

A conurbação urbana nas cidades de Juazeiro e Petrolina: historicidade e trabalho formal

The urban conurbation in the cities of Juazeiro and Petrolina: historicity and formal work

La conurbación urbana en las ciudades de Juazeiro y Petrolina: historicidad y trabajo formal

Recebido: 23/08/2022 | Revisado: 03/09/2022 | Aceito: 06/09/2022 | Publicado: 25/09/2022

Cassiana Santos da Silva Farias

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-6712-8311>
Universidade Salvador UNIFACS, Brasil
E-mail: cassiassss@gmail.com

Ricardo Luciano Silva Pereira de Souza

ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-4555-2055>
Universidade Salvador UNIFACS, Brasil
E-mail: ricpereira@hotmail.com

Manoel Joaquim Fernandes de Barros

ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-0719-2802>
Universidade Salvador UNIFACS, Brasil
E-mail: manojfb@gmail.com

Laumar Neves de Souza

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-7739-1690>
Universidade Salvador UNIFACS, Brasil
E-mail: laumar.souza@unifacs.br

Resumo

As zonas de conurbação se constituem, enquanto resultado da concentração espacial de atividades e pessoas, em aglomerados urbanos; um processo que se verifica em centros urbanos com alta taxa de expansão, fenômeno que acontece quando uma cidade absorve núcleos urbanos que se localizam em suas proximidades, transformando assim a configuração social e a estrutura das cidades, de forma a se integrarem economicamente, mantendo um fluxo intenso de capitais, mercadorias e de pessoas. Juazeiro e Petrolina são consideradas cidades médias e compartilham uma dinâmica econômica e populacional, sendo cidades conurbadas. Esta investigação possui como objetivo geral contextualizar historicamente as cidades de Juazeiro e Petrolina. Tendo como auxílio os seguintes objetivos específicos: verificar os indicadores sociais e demográficos de Juazeiro e Petrolina e entender a dinâmica do mercado de trabalho formal das cidades estudadas entre os anos de 2015 e 2019. Verifica-se que a oferta de emprego vem aumentando durante os anos de 2015 a 2019, tanto em Juazeiro, quanto em Petrolina, o que implica na possibilidade de maior distribuição de renda para a população, viabilizando uma melhoria da qualidade de vida dos residentes das duas cidades. O setor agropecuário pode ser apontado como o principal responsável por este desempenho.

Palavras-chave: Cidade; Conurbação; Trabalho; Desenvolvimento econômico.

Abstract

The conurbation zones constitute themselves as a result of spatial concentration of activities and people in urban agglomerations, a process that takes place in urban centers with high expansion rate, phenomenon observed when a city absorbs urban centers which are located in its proximities, thus transforming the social configuration and structure of cities, in order to integrate economically by maintaining an intense flow of capital, goods and people. Juazeiro and Petrolina are considered medium range cities that share one common economical and populational dynamic between each other, thus being considered “conurbated” cities. This analysis has as general aim to historically contextualize the cities of Juazeiro and Petrolina, having as aid the following specific goals: to verify the social and demographic indicators of Juazeiro and Petrolina, and to understand the dynamics of the formal labor market in both cities between the years of 2015 and 2019. The offer of employment has been increasing during the years 2015 to 2019, both in Juazeiro and in Petrolina, which implies the possibility of greater income distribution for the population, which can enable an improvement in the quality of life of the residents of the two cities. The agricultural sector can be pointed out as the main responsible for this performance.

Keywords: City; Conurbation; Work; Economic development.

Resumen

Las zonas de conurbación se constituyen, como resultado de la concentración espacial de actividades y personas, en aglomeraciones urbanas, proceso que tiene lugar en los centros urbanos con una alta tasa de expansión, fenómeno que ocurre cuando una ciudad absorbe centros urbanos que se ubican en su vecindad, transformando así la configuración y

estrutura social de las ciudades, para integrarse económicamente, manteniendo un intenso flujo de capitales, bienes y personas. Juazeiro y Petrolina se consideran ciudades medianas y comparten una dinámica económica y poblacional, siendo ciudades conurbadas. Esta investigación tiene como objetivo general contextualizar históricamente las ciudades de Juazeiro y Petrolina. Con los siguientes objetivos específicos como ayuda: verificar los indicadores sociodemográficos de Juazeiro y Petrolina y comprender la dinámica del mercado laboral formal de las ciudades estudiadas entre los años 2015 a 2019. Años de 2015 a 2019, ambas en Juazeiro y Petrolina, lo que implica la posibilidad de una mayor distribución del ingreso para la población, lo que puede viabilizar una mejora en la calidad de vida de los habitantes de ambas ciudades. El sector agropecuario puede señalarse como el principal responsable de este desempeño.

Palabras clave: Ciudad; Conurbación; Trabajo; Desarrollo económico.

1. Introdução

A articulação humana, com seu espaço de vivência coletiva, sempre esteve pautada na segurança mais do que na liberdade, ao longo da evolução da vida. As pessoas passaram a viver em coletividade por conta do acesso a alimentação e pela garantia de um local no qual pudessem descansar, sem serem alvos de predadores (Mumford, 1998). Embora os espaços de vivência em coletividade tenham sofrido alterações, as pessoas ainda se aglomeram em torno de regiões que possam lhes proporcionar trabalho e renda (Santos, 2004). Deste modo, os espaços urbanos, em detrimento das áreas rurais, são mais densamente populosos na contemporaneidade

O avanço da tecnologia permitiu a mecanização dos trabalhos nas áreas rurais, diminuindo assim a oferta de emprego nessas localidades, o que, por sua vez, transformou os espaços urbanos em uma alternativa para as pessoas que buscam uma colocação no mercado de trabalho (Geddes, 2022). As cidades concentram um maior quantitativo de indústrias e estabelecimentos comerciais, que oportunizam a possibilidade de alocação de diversos trabalhadores.

É nas cidades que as pessoas encontram maior acesso aos serviços de saúde de qualidade, serviços de educação, tanto em nível básico, quanto em nível técnico e superior. Com acesso à educação de qualidade e maior capacitação profissional, as pessoas podem buscar melhores colocações nas empresas, fato que, possivelmente, lhes permita auferir maior renda (Mueller, & Martine, 2022; Barroso et al., 2022).

O trabalho formal e remunerado, na sociedade contemporânea, possui mais do que uma imagem simbólica para as pessoas. É, antes de qualquer coisa, uma forma de sobrevivência para uma parcela significativa da população, uma vez que “na expansão da cidade, ocorre um processo de distribuição que desloca, classifica e realoca indivíduos e grupos por residência e ocupação” (Bugess, 2017, p. 66); a ocupação representa a atividade remunerada desempenhada por cada indivíduo em uma determinada cidade, com capacidade de determinar sua inclusão ou exclusão social.

O trabalho formal, que se configura como uma garantia de renda, é de fundamental importância na inclusão social dos indivíduos que moram em zonas urbanas. Para Dupas (1998), ao estar fora do mercado de trabalho regular, a pessoa passa por inúmeras dificuldades, dentre elas, ausência de moradia descente, dificuldade de acesso a serviços comunitários e a bens de consumo, por conta do desemprego.

