



UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE DO NORTE
CENTRO DE CIÊNCIAS HUMANAS, LETRAS E ARTES
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO E PESQUISA EM GEOGRAFIA

JOSÉ ALVES MENDES

DESIGUALDADE SÓCIO-ESPACIAL E DESLOCAMENTOS URBANOS:
A DINÂMICA DA CIDADE DE JUAZEIRO DO NORTE - CE
NO PERÍODO TÉCNICO-CIENTÍFICO-INFORMACIONAL

NATAL - RN

2023

JOSÉ ALVES MENDES

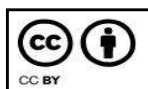
**DESIGUALDADE SÓCIO-ESPACIAL E DESLOCAMENTOS URBANOS:
A DINÂMICA DA CIDADE DE JUAZEIRO DO NORTE - CE
NO PERÍODO TÉCNICO-CIENTÍFICO-INFORMACIONAL**

Dissertação apresentada ao Programa de Pesquisa e Pós-Graduação em Geografia do Centro de Ciências Humanas, Letras e Artes (CCHLA) da Universidade Federal do Rio Grande do Norte (UFRN), como requisito parcial para a obtenção do título de mestre em Geografia.

Orientador: prof. Dr. Diego Salomão
Candido de Oliveira Salvador.

NATAL - RN

2023



Universidade Federal do Rio Grande do Norte - UFRN
Sistema de Bibliotecas - SISBI
Catalogação de Publicação na Fonte. UFRN - Biblioteca Setorial do Centro de Ciências Humanas, Letras e Artes -
CCHLA

Mendes, José Alves.

Desigualdade sócio-espacial e deslocamentos urbanos : a dinâmica da cidade de Juazeiro do Norte : ceno período técnico-científico-informacional / José Alves Mendes. - Natal, 2023.

Orientação: Prof. Dr. Diego Salomão Candido de Oliveira Salvador.

Dissertação (mestrado) - Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Centro de Ciências Humanas, Letras e Artes, Programa de Pós-Graduação e Pesquisa em Geografia. Natal, RN, 2023.

102 f.: il. color.

1. Desigualdade sócio-espacial - Dissertação. 2. Deslocamentos urbanos - Dissertação. 3. Juazeiro do Norte - Dissertação. I. Salvador, Diego Salomão Candido de Oliveira. II. Título.

RN/UF/BS-CCHLA

CDU 911.375(813.1)

DESIGUALDADE SÓCIO-ESPACIAL E DESLOCAMENTOS URBANOS:
A DINÂMICA DA CIDADE DE JUAZEIRO DO NORTE - CE
NO PERÍODO TÉCNICO-CIENTÍFICO-INFORMACIONAL

Dissertação apresentada ao Programa de Pesquisa e Pós-Graduação em Geografia do Centro de Ciências Humanas, Letras e Artes (CCHLA) da Universidade Federal do Rio Grande do Norte (UFRN), como requisito parcial para a obtenção do título de mestre em Geografia.

Aprovada em: 30/08/2023

BANCA EXAMINADORA

Prof. Dr. Diego Salomão Candido de Oliveira Salvador
Orientador

UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE DO NORTE (UFRN)

Prof. Dr. Hugo Arruda de Moraes
Membro interno

UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE DO NORTE (UFRN)

Prof. Dr. Anieres Barbosa da Silva
Membro externo

UNIVERSIDADE FEDERAL DA PARAÍBA (UFPB)

AGRADECIMENTOS

À Deus, “porque foi ele quem criou e formou a terra mediante o seu poder; estabeleceu o mundo todo com a sua sabedoria e estendeu os céus com o seu supremo entendimento” (Jr. 51:15).

Aos meus progenitores, João Severiano e Maria Alves, por todo cuidado e amor que tiverem em relação ao meu crescimento.

À minha amada esposa, Joana Jainara, por tanto amor, carinho, entrega e companheirismo dedicado a mim. Em grande parte, devo a ela esta conquista.

Aos meus filhos, Matheus, Marina e Apolo, pelo amor e carinho dispensado nos momentos de tensões.

Ao pastor José da Cruz Lopes Marques, que, além de amigo, foi o maior incentivador da minha caminhada de estudante.

À igreja Batista Regular da Betolândia, que nos acompanhou em oração, desde o início deste projeto.

À professora Daniely Guerra, da Universidade Regional do Cariri (URCA), pelo incentivo e inspiração.

À Eliane da Silva Ferreira, diretora escolar da EEMTI Presidente Geisel, que tanto apoiou esse trabalho.

Ao amigo, irmão e camarada Francinaldo Ferreira, pela amizade sincera e intensas orações.

Aos meus irmãos, Toinha, Francisco, Manoel, Luiza, Cícera, Bosco, Viviane e Geiza, que, de alguma forma, contribuíram para o desenvolvimento dessa pesquisa.

Agradeço também a todos os entrevistados, que nos ajudaram dispondo de tempo e paciência nas respostas do questionário.

Ao professor orientador desse trabalho, Diego Salomão, pelas contribuições valiosas dadas para o desenvolvimento da pesquisa.

“Portanto, ao rei eterno, imortal, invisível, Deus único, sejam honra e glória pelos séculos dos séculos. Amém!” (1 Tm. 1:17)

RESUMO

O espaço urbano é um produto social e historicamente produzido. Nele existem os mais variados processos estruturais que favorecem a espoliação. Tais processos são determinados pelo modo capitalista de produção do espaço, detidamente, do espaço urbano. A dinâmica da cidade de Juazeiro do Norte - CE é desencadeada conforme esse modo de produção, pois, no período técnico-científico-informacional, os agentes hegemônicos do mercado agem por intermédio dos bancos, hipermercados, concessionárias, indústrias, Estado. Assim sendo, Juazeiro do Norte protagoniza fluxos na Região Metropolitana do Cariri, por localizar fixos e mercado mais complexos do que as demais cidades da região. Além disso, a cidade de Juazeiro do Norte é caracterizada por desigualdade sócio-espacial, decorrente do encarecimento do solo urbano e de problemas para a mobilidade diária de pessoas, sobretudo, de trabalhadores. Neste trabalho, objetivamos analisar a dinâmica urbana de Juazeiro do Norte no período técnico-científico-informacional, considerando a desigualdade sócio-espacial e os deslocamentos diários no espaço urbano de Juazeiro do Norte. Para isso, realizamos revisão bibliográfica, levantamento de dados históricos e estatísticos, produção de tabelas e gráficos e pesquisa de campo com a realização de entrevistas e a aplicação de questionários semiestruturados. Como resultados da pesquisa, afirma-se que a produção do espaço urbano da cidade de Juazeiro do Norte é fundamentada no capital, ampliada pela especulação promovida pelos agentes hegemônicos da economia globalizada. Assim, a produção da moradia, a infraestrutura básica, o transporte e os deslocamentos são comprometidos. As população que reside nos bairros mais afastados dos principais fixos necessita realizar longos deslocamentos diários, sujeita ao transporte e infraestrutura precários.

Palavras-chave: Desigualdade sócio-espacial; deslocamentos urbanos; Juazeiro do Norte.

ABSTRACT

Urban space is a socially and historically produced product. In it there are the most varied structural processes that favor spoliation. Such processes are determined by the capitalist mode of production of space, specifically, of urban space. The dynamics of the city of Juazeiro do Norte - CE is triggered according to this mode of production, because, in the technical-scientific-informational period, the hegemonic agents of the market act through banks, hypermarkets, concessionaires, industries, State. Therefore, Juazeiro do Norte is the protagonist of flows in the Metropolitan Region of Cariri, as it locates fixed points and more complex markets than the other cities in the region. In addition, the city of Juazeiro do Norte is characterized by socio-spatial inequality, due to the increase in urban land and problems for the daily mobility of people, especially workers. In this work, we objectively analyze the urban dynamics of Juazeiro do Norte in the technical-scientific-informational period, considering the socio-spatial inequality and the daily changes in the urban space of Juazeiro do Norte. For this, we carried out a bibliographic review, survey of historical and statistical data, production of tables and graphs and field research with interviews and the application of semi-structured questionnaires. As a result of the research, it is stated that the production of urban space in the city of Juazeiro do Norte is based on capital, amplified by speculation promoted by hegemonic agents of the globalized economy. Thus, the production of housing, basic infrastructure, transport and accommodation are compromised. As the population residing in the neighborhoods furthest from the main fixed needs long daily trips, subject to precarious transport and infrastructure.

Keywords: Socio-spatial inequality; urban displacements; Juazeiro do Norte.

LISTA DE MAPAS

MAPA 1: JUAZEIRO DO NORTE NO CEARÁ.....	15
MAPA 2: REGIÃO METROPOLITANA DO CARIRI (RM CARIRI) NO ESTADO DO CEARÁ	30
MAPA 3: REGIÃO DE PLANEJAMENTO DO CARIRI, NO ESTADO DO CEARÁ .	33
MAPA 4: REGIÃO DE INFLUÊNCIA DA CIDADE DE JUAZEIRO DO NORTE EM 2018	35
MAPA 5: JUAZEIRO DO NORTE - CE: CONCENTRAÇÃO DO COMÉRCIO E DOS SERVIÇOS EM BAIROS DA CIDADE	42
MAPA 6: JUAZEIRO DO NORTE - CE: EXPANSÃO URBANA ENTRE 1872 E 2017	57
MAPA 7: JUAZEIRO DO NORTE: CONCENTRAÇÃO DO MERCADO IMOBILIÁRIO EM ALGUNS BAIROS	63
MAPA 8: JUAZEIRO DO NORTE: BAIROS DA CIDADE CARACTERIZADOS PELAS MORADIAS PRECÁRIAS	69
MAPA 9: JUAZEIRO DO NORTE - CE: SISTEMA VIÁRIO	84

LISTA DE FIGURAS

FIGURA 1: JUAZEIRO DO NORTE - CE: AEROPORTO ORLANDO BEZERRA DE MENEZES	25
FIGURA 2: JUAZEIRO DO NORTE - CE: SEMINÁRIO BATISTA DO CARIRI, EM 1960	27
FIGURA 3: JUAZEIRO DO NORTE - CE: CARIRI GARDEN SHOPPING	27
FIGURA 4: JUAZEIRO DO NORTE - CE: ARREDORES DO CARIRI GARDEN SHOPPING	28
FIGURA 5: ANEL VIÁRIO DE JUAZEIRO DO NORTE	38
FIGURA 6: JUAZEIRO DO NORTE - CE: TELEFÉRICO DO HORTO	39
FIGURA 7: JUAZEIRO DO NORTE - CE: ARENA ROMEIRÃO	40
FIGURA 8: JUAZEIRO DO NORTE - CE: VISTA PANORÂMICA DA ARENA ROMEIRÃO	41
FIGURA 9: ORGANIZAÇÃO DO POVOADO DO JOASEIRO, EM 1875	47
FIGURA 10: JUAZEIRO DO NORTE - CE: PAISAGEM EM 1910	49
FIGURA 11: JUAZEIRO DO NORTE - CE: CONJUNTO HABITACIONAL CONSTRUÍDO NO BAIRRO PADRE CÍCERO	60
FIGURA 12: JUAZEIRO DO NORTE - CE: PRECÁRIA ORGANIZAÇÃO ESPACIAL DO BAIRRO FREI DAMIÃO	60
FIGURA 13: JUAZEIRO DO NORTE - CE: VERTICALIZAÇÃO NO BAIRRO TRIÂNGULO	64
FIGURA 14: JUAZEIRO DO NORTE - CE: VISÃO VERTICAL DE CONDOMÍNIOS HORIZONTAIS NO BAIRRO LAGOA SECA II	65
FIGURA 15: JUAZEIRO DO NORTE - CE: CONDOMÍNIO HORIZONTAL CIDADE KARIRIS	65
FIGURA 16: JUAZEIRO DO NORTE - CE: VISÃO VERTICAL DO CONDOMÍNIO HORIZONTAL CIDADE KARIRIS	66
FIGURA 17: JUAZEIRO DO NORTE - CE: ISOLAMENTO DO CONJUNTO HABITACIONAL PADRE CÍCERO DO RESTANTE DA CIDADE	67
FIGURA 18: JUAZEIRO DO NORTE - CE: VISÃO VERTICAL DO BAIRRO PEDRINHAS	70

FIGURA 19: JUAZEIRO DO NORTE - CE: VISÃO VERTICAL DO BAIRRO FREI DAMIÃO	70
FIGURA 20: JUAZEIRO DO NORTE - CE: ESPAÇO DISPONÍVEL PARA URBANIZAÇÃO NO BAIRRO CAMPO ALEGRE	71
FIGURA 21: JUAZEIRO DO NORTE - CE: DIVISÃO DO ESPAÇO DO BAIRRO FREI DAMIÃO PELA ESTRADA DO ANEL VIÁRIO	78
FIGURA 22: COMPARATIVO DOS ESPAÇOS OCUPADOS PELOS TRANSPORTES INDIVIDUAL E COLETIVO, EM SÃO PAULO - SP	83

LISTA DE GRÁFICOS

GRÁFICO 1: JUAZEIRO DO NORTE - CE: CRESCIMENTO DAS ATIVIDADES COMERCIAIS, ENTRE 2017 E 2020 43

GRÁFICO 2: TAXA DE URBANIZAÇÃO EM JUAZEIRO DO NORTE, CRATO, BARBALHA, NORDESTE E BRASIL, ENTRE 1970 E 2020 58

LISTA DE TABELAS

TABELA 1: ÁREA E POPULAÇÃO DOS MUNICÍPIOS DA RM CARIRI	32
TABELA 2: MOBILIDADE PENDULAR PARA TRABALHO OU ESTUDO NA RM CARIRI, EM 2010	36
TABELA 3: JUAZEIRO DO NORTE - CE: CRESCIMENTO DA POPULAÇÃO ENTRE 1970 E 2021	52
TABELA 4: BRASIL: EVOLUÇÃO DA POPULAÇÃO URBANA ENTRE 1900 E 2017	56
TABELA 5: BRASIL E JUAZEIRO DO NORTE - CE: EVOLUÇÃO DA FROTA DE VEÍCULOS MOTORIZADOS, ENTRE 2018 E 2023	80
TABELA 6: JUAZEIRO DO NORTE - CE: FROTA DE VEÍCULOS MOTORIZADOS, POR TIPOS DE VEÍCULOS, EM 2023	80
TABELA 7: BRASIL: ACIDENTES AUTOMOBILÍSTICOS EM 2018, EM CIDADES COM POPULAÇÃO ENTRE 250 E 500 MIL HABITANTES	81
TABELA 8: JUAZEIRO DO NORTE - CE: LINHAS DE ÔNIBUS DA EMPRESA VIAMETRO NA CIDADE	85
TABELA 9: JUAZEIRO DO NORTE - CE: ITINERÁRIOS NA CIDADE DAS LINHAS DE ÔNIBUS DA EMPRESA VIAMETRO	85
TABELA 10: JUAZEIRO DO NORTE - CE: PERFIS DOS TRABALHADORES INQUIRIDOS NA PESQUISA	89
TABELA 11: JUAZEIRO DO NORTE - CE: DADOS DOS DESLOCAMENTOS REALIZADOS NA CIDADE PELOS TRABALHADORES INQUIRIDOS NA PESQUISA	90
TABELA 12: JUAZEIRO DO NORTE - CE: TRANSPORTES UTILIZADOS PELOS INQUIRIDOS NA PESQUISA PARA O DESLOCAMENTO CASA - TRABALHO ...	92

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ANTP	Associação Nacional de Transportes Públicos
CAPES	Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior
CEF	Caixa Econômica Federal
CE	Ceará
CTB	Código de Trânsito Brasileiro
CRAJUBAR	Crato, Juazeiro do Norte, Barbalha
DETRAN	Departamento Estadual de Trânsito
DEMUTRAN	Departamento Municipal de Trânsito
HRC	Hospital Regional do Cariri
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
IPECE	Instituto de Pesquisa e Estratégia Econômica do Ceará
IPTU	Imposto Predial e Territorial Urbano
ICASA	Indústria e Comércio de Algodão S/A
METROFOR	Metrô de Fortaleza
PAC	Programa de Aceleração do Crescimento
PEC	Proposta de Emenda Constitucional
PIB	Produto Interno Bruto
PMCMV	Programa Minha Casa Minha Vida
PDUI	Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado
PDDU	Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano de Juazeiro do Norte
PDM	Plano Diretor Municipal
REGIC	Regiões de Influência das Cidades
RMC	Região Metropolitana do Cariri
SBC	Seminário Batista do Cariri
SOP	Superintendência de Obras públicas do Ceará
SUDENE	Superintendência de Desenvolvimento do Nordeste
UCLA	Universidade da Califórnia
UFC	Universidade Federal do Ceará
VLT	Veículo Leve sobre Trilhos
VIAMENTRO	Viação Metropolitana

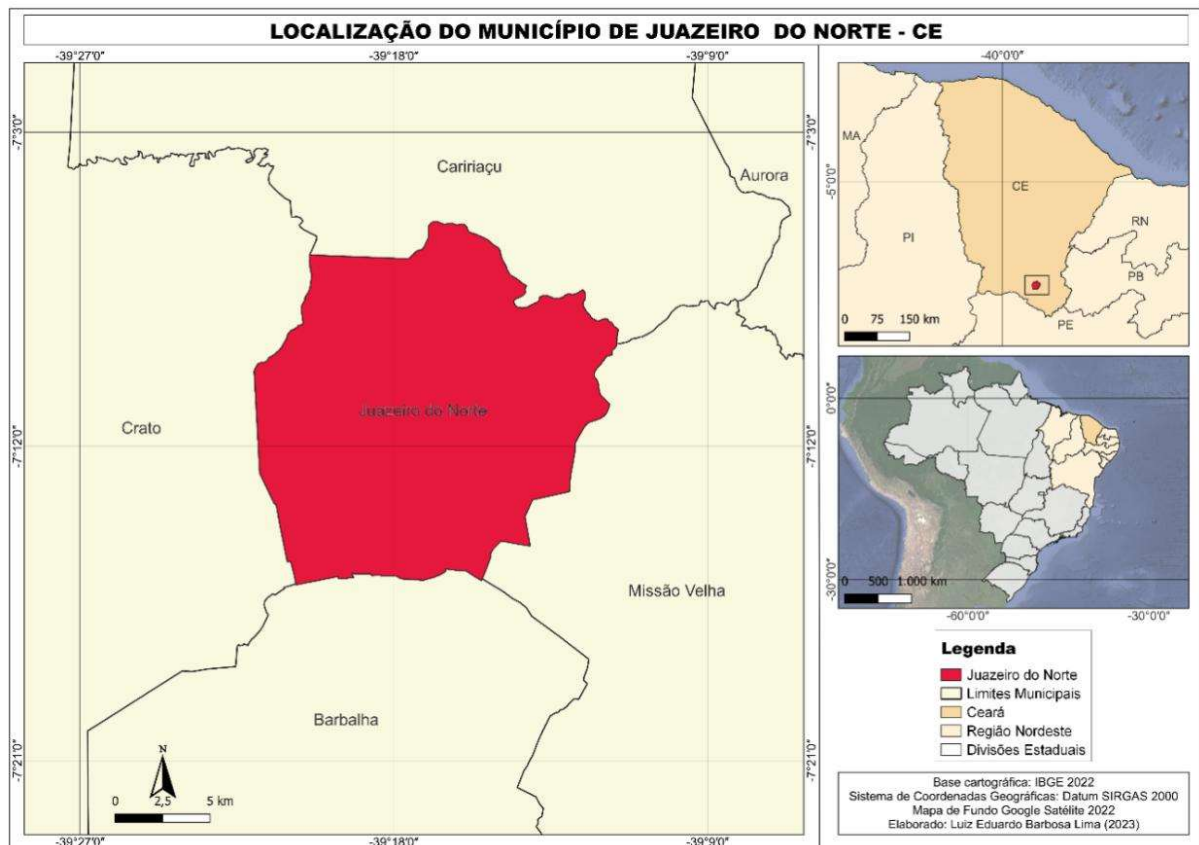
SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	15
2 A DINÂMICA URBANA DE JUAZEIRO DO NORTE NO PERÍODO TÉCNICO-CIENTÍFICO-INFORMACIONAL	23
2.1 JUAZEIRO DO NORTE NA ECONOMIA GLOBALIZADA NO PERÍODO TÉCNICO-CIENTÍFICO-INFORMACIONAL	24
2.2 A INSTITUCIONALIZAÇÃO DA REGIÃO METROPOLITANA DO CARIRI E O PROTAGONISMO ECONÔMICO DE JUAZEIRO DO NORTE	29
2.3 A INDÚSTRIA, O COMÉRCIO E OS SERVIÇOS NA DINÂMICA URBANA E REGIONAL DE JUAZEIRO DO NORTE	36
3 PRODUÇÃO DO ESPAÇO E DESIGUALDADE SÓCIO-ESPACIAL NA CIDADE DE JUAZEIRO DO NORTE	44
3.1 CARACTERIZAÇÃO HISTÓRICA E POPULACIONAL DE JUAZEIRO DO NORTE	44
3.2 A DESIGUAL PRODUÇÃO DO ESPAÇO URBANO DE JUAZEIRO DO NORTE ..	53
3.3 A QUESTÃO DA MORADIA EM JUAZEIRO DO NORTE	61
4 DESLOCAMENTOS DIÁRIOS NA CIDADE DE JUAZEIRO DO NORTE	72
4.1 MOBILIDADE URBANA EM JUAZEIRO DO NORTE	72
4.2 A QUESTÃO DO TRANSPORTE COLETIVO EM JUAZEIRO DO NORTE	78
4.3 DESLOCAMENTOS DIÁRIOS DOS TRABALHADORES NA URBE JUAZEIRENSE	87
5 CONCLUSÃO	95
REFERÊNCIAS	97
ANEXO	102
ANEXO A: QUESTIONÁRIO UTILIZADO NA PESQUISA DE CAMPO	102

1 INTRODUÇÃO

Nesta pesquisa estudamos a dinâmica da cidade de Juazeiro do Norte - CE (mapa 1), no que se refere às desigualdades sócio-espaciais e aos deslocamentos urbanos no período técnico-científico-informacional. Analisa-se uma cidade do interior do Nordeste brasileiro, cuja funcionalidade é destacada no comércio e na indústria. Ademais, considera-se os deslocamentos diários que os trabalhadores realizam na cidade, dos seus bairros residenciais até os locais de trabalho. Compreende-se que a desigualdade sócio-espacial decorre da produção capitalista do espaço, realidade que marca a urbe de Juazeiro do Norte.

Mapa 1: Juazeiro do Norte no Ceará



Fonte de dados: IBGE (2022).

De modo geral, o espaço geográfico foi discutido nos diferentes horizontes da história do pensamento geográfico, desde a institucionalização da ciência no início do século XIX. A partir dos horizontes da Geografia Quantitativa e da Geografia Crítica, na segunda metade do século XX, o espaço é assinalado como objeto de estudo da Geografia (Castro, 2001), fundamentando todas as reflexões e análises na ciência.

De acordo com Santos (2002, p. 63), o espaço geográfico “é formado por um conjunto indissociável, solidário e contraditório de sistemas de objetos e sistemas de ações”. No período técnico-científico-informacional, os objetos do espaço são cada vez mais os objetos artificiais, fato que realça a produção social do espaço com a adaptação da natureza pelas intencionalidades dos homens. Objetos e ações coexistem na perspectiva do social, isto é, a sociedade produz os objetos e, desse modo, estes acabam por influenciar as próprias ações. Por isso, trata-se do espaço como um sistema de objetos e ações.

O espaço é também resultado da acumulação desigual de tempos, ou das ações localizadas em diferentes momentos (Santos, 2002). A compreensão dessa produção histórica do espaço pode ocorrer considerando-se as categorias forma (como o espaço é), função (conteúdo do espaço), processo (história da produção do espaço) e estrutura (totalidade do espaço produzido). Tais categorias possibilitam o entendimento do movimento da sociedade agindo na produção do espaço e condicionada pelas intencionalidades que caracterizam a forma-conteúdo do espaço produzido.

Desde a segunda metade do século XX, o espaço é produzido de acordo com as variáveis técnica, ciência, informação, finanças e consumo (Santos, 2007). Os agentes hegemônicos do mercado determinam tais variáveis e, desse modo, a produção do espaço ocorre segundo os seus interesses. Ao contrário, os agentes não hegemônicos usam essas variáveis e participam da produção do espaço de modo subordinado às intencionalidades dos daqueles agentes sociais. Destarte, o espaço é planejado e produzido conforme a divisão territorial do trabalho do modo capitalista, que é seletiva e contraditória, ocasionando perversidades sócio-espaciais como a pobreza e o desemprego estruturais.

A produção do espaço é cada vez mais determinante para o aprofundamento das desigualdades sociais. Nas palavras de Santos (2012, p. 32), é “o espaço que une e separa os homens”. Na cidade isto é mais evidente, pois,

quanto mais esse espaço é aumentado e complexificado, maiores são as assimetrias sociais. A distribuição espacial das atividades econômicas gera desdobramentos quanto ao transporte e à moradia, com os espaços chamados de periféricos marcados por estruturas precárias, o que impacta negativamente nas ações humanas e relações sociais.

Na cidade, a morfologia do espaço evidencia as intencionalidades da sua produção. Na periferia sócio-espacial da cidade, tal morfologia é de casas inacabadas, insalubres e superlotadas, constituindo favelas ou áreas invadidas; loteamentos irregulares perante a lei, ou construções com riscos geotécnicos e propensas a enchentes (Maricato, 2010).

No Brasil, o sistema de habitação é marcado por um histórico déficit habitacional e investimentos em moradias nas áreas mais distantes da cidade, com a intensificação da periferização. Ao menos três modelos de construção podem ser identificados na cidade brasileira: (1) o desenvolvimento por intermédio do mercado imobiliário formal; (2) aquele promovido pelo programa Minha Casa Minha Vida, que é financiado pela Caixa Econômica Federal (CEF); e (3) o sistema de autoconstrução. Desse modo, “o homem vive onde ele pode morar, e onde ele pode morar é determinado pela renda que ele recebe e pelos sacrifícios que ele pode fazer” (Carlos, 2011, p. 107). Ademais, Maricato (2020) sublinha que o custo da moradia na cidade é diretamente relacionada à sua localização.

Conforme Corrêa (1989, p. 08), o espaço urbano é reflexo e condicionante social, profundamente desigual e mutável, “com ritmos e natureza diferenciados”. A desigualdade sócio-espacial causa o aumento de pessoas em situação de rua, favelas e cortiços. A ideia de sócio-espacial com hífen é da conceituação proposta por Souza (2013), de que “é necessário interessar-se pela sociedade concreta, em que relações sociais e espaço são inseparáveis, mesmo que não se confundam” (Souza, 2013, p. 16). Assim, o “sócio” não é apenas uma qualificação do espacial, mas indica a plenitude das relações sociais que produzem o espaço.

A desigualdade sócio-espacial decorre do processo de acumulação do capital. Nesse processo, o próprio espaço é considerado uma mercadoria e, particularmente, a cidade é um negócio de acordo com os objetivos do capital, para a obtenção de lucro. Desse modo, a cidade é um produto da especulação, o que limita os acessos às suas benesses pelos habitantes.

O crescimento urbano desigual, sobretudo, em direção às áreas periféricas, ocasiona o aumento no número de pessoas nessas áreas e a necessidade dos deslocamentos mais extensos para o trabalho, o estudo ou o atendimento médico. Tal crescimento é acompanhado pela continuidade da deficiência no transporte coletivo, no que se refere à frequência do atendimento, qualidade do serviço prestado e aumento da tarifa. Os fatores que inviabilizam os deslocamentos urbanos com igualdade de condições para a toda a população são fatores que fazem da produção do espaço urbano uma ação que também causa desigualdades sócio-espaciais.

