

Lidiany Cavalcante de Oliveira  
Clecia Simone Gonçalves Rosa Pacheco

# ECONOMIA E CIDADES CRIATIVAS



uma análise dos potenciais da RIDE Juazeiro / BA e  
Petrolina / PE



Periodicos  
EDITORA ACADÊMICA

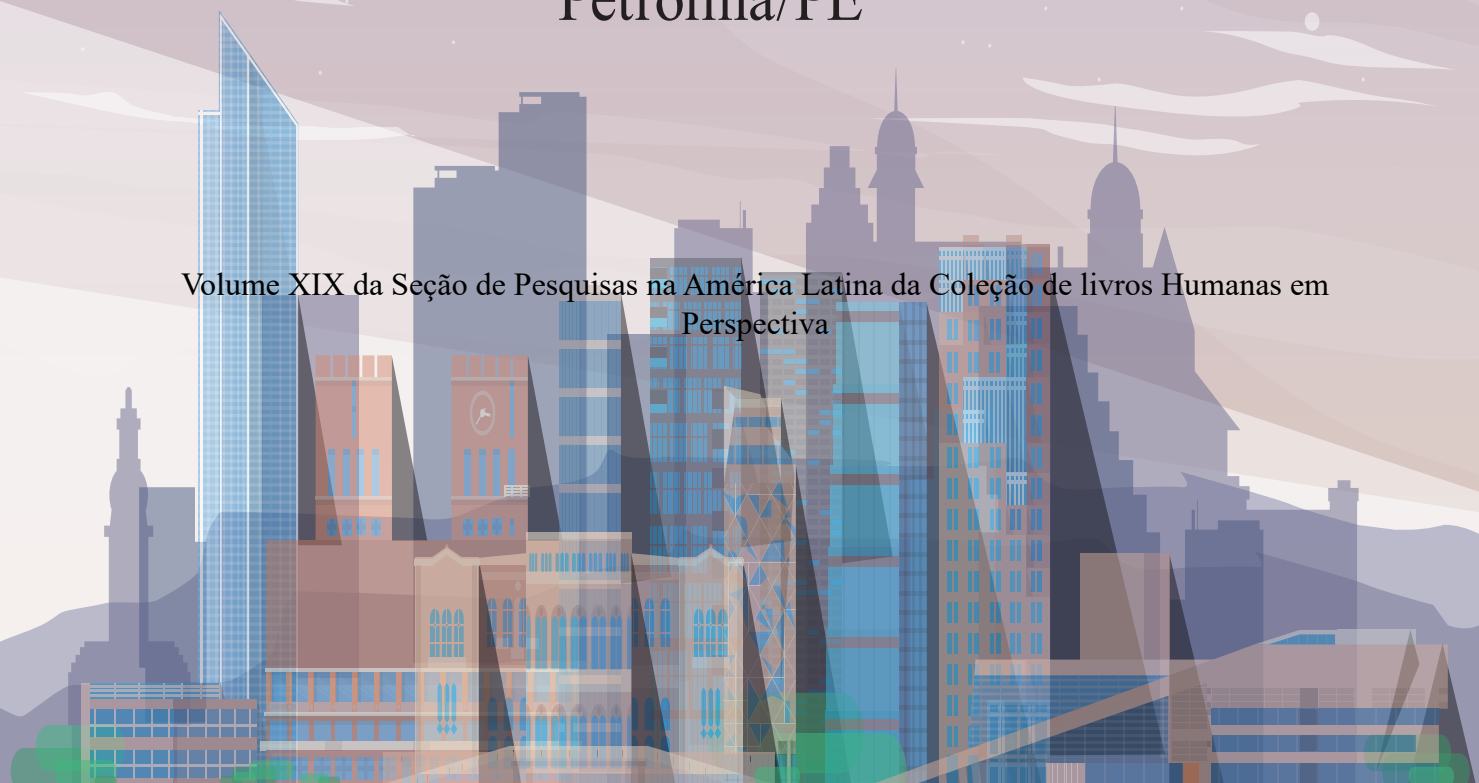
Lidiany Cavalcante de Oliveira  
Clecia Simone Gonçalves Rosa Pacheco