Juazeiro e Petrolina são consideradas cidades médias e tais cidades compartilham uma dinâmica econômica e populacional própria, possuindo uma relação denominada de conurbação urbana, fenômeno que será discutido e conceituado no decorrer deste estudo.

Esta investigação possui como objetivo geral contextualizar historicamente as cidades de Juazeiro, que fica no estado da Bahia, e Petrolina, situada no estado de Pernambuco, tendo como auxílio os seguintes objetivos específicos: verificar os indicadores sociais e demográficos de Juazeiro e Petrolina; e entender a dinâmica do mercado de trabalho formal das cidades estudadas entre os anos de 2015 e 2019.

Para alcançar o objetivo geral desta investigação, fez-se o seguinte questionamento: As cidades de Juazeiro e Petrolina podem ser caracterizadas como cidades conurbadas?

Justifica-se essa pesquisa com base no argumento de Elias (2006), que acredita que ambas as cidades são representativas para o desenvolvimento da Região Nordeste, sendo assim, as investigações contendo estas cidades, como objeto de estudo, podem contribuir com o aprofundamento das discussões teóricas acerca da região.

2. Metodologia

Essa pesquisa se classifica como uma pesquisa bibliográfica, pois, para Martins e Theóphilo (2016, p. 52), trata-se de uma estratégia de pesquisa:

[...] necessária para a condução de qualquer pesquisa científica. Uma pesquisa bibliográfica procura explicar e discutir um assunto, tema ou problema com base em referências publicadas em livros, periódicos, revistas, enciclopédias, dicionários, jornais, *sites*, CDs, anais de congressos etc. Busca conhecer, analisar e explicar contribuições sobre determinado assunto, tema ou problema. A pesquisa bibliográfica é um excelente meio de formação científica, quando realizada independentemente – análise teórica – ou como parte indispensável de qualquer trabalho científico, visando à construção da plataforma teórica do estudo.

Para instrumentalizar a investigação foi utilizada a revisão de literatura narrativa que de acordo com Rother (2007, p.1) trata-se de uma pesquisa que se caracteriza por ser estruturada em um documento com [...] “Introdução, Desenvolvimento (texto dividido em seções definidas pelo autor com títulos e subtítulos de acordo com as abordagens do assunto), Comentários e Referências”. A autora também evidencia que no tipo de pesquisa bibliográfica narrativa, a seleção dos artigos não é especificada, ficando a cargo dos autores os critérios utilizados para a seleção dos documentos que melhor discutam a temática investigada.

A pesquisa utilizou como fontes de coleta dos materiais bibliográficos as seguintes bases de dados: Biblioteca Digital de Teses e Dissertações (BDTD), *Scientific Electronic Library Online* (SciELO) e *Google Acadêmico*. Utilizaram-se as seguintes palavras-chaves para sistematizar a busca: História de Juazeiro, História de Petrolina, Conurbação, Cidades, Trabalho e Desenvolvimento Econômico. Foi utilizado como critério para elegibilidade do material bibliográfico, o fato dele possuir em seu conteúdo semelhanças com o assunto discutido nesta investigação.

Por meio dos estudos já publicados, foi possível discutir o fenômeno da conurbação urbana e a sua relação com as iniciativas de desenvolvimento econômico, que são adotadas por meio das RIDEs (Regiões Integradas de Desenvolvimento Econômico).

Para fins desta investigação, também foi utilizada a pesquisa documental, na qual se faz uso de fontes secundárias, pois, de acordo com Cellard (2008, p. 298), os “dados e informações ainda não foram tratados científica ou analiticamente”, argumento que é corroborado por Oliveira (2007, p. 70) ao elucidar que “na pesquisa documental, o trabalho do pesquisador (a) requer uma análise mais cuidadosa, visto que os documentos não passaram antes por nenhum tratamento científico”. Os dados utilizados para a etapa quantitativa referem-se aos dados da Secretaria Especial do Trabalho, Ministério da Economia, Relação Anual de Informações Sociais (RAIS) dos anos de 2015 a 2019.

Os dados levantados foram agrupados de acordo com o ano e a atividade econômica, para a comparação da quantidade de emprego formal nas duas cidades, e posteriormente foram elaboradas taxas de emprego formal correspondente para as cidades de Juazeiro e Petrolina, para posterior análise.

Na próxima seção, serão feitas algumas considerações sobre o termo “cidade” e os aspectos relacionados à classificação das cidades no Brasil.

3. Resultados e Discussão

3.1 Considerações sobre cidade e sua classificação no Brasil

Mudanças históricas na sociedade fizeram o conceito de cidade se transformar ao longo do seu curso, deixando de possuir, em sua definição, apenas aspectos geográficos e incorporando também fatores econômicos, como a atividade industrial e o comércio que determinada região detinha (Weber, 1958).

No entendimento do que viria a ser uma cidade, estão incluídos fatores qualitativos e quantitativos. Para Weber (1967), “a cidade” não pode ser definida apenas como um grande agrupamento de construções edificadas e pessoas, ou seja, por suas características quantitativas; conceituar cidade desta maneira torna sua definição reducionista. O autor destaca que a cidade possui tanto características econômicas, quanto políticas. A cidade se apresenta como uma associação autônoma e como um aglomerado de instituições políticas e administrativas.

Em uma tentativa de associar o conceito de cidade a um fator sociológico, Wirth (1967, p.112), discutindo urbanismo como modo de vida, elucidou que:

[...] apesar do predomínio do urbanismo no mundo moderno, ainda sentimos falta de uma definição sociológica do que seja cidade, a qual levaria em conta, adequadamente, o fato de que, enquanto a cidade é o local característico do urbanismo, o modo de vida urbano não se confina às cidades. Para finalidades sociológicas, uma cidade é uma fixação relativamente grande, densa e permanente de indivíduos heterogêneos.

Deste modo, ao se referir ao conceito de cidade, é preciso considerar todos os fatores referentes à sua constituição; isso implica avaliar também os fatores populacionais, administrativos e territoriais. Santos (1994) acredita que a cidade, ao mesmo tempo em que se configura como uma região, também se caracteriza como um lugar.

Cidade, embora existam controvérsias, é um termo utilizado para identificar uma determinada área urbana com infraestrutura (Benevolo, 2006; Guimarães, 2013), ou seja, com capacidade para fornecer serviços que possam atender às necessidades de uma determinada população.

De acordo com Freitag (2002), as cidades podem ser tipificadas como cidades globais, megacidades ou megalópoles, metrópoles, cidades periféricas e cidades dormitório. No Brasil, de acordo com o IBGE (2017a), desde o decreto de lei nº. 311/1938, a classificação das cidades se dá por meio do número de habitantes (por sua densidade populacional) e pela quantidade de domicílios; a cidade é categorizada como sede do município, um território com personalidade jurídica e com autonomia administrativa.

