

JUAZEIRO E PETROLINA: DOIS REFLEXOS URBANÍSTICOS NO SERTÃO A BEIRA-RIO

Indicação do eixo temático: 1 – Urbanização em processo

Marcus Vinicius de Carvalho Rocha.

Graduando da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de Brasília.

(vinicius.mvcr@yahoo.com.br)

Resumo

Embora tão próximas, as cidades vizinhas e sertanejas de Juazeiro e Petrolina são muito distintas em história e traçado urbano. Uma se apresenta com vocação mais conservadora e modesta, a outra, mais dinâmica e moderna. Com o propósito de entender os motivos que levaram a esses diferentes padrões urbanos, a pesquisa observa a evolução, as semelhanças e as diferenças da expansão e desenvolvimento urbano das duas aglomerações, mediante conjunturas socioespaciais muito similares que se apresentam a elas. A primeira é o município baiano de Juazeiro, o qual passou a assumir uma importância para a região por abrigar viajantes que adentravam o sertão brasileiro. Já a segunda, a pernambucana Petrolina, mais nova que sua vizinha, era, inicialmente, utilizada como suporte para Juazeiro e acesso a outros estados brasileiros. Juntas, hoje, lideram uma Região Integrada de Desenvolvimento Econômico (RIDE) no sertão nordestino. A metodologia deste trabalho se baseia numa breve contextualização social e geográfica, seguido de uma análise urbanística, na qual são verificados padrões da malha viária, localização dos principais atrativos em cada uma das cidades, visando justificar parcialmente as diferenças estabelecidas nelas, uma vez que são tão próximas, atentando--se à relação estabelecida com o rio São Francisco.

Palavras-chave: Juazeiro-BA; Petrolina-PE; Urbanismo no sertão nordestino; Análise comparativa.

Introdução

Em pleno sertão nordestino, à divisa dos estados da Bahia e de Pernambuco, desenvolveu-se, onde muitos acreditavam ser uma região pouco propensa à firmação de uma sociedade, um lugar próspero em diversos aspectos: social, cultural, econômico e, principalmente, agrícola. Isso se deu graças à sua localização às margens de um dos rios mais importantes do Brasil: o rio São Francisco. E esta região farta abrange as cidades de Juazeiro, no estado da Bahia, e Petrolina, em Pernambuco. Localizada mais precisamente no curso baixo-médio do Rio São Francisco, em um vale, a região se destaca por um potencial considerável para a agroexportação, principalmente no ramo da fruti e viticultura.

Esse dito oásis, em meio ao semiárido nordestino, surgiu justamente embaixo da copa de um frondoso juazeiro, árvore da típica caatinga brasileira, abrigando tropeiros que ousavam adentrar-se pelo país no início do século 17, como o bandeirante Belchior Dias Moréia, o qual resolveu descansar em um povoado de taperas e casas de taipa ali perto durante sua busca pela Eldorado brasileira. A partir dessa aglomeração, a região foi crescendo

e tomando importância até que, em 1878, a então vila se tornou cidade.

E durante tal movimento urbano na Bahia, do outro lado do rio, Passagem de Juazeiro, que nem povoado era ainda, recebia viajantes dos sertões do Piauí, do Ceará e de Pernambuco que buscavam chegar à Bahia ou a outro estado mais ao sul. Ou seja, sua vocação inicial era servir de passagem para a cidade vizinha e servir de apoio aos viajantes. Somente em 1895 (17 anos depois de Juazeiro), Petrolina é elevada à categoria de cidade. Contudo, o fato mais importante que marca o início do desenvolvimento urbano de Petrolina é a chegada de grandes visionários como o bispo italiano Dom Antônio Maria Malan em 1924, o qual, imbuído de cultura e espírito empreendedor, incentiva a construção de vários equipamentos e instituições a serviço da cidade.

Desta maneira, desenvolvem-se duas cidades muito distintas em história e traçado urbano, mas muito semelhantes quanto cultura e geografia. Porém, independentemente de como se consolidou cada uma das cidades, o fator decisivo para a busca de um progresso maior em cada uma delas, é verificar onde se encontra suas potencialidades. E, mesmo sendo mais nova, Petrolina possui índices sociais mais elevadas que Juazeiro como o Produto Interno Bruto (PIB) e Índice de Desenvolvimento Humano (IDH). E disso, parte o grande questionamento do trabalho apresentado: por que essas cidades apresentam tão distintas características sendo tão próximas? Essa pergunta, a ser melhor desenvolvida ao longo do trabalho, foi instigada inicialmente por observações anuais de diferentes experiências topoceptivas dos habitantes de ambas as cidades, ou seja, do modo de como as pessoas reconhecem o lugar mediante interpretações das características configurativas dos espaços incidentes na noção de localização, em termos de orientação e identificação por meio de níveis de conhecimento sensível (percepção) e profissional (representação projetual). E isso será apresentado através de levantamentos e análises da malha urbana mediante contextualização socioeconômica e histórica.

1. Contextualização

Uma vez que as aglomerações urbanas são componentes amplos e complexos e que não podem ser analisadas fora de qualquer contexto ou base conceitual, fazem-se necessárias as contextualizações em âmbitos espaciais, socioeconômicos e históricos seguidos de uma premissa, a qual estará fundamentada na visão da cidade como um organismo vivo, mutável, espelho das diferentes transformações sociais. Desta forma, o trabalho não tenderá fugir ao tema pela sua amplitude, pois serão delimitadas, claramente, as fronteiras teóricas de maneira consciente, para que se tome conhecimento dos objetos de estudos em sua totalidade, ainda que sejam mencionadas outras áreas do conhecimento além do urbanismo.