Maricato (2009) fala na “cidade fraturada”, cuja organização compromete as interações intraurbanas, pois os bairros periféricos são distantes dos centros e não têm intercâmbios facilitados, pelos fatos da concentração e centralização de atividades no centro e da precariedade dos sistemas de habitação e de transporte.

Os baixos rendimentos dos trabalhadores é fator determinante na desigualdade sócio-espacial na cidade, pois gera a “insuficiência de recursos para a manutenção das necessidades cotidianas (...), aliado a isso, o aumento das despesas com aluguel, alimentação, vestuário e transportes” (Carlos, 2011, p. 111).

De modo geral, os trabalhadores não escolhem morar nas periferias sócio-espaciais das cidades. O fato de residirem nesses espaços denuncia a desigualdade sócio-espacial que caracteriza a produção da urbe, cujo fundamento é a divisão territorial segundo a exploração do trabalho e da natureza para a obtenção do lucro. Com esse sentido, Carlos (2011, p.124) afirma que “não há cidades sem divisão social do trabalho, o que pressupõe sempre uma divisão territorial do trabalho. Essa divisão estabelece-se diferentemente, no decorrer do longo processo de urbanização”.

Destarte, a mobilidade urbana no Brasil é um desafio (Brasil, 2005). Tal mobilidade é referente às condições de deslocamento da população na cidade, abrangendo um conjunto de modos, infraestruturas e redes que garantam os deslocamentos e as interações entre os diversos equipamentos urbanos.

A mobilidade urbana é essencial para o deslocamento de pessoas para a realização de diversas atividades, detidamente, para o itinerário diário entre casa - trabalho - casa. Esse deslocamento é dispendioso e, conforme Pereira et al. (2021, p. 16), “resulta em stress econômico, (...) e limita a quantidade de viagens e as opções de mobilidade urbana das pessoas de baixa renda (...)”.

Um dos desafios da mobilidade urbana é a adequação dos gastos para os deslocamentos diários para o trabalho com as demais necessidades do orçamento familiar. Pereira et al. (2021, p. 09) afirma que “as famílias brasileiras com algum tipo de despesa com transporte urbano gastam em média cerca de 17,7% do seu orçamento familiar com transporte urbano”. Em decorrência desse dado e do tempo dispendido para a realização dos deslocamentos em transporte coletivo, várias pessoas preferem se organizar no sentido de adquirir um transporte individual, para fazer o itinerário casa - trabalho - casa.

O uso do transporte individual possibilita o deslocamento para o trabalho com conforto e rapidez. No entanto, essa escolha gera também problemas, como o comprometimento do orçamento familiar com financiamento de veículo, preço dos combustíveis e pagamento de impostos anuais. Outrossim, de modo geral, o aumento do uso do transporte individual causa congestionamentos e poluição nas cidades, que são problemáticas sociais e ambientais de prejuízo genérico.

Assim sendo, é necessário que o Estado regule ou realize o planejamento e a produção do espaço urbano no sentido das necessidades e ações coletivas, com prioridade para o transporte coletivo. Esse deve ser frequente, confortável e acessível, proporcionando situações favoráveis para o deslocamento cotidiano dos trabalhadores.

Nesta pesquisa, as análises realizadas miram desvendar a seguinte questão geral: como ocorre a dinâmica urbana de Juazeiro do Norte no período técnico-científico-informacional, com atenção para a desigualdade sócio-espacial e os deslocamentos diários para o trabalho? Além dessa questão-chave, outras perguntas específicas fundamentam o desenvolvimento dos capítulos do trabalho. Tais questões são: como ocorre a produção do espaço urbano de Juazeiro do Norte? Como ocorre a desigualdade sócio-espacial na cidade de Juazeiro do Norte? Como são realizados os deslocamentos diários para o trabalho na cidade de Juazeiro do Norte?

A escolha da temática de investigação justifica-se pela oportunidade de pesquisar um aspecto pouco considerado nas reflexões e análises acerca da cidade de Juazeiro do Norte, que é o da desigualdade sócio-espacial existente na urbe e o rebatimento disso nos deslocamentos diários realizados pelos trabalhadores.

Para compreender a dinâmica urbana de Juazeiro do Norte no período técnico-científico-informacional, no que se refere às atividades econômicas

desenvolvidas na cidade e às interações espaciais dessa na Região Metropolitana do Cariri, foi realizada pesquisa bibliográfica sobre espaço, cidade, período técnico-científico-informacional e interações espaciais.

Pesquisamos por teses e dissertações em bibliotecas virtuais de universidades brasileiras. Outrossim, consultamos os acervos virtuais de periódicos científicos qualificados pela Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES) nas áreas de Geografia, Economia, Sociologia e História. Ademais, buscamos livros, monografias e artigos científicos pertinentes à temática estudada. Os materiais bibliográficos selecionados foram lidos e suas ideias principais referenciadas nas reflexões e análises do trabalho.

Além disso, acessamos o acervo virtual do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) para extrair dados sobre a dinâmica socioeconômica de Juazeiro do Norte, desde a década de 1970, que é o marco temporal do período técnico-científico-informacional.

Os dados estatísticos selecionados foram organizados em tabelas, gráficos e mapas e analisados de modo coerente com as reflexões teóricas decorrentes da pesquisa bibliográfica. Destarte, foi produzido o primeiro capítulo da dissertação, com o conteúdo da dinâmica urbana de Juazeiro do Norte no período técnico-científico-informacional.

Para analisar a desigualdade sócio-espacial existente em Juazeiro do Norte, quanto a assimetrias de fixos e fluxos característicos dos bairros que formam a totalidade da cidade, realizamos pesquisa bibliográfica sobre desigualdade sócio-espacial, fixos e fluxos da referida cidade.

Além disso, realizamos pesquisa de campo na cidade em questão para a observação e o registro fotográfico de desigualdades sócio-espaciais, bem como para a busca de documentos junto às unidades administrativas do poder público acerca desse assunto. No que diz respeito à pesquisa de campo, essa foi realizada em dois momentos. Primeiro, para reconhecimento da totalidade da cidade. Nessa etapa, visitamos os diversos bairros da cidade, observando e fotografando a dinâmica urbana. No segundo momento, analisamos a dinâmica do espaço urbano e o fotografamos de modo panorâmico, com a contribuição de um piloto de drone. Assim sendo, foi organizado o segundo capítulo da dissertação, acerca da desigualdade sócio-espacial existente em Juazeiro do Norte.

Para analisar os deslocamentos diários para o trabalho na cidade de Juazeiro do Norte, considerando os objetos e as ações referentes a esses deslocamentos, foi realizada pesquisa bibliográfica sobre mobilidade urbana, deslocamentos diários de trabalhadores e transporte coletivo. Além disso, foi realizada mais uma pesquisa de campo na urbe, para observar os referidos deslocamentos e entrevistar trabalhadores acerca dos desafios que enfrentam cotidianamente, tendo em vista as desigualdades sócio-espaciais existentes em Juazeiro do Norte.

Em uma das etapas da pesquisa de campo, aplicamos questionário junto aos trabalhadores que se deslocam na cidade de Juazeiro do Norte, dos bairros periféricos (onde residem) para o trabalho. O questionário continha perguntas sobre o local de moradia, profissão, média salarial, tempo gasto com deslocamentos diários e desafios enfrentados no local de residência. Para a aplicação do questionário procuramos locais e horários estratégicos na cidade, entre os quais pontos de desembarque e embarque de trabalhadores com maiores movimentações, como a área comercial dos bairros Centro, Pirajá, Novo Juazeiro e Triângulo.

Além disso, tendo em vista a autorização obtida para a realização de entrevista, realizamos pesquisa com trabalhadores da indústria de calçados e de alimentos existentes na cidade. Essas entrevistas foram gravadas em aparelho telefônico. Dessa maneira, foi produzido o terceiro capítulo da dissertação, acerca dos deslocamentos diários para o trabalho na cidade de Juazeiro do Norte.

Parte do material cartográfico analisado na pesquisa foi produzido conforme fontes secundárias como o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) e o Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano de Juazeiro do Norte (PDDU). Ademais, foram analisados mapas produzidos em outras pesquisas sobre a cidade de Juazeiro do Norte.

Como resultado da pesquisa, assinalamos que o espaço da cidade de Juazeiro do Norte é produzido de modo desigual e contraditório. Nos bairros periféricos, a moradia, em grande parte, é precária, sem infraestrutura básica e afastada dos centros. Exemplo dessa realidade são os conjuntos habitacionais ou as residências construídas por intermédio da autoconstrução em loteamentos clandestinos. Nas áreas centrais da cidade ocorre a valorização do solo urbano, determinada pelos agentes hegemônicos da economia que capturam as ações do

Estado de acordo com as suas intencionalidades, em detrimento das necessidades dos trabalhadores que vivem em situação de vulnerabilidade socioeconômica.

Os moradores dos bairros periféricos realizam deslocamentos diários por longas distâncias, no itinerário casa - trabalho - casa. O tempo gasto nesses deslocamentos é considerável, em decorrência da espera pelo transporte coletivo e do congestionamento nas principais vias da cidade. Ao optarem pelo transporte individual, os trabalhadores ficam expostos também aos altos custos de financiamento e manutenção do veículo.

A dissertação é estruturada em três capítulos. No primeiro, analisamos Juazeiro do Norte na economia globalizada no período técnico-científico-informacional, a institucionalização da Região Metropolitana do Cariri e o protagonismo econômico da cidade de Juazeiro do Norte nessa região. Outrossim, compreendemos a função do comércio e da indústria na dinâmica urbana de Juazeiro do Norte e a interação dessa cidade com a Região do Cariri.

No segundo capítulo, analisamos a desigualdade sócio-espacial na cidade de Juazeiro do Norte. Para isso, compreendemos o processo histórico de produção do espaço de Juazeiro do Norte, com realce para eventos, marcos, fotos, tabelas e dados da formação e do desenvolvimento do espaço urbano em questão. Ademais, analisamos a produção desigual desse espaço urbano, considerando a questão da moradia e as distâncias entre os centros e as periferias da cidade.

No terceiro capítulo, discutimos os deslocamentos diários na cidade realizados pelos trabalhadores. Para isso, compreendemos a questão da mobilidade urbana e a problemática do transporte coletivo, com a retomada da análise da produção desigual do espaço.

2 A DINÂMICA URBANA DE JUAZEIRO DO NORTE NO PERÍODO TÉCNICO-CIENTÍFICO-INFORMACIONAL

A cidade de Juazeiro do Norte é historicamente transformada, com destaque para as mudanças nas atividades econômicas e na produção do espaço, o que rebate diretamente nos cotidianos dos residentes. Os agentes hegemônicos do mercado nessa cidade agem por intermédio, sobretudo, das atividades dos bancos, hipermercados, concessionárias de veículos, postos de combustíveis, indústrias e poder público.

Enquanto lugar no mundo, a cidade de Juazeiro do Norte e a Região do Cariri têm as suas dinâmicas econômica, social e espacial conectadas à economia globalizada, de acordo com os diferentes e desiguais níveis de desenvolvimento sócio-espacial que caracterizam a Globalização. No que se refere às temporalidades nos lugares da evolução técnica e do capital, Santos (2014, p. 24) explica que

um primeiro dado a levar em conta é que a evolução técnica e a do capital não se fazem paralelamente para todas as variáveis. Também (...) não se fazem igualmente nos diversos lugares, cada lugar sendo uma combinação de variáveis de idades diferentes: cada lugar é marcado por uma combinação técnica diferente e por uma combinação diferente de componentes do capital, o que atribui a cada uma estrutura técnica própria, específica, e uma estrutura de capital própria, específica, às quais corresponde uma estrutura própria, específica, do trabalho.

De modo específico à Juazeiro do Norte e a correspondente região geográfica, Beserra (2019, p. 101) afirma que

o triângulo Crato-Juazeiro do Norte-Barbalha está inserido na região do cariri, como uma parcela do espaço que participa da dinâmica do espaço mundial e que está sendo produzido a partir de processos, estruturas e agentes ligados diretamente ao novo momento vivido pelo modo de produção capitalista e pelo processo de globalização.

Nessa pesquisa não intentamos deter-se na história do padre Cícero, já estudada por pesquisadores como Della Cava (1976) e Barros (2014). Não obstante, afirmamos a relevância do padre para a origem e o impulsionamento demográfico de Juazeiro do Norte e, como atração para o turismo religioso, para o desenvolvimento da dinâmica urbana e regional de Juazeiro.

2.1 Juazeiro do Norte na economia globalizada no período técnico-científico-informacional

Conforme Santos (2002, p. 238), o atual estágio da Globalização é o período técnico-científico-informacional, vigente em âmbito global desde a década de 1970. Nesse período, a “união entre técnica e ciência vai dar-se sob a égide do mercado. E o mercado, graças exatamente à ciência e a técnica, torna-se um mercado global.”

Nesse contexto, Juazeiro do Norte é consolidada como uma cidade de destaque regional, pois protagoniza diversas atividades econômicas na Região do Cariri, com destaque para o comércio e os serviços. No que se refere a esse destaque, Nascimento (2022, p. 64), sublinha que “a expressiva expansão urbana, os investimentos industriais e de infraestrutura, a instalação de equipamentos públicos e a consolidação do polo de educação superior evidenciam este processo”.

A cidade de Juazeiro do Norte é caracterizada pela implantação de novos equipamentos urbanos para atender os interesses dos agentes hegemônicos do mercado. Beserra (2019, p. 87) afirma que “esse capitalismo globalizado modificou substancialmente a divisão internacional do trabalho e no seu processo de expansão redimensionou a própria funcionalidade dos lugares, atribuindo a cada parcela do espaço uma nova função (...). O que não foi diferente na cidade em questão”.

O aeroporto Orlando Bezerra de Menezes (figura 1) foi um dos primeiros equipamentos implantados na cidade e que ocasionou fluxos que desenvolvem Juazeiro do Norte no âmbito regional. Outrossim, a implantação do aeroporto foi o evento responsável pela urbanização do espaço no seu entorno, contribuindo para a expansão do perímetro urbano de Juazeiro do Norte.

Figura 1: Juazeiro do Norte - CE: Aeroporto Orlando Bezerra de Menezes



Fonte: Google Earth, 2018.

Acerca desse aeroporto, Nascimento (2018, p. 180) destaca que

o aeroporto de Juazeiro do Norte - Orlando Bezerra de Menezes, anteriormente denominado Aeroporto Regional do Cariri, administrado e operado pela Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária - INFRAERO desde 2012, atende a população da Região Metropolitana do Cariri e demais cidades do sul e centro-sul cearense, além de também ser utilizado pela população de áreas dos estados vizinhos de Pernambuco, Paraíba e Piauí. A estimativa é de que o aeroporto de Juazeiro do Norte atenda a 127 municípios, segundo a Secretaria de Aviação Civil. Dos 59 aeroportos administrados pela INFRAERO, o aeroporto de Juazeiro do Norte ocupa a 29ª posição no quantitativo de passageiros no somatório de embarques e desembarques. O fluxo de passageiros vem crescendo anualmente e o aeroporto é o mais movimentado do sertão nordestino, com um contingente na ordem de 541.786 passageiros (embarques e desembarques) no acumulado anual de 2017, desbancando os aeroportos de cidades como Petrolina - PE e Campina Grande - PB e, inclusive, apresenta maior fluxo de passageiros do que os aeroportos de capitais brasileiras como Rio Branco - AC e Boa Vista - RR.

O equipamento em questão é o principal articulador das dinâmicas social, econômica e política da cidade de Juazeiro do Norte e da Região do Cariri, especificamente, no contexto da compressão do tempo-espço (Harvey, 2008). Pereira (2018, p. 235) diz que

tais infraestruturas (os aeroportos) são essenciais hoje para as dinâmicas do capitalismo, como o foram em épocas passadas as ferrovias, e fundamentam o período do meio técnico-científico-informacional, dos espaços de fluxos que constituem o mundo da velocidade e da aceleração contemporânea.

Acerca da nova dinâmica espacial da Região do Cariri no período técnico-científico-informacional, detidamente, no que tange à Juazeiro do Norte, Almeida (2019, p. 87) afirma que

a nova dinâmica espacial que está sendo gestada na RM Cariri está sendo responsável por uma das mais significativas transformações no âmbito social, econômico, político, cultural, que esta parcela do espaço já experimentou ao longo da sua história. A expansão das forças capitalistas nutridas pela revolução-técnica-científica-informacional, a fluidez do capital financeiro, o poder das empresas transnacionais e o papel desempenhado pelo Estado para viabilizar o processo de globalização, são os novos elementos responsáveis pela construção de uma nova configuração territorial da Região do Cariri voltada para viabilizar a acumulação do capital e sua expansão.

No período técnico-científico-informacional, a urbanização é intensificada na cidade de Juazeiro do Norte, com o crescimento do perímetro e da população urbana, a implantação de equipamentos para o consumo e que consolidam o modo de vida urbano e a origem do processo de verticalização, nas proximidades do shopping. Para exemplificar a transformação do espaço de Juazeiro do Norte evidenciamos duas figuras: do Seminário Batista do Cariri, em 1960 (figura 2), com o espaço contendo poucos objetos técnicos; e do Cariri Garden Shopping, em 2023 (figura 3), evidenciando-se o processo de urbanização, inclusive, com verticalização.

Figura 2: Juazeiro do Norte - CE: Seminário Batista do Cariri, em 1960



Fonte: Acervo do autor, 2023.

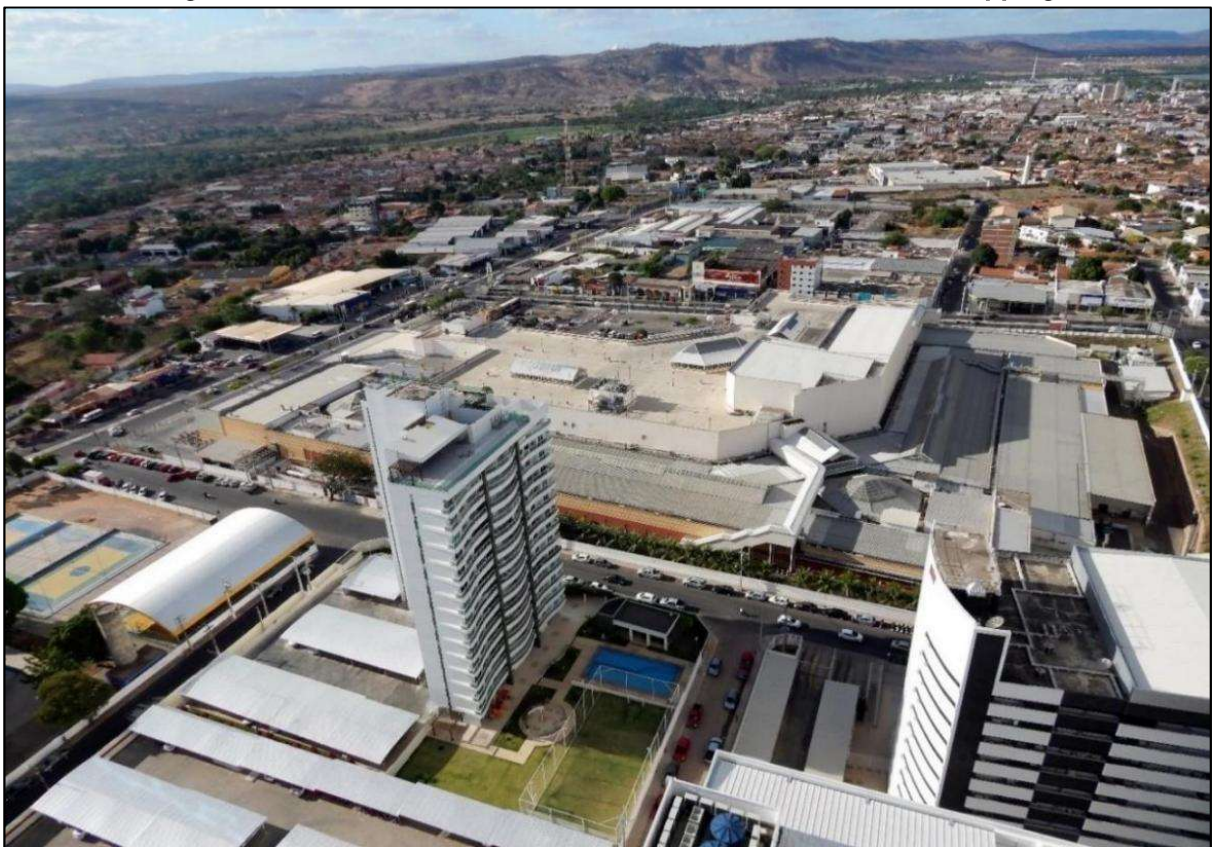
Figura 3: Juazeiro do Norte - CE: Cariri Garden Shopping



Fonte: Acervo do autor, 2023.

Os arredores do Cariri Garden Shopping (figura 4) é um espaço de especulação imobiliária na cidade, com o preço do solo mais caro. Mesmo assim, o espaço é buscado por diferentes empreendimentos privados que implantam as suas atividades no sentido de aproveitarem os fluxos já existentes, decorrentes da dinâmica do shopping. Outrossim, o desenvolvimento de novas atividades contribui para amplificar os fluxos no espaço, valorizando-o cada vez mais. Essa situação existe desde 2012, quando o shopping foi revitalizado.

Figura 4: Juazeiro do Norte - CE: Arredores do Cariri Garden Shopping



Fonte: Nascimento (2018).

O Cariri Garden Shopping complexifica a dinâmica urbana de Juazeiro do Norte, com a oferta de mercadorias de persuasão nacional e a geração de trabalho e renda para vários trabalhadores. Segundo Queiroz (2013, p. 169),

o renovado Cariri Shopping, hoje Cariri Garden Shopping, com investimento declarado de R\$ 50 milhões, tornou-se o maior equipamento do gênero no interior do Nordeste brasileiro. Com uma área bruta locável de 24.236 m², conta atualmente com 193 lojas (Lojas Americanas, Riachuelo, C&A e Marisa como lojas âncoras) e 1.300 vagas de estacionamento. Com a expansão, passou a sediar pontos de venda de praticamente todas as grandes redes de varejo e franquias presentes nos maiores shoppings brasileiros.

A cidade de Juazeiro do Norte também localiza as quatro maiores redes mundiais do varejo: Atacadão (Carrefour), Big Preço, Maxxi Atacado (Walmart) e Assaí Atacadista (Casino Pão de Açúcar). Ademais, existem na urbe dezenas de supermercados regionais e de atacarejos.

No ramo automobilístico, a cidade conta com concessionárias da Toyota, Nissan, Fiat, Ford, Chevrolet, Hyundai, Renault e Honda. Destarte, Juazeiro do Norte encontra-se diretamente na economia globalizada, com a possibilidade do consumo de marcas do mercado hegemônico da Globalização.

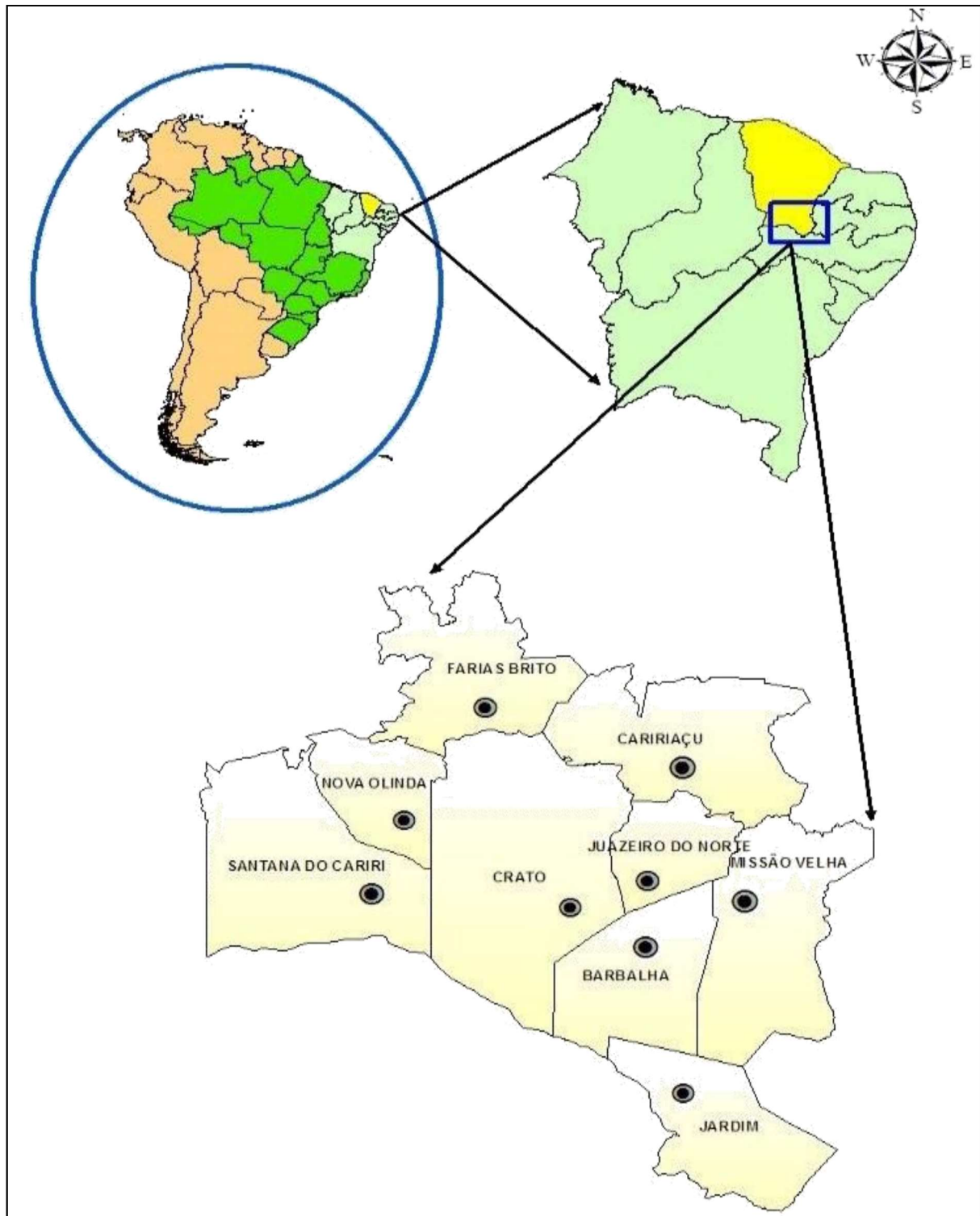
Conforme Almeida (2019, p. 104), “as grandes empresas internacionais ligadas aos setores de bens de consumo, financeiro, construção civil, entretenimento, alimentação são as grandes responsáveis pela elaboração de uma nova configuração espacial para a referida área”. Destarte, a cidade de Juazeiro do Norte se consolida na Região do Cariri como o principal espaço de consumo na divisão regional do trabalho, atraindo trabalhadores e consumidores advindos dos outros espaços da região.

2.2 A institucionalização da Região Metropolitana do Cariri e o protagonismo econômico de Juazeiro do Norte

As cidades de Juazeiro do Norte, Crato, Barbalha, Caririáçu, Jardim, Missão Velha, Farias Brito, Santana do Cariri e Nova Olinda formam a Região Metropolitana do Cariri (RM Cariri) (mapa 2)¹.