De acordo com Almeida (1979), as cidades podem ser classificadas em: pequena, contendo no mínimo 50 mil habitantes, com relação à população urbana; média, que contém uma população entre 50 mil e 250 mil; grande, com aproximadamente 250 mil a 2.000.000 habitantes; e metrópole, com mais 2.000.000 habitantes.

O Brasil distingue a área territorial do país como sendo urbana e rural, sendo considerada, de acordo com o IBGE (2011, p. 19), como área urbana, “as áreas, urbanizadas ou não, internas ao perímetro urbano das cidades (sedes municipais) ou vilas (sedes distritais) ou as áreas urbanas isoladas”. Em termos de habitantes, “as áreas consideradas urbanas no Brasil representam menos de 1% do território nacional (0,63%) e concentram 160 milhões de pessoas, ou seja, 84,3% da população brasileira” (EMBRAPA, 2017, p. 1), o que implica que, em termos de pessoas, as metrópoles brasileiras concentram um contingente populacional significativo.

O que leva essas pessoas a se aglomerarem em metrópoles ou em grandes centros urbanos é considerado por Park (1967, p. 29) como sendo resultado da:

[...] geografia física, as vantagens e desvantagens naturais, inclusive meios de transporte, que determinam com antecedência o esboço geral da planta urbana. Crescendo a cidade em população, as influências de simpatia, rivalidade e necessidade econômicas mais sutis tendem a controlar a distribuição da população. Comércio e indústria buscam localizações vantajosas, circundando-se de certas partes da população.

O deslocamento das pessoas para outras cidades se dá em alguns casos pela busca de emprego, renda e melhores condições de vida. Por conta deste deslocamento, a cidade, que recebe essas pessoas, tende a se expandir; o que implica, de algum modo, na ampliação da sua malha urbana. Com a expansão das cidades, deu-se origem a um fenômeno, que será discutido na próxima seção.

3.2 O fenômeno da conurbação urbana

As zonas de conurbação se constituem enquanto resultado da concentração espacial de atividades e pessoas em aglomerados urbanos. Um processo que se verifica em centros urbanos com alta taxa de expansão (Maricato, 1995), implicando em um fenômeno que, para Villaça (1998), acontece quando uma cidade absorve núcleos urbanos que se localizam em suas proximidades; transformando assim a configuração social e a estrutura das cidades, de forma a se integrarem economicamente, e mantendo um fluxo intenso de capitais, mercadorias e de pessoas.

A junção entre cidades, de modo que seus limites geográficos sejam dificilmente identificados, favorece o surgimento de conurbações. Alves e Chaveiro (2007, p.98) afirmam que “a palavra ‘conurbação’ designa uma extensa área urbana decorrente do encontro ou junção da área urbana de duas ou mais cidades”. São esses processos que dão origem nas metrópoles às chamadas regiões metropolitanas.

Com relação ao processo de industrialização e a expansão das cidades, Simmel (1967, p.18), discutindo o fenômeno urbano, salientou que:

[...] o horizonte da cidade se expande de uma maneira comparável ao modo pelo qual a riqueza se desenvolve; certo volume de propriedade cresce de modo semiautomático em progressão sempre mais rápida. Tão longe certo limite tenha sido ultrapassado, as relações econômicas, pessoas e intelectuais da população, a esfera da predominância intelectual da cidade sobre a sua zona não urbana cresce como em progressão geométrica.

Nas regiões conurbadas, existe uma relação de dependência entre as cidades ao se expandirem, que pode se traduzir em termos econômicos ou com relação à infraestrutura utilizada pela população de ambas as cidades, “onde há uma forte integração populacional devido aos movimentos pendulares para trabalho ou estudo, ou devido à contiguidade entre as manchas urbanizadas principais” (IBGE, 2015, p. 23).

Bugess (2017) acredita que os processos de expansão dos centros urbanos se dão em termos de dimensão espacial e populacional. As cidades se expandem por meio de crescimento físico, isto é, a malha urbana se estende, de forma que se faz necessário que os serviços técnicos também se ampliem, para que sejam supridas as carências em termos de infraestrutura, com vistas a garantir a mobilidade, a segurança e o saneamento básico da população urbana.

Existem alguns fatores que, para Polidoro, et al., (2009), contribuem para a formação de conurbações, como: a explosão demográfica, por conta do êxodo rural; o aumento das relações institucionais entre as cidades; e o desenvolvimento econômico da região.

Segundo Villaça (2001), é importante se pensar as áreas urbanas conurbadas para além do adensamento territorial das cidades, deve-se avaliar também a importância econômica, social e cultural do somatório de um núcleo urbano com outro.

Uma das consequências da conurbação urbana seria o surgimento das cidades dormitório, pois, de acordo com Freitag (2002), são cidades nas quais o morador não trabalha, apenas usa para dormir e como residência. São cidades que possuem um elevado crescimento populacional e baixo dinamismo econômico (Aranha, 2005; Jardim, & Barcellos, 2005).

Regiões conurbadas sofrem com diversos problemas urbanos e, para auxiliar essas regiões no desenvolvimento dessas localidades, foram criadas, pelo Governo Federal, as Regiões Integradas de Desenvolvimento (RIDEs), assunto que será discutido na próxima seção.

3.3 Desenvolvimento e (RIDE) Região Integrada de Desenvolvimento Econômico

Desenvolvimento é o processo no qual acontece uma mudança/mutação positiva entre fatores quantitativos (acúmulo de riquezas do crescimento do PIB ou Produto Nacional Bruto), que resultam no crescimento econômico, e fatores qualitativos (melhorias na qualidade de vida da população, saúde, educação, segurança, infraestrutura), podendo ser medidos por indicadores sociais, como, por exemplo, o índice de desenvolvimento humano.

Desenvolvimento é uma temática que assume uma importância sem precedentes para uma sociedade. Witkowsk, Duarte e Gallina (2007, p. 60) declaram que o crescimento alinhado ao “desenvolvimento econômico requer ajustes fiscais, institucionais jurídicos, assim como gera necessidade de incentivos, investimentos e inovações como condições propícias para produção e distribuição de bens e serviços”. Isso implica que desenvolvimento e crescimento possuem uma relação indissociável.

Para Hewlett (1981), o desenvolvimento econômico é claramente definido como um aumento significativo na renda real *per capita* de uma nação, cujo propósito fundamental é a obtenção de melhorias na alimentação, na saúde, na educação, nas condições de vida, na ampliação de oportunidades de trabalho e de lazer para as pessoas. Nessa perspectiva, desenvolvimento significa transformação das estruturas econômicas da sociedade para fins de se atingir um novo nível de capacidade produtiva.

Segundo Furtado (2000), os aspectos que dimensionam, a princípio, o conceito de desenvolvimento é explicitados da seguinte forma: 1) produção, técnica, trabalho; 2) satisfação das necessidades humanas; sendo que estas se desdobram em: a) incremento da eficácia do sistema social de produção; b) satisfação de necessidades elementares da população; c) consecução de objetivos a que almejam grupos dominantes na utilização de recursos.