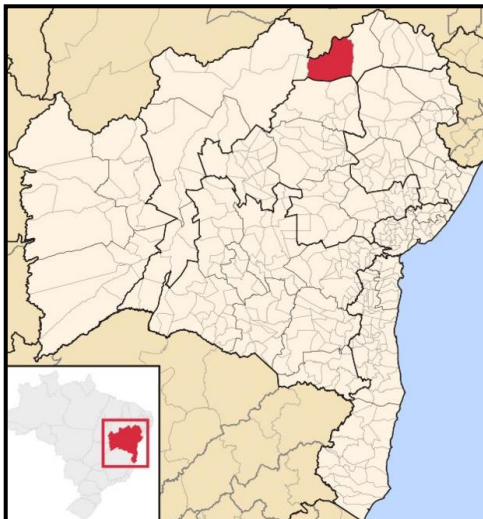
1.1 Contexto espacial

Juazeiro e Petrolina são municípios conurbados localizados na região sub-média da bacia do Rio São Francisco, a uma altitude de 370 metros acima do nível do mar, como mostram as Figuras 1 a 3. O primeiro no estado da Bahia e o segundo em Pernambuco se interligam pela ponte Presidente Dutra. Ambas as cidades sertanejas se destacam pela agricultura irrigada que se firmou na região graças às águas do rio em meio a seca e a caatinga nordestina, deixando de servir basicamente de modais logísticos para ser fonte de uma atividade econômica que fez escola naquelas paragens.

Além da sede, o município de Juazeiro, em seus 6.500 km², possui oito distritos,

denominados: Abóbora, Pinhões, Itamotinga, Massaroca, Maniçoba, Juremal, Carnaíba do Sertão e Junco. Somente 7,5 km² estão inseridos em área urbana. Já Petrolina é o maior município, em extensão territorial, do estado, se estendendo ao longo de 4.561 km², sendo 24,4 km² considerados zona urbana. Além da sede, a cidade se subdivide em mais três distritos: Cristália, Curral Queimado e Rajada.

Figura 1: Localização do município de Juazeiro na Bahia.



Fonte: pt.wikipedia.org

Figura 2: Localização do município de Petrolina em Pernambuco.



Fonte: pt.wikipedia.org

Figura 3: Vista de satélite das zonas urbanas de Juazeiro e Petrolina.



Fonte: Google Earth.

1.2 Contexto socioeconômico

Segundo o IBGE (2010), as cidades em estudo apresentam os índices socioeconômicos descritos nas tabelas abaixo e a faixas etárias das populações nos gráficos seguintes, sendo constatado, também pelo IBGE, que ambas as cidades são voltadas, apesar do investimento dado ao desenvolvimento urbano, ao comércio agroexportador, destacadas pela agricultura irrigada. Levando em consideração as ocupações indiretas, atividades puxadas pelo setor, fala-se em números bem expressivos quanto o poder de atração populacional que as duas cidades exercem.

Figura 4: Índices socioeconômicos de Juazeiro e Petrolina.

	Juazeiro (BA)	Petrolina (PE)
Área	6.500 km ²	4.561 km ²
Área urbana	7,5 km ²	24,4 km ²
População prevista (2015)	218.324 hab.	331.951 hab.
População urbana prevista	160.775 hab. (73,64%)	219.215 hab. (69,38%)
IDH-M (PNUD/2010)	0,677	0,697
PIB	R\$ 2,135 bi	R\$ 4,905 bi
PIB per capita	R\$ 10.598,00	R\$ 15.334,27
Densidade demográfica	33,58 hab/km ²	72,78 hab/km ²
Densidade média urbana	214,37 hab/ha	89,84 hab/ha

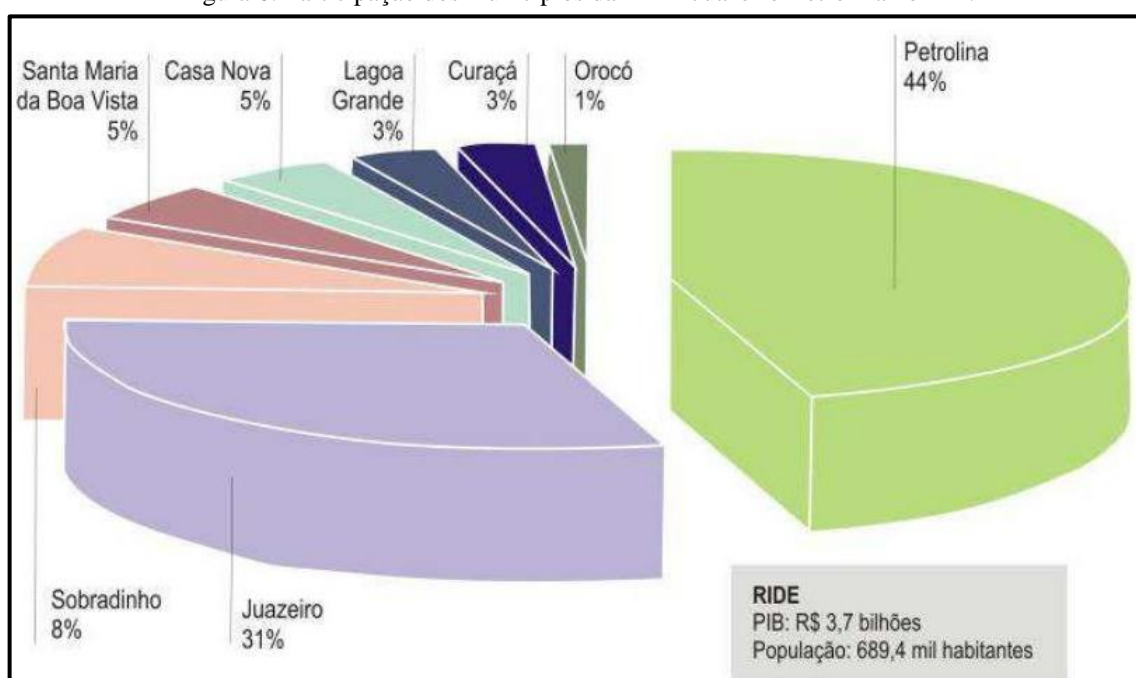
Fonte: Dados compilados pelos autores por meio do endereço eletrônico do IBGE.

