na salvaguarda da dinâmica hídrica da Bacia do Salgado e na preservação dos ecossistemas ali existentes, com uma área de 110.96 hectares como proposta.

3.1. Função ecológica e urbana do parque linear

A implantação do Parque Linear do Rio Salgado apresenta importância significativa na conservação, preservação e recuperação dos ecossistemas locais. O referido espaço apresenta uma Área de Proteção Permanente significativamente degradada, que necessita ser reconstituída com espécies nativas da região, sendo a criação do Parque uma excelente oportunidade de recomposição florística da diversidade de espécies existentes na área como para o microclima urbano.

Outro fator preponderante à criação do Parque está relacionado com a preservação da fauna local, uma vez que o espaço serve como refúgio de mamíferos, répteis, anfíbios e principalmente às muitas espécies de aves, sendo estas, relevantes no desempenho de importantes funções nos ecossistemas, contribuindo ativamente para o equilíbrio ambiental. Elas interagem com a vegetação, nos processos de polinização e dispersão de inúmeros vegetais.

Para tanto a maioria da infraestrutura, já vem se realizando, pois no Rio Batateiras, afluente do Rio Salgado na cidade de Crato, já existe o Parque do Sítio Fundão; em Juazeiro do Norte o Parque das Timbaúbas; em Missão Velha o Geossítio Cachoeira de Missão Velha, dentre outras iniciativas individualizadas de governos nas esferas estadual e municipais.

Contemplando a proposta do Parque Linear, apresentamos a figura a seguir:



Figura 03: Proposta do Parque Linear do Cariri
Autores: SIEBRA; SIEBRA JR e PEIXOTO

Norteando essas iniciativas teríamos a realização de um Plano de Desenvolvimento Integrado – PDI, para a Região Metropolitana do Cariri – RMC como ação desafiadora e arrojada objetivando a sustentabilidade para o desenvolvimento econômico e social com prioridade para a população bem como para o fortalecimento crescente do território cearense.

4. A Região Metropolitana do Cariri – RMC e a dinâmica populacional

Em Diário Oficial do Estado do dia 03 de julho de 2009, série 3, ano I, nº 121, caderno 1 / 2, foi criada a Região Metropolitana do Cariri – RMC, composta pelos municípios de Crato; Juazeiro do Norte; Barbalha; Missão velha; Jardim; Farias Brito; Santana do Cariri; Caririaçu e Nova Olinda com, atualmente, uma população de aproximadamente 500.000 habitantes, de acordo com o último censo. As ações empreendidas e desenvolvidas nesses municípios caririenses 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.

Com parte dessa população exercendo uma migração pendular por entre seus municípios cotidianamente, se faz necessário ofertar alternativas de mobilidade que viabilizem esse exercício de uma forma segura e de qualidade.

De acordo com os dados do IBGE, censo 2016, o quantitativo de transportes em Crato é de 47.597; em Juazeiro do Norte é de 109.666 e em Barbalha é de 18.113, totalizando 175.376 veículos entre automóveis, ônibus, motonetas, etc, que transitam nas rodovias do CRAJUBAR. Somando a esses há também os veículos oriundos nos municípios vizinhos e do estado fronteiriço de Pernambuco. Os dados que permitem observar o aumento populacional da cidade também permitem refletir sobre as implicações urbanísticas que isso provocou e ainda provoca bastando transpor o índice populacional em necessidades urbanas.

A cidade cresce e se desenvolve e trás consigo novas exigências em acordo com as temporalidades e em consonância com as novas tecnologias. Tais questões não incidem apenas na abordagem sobre transportes, mas também e mais enfaticamente sobre as pessoas, o pedestre-cidadão que circula e promove um novo cenário de consumo e serviços. Para uma compreensão da dinâmica urbana de Crato serão apresentados aspectos sobre suas condições históricas e urbanísticas e a ênfase sobre a segurança necessária à implantação da ciclovia que interliga Crato/Juazeiro do Norte/Barbalha.

4.1. Sobre a cidade de Crato/CE, princípio dessa abordagem

Desde a chegada dos primeiros viajantes que desbravaram o interior cearense até os dias atuais, a cidade de Crato, assim como outras cidades da região, também atrai a atenção dos gestores políticos da capital, das cidades vizinhas como também das cidades fronteiriças com outros estados, seja pela oferta de serviços ou pela sua localização geográfica, implicando alterações em sua configuração urbana, daí essa apresentação histórica.

Dentre os aspectos legais que legitimam a cidade de Crato podemos citar que em 17 de outubro de 1853, Crato é elevado à categoria de cidade. A Lei nº 628, artigo único e sancionado pelo Presidente Dr. Joaquim Vilela de Castro Tavares é a condição desse ato. Crato foi a quinta cidade do Estado cearense. “Cronologicamente temos Fortaleza em 17 de março de 1823; Sobral em 12 de janeiro de 1841; Icó e Aracati em 25 de outubro de 1842”. (FIGUEIREDO FILHO & PINHEIRO, 1955, p. 10).