Em um contexto de desenvolvimento social e econômico, é preciso recorrer ao pensamento de Furtado (1965, p.53), que afirma que “[...] a concepção de desenvolvimento de uma sociedade não é alheia à sua estrutura social, e tampouco à formulação de uma política de desenvolvimento [...]”, o que denota a necessidade de alinhamento entre a garantia dos direitos humanos e a manutenção da produtividade de uma determinada população.

Para auxiliar no desenvolvimento de algumas localidades do Brasil, foram criadas as Regiões Integradas de Desenvolvimento (RIDE), que se situam em mais de uma unidade federativa. Essas regiões, de acordo com o IBGE (2020), são formadas por legislações específicas que estabelecem tanto as unidades da federação envolvidas, quanto definem as estruturas de funcionamento.

Peres et al. (2018, p. 271) afirmam que “são instituídas pela União, para gerir políticas de desenvolvimento regional e articular a ação da União, com vistas à redução das desigualdades sociais”. As RIDE proporcionariam, para as cidades integrantes, a oportunidade de participarem de programas governamentais. De forma prioritária, de acordo com Cavalcante (2020), o recebimento de recursos públicos, para mitigar as desigualdades sociais, teria como prioridade, dentre outros fatores, os entes federativos pertencentes à RIDE. Vale destacar que a diferença das RIDE para as Regiões Metropolitanas é que a RIDE envolve municípios de estados diferentes.

No Brasil, existem três RIDE constituídas: a Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal e Entorno (RIDE-DF), a Região Integrada de Desenvolvimento da Grande Teresina (RIDE Teresina) e a Região Administrativa Integrada de Desenvolvimento do Polo Petrolina (PE) e Juazeiro (BA) (RIDE Petrolina-Juazeiro).

A RIDE Petrolina-Juazeiro foi criada por meio da Lei complementar 113, de 19/09/2001, regulamentada pelo Decreto 4.366, de 09 de setembro de 2002, e é composta pelas cidades de Lagoa Grande/PE, Orocó/PE, Santa Maria da Boa Vista/PE, Curaçá/BA, Sobradinho/BA e Casa Nova/BA, além de Petrolina/PE e Juazeiro/BA.

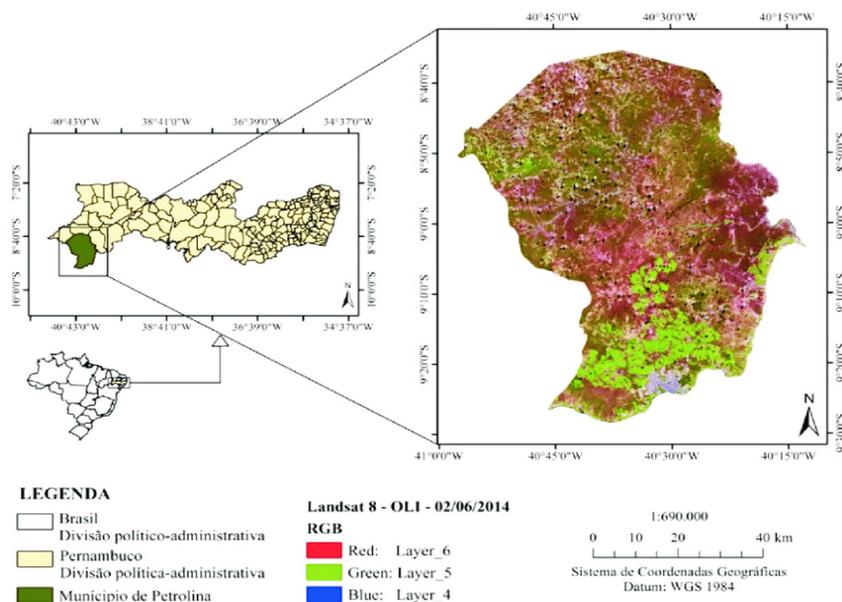
A próxima seção discorrerá, de forma resumida, sobre a história das duas cidades polos da RIDE, as cidades de Juazeiro e Petrolina, que são exemplos de cidades conurbadas; apesar da existência do Rio São Francisco separando-as em sua forma física, as cidades estão ligadas fisicamente pela ponte Presidente Dutra e possuem uma estreita relação econômica, corroborada pela dinâmica populacional.

3.4 Petrolina e Juazeiro: historicidade

Petrolina está situada no interior do estado de Pernambuco, de acordo com o IBGE (2021b), distante 712 km a oeste de Recife, capital estadual. Possui uma extensão territorial de 4.561,872 km², estando 244,8 km² em perímetro urbano e os 4.317,072 km² restantes integrando a zona rural. Segundo dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, em 2020, sua população foi estimada em 354.317 habitantes, o que faz de Petrolina a quarta maior cidade do interior nordestino, após Feira de Santana, Campina Grande e Caruaru (esta última a mais populosa do interior de Pernambuco). A cidade participa da Região Administrativa Integrada de Desenvolvimento do Polo Petrolina e Juazeiro, a maior RIDE / região metropolitana do interior do Nordeste, com 769.544 habitantes. Petrolina possui, de acordo com o IBGE (2021b), IDH de 0,697 e PIB *per capita* em 2018 de R\$ 19.445,59; o Produto Interno Bruto (PIB) de Petrolina é o 174º maior do Brasil e o 6º maior de Pernambuco.

Na Figura 1, pode ser contemplada a localização da cidade de Petrolina, cidade de grande relevância para a economia da região.

Figura 1: Localização geográfica de Petrolina.



Fonte: Moraes et al. (2017).

Segundo a tradição local e de acordo com Padilha (1982), o território, onde se encontra o município de Petrolina, teria sido desbravado primeiramente por frades franciscanos, que trabalhavam na catequese dos índios da região. Os frades capuchinhos franceses contaram com o consenso do chefe índio Rodela, que deixou seu nome ligado a todo o médio São Francisco, conhecido como o Sertão dos Rodelas; já em 1674, Francisco Rodela recebia patente de capitão-de-aldeia. Foi grande a influência das missões dos frades capuchinhos, que contribuíram eficazmente para a ocupação do médio São

Francisco, especialmente das ilhas fluviais. Essas missões só foram interrompidas em 1698, por conta do rompimento das relações diplomáticas entre Portugal e a França. Outro fator que contribuiu para consolidar a ocupação do território foi a implantação de currais, sabendo-se que a cidade se situa onde antes havia a sede de uma fazenda de gado.

Ainda no século XVIII, de acordo com o relato do IBGE (1988), instalou-se o primeiro morador no local denominado Passagem, à margem esquerda do rio São Francisco, defronte de Juazeiro, na Província da Bahia. Ele tinha o nome de Pedro e, além de se dedicar à agricultura, à pesca e ao criatório de caprinos, fazia de canoa o transporte de pessoas e cargas entre as margens opostas. No interior da região, há indícios de povoamento em 1817. Por sua localização no extremo sudoeste do estado, às margens do rio São Francisco, era ponto de convergência e passagem obrigatória de boiadeiros e negociantes dos sertões de Pernambuco, Piauí e Ceará, que cruzavam esse rio em direção ao estado da Bahia e vice-versa. Dessa intensa movimentação resultou a formação das duas cidades: Petrolina, de um lado do rio, onde já existiam fazendas de criação de gado, e Juazeiro na margem oposta.