Figura 5: Evolução da população urbana e rural em Juazeiro e Petrolina de 1960 a 2010.

População	Juazeiro (BA)			Petrolina (PE)		
	RURAL	URBANA	TOTAL	RURAL	URBANA	TOTAL
1960	23.855	16.887	10.742	13.643	19.874	33.517
1970	22.565	39.083	61.648	38.165	23.067	61.252
1980	53.852	64.323	118.065	74.671	29.423	104.096
2000	41.289	133.278	174.567	166.279	52.259	218.538
2010	37.190	160.775	197.965	74.747	219.215	293.962

Fonte: Dados compilados pelo autor por meio do endereço eletrônico do IBGE.

Figura 6: Participação dos municípios da RIDE Juazeiro-Petrolina no PIB.



Fonte: Plano de Ação Descentralizado do município de Petrolina, 2010

Tão forte esse poder atrativo, que elas chegam a liderar juntas 75% da economia gerada de uma Região Integrada de Desenvolvimento Econômico (RIDE), conforme atesta o gráfico acima (Figura 6) extraído do Plano de Ação Descentralizado elaborado pelo município de Petrolina.

1.3 Contexto histórico

1.3.1 Sobre Juazeiro

Segundo o IBGE, os primeiros relatos da história de Juazeiro atestam o ano de 1596, pela passagem do bandeirante Belchior Dias Moréia pela região, encontrando descanso próximo às frondosas sombras dos juazeiros, em um pequeno povoado de casas de taipa e taperas conhecido como “Passagem do Juazeiro”. Em 1706, chegam os franciscanos empenhados em catequizar os índios que viviam ali próximo. Nessa consolidação, foram

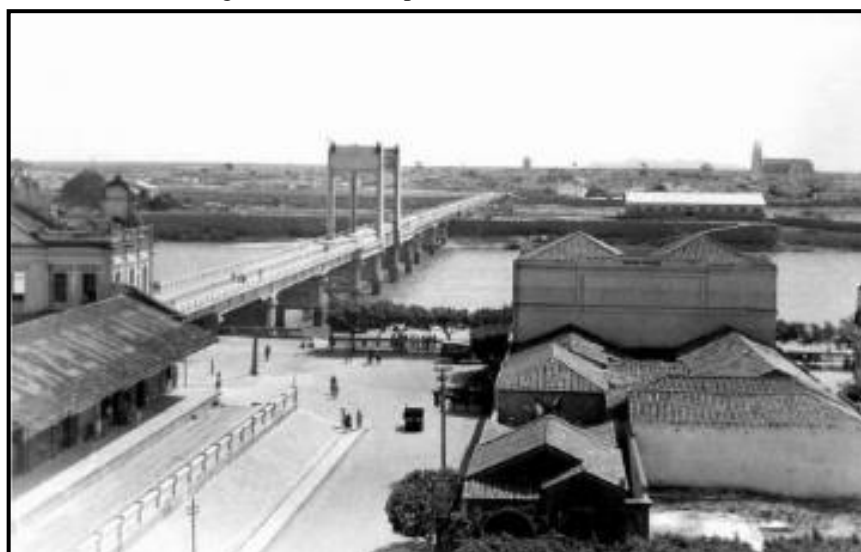
edificados uma capela e o convento, onde hoje se situa a rua 15 de novembro, no centro da cidade. Em 1833, o povoado passou a vila, desmembrando-se do município de Sento-Sé. Durante seus 45 anos, Juazeiro viveu sua existência de vila com escola primária, agências de correios, coletoria, assistiu à descida do Vapor Saldanha Marinho (1871) pelas águas do São Francisco e vibrou com a promulgação da Lei que autorizava a construção da estrada de ferro do São Francisco (1852) e da Estação Terminal (Figura 7). Em 15 de julho de 1878, a vila de Juazeiro foi elevada à categoria de cidade por força de Lei n.º 1.814 e daí por diante o presidente da Câmara, Francisco Martins Duarte, assumiu função executiva como o primeiro prefeito de Juazeiro. Dois outros fatos que chegaram a interferir no processo de ocupação urbana na região foi a construção da ponte Presidente Dutra em 1950 e a posterior demolição da estação terminal, interferindo na malha viária da região (Figuras 8 e 9) e a da barragem de Sobradinho em 1977, sendo que esta última fez com que se diminuísse a intensidade das vazões do rio em época de cheia.

Figura 7: Antiga estação ferroviária do São Francisco com peças vindas da França.



Fonte: GIESBRECHT, 2014.

Figura 8: Acesso à ponte na década de 1950.



Fonte: [HTTP:// www.estacoesferroviarias.com.br](http://www.estacoesferroviarias.com.br)

Figura 9: Acesso à ponte na década de 1960.



Fonte: [HTTP://www.geraldojose.com.br](http://www.geraldojose.com.br)

1.3.2 Sobre Petrolina

Também relatado pelo IBGE, Petrolina era originariamente denominada "Passagem de Juazeiro", pois era caminho para a vizinha cidade de Juazeiro, vocação esta que perdurou por muito tempo, pois chegou a ser passagem e ponto de apoio do desenvolvimento sertanejo com vias para centro-sul e nordeste do país, fazendo jus ao codinome recebido: "Encruzilhada do Progresso". Progresso este que teve como primeiro grande contribuinte o bispo Dom Malan, um religioso italiano, que chegou na cidade em 1924. Construiu a Catedral (Figura 10 a 12), o Palácio Diocesano, os Colégios Nossa Senhora Auxiliadora e Dom Bosco, e o Hospital Dom Malan. Quanto ao nome da cidade propriamente dita, a versão mais acreditada é oriunda de uma homenagem ao então Imperador Dom Pedro II e sua esposa Dona Leopoldina.