¹ Conforme Queiroz (2013), a cidade de Juazeiro do Norte tem desenvolvimento que a projeta como metrópole no contexto da RM Cariri, considerando as dinâmicas das metrópoles existentes e consolidadas no Brasil e da cidade em questão. Não vamos comentar esse entendimento de Queiroz (2013), pois não é objeto desta pesquisa o processo de metropolização.

Mapa 2: Região Metropolitana do Cariri (RM Cariri) no estado do Ceará



Fonte: Alencar (2017).

Essa foi institucionalizada pela Lei Complementar Estadual 78/2009, com o escopo de

reduzir as disparidades econômicas e sociais entre a capital e o interior, como para minimizar o desenvolvimento desigual do triângulo CRAJUBAR em relação aos municípios vizinhos e foi idealizada pelo governo estadual visando a criação de um novo polo de desenvolvimento socioeconômico que pudesse dividir com a Região Metropolitana de Fortaleza a atração de investimentos e ampliar a qualidade de vida de sua população. O Cariri se constituiu como região metropolitana em virtude de ser a segunda região urbana mais expressiva do estado, dada com a conurbação formada pelos municípios de Crato, Juazeiro do Norte e Barbalha, denominada de CRAJUBAR (IPECE, 2018, p. 5).

Não obstante a RM Cariri ter sido institucionalizada por força de lei, cabe ressaltar os destaques funcionais das suas principais cidades, cujas complementaridades constituem o eixo CRAJUBAR². Nascimento (2018, p. 90) enfatiza que

na atualidade, os municípios de Crato, Juazeiro do Norte e Barbalha comandam a dinâmica regional do sul cearense por meio de um conjunto diversificado de atividades e funções. A polarização exercida por esse conjunto de municípios atinge áreas dos estados vizinhos e realça esse aglomerado como um dos mais expressivos demográfica e economicamente do Nordeste, em especial do sertão nordestino, onde ao lado da aglomeração Petrolina-Juazeiro, constitui-se em polo de atração populacional a partir do expressivo crescimento socioeconômico vivenciado.

No Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado (PDUI), a RM Cariri é realçada como

o polo econômico regional e segunda maior concentração populacional do Estado e este desenvolvimento se dá incrustado em uma região ambientalmente sensível, a Área de Proteção Ambiental do Araripe e a Floresta Nacional do Araripe, a qual estabelece a preservação da flora e da fauna característica da Região (PDUI, 2018, p. 21).

Na RM Cariri, o município de Juazeiro do Norte se destaca quanto a dinâmica socioeconômica, concentrando 40% da população da região, embora tenha a menor área territorial (tabela 1).

² Conurbação formada pelas cidades de Crato, Juazeiro do Norte e Barbalha.

Tabela 1: Área e população dos municípios da RM Cariri

Município	Área (km²)	População rural (2010)	População urbana (2010)	População total (2010)	Percentual na população da RMC
Barbalha	481,07	17.301	38.022	55.323	9,63%
Cariri	623,82	12.362	14.031	26.393	4,59%
Crato	1013,76	20.512	100.916	121.428	21,14%
Farias Brito	503,6	10.136	8.871	19.007	3,31%
Jardim	552,42	17.694	8.994	26.688	4,65%
Juazeiro do Norte	248	9.811	240.128	249.939	43,51%
Missão Velha	645,71	18.855	15.419	34.274	5,97 %
Nova Olinda	284,4	4.560	9.696	14.256	2,49%
Santana do Cariri	855,6	8.348	8.822	17.170	2,99%
RM Cariri	5.208,28	119.579	444.899	574.478	100%

Fonte: Nascimento (2022).

Tendo em vista o seu destaque funcional, a cidade de Juazeiro do Norte é sublinhada na RM Cariri no que tange às interações espaciais. Essas, de acordo com Corrêa (1997, p. 279),

(...) constituem um amplo e complexo conjunto de deslocamentos de pessoas, mercadorias, capital e informação sobre o espaço geográfico. Podem apresentar maior ou menor intensidade, variar segundo a frequência de ocorrência e, conforme a distância e direção, caracterizar-se por diversos propósitos e se realizar através de diversos meios e velocidade.

De modo específico, o destaque funcional da cidade de Juazeiro do Norte é concernente à oferta da Educação Superior. A importância da expansão da Educação Superior e da saúde para os centros urbanos regionais do interior é mencionada por Silva e Nascimento (2018):

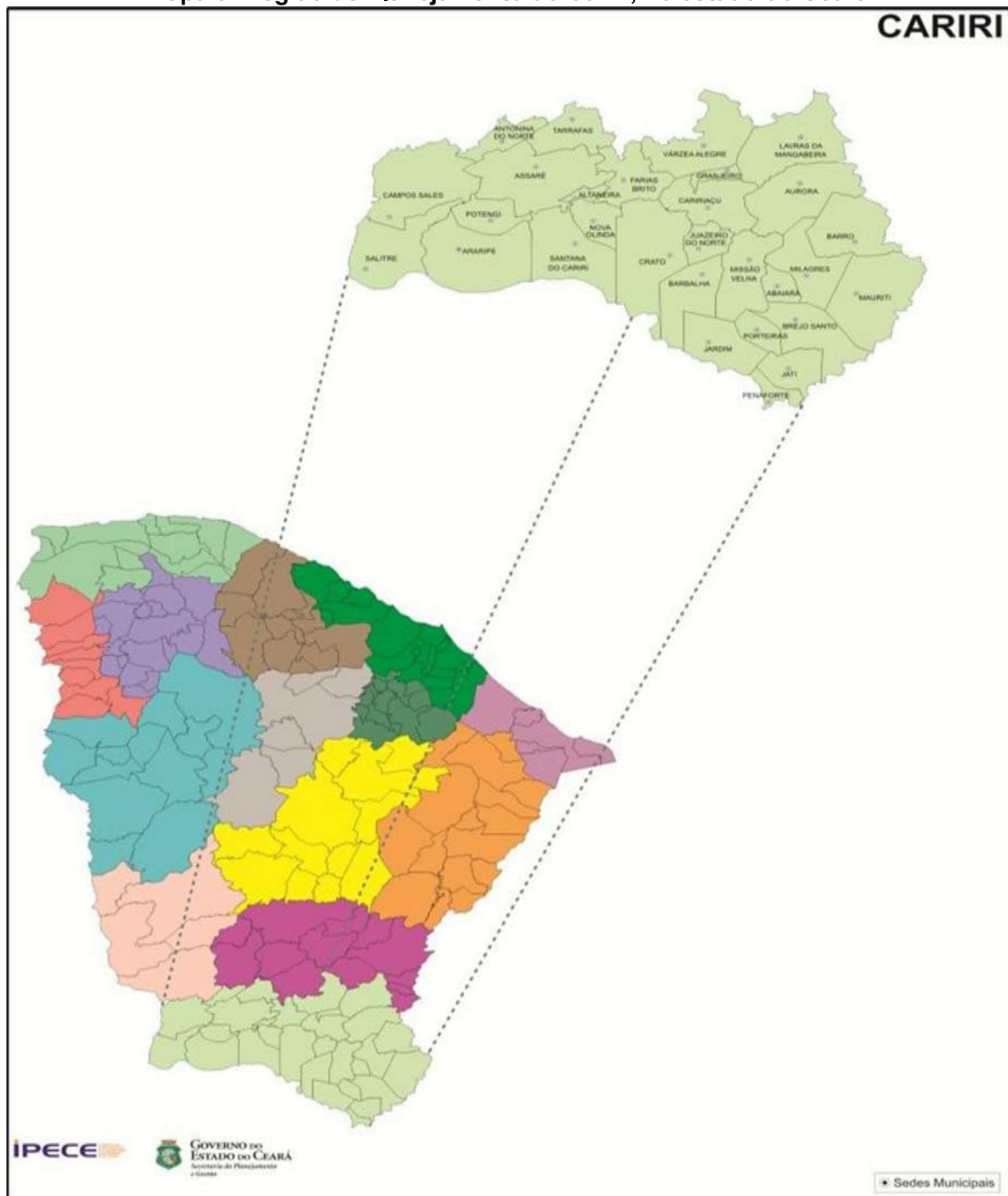
essas transformações no aspecto socioeconômico e urbano, cujo palco principal são as cidades médias, são fruto das mudanças ocorridas na primeira década do século XXI, quando diversas famílias foram beneficiadas pelo crescimento da renda - ampliando o consumo de bens e serviços, bem como da descentralização/interiorização de serviços estratégicos como educação superior e saúde (Silva e Nascimento, 2018, p. 91).

As interações espaciais dos municípios da RM Cariri são extensivas à Região de Planejamento do Cariri³ (mapa 3), composta por 29 municípios: Abaiara, Altaneira,

³ O estado do Ceará tem 184 municípios, divididos em 14 regiões de planejamento. Essa regionalização é para o aperfeiçoamento das atividades de planejamento, monitoramento e

Antonina do Norte, Araripe, Assaré, Aurora, Barbalha, Barro, Brejo Santo, Campos Sales, Caririaçu, Crato, Farias Brito, Granjeiro, Jardim, Jati, Juazeiro do Norte, Lavras da Mangabeira, Mauriti, Milagres, Missão Velha, Nova Olinda, Penaforte, Porteiras, Potengi, Salitre, Santana do Cariri, Tarrafas e Várzea Alegre (IPECE, 2015). Nessa região, o destaque funcional de Juazeiro do Norte se mantém, quanto à dinâmica socioeconômica.

Mapa 3: Região de Planejamento do Cariri, no estado do Ceará



Fonte: IPECE, 2017.

implementação de políticas públicas, com atenção para os aspectos culturais, socioeconômicos e geoambientais do espaço.

No estudo “Regiões de Influência das Cidades” (REGIC) realizado pelo IBGE, Juazeiro do Norte foi classificada como capital regional B⁴ (IBGE, 2018). Essa classificação considera o destaque funcional da referida cidade, cuja influência regional abrange não só os municípios da Região de Planejamento do Cariri, mas também municípios de outros estados do Brasil, como Pernambuco, Piauí, Paraíba e Rio Grande do Norte (mapa 4). Tal influência ocorre por intermédio dos fluxos de pessoas, mercadorias e capitais direcionados para a cidade de Juazeiro do Norte, tendo-se em vista a pujante dinâmica do seu mercado.

Outro dado pertinente para a análise da importância da dinâmica urbana e regional de Juazeiro do Norte é o das migrações pendulares no contexto da RM Cariri. Essas migrações são fundamentais para as funções e as interações das cidades, pois, segundo Nascimento (2018, p. 140), “quanto maiores os movimentos pendulares, maior será a integração regional e mais perceptível a complementaridade entre esses centros urbanos.” Deschamps (2009, p. 196) explica que as migrações são pendulares quando

(...) motivadas pela dissociação entre local de moradia e local de trabalho/estudo, dada a concentração de oportunidades de trabalho/estudo, em geral, em município (ou conjunto deles) de maior porte, e à própria distribuição de funções, também concentradas, internamente à aglomeração ou mesmo dentro de uma determinada região. Portanto, o movimento pendular representa uma dinâmica funcional que resulta da organização do território e da não coincidência entre o local de residência e os locais de trabalho e/ou estudo.

Na tabela 2 são mostrados os dados da mobilidade pendular para trabalho ou estudo na RM Cariri, conforme o censo de 2011.

⁴ No REGIC 2018, as cidades foram classificadas em cinco grupos: metrópoles, capitais regionais, centro sub-regionais, centro de zona e centros locais. As capitais regionais foram classificadas em três níveis: A, B e C. Juazeiro do Norte foi considerada no nível B. No REGIC de 2008, a classificação dessa urbe fora no nível C, o que indica que na última série histórica do REGIC houve a densificação da funcionalidade regional de Juazeiro do Norte.

Tabela 2: Mobilidade pendular para trabalho ou estudo na RM Cariri, em 2010

Município	Destino									Total de saídas
	Crato	Barbalha	Juazeiro do Norte	Missão Velha	Nova Olinda	Santana do Cariri	Caririaçu	Farias Brito	Jardim	
Crato	---	331	5.983	44	249	98	84	201	28	7.018
Barbalha	719	---	3.584	230	23	0	9	0	45	4.610
Juazeiro do Norte	2.779	1.539	---	235	16	9	185	64	59	4.886
Missão Velha	113	417	762	---	0	0	0	11	0	1.303
Nova Olinda	176	0	81	0	---	164	0	6	0	427
Santana do Cariri	200	0	109	0	183	---	0	5	0	497
Caririaçu	104	23	704	10	0	0	---	12	0	853
Farias Brito	365	16	274	0	0	0	0	---	0	655
Jardim	172	165	257	0	19	0	0	0	0	613
Total de chegadas	4.628	2.491	11.754	519	490	2.071	278	299	132	20.862

Fonte: Nascimento (2018).

Os dados indicam o destaque de Juazeiro do Norte no que se refere à chegada diária de trabalhadores e estudantes na cidade, considerando a complexidade do mercado da urbe, com a oferta de mercadorias e serviços não existentes com a mesma complexidade nas demais cidades da RM Cariri.

2.3 A indústria, o comércio e os serviços na dinâmica urbana e regional de Juazeiro do Norte

A partir da década de 1960, a cidade de Juazeiro do Norte recebeu políticas federais e estaduais de incentivo à instalação de indústrias, por intermédio da Superintendência de Desenvolvimento do Nordeste (SUDENE) e do projeto Asimow⁵. No que se refere à esse projeto, Beserra (2007) afirma que

a Região do Cariri foi escolhida para a realização do Projeto por apresentar um conjunto de vantagens consideradas expressivas, tais como sólidas tradições agrícola e comercial, por ser um centro cultural regional do Estado, ter acesso à energia de Paulo Afonso (a Região do Cariri foi a primeira, no Ceará, a se beneficiar com a energia elétrica) e, por fim, ser o segundo centro econômico do Ceará (Beserra, 2007, p. 41).

⁵ O Asimow foi um projeto criado pelo professor Morris Asimow, com o objetivo de fomentar o desenvolvimento da região Sul do Ceará. O projeto foi desenvolvido mediante a parceria entre a Universidade da Califórnia (UCLA) e a Universidade Federal do Ceará (UFC).

As ações do projeto Asimow serviram para motivar a expansão da indústria local. Assim, a partir da década de 1970, a cidade de Juazeiro do Norte foi contemplada com a implantação da indústria calçadista e a sua posterior modernização, com a projeção da urbe como o terceiro maior polo calçadista do país.

De acordo com Queiroz (2013, p. 113), esse crescimento da indústria calçadista ocorreu pela “produção a partir de materiais sintéticos, por sua vez, muitos mais baratos, o que permitiu ampliar consideravelmente o seu mercado”. Antes, a base dessa indústria era o couro e a produção artesanal. A inovação do material sintético possibilitou a ampliação da produção e dos lucros, conforme a perspectiva do modo de produção capitalista (Santos, 2002).

Acerca dessa modernização industrial, Beserra (2007, p. 45) realça que

há uma modernização na atividade produtiva com a entrada de novos equipamentos a fim de garantir maior dinâmica ao setor e permitir a capacidade de responder às exigências do mercado surgem então as fábricas com suas linhas de montagem. Com a implantação dos injetáveis, o manejo deixa de ser com a matéria-prima para ser com a máquina, com a regulação do tempo e do espaço de trabalho. O saber é fragmentado em várias funções; é a divisão social do trabalho das oficinas de outrora transformada em divisão técnica no chão de fábrica. A metamorfose da técnica é o grande salto. A relação dos trabalhadores com seus meios de produção e entre si também se modifica. O saber-fazer do velho sapateiro parece se perder diante da nova produção. Implantam-se as formas de um ofício que precisa ser *treinado e qualificado* para atender às demandas de uma área que se moderniza.

A indústria calçadista de Juazeiro do Norte cresceu e se tornou predominante no dinamismo econômico da cidade. Isso ultrapassa a escala da urbe e abrange o âmbito regional, com a integração de Crato, Juazeiro do Norte e Barbalha. Segundo Queiroz (2013), nesse contexto urbano

existe algo em torno de 300 unidades fabris de calçados e matérias primas para a sua produção. Elas se distribuem entre Juazeiro do Norte, onde se concentram mais de dois terços das fábricas, Crato e Barbalha. Organizado dessa forma, este setor da atividade industrial do Cariri cearense ganha um caráter efetivamente regional (Queiroz, 2013, p. 117).

Pessoa (2016) destaca a dinâmica socioeconômica provocada ou intensificada pela indústria calçadista na RM Cariri:

a realização de investimentos de capital externo no âmbito da indústria de calçados, de tecnologia, associadas ao ramo atacadista gerou um aumento de renda decorrente da geração de emprego para os moradores da região e da atração de mão de obra qualificada de outras localidades. Além disso, observa-se que com a necessidade de aumentar a especialização da mão-de-obra foram criados cursos superiores e técnicos na região visando suprir essa demanda, consolidando o papel de polo universitário das cidades de Crato, Juazeiro do Norte e Barbalha (Pessoa, 2016, p. 47).

Tal dinâmica em conjunto com a política habitacional do Programa Minha Casa, Minha Vida impulsiona o ramo da construção civil na cidade de Juazeiro do Norte, por intermédio de ações do Estado e do capital privado. No que diz respeito às ações do Estado, sublinhamos a construção do Hospital Regional do Cariri (HRC), concluída em 2011, equipamento que consolida a integração na RM Cariri. Para Juazeiro do Norte, “esse importante equipamento de saúde representou tanto a inserção [da cidade] (...) na oferta de serviços de saúde na região, quanto à promoção de vagas especializadas no mercado de trabalho local”.

Outrossim, no momento de realização dessa pesquisa, estava em fase final a construção do Anel Viário de Juazeiro do Norte, equipamento de engenharia que viabilizará os fluxos de veículos, mercadorias, capitais e pessoas com maior velocidade, evitando-se o trânsito das principais vias da cidade (figura 5).

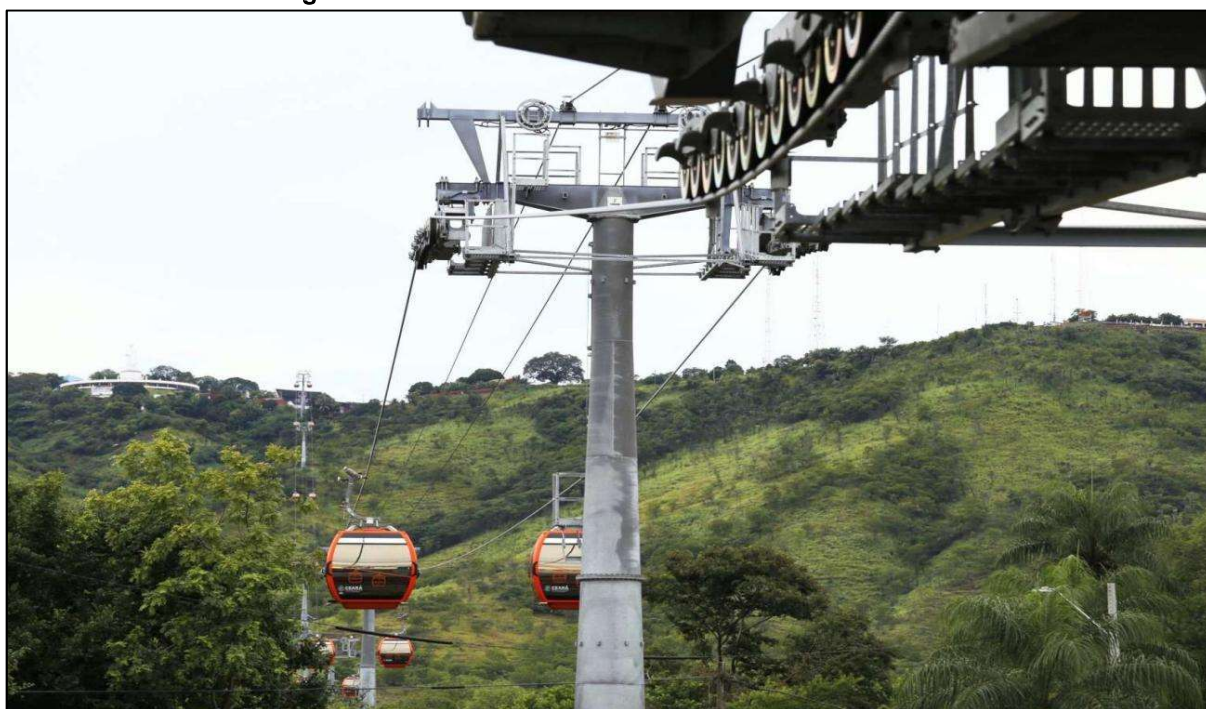
Figura 5: Anel Viário de Juazeiro do Norte



Fonte: Juanews, 2010.

Em 2022, foi inaugurado o teleférico do Horto, equipamento de potencial turístico. O teleférico do Horto (figura 6) conecta a praça dos Romeiros à estátua do padre Cícero, um dos símbolos de maior referência da Região do Cariri. De acordo com o site do governo do estado do Ceará, o teleférico tem a capacidade de transportar até 2.080 pessoas por hora, apresentando-se como o primeiro teleférico climatizado da América Latina. O valor do investimento para a sua implantação foi de aproximadamente R\$ 79,1 milhões (Ceará, 2022).

Figura 6: Juazeiro do Norte - CE: Teleférico do Horto



Fonte: Gazeta do Cariri, 2022.

Outro equipamento que promoveu substancial mudança na cidade de Juazeiro do Norte foi a arena Romeirão, reinaugurada em março de 2022. Essa arena deveria ter sido reformada, contudo, foi reconstruída, conforme afirma o jornalista Cassio Zirpoli (2022):

o que era reforma virou uma reconstrução completa, com dois anos e meio de obras. Com a execução dos trabalhos em 93,28%, a Arena Romeirão ganhou a sua cara de fato, com a finalização da cobertura, instalação das cadeiras verdes em dois setores da arquibancada, montagem do placar eletrônico e plantio do gramado.

O custo para a conclusão da obra foi de mais de 89 milhões de reais, arcados pelos cofres públicos. Segundo Zirpoli (2022), “com capacidade para 17 mil pessoas

sentadas, o palco em Juazeiro do Norte, no sul cearense, é a primeira arena multiuso erguida no interior da região”. Com a reconstrução do estádio (figura 7), espera-se maior qualidade dos jogos dos times locais, como o ICASA e o Guarany, além da recepção de times do contexto nacional.

Figura 7: Juazeiro do Norte - CE: Arena Romeirão



Fonte: Gazeta do Cariri, 2022.

No entanto, há experiências de reformas ou construções de estádios no Brasil que indicam gastos superiores aos planejados, segregação de população e das instituições localizadas próximas aos estádios e pouca utilização do equipamento após a conclusão da obra. Para a Copa do Mundo de 2014, realizada no Brasil, foram realizadas obras de vários estádios, sem o retorno necessário em muitos casos. Ao contrário, alguns são batizados de “elefantes brancos”.

A reconstrução do estádio Romeirão alterou a funcionalidade do entorno desse espaço (figura 8). Foram removidas desse entorno instituições aí funcionavam há décadas, como a Escola Municipal João Alencar de Figueredo, o Corpo de Bombeiros, a Guarda Civil e o Departamento Municipal de Trânsito (DEMUTRAN). Ademais, os altos custos para a utilização da nova arena inviabilizam a realização de atividades que outrora eram desenvolvidas no estádio, como celebrações religiosas e atividades esportivas amadoras.

Figura 8: Juazeiro do Norte - CE: Vista panorâmica da arena Romeirão



Fonte: Google Earth, 2022.

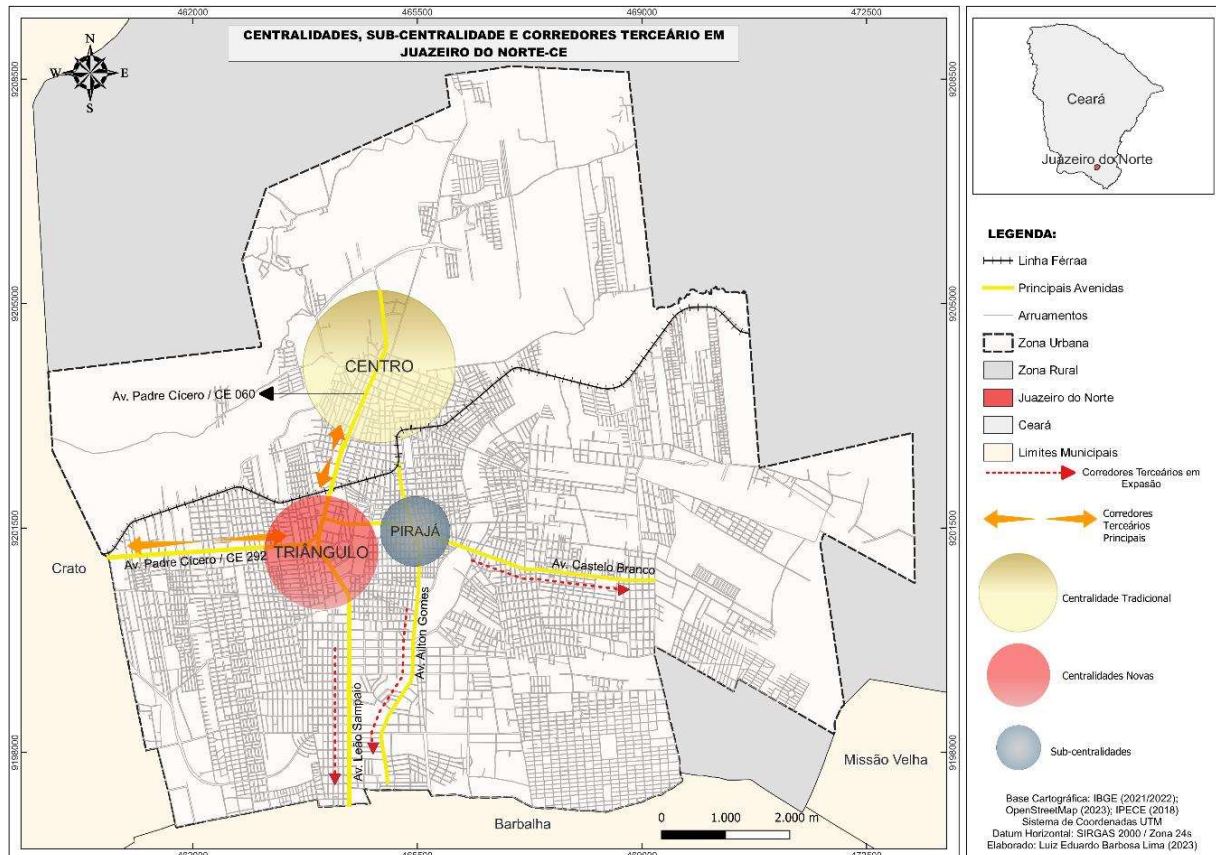
Destarte, questionamos: ao invés de construir uma arena em pleno perímetro urbano, não teria sido mais pertinente, do ponto de vista da coletividade, fazer essa obra em um espaço mais afastado dos centros da cidade e, no local do estágio Romeirão, conferir novas funcionalidades ao espaço, com comércio, residências e oferta de serviços públicos? Tal pergunta considera o pouco uso da arena Romeirão.

A economia de Juazeiro do Norte é, sobretudo, dinamizada pelas atividades comerciais e de serviços, que representam 68,5% do Produto Interno Bruto (PIB) municipal. Em seguida, são destacadas as atividades industriais (22,3%) e as atividades da agricultura (0,5%) (IPECE, 2020).