Quanto aos aspectos urbanos, sua configuração paisagística e seus aportes em Figueiredo Filho e Pinheiro (1955, p. 10) podemos encontrar a seguinte descrição:

Em janeiro de 1854, estendia-se a área urbana do Crato, de norte a sul, desde a Travessa das Olarias, que pensamos ter passado pelo lugar apelidado, de primeiro, Fundo da Maca, hoje uma das extremidades da Rua Senador Pompeu, até o sítio do Pisa, na atualmente chamada Praça da Bandeira, e de nascente a poente, da Rua da Boa Vista à da Pedra Lavrada, agora denominadas, respectivamente, Nelson Alencar e D. Pedro II. Naquela época atingia a dois mil, ou mais o número de seus habitantes. Nos anos de 50 do século XIX, prestes a ser cidade ou após sê-lo organizou o Crato vários serviços à sua vida coletiva. [...] a construção do mercado e do cemitério, uma elementar tentativa de abastecimento de água à cidade, a edição de seu primeiro jornal que indicou, naqueles anos já tão distantes, lhe interessarem à *élite*, muito reduzida, é certo, coisas da inteligência e do espírito.

Essas construções foram marcantes para a cidade e indicam como, mesmo naquele período a dinâmica populacional cratense já se apresentava com destaque entre as demais do interior do sul cearense. E Farias Filho (2007) *in* Figueiredo Filho (1971, p.17) descreve algumas características da Vila Real de Crato, datada de 1817, como:

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 de Praça dos Índios que depois passou a se chamar Praça da Matriz.

[...]

As ruas eram bem traçadas com exceção da das Laranjeiras que era tortuosa por acompanhar o traçado natural do Rio Grangeiro.

A Vila do Crato localizava-se entre os riachos Grangeiro e o da Ponte.

[...]

A Vila Real do Crato, apesar da pompa do nome, era na verdade um lugarejo cercado de matas.

A presença da população e de veículos nas ruas pode significar não somente a sua participação no cotidiano da cidade, mas também um comprometimento com o desenvolvimento da região à medida que ela (população) participa de seu cotidiano bem como ressaltar a importância de se promover espaços que favoreçam a fluidez da mobilidade sem o prejuízo das condições ambientais nas cidades.

5. Sobre mobilidade de Crato - Juazeiro do Norte - Barbalha

Com o avanço das discussões sobre mobilidade urbana e cidades, Duarte (2007, p.17) afirma que:

Os caminhos da cidade, sejam calçadas, sejam trilhos, sejam ruas, devem ser vistos como espaços estruturadores da vida urbana e como o lugar que nos posiciona no tecido urbano, permitindo identificar-nos com a cidade.

[...]

Muitas vezes as calçadas são caminhos que se convertem em espaços de convivência diária e as grandes avenidas de trânsito rápido criam o efeito “barreira”, provocando uma redução da interação social e do uso dos espaços públicos, assim como o aumento de acidentes.

Nesse sentido foi construída entre as cidades de Crato/Juazeiro do Norte/Barbalha, uma ciclovia substituindo o canteiro central das avenidas Padre Cícero (Crato/Juazeiro do Norte) e Leão Sampaio (Juazeiro do Norte/Barbalha).

5.1. Ciclovia Crato/Juazeiro do Norte/Barbalha

Podemos entender como ciclovia, um espaço dedicado com uma finalidade específica ao tráfego de bicicletas. Esse espaço deve ser delimitado e exclusivo para esse fim, apresentando uma delimitação que evite o contato com os outros meios de transportes como veículos de passeio, ônibus, etc.

Implantada recentemente na rodovia que liga o CRAJUBAR, a localização dessa ciclovia tem sido uma preocupação constante entre alguns estudiosos, pois divide os dois sentidos das avenidas, tendo em paralelo ao meio fio que a delinea, a proximidade das faixas de ultrapassagem e conseqüentemente de maior velocidade das referidas avenidas.

Esta é uma situação que exige uma atenção e cuidado para que se evitem acidentes que impulsionem os ciclistas em direção às faixas das avenidas por onde circulam, pois ela é, também, utilizada por pedestres que fazem “caminhadas”; familiares que passeiam com crianças; pessoas que passeiam com cães ou pelos pedestres que se deslocam para o trabalho ou lazer, visto que essas avenidas não apresentam calçadas em condição de usabilidade contínua.

Entre Juazeiro do Norte e Barbalha há trechos que a ciclovia apresenta uma altura elevada em relação ao nível da faixa de rolamento de veículos, o que causa uma preocupação ainda maior quanto ao risco de acidentes e do acesso a seu interior, como em acidente ocorrido recentemente destacando a preocupação da usabilidade do espaço com a segurança mínima necessária e com respeito ao cidadão que dessa forma não necessitará dividir espaços com meios de transportes.