# ECONOMIA E CIDADES CRIATIVAS



uma análise dos potenciais da RIDE Juazeiro/BA e  
Petrolina/PE

Volume XIX da Seção de Pesquisas na América Latina da Coleção de livros Humanas em  
Perspectiva



Periodicojs  
EDITORA ACADÊMICA

### **Equipe Editorial**

Abas Rezaey	Izabel Ferreira de Miranda
Ana Maria Brandão	Leides Barroso Azevedo Moura
Fernado Ribeiro Bessa	Luiz Fernando Bessa
Filipe Lins dos Santos	Manuel Carlos Silva
Flor de María Sánchez Aguirre	Renísia Cristina Garcia Filice
Isabel Menacho Vargas	Rosana Boullosa

### **Projeto Gráfico, editoração e capa**

Editora Acadêmica Periodicojs

### **Idioma**

Português

### **Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)**

E19	Economia e cidades criativas: uma análise dos potenciais da RIDE/ BA e Petrolina/ PE- Volume 19. / Lidiany Cavalcante de Oliveira, Clecia Simone Gonçalves Rosa Pacheco. – João Pessoa: Periodicojs editora, 2022.  E-book, no formato ePub e PDF. Inclui bibliografia ISBN: 978-65-89967-58-3  1. Economia. 2. Análise. I. Oliveira, Lidiany Cavalcante. II. Pacheco, Clecia Simone Gonçalves Rosa III. Título.  CDD 330
-----	--

Elaborada por Dayse de França Barbosa CRB 15-553

Índice para catálogo sistemático:

1. Economia - 330

**Obra sem financiamento de órgão público ou privado**

**Os trabalhos publicados foram submetidos a revisão e avaliação por pares (duplo cego), com respectivas cartas de aceite no sistema da editora.**

**A obra é fruto de estudos e pesquisas da seção de Seção de Pesquisas na América Latina da  
Coleção de livros Humanas em Perspectiva**



**Filipe Lins dos Santos  
Presidente e Editor Sênior da Periodicojs**

**CNPJ: 39.865.437/0001-23**

**Rua Josias Lopes Braga, n. 437, Bancários, João Pessoa - PB - Brasil  
website: [www.periodicojs.com.br](http://www.periodicojs.com.br)  
instagram: [@periodicojs](https://www.instagram.com/periodicojs)**



# Prefácio



A obra intitulada de “Economia e cidades criativas: uma análise dos potenciais da RIDE Juazeiro / BA e Petrolina / PE” é fruto da pesquisa das pesquisadoras Lidiany Cavalcante de Oliveira e Clecia Simone Gonçalves Rosa Pacheco. A publicação do trabalho na integra junto a Editora Acadêmica Periodicojs se encaixa no perfil de produção científica produzida pela editora que busca valorizar diversos pesquisadores por meio da publicação completa de suas pesquisas. A obra está sendo publicada na seção Tese e Dissertação da América Latina.

Essa seção se destina a dar visibilidade a pesquisadores na região da América Latina por meio da publicação de obras autorais e obras organizadas por professores e pesquisadores dessa região, a fim de abordar diversos temas correlatos e mostrar a grande variedade temática e cultural dos países que compõem a América Latina.

Essa obra escritas pelas pesquisadoras Lidiany Cavalcante de Oliveira e Clecia Simone Gonçalves Rosa Pacheco se pauta numa pesquisa empírica utilizando-se como base a Rede Administrativa Integrada de Desenvolvimento do polo Petrolina (PE) e Juazeiro (BA) quanto à integração ao projeto Rede de Cidades Criativas (RCC) da UNESCO. O objetivo dessa pesquisa encontra relevância para que possamos pensar e problematizar estratégias e mecanismos por meio de ações políticas e sociais para proporcionar o desenvolvimento econômico e social de diversas cidades.