Figura 10: Início das obras da Catedral em 1926.



Fonte: <http://www.petrolinaemdestaque.com>

Figura 11: Rua Pacífico da Luz em 1930 ou 1940, onde hoje fica o SESC. Ao fundo, a Catedral.



Fonte: <http://www.petrolinaemdestaque.com>

Figura 12: Vista aérea da Catedral, Av. Guararapes. Ao fundo, Colégio Maria Auxiliadora e Prefeituras.

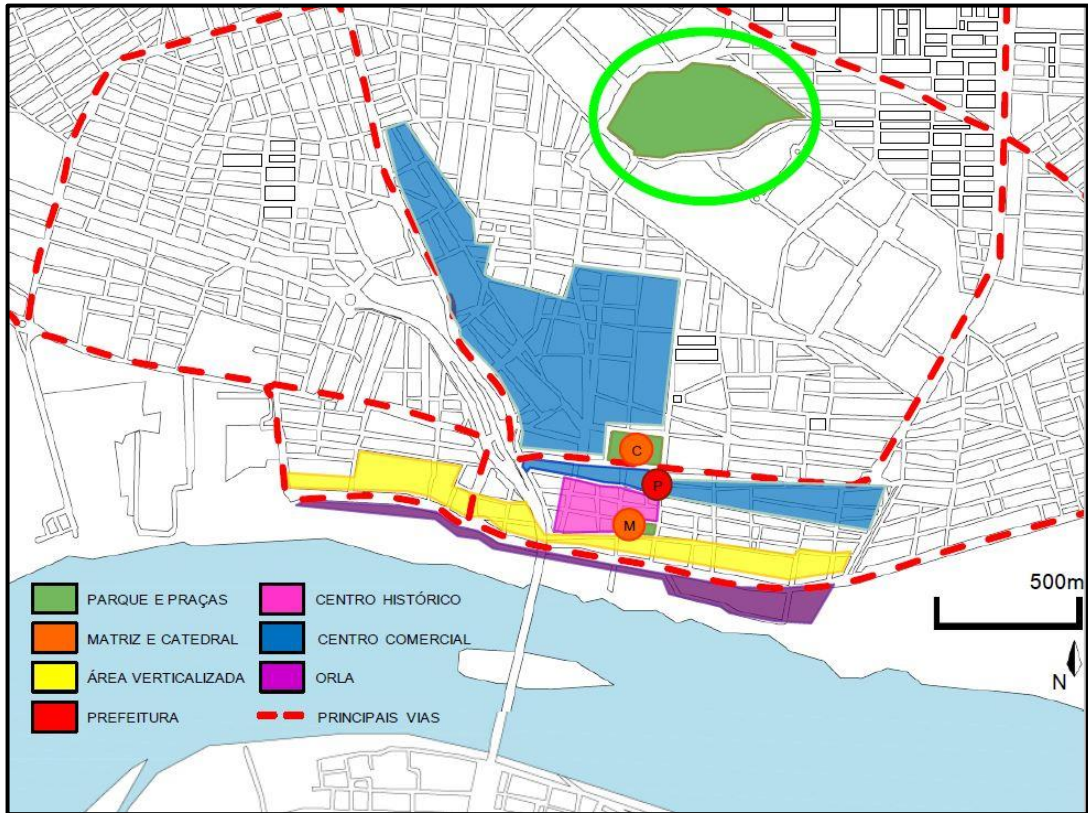


Fonte: petrolinaemdestaque.blogspot.com

2 Análise urbanística

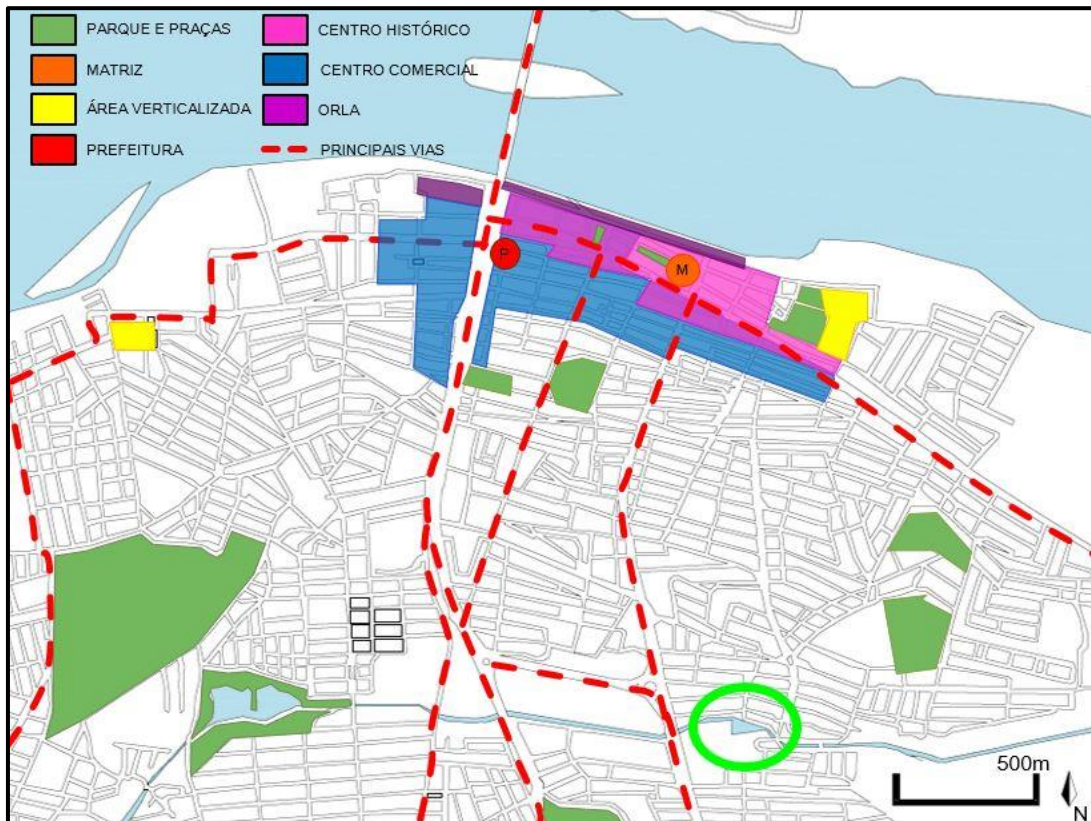
Com o visível contraste entre as cidades de Juazeiro e Petrolina, infere-se que existiu, neste último município, uma intervenção governamental decisiva mais cedo, de forma mais organizada e racionalizada. Apesar da história apontar datas muito próximas de surgimento das duas aglomerações como cidade (17 anos de diferença apenas), o processo de densificação urbana de Juazeiro é muito mais antiga e espontânea que de Petrolina. A configuração do próprio centro urbano de Juazeiro dá evidências de que o processo foi mais natural, como se pode verificar em ruas bastante estreitas no centro, diferentemente do que se percebe em Petrolina (ver Figuras 13 e 14).