Na cidade, os bairros que concentram as atividades comerciais e de serviços são o Centro, Triângulo e Pirajá (mapa 5). Pereira (2014) especifica as atividades que são destacadas na cidade de Juazeiro do Norte e afirma a conexão histórica do comércio com o desenvolvimento da urbe.

o foco nas atividades terciárias, notadamente os estabelecimentos de eletrodomésticos, super e hipermercados – associados ou não a shopping centers – e os serviços bancários – estes ramos sendo os mais representativos no que se refere às novas lógicas locacionais na produção do espaço urbano de Juazeiro do Norte –, dá-se devido ao papel histórico e recente que o comércio estabelece com a cidade (Pereira, 2014, p. 23).

Mapa 5: Juazeiro do Norte - CE: Concentração do comércio e dos serviços em bairros da cidade

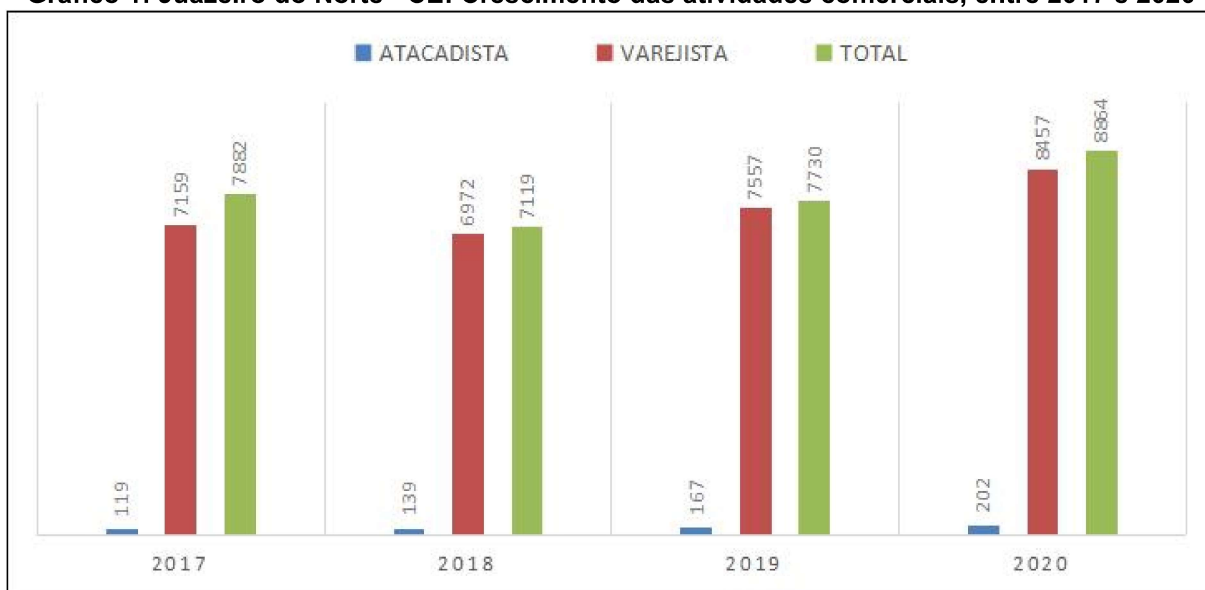


Fonte: Acervo do autor, 2023.

Conforme Salgueiro (1996 *apud* Pereira, 2014), de modo geral, a cidade é o espaço do comércio e dos serviços, o que viabiliza a coexistência e a aglomeração de pessoas e objetos.

as cidades são fundamentalmente lugares terciários, lugares onde se processam as trocas de produtos e de ideias, onde aumentam os contatos entre as pessoas e instituições; aqui se concentram os locais de convívio e diversão, se procura a escola e o hospital, se encontra o conhecimento e o apoio técnico necessários à maioria das atividades econômicas (Salgueiro, 1996 *apud* Pereira, 2014, p. 23).

No gráfico 1 são mostrados dados do crescimento constante das atividades comerciais em Juazeiro do Norte, entre 2017 e 2020, com realce para o comércio varejista.

Gráfico 1: Juazeiro do Norte - CE: Crescimento das atividades comerciais, entre 2017 e 2020

Fonte: Anuário Estatístico do Ceará (2017, 2018, 2019, 2020).

Outrossim, em 2021, foram gerados 5.793 empregos em Juazeiro do Norte, dos quais 4 mil nas atividades comerciais ou de serviços (IBGE, 2022). Tais dados remetem para a importância das grandes e das pequenas atividades existentes na cidade de Juazeiro do Norte, por intermédio das quais são comercializadas mercadorias ou prestados serviços, com a geração de trabalho e renda para muitos trabalhadores e suas famílias.

3 PRODUÇÃO DO ESPAÇO E DESIGUALDADE SÓCIO-ESPACIAL NA CIDADE DE JUAZEIRO DO NORTE

Uma das marcas históricas da produção do espaço urbano de Juazeiro do Norte é a desigualdade sócio-espacial. Em geral, os trabalhos acadêmicos referentes a essa cidade tratam do crescimento populacional, da urbanização e da dinâmica econômica, com abordagens concernentes à figura do padre Cícero e ao fenômeno religioso por ele protagonizado. No entanto, as desigualdades sócio-espaciais existentes nesse espaço nem sempre são analisadas, conforme afirma Pereira (2014):

(...) há um problema que é mal relatado nos livros sobre a cidade. A questão do crescimento econômico e populacional, da migração, dos “milagres”, e dos progressos do povoado que se tornou vila e cidade, são sempre exaltados. Esquece-se o outro lado da história, quase inexplorada. Estamos falando das desigualdades sociais - e socioespaciais também - que tomaram corpo no processo de estruturação da cidade que dificilmente são citadas. O próprio Della Cava (1985), que produziu o mais completo trabalho sobre Juazeiro no período entre 1870 e 1930, também se inclui nesse grupo dos que ressaltaram o lado positivo dos progressos materiais e ofuscaram o seu lado perverso Pereira (2014, p. 63).

Assim, neste capítulo analisamos a produção do espaço e a desigualdade sócio-espacial na cidade de Juazeiro do Norte. Iniciamos com a caracterização histórica e demográfica para a compreensão da gênese da desigualdade sócio-espacial na cidade. Após, analisamos a desigual produção da urbe juazeirense e, especificamente, tratamos da desigualdade consolidada ou promovida pelo Programa Habitacional Minha Casa Minha Vida, tendo-se em vista as distâncias entre os principais fixos e fluxos da cidade e as residências implantadas por intermédio desse programa.

3.1 Caracterização histórica e populacional de Juazeiro do Norte

A formação do espaço de Juazeiro do Norte foi fomentada, especialmente, pela figura do sacerdote católico padre Cícero Romão Batista (1844-1934). Liderança popular e política, que arregimentou uma legião de fiéis, com a viabilidade de produzir, em pouco tempo, uma aglomeração de pessoas.

Além do destaque do padre Cícero, a formação do espaço de Juazeiro do Norte pode ser atrelada a fatores geoambientais, como o clima úmido da chapada do Araripe, a terra fértil e o relevo plano. Tais aspectos favorecem a reprodução da vida e, por isso, podem ter sido importantes para o desenvolvimento inicial do espaço em questão.

Almeida (2019) periodiza em quatro etapas a ocupação e a produção do espaço do Cariri cearense, nos seguintes termos:

(...) a primeira marcada pela ação dos índios cariris, uma segunda estruturada a partir da colonização e do comando a partir do município do Crato, uma terceira marcada pela ascensão do município de Juazeiro do Norte e uma quarta produzida com base na atual fase do capitalismo e o processo de globalização (Almeida, 2019, p. 14).

Os povos Kariris foram os primeiros a ocuparem o referido espaço, cuja denominação é homenagem a sua ocupação originária. Conforme a dinâmica da colonização do Brasil, no Cariri cearense as propriedades de terra eram doadas para os colonos com a finalidade da produção econômica de acordo com as demandas do mercado internacional (Oliveira, 2019).

A formação do Cariri foi fundamentada na agricultura de subsistência, na pecuária e na cana de açúcar, em decorrência das condições geoambientais do espaço, conforme afirma Oliveira (2019):

tanto a agricultura, quanto a pecuária foram possíveis de serem desenvolvidas no Cariri cearense desde os primeiros anos de colonização, dada a fertilidade do solo (predominam latossolos vermelho-amarelos bem desenvolvidos) e pelas diversas fontes de água natural, propiciadas pela formação geológico-geomorfológica e das condições climáticas presentes na região (Oliveira, 2019, p. 51).

Aos poucos, a cidade de Crato - CE protagonizou a dinâmica urbana e regional, não obstante o seu distanciamento das principais capitais do Nordeste. Essa cidade realizava intercâmbios substanciais com Icó - CE e Recife - PE, no que concerne aos fluxos da atividade da pecuária, especificamente, à carne seca ou às charqueadas.

A produção da carne seca ou da charque era importante em virtude das condições ambientais hostis do sertão nordestino. As boiadas realizavam longas e penosas distâncias, submetidas às intempéries da seca, como a falta de pastos. Destarte, para não perder o gado nas viagens, o abate era antecipado e a carne

salgada. Mesmo assim, as secas de 1777-1778 e 1790-1793 foram tão severas que dizimaram a maioria dos rebanhos, fazendo inviáveis, inclusive, as charqueadas (Girão, 1989).

Nesse contexto, o vale do Cariri atraía muitas pessoas, por conta das condições geoambientais favoráveis. No que diz respeito a Juazeiro do Norte, as primeiras povoações dataram do início do século XIX. Apesar das controvérsias sobre as origens de Juazeiro do Norte, Macêdo (1978) afirma que o lugarejo teve a sua gênese em um ponto estratégico de descanso para os comerciantes que faziam o percurso para as feiras no Crato. Nesse ponto estratégico, haviam três plantas típicas do semiárido chamadas de Juazeiro, as quais faziam sombra para o repouso dos viajantes. Assim, surgiu a vila do Joaseiro, com os povoadores advindos de Icó (Oliveira, 2019).

As terras férteis e a disponibilidade de água favoreceu o desenvolvimento desse espaço, viabilizando-se cada vez mais equipamentos para a melhor convivência das pessoas. Acerca disso, Oliveira (2019) sublinha que

pelas frequentes secas existentes no Nordeste e dada a abundância de terras e água existentes na região, cada vez mais outros sujeitos deslocavam-se para lá, instalando-se nos arruados já existentes, próximos à capela e ao Rio Salgadinho, assim, outros equipamentos foram surgindo para atender a demanda local que crescia (Oliveira, 2019, p. 59).

Em 1882, o sacerdote católico padre Cícero, recém ordenado, foi convidado a permanecer no Joaseiro. Ele não hesitou em atender ao convite e, a partir de então, tornou-se rotina do sacerdote receber comitivas que impulsionaram o desenvolvimento da urbe. À época, esse espaço tinha as seguintes características:

sua população era em torno de 2 mil habitantes. Cinco famílias, os Gonçalves, Macêdos, Sobreiras, Landins e Bezerra de Menezes eram as que lá se encontravam como proprietários importantes. O restante da população consistia de trabalhadores ligados às fazendas de açúcar das famílias mencionadas. (...) O povoado ostentava uma capela, uma escola e 32 prédios com tetos de palha. Havia somente duas ruas (Della Cava, 1976, p. 36).

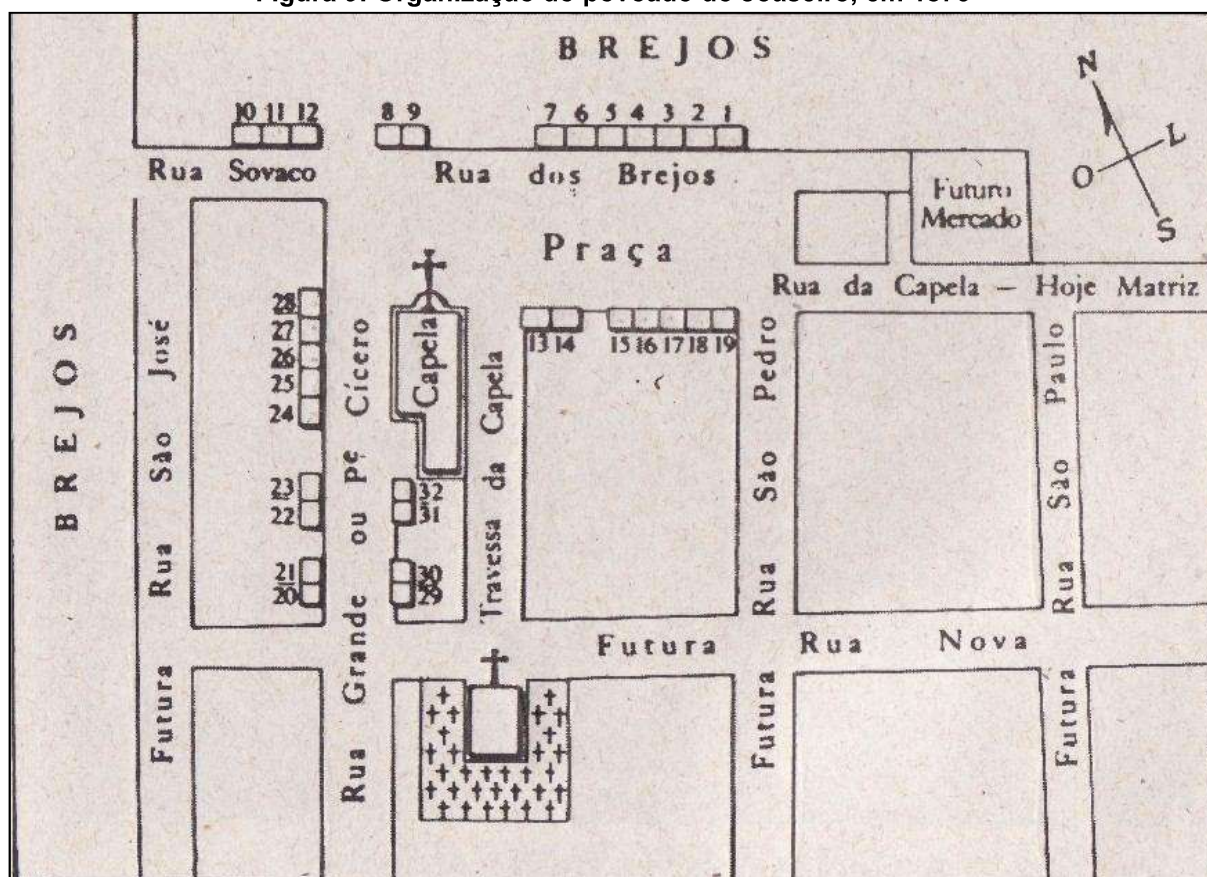
O padre Cícero doava lotes de terra e apresentava a sua fé católica. Como ensinamento, ele dizia “em cada sala um oratório em cada quintal uma oficina, indicando, assim, a necessidade dessa população de ter não apenas um local de moradia, mas também uma profissão” (Araújo, 2005, p. 19). Assim, evidenciava-se

os dois pilares do desenvolvimento de Juazeiro: fé e trabalho. Segundo Araújo (2005),

objetivando a superação dos problemas, o Padre Cícero aconselhava os indivíduos a orar e trabalhar, moldando-lhes práticas devocionais e econômicas. Dos aconselhamentos do Padre Cícero baseados em princípios teológicos e filosóficos consolida-se uma concepção de desenvolvimento, pautada na utopia da prosperidade. A referida utopia difundiu-se pelo Nordeste e contribuiu para a formação do 'santo' Padre Cícero no imaginário dos devotos. Simultaneamente, a utopia da promessa contribuiu para a formação e expansão econômicas da cidade do Juazeiro, assegurando a memória do Padre Cícero, enquanto construção social.

Na figura 9 evidencia-se a organização do povoado de Joazeiro⁶ quando tinha apenas 32 casas. Esse espaço foi desenvolvido e elevado à vila e, depois, à distrito vinculado ao Crato.

Figura 9: Organização do povoado do Joazeiro, em 1875



Fonte: Della Cava, 1976.

⁶ Essa denominação foi utilizada até 1914, quando foi substituída por Juazeiro e, em 1943, por Juazeiro do Norte.

A toponímia evidencia a importância do catolicismo para o desenvolvimento de Juazeiro do Norte. Por exemplo, nomes de praças, igrejas e ruas da cidade: Cemitério do Socorro, em alusão à santa católica Nossa Senhora do Socorro, que também é nome da primeira capela erguida na cidade; rua São Pedro, rua São Paulo, rua São José. Ademais, Mendes (2022, p. 06) destaca que

existe uma variedade de nomes de ruas, praças e mercados oriundos da influência da igreja nesse processo de formação inicial urbana de Juazeiro, a saber: rua Santa Clara, rua São Cândido, rua São Jorge, rua Santa Isabel, rua Santa Luzia, rua das Dores, rua da Conceição, rua Todos os Santos, rua São Francisco, rua São Bernardo, rua Santo Agostinho, rua São Domingos, rua São Luís, rua da Glória, rua Bom Jesus do Horto, rua do Cruzeiro, rua da Matriz, rua Padre Cícero etc.

A compreensão da dinâmica sócio-espacial considerando a toponímia é importante pelo fato de “a toponímia constituir-se em relevante marca cultural e expressa uma efetiva apropriação do espaço por um dado grupo cultural” (Corrêa, 2003, p. 176). Destarte, a toponímia é

um poderoso elemento identitário. A toponímia, em realidade, articula linguagem, política territorial e identidade. Nomear e renomear rios, montanhas, cidades, bairros e logradouros têm significado político e cultural, envolvendo etnias ou grupos culturais, hegemônicos ou não (Corrêa, 2003, p. 176).

A formação do povoado do Joazeiro já evidenciava desigualdade sócio-espacial, havendo à época divisão entre os filhos da terra e os adventícios. Esse segundo grupo seria o dos romeiros fixavam residência no vilarejo. Do mesmo modo,

a disposição das casas provavelmente atendia a uma lógica de divisão socioespacial segregada, onde as famílias ricas (...) habitavam próximas ao templo religioso, enquanto os trabalhadores se fixavam em residências mais distantes do templo e mais próximas às áreas suscetíveis às intempéries do clima, como as áreas de brejo e proximidades às margens do rio Salgadinho (áreas suscetíveis a alagamentos nos períodos chuvosos).

Em 1889, o padre Cícero e a beata Maria de Araújo protagonizam o evento que ficou conhecido como o “milagre da hóstia”. Esse evento impulsionou o desenvolvimento da vila do Joazeiro, com a atração de milhares de pessoas de vários estados do Nordeste. Isso aumentou a população do espaço e promoveu a comercialização de bens simbólicos, como candeeiros, velas e estatuetas.

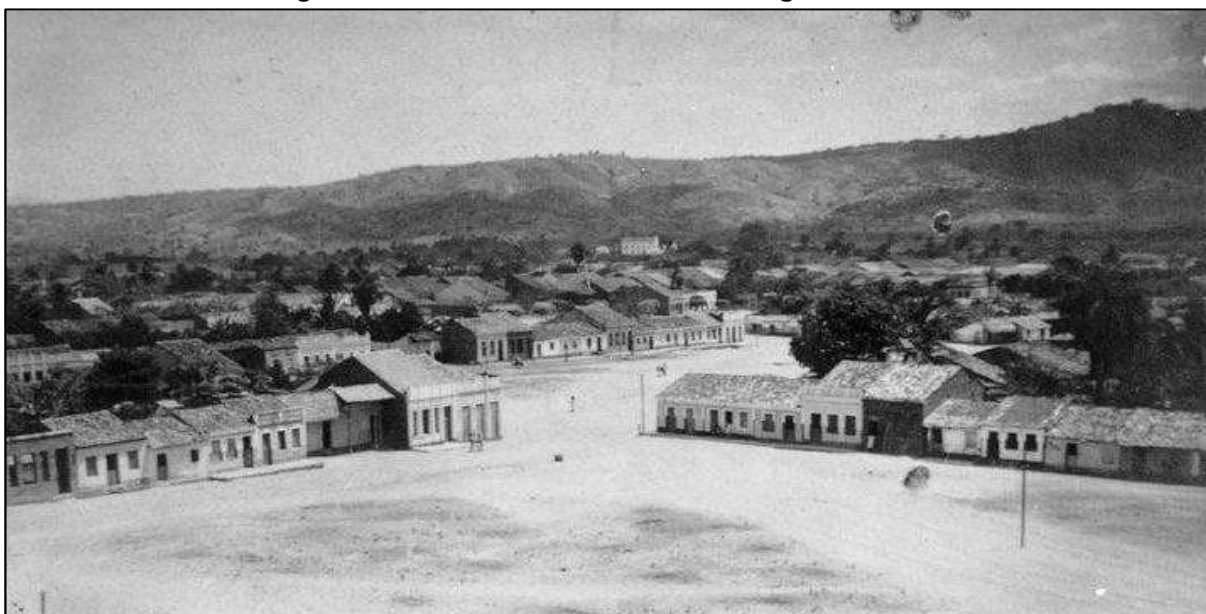
Pereira (2014, p. 54) destaca que

o contexto social da época do “milagre” é importante. O Brasil vivia o período do fim da escravidão, como já destacado, mas a herança desta desigualdade social teve expressão na produção de muitas das cidades. No Cariri, a mão-de-obra não foi baseada em escravos, apesar da existência de alguns, mas ainda assim existia uma divisão de classes entre os donos da terra, de um lado - as famílias Gonçalves, Macedo, Sobreira, Landim e Bezerra de Menezes.

Em 1911, foi realizada a emancipação política de Juazeiro do Norte, até então vinculado ao município do Crato. Em 1914, Juazeiro recebe o título de cidade e tem o padre Cícero como o primeiro prefeito.

Na figura 10 é mostrada a paisagem de Juazeiro do Norte um ano antes da sua emancipação política, em 1910. É possível observar ao fundo a serra do Catolé, hoje denominada de serra do Horto. A partir da barreira natural da serra do Catolé, o crescimento da cidade de Juazeiro foi realizado nas direções norte e sul.

Figura 10: Juazeiro do Norte - CE: Paisagem em 1910



Fonte: Pereira (2014).

Na década de 1920, a dinâmica urbana de Juazeiro do Norte foi consideravelmente melhorada, na esteira do que ocorria no contexto nacional. Estima-se que à época Juazeiro tinha 30 mil habitantes, ocorrendo a chegada da energia elétrica, a instalação do primeiro cinema, a implantação da estrada que liga o centro da cidade ao Horto, e do Matadouro. Além disso, Pereira (2014) afirma que

(...) o maior acontecimento deste período foi sem dúvida a inauguração do ramal da Rede de Viação Cearense, que passou a ligar o Cariri à Fortaleza em 1926, o que vinha sendo batalhado pelas elites locais desde o início da década de 1910 e que, segundo Loureço Filho, em nota à segunda edição do seu livro, promoveu alguns melhoramentos urbanos que não existiam na época de sua visita à cidade.

A partir da década de 1930, os principais agentes políticos responsáveis pela formação e emancipação política de Juazeiro do Norte saíram da cena política e novas forças passaram a exercer o poder. É o caso do interventor José Geraldo da Cruz, que foi o principal representante político no município por vários anos. Na sua gestão, foram realizadas várias obras, como as estradas que conectam Juazeiro a Crato e Juazeiro ao distrito de Palmeirinha, hoje padre Cícero. Além disso, foi construído o mercado público e promovidas doações de terras (Della Cava, 1985).

Nesse contexto, famílias abastadas do município se apropriaram dos meios de produção e se constituíram em latifundiários. Conforme Pereira (2014, p. 76), “esses e outros agentes, sobretudo os ligados ao poder econômico e político, influenciaram a produção do espaço urbano desta cidade”. Nesse sentido, nas décadas seguintes à de 1930, foram realizadas obras para adensar a urbanização de Juazeiro, como obras de pavimentação, de escolas e estradas.

Na década de 1950, foi inaugurado o aeroporto regional de Juazeiro do Norte. Esse equipamento inseriu essa cidade do sertão nordestino no contexto nacional, pois, a partir da década de 1960, tornaram-se frequentes voos dessa urbe para o Sudeste do país. É o momento da integração de Juazeiro do Norte no período técnico-científico-informacional (Santos, 2008), com a possibilidade da compressão do tempo-espaço, tendo em vista o encurtamento das distâncias (Harvey, 2008).

Também na década de 1960, Juazeiro do Norte passou a ser abastecida pela energia elétrica distribuída da usina de Paulo Afonso, fato que aumentou a qualidade do serviço e proporcionou a continuidade do adensamento da urbanização do espaço. No que se refere a esse fato, Marques (apud Pereira, 2014) afirma que

a chegada da energia de Paulo Afonso foi um marco no desenvolvimento de nossa cidade. Juazeiro foi a primeira cidade do Ceará a receber essa energia. Desde então houve uma grande transformação em Juazeiro e no modo de viver dos juazeirenses. iluminação fraca, por bonitos postes de concreto armado com lâmpadas brilhantes. Os postes eram fabricados na Cavan, uma fábrica de pré-moldados instalada nas cercanias do bairro dos Franciscanos, hoje bairro Pirajá. Outra transformação imediata foi a desativação dos enormes geradores de energia, se não me engano em número de quatro, instalados num galpão na esquina das ruas São Pedro e Alencar Peixoto, e que funcionavam só no período das 18 às 21 horas. A nova energia era ininterrupta e não servia apenas para iluminação. Com ela foi possível adquirir as modernas maravilhas de eletrodomésticos já existentes nas capitais e que faziam a cabeça das donas de casa das classes média e alta da cidade. Foi uma correria às compras de geladeiras, enceradeiras, liquidificadores, batedeiras de bolo, ferros de engomar, ventiladores... Paralelamente, foram substituídos o candeeiro, a lâmpada petromax, o ferro de engomar a carvão, a geladeira a querosene, e até as velas de cera que iluminavam os quadros e as imagens de santos durante à noite. Os cinemas mudaram o horário de exibição de filmes: de uma única sessão às 19:00h passaram a ter duas sessões uma às 18:30h e outra às 20:30h, esta só para maiores de 14 anos, mesmo que o filme fosse censura livre. Os bares e restaurantes também passaram a funcionar até altas horas e novos bares, restaurantes e sorveterias foram inaugurados. Também as escolas públicas já podiam ter aulas no período noturno, beneficiando as pessoas que trabalhavam durante o dia. A praça Padre Cícero recebeu uma nova iluminação e passou a ser mais frequentada, principalmente por jovens namorados nos fins de semana. As lojas comerciais da rua São Pedro aderiram à novidade das placas luminosas. Os cinemas colocaram vitrines para expor os cartazes dos filmes em exibição, substituindo os velhos cavaletes de madeira instalados nas esquinas das ruas próximas aos cinemas, e que tinham os nomes dos filmes e dos artistas principais escritos com tinta a óleo (Marques apud Pereira, 2014, p. 94).

A perda de destaque político do padre Cícero não alterou o prestígio espiritual do sacerdote. Assim, Juazeiro do Norte continua como atração de turismo religioso para caravanas advindas de diferentes cidades do Nordeste brasileiro, de romeiros para visitar a estátua que homenageia o padre. Estima-se que aproximadamente dois milhões de romeiros visitam Juazeiro do Norte a cada ano, fato que movimenta a economia da cidade e consolida o seu destaque regional.

Na tabela 3 mostramos dados da evolução da população de Juazeiro do Norte entre 1970 e 2021. Nesse período, o crescimento da população foi constante, com estimativa de 278.264 habitantes em 2021, em território de 258,788 km², com aproximadamente 96,1% da população residente na cidade.

Tabela 3: Juazeiro do Norte - CE: Crescimento da população entre 1970 e 2021

População	1970	1980	1991	2000	2010	Estimativa em 2021
Urbana	80.549	126.032	164.922	202.227	240.128	-
Rural	15.498	9.588	8.644	9.906	9.811	-
Total	96.047	135.620	173.566	212.133	249.939	278.264

Fonte: IBGE, 2023.