# *Economias e cidades criativas*

**Filipe Lins dos Santos**

Presidente e professor do Instituto de Ensino e Pesquisa Periodicojs



# *Sumário*



## *Capítulo 1*

BASES TEÓRICAS QUE FUNDAMENTAM A PESQUISA

15

## *Capítulo 2*

BASES METODOLÓGICAS QUE FUNDAMENTAM APESQUISA

48

## *Capítulo 3*

RESULTADOS E DISCUSSÕES

54

## *Considerações Finais*

108

## *Referências Bibliográficas*

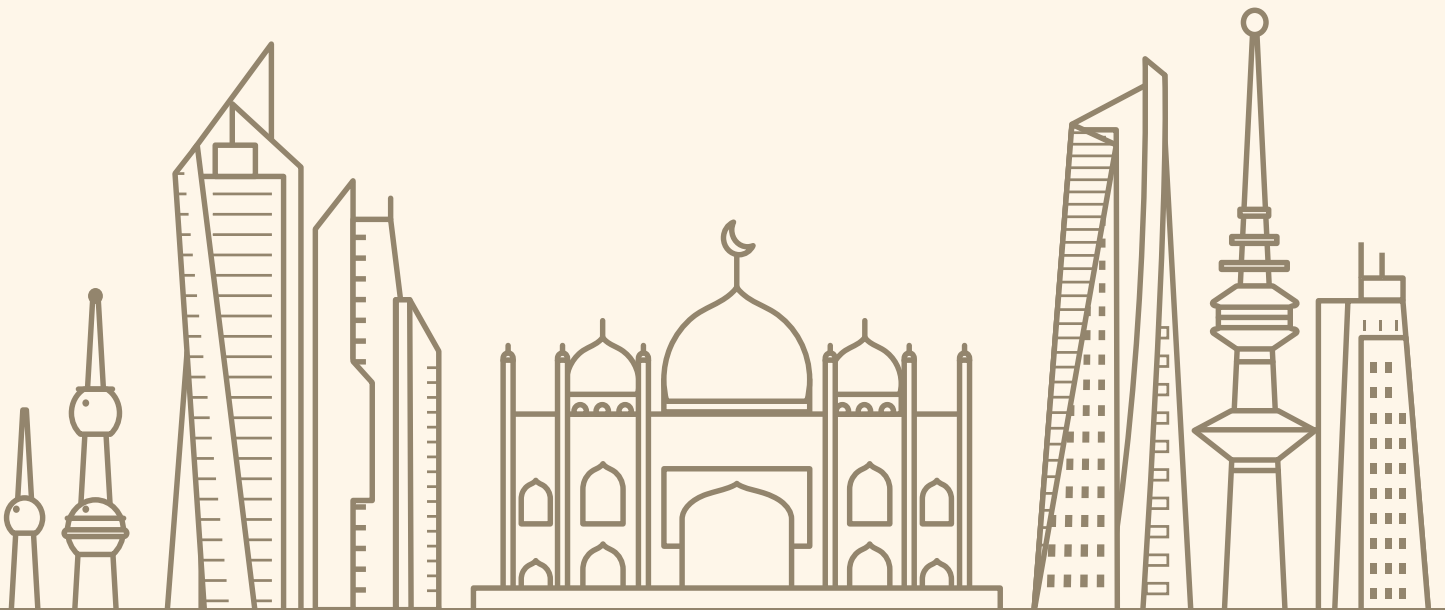
111

6





# *Introdução*



Na contemporaneidade, a sociedade vivencia um cenário em que a globalização proporciona diversos mecanismos tecnológicos capazes de otimizar inúmeras atividades. Entretanto, em consequência das conquistas realizadas nesse campo, percebe-se, também, um crescente aumento das disparidades socioeconômicas, em razão da substituição da mão de obra humana, em vários departamentos, pela utilização das máquinas.

O mundo passa por grandes transformações provocadas pelo avanço das tecnologias, onde, as desigualdades sociais crescem e os empregos são reduzidos com a frequente substituição do homem por máquinas. Essas mudanças têm aumentado à necessidade de reinvenção das sociedades e das formas de promoção de um mundo sustentável.