Figura 13: Centro urbano de Petrolina.



Fonte: Mapa elaborado pelo autor.

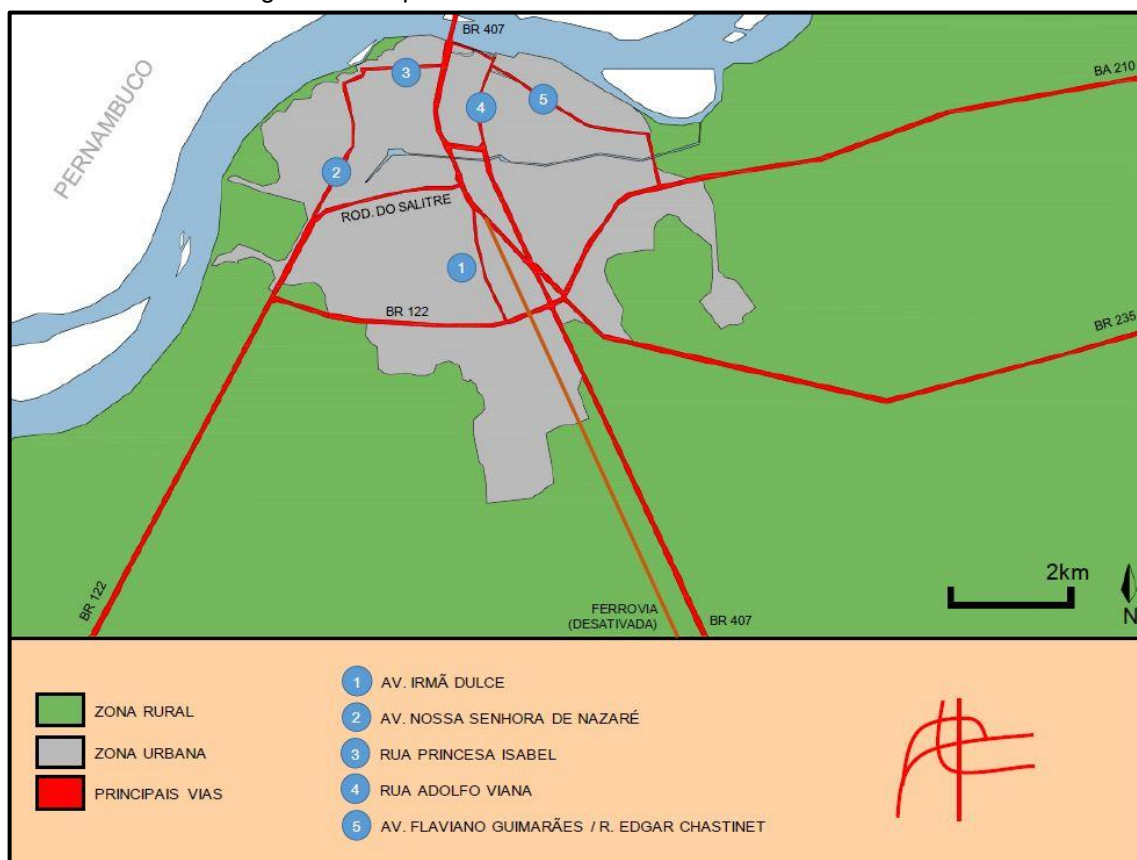
Figura 14: Centro urbano de Juazeiro.



Fonte: Mapa elaborado pelo autor.

Juazeiro (ver Figura 15), historicamente entrelaçada com o processo de interiorização sertaneja e com a utilização de ferrovias e hidrovias no Brasil, possui uma composição urbana mais voltadas para os dois meios de transporte históricos a ela associada: o trem e o barco. Assim, apesar de uma tímida dispersão radial, é evidenciada a permanência da ocupação urbana nas imediações hidro e ferroviárias, como se a cidade ainda esperasse a retomada desses meios de transporte nos dias atuais como os principais meios de transportes interurbanos da região. Houve ainda a tentativa de forçar uma dispersão no sentido leste-oeste pelo cruzamento da rodovia estadual BA-210 pela cidade, mas que não foi fortemente marcada para estruturar as regiões mais periféricas.

Figura 15: Mapa da área urbana e área rural de Juazeiro.



Fonte: Mapa elaborado pelo autor.