Para Queiroz (2013), o crescimento de Juazeiro do Norte deve ser compreendido com atenção para o prestígio do religioso padre Cícero, pois

(...) ainda que se questione a legitimidade dos supostos milagres ocorridos no pequeno povoado de outrora bem como a deferência aludida ao Pe Cícero, tido como milagreiro e santo, a condição alçada pela cidade nos âmbitos urbano e regional, sobretudo no contexto atual, pode ser representada como fenômeno extraordinário e incontestável. E esse “milagre” deve ser creditado, senão de forma ao menos indiretamente a ação pastoral e política do *padim Cicho* (Queiroz, 2013, p. 85).

Della Cava (1976) afirma não ser pertinente analisar o crescimento de Juazeiro do Norte apenas pelo aspecto religioso. Segundo ele, as amenidades geoambientais do espaço, somadas à pobreza estrutural existente no Cariri cearense, em decorrência das ações paternalistas e de apadrinhamento, fizeram de Juazeiro um espaço de salvação para os sertanejos diante da fome e da seca. Ademais, Queiroz (2013) considera a transformação do outrora rural em agora urbano, complexificando-se a dinâmica social, econômica, política, cultural e regional.

Já a almejada prosperidade ancorada na propriedade fundiária não teve longevidade, em face da derrocada da produção artesanal dos engenhos de açúcar e rapadura da região, na segunda metade do século XX, repercutindo na redução drástica das lavouras de cana-de-açúcar. As médias propriedades de terra, por seu turno, perderam essa dimensão em virtude do sistema de heranças que tornou a estrutura fundiária da região ainda mais fragmentada. Com isso, as elites locais antes ligadas à produção agrícola converteram-se, de um lado, em grupos empresariais urbanos e, de outro, em parcela expressiva da elite rentista regional.

A partir da segunda metade do século XX, Juazeiro do Norte protagoniza a dinâmica sócio-espacial no sul do estado do Ceará, em virtude da diversificação da produção industrial e da ampliação dos serviços ofertados à população da cidade e dos municípios do Nordeste brasileiro que interagem direta e frequentemente com Juazeiro.

3.2 A desigual produção do espaço urbano de Juazeiro do Norte

A produção do espaço urbano de Juazeiro do Norte é processo relacionado com a história do padre Cícero Romão Batista (1844-1934), popularmente conhecido como padre Cícero. Ele foi um religioso com liderança político-popular, com influência, inclusive, na política cearense. Por isso, no início do século XX, as ações de padre Cícero contribuíram com a intensificação da referida produção do espaço, assim como, na atualidade, milhares de romeiros - provenientes de todo o Nordeste - viajam anualmente para a cidade para celebrar a devoção religiosa ao padre, realizando visitação de igrejas, da estátua do padre Cícero e de mercado especializado no turismo religioso.

No final do século XIX, o então povoado do Joazeiro era apenas um distrito do município do Crato, caracterizado por cerca de dois mil habitantes. A partir das ações políticas do padre Cícero e da devoção religiosa provocada por ele, desde o início do século XX, a produção do espaço de Juazeiro do Norte vem sendo intensificada e qualificada, sendo que, em 2020, a população estimada do município era de 276.264 pessoas (IBGE, 2023) e a sede municipal era a principal urbe da Região Metropolitana do Cariri (RMC), podendo ser definida como cidade média no contexto da rede urbana cearense.

De acordo com Della Cava (1985), a intensificação da produção do espaço urbano de Juazeiro do Norte, no início do século XX, teve a decisiva contribuição da influência política e religiosa do padre Cícero. Contudo, a amplificação da urbanização juazeirense decorre das ações dos agentes hegemônicos do mercado e da política local, que atraem ou induzem políticas de modernização da cidade na esteira da produção capitalista do espaço.

Em 1970, o município de Juazeiro do Norte tinha 96.047 habitantes, dos quais 80% na cidade. Em 2010, a população municipal era de 242 mil habitantes, com 96,07% na cidade (IBGE, 2023). Essa urbanização, segundo Soares (2019), trata-se de uma

(...) reestruturação urbana cujo advento de novas áreas centrais é apenas uma de suas expressões mais nítidas. Pois paralelamente a isso se enreda um movimento de implosão-explosão do tecido urbano, haja vista que urbanização torna-se mais fragmentada e dispersa, ultrapassando radicalmente os limites do centro espalhando-se para as áreas periféricas (Soares, 2019, p. 24).

Essa expansão do espaço urbano fomentada pela especulação imobiliária possibilitou a criação de diversos loteamentos e a formação de novos bairros, constituindo uma desigual divisão sócio-espacial da cidade em questão. Para além disso, conjuntos habitacionais foram construídos nas periferias da cidade, principalmente, nas áreas distantes dos bairros Centro, Lagoa Seca, Pirajá e São José, os quais concentram os principais postos de trabalho. Essas habitações, na maioria dos casos, foram produzidas sem planejamento formal e mediante mutirão.

Apesar de Juazeiro do Norte estar em uma região de clima úmido e terras férteis, as benesses existentes no espaço não são acessíveis à todos os moradores de Juazeiro. A gênese da desigualdade sócio-espacial dessa cidade é relacionada ao processo de ocupação do interior brasileiro promovido pelos colonizadores portugueses.

A região do Cariri foi primeiro habitada pelos povos indígenas e depois pelos colonizadores. A colonização ocorreu pelo controle da terra e pela escravidão, apresentando-se como a origem da desigualdade social, da pobreza da maioria da população e da desigual estrutura fundiária. Para Pereira (2014), a culminância do processo colonizador é o analfabetismo e a pobreza estrutural, primeiro no espaço rural, depois na cidade.

A maioria da população que buscou Juazeiro do Norte como o seu espaço de moradia e de trabalho, tem origem em processos de desigualdade social. São pessoas que foram para essa cidade fugindo da seca, do coronelismo, das perseguições políticas. Ao chegarem em Juazeiro, ficavam na periferia sócio-espacial, conforme afirma Pereira (2014):

quando espacializamos as dinâmicas analisadas, é possível observar que a estruturação da cidade ocorreu num padrão centro-periferia, mas não tendo um centro ocupado pelos adventícios e a periferia pelos filhos da terra ou vice-versa. O que se nota é mais complexo: um centro que é habitado pela minoria dos adventícios, os mais ricos, ligados ao comércio e à política e com afinidades com Padre Cícero, enquanto a maioria dos adventícios, os romeiros, habitavam os arrabaldes do aglomerado. Os filhos da terra eram, em geral, os proprietários fundiários do lugar, alguns comerciantes, e os que residiam no espaço urbano faziam-no na parte mais central da cidade ou próximo dela (Pereira, 2014, p. 63).

As palavras de Pimenta apud Pereira (2014) evidenciam a desigual organização da cidade de Juazeiro do Norte, já na sua formação.

Uma praça com a Matriz; em torno e paralelas, ruas de casas construídas de tijolo, caiadas e limpas, algumas com certa linha arquitetônica. Mas o que lhe imprimia um feito característico, o relevo típico de sua fisionomia urbana, era o labirinto de casebres, uns, abandonados, outros, em ruína, comprimindo-se em derredor e distendendo-se em desordem pela planície, num perímetro de léguas. Sombrio e sórdido formigueiro humano que um tufão de loucura para ali arremessara, faminto, maltrapilho, embrutecido de superstição e cachaça, e que a varíola, outro vendaval, ia implacavelmente destruindo (Pimenta apud Pereira, 2014, p. 64-65).

Pereira (2014, p. 65), considera que o crescimento urbano de Juazeiro do Norte seguiu a perspectiva do centro-periferia, até a década de 1980.

O centro como a área da cidade em que moravam os habitantes mais abastados, possuía a melhor infraestrutura, calçamento, iluminação pública - primeiro com acetileno e depois com energia elétrica - além de ser o principal espaço onde se processavam as trocas comerciais e a prestação de serviços aos cidadãos. O consumo dos produtos mais básicos, como alimentos, utilidades do lar e vestuário, acontecia no centro da cidade, e assim o foi até a década de 1980 (Pereira, 2014, p. 65).

A partir da década de 1980, a expansão urbana de Juazeiro do Norte ocorre na perspectiva da criação e ampliação de bairros afastados do centro da cidade, a exemplo dos bairros Frei Damião, Campo Alegre, Tiradentes, Aeroporto, Pedrinhas e Brejo Seco.

A configuração desses bairros é precária, no que tange à estrutura necessária ao bem-estar social, diferentemente do que ocorre nos bairros Centro, Lagoa Seca, São José e Pirajá. Desse modo, a totalidade do espaço urbano de Juazeiro do Norte revela desigualdade sócio-espacial. Acerca disso, Pereira (2014) afirma que

a expansão do tecido urbano para áreas até então rurais modificou a estruturação da cidade, em especial a centralidade no espaço urbano, que se alterou em paralelo a esta expansão periférica. Um dos resultados foi o surgimento de novas áreas de concentração de comércio e serviços a partir de meados dos anos 1980. O que há de comum nesta década é que todos estes bairros foram criados em áreas distantes do centro principal, muitos deles caracterizando uma descontinuidade do tecido urbano como são os casos dos bairros Lagoa Seca e do Mutirão. Esta descontinuidade territorial da cidade, que provocou uma estruturação marcada pela presença de áreas residenciais cada vez mais distanciadas do centro, continuou durante a década de 1990 e nos anos seguintes.

Pereira (2014) periodiza a periferização na cidade de Juazeiro do Norte em quatro períodos:

o primeiro durou até os anos 1950, formado por habitações precárias e falta de infraestrutura, ocupada por suas populações pobres; o segundo inicia-se na segunda metade da década de 1950, com as instalações das primeiras indústrias, mas ainda com um alto índice de moradores pobres; e o terceiro inicia-se na segunda metade da década de 1970, com as novas formas da moradia da classe mais abastada. Poderíamos considerar um quarto período iniciado a partir da década de 1980-1990 (Pereira, 2014, p. 112).

No mapa 6 representa-se a expansão urbana de Juazeiro do Norte entre 1872 e 2017. O tracejado em cinza escuro delimita o perímetro urbano em 1872 e o tracejado em cinza claro mostra a amplificação desse perímetro até 2017. Ademais, esse tracejado evidencia que a expansão recente do perímetro urbano segue a direção, principalmente, das zonas Sul e Leste, onde estão localizados os principais conjuntos habitacionais.

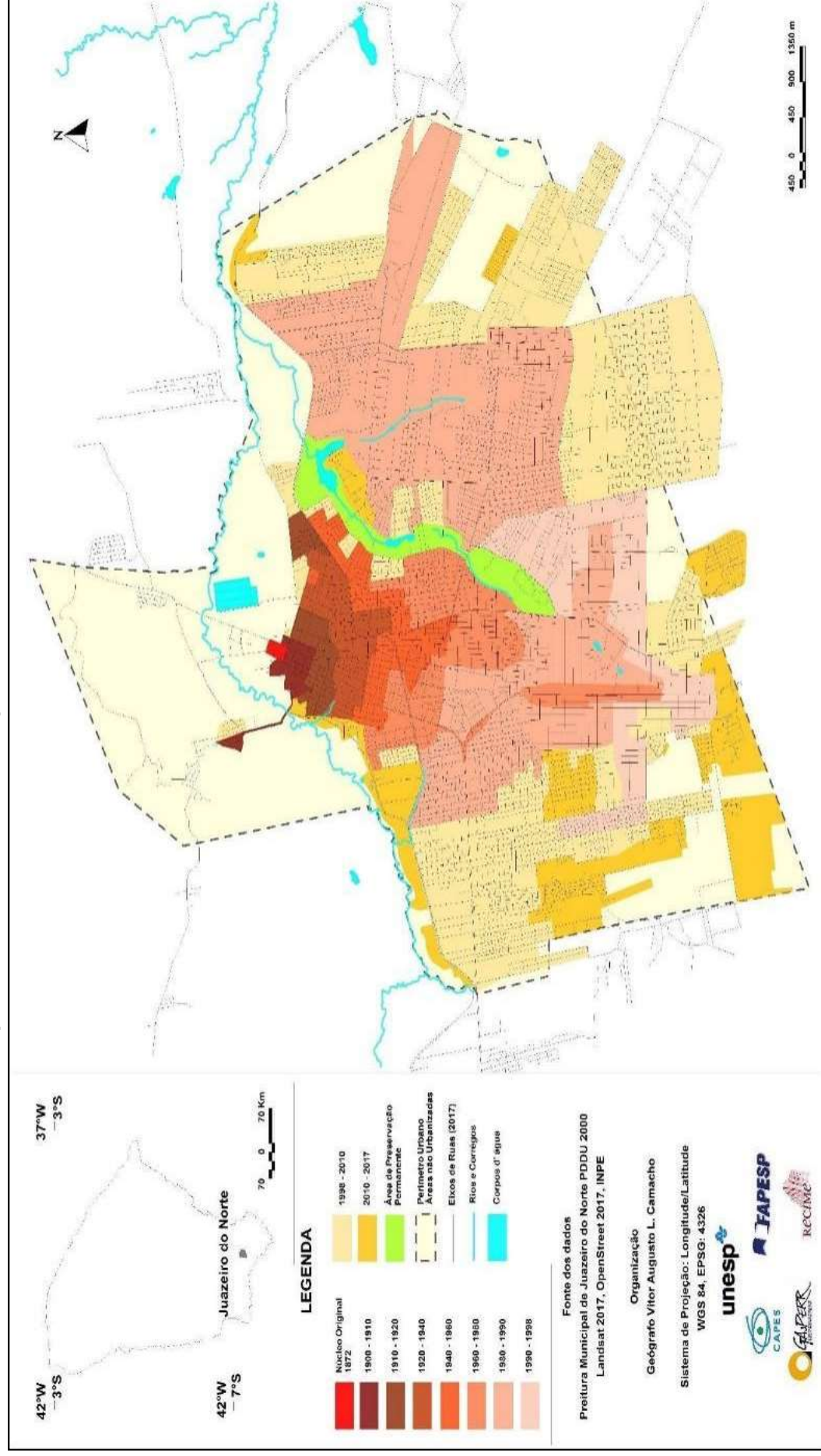
Em menos de cem anos de emancipação, a cidade de Juazeiro do Norte apresenta-se como uma urbe de porte médio, no contexto da rede urbana nacional. De modo geral, o crescimento da população urbana no Brasil ocorreu, sobretudo, a partir da década de 1980, com crescimento intenso e rápido, principalmente, da década de 1990 ao início do século XX (tabela 4), período da consolidação da industrialização, migração campo-cidade e expansão da pobreza urbana no país.

Tabela 4: Brasil: Evolução da população urbana entre 1900 e 2017

Ano	% da população urbana
1900	9,40
1920	10,70
1940	31,24
1950	36,16
1960	44,93
1970	55,92
1980	67,59
1990	75,59
2000	81,23
2017	84,40

Fonte: IBGE, 2018.

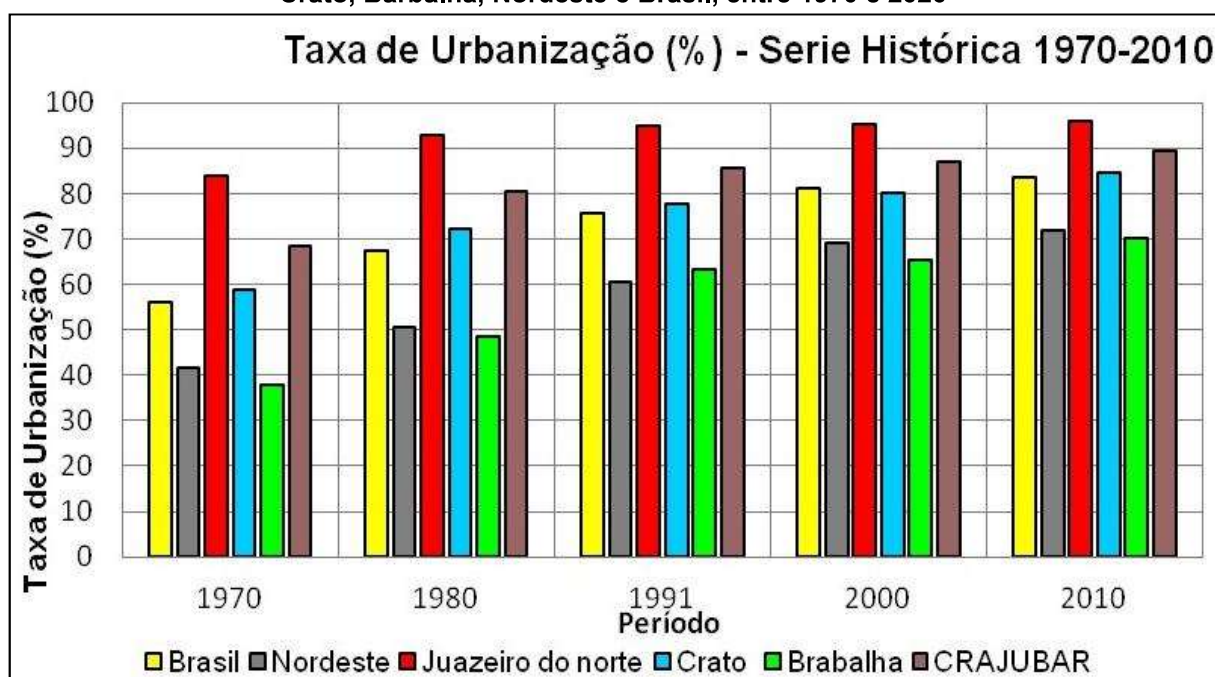
Mapa 6: Juazeiro do Norte - CE: Expansão urbana entre 1872 e 2017



Fonte: Adaptado de Pereira, 2020.

Na cidade de Juazeiro do Norte o crescimento urbano foi superior ao ocorrido no Brasil. No gráfico 2 mostramos o comparativo da taxa de urbanização de Juazeiro do Norte com a de municípios limítrofes (Crato e Barbalha), do Nordeste e do Brasil. Em Juazeiro do Norte, no início do século XXI, a taxa de urbanização ultrapassou os 96%.

Gráfico 2: Taxa de urbanização em Juazeiro do Norte, Crato, Barbalha, Nordeste e Brasil, entre 1970 e 2020



Fonte: Araújo, 2013.

No Brasil, o processo de industrialização foi tardio, em meados do século XX, e, conectado à desigual estrutura fundiária do país, fomentou a migração campo-cidade (Santos, 2008). A industrialização implementada no Brasil foi geradora de trabalhos precários, com baixos rendimentos pagos aos trabalhadores. Tal situação contribuiu para que os trabalhadores residissem em áreas periféricas das cidades, com estrutura e residências igualmente precárias. Assim, as cidades do país têm parte considerável das suas populações morando em locais inóspitos, em geral, com moradias construídas no modo da autoconstrução, sem o devido planejamento e fiscalização das suas condições. Isso ocasiona a ocupação e o uso do solo urbano com ausência da regulação do Estado no sentido do bem-estar social (Maricato, 2020).

O crescimento da população urbana de Juazeiro do Norte, especialmente entre as últimas décadas do século XX e a primeira do século XXI, relaciona-se também ao turismo religioso dos romeiros vindos de vários estados do Nordeste, para saudar a imagem do religioso padre Cícero e desfrutar de todos os equipamentos religiosos e turísticos conectados à essa religiosidade. Parte dos turistas acaba por fixar residência em Juazeiro do Norte e, de modo geral, a atividade turística em questão gera receitas que são importantes para o impulsionamento do desenvolvimento da cidade de Juazeiro, no que se refere a sistemas de engenharia e dinâmica socioeconômica.

Assim, esse crescimento também pode ser analisado considerando-se a expansão dos serviços públicos e privados ofertados no interior do Nordeste - principalmente de educação e de saúde -, a ampliação da atividade industrial - sobretudo de calçados - e a transferência de renda viabilizada por intermédio de programas sociais (Nascimento, 2018).

Destarte, a especulação imobiliária no Centro da cidade e nas suas proximidades (Lagoa Seca, Pirajá e São José), encarece o preço do solo, pelo fato de nesses bairros estarem as principais atividades comerciais ou de lazer. Exemplo é a localização no Centro das atividades econômicas mais modernas da cidade, como os hipermercados Walmart, Carrefour e Casino Pão-de-Açúcar. Sendo assim, esse bairro é que têm o valor mais caro do Imposto Predial e Territorial Urbano (IPTU) e do aluguel, inviabilizando a residência nele da maioria dos trabalhadores, assim como a localização permanente de atividades da economia não hegemônica.

Por isso, conjuntos habitacionais são construídos nas periferias da urbe, como é o caso dos bairros Campo Alegre, Padre Cícero (figura 11) e Frei Damião. No que se refere a esse bairro, é caracterizado por sérios problemas sociais e de infraestrutura, conforme pode-se observar na figura 12.

Figura 11: Juazeiro do Norte - CE: Conjunto habitacional construído no bairro Padre Cícero



Fonte: Acervo do autor, 2023.

Figura 12: Juazeiro do Norte - CE: Precária organização espacial do bairro Frei Damião



Foto: Ângela Lima

Fonte: Acervo do autor, 2020.

Essa desigual produção do espaço urbano de Juazeiro do Norte faz com que a maioria dos moradores da cidade residam nos bairros afastados do Centro e nos demais bairros que concentram as principais atividades econômicas e de lazer. Não obstante, muitos desses moradores trabalham no Centro ou nos bairros limítrofes desse, com a necessidade do deslocamento cotidiano dos seus bairros de residência para os bairros onde trabalham.

3.3 A questão da moradia em Juazeiro do Norte

No Brasil, o século XX foi iniciado com 10% da população vivendo nas cidades. No início do século XXI, era mais de 85% da população nas cidades. Em suma, as urbes no Brasil receberam aproximadamente 170 milhões de habitantes. Um crescimento acelerado e intenso.

A habitação, de alguma forma, condiciona a existência dos agentes sociais que produzem a cidade, pois, a cotidiano em um contexto de desigualdades sócio-espaciais acaba por impactar nas atividades sociais, econômicas e culturais desempenhadas ou vivenciadas.

Pequeno e Elias (2010) compreendem que a moradia é a variável principal para a análise das desigualdades sócio-espaciais, com atenção para as ações do mercado imobiliário, das políticas habitacionais de interesse social e da informalidade ou espontaneidade. Corrêa (1989) afirma que a produção da cidade ocorre, sobretudo, mediante as intencionalidades dos empresários, do Estado e dos grupos sociais excluídos.

Maricato (2013) considera que um dos principais problemas da moradia nas cidades brasileiras é o uso e controle da terra. Exemplo é o Programa Habitacional Minha Casa Minha Vida, que aumentou a dispersão urbana, com a criação de espaços para a especulação imobiliária. Isso por quê os conjuntos habitacionais são construídos em locais distantes das áreas centrais, com grandes lotes de terra inseridos no perímetro urbano, o que causa a “fratura da cidade”.

Assim, nega-se o direito básico à cidade, que é habitar com dignidade, ter disponibilidade de água potável, energia, esgoto e desfrutar do direito à arte e aos diversos espaços culturais da cidade. De ter possibilidade de circular na cidade por onde desejar, enfim, de desfrutar de todos os equipamentos urbanos disponíveis (Lefebvre, 2001).

De modo geral, os investimentos nos conjuntos habitacionais são equivocados, especialmente, no que diz respeito à localização deles. As pessoas que habitarão esses conjuntos ficarão desconectadas da cidade, inclusive, em várias situações sem acesso à água, esgoto, transporte e segurança.

A partir dos anos 2000, a população do Brasil viveu uma relativa melhora nas condições socioeconômicas. Isso causou a redução da pobreza extrema, com a valorização real do salário mínimo. Ocorreu uma ampliação no poder de compra pelos trabalhadores e direcionou-se investimentos estatais para obras de ferrovias, aeroportos, hidrelétricas, rodovias, etc., por intermédio do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC). Não obstante, Maricato (2013, p. 19), afirma que “nem toda melhoria das condições de vida é acessível com melhores salários ou com melhores distribuições de renda”.

Maricato (2013) destaca que o poder de compra de objetos, como máquina de lavar roupas, liquidificador e televisão, não resolve o problema da pobreza. O aumento da compra de carros ou motos, não resolve o problema da mobilidade. A mera distribuição de casas para a população, não resolve a questão da moradia.

No que se refere ao problema da precariedade da habitação em Juazeiro do Norte, Ceará (1980) explica que

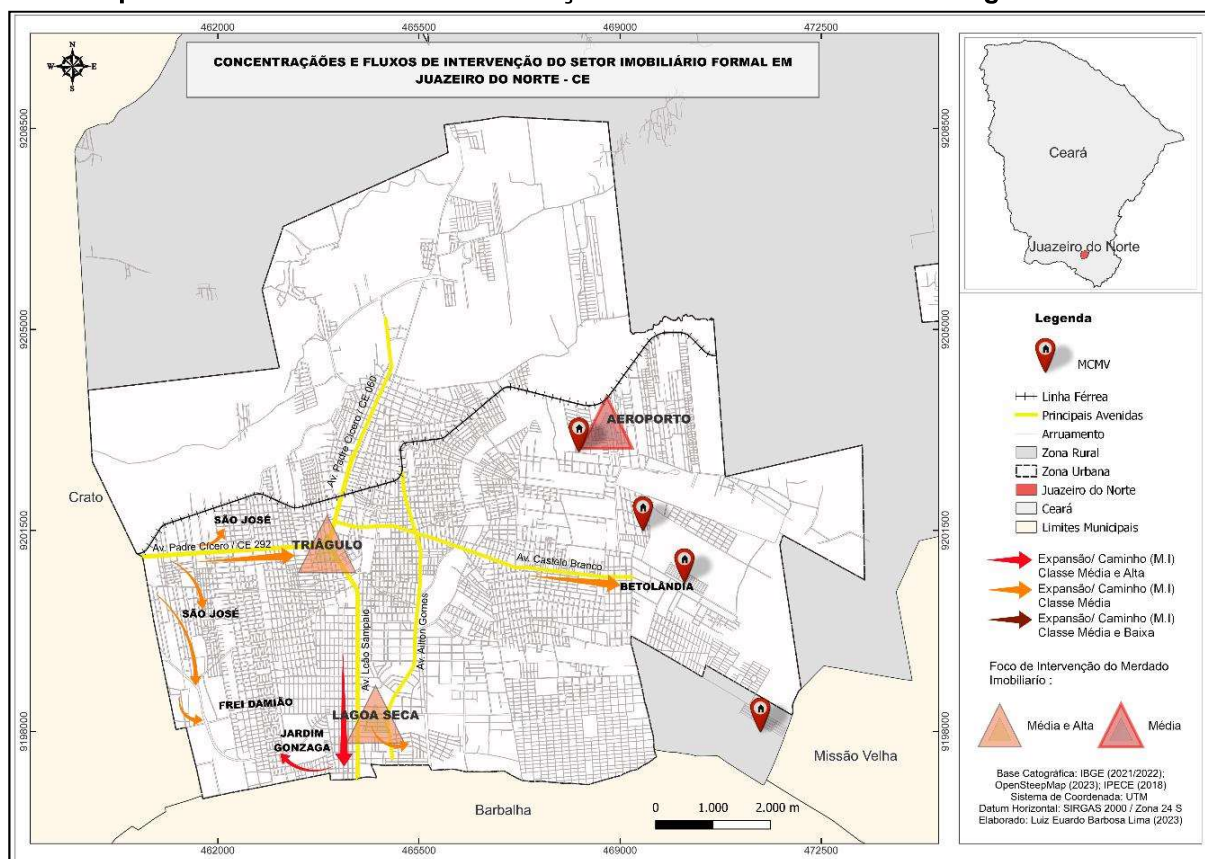
a expansão urbana, que vem atingindo o aglomerado [tanto Juazeiro do Norte como o Crato], está aliada a uma especulação imobiliária, que tem ocasionado a ocupação de áreas periféricas com carências, no que se refere à infra-estrutura urbana. Essa carência está associada à má qualidade da habitação, construída por etapas, em muitos casos por falta de condições financeiras e também devido a utilização de material de qualidade inferior.