Também, ressalta-se, em tais circunstâncias, a necessidade da reformulação dos sistemas sociais, haja vista, que a sustentabilidade, diante da proliferação das tecnologias e da urbanização, tem se tornado cada vez mais, essencial à preservação da qualidade de vida e do bem-estar social.

Partindo destas premissas iniciais, destaca-se que, anualmente, são abertas inscrições para candidatura à Rede de Cidades Criativas (RCC) da Organização das Nações Unidas para a Educação, Ciência e a Cultura (UNESCO). A UNESCO em 2004 lançou este projeto tendo como intuito de promoção de “cooperação internacional entre as cidades realmente comprometidas em investir na criatividade como forma de propiciar o desenvolvimento urbano e sustentável, a inclusão social e o aumento da influência da cultura em todo o mundo” (MIRSHAWKA, 2017, p. 94).

Segundo Mirshawka (2017), a promoção das ações cooperativas, em âmbito internacional, é um dos objetivos da RCC, a fim de estabelecer políticas conjuntas em que as cidades envolvidas possam interagir em prol dos investimentos criativos direcionados ao desenvolvimento urbano e à sustentabilidade, à inclusão social e à disseminação cultural.

Neste aspecto, o Brasil, de acordo com o Fórum Econômico Mundial, tem ficado na 32ª posição, dado este, considerado mediano no que tange a quantidade de turistas estrangeiros que visitam o país, apesar de ser considerado por muitos especialistas, o primeiro colocado no ranking mundial



de países com maiores belezas naturais (RESENDE, 2019).

Entre os principais benefícios da participação das cidades no programa, podemos citar o fomento ao turismo, o fortalecimento das atividades culturais, a proteção aos bens públicos, equipamentos urbanos, patrimônios históricos e o estímulo à Economia Criativa, conceituada por Howkins (2013) como uma das mensurações quanto a utilização de atividades intelectuais dentro do ambiente econômico. Ainda, de acordo com Soete (2018), essa metodologia econômica promove uma nova observação do mercado quanto ao processo de utilização de recursos além dos mensurados por produtos.

A Economia Criativa no Brasil não é definida ou mensurada de forma consistente. O aumento da consciência estratégica da Economia Criativa resultou em uma plêiade de abordagens, notadamente em 2011, com a criação da Secretaria de Economia Criativa (SEC), subordinada ao Ministério da Cultura, que conduziu ao desenvolvimento do Plano da Secretária de Economia Criativa para o período 2011- 2014. Dentro do governo federal, o documento foi classificado como um plano interministerial, articulando vários parceiros institucionais, agências de desenvolvimento, agências bilaterais e multilaterais (HOWKINS, 2013).

A Região Administrativa Integrada de Desenvolvimento (RIDE) do polo Petrolina/PE e Juazeiro/BA é composta, além das duas cidades, por Casa Nova, Curaçá e Sobradinho, no estado da Bahia; Lagoa Grande, Orocó e Santa Maria da Boa Vista, no estado de Pernambuco. Foi instituída pela Lei Complementar nº 113/2001 e regulamentada pelo Decreto nº 4.366/2002, com o objetivo de articular e harmonizar as ações administrativas da União, dos Estados e dos municípios para a promoção de projetos que visem à dinamização econômica e provisão de infraestruturas necessárias ao desenvolvimento, em escala regional (BRASIL, 2015).

Nessa perspectiva, a RIDE representa uma forma de relacionamento entre várias localidades regionais dentro do país, às quais são direcionadas ações de fomento ao crescimento e desenvolvimento estratégico. Com localização estratégica, a RIDE serve de ligação entre diversas regiões do país. Sua área total representa 33.442 km<sup>2</sup>, e somente os municípios mencionados são considerados



parte da RIDE, embora, em termos práticos, cerca de 50 cidades, em um raio de 300 quilômetros de Petrolina/PE e Juazeiro/BA se encontrem em situação de dependência das regiões contempladas na RIDE (BRASIL, 2015).

No que tange ao Plano de Ação Integrada e Sustentável da RIDE Petrolina – Juazeiro, elaborado pelo Ministério da Integração Nacional, em 2010, “a lei de criação privilegia o investimento em recursos para projetos com ênfase em irrigação, recursos hídricos, turismo, reforma agrária, meio ambiente, sistemas de transporte, os demais relativos à infraestrutura básica e geração de empregos” (BRASIL, 2010, p. 27).