Pernambuco (2010) relata que a vila recebeu a denominação de Petrolina em homenagem ao imperador D. Pedro II, que ocupava, então, o trono do Brasil. Há uma versão segundo a qual o topônimo seria uma dupla homenagem, com a junção do nome do imperador, em sua forma latina (Petrus), ao da imperatriz Tereza Cristina, resultando em Petrolina. Outra versão sugere que o topônimo teria sido derivado de “pedra linda”, expressão dada a uma pedra que havia na margem do rio, ao lado da matriz, e que foi utilizada nas obras de cantaria da catedral de Petrolina, um dos maiores monumentos históricos da cidade.

A cidade de Juazeiro localiza-se no norte do Estado da Bahia, na microrregião homogênea do Baixo Médio São Francisco, possuindo uma extensão territorial de 6.390 km², situada na margem direita do rio São Francisco, com um contingente populacional de 218.162 habitantes (IBGE, 2020); de acordo com o mesmo órgão, possui IDH de 0,677 e PIB *per capita* de R\$ 19.032,14 em 2018.

Situada na região semiárida do Nordeste brasileiro, em pleno polígono das secas, Juazeiro encontra-se em posição privilegiada, num entroncamento rododiferroviário, fluvial e aéreo, distante 504 km da capital, Salvador.

A Figura 2 demonstra a localização da cidade de Juazeiro, cidade que possui grande representatividade para a economia da região.

Figura 2: Localização geográfica de Juazeiro.



Fonte: Google Fotos (2021).

O nome da cidade é uma homenagem às árvores do juazeiro. Conta-se que, no ano de 1596, o território era percorrido pelo bandeirante Belchior Dias Moréa, que encontrou, sob as frondosas árvores do Juazeiro, lugar propício para repouso. Mais tarde, mascates e tropeiros, que descansavam sob as sombras dos juazeiros, ouviam as histórias dos índios Tamoqueus, Guaisquais, Galache e outras tribos da nação Cariri, primeiros habitantes dessas paragens. A pequena aglomeração, iniciada como “Passagem do Juazeiro”, povoava-se de casas de taipa e taperas, tendo suas terras incluídas nos domínios da casa da torre dos Garcia D’Ávilas, propiciando as condições de nascimento do primeiro povoado que deu origem à cidade, ainda no século XIX (IBGE, 2017b).

Conforme o relato do IBGE (2014), em 09 de maio de 1833, o povoado passou à vila, desmembrando-se do município de Sento-Sé. Sua primeira Câmara Municipal foi instalada a 11 de junho de 1834, sendo o seu primeiro presidente Francisco de Paula Pita. Durante 45 anos, Juazeiro viveu sua existência de vila com escola primária e agências de correios. 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 (BA).

De acordo com Giudice (2015), o modelo econômico de Juazeiro, desde as décadas de 1970 e 1980, está baseado na agricultura irrigada, que lhe rendeu notoriedade internacional; fato que se deveu à construção da Usina Hidrelétrica de Sobradinho, servindo como incentivo à fruticultura irrigada no vale do médio São Francisco, possibilitando o desenvolvimento do agronegócio na região. Souza (2014, p.34) relata que:

A região do Submédio São Francisco foi a primeira a viver o processo de intensificação da produção agrícola capitalista na década de 1980. Esta região constitui, hoje, importante produtora de frutas, voltadas especialmente para exportação, principalmente os municípios polos: Petrolina (PE) e Juazeiro (BA). Esses municípios mais recentemente se inseriram, nacionalmente, como áreas do agronegócio, com forte influência de uma agenda político-econômica neoliberal, que encontrou apoio no governo de Fernando Henrique Cardoso (1994-2002), caracterizada por uma inserção passiva do país na economia e no consumo globalizado.

A região compreendida pelas cidades de Juazeiro e Petrolina tornou-se um grande centro produtor de frutas tropicais do país, tendo destaque para os cultivos de manga, uva, melancia, melão, coco, banana, dentre outros; este desempenho é responsável pela crescente exportação de frutas. Além da produção de vegetais, a região é conhecida nacional e internacionalmente pela produção e qualidade dos vinhos, que tiveram grande crescimento com a implantação de mecanismos de irrigação; tornando-se a única região do país a colher duas safras de uvas por ano e a maior exportadora e produtora de frutas do Brasil, mesmo se localizando no centro do polígono das secas. De acordo com Souza (2014, p.35):

Entre o fim do século XIX e o início do século XX, principia o processo de mecanização do território, contribuindo também com a urbanização. A navegação a vapor com o navio Saldanha Marinho (1871) e a estrada de ferro Salvador-Juazeiro (1896) são exemplos da pujança da região no período. A partir dos anos 1940, passa-se a utilizar o sistema de rodas-d’água, que mais tarde dá lugar às motobombas, permitindo o uso mais eficiente da oferta de água. Com o desenvolvimento das rodovias nos anos 1940 e 1950, bem como, com a inauguração da Ponte Presidente Dutra em 1954, ligando Juazeiro-BA a Petrolina-PE e o norte ao sul do país, ocorre uma nova organização territorial, com um novo sistema técnico-agrícola.

Na Figura 3, é possível contemplar uma imagem atualizada da ponte ligando Juazeiro e Petrolina. Ponte que possivelmente tenha implicações consideráveis para a manutenção do fluxo contínuo de pessoas e de mercadorias entre ambas as cidades.

Figura 3: Ponte Presidente Dutra.



Fonte: Bahia Notícias (2020).

A ponte que separa Juazeiro e Petrolina fica sobre o Rio São Francisco, permitindo, aos moradores de ambas as cidades, uma maior integração; facilitando assim o comércio e o transporte na região.

Um indicador de extrema relevância para a análise do desenvolvimento econômico é o trabalho formal, pois é por meio desse indicador que se avalia a distribuição da renda em determinada localidade. Na próxima seção, será analisado esse indicador nas cidades de Juazeiro e Petrolina.

3.5 Trabalho formal nas cidades de Petrolina e Juazeiro de 2015 a 2019

O trabalho formal e remunerado, na sociedade contemporânea, possui mais do que uma imagem simbólica para as pessoas. É, inicialmente, uma forma de sobrevivência para uma parcela significativa da população, uma vez que “na expansão da cidade ocorre um processo de distribuição que desloca, classifica e realoca indivíduos e grupos por residência e ocupação” (Bugess, 2017, p. 66); a ocupação representa a atividade remunerada desempenhada por cada indivíduo em uma determinada cidade, com capacidade de determinar sua inclusão ou exclusão social.

O trabalho formal, que se configura como uma garantia de renda, é de fundamental importância na inclusão social dos indivíduos que moram em zonas urbanas. Para Dupas (1998), ao estar fora do mercado de trabalho regular, a pessoa passa por inúmeras dificuldades, dentre elas, ausência de moradia descente, dificuldade de acesso a serviços comunitários e a bens de consumo, por conta do desemprego.