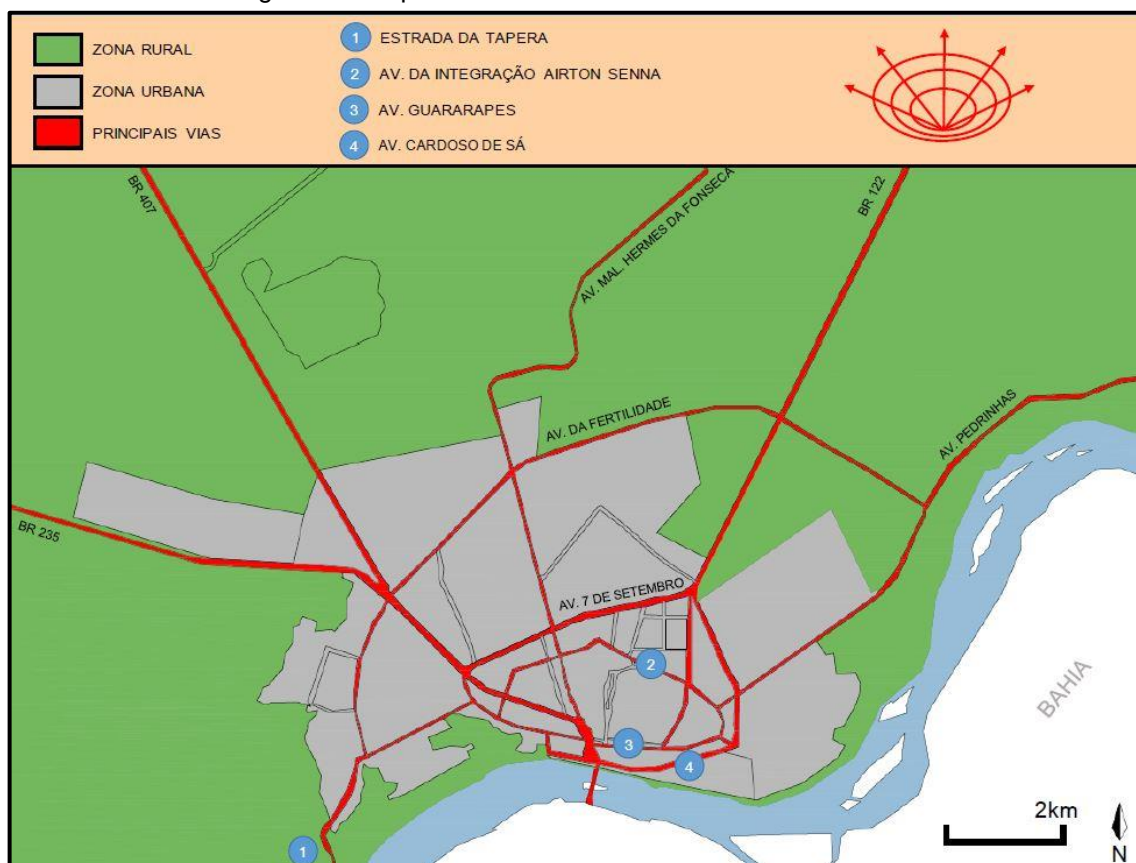
Landim (2012) destaca que a estruturação urbana no interior do Nordeste deve ser vista como um desdobramento de políticas públicas firmadas, a partir de incentivos do Estado desenvolvimentista da década de 1950, o qual provia infraestrutura, visando à redução das desigualdades regionais. E, ainda explica que, conforme Porto (2006, p. 83), foi necessário criar elementos de “infraestrutura de circulação”, “instituições gestoras regionais”, como a Superintendência de Desenvolvimento do Nordeste (SUDENE).

Alves (2010) lembra que, em termos da urbanização de Juazeiro houve o governo de Aprígio Duarte, no início do século XX, com o qual se iniciou um trabalho de intervenção mais sistemática da prefeitura municipal no processo de urbanização, com a instalação dos serviços de água encanada, de esgotamento sanitário, de arborização das ruas, definindo o traçado das vias e construindo alguns dos espaços públicos, algumas praças, fazendo o calçamento de ruas, dentre outros. Ele começou a promover o trabalho de planejamento e de

execução de determinadas obras, que deu um caráter urbano, moderno à cidade, mas que não cessou com a histórica ocupação espontânea, evidenciada principalmente no centro urbano, diferentemente de Petrolina, onde ocorreu um maior planejamento urbano.

Cidade pernambucana esta que apresenta, como pode ser verificado na Figura 16, uma clara estruturação da malha viária em formato centro-radial, onde as rodovias federais BR-407, BR-122 e BR-235 exercem uma função radial, auxiliados pelas Avenidas da Fertilidade, Brasil, 7 de Setembro, Clementino Coelho, da Integração Aírton Senna e Guararapes, os quais procuram dissipar o tráfego no centro urbano, sendo apresentado como centro polarizador funcional de todo o sistema, o Viaduto Barranqueiro, inaugurado na década de 1950, o qual acaba por interligar os principais acessos da cidade. Contudo, o grande diferencial de Petrolina, foi a execução em si desses planejamentos urbanos feitos a partir da década de 1930, dentro de um projeto de cidade moderna. Sua dinâmica urbana foi influenciada por diversos fatores, dentre eles a agroindústria e seus diversos serviços como bancos, hospitais e seu crescimento populacional.

Figura 16: Mapa da área urbana e área rural de Petrolina.



Fonte: Mapa elaborado pelo autor.