Desse modo, tratando-se da área objeto desse estudo, verifica-se um grande potencial natural e cultural, que atualmente tem sido pouco aproveitado pelos gestores e pela população das cidades pertencentes a RIDE. Sendo assim, buscamos problematizar a partir de duas indagações: O que a região possui de atrativos capazes de colocá-la em posição de participar da Rede de Cidades Criativas da UNESCO? Quais os benefícios que poderão ser usufruídos pelas populações das cidades, em caso da inserção?

Desse modo, o presente estudo analisou as potencialidades da Região Administrativa Integrada de Desenvolvimento (RIDE) do polo Petrolina (PE) – Juazeiro (BA) quanto à economia criativa, demonstrando aos gestores e à sociedade em geral das cidades pertencentes RIDE do polo Petrolina (PE) – Juazeiro (BA) a relevância da candidatura, enquanto Região Integrada de Desenvolvimento, à Rede de Cidades Criativas da UNESCO.

Ademais, elencou-se as características naturais, históricas e culturais da RIDE Petrolina – Juazeiro, capazes de elegê-las como Cidades Criativas, e apresentou-se os benefícios que a inserção da região na Rede de Cidades Criativas da UNESCO poderá trazer para a população das cidades pertencentes a RIDE.

Tais investigações se justificam na medida em que, a fim de oportunizar o desenvolvimento econômico a partir da diversificação da estrutura sistemática das organizações que participam e com-



partilham de tais objetivos, a RIDE impulsiona ações que visam a tais escopos como uma maneira de, juntamente com o Governo Federal, e com a Companhia de Desenvolvimento dos Vales do São Francisco e do Parnaíba (CODEVASF), promover um desempenho interno capaz de estimular as cidades criativas. Nesse sentido, tais avanços representam uma natureza promovedora do desenvolvimento dessas cidades, a partir pressuposto de que devem agir direcionados ao fortalecimento desses municípios (BRASIL, 2010).

Embora a RIDE tenha alcançado, em diversos aspectos, avanços inovadores e progressivos, ainda existem alguns óbices presentes que impedem a realização dos projetos de desenvolvimento de maneira célere e totalmente eficaz. Nesse sentido, a representação relativa ao cumprimento dos objetivos dos entes federativos direcionados ao sistema de transporte público, o maquinário de funcionamento urbano, as ações de preservação do patrimônio histórico-cultural e as iniciativas promotoras da economia criativa, tem sido limitada em razão das restrições impostas por meio ausência de recursos.

Este estudo se justifica também pelo fato de que, uma das principais saídas para a diminuição das desigualdades sociais no Brasil, redução do desemprego e promoção do desenvolvimento sustentável, está diretamente ligada ao uso do que o país tem de melhor, a cultura do seu povo e as belezas naturais, através do impulso ao turismo. Sendo assim, a inserção da RIDE Petrolina – Juazeiro na Rede de Cidades Criativas da UNESCO representará um grande avanço na constante busca pelo desenvolvimento regional sustentável.

No que se refere ao Plano de Ação Integrada e Sustentável da RIDE Petrolina/Juazeiro, menciona-se que a legislação pela qual foi instituída a sua criação representa uma iniciativa de promoção da realização de investimentos direcionados ao desenvolvimento de projetos com foco na irrigação, recursos hídricos, turismo, reforma agrária, meio ambiente, sistemas de transporte, os demais relativos à infraestrutura básica e geração de empregos (BRASIL, 2010).

Tais iniciativas foram oriundas do Ministério da Integração Nacional, no ano de 2010, e se





relaciona diretamente ao desempenho das ações governamentais voltadas para o crescimento das oito áreas em prol do desenvolvimento regional social, econômico, cultural e sustentável, para a preservação, conservação e aprimoramento da qualidade de vida da população e do bem-estar social (Ibidem, 2010).