Na Tabela 1 é possível visualizar a evolução do trabalho formal ao longo de 2015, 2016, 2017, 2018 e 2019, em ambas as cidades.

Tabela 1: Evolução do estoque de emprego formal, segundo os municípios - RIDE Petrolina/Juazeiro - 2015-2019.

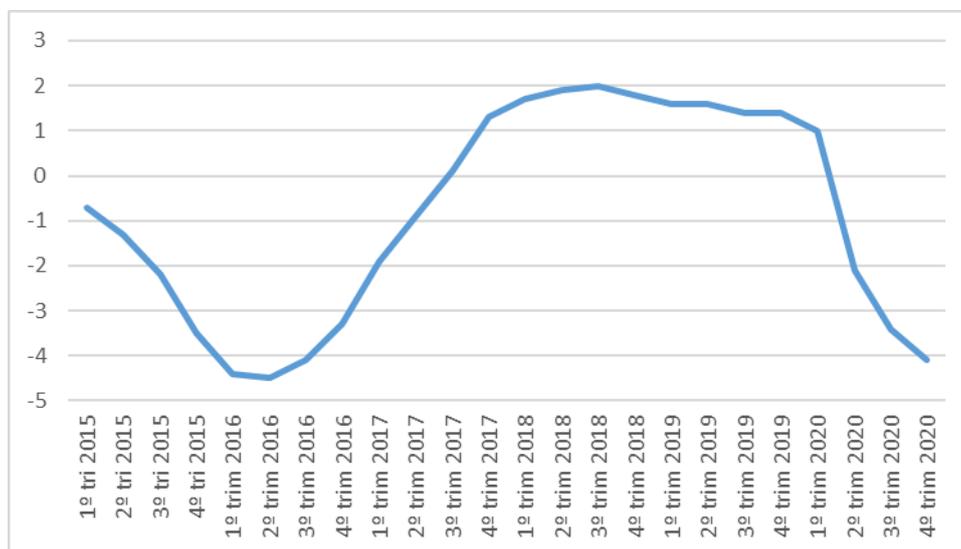
Município	2015	2016	2017	2018	2019	Variação % 2015/2019
RIDE Juazeiro/Petrolina	117.812	115.557	119.928	124.951	132.619	12,6%
Petrolina	68.216	65.596	66.063	70.217	73.268	7,4%
Juazeiro	32.886	34.053	36.101	36.279	39.055	18,8%

Fonte: Elaboração própria (2021) com dados da Secretaria Especial do Trabalho, Ministério da Economia. Relação Anual de Informações Sociais (RAIS), 2015-2019.

Na evolução do estoque de emprego formal em Juazeiro e Petrolina entre os anos de 2015 e 2019, que está contemplada na tabela 1, pode ser visualizado que, embora Petrolina tenha um quantitativo maior da oferta de emprego formal ao longo dos anos analisados, Juazeiro possui uma maior variação em termos percentuais, representado por uma diferença de 11,4% para mais. Deste modo, pode-se inferir que Juazeiro está elevando a sua oferta de emprego no período analisado em comparação com Petrolina.

Percebe-se que, nos cinco anos apresentados na tabela, a variação acumulada foi de 12,6%; valor significativo, uma vez que o produto interno bruto (PIB) brasileiro enfrentava forte queda em sua taxa de crescimento, como se observa no Gráfico 1.

Gráfico 1: PIB a preços de mercado - Taxa acumulada em 4 trimestres.



Fonte: Elaboração própria (2021) com dados do IBGE (2021a) - Contas Nacionais Trimestrais.

Ao analisar o Gráfico 1, pode-se verificar que o PIB, considerado para o período analisado, vem sofrendo variações, saindo de 2 pontos percentuais no 3º trimestre de 2018 para -5 pontos no 4º trimestre de 2020; uma queda significativa na economia nacional.

Mesmo com esse arrefecimento na economia brasileira, a dinâmica regional continuou pungente, aumentando significativamente o volume de contratações formais de emprego.

No entanto, ainda considerando a Tabela 1, é possível verificar que, embora Juazeiro tenha tido um percentual de elevação na quantidade de pessoas em empregos formais, Petrolina ainda concentra a maior quantidade em termos numéricos.

Esse fato, embora significativo, não possui suporte suficiente para afirmar que Juazeiro seria uma cidade dormitório, embora Caiado (2005) afirme que o baixo dinamismo econômico seja um indicador para sua caracterização.

O fato de Petrolina possuir maior número de empregos formais pode ser fruto de uma movimentação pendular, que, para George (1983), teria como causa a separação geográfica entre a moradia das pessoas e o local de trabalho. Carlos (2001) considerou, como principal fator desse movimento, a especulação imobiliária, por encarecer o uso do solo urbano nas cidades com maior oferta de trabalho.

A distribuição do emprego formal, de acordo com a atividade econômica, considerando as duas cidades, se encontra organizada na Tabela 2.

Tabela 2: Evolução do estoque de emprego formal, segundo os setores de atividade econômica - RIDE Petrolina/Juazeiro - 2015-2019.

Atividade econômica	2015	2016	2017	2018	2019	Var. % 2015/2019
RIDE Juazeiro/Petrolina	117.812	115.557	119.928	124.951	132.619	12,6%
Extrativa mineral	187	233	441	502	571	205,3%
Indústria de transformação	8.596	9.076	9.129	8.842	8.661	0,8%
Serv. Indust. de utilidade pública	858	871	962	1.057	1.097	27,9%
Construção Civil	6.187	3.866	3.575	4.001	3.961	-36,0%
Comércio	26.766	26.100	26.178	26.661	27.134	1,4%
Serviços	30.204	30.090	28.925	31.179	33.402	10,6%
Administração pública	19.631	18.015	21.773	22.453	25.362	29,2%
Agropecuária, caça, pesca.	25.383	27.306	28.945	30.256	32.431	27,8%

Fonte: Elaboração própria (2021) com dados da Secretaria Especial do Trabalho, Ministério da Economia. Relação Anual de Informações Sociais (RAIS), 2015-2019.

Percebe-se que os setores de serviço, administração pública e agropecuária foram os grandes responsáveis pela evolução do estoque de emprego nas duas cidades. Tal fato demonstra a vocação da região para o desenvolvimento das atividades agropecuárias e demonstra que essa atividade não foi afetada de maneira tão contundente quanto as demais com a crise que se instalou no país, com a queda das taxas de crescimento do PIB.

De acordo com o IBGE (2021a, p. 1), o setor de serviço, no contexto nacional, apresenta baixa concentração de atividade econômica; esse setor, por sua vez, se caracteriza, com relação ao porte das empresas atuantes, de forma bastante heterogênea; tem como característica também uma tendência à remuneração média, visto que, “nas últimas décadas, o desempenho das atividades que compõem o setor vem se destacando pelo dinamismo e pela crescente participação na produção econômica brasileira”.

A Evolução do estoque de emprego formal, segundo a classificação brasileira de ocupações, pode ser visualizada na Tabela 3 a seguir.

Tabela 3: Evolução do estoque de emprego formal, segundo a classificação brasileira de ocupações - RIDE Petrolina/Juazeiro -2015-2019.