A partir de 2006, ocorre o crescimento intenso do mercado imobiliário em Juazeiro do Norte, em decorrência, segundo Pessoa (2016, p. 46-47), dos seguintes aspectos:

a) investimento no segmento industrial e atacadista; b) surgimento e concentração de instituições de ensino superior; e c) facilidade de acesso ao crédito; d) a disponibilidade de recursos através do Programa Minha Casa, Minha Vida. Juntos estes fatores imprimem transformações no espaço intraurbano, notadamente vinculadas à expansão do setor imobiliário, as quais decorrem de uma nova conjuntura econômica desde a escala nacional. A realização de investimentos de capital externo no âmbito da indústria de calçados, de tecnologia, associadas ao ramo atacadista gerou um aumento de renda decorrente da geração de emprego para os moradores da região e da atração de mão-de-obra qualificada de outras localidades. (...) cria-se, dessa forma, um mercado consumidor com condições de compra, inclusive fazendo crescer a demanda por novas habitações. O mercado imobiliário, ao captar essas mudanças, passa a investir de modo intenso na produção de empreendimentos residenciais e comerciais, tanto para compra como para aluguel, visando esses “novos” perfis de consumidores.

O crescimento do mercado imobiliário em Juazeiro do Norte aumenta o preço do solo urbano e fomenta a especulação imobiliária, sobretudo, em determinados bairros, a saber: Lagoa Seca, Triângulo, Aeroporto e Betolândia (mapa 7).

Mapa 7: Juazeiro do Norte: Concentração do mercado imobiliário em alguns bairros



Fonte: Acervo do autor, 2023.

Pereira (2014) explica a mudança do espaço urbano de Juazeiro do Norte em decorrência do crescimento do mercado imobiliário, especificando, inclusive, agentes desse mercado, ao afirmar que

estas mudanças em Juazeiro do Norte, embora sejam recentes em relação a outras cidades médias brasileiras, que tiveram sua estruturação alterada com a chegada destes novos equipamentos urbanos, são intensas. Isso se refletiu nas práticas espaciais dos consumidores, na valorização do preço do solo urbano, na produção de novos espaços de moradia - os condomínios fechados que estão aumentando nos últimos anos -, na verticalização e na expansão urbana. Neste sentido, os agentes pertencentes a uma elite local - o ex-prefeito Manoel Salviano, por exemplo, encabeçando obras de grande porte, como a construção de edifícios comerciais e residenciais - convivem com a atuação dos agentes econômicos de capital internacional, como os das grandes superfícies comerciais, na reestruturação da cidade (Pereira, 2014, p. 277).

Na esteira do capital imobiliário, a cidade de Juazeiro do Norte é caracterizada pelos condomínios verticais e pelos horizontais. A verticalização se concentra nos bairros com os melhores serviços urbanos e o Imposto Predial e Territorial Urbano (IPTU) mais elevado, como o bairro Triângulo (figura 13), principalmente, ao longo da avenida Leão Sampaio, nas proximidades do Cariri Garden Shopping. Os condomínios verticais estão em bairros afastados da área central (figuras 14, 15 e 16), ao sul da cidade, os quais estão em processo de valorização, como o bairro Lagoa Seca II.

Figura 13: Juazeiro do Norte - CE: Verticalização no bairro Triângulo



Fonte: Max Imóveis Juazeiro, 2023.

**Figura 14: Juazeiro do Norte - CE: Visão vertical de
Condomínios horizontais no bairro Lagoa Seca II**



Fonte: Acervo do autor, 2023.

Figura 15: Juazeiro do Norte - CE: Condomínio horizontal Cidade Kariris



Fonte: Imobexpress, 2023.

Figura 16: Juazeiro do Norte - CE: Visão vertical do Condomínio horizontal Cidade Kariris



Fonte: Acervo do autor, 2023.

A organização dos condomínios horizontais não segue a norma do parcelamento solo na cidade de Juazeiro do Norte. Destarte, além de se controlar o espaço interno do condomínio, impede-se a continuidade ou a abertura de ruas, ao se construir longos muros para isolar o condomínio da sua parte externa (ver figura 14).

Além dos condomínios dedicados às pessoas de alto poder aquisitivo, a cidade de Juazeiro do Norte também é caracterizada por conjuntos habitacionais produzidos no contexto do Programa Minha Casa Minha Vida (PMCMV). Esses conjuntos são de casas populares, para pessoas de baixa renda, em situação de vulnerabilidade social.

Apesar da importância social desses conjuntos, a localização deles é afastada do Centro, havendo casos em que os conjuntos habitacionais são totalmente desconectados da cidade, sem atendimento dos serviços urbanos ofertados nos demais bairros da urbe. É o caso do conjunto habitacional padre Cícero, em Juazeiro do Norte, cuja localização é isolada do restante da cidade (figura 17), o que dificulta diversas ações realizadas pelos seus moradores, como o deslocamento para o trabalho no Centro. Como diz Carlos (2011, p. 107), “o homem vive onde ele pode morar, e onde ele pode morar é determinado pela renda que ele recebe e pelos sacrifícios que ele pode fazer”. Ademais, Maricato (2013) refere-se à cidade

fraturada, para tratar da falta de conexão dos bairros periféricos das áreas centrais da urbe.

Figura 17: Juazeiro do Norte - CE: Isolamento do conjunto habitacional padre Cícero do restante da cidade



Fonte: Acervo do autor, 2023.

No contexto da entrega do conjunto habitacional padre Cícero, a prefeitura divulgou que esse tinha infraestrutura completa, com pavimentação, rede de água, esgotamento sanitário, energia elétrica, transporte etc. No entanto, o que se observa é o exílio dos moradores do conjunto habitacional do restante da cidade, fato que dificulta sobremaneira os seus deslocamentos para trabalho, educação, saúde ou lazer.

Além disso, afirmamos que na área central da cidade há vários terrenos, casas e edifícios desocupados ou abandonados, que poderiam ser usados para uma política habitacional mais efetiva para os trabalhadores. Ao contrário, o que se faz é investir em conjuntos habitacionais fora da cidade, como mostrado na figura 17.

A maioria das moradias na cidade de Juazeiro do Norte foi e é construída mediante o modelo de autoconstrução. assim como ocorre, de modo geral, no Brasil. Acerca desse fato, Pessoa (2016) afirma que

desde as primeiras décadas do século XX a classe trabalhadora soluciona sua necessidade de morar adquirindo terras em loteamentos clandestinos e/ou áreas da periferia pobre. As construções das casas desses trabalhadores seguem comumente os moldes da construção a partir da relação de cooperação entre amigos e familiares nas horas livres (Pessoa, 2016, p. 56).

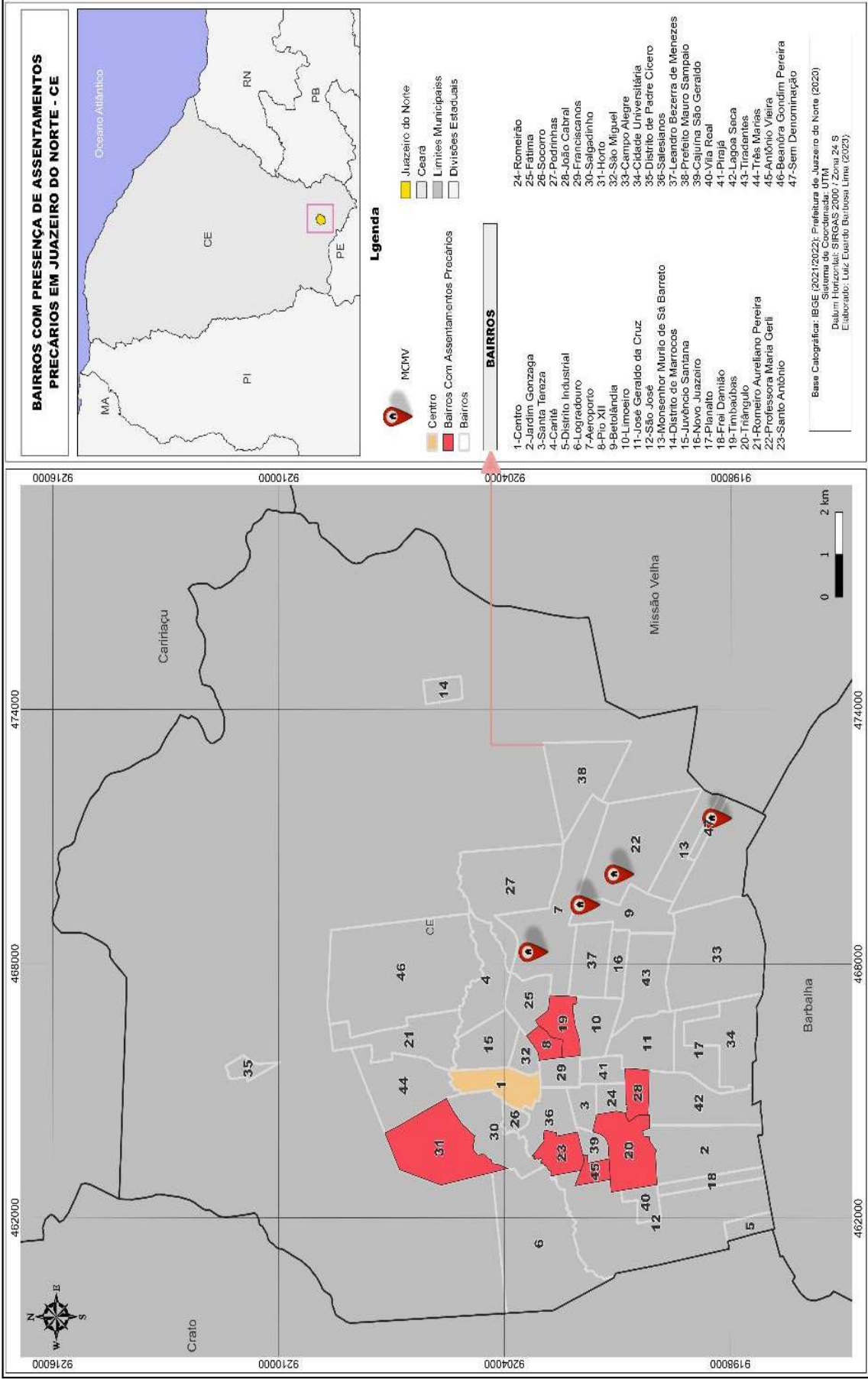
O modelo da autoconstrução ocorre com o trabalhador adquirindo o terreno, planejando a construção e a realizando, com o seu próprio trabalho, a contratação de um pedreiro ou o apoio de amigos e/ou parentes em mutirão. Desse modo, no Brasil, geralmente, a classe trabalhadora é quem produz as suas moradias (Maricato, 2013).

O modelo da autoconstrução ocorre com o trabalhador adquirindo o terreno, planejando a construção e a realizando, com o seu próprio trabalho, a contratação de um pedreiro ou o apoio de amigos e/ou parentes em mutirão. Desse modo, no Brasil, geralmente, a classe trabalhadora é quem produz as suas moradias (Maricato, 2013). Essa construção ocorre nas áreas periféricas ou onde o preço do solo urbano é mais baixo.

Ademais, há vários bairros da cidade de Juazeiro do Norte (mapa 8) cujas moradias são precárias, produzidas sem planejamento, com a reutilização de materiais e sem atendimento adequado de saneamento básico. É o caso dos bairros Horto, Pio XII, Timbaúba, João Cabral e Santo Antônio, por exemplo.

Destarte, nesses bairros, as condições de vida são difíceis, pois a precariedade das suas estruturas causa desafios aos seus moradores. Nas figuras 18 e 19 evidenciamos a visão vertical de dois desses bairros, Pedrinhas e Frei Damião.

Mapa 8: Juazeiro do Norte: Bairros da cidade caracterizados pelas moradias precárias



Fonte: Acervo do autor, 2023.

Figura 18: Juazeiro do Norte - CE: Visão vertical do bairro Pedrinhas



Fonte: Acervo do autor, 2023.

Figura 19: Juazeiro do Norte - CE: Visão vertical do bairro Frei Damião



Fonte: Acervo do autor, 2023.

Além dessas características, a cidade de Juazeiro do Norte tem uma área de 29,05 km² por ser construída (figura 20). Isso faz dessa cidade, segundo o IBGE, a que tem a maior área disponível para a continuidade da urbanização no território nacional.

Figura 20: Juazeiro do Norte - CE: Espaço disponível para urbanização no bairro Campo Alegre



Fonte: Acervo do autor, 2023.

Tal dado deve ser considerado pelo Estado como uma possibilidade de qualificação e consolidação da urbanização de Juazeiro do Norte na perspectiva do bem-estar coletivo, com atenção para as necessidades e os objetivos dos trabalhadores, que constituem a maioria da população.

4 DESLOCAMENTOS DIÁRIOS NA CIDADE DE JUAZEIRO DO NORTE

4.1 Mobilidade urbana em Juazeiro do Norte

Um dos maiores desafios da urbanização no Brasil é a questão da mobilidade urbana. Devido à desigualdade sócio-espacial, a maioria dos moradores das cidades são segregados para as periferias, longe dos principais serviços urbanos e com infraestrutura precária. Assim, em geral, os gastos dos trabalhadores com transporte superam os gastos com a alimentação das suas famílias (Maricato, 2013).

A essência da mobilidade urbana não é compreendida pela maioria dos gestores públicos. Há diversos casos de governantes que viabilizam sistemas de engenharia ou equipamentos públicos por intermédio de obras de grande visibilidade, com grandes investimentos, afirmando ser esta a resolução da mobilidade. Isso é comum nas promessas de campanhas eleitorais e nas transições entre governos. Além disso, supervaloriza-se o transporte individual, em detrimento do coletivo, em um contexto territorial fundamentado no rodoviarismo. Dessa maneira, prioriza-se o investimento que seja

contemplado pelas obras de infraestrutura dedicadas à circulação de automóveis. (...) os investimentos em obras de viaduto, pontes e túneis, além de ampliação de avenidas, não guardam qualquer ligação com a racionalidade da mobilidade urbana, mas com a expansão do mercado imobiliário, além, obviamente, do financiamento de campanhas (Maricato, 2013, p. 42).

Outrossim, os conjuntos habitacionais são produzidos em espaços distantes das áreas centrais das cidades, sem ligação direta com essas, a não ser pelo potencial que têm para a especulação imobiliária. Faltam políticas públicas que realcem o cotidiano dos trabalhadores, sobretudo, daqueles que residem na periferia.

Entre 1996 e 2016, foram instituídas no Brasil várias leis que orientam e regulamentam a mobilidade urbana. Em 1997, foi criado o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), que possibilita o planejamento e a gestão do trânsito na escala municipal. Em 2001, foi criado o Estatuto das Cidades, que normatiza a necessidade de plano diretor para as cidades com população acima de 20 mil habitantes. Em 2004, foi estabelecido o Decreto 5.296/2004, da Acessibilidade Universal, que define os direitos das pessoas com deficiência e mobilidade reduzida (ANTP, 2017).

Em 2012, foi promulgada a Lei 12.587/12, da Mobilidade Urbana, que normatiza a temática na perspectiva da equidade e da sustentabilidade. Essa lei determina que os municípios planejem e executem a política de mobilidade urbana dos seus respectivos espaços, conforme os seguintes princípios:

acessibilidade universal; desenvolvimento sustentável das cidades, nas dimensões socioeconômicas e ambientais; equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo; eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano; gestão democrática e controle social do planejamento e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana; segurança nos deslocamentos das pessoas; justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços; equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros; e eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana (BRASIL, 2012, p. 7).

Além desses princípios, os objetivos da lei são distantes do que é praticado nas cidades brasileiras. Eis os referidos objetivos:

reduzir as desigualdades e promover a inclusão social; promover o acesso aos serviços básicos e equipamentos sociais; proporcionar melhoria nas condições urbanas da população no que se refere à acessibilidade e à mobilidade; promover o desenvolvimento sustentável com a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas nas cidades; e consolidar a gestão democrática como instrumento e garantia da construção contínua do aprimoramento da mobilidade urbana (BRASIL, 2012, p. 9).

Além dessas leis e decretos, em 2015, foram criados o Estatuto da Metrópole (Lei 13.089/2015), a Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência (Lei 13.146/2015) e a Proposta de Emenda Constitucional do Transporte Público como Direito Social (PEC 90/11, de 2015) (ANTP, 2017).

Caso essas leis fossem plenamente efetivadas, o contexto urbano seria diferente do que é e teríamos um futuro alicerçado no bem-estar social. Contudo, no Brasil, o planejamento da cidade é pautado no automóvel, para a popularização e os lucros da indústria automobilística. Assim, o automóvel é a matriz de transporte no Brasil, não obstante os diversos problemas decorrentes desse planejamento, como a poluição do ar, os congestionamentos, os acidentes com mortes ou invalidez e a impermeabilização do solo.

Parece difícil imaginar um novo planejamento e produção do espaço urbano em que o carro fique em segundo plano. Isso por quê a indústria automobilística tem forte capilaridade econômica e política, conforme indica Maricato (2020):

a indústria do automóvel envolve não apenas a produção de carros (exploração de minérios, a metalurgia, a indústria de autopeças e os serviços mecânicos de manutenção dos veículos), mas também as obras de infraestrutura relacionadas à sua circulação. Somente nesses processos citados já teríamos o envolvimento de forte movimento econômico e, portanto, de significativo poder político. Mas a rede de negócios e interesses em torno do automóvel vai bem mais longe e envolve inclusive o coração da política energética, estratégica para qualquer projeto de poder nacionalista ou imperialista (Maricato, 2020, p. 175).

Conforme os intentos da indústria automobilística, discute-se a mobilidade urbana na esteira do aumento da frota de veículos e da abertura de novas vias ou rotas. Entretanto, tais ações são insuficientes, pois, mesmo com uma melhor distribuição de renda, se fosse possível distribuir um carro para cada habitante das cidades, haveriam graves problemas de tráfego e congestionamentos, assim como o aumento da poluição do ar (Maricato, 2013).

De acordo com Silva (2009), a mobilidade é também acessibilidade e sistema de transporte coletivo, pois compreende-se a

mobilidade urbana (...) como elemento constituinte do tecido urbano, indissociado dos demais, que congrega o movimento de pessoas e bens na cidade. Esse movimento é derivado da estrutura física e sócio-econômica da cidade e tem como motivação os desejos e necessidades individuais, ou de grupos, de usufruto do espaço coletivo. É um instrumento de planejamento urbano que engloba sistema viário, meios de transportes e trânsito; muito mais do que um indicador de capacidades individuais de desempenhar viagens, muito mais que um dado numérico (Silva, 2009, p. 76).

Tais discussões da problemática da mobilidade urbana são coerentes para a dinâmica da cidade de Juazeiro do Norte. No âmbito da hierarquia urbana brasileira, a referida urbe é uma aglomeração de porte médio. Na rede urbana do estado do Ceará, Juazeiro do Norte é a principal cidade da Região Metropolitana do Cariri, pelo fato de localizar os principais serviços urbanos e atrair para o seu mercado fluxos de escala regional, inclusive, com migrações pendulares.

A desigualdade sócio-espacial em Juazeiro do Norte é evidente na morfologia urbana. Muitos moradores vivem nessa cidade como se estivessem em um exílio, com restrição a muitas atividades urbanas e dificuldades de deslocamento (Maricato, 2013). Para Soares (2019), a produção de conjuntos habitacionais distantes ou mesmo desconectados das áreas centrais da cidade, promovem

a produção de uma cidade extensiva, onde as distâncias a serem percorridas se ampliam enquanto aprofunda-se o empobrecimento das experiências urbanas, já que no transporte privado individual a sociabilidade e os encontros no espaço urbano se esvaecem (Soares, 2019, p. 233).

A comissão responsável pelo novo Plano Diretor Municipal (PDM) de Juazeiro do Norte elaborou o documento “As diretrizes e eixos estratégicos: objetivos e ações”, com a indicação da situação do transporte e da mobilidade na cidade:

sistemas de transportes ineficientes; deficiência de estrutura de espera do transporte coletivo; existência do aplicativo Meu Ônibus, contudo, com interface de difícil visualização; infraestrutura de caminhabilidade com diversos obstáculos, insegura, mal conectada e em desconformidade com a NBR 9050 e existência de pontos de conflito entre pedestres, ciclistas e condutores de veículos motorizados em áreas de tráfego intenso; áreas de acesso às edificações de uso comercial, uso misto e voltados à prestação de serviços, irregulares e com interferências físicas (diferenças de níveis) que dificultam o acesso das pessoas com mobilidade reduzida; linhas de transportes racionalizadas priorizando áreas específicas; e baixo nível de integração da malha viária existente com a malha imediata às novas áreas em processo de urbanização (Juazeiro do Norte, 2022, p. 74).

A maioria das cidades brasileiras apresenta problemas no sistema de transporte coletivo, com impacto direto no traslado dos cidadãos. Os desafios abrangem a falta de planejamento e a carência de regulamentação dos transportes alternativos. Em Juazeiro do Norte, existe apenas uma empresa regulamentada que realiza o transporte urbano de passageiros, a autoviação Metropolitana (VIAMETRO). Essa empresa tem matriz na cidade de Maracanaú - CE e filial em Juazeiro do Norte, integrando o grupo Guanabara. Além dessa, existe o transporte alternativo, operado, em geral, de forma clandestina, por vezes, colocando em risco a vida dos passageiros.

No que se refere à infraestrutura de caminhabilidade, é comum encontrar nas calçadas da cidade de Juazeiro do Norte placas, postes, barracas ou antigos aparelhos de telefone, o que dificulta o deslocamento pelos pedestres. Esse problema é agravado quando pessoas com mobilidade reduzida necessitam se locomover nesses espaços.

O poder público municipal, por intermédio da secretaria de obras, promove a organização imprópria dos espaços, causando a dificuldade de deslocamentos dos pedestres. Isso com a construção de calçadas em desnível, a falta de regulamentação e fiscalização da produção do espaço e a demora em consertar buracos.

No período de realização da pesquisa de campo deste trabalho, a prefeitura municipal estava realizando uma obra na avenida Castelo Branco, que é uma das principais vias da cidade. Segundo informações disponíveis no site da prefeitura, as obras de requalificação do meio fio e substituição de semáforos por rotatórias era uma medida para melhorar a fluidez no trânsito e de reduzir o número de acidentes (Juazeiro do Norte, 2023).

No entanto, a gestão municipal anterior já havia realizado a referida requalificação. Em menos de três anos, a gestão atual havia feito tudo. Ademais, sob o argumento do melhoramento do fluxo de veículos, outras questões eram invisibilizadas, como a extinção das atividades comerciais nos semáforos e a inviabilização das atividades de trabalhadores que faziam pequenos serviços nas ruas, como o de “flanelinha”.

Tais obras justificam-se mais pelo processo de publicização de ações de governo do que pela resolução de aspectos da mobilidade urbana. As reformas do espaço urbano são necessárias, mas não substituem a urgência de qualificar as condições de acesso dos trabalhadores que estão nas áreas mais distantes das áreas centrais da cidade. Ademais, essas reformas priorizam o melhoramento da circulação de carros, em detrimento de outros meios de mobilidade, como o pedestre e o ciclista. Notadamente, os investimentos são realizados para favorecer o modal rodoviário e a indústria automobilística.

As ruas e avenidas de Juazeiro do Norte são produzidas somente para carros e ônibus, sem a existência de ciclovias. Isso compromete a mobilidade das pessoas e a segurança dos pedestres que se arriscam em locomover de bicicleta pelas vias da cidade. Essas pessoas evitam as principais vias da cidade, que são mais movimentadas, realizando deslocamentos por via alternativas, porém, com percursos mais longos até o destino pretendido. Isso aumenta o tempo de deslocamento, mas diminui os riscos à segurança dos ciclistas.

No momento da pesquisa de campo, o governo do estado do Ceará estava produzindo em Juazeiro do Norte o anel viário, um empreendimento milionário que prioriza o modal rodoviário. Os objetivos dessa obra, segundo a Superintendência de Obras Públicas do Ceará (SOP), são dinamizar os fluxos nas principais avenidas da cidade e possibilitar conexões mais rápidas entre os principais bairros. De fato, o anel viário contribuirá para a intensificação dos fluxos no trânsito, porém, o governo estadual não afirma que também é objetivo da obra a integração de novos espaços

ao perímetro urbano de Juazeiro do Norte, inclusive, com a devida infraestrutura de serviços, fato interessante ao mercado imobiliário.

No que se refere à maior conexão entre os bairros, o anel viário deverá contribuir somente com os intercâmbios entre os principais bairros. Para os bairros periféricos, essa obra deverá isolá-los mais ainda. É o caso do bairro Frei Damião, marcado pela vulnerabilidade social, violência e segregação sócio-espacial, que terá parte do seu espaço dividido pela construção do anel viário, pelo aspecto da engenharia de uma mureta de concreto que dividirá a via, com poucas possibilidades de conversões com segurança. No *sítio* Miséria, moradores questionaram esses fatos e obtiveram a seguinte resposta da SOP:

a Superintendência de Obras Públicas (SOP) informa que a duplicação do Anel Viário do cariri, referente ao contorno de Juazeiro do Norte - que vai do entroncamento da CE-292 (Crato) ao da CE-060 (Barbalha), tem por objetivo fazer com que os veículos de carga pesada passem a trafegar nesta rodovia, desafogando as principais vias da região. Os 6,84 km desta etapa possuem três rotatórias e um viaduto, em conformidade com o planejamento para retornos e acessos seguros considerando tráfego e velocidade de caminhões. O intervalo de disposição de rotatórias é o menor possível, dentro dos estudos de tráfego e segurança viária do trecho. A SOP ressalta que a sinalização definitiva de uma nova rodovia é implantada quando a construção do trecho é concluída, o respeito à sinalização e ao ordenamento do trânsito são fundamentais para a segurança de todos (*sítio* Miséria, 2021, *on-line*).

Destarte, observamos que o principal objetivo da obra é melhorar a trafegabilidade dos caminhões, o que evidentemente é importante. No entanto, negligencia-se a situação da população de um bairro que é marcado por diversos problemas, como a ausência ou a dificuldade de acesso aos demais bairros da cidade. Esse problema será potencializado com a implantação de um sistema de engenharia que promoverá somente a mobilidade das mercadorias, esquecendo-se das pessoas.

O anel viário em construção tem faixas de pedestre e uma ciclovia. Não obstante, os moradores do bairro Frei Damião e os ciclistas que se deslocam pela cidade afirmaram não sentir segurança no uso dessas faixas de pedestre e ciclovia, devido ao fato de o anel viário ser um equipamento dedicado a facilitar os fluxos de veículos, sobretudo, de caminhões, com a permissão de velocidades consideráveis de trafegabilidade. Assim sendo, o anel viário é um equipamento que alterará a dinâmica de todo o perímetro da cidade, contudo, não atenderá a maioria da

população no que tange à melhoria da mobilidade urbana. Ao contrário, em alguns casos, a mobilidade das pessoas será ainda mais prejudicada.