Landim (2012) ainda ressalta que:

“embora a população petrolinense tenha sido atraída pela atividade rural, cerca de 70% [...] concentra-se no espaço urbano (IBGE, 2010), causando grande impacto na ocupação do solo urbano proliferando áreas com precárias condições de moradia, contrastando com áreas de médio/elevado padrão acirrando uma segregação socioespacial. [...] Face à essa realidade, as

diferenças socioespaciais agudizam-se imprimindo na paisagem uma nova ordem que, “[...] trazida pelos vetores da hegemonia cria, localmente, uma desordem, [...] porque essa ordem não é portadora de um sentido, já que o seu objetivo - é uma autoreferência, sua finalidade sendo o próprio mercado” (SANTOS, 2009a, p. 334). Petrolina vivencia a chamada “urbanização terciária” (SANTOS, 2008), com crescimento do comércio especializado (comércio de apoio para produção agrícola) e de serviços, incrementando sua economia. [...] Novos arranjos somam-se às condições pré-existentes do lugar, expandindo-o em espaços cada vez mais hierarquizados pelo poder de compra de seus habitantes, misturando diferentes temporalidades, impondo o novo ao velho, moderno ao tradicional. Um dos exemplos dessa realidade é a orla fluvial que se verticaliza e horizontaliza com condomínios luxuosos colocando-se como um dos símbolos da modernização e opulência da cidade. [...] Evidencia-se um estado de permanente transformação na cidade, observável na refuncionalização de espaços remanescentes, na readaptação de velhas formas, ante o novo que se impõe, com a instalação de diversas atividades econômicas (comércios, bancos, prestadoras de serviços). Esses espaços, grande parte, localizados no centro da cidade, onde teve suas bases fundadas, destinavam-se outrora à outros fins, contando muito de sua pretérita história, realçando que, “o que há na paisagem atual, representa um tempo passado, nem sempre é visível como tempo, nem sempre é redutível aos sentidos, mas apenas ao conhecimento. (SANTOS 2009, p. 140)”.

Com isso, vai se tornando evidente a segregação não só física, mas também simbólica e cognitiva (no que diz respeito à apreensão do lugar) do centro histórico de uma história cada vez mais esquecida ou meramente ilustrativa, e que aos poucos vai sendo compactada entre uma orla que impede a visão do rio visto do centro e um centro comercial que movido pela vida agitada. Assim, o centro histórico de Petrolina, cuja matriz e estação ferroviária nele estão inseridas, é caracterizado por uma microrregião pouco movimentada e valorizada, como podemos verificar na Figura 13.

Do outro lado do rio, Juazeiro faz uso de seu comércio para valorizar área de interesse histórico, que foi agraciado pela vista panorâmica do rio São Francisco e de sua cidade-irmã. Um hábito que foi permanecido ao longo da História, como é averiguado na Figura 17. E que, mesmo tendo esse pólo atrativo (que acaba por gerar confluência de fluxos), a cidade busca despolarizar a região, seja pela implantação da “orla nova” (situada no lado oposto da BR 235) (Figura 18) seja pela interiorização de atrativos urbanos, como a reforma do Parque da Lagoa de Calú (Figura 19) no caso de Juazeiro e do Parque Municipal Josepha Coelho em Petrolina, ambos marcados com o círculo verde nas Figuras 13 e 14. Contudo, ainda restam histórias a serem preservadas, as quais poderiam também levar a uma melhor apropriação local, como a antiga e desativada estação ferroviária do Piranga (Imagem 20).

Figura 17: Orla de Juazeiro em 1960.



Fonte: <http://geraldojose.com.br>

Figura 18: Orla nova de Juazeiro.



Fonte: www.radiowebjuazeiro.com

Figura 19: Parque da Lagoa de Calú



Fonte: kekanto.com.br

Figura 20: Estação ferroviária do Piranga.



Fonte: www.geraldojose.com.br

Considerações finais

Em tom não conclusivo, face à complexidade da realidade analisada em virtude das diversas dimensões que abarca e questões que suscita, depreende-se que, a produção do espaço urbano em Juazeiro faz-se associada à ideia historicista e tradicional, remetendo às costumeiras ocupações espontâneas. Já Petrolina, com ares de modernidade e progresso, foi ocupada e expandida, ao longo de sua existência, sob algumas decisões prévias, ou seja, houve alguns planejamentos de caráter mais decisórios.

Ambas, caracterizadas como cidades médias atuais, desempenham funções empreendedoras, visto que são observados investimentos públicos ligados à expansão da rede pública em meio aos fluxos migratórios devido aos seus atrativos, no caso, principalmente agrícola. Atrativo esse que induz à reflexão sobre as relações cidade x campo que se fazem, a cada dia, mais intrínsecos, cabendo à cidade, normatizar essa relação, criando infraestrutura capaz de circular e escoar a produção do campo. O meio rural, no caso de Juazeiro e Petrolina, interfere diretamente na dinâmica urbana pois são cidades que se destacam nesse mercado.

Quanto ao Velho Chico, vai de sustento à obra de arte. Ambas as cidades se apropriaram e continuam usufruindo de suas riquezas naturais, de maneira muito similar e peculiar. Pois o Oásis do Sertão tem que fazer valer suas riquezas, pensando no novo modo de se viver, reforçando conceitos atuais sobre resiliência urbana, de forma a firmar o pensamento de que as cidades devem estar preocupadas com o rumo que suas decisões levam, uma vez que elas influenciam diretamente na qualidade de vida de seus habitantes e seu impacto no meio ambiente.

Referências

- ALVES, Taíse. **A urbanização no município de Juazeiro-BA**. Disponível em: <<http://www.webartigos.com/artigos/a-urbanizacao-no-municipio-de-juazeiro-ba/36780/>>. Publicado em 2010. Acesso em 26 abr. 2016
- CARLOS, A.F.A. **A (Re)produção do Espaço Urbano**. São Paulo: Edusp, 1994..
- CAVALCANTI, Soraiide. **Novo Plano Diretor de Petrolina traz inovação**. Disponível em: <<http://www.versaberpolitica.com.br/novo-plano-diretor-de-petrolina-traz-inovacao/>>. Acesso em: 05 abr. 2016.
- CRUZ, Patrícia Fernanda de Souza. **Os desafios da gestão local e das políticas de desenvolvimento territorial no pólo Petrolina (PE) – Juazeiro (BA): dinamismo econômico x desigualdades socioespaciais**. 2012. Disponível em: <<http://unuhostedagem.com.br/revista/rbeur/index.php/sedres/article/viewFile/3890/3803>>. Acesso em: 31 mar. 2016.
- CRUZ, Patrícia Fernanda de Souza. **Reestruturação urbana em Petrolina (PE): Um olhar a partir da implantação dos novos produtos imobiliários**. Disponível em: <http://www.ufrgs.br/propur/teses_dissertacoes/Patricia_fernanda_de_Souza_Cruz_2013.pdf>. Acesso em: 31 mar. 2016.
- FILHO, Francisco Lopes. **História da cidade de Petrolina/PE**. Disponível em: <<http://www.juraemprosaeverso.com.br/HistoriasDasCidadesBrasileiras/HistoriaDaCidadeDePetrolina.htm>> Acesso em 15 abr. 2016.