Grupo Ocupacional	2015	2016	2017	2018	2019	Var. % 2015/2019
RIDE Juazeiro/Petrolina	117.812	115.557	119.928	124.951	132.619	12,6%
Membros superior do poder público	5.238	3.931	4.536	5.033	5.688	8,6%
Prof. das ciências e das artes	9.684	9.887	11.114	12.126	13.763	42,1%
Téc. de nível médio	12.395	12.970	10.950	12.728	12.794	3,2%
Trab. serviços administrativos	19.268	18.521	20.729	20.610	21.435	11,2%
Trab. dos serviços, vendedores	26.544	25.566	26.468	27.051	28.774	8,4%
Trab. agropecuários	24.386	26.582	28.404	29.135	30.553	25,3%
Trab. da produção industrial I	15.618	13.302	12.772	13.477	14.671	-6,1%
Trab. da produção industrial II	2.398	2.488	2.590	2.385	2.623	9,4%
Trab. de reparação e manutenção	2.267	2.296	2.344	2.370	2.312	2,0%

Fonte: Elaboração própria (2021) com dados da Secretaria Especial do Trabalho, Ministério da Economia. Relação Anual de Informações Sociais (RAIS), 2015-2019.

Apesar de teoricamente o agronegócio ser predominante na região (Ramos; 2006; Santos, & Silveira, 2012; Souza, 2014), outras atividades econômicas têm sofrido elevação na taxa de oferta de emprego formal nos últimos 5 anos, tais como o serviço industrial de utilidade pública e a administração pública. A Construção Civil foi à atividade que menos ofertou empregos na região no período analisado, sendo um dos setores mais afetados pela crise do país.

4. Considerações Finais

As cidades de Juazeiro e Petrolina possuem uma relação para além de econômica e populacional, suas histórias se cruzam desde a fundação de ambas as cidades. Ao estarem incluídas na RIDE, Juazeiro e Petrolina passaram a compartilhar estratégias para ampliar os seus indicadores de desenvolvimento econômico, fato que possibilitou às cidades melhorias em saneamento básico, saúde e educação da população.

A oferta de emprego vem aumentando durante os anos de 2015 a 2019, tanto em Juazeiro, quanto em Petrolina; o que implica na possibilidade de maior distribuição de renda para a população, viabilizando uma melhoria da qualidade de vida dos residentes das duas cidades. Tal crescimento do emprego formal ocorre à revelia da crise que abala o país no mesmo período. O setor agropecuário pode ser apontado como o principal responsável por não só manter o nível de emprego, mas aumentar em pouco mais de 12% o seu estoque.

Verifica-se que as duas cidades possuem o seu desenvolvimento imbricado, uma depende da outra. Porém, vale ampliar a análise quanto à possibilidade da cidade de Juazeiro estar se afirmando como cidade dormitório, enquanto Petrolina concentra a pujança econômica da região, com maior estoque de empregos.

Assim, esta pesquisa se limitou a discutir a conurbação existente entre Juazeiro e Petrolina de forma teórica e verificar a maneira como as duas cidades possuem o seu desenvolvimento dependente uma da outra. Tentou-se trazer a análise recente dos dados do mercado de trabalho formal como elemento revelador da dinâmica econômica de Juazeiro e Petrolina.

Como sugestão para estudos futuros, outras pesquisas poderiam analisar a movimentação pendular entre as cidades utilizando dados primários coletados com seus moradores, para verificar como o fenômeno da conurbação se configura na vivência dos cidadãos das duas cidades, bem como, se há papéis diferenciados entre elas.

Agradecimentos

Os pesquisadores agradecem a Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado da Bahia (FAPESB).

Referências

- Almeida A. T. (1979) *Sistema urbano a cidades médias no Brasil*. Rio de Janeiro, IPEA/INPES.
- Alves, T. M., & Chaveiro, E. F. (2007) Metamorfose urbana: a conurbação Goiânia -Goianira e suas implicações socioespaciais. *Revista Geogra. Acadêmica*, (1) 1, 95-107.
- Aranha, V. (2005) Mobilidade pendular na metrópole paulista. *São Paulo em Perspectiva*, (19) 4, 96-109.
- Bahia Notícias. *Sertão em Pauta: Usuários do transporte público de Juazeiro terão integração com sistema de Petrolina*. *Online*, 2020. <https://www.bahianoticias.com.br/municipios/noticia/20977-usuarios-do-transporte-publico-de-juazeiro-terao-integracao-com-sistema-de-petrolina.html>
- Barroso, J. A., et al. (2022) Os efeitos dos gastos públicos em educação, saúde e trabalho no desempenho do índice FIRJAN de Desenvolvimento Municipal em Cidades do Estado de São Paulo. *Research, Society and Development*, v. (11) 1, 23-31.
- Benevolo, L. (2006) *A cidade e o arquiteto*. Edições 70.
- Bugess, E. (2017) O crescimento da cidade: Uma introdução a um projeto de pesquisa. *Sociabilidades Urbanas Revista de Antropologia e Sociologia*, (1) 2, 61- 70.
- Brasil (2019) Ministério da economia. *Relação Anual de Informações Sociais, RAIS*. <http://www.rais.gov.br/sitio/index.jsf>
- Caiado, M. C. S. (2005) Estruturação intraurbana na região do Distrito Federal e entorno: a mobilidade e a segregação socioespacial da população. *Revista Brasileira de Estudos Populacionais*, (22) 1, 55-88.
- Carlos, A. F. A. (2001) *A cidade*. (5ª. ed.): Contexto.
- Cavalcante, L. R. (2020) Regiões metropolitanas e regiões integradas de desenvolvimento: Em busca de uma delimitação conceitual. Núcleo de estudos e pesquisas/CONLEG: Senado. <<https://www12.senado.leg.br/publicacoes/estudos-legislativos/tipos-de-estudos/textos-para-discussao/td273>>
- Cellard, A. (2008). *A análise documental*. In: Poupart, J., et al. A pesquisa qualitativa: enfoques epistemológicos e metodológicos. Petrópolis, Vozes.
- Oliveira, M. M. (2007). *Como fazer pesquisa qualitativa*. Petrópolis, Vozes.
- Dupas, G. (1998) A lógica da economia global e a exclusão social. *Estudos Avançados*, IEA/USP (12) 34, 135.
- Elias, D. (2006) Agronegócio e desigualdades socioespaciais. In: Elias, D., & Pequeno, R.; (orgs.). *Difusão do agronegócio e novas dinâmicas socioespaciais*. Fortaleza: Banco do Nordeste do Brasil.
- Embrapa. (2017) *Empresa Brasileira de Pesquisa Agropecuária* Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento. <<https://www.embrapa.br/busca-de-noticias/-/noticia/28840923/mais-de-80-da-populacao-brasileira-habita-063-do-territorio-nacional#:~:text=As%20C3%A1reas%20consideradas%20urbanas%20no,%2C3%25%20da%20popula%C3%A7%C3%A3o%20brasileira.>>
- Freitag, B. (2002) *Cidade dos Homens*. Rio de Janeiro: Edições Tempo Brasileiro LTDA.
- Furtado, C. (1965) *Desenvolvimento e subdesenvolvimento*. (3ª. ed.): Fundo de Cultura.
- Furtado, C. (2000) *Introdução ao desenvolvimento: enfoque histórico-estrutural*. (3ª. ed.): Paz e Terra.
- George, P. (1983) *Geografia urbana*. São Paulo: Difel.
- Giudice, D. S. (2015) História cultura turismo e desenvolvimento em Juazeiro –Ba. *Revista de Desenvolvimento Econômico - RDE*, 540-557.
- Guimarães, E. (2013) Cidade. ENDICI, *Enciclopédia Discursiva da cidade*. <https://www.labeurb.unicamp.br/endici/index.php?r=verbete%2Fview&id=45>
- Hewlett, S. A. (1981) *Dilemas do Desenvolvimento*. Rio de Janeiro, ZAHAR.
- IBGE (2021b) *Petrolina: Panorama*. <<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/pe/petrolina/panoramahttps://pt.wikipedia.org/wiki/Petrolina>>
- IBGE (2015) *Arranjos populacionais e concentrações urbanas no Brasil*. Rio de Janeiro, IBGE.
- IBGE (2011) *Base de Informações do Censo Demográfico 2010: resultados do Universo por setor censitário*. Rio de Janeiro: MPOG. https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/periodicos/93/cd_2010_caracteristicas_populacao_domicilios.pdf