De acordo com o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), a população da RIDE, no ano de 2010, era de 686.410 habitantes, espalhada pelos seus oito municípios, população esta, que tem aumentado, sendo estimada em 779.351 habitantes no ano de 2017 (BRASIL, 2010).

Considerada, portanto, uma região próspera e inovadora, a RIDE ainda encontra dificuldades para a resolução dos problemas que envolvem os interesses comuns aos entes federativos que a compõem, entre eles, o do sistema de transportes público, a segurança pública, a conservação dos bens públicos, dos equipamentos urbanos, a proteção aos patrimônios históricos e culturais e o fomento à Economia Criativa.

Deste modo, a presente dissertação está dividida em seis partes: a primeira parte traz os elementos pré-textuais e a introdução. A introdução está fundamenta nos seguintes autores: Brasil (2010; 2015), Howkins (2013), Mirshawka (2017), Soete (2018) e Resende (2019).

Já a segunda parte, isto é, as bases teóricas que a fundamenta a pesquisa, está aportada nos seguintes autores: Furtado (2001; 2006; 2007; 2017; 2018; 2019; 2020; 2021), Siqueira et al., (2001), Florida (2005;2006), Davis (2006), SIAP (2007), Unger (2007), Swyngedouw (2009), Azevedo e Alves (2010), OCDE (2010; 2013), Júnior et al.,(2011), Fernandez (2014), De Marchi (2014), Oliveira (2015), Ferrera (2016), Rathore (2016), Ferreira (2017), Mirshawka (2017), Resende (2017), Bento (2018), KO (2018), Richardset al., (2018), Bodnar et al., (2019), De Almeida et al., (2018), Frederet al., (2018), Ramos e Duarte (2018), Achieng'akuno (2019), Brasil (2019; 2011), Cortese (2019), Errichiello (2019), Rivas (2019), Brouillette (2020), Cerisola et al., (2021), De Souza et al., (2020), Espíndola (2020), Proküpek (2020), Lazzaro et al., (2021), Hrac (2021) e, Silva (2021).

Na terceira parte se traz as bases metodológicas que fundamentaram esta pesquisa, estando



embasada nos autores: Minayo (1993), Goldemberg (1999), Moresi (2003) e, Gil (2019).

A quarta parte discorre os resultados obtidos com suas respectivas discussões, tendo sua construção fundamentada em autores como: Giuliatti et al.,(2004), Alves, Azevedo (2010), Araújo (2011), Reis (2011), Laundry (2012), Galvão e Carvalho (2013), Oliveira (2015), Carvalho e Pacheco (2016), Ferreira (2017), Maciel e Brandão (2017), Souza (2017), Souza e Lima (2017), Vivant (2017), Silva (2018), Souza (2018), Rivas (2019), Emmendoerfer e Fioravante, (2021) e, Gouveia (2021).

Portanto, a presente pesquisa buscou explicitar mais do que resultados, visto que se contextualizou, por meio das referências selecionadas, um cenário que precisa da atenção das autoridades competentes, buscando assim, promover uma reflexão acerca da temática, demonstrando a sua relevância e indispensabilidade frente à emergente necessidade de ações com foco na promoção do desenvolvimento regional sustentável.