GIESBRECHT, Ralph Mennucci. **E.F. do São Francisco (1896-1911) Cia. Chemins de Fer Federaux du L'Est Brésilien (1911-1935) V.F.F. Leste Brasileiro (1935-1965)**. In: **Estações Ferroviárias do Brasil**. 2014. Disponível em:

<http://www.estacoesferroviarias.com.br/ba_paulistana/juazeiro.htm>. Acesso em 26 abr. 2016.

GOMES, Maria Terezinha Serafim. **Cidades médias, novos espaços produtivos e reestruturação do espaço urbano em Uberaba-MG**. Confins/MG, 2015. Disponível em:

<<http://confins.revues.org/10407>> Acesso em 26 abr. 2016.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Dados Demográficos 1980, 1991, 2000 e 2010**. Disponível em: <<http://cidades.ibge.gov.br>>. Acesso em: 16 mar. 2016.

JUAZEIRO. **Lei n° 1.704/2003**. Institui o Código de Obras de Juazeiro e dá outras providências. 2003. Disponível em: <<http://www.juazeiro.ba.gov.br>>. Acesso em: 16 mar. 2016.

_____. **Lei n° 925/1982**. Dispõe sobre o parcelamento do solo na área urbana do distrito-sede de Juazeiro, Estado da Bahia e dá outras providências. 1982. Disponível em:

<<http://www.juazeiro.ba.gov.br>>. Acesso em: 16 mar. 2016.

_____. **Lei n° 1.767/2003**. Institui o Plano Diretor Urbano de Juazeiro e dá outras providências. 2003. Disponível em: <<http://www.juazeiro.ba.gov.br>>. Acesso em: 16 mar. 2016.

_____. **Lei n° 1.984/2008**. Acrescenta ao Plano Diretor Urbano do Município de Juazeiro e dá outras providências. 2008. Disponível em: <<http://www.juazeiro.ba.gov.br>>. Acesso em: 16 mar. 2016.

_____. **Lei n° 2.323/2012**. Acrescenta parágrafos ao art.33 e altera a planilha das zonas residenciais do Anexo Único da Lei n°1.767, de 22 de dezembro de 2003, que institui o Plano Diretor Urbano do Município de Juazeiro-BA, e dá outras providências. 2012. Disponível em: <<http://www.juazeiro.ba.gov.br>>. Acesso em: 16 mar. 2016.

KOHLSDORF, Maria Elaine: KOHLSDORF. **Dimensões morfológicas dos lugares: dimensão topoceptiva**. Disponível em:

<<http://www.ufscar.br/~cec/arquivos/referencias/Texto%20Maria%20Elaine.doc>>. Acesso em: 18 jun. 2016

LANDIM, Maria de Fátima Macêdo. **Urbanização e agronegócio: Petrolina, a cidade está em cena**. Disponível em: <<http://www.ojs.ufpi.br/index.php/equador/article/view/896>>. Revista Equador (UFPI). Vol. 1. n°1. p. 4/22. Junho/Dezembro, 2012. Acesso em: 05 abr. 2016.

PEQUENO, Johnny. **Novo Plano Diretor de Petrolina estabelecerá Zonas Especiais da Habitação**. Disponível em: <<http://blogdomarioflavio.com.br/vs1/novo-plano-diretor-de-petrolina-estabelcera-zonas-especiais-da-habitacao/>>. Acesso em: 05 abr. 2016.

PETROLINA. **Lei Municipal n°03/1984**. Dispõe sobre o Zoneamento do Município. 1984.

_____. **Lei Municipal 1.875/2006**. Dispõe sobre o Plano Diretor Participativo de Petrolina.2006. Disponível em:<<https://leismunicipais.com.br/plano-diretor-petrolina-pe>>. Acesso em: 26 abr. 2016.

PREFEITURA MUNICIAPAL DE PETROLINA. **Petrolina de Futuro: planejando e preparando o município para os próximos 10 anos**. Plano de Ação Descentralizado de Petrolina, 2010.

_____. **Plano Diretor de Mobilidade e Transporte Urbano de Petrolina está sendo elaborado**. Disponível em: <<http://www.planmobpetrolina.com.br/plano-diretor-de-mobilidade-e-transporte-urbano-de-petrolina-esta-sendo-elaborado/>>. Acesso em: 16 abr. 2016.

_____. **Plano Plurianual 2014/2017 do Município de Petrolina.** 2013. Disponível em: <<http://acessoinformacao.org.br/pe/petrolina/wp-content/uploads/2015/12/PPA-Plano-Plurianual-2014.pdf>>. Acesso em 26 abr. 2016.

SILVEIRA, R.L.L. da. **Cidade, corporação e periferia urbana: acumulação de capital e segregação espacial na (re)produção do espaço urbano.** Santa Cruz do Sul: EDUNISC, 2003. 242pp.

SOBEL, Tiago Farias; ORTEGA, Antonio César. **Estratégias de desenvolvimento territorial: o caso do pólo Petrolina-Juazeiro.** Disponível em: <<http://www.sober.org.br/palestra/6/945.pdf>>. Acesso em: 16 abr. 2016.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão; SPOSITO, Eliseu Savério. **Reestruturação econômica, Reestruturação Urbana e Cidades Médias.** Disponível em: <<https://confins.revues.org/10407?lang=>