6. Considerações Finais

A cidade é a personagem central que traz no pensamento de Silva (1997, p. 85) para os dias atuais:

A cidade está em cena. A cidade é a cena. Cobiçada, almejada, ultrajada e rejeitada ao mesmo tempo, a cidade é, na verdade, um enorme objeto de desejo. A cidade espetaculariza a vida cotidiana, dá sentido visual ao mundo das pessoas, das coisas, das trocas. Cidade dos encontros e desencontros. Olhares diferenciados constroem imagens e representações em infinitas composições. Permite também em escalas e níveis distintos concentrar em pontos espacialmente localizados, atividades dispares que revelam mundos próximos e distantes. Ela aproxima e difunde cultura e conhecimento, desnuda e permite segredos. A cidade firma-se como espaço privilegiado.

A cidade é o centro. É nela e por ela que dialogamos todos os dias. É nela que existimos. Nenhum lugar causa um impacto tão forte quanto a cidade que habitamos, os laços que envolvem o cotidiano se contraem sempre que precisamos exercer nossa cidadania.

Como parte de um estudo ainda em análise temos discutido esses vários aspectos da urbanização como a abertura Avenida do Contorno em prol da melhoria da mobilidade urbana; a proposta para criação do Parque Linear do Cariri visando estimular a convivência sustentável entre homem e meio ambiente urbano; bem como a Ciclovía entre Crato/Juazeiro do Norte e Barbalha e seus reflexos como a questão da ausência das calçadas.

É interesse e compromisso nosso analisar, investigar e promover a discussão sobre a necessidade de uma Gestão Urbana Compartilhada exercitando a cidadania caririense.

Referências

ABNT – **Associação Brasileira de Normas Técnicas**. NBR 9.050; NBR 14.022; NBR 15.320.

ASCHER, François. **Les nouveaux principes de l'urbanisme**. Éditions de l'Aube. Imprimé em Europe, 2010.

CHOAY, Françoise. **O Urbanismo e Realidades, uma antologia**. (Tradução de Dafne N. Rodrigues). São Paulo: Perspectiva, 2005. Título Original: *L'urbanisme: utopies et réalités*.

CLARK, David. **Introdução à Geografia Urbana**. (Tradução de Lúcia Helena de Oliveira Gerardi e Silvana Maria Pintaudi). 2ªed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1991. Título Original: *Urban Geography: An Introductory Guide*.

DINIZ, José Alexandre Felizola. **O Subsistema Urbano Regional de Crato e Juazeiro do Norte**. Recife: SUDENE, 1989.

DUARTE, Fábio. **Introdução a Mobilidade Urbana**. Curitiba: Juruá, 2007.

DUBOIS – TAINE, G. **La ville emergente: um systeme de lieux et liens**. In: Réinventer le sens de la ville: Les espaces públicos à l'heure globale. Ed. L'Harmattan, Paris, 2001.

ESTATUTO DA CIDADE. Senado Federal. **Estatuto da Cidade**. Brasília, 2007.

FIGUEIREDO FILHO, José Alves. **História do Cariri**. Fortaleza: Edições UFC, 2010. Coedição Secult/Edições URCA. Volumes I, II, III e IV.

GARDNER, George. **Viagem ao Interior do Brasil**. (Trad. Milton Amado). Belo Horizonte: Ed. Itatiaia; São Paulo: Ed. da Universidade de São Paulo, 1975.

GOVERNO DO ESTADO DO CEARÁ. **Geopark Araripe: Histórias da Terra, do Meio Ambiente e da Cultura**. Governo do Estado do Ceará/Secretaria das Cidades/Projeto Cidades do Ceará – Cariri Central. Crato/CE, 2012.

GUIA TURÍSTICO - CRATO. Crato. 1990.

HERZOG, André; SALES, Alexandre e HILLMER, Gero. **O Geopark Araripe. Uma pequena história da evolução da vida, das rochas e dos continentes**. Fortaleza: Expressão Gráfica e Editora, 2008.

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística; Cidades. Acesso em 07/08/2016.

LEI COMPLEMENTAR Nº 78, 26 de Junho de 2009. **Criação da Região Metropolitana do Cariri – RMC**. Diário Oficial do Estado – Fortaleza, 03 de julho de 2009; Série 3, Ano I, Nº 121, Caderno 1/2.

PINHEIRO, Irineu, **O CARIRI – seu descobrimento, povoamento, costumes**. Fortaleza: Fundação Waldemar Alcântara, 2009.

SIEBRA JÚNIOR. José Arlindo Sampaio. **Cidade do Crato: Análise Geoambiental do Sítio Fundão**. Crato/CE, 1995. Monografia de Especialização. Universidade Regional do Cariri – URCA/Fundação Universidade do Rio Grande do Norte – FURN. 1995.

SILVA, José Borzacchiello da; COSTA, Maria Clélia Lustosa; DANTAS, Eustógio Wanderley Correia. (Orgs.) **A Cidade e o Urbano**. Fortaleza: EUFC, 1997.

UNIVERSIDADE REGIONAL DO CARIRI – URCA. (Publicação Informativa) **Geopark Araripe – História da Terra, do Meio Ambiente e da Cultura**. URCA/geoparque Araripe/Governo do Estado do Ceará/Ministério da Integração Nacional/Global Geoparks Network. S/D.