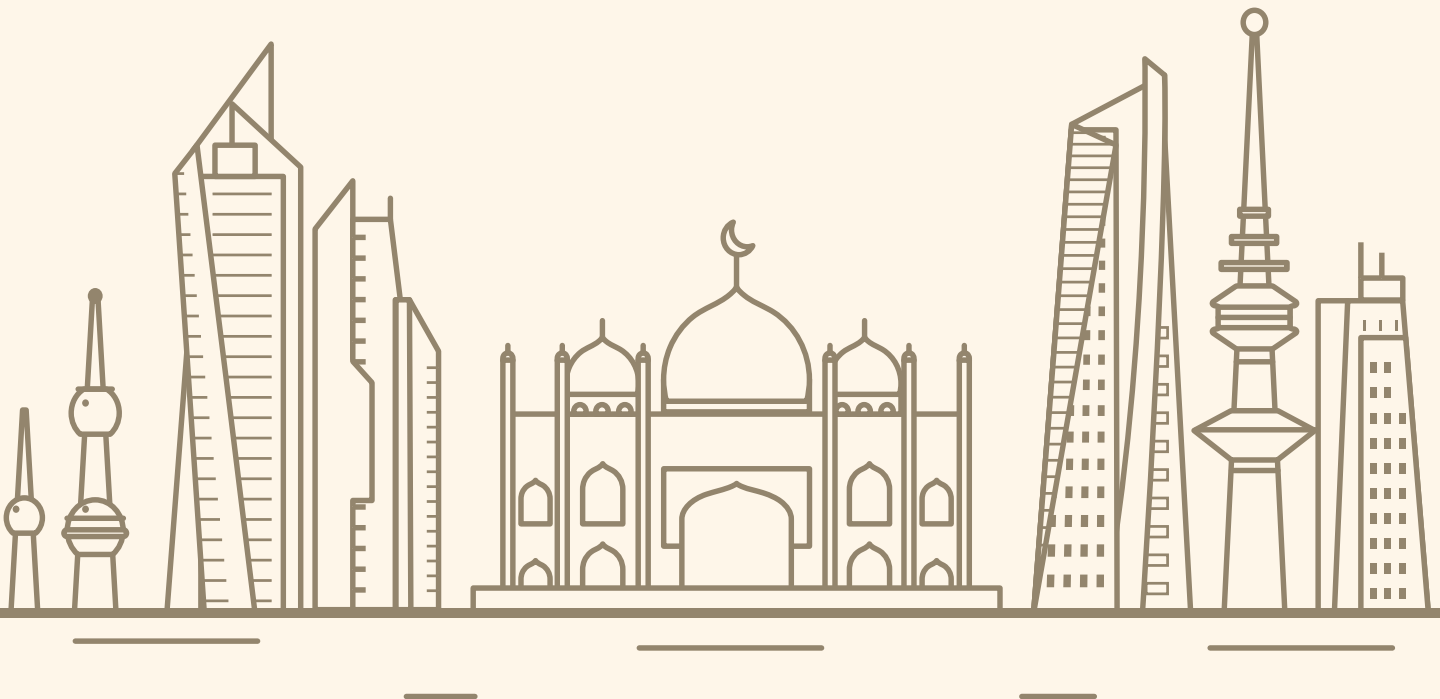




# Capítulo 1

## BASES TEÓRICAS QUE FUNDAMENTAM A PESQUISA

---



## **ECONOMIA CRIATIVA**

A Economia Criativa representa um acervo de investimentos nos setores de cultura, economia e sociedade para que possam ser criadas unidades de consumos e serviços. Esses estabelecimentos são destinados a fomentar estruturalmente essa conjuntura, haja vista que, tais produções são instituídas com o objetivo de impulsionar as potenciais formas de crescimento histórico, cultural, social, econômico e ambiental.

Quando se trata da Economia Criativa, deve-se mencionar a Comissão Econômica para a América Latina (CEPAL), que é um órgão das Nações Unidas, localizada em Santiago (Chile). O brasileiro Celso Monteiro Furtado, cientista nas esferas da economia criativa, integrou a respectiva Comissão enquanto foi recém-criada, e fez parte de outras instituições que direcionavam diversas ações, vinculadas ao Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES). Nesse contexto, Furtado fez parte de diversas políticas de economia criativa, entre as quais, destaca-se o programa de desenvolvimento sob o qual foi fundamentado o Plano de Metas do governo à época de Juscelino Kubitschek (RIVAS, 2019).

Nesse contexto, uma das principais questões norteadoras dos planos instituídos por Furtado se fundamentam sob a perspectiva de uma análise econômica, fazendo com que essa prioridade fosse também um dos principais objetos de seus estudos. Diante disso, o pesquisador realizou diversos estudos, entre os quais se pode salientar o que direcionou à sua descoberta dos “contornos específicos”, em que foram abordados e analisados, de maneira crítica, os modelos de desenvolvimento da economia criativa dos países latino-americanos (Ibidem, 2019).