Na figura 21 observamos a divisão do espaço do bairro Frei Damião pela estrada do anel viário. Uma situação em que o bairro afastado das demais áreas da cidade tem o seu espaço atravessado por um equipamento de alta velocidade, com o risco de acidentes para pedestres e ciclistas.

Figura 21: Juazeiro do Norte - CE: Divisão do espaço do bairro Frei Damião pela estrada do anel viário



Fonte: Acervo do autor, 2023.

Destarte, a cidade de Juazeiro do Norte não apresenta uma mobilidade urbana fundamentada na totalidade dos agentes sociais que produzem e vivenciam o espaço. A questão do transporte coletivo qualifica essa situação.

4.2 A questão do transporte coletivo em Juazeiro do Norte

A eficiência do sistema de transporte coletivo é fundamental para o desenvolvimento econômico e social de uma cidade. Isso por quê possibilita o acesso dos agentes sociais aos vários espaços da urbe, a democratização dos espaços públicos, a redução dos problemas decorrentes do uso prioritário do

transporte individual e, assim, contribui para a qualidade de vida do ponto de vista da coletividade (Silva e Nascimento, 2019).

Conforme Kneib (2020, p. 1124),

muitos são os benefícios do transporte público coletivo (TPC), principalmente quando comparado aos modos motorizados individuais. O transporte público reduz congestionamentos; produz um melhor aproveitamento do espaço urbano - uma viagem casa-trabalho feita por automóvel consome pelo menos 20 vezes mais espaço do que a mesma viagem feita por transporte coletivo - liberando áreas para outras atividades; permite acesso às diversas atividades urbanas, conectando pessoas às atividades sociais; promove inclusão social; potencializa o desenvolvimento econômico, social e ambiental.

O processo acelerado de urbanização causou ou intensificou vários desafios, especificamente, no que se refere à mobilidade das pessoas na cidade. Isso em virtude do crescimento das cidades ocorrer por intermédio do planejamento e da produção do espaço conforme os interesses do capital hegemônico, privilegiando-se objetos e ações que configuram o espaço na perspectiva das desigualdades sócio-espaciais.

No Brasil, o sistema de transporte coletivo é determinado, a começar, pela Constituição Federal de 1988, que define o serviço de transporte coletivo como essencial e incumbe aos municípios legislar sobre os serviços desse transportes na escala municipal e da urbe. Ademais, o Estatuto das Cidades (Lei 10.257/2001) e o Estatuto das Metrópoles (Lei 13.089/2015) regulamentam os transportes no país.

O sistema de transporte coletivo do Brasil é amparado por um bom arcabouço jurídico. Não obstante, deve-se saber se tal sistema garante à população a função social da cidade, com a garantia para todos os agentes sociais dos deslocamentos com eficiência pelos espaços da urbe. Nas palavras de Ferraz e Torres (2004),

o impacto na qualidade de vida da população envolve a análise da influência, direta ou indireta, na segurança viária, na fluidez do trânsito, no uso do espaço público (calçadas, praças etc.), na alocação de recursos públicos, na geração de empregos, nas atividades econômicas (comércio e indústria), na aparência da cidade, etc (Ferraz e Torres, 2004, p. 123).

A procura pelo transporte coletivo no Brasil é cada vez mais ponderada, tendo-se em vista a comparação entre o tempo gasto no transporte coletivo e o gasto no transporte individual, o conforto e a confiabilidade na realização do trajeto e entre o preço a pagar e o tempo gasto nos deslocamentos. No contexto da

velocidade e das mudanças, as pessoas privilegiam os aspectos que as fazem economizar tempo, como é o transporte individual (ANTP, 2023).

Assim, a frota de veículos aumenta a cada ano no país. Na tabela 5 apresentamos os dados da evolução da frota de veículos motorizados no Brasil e em Juazeiro do Norte, entre 2018 e 2023.

Tabela 5: Brasil e Juazeiro do Norte - CE:
Evolução da frota de veículos motorizados, entre 2018 e 2023

Ano	Brasil	Juazeiro do Norte
2018	100.688.615	92.412
2019	104.726.513	97.727
2020	107.890.513	101.465
2021	111.389.075	133.940
2022	115.058.857	138.033
2023 (até o mês de março)	115.996.093	139.708

Fonte: ANTP, 2023.

Até março de 2023, existiam na cidade de Juazeiro do Norte 139.708 veículos motorizados. Nesse montante estavam incluídos os automóveis, camionetas, caminhões de carga, motocicletas, motonetas, ônibus, micro-ônibus, tratores etc. Na tabela 6 são destacados os dados que especificam a quantidade de veículos motorizados em Juazeiro do Norte, sublinhando-se a quantidade elevada de motocicletas e automóveis e a reduzida de transportes coletivos (ônibus e micro-ônibus).

Tabela 6: Juazeiro do Norte - CE:
Frota de veículos motorizados, por tipos de veículos, em 2023

Automóveis	Camioneta	Micro-ônibus	Ônibus	Motocicleta	Motoneta	Outros
45.825	11.656	274	458	61.585	12.489	7.421

Fonte: DETRAN - Ceará (2023).

No cotidiano da cidade de Juazeiro do Norte é evidente que os 458 ônibus contabilizados na frota de veículos motorizados não são utilizados, com frequência, para o transporte coletivo de passageiros. O que se observa na urbe são ônibus e

vans com lotação acima do permitido, causando viagens com desconforto, furtos, constrangimentos e até registros de assédio sexual.

Tendo em vista essa situação, é urgente que a produção do espaço da cidade de Juazeiro do Norte passe a priorizar o bem-estar coletivo. Para isso, conforme Silva e Nascimento (2019),

(...) entende-se a necessidade da priorização do transporte público, uma vez que esse impacta direta e indiretamente nas condições nas classes de menor poder econômico. Os impactos indiretos sobre a pobreza podem ser percebidos nos efeitos econômicos na competitividade da cidade e das atividades econômicas; e os impactos diretos, no que diz respeito, ao acesso aos serviços e às atividades sociais básicas: trabalho, saúde, educação e ao lazer das pessoas mais pobres, contribuindo para a promoção da inclusão social (Silva e Nascimento, 2019, p. 1203).

Junto com o aumento da frota de veículos motorizados, há o aumento do número de acidentes automobilísticos. Na tabela 7 evidenciamos dados desses acidentes no Brasil em 2018, em cidades com população entre 250 e 500 mil habitantes.

**Tabela 7: Brasil: Acidentes automobilísticos em 2018,
em cidades com população entre 250 e 500 mil habitantes**

Faixa de população	Total de vítimas	Total de mortes	Custo com acidentes (em milhões)	Mortes por 100.000 habitantes
De 200 a 500 mil	118.832	4.203	22,2	18,4

Fonte: ANTP (2023).

Várias são as consequências dos acidentes de trânsito, como: aumento da procura por atendimento em hospitais; alto custo para a saúde pública; dor, sofrimento e perda de qualidade de vida dos envolvidos e dos familiares; consequências crônicas para os envolvidos, com altos custos de tratamento e seguridade social. De acordo com Maggenti, Beneti e Bueno (2022), a maioria das vítimas desses acidentes são jovens, com baixa escolaridade e que trabalham informalmente:

a análise dos dados sugere que as altas taxas de internações hospitalares por acidentes envolvendo motocicletas são predominantes entre jovens, brancos e do sexo masculino. Esse perfil demográfico encontra sustentação na literatura que avança na descrição dessas vítimas ao identificar que elas possuem renda atrelada ao trabalho informal, baixa escolaridade e comportamentos vulneráveis. Os acidentes envolvendo motocicletas é um grave problema de saúde pública, multifatorial e de amplo impacto socioeconômico no custo de tratamento e seguridade social (Maggenti, Beneti e Bueno, 2022, p. 06).

A priorização do transporte individual em detrimento do transporte coletivo promove ou agrava uma série problemas, como congestionamentos, poluição, impermeabilização do solo por intermédio da construção de viadutos, pontes, túneis etc. Outrossim, o espaço ocupado pelo transporte individual é muito maior quando comparado ao ocupado pelo coletivo, conforme explicam Gonzaga e Kneib (2020):

cabe destacar que enquanto um ônibus que transporta até 72 pessoas ocupa 30 m², a mesma quantidade de pessoas ocupa 1.000 m² se estas utilizarem 60 carros (com taxa média de ocupação de 1,2 pessoas por carro) (Bertucci, 2011). O impacto que o automóvel exerce sobre a capacidade da infraestrutura viária, somado à insuficiência de estratégias que priorizem o transporte público são fatores que afetam negativamente as condições de mobilidade e acessibilidade das pessoas. Além disso, as populações com menor poder aquisitivo e que ainda fazem uso do transporte público são as mais prejudicadas (Gonzaga e Kneib, 2020, p. 161).

Ainda acerca do espaço ocupado pelos transportes individual e coletivo, uma pesquisa realizada pelo Jornal Folha de São Paulo, em 2016, destaca que, para transportar 48 pessoas na realidade da cidade de São Paulo - SP, são necessários 40 carros, ocupando um espaço total de 840 m². Para o transporte da mesma quantidade de pessoas em transporte coletivo, é necessário apenas um ônibus, que ocupa um espaço de 50 metros quadrados. Caso a opção for por bicicletas, são necessárias 48 bicicletas, o que ocupa 92 m² (figura 22). Destarte, realçamos a importância do transporte coletivo para a redução de poluentes, acidentes, congestionamentos etc.

Figura 22: Comparativo dos espaços ocupados pelos transportes individual e coletivo, em São Paulo - SP

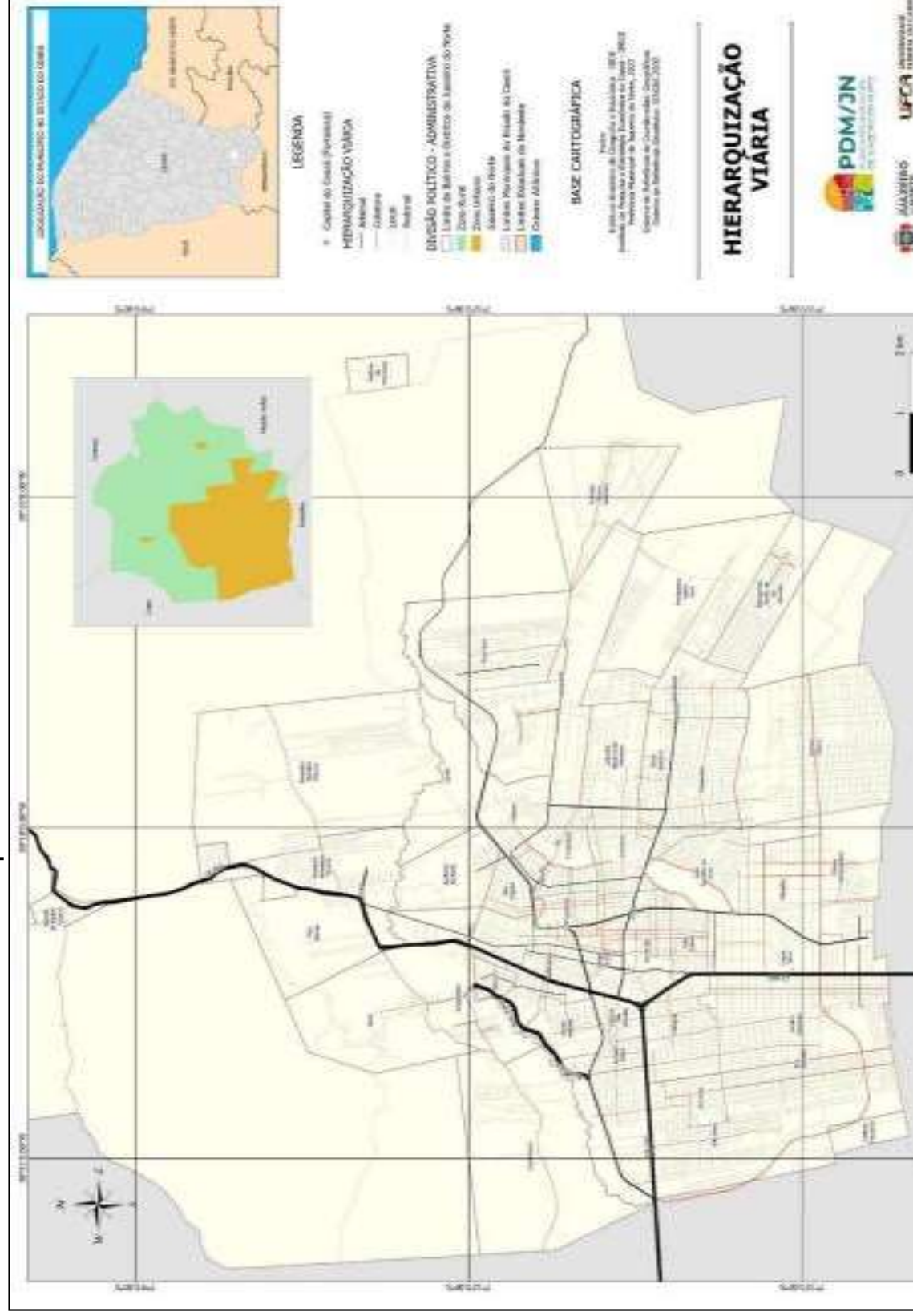


Fonte: Jornal Folha de São Paulo (2016).

Em Juazeiro do Norte, a maior parte das linhas do transporte coletivo é concedida para a empresa VIAMETRO, que também viabiliza o transporte entre as cidades do Crato, Juazeiro e Barbalha. Essa empresa dispõe de uma frota de ônibus em bom estado de conservação. Na cidade de Juazeiro do Norte, a empresa tem uma frota de 26 veículos, com, aproximadamente, 306 viagens por dia (VIAMETRO, 2023).

No mapa 9 representa-se o sistema viário de Juazeiro do Norte, com ruas arteriais, coletoras e locais. Nesse sistema viário, o transporte coletivo é ineficiente, pelos fatos da pouca sinalização para a identificação das linhas, falta de acento de apoio para cadeirantes, baixo nível de integração na malha viária, períodos longos de espera pelos passageiros e ausência de linhas nos finais de semana.

Mapa 9: Juazeiro do Norte - CE: Sistema viário



Fonte: Prefeitura Municipal de Juazeiro do Norte (2023).

Nas tabelas 8 e 9 são mostrados dados das linhas de transporte coletivo da empresa VIAMETRO, na cidade de Juazeiro do Norte. São mostrados dados dos horários, tempo médio de espera e a realidade nos finais de semana. Observa-se que a maioria das linhas tem trajeto pelo centro da cidade.

Tabela 8: Juazeiro do Norte - CE: Linhas de ônibus da empresa VIAMETRO na cidade

Linhas	Tempo médio de espera em dias úteis (segunda a sexta-feira)	Tempo médio de espera aos sábados e domingos
01. Centro - Novo Juazeiro - via conjunto padre Cícero	1 hora	2 horas
02. Centro - Novo Juazeiro - via conjunto Betolândia	30 minutos	50 minutos
03. Centro - Tiradentes	1 hora	2 horas
04. Centro - São José	50 minutos	1 hora e 50 minutos
05. Parque Frei Damião - Parque São Geraldo	25 minutos	40 minutos
06. Parque Antônio Vieira - Aeroporto - via Centro	25 minutos	50 minutos
07. Centro - João Cabral	Informações indisponíveis	
08. Centro - <i>campus</i> Universitário - via rua São Paulo	2 horas	Não tem linha nos finais de semana
09. Centro - <i>campus</i> Universitário - via rua do Limoeiro	1 hora e 50 minutos	Não tem linha nos finais de semana
10. Centro - Universidade - rua padre Cícero	2 horas	Não tem linha nos finais de semana
11. Centro - Universidade - via Humberto Bezerra	Apenas um traslado por dia às 12h10m	Não tem linha nos finais de semana
12. Centro - conjunto Betolândia	Informações indisponíveis	

Fonte: VIAMETRO (2023).

Tabela 9: Juazeiro do Norte - CE:

Itinerários na cidade das linhas de ônibus da empresa VIAMETRO

Linhas	Primeiro e último horário dos itinerários nos dias úteis (segunda a sexta-feira)	Primeiro e último horário dos itinerários no sábado	Primeiro e último horário dos itinerários no domingo
01. Centro - Novo Juazeiro - via conjunto padre Cícero	Primeiro - 05h55m Último - 18h55m	Primeiro - 06h15m Último - 19h50m	Primeiro - 06h Último - 19h30m
02. Centro - Novo Juazeiro - via conjunto Betolândia	Primeiro - 05h50m Último - 21h	Primeiro - 05h20m Último - 20h50m	Primeiro - 05h20m Último - 20h50m
03. Centro - Tiradentes	Primeiro - 06h Último - 17h50m	Primeiro - 06h30m Último - 16h50m	Primeiro - 06h30m Último - 17h
04. Centro - São José	Primeiro - 05h45m Último - 21h05m	Primeiro - 06h40m Último - 21h	Primeiro - 06h40m Último - 21h
05. Parque Frei Damião - Parque São Geraldo	Primeiro - 06h Último - 22h	Primeiro - 06h Último - 22h	Primeiro - 06h20m Último - 22h
06. Parque Antônio Vieira - Aeroporto - via Centro	Primeiro - 05h Último - 21h	Primeiro - 05h Último - 21h	Primeiro - 05h30m Último - 08h50m

07. Centro - João Cabral	Primeiro Último	Primeiro Último	Primeiro Último
08. Centro - <i>campus</i> Universitário - via rua São Paulo	Primeiro - 7h20m Último - 22h10m	Primeiro Último	Primeiro Último
09. Centro - <i>campus</i> Universitário - via rua do Limoeiro	Primeiro - 7h20m Último - 22h15m	Primeiro Último	Primeiro Último
10. Centro - Universidade - rua padre Cícero	Primeiro - 07h30m Último - 22h20m	Primeiro Último	Primeiro Último
11. Centro - Universidade - via Humberto Bezerra	Primeiro - 22h10m Último - 22h10m	Primeiro Último	Primeiro Último
12. Centro - conjunto Betolândia	Primeiro Último	Primeiro Último	Primeiro Último

Fonte: VIAMETRO (2023).

Destarte, observa-se que os passageiros podem esperar por até duas horas para ter acesso a um transporte coletivo, além das reduções dos horários desse transporte no turno noturno e nos finais de semana.

Assim sendo, os passageiros recorrem ao transporte alternativo ofertado pelos proprietários das topiques ou vans. Isso, especialmente, nos bairros e locais onde os ônibus não fazem rota ou fazem de modo bem precário. No entanto, a insegurança do transporte alternativo na cidade de Juazeiro do Norte é evidente, realçando-se a falta de manutenção dos veículos, o transitar em velocidade acima do permitido, o desrespeito com a legislação de trânsito, a realização de paradas em locais proibidos, a lotação acima do permitido, a negação da gratuidade para idosos e pessoas com deficiência e o transitar com as portas do veículo semiabertas.

A cidade de Juazeiro do Norte também dispõe do serviço de transporte coletivo ofertado pelo Metrô do Cariri, ou Veículo Leve Sobre Trilhos (VLT). Esse equipamento está em operação desde 2010 e é gerido pelo Governo do Estado do Ceará, mediante o metrô de Fortaleza (METROFOR). Tem capacidade para transportar até 330 pessoas por viagem, podendo atingir velocidade de até 60 km/h. Ele faz um percurso de 13,9 quilômetros, conectando o bairro de Fátima em Juazeiro do Norte à cidade do Crato. As suas atividades são iniciadas às 6h horas e seguem até às 19h36m.

De maneira geral, a implantação desse tipo de veículo é fundamental para o transporte de passageiros, sobretudo, nas cidades com altas densidades populacionais. Conforme afirma Lacerda (2006),

os sistemas sobre trilhos, apesar de sua menor abrangência, têm importante papel em regiões de alta densidade populacional, pois são capazes de transportar um grande número de passageiros utilizando pouco espaço das cidades. Cada passageiro que deixa de usar o seu veículo pessoal ou o transporte coletivo sobre pneus, e opta por sistemas sobre trilhos para seu deslocamento, alivia a pressão por espaço na infra-estrutura viária congestionada. As tarifas de congestionamento permitem que as externalidades positivas criadas pelos sistemas sobre trilhos sejam revertidas em receitas para metrô e trens urbanos (Lacerda, 2006, p. 96).

Assim, Nascimento, Martins e Chacon (2013) consideram como um evento relevante a implantação do VLT do Cariri:

(...) o Metrô do Cariri tem relevância consolidada no que se refere a segurança, conforto, rapidez, pontualidade e tarifas. Além disso, esse sistema de transporte possui custo reduzido de implantação e operação com relação a outros grandes projetos de transporte coletivo, diferindo da grande maioria dos meios de transporte coletivo da Região Metropolitana do Cariri.

Contudo, esses autores também afirmam que o Metrô do Cariri não se constitui num meio de transporte alternativo na cidade de Juazeiro do Norte. Isso por quê abrange apenas uma parte da urbe, com cinco estações e sem integração com o transporte coletivo rodoviário. Dessa maneira, o metrô não transporta passageiros dos bairros de maiores densidades populacionais (Nascimento, Martins e Chacon., 2013).

4.3 Deslocamentos diários dos trabalhadores na urbe juazeirense

Os deslocamentos no espaço são fator importante para o pleno direito à cidade. Conforme Corrêa (2016), o tempo e a distância são condicionantes para as interações espaciais, pois,

no espaço, a distância, a intensidade e a direção desempenham importante papel de diferenciação (...). No que diz respeito ao tempo, as interações espaciais variam segundo a duração, a velocidade, a frequência, o ritmo e o período de ocorrência (Corrêa, 2016, p. 132).

A configuração do espaço de vida e de trabalho dos cidadãos é constituída pelas possibilidades de deslocamento na cidade. Quando o direito a esses deslocamentos é negado, podem ocorrer múltiplas formas de exclusão e

perpetuação da desigualdade. Por outro lado, a mobilidade dos cidadãos é intrínseca à divisão espacial do trabalho, pois, segundo Sposito (2010c),

os níveis de mobilidade dos cidadãos variam segundo a posição relativa de suas residências na cidade, tomando-se como referência as localizações de outras atividades que eles efetuam para se realizarem socialmente. Além disso, a mobilidade varia segundo a capacidade dos cidadãos de se deslocarem no espaço, o que implica em sua situação socioeconômica, seus meios de transporte e seu tempo disponível na jornada diária ou semanal. Trata-se de uma divisão social e econômica do espaço, que só pode ser compreendida na sua relação com a divisão social do trabalho (Sposito, 2010c, p. 139).

O direito ao deslocamento no espaço urbano é dificultado ou mesmo negado devido a vários fatores, como a precariedade do transporte coletivo e do sistema viário e a manutenção da política habitacional que localiza as moradias dos trabalhadores nas periferias das cidades, longe dos centros. Assim, as distâncias aumentam para os trabalhadores e as suas condições sócio-espaciais agravam a situação de desigualdades na cidade.

De acordo com dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), em 2011, houveram na cidade de Juazeiro do Norte 92.450 deslocamentos por semana. A maioria desses foram para o trabalho, principalmente, nas atividades de comércio e serviços, seguidas das atividades industriais.

Ademais, em julho e agosto de 2023, aplicamos questionário semiestruturado com trabalhadores que se deslocam pela cidade, por intermédio de entrevistas gravadas em áudio. Essas entrevistas foram realizadas nos espaços de grandes fluxos na cidade, como em paradas de ônibus nos bairros Centro, Pirajá, Novo Juazeiro e Triângulo. Também entrevistamos trabalhadores em espaços por onde passam funcionários das indústrias de calçados, alimentos e bebidas.

Ao todo, realizamos 120 entrevistas, cada uma com o tempo médio de quatro minutos. Dos trabalhadores entrevistados, escolhemos 20 pessoas, 10 do sexo masculino e 10 do sexo feminino, residentes em bairros distintos. Os demais entrevistados foram ouvidos sem escolha, conforme os fluxos nos espaços do recorte empírico. Os interlocutores da pesquisa tinham entre 18 e 59 anos de idade e com diferentes profissões. Optamos por preservar a identidade dos entrevistados, referindo-se à eles por pseudônimos.

Na tabela 10 evidenciamos os perfis dos trabalhadores inquiridos, evidenciando-se a heterogeneidade dos dados socioeconômicos desses.

Tabela 10: Juazeiro do Norte - CE: Perfis dos trabalhadores inquiridos na pesquisa

Pseudônimo	Idade	Sexo	Bairro	Escolaridade	Profissão	Renda mensal (em R\$)
Alexandre	20	Masculino	Aeroporto	Fundamental completo	Vendedor	1.320,00
Monalisa	49	Feminino	Pedrinhas	Médio completo	Atendente de balcão	1.320,00
Estevão	35	Masculino	Brejo Seco	Superior completo	Repositor de hortifruti	1.550,00
Joana	25	Feminino	Tiradentes	Fundamental completo	Auxiliar de publicidade e marketing	800,00
Apolo	27	Masculino	Campo Alegre	Superior completo	Professor	5.067,00
Sofia	43	Feminino	Horto	Superior completo	Auxiliar de secretaria	1.320,00
André	27	Masculino	Monsenhor Murilo de Sá Barreto	Médio completo	Porteiro	1.460,00
Luiza	45	Feminino	MCMV Padre Cícero II	Médio completo	Secretária	1.320,00
João	55	Masculino	Frei Damião	Fundamental incompleto	Ambulante	800,00
Rafaela	25	Feminino	Três Marias	Médio completo	Operadora de caixa	1.320,00
Judá	58	Masculino	Carité	Fundamental completo	Autônomo	1.200,00
Anny	44	Feminino	Jardim Gonzaga	Médio completo	Auxiliar administrativo	1.320,00
Miguel	39	Masculino	Triângulo	Médio completo	Auxiliar de escritório	1.500,00
Lúcio	48	Masculino	Jardim Gonzaga	Médio completo	Prevenção de perdas	1.600,00
Marina	27	Feminino	Betolândia	Médio completo	Garçonete	1.320,00
Matheus	35	Masculino	Novo Juazeiro	Médio completo	Açougueiro	1.650,00
Vênus	56	Feminino	Pirajá	Médio completo	Costureira	1.560,00
Tomás	36	Masculino	Cidade Universitária	Médio completo	Ajudante de produção	1.900,00
Cícera	32	Feminino	Vila Fátima	Fundamental completo	Diarista	1.000,00
Josué	37	Masculino	Santa Tereza	Médio completo	Mecânico	3.000,00

Fonte: Pesquisa de campo, 2023.

A cidade de Juazeiro do Norte tem uma mancha urbana espalhada, com distâncias consideráveis entre o Centro e os bairros periféricos. Assim, os trabalhadores que moram nesses bairros e trabalham naquele perdem muito tempo no deslocamento casa - trabalho. Na tabela 11 são mostrados dados dos deslocamentos realizados pelos trabalhadores na urbe de Juazeiro do Norte.