- IBGE (2014) *Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística: Cidades: Juazeiro, Bahia história e fotos*. <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/ba/juazeiro/historico>
- IBGE (2017a) *Classificação e caracterização dos espaços rurais e urbanos do Brasil: uma primeira aproximação*. IBGE, Coordenação de Geografia. Rio de Janeiro: IBGE. <https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/livros/liv100643.pdf>
- IBGE (2017b) *Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística: Cidades*. (4) 6. <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/ba/juazeiro/historico>
- IBGE (1988) *Monografias dos Municipais: Nordeste, Pernambuco/Petrolina*. 124 p. https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/periodicos/2980/momun_ne_pe_petrolina.pdf
- IBGE. (2020) *Regiões Metropolitanas, Aglomerações Urbanas e Regiões Integradas de Desenvolvimento*. IBGE. <https://www.ibge.gov.br/geociencias/organizacao-do-territorio/divisao-regional/18354-regioes-metropolitanas-aglomeracoes-urbanas-e-regioes-integradas-de-desenvolvimento.html>
- IBGE (2021a) *Brasil em síntese*. <https://brasilemsintese.ibge.gov.br/servicos.html>
- Geddes, P. (2022) *Cidades em evolução*. Papirus Editora.
- Jardim, M. de L., & Barcellos, T. M. de. (2005) Mobilidade populacional na Região Metropolitana de Porto Alegre nos anos 90. *São Paulo em Perspectiva*, (19) 4, 32-45.
- Maricato, E. (1995) *Metrópole na periferia do capitalismo: Ilegalidade, desigualdade e violência*. São Paulo: Hucitec.
- Martins, G. de A., & Theóphilo, C. R. (2016). *Metodologia da investigação científica para ciências sociais aplicadas*. (3ª ed.): Atlas.
- Morais, Y. C. B., et al. (2017) Análise do Sequestro de Carbono em Áreas de Caatinga do Semiárido Pernambucano. *Revista Brasileira de Meteorologia*, (32) 4, 585-599.
- Mueller, C. C., & Martine, G. (2022) Modernização da agropecuária, emprego agrícola e êxodo rural no Brasil - A década de 1980. *Brazilian Journal of Political Economy*, (17) 8, 407-427.
- Mumford, L. (1998) *A cidade na história: Suas origens, transformações e perspectivas*. (4ª ed.): Martins Fontes.
- Padilha, A. de S. (1982) *Petrolina no tempo, no espaço, na vez*. Recife: CEHM; FIAM.
- Park, R. E. A (1967) cidade: Sugestões para a investigação do comportamento humano no meio urbano. In Simmel, G. Et. al. *O Fenômeno Urbano*. Rio de Janeiro.
- Peres, J. L. P., et al. (2018) Estatuto da Metrópole e as regiões metropolitanas: uma análise teórico conceitual à luz do conceito miltoniano de "território usado". *Cadernos Metrópole*, (20) 41, 267-288.
- Pernambuco. (2010) *BDE Base de dados do Estado: Tribunal de Justiça. História das Comarcas Pernambucanas*. Recife. http://www.bde.pe.gov.br/visualizacao/Visualizacao_formato2.aspx?CodInformacao=915&Cod=1
- Polidoro, M., Takeda, M. M. G., & Barros, O. N. F. (2009) Análise temporal do processo de conurbação na região de londrina-PR por meio de imagens landsat. *Rev. Geogr. Acadêmica*, (3)1, 70-77.
- RAIS, Relação Anual de Informações Sociais. *Ministério do Trabalho*. <http://www.rais.gov.br/sitio/sobre.jsf>
- Ramos, S. (2006) Uso agrícola do território e os espaços luminosos da fruticultura irrigada no semiárido brasileiro. In: Elias, D., & Pequeno, R. (org.). *Difusão do agronegócio e novas dinâmicas socioespaciais*. Fortaleza: Banco do Nordeste do Brasil.
- Rother, T. E. (2007). Revisão sistemática x revisão narrativa. *Acta Paulista de Enfermagem*, 20(2), 5-6.
- Santos, M. (1994) *Técnica, Espaço, tempo: globalização e meio técnico-científico informacional*. São Paulo: Hucitec.
- Santos, M., & Silveira, M. L. (2012) *O Brasil: território e sociedade no início do século XXI*. Rio de Janeiro: Record.
- Santos, M. (2004) *Espaço dividido*. (2ª Ed.): Edusp.
- Simmel, G. (1967). A metrópole e a vida mental. In.: Velho, O. G. (Org.). *O fenômeno urbano*, 11-25.
- Souza, R. L. S. P. de. (2014) *Expansão do agronegócio nos anos 2000 e seus rebatimentos no emprego formal: o caso da região integrada de desenvolvimento econômico do Polo Petrolina-Juazeiro*. Dissertação de Mestrado, Programa de Pós-graduação em Desenvolvimento Regional e Urbano, Universidade Salvador- UNIFACS, Salvador: UNIFACS.
- Villaça, F. (1998). *Espaço intraurbano no Brasil*. Studio nobel.
- Weber, M. (1967) Conceito e Categorias da Cidade. In.: Velho, O. G. (Org.). *O fenômeno urbano*.
- Weber, M. (1958) *The City*. New York: The Free Press.
- Wirth, L. (1967) O urbanismo como modo de vida. In.: Velho, O. G. (Org.). *O fenômeno urbano*.
- Witkowsk, B. M., Duarte, C., & Gallina, D. A. (2007) O capital humano e o desenvolvimento econômico. *Revista Catarinense da Ciência Contábil' CRCSCFlorianoópolis*, (6)17,79 -65.