Tabela 11: Juazeiro do Norte - CE: Dados dos deslocamentos realizados na cidade pelos trabalhadores inquiridos na pesquisa

Pseudônimo	Bairro onde mora	Bairro onde trabalha	Tempo de deslocamento diário no itinerário casa - trabalho
Alexandre	Aeroporto	Centro	1 hora e 20 minutos
Monalisa	Pedrinhas	Centro	2 horas e 20 minutos
Estevão	Brejo Seco	Centro	1 hora e 40 minutos
Joana	Tiradentes	Centro	1 hora e 10 minutos
Apolo	Campo Alegre	Centro	1 hora e 30 minutos
Sofia	Horto	Pirajá	2 horas
André	Monsenhor Murilo de Sá Barreto	Pirajá	25 minutos
Luiza	MCMV Padre Cícero II	Pirajá	2 horas 40 minutos
João	Frei Damião	Pirajá	2 horas 20 minutos
Rafaela	Três Marias	Pirajá	1 hora
Judá	Carité	Triângulo	2 horas e 30 minutos
Anny	Socorro	Triângulo	40 minutos
Miguel	Triângulo	Triângulo	10 minutos
Lúcio	Jardim Gonzaga	Triângulo	15 minutos
Marina	Betolândia	Triângulo	1 hora e 10 minutos
Matheus	Novo Juazeiro	Lagoa Seca	1 hora e 20 minutos
Vênus	Pirajá	Lagoa Seca	30 minutos
Tomás	Cidade Universitária	Lagoa Seca	30 minutos
Cícera	Vila Fátima	Lagoa Seca	1 hora
Josué	Santa Tereza	Lagoa Seca	20 minutos

Fonte: Pesquisa de campo, 2023.

A média de tempo perdido pelos trabalhadores no deslocamento casa - trabalho em Juazeiro do Norte é de 38 minutos por viagem. Assim, 1h16m por dia; 7h06m por semana; e trinta horas e quatro minutos por mês. Em suma, são 53 dias por ano dos trabalhadores dentro de transportes, sem contar com o tempo perdido na espera de cada transporte, que pode durar até 2 (duas) horas.

Considerando as demais atividades dos trabalhadores, como preparo da sua alimentação, trabalhos domésticos, entretenimento e apoio aos familiares, conclui-se que para aqueles que moram nos bairros periféricos e têm que se deslocar para o Centro para trabalhar, é necessário acordar cedo e dormir tarde. Uma situação que lhes causa cansaço ou mesmo exaustão.

Acerca dessa situação, a entrevistada Cícera⁷, residente no bairro de Fátima, quando questionada sobre o tempo gasto no deslocamento para o trabalho, respondeu:

⁷ Entrevista realizada em 01 de agosto de 2023.

temos que ter muito cuidado com o horário do ônibus. Ele demora muito para passar. Às vezes até duas horas. Nós temos que se adequar ao horário dele. Se perder o ônibus da vez, praticamente perde o dia de trabalho. Outra coisa, temos que sempre acordar muito cedo para fazer a comida e as outras coisas.

Apolo⁸, que desenvolve a profissão de carpinteiro, residente no bairro Campo Alegre, afirmou que enfrenta desafios nos deslocamentos diários que realiza:

nosso trabalho de carpintaria sempre muda. Quando termina uma obra vamos para outro lugar da cidade. Nem sempre tem transporte para todas as regiões da cidade. Primeiro tem que identificar a rota e os horários. Muitas vezes não batem os itinerários com o local da obra. Além disso, o transporte quase sempre está muito lotado. No final do dia é mais difícil pois não tem onde se sentar.

Nos horários de pico, os ônibus e topiques transitam com lotação máxima ou superlotados, causando desconforto e constrangimentos aos passageiros. Já foram noticiados relatos de assédio sexual dentro do transporte coletivo. Algumas pessoas se aproveitam da lotação máxima para cometer esse crime. Acerca disso, Joana⁹, auxiliar de publicidade que mora no bairro Tiradentes e trabalha no Centro da cidade, afirma que

os ônibus e topiques demoram a passar. Aí quando chegam vem lotado. Não tem onde se sentar. Aí fica um esfrega, esfrega. A maioria respeita e vira as costas quando precisa se mover dentro do ônibus, mas têm algumas pessoas que decidem passar se esfregando na gente.

De acordo com os inquiridos na pesquisa, um dos desafios enfrentados diariamente nos deslocamentos para o trabalho é quanto ao uso do assento dedicado aos idosos. Apesar de esse assento ser obrigatório (Lei 10.741/2003), o seu uso não é, em muitos casos, devidamente respeitado, havendo pessoas não idosas sentadas no assento. Tal problema, de modo objetivo, pode ser minimizado mediante a fiscalização do uso do assento. Não obstante, a resolução do problema passa pelo aumento da frota, sobretudo, nos horários de pico, para evitar que os veículos circulem com a lotação máxima ou superlotados.

Os inquiridos na pesquisa também sublinharam o acúmulo de funções para os motoristas dos transportes coletivos, com o desempenho, inclusive, da função de cobrador. Assim, ocorre a demora na devolução do troco e da verificação do

⁸ Entrevista realizada em 01 de agosto de 2023.

⁹ Entrevista realizada em 03 de agosto de 2023.

documento do passageiro e outras situações arriscadas, como os motoristas dirigirem e ao mesmo tempo receberem o valor da passagem.

No que se refere às topiques, João¹⁰, morador do bairro Frei Damião, destaca que

as topiques são uma alternativa, principalmente, para os bairros onde o ônibus não vai ou demora a passar. Os motoristas param onde a gente quer descer. O problema é que sempre andam superlotadas. Mas tem outro problema que é a insegurança. Parece que os carros não têm manutenção, as portas ficam se abrindo com o carro andando. Às vezes o carro fica “no prego” no meio da viagem.

A desigualdade sócio-espacial condiciona as pessoas a morarem em espaços distantes dos seus trabalhos. O resultado são as dificuldades para o deslocamento no itinerário casa - trabalho. A qualidade desse deslocamento pode ser compreendida sabendo-se do tempo despendido (tabela 11) e do tipo de transporte utilizado (tabela 12).

Tabela 12: Juazeiro do Norte - CE: Transportes utilizados pelos inquiridos na pesquisa para o deslocamento casa - trabalho

Transporte	Número de interlocutores	% total
Ônibus	43	35,83%
Motos	34	28,3%
Topiques	18	15%
Transporte de aplicativo	10	8,25%
Carro	5	4,16%
VLT	5	4,16%
Andando	2	1,7%
Bicicleta	2	1,7%
Carona	1	0,9%
Total de respostas	120	100,00%

Fonte: Pesquisa de campo, 2023.

A maioria (50,83%) dos trabalhadores inquiridos na pesquisa usam o transporte coletivo para se deslocarem para o trabalho. Desse total, apenas 4,16% usam o VLT. Apesar de o Metrô do Cariri apresentar as melhores condições de conforto, segurança e baixas tarifas, há fatores que inviabilizam o seu uso pela maioria da população, como a falta de integração com o modal rodoviário, a falta de estações em locais de grandes fluxos de passageiros e a dificuldade de se chegar a

¹⁰ Entrevista concedida em 07 de agosto de 2023.

locais da cidade onde estão localizadas as atividades que mais empregam ou ocupam trabalhadores.

O uso da motocicleta é o preferido por muitos dos interlocutores da pesquisa, devido o baixo custo de manutenção e a mobilidade rápida. Assim, vários trabalhadores privilegiam o transporte individual, como André¹¹, porteiro que reside no bairro Monsenhor Murilo de Sá Barreto:

eu gosto de utilizar moto como meio de transporte porque ajuda na economia de combustível. Assim eu consigo economizar financeiramente. A questão da mobilidade é muito boa. A experiência de condução em poder sentir o vento batendo no rosto, a adrenalina. Por fim, menor custo em reparo, manutenção no geral, menor custo em combustível e menor uso de tempo nos deslocamentos. Ao mesmo tempo que a moto é econômica e prática, para o piloto ela oferece também um maior risco, especialmente nas questões climáticas como a chuva e o sol, ou também na questão de ruas com areia, buracos ou mal sinalizadas.

Outrossim, Josué¹², marceneiro residente no bairro Santa Tereza, afirma:

a minha preferência pelo uso da moto é porque além dela ser mais barato o deslocamento para o trabalho se torna mais rápido. Além disso, uso para outras finalidades de trabalho. A dificuldade para andar de transporte coletivo é muito grande. A demora é muito grande. Se eu fosse almoçar utilizando o transporte coletivo todos os dias, certamente eu iria demorar muito tempo. De moto eu gasto meia hora. Se fosse transporte coletivo umas duas horas pelo menos. Entretanto, considero que a moto seja um transporte de alto risco, caso não seja usado com os devidos cuidados.

No que se refere ao risco de pilotar motocicletas nas ruas de Juazeiro do Norte, observamos durante a pesquisa de campo motos com até quatro passageiros, ultrapassagens perigosas, velocidade acima do permitido e diversas situações em que as pessoas viajavam de moto sem os equipamentos de proteção individual.

Ademais, cada vez mais trabalhadores realizam os seus deslocamentos na cidade por intermédio do transporte de aplicativo. Isso tendo-se em vista a grande disponibilidade desse transporte, o baixo custo e a maior rapidez no traslado.

Apenas 4,16% dos interlocutores da pesquisa usam carro para os seus deslocamentos diários para o trabalho. Entretanto, ao observarmos a cidade de Juazeiro do Norte, constatamos as suas principais ruas e avenidas repletas de carros, formando grandes filas e até congestionamentos. Isso pode ser

¹¹ Entrevista concedida em 01 de agosto de 2023.

¹² Entrevista concedida em 01 de agosto de 2023.

compreendido pelo fato de um carro ser usado para transportar, geralmente, até 2 (duas) pessoas, enquanto que um ônibus transporta até 50 passageiros.

Do mesmo modo, apenas 1,7% dos entrevistados usam a bicicleta como meio de transporte para os seus deslocamentos diários para o trabalho. Isso por quê a cidade de Juazeiro do Norte ainda não tem estrutura necessária para que as pessoas se desloquem em segurança de bicicleta pelas ruas da urbe. Na morfologia da cidade, faltam ciclovias.

5 CONCLUSÃO

A cidade de Juazeiro do Norte exerce importante influência na rede urbana cearense e do interior do Nordeste brasileiro. Em interação direta com as cidades do Crato e de Barbalha, protagonizam os mais densos fluxos na Região Metropolitana do Cariri. No que se refere à urbe de Juazeiro do Norte, vem passando por transformações consideráveis nas últimas décadas, sobretudo, com realce para a dinâmica socioeconômica concernente ao comércio e aos serviços.

Ademais, a dinâmica da cidade de Juazeiro do Norte é caracterizada pelas desigualdades sócio-espaciais. Isso em decorrência da histórica concentração de terra por poucas famílias, fato que dificulta o crescimento da cidade no que se refere à questão da habitação para a maioria da população, que não tem outra opção senão residir em áreas periféricas da urbe, distantes do Centro, onde são concentradas as oportunidades de trabalho.

As periferias da cidade de Juazeiro do Norte são desconectadas dos bairros centrais e não têm estrutura necessário à qualidade de vida das pessoas no que tange a habitação, saneamento básico, educação, saúde e lazer. Tais periferias são espaços negligenciados pelo poder público e cujas residências e vias são organizadas pela população local no sistema de autoconstrução.

No Centro da cidade, o solo é valorizado, em decorrência da concentração de atividades comerciais ou prestadoras de serviços, como bancos e hipermercados. Em contrapartida, nas periferias, não há tais atividades nem condições mínimas de as pessoas viverem bem, o que não valoriza tais espaços.

Destarte, a desigualdade sócio-espacial em Juazeiro do Norte decorre da implantação desigual de fixos no espaço e da respectiva efetivação de fluxos. A valorização de apenas alguns bairros, na área central da cidade, acaba por encarecer o preço do solo nessa e inviabiliza a residência da maioria da população nela. Assim sendo, a maioria da população reside nas áreas periféricas e tem que se deslocar diariamente para o Centro e os bairros limítrofes, sobretudo, para trabalhar.

A viabilização dos deslocamentos dos trabalhadores na cidade ocorre conforme os interesses do capital hegemônico. A empresa que predominantemente operacionaliza o transporte coletivo em Juazeiro do Norte oferta linhas de ônibus com baixa integração entre os bairros, longos períodos de espera entre um ônibus e outro e tarifas onerosas diante dos baixos rendimentos dos trabalhadores. Ademais,

há insegurança dentro dos transportes e as ruas da cidade são caracterizadas por problemas estruturais, com a existência, por exemplo, de buracos e trechos não devidamente iluminados.

Outrossim, muitos trabalhadores privilegiam o transporte individual, principalmente, por intermédio das motocicletas. Isso causa congestionamentos e situações de perigo no trânsito, devido ao nível de exposição aos riscos dos condutores de motocicletas e da negligência de diversos condutores para com as práticas de direção defensiva.

Portanto, concluímos que a cidade de Juazeiro do Norte é uma produção capitalista do espaço, com a manutenção do *status quo* dos agentes hegemônicos do mercado e a negligência com as necessidades da maioria da população. Essa cidade cresce de acordo com a lógica das desigualdades, fato que condiciona a vida da maioria da população à situações precárias no que se refere às instâncias social, econômica, política, cultural e ambiental.

Pelo fato de as condições do espaço produzido influenciarem as ações dos homens, em Juazeiro do Norte os trabalhadores vivem com dificuldades. Por isso, é urgente que outra produção do espaço seja planejada e implementada em Juazeiro do Norte, com o fundamento do bem-estar social.

REFERÊNCIAS

- ALMEIDA, F. M. B. **A produção do espaço na Região do Cariri cearense e sua inserção na nova lógica da acumulação do sistema capitalista globalizado: o caso da área do Triângulo Crato-Juazeiro do Norte-Barbalha**. 2019. Dissertação (Mestrado em Geografia). Universidade de São Paulo, São Paulo.
- ARAÚJO, M. L. **Cidade do padre Cícero: trabalho e fé**. 2005. Tese (Doutorado em Planejamento Urbano e Regional). Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro.
- ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS (ANTP). **Mobilidade humana para um Brasil urbano**. Brasil, 2017.
- BARROS, L. O. C. **Juazeiro do padre Cícero: a terra da mãe de Deus**. 3. ed. Fortaleza: Editora IMEPH, 2014.
- BESERRA, F. R. S. **Espaço, indústria e reestruturação do capital: a indústria de calçados na região do Cariri - CE**. 2007. Dissertação (Mestrado em Geografia). Universidade Estadual do Ceará, Fortaleza.
- BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. Brasília: Senado Federal, Coordenação de Edições Técnicas, 2016.
- _____. **Lei 10.257, de 10 de julho de 2001**. Estatuto da Cidade.
- _____. **Mobilidade e política urbana: subsídios para uma gestão integrada**. Coordenação de Lia Bergman e Nidia Inês Albessa de Rabi. Rio de Janeiro: IBAM; Ministério das Cidades, 2005.
- _____. **Lei 12.587, de 3 de janeiro de 2012**. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana.
- _____. **Lei 13.089, de 12 de janeiro de 2015**. Institui o Estatuto da Metrópole, altera a Lei 10.257, de 10 de julho de 2001, e dá outras providências.
- CARLOS, A. F. A. ; SOUZA, M. J. L. ; SPOSITO, M. E. B. (Org.) **A produção do espaço urbano: agentes e processos, escalas e desafios**. São Paulo: Contexto, 2011.
- CASTRO, I. E. ; GOMES, P. C. C. ; CORRÊA, R. L. **Geografia: conceitos e temas**. 6. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2001.
- CAVALCANTE, Â. Mercado imobiliário aquecido no interior. **Diário do Nordeste**, Fortaleza, 24 de maio de 2012.
- CEARÁ. **Pesquisa sobre as condições de vida da população de baixa renda das cidades de Crato e Juazeiro do Norte - Ceará**. Fortaleza, 1980.

_____. **Lei Complementar 78, de 26 de junho de 2009.** Dispõe sobre a criação da Região Metropolitana do Cariri, cria o Conselho de Desenvolvimento e Integração e o Fundo de Desenvolvimento e Integração da Região Metropolitana do Cariri - FDMC, altera a composição de microrregiões do estado do Ceará e dá outras providências.

_____. **Teleférico do Horto é inaugurado e vai fomentar ainda mais o turismo no Cariri.** Publicado em 28 de março de 2022. Disponível em: <https://www.ceara.gov.br/2022/03/28/teleferico-do-horto-e-inaugurado-e-vai-fomentar-ainda-mais-o-turismo-no-cariri/>. Acesso em: 25 out. 2023.

CORRÊA, R. L. ; ROSENDAHL, Z. (Org.) **Introdução à Geografia Cultural.** Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2003.

CORRÊA, R. L. **O espaço urbano.** Rio de Janeiro, 1989.

_____. Interações espaciais. *In*: CASTRO, I. E. ; GOMES, P. C. C. ; CORRÊA, R. L. (Org.) **Explorações geográficas.** 3 ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1997.

DELLA, C. R. **Milagre em Joaseiro.** Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1976.

_____. **Milagre em Joaseiro.** 2. ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1985.

DEPARTAMENTO ESTADUAL DE TRÂNSITO (DETRAN). **Estatísticas.** Fortaleza, 2023.

DESCHAMPS, M. V. Análise dos movimentos pendulares nos municípios de Santa Catarina: uma abordagem regional. **Revista Paranaense de Desenvolvimento,** Curitiba, n. 116, p. 195-216, jan./jun. 2009.

GAZETA DO CARIRI. **Teleférico do Horto é inaugurado; saiba os horários de funcionamento.** Disponível em: <https://www.gazetadocariri.com/2022/03/teleferico-do-horto-e-inaugurado-saiba.html>. Acesso em: 25 out. 2023.

GIRÃO, V. C. As charqueadas. **Revista do Instituto do Ceará.** Tomo LI. Fortaleza, 1989.

GONZAGA, A. S. S. ; KNEIB, É. C. Acessibilidade e indicadores de emprego, tempo e distância de viagens: uma análise da Região Metropolitana de Goiânia. **Revista Transporte y Territorio,** v. 22, enero-junio, p. 160-180, 2020.

HARVEY, David. **A condição pós-moderna.** 18 ed. São Paulo: Loyola, 2008.

IMOBEXPRESS. **Condomínio Cidade Kariris.** Localização. Juazeiro do Norte, 2023.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Censo Demográfico 2011.** Rio de Janeiro, 2011.

_____. **Região de influência das cidades.** Rio de Janeiro, 2018.

_____. **Sistema IBGE de Recuperação Automática - SIDRA**. Rio de Janeiro, 2023.

INSTITUTO DE PESQUISA E ESTRATÉGIA ECONÔMICA DO CEARÁ (IPECE). **PIB dos municípios cearenses 2015**. IPCE Informe n. 121. IPECE, dez. 2017.

_____. **Anuário Estatístico do Ceará 2016**. Disponível em: <http://www2.ipece.ce.gov.br/publicacoes/anuario/anuario2016/index.htm>. Acesso em: 24 jan. 2018.

JUANEWS. **Anel viário / avenidas de contorno**. Publicado em 4 de abril de 2010.

KNEIB, E. C. Transporte público coletivo e mobilidade: a relevância da governança interfederativa. **Revista Redes do Desenvolvimento Regional**, v. 25, n. 3, p. 1123-1143, 2020.

LACERDA, S. M. **Precificação de congestionamento e transporte coletivo urbano**. BNDES Setorial, Rio De Janeiro, n. 23, p. 85-100, mar. 2006.

LEFEBVRE, H. **O direito à cidade**. 5 ed. São Paulo: Centauro, 2001.

MACÊDO, J. Origens de Juazeiro do Norte. Revista do Instituto Histórico, Geográfico e Antropológico do Ceará, 1978. Disponível em: <https://www.institutodoceara.org.br/revista/Rev-apresentacao/RevPorAno/1978/1978-OrigensdeJuazeiroNorte.pdf>. Acesso em: 28 abr. 2023.

MAGGENTI, R. S. ; BENETTI, L. M. ; BUENO, A. L. M. Acidentes de transporte terrestre: as motocicletas como problema de saúde pública. **Rev. Enferm. Digit. Cuid. Promoção Saúde**, v. 7, pp. 1-07, 2002.

MARICATO, E. Informalidade urbana no Brasil: a lógica da cidade fraturada. *In*: WANDERLEY, L. E. ; RAICHELIS, R. (Org.) **A cidade de São Paulo**: público urbano, relações internacionais e gestão pública. São Paulo: EDUC, 2009.

_____. É a questão urbana, estúpido! *In*: **Cidades rebeldes**: passe livre e as manifestações que tomaram as ruas do Brasil. São Paulo: Boitempo, Carta Maior, 2013.

_____. **O impasse da política urbana no Brasil**. Petrópolis: Vozes, 2020.

MARQUES, C. A. A. A chegada da luz de Paulo Afonso em Juazeiro. **Blog Juazeiro anos 60**. Disponível em:

<http://juazeiroanos60.blogspot.com/search?updatedmin=2010-01-01T00%3A00%3A00-08%3A00&updated-max=2011-01-01T00%3A00%3A00-08%3A00&max-results=6>. Acesso em: 12 set. 2021

MAX IMÓVEIS JUAZEIRO. **Imagens Unique Condominium**. Disponível em: <https://www.maximoveisjuazeiro.com.br/imovel/167500/lancamentos-venda-juazeiro-do-norte-ce-romeirao>. Acesso em: 25 out. 2023.

MENDES, J. A. Espaço e fé. **Colloquium: Revista Multidisciplinar de Teologia**, v. 7, n. 2, p. 50-69, 2022.

NASCIMENTO, D. C. ; MARTINS, J. C. A. ; CHACON, S. S. O direito ao transporte coletivo urbano na Região Metropolitana do Cariri - CE: sustentabilidade, problemáticas e alternativas. **Veredas do Direito**, Belo Horizonte, v. 10, n. 20, p. 207-230, 2013.

NASCIMENTO, D. C. **Ser-Tão “metropolitano”**: espacialidade e institucionalidade na Região Metropolitana do Cariri. 2018. Tese (Doutorado em Geografia). Universidade Federal de Pernambuco, Recife.

OLIVEIRA, P. W. A. A memória da cidade: transformações e permanências na produção espacial do núcleo de formação histórico da cidade de Juazeiro do Norte - CE. **Revista GeoUECE**, v. 3, n. 4, 2014.

_____. **Ser-tão romeiro**: a memória hierofânica do catolicismo popular sertanejo e sua espacialização em Juazeiro do Norte-CE. 2019. Tese (Doutorado em Geografia). Universidade Federal de Goiás, Goiânia.

PEQUENO, R. ; ELIAS, D. Tendências da urbanização e os espaços urbanos não metropolitanos. **Cad. Metrop.**, São Paulo, v. 12, n. 24, p. 441-465, jul./dez. 2010.

PEREIRA, C. S. S. **Centro, centralidade e cidade média**: o papel do comércio e serviços na reestruturação da cidade de Juazeiro do Norte/CE. 2014. Dissertação (Mestrado em Geografia). Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente.

_____. **A nova condição urbana**: espaços comerciais e de consumo na reestruturação da cidade - Juazeiro do Norte/CE e Ribeirão Preto/SP. 2018. Tese (Doutorado em Geografia). Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente.

PEREIRA, R. H. M. et al. Tendências e desigualdades da mobilidade urbana no Brasil: o uso do transporte coletivo e individual. **Texto para Discussão 2673**. Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA), 2021.

PESAVENTO, S. J. História, memória e centralidade urbana. **Revista Mosaico - Revista de História**, v. 1, n. 1, 2008.

PESSOA, T. M. **Implantação do programa Minha Casa Minha Vida nos municípios de Crato, Juazeiro do Norte e Barbalha**: arranjos institucionais e condições de inserção urbana. 2016. Dissertação (Mestrado em Geografia). Universidade Federal do Ceará, Fortaleza.

PREFEITURA MUNICIPAL DE JUAZEIRO DO NORTE. **Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano de Juazeiro do Norte**. Consórcio VBA / Espaço Plano, 2000.

_____. **Plano Diretor Municipal - PDM, 2023**.

QUEIROZ, I. S. **A metrópole do Cariri**: institucionalização no âmbito estadual e a dinâmica urbano-regional da aglomeração do Crajubar. 2013. Tese (Doutorado em Geografia). Universidade Federal de Pernambuco, Recife.

SALGUEIRO, T. B. **Do comércio à distribuição**: roteiro de uma mudança. Oeiras: Celta Editora, 1996.

SANTOS, M. **A natureza do espaço**: técnica e tempo, razão e emoção. São Paulo: EDUSP, 2002.

_____. **Técnica, espaço e tempo**: Globalização e meio técnico-científico-informacional. 5. ed. São Paulo: EDUSP, 2007.

_____. **Espaço e método**. São Paulo: Nobel, 2008.

_____. **Pensando o espaço do homem**. 5. ed. São Paulo: EDUSP, 2012.

_____. **Espaço e método**. São Paulo: EDUSP, 2014.

SILVA, A. F. ; NASCIMENTO, D. C. Transporte público urbano na Região Metropolitana do Cariri: uma análise a partir dos planos diretores. XVI SIMPÓSIO NACIONAL DE GEOGRAFIA URBANA, **Anais...** 2019.

SILVA, C. O. **Cidades concebidas para o automóvel**: mobilidade urbana nos planos diretores posteriores ao Estatuto da Cidade. 2009. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo). Universidade de Brasília, Brasília.

SITE MISÉRIA. **Moradores do Frei Damião reclamam da possibilidade de ficarem ilhados após obras do Anel Viário do Cariri**. Publicado em: 01 set. 2021. Disponível em: <https://www.miseria.com.br/ultimas-noticias/cariri/moradores-do-frei-damiao-reclamam-da-possibilidade-de-ficarem-ilhados-apos-as-obras-do-anel-viario-do-cariri-assista/>. Acesso em: 25 out. 2023.

SOARES, A. R. **Nas tramas do vivido**: contradições e conflitos no cotidiano do bairro João Cabral em meio à metamorfose da cidade de Juazeiro do Norte-CE. 2019. Dissertação (Mestrado em Geografia Humana), Universidade de São Paulo, São Paulo.

SOUZA, M. L. **Os conceitos fundamentais da pesquisa sócio-espacial**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2013.

SPOSITO, M. E. B. O desafio para o estudo das cidades médias. XI SEMINÁRIO INTERNACIONAL DA RED IBEROAMERICANA DE INVESTIGADORES SOBRE GLOBALIZACIÓN Y TERRITÓRIO (RII). **Anais...** Mendoza, 2010.

VIAMETRO. **Horários**. Disponível em:

<https://viametrocariri.com.br/menuhorarios.php>. Acesso em: 25 out. 2023.

ZIRPOLI, C. Arena Romeirão vira realidade por R\$ 89,5 milhões, com quase 30% de aumento em aditivos. **CÁSSIO ZIRPOLI BLOG**. Publicado em: 21 mar. 2022.

ANEXO

Anexo A: Questionário utilizado na pesquisa de campo

1. Você trabalha com o quê?
2. Qual a sua renda mensal?
3. Você mora em qual bairro? Você mora nesse bairro por opção? A sua casa é própria ou alugada?
4. Você trabalha em qual bairro?
5. Qual a sua escolaridade?
6. Você tem algum tipo de mobilidade reduzida? Se sim, o transporte coletivo oferece as condições ideais para o seu deslocamento?
7. Você usa o transporte coletivo diariamente? Se sim, quantas vezes ao dia?
8. Se não, por intermédio de qual transporte você se desloca para o trabalho?
9. Você se sente seguro dentro do transporte coletivo ou no transporte que usa para o deslocamento para o trabalho?
10. Se você usa o transporte coletivo, quanto tempo você aguarda o transporte na parada de ônibus?
11. Onde você espera o transporte coletivo, existe infraestrutura adequada para aguardar?
12. Quanto tempo você gasta da parada de ônibus para o seu trabalho?
13. O transporte coletivo supre as suas necessidades de deslocamento para o trabalho?
14. Você dispõe de transporte individual? Se sim qual?
15. Você já sofreu algum acidente de trânsito ou conhece alguém que tenha sofrido?
16. Quais os principais desafios enfrentados nos seus deslocamentos diários para o trabalho na cidade de Juazeiro do Norte?