Outrossim, entre diversos pontos a serem destacados em sua obra, foram altamente repercutidas as questões inerentes às suas pesquisas direcionadas à instituição da cultura, haja vista, que o pesquisador se dispôs a estudar e a entender as formas como a sociedade detêm a capacidade de utilizar e impulsionar a criatividade durante o exercício das suas atividades diárias (RIVAS, 2019).



Nesse sentido, De Marchi (2014) esclarece que essas teorias foram estudadas por meio das percepções acerca de como as pessoas, em determinado momento, não mais se preocupam com o que já tem e começam a cogitar novas possibilidades de ampliar o seu cenário. A partir de tais concepções, pode-se perceber que é essa espécie de pensamento ampliativo, o qual proporciona a capacidade de criação e produção, que poderá oportunizar a criação de novas maneiras de desenvolvimento, fazendo com que sejam observadas as demandas históricas, culturais, sociais, econômicas e ambientais, cujo suprimento pode ser proporcionado por novas ações de economia criativa.

Dessa forma, também se observa que essas necessidades se fundamentam na aspiração à independência econômica, uma vez que, a partir da promoção do desenvolvimento das potências culturais e sociais, pode-se chegar a uma economia capaz de romper com os laços instituídos em razão da subordinação às maiores economias mundiais. Tais considerações partem do pressuposto de que, ao desenvolver uma economia e uma cultura capazes de ultrapassar essas dependências, faz-se possível o alcance de maiores índices de igualdade e de justiça social, fazendo o que o crescimento seja uma forma de concretizar diversos preceitos democráticos e direcionados à redução das desigualdades sociais (DE MARCHI, 2014).

Durante o período de governo do presidente José Sarney, Furtado permaneceu como Ministro da Cultura do ano de 1986 a 1988, e uma de suas mais conhecidas ações foram as políticas direcionadas ao incentivo social na participação dos setores culturais. Nesse sentido, Furtado fez parte de iniciativas destinadas a impulsionar a produção cultural como uma forma de instrumentalizar as experiências das pessoas e transformá-las em uma fonte de informações e de patrimônios que poderiam ser aproveitados como um acervo cultural rico e dotado de diversidades (RIVAS, 2019).

Assim sendo, Furtado defendia uma perspectiva mais ampliativa no que se refere ao capital cultural, uma vez que, segundo as suas concepções, não dever ser resumido apenas à preservação de obras e patrimônios históricos, fazendo com que fossem levantadas novas possibilidades de promover a criatividade como uma riqueza patrimonial. Diante disso, o autor acreditava que a criatividade era



utilizada, muitas vezes, até mesmo inconscientemente, enquanto parte das atividades do dia a dia que exigiam uma solução improvisada ou uma criação inusitada, por exemplo (RIVAS, 2019).

Ademais, Furtado também defendia que as políticas de cultura limitada, as quais, somente abordam os instrumentos e obras históricas e a sua conservação nos museus, poderiam oportunizar um cenário desfavorável à criatividade e suas expressões mais modernas, fazendo com que não sejam impulsionadas as manifestações acerca de tais concepções. Além disso, também se ressalta como o autor analisa tais perspectivas, uma vez que, diante da necessidade de ações inovadoras e promotoras das manifestações criativas, acredita-se que o não estímulo a tais inovações representa uma estagnação socioeconômica e cultural, fazendo com que essas políticas de desenvolvimento sejam impelidas pela ausência de espaço e incentivo ao seu desempenho (RIVAS, 2019).

Acerca de tais considerações, Júnior et al. (2011) explicam que:

Na década de 1990, a percepção de que a relevância da criatividade no conjunto da economia não se restringia aos bens e serviços culturais, mas também afetava as indústrias de bens ordinários, como, por exemplo, o design de um novo carro, tênis ou roupa, induziu o governo britânico a fomentar um fórum de discussão para elevar a criatividade ao posto central do planejamento econômico. Do debate, construiu-se o conceito de indústrias criativas, definidas pelo Department for Culture, Media and Sport (DCMS), como sendo “... aqueles que são baseados na criatividade, habilidade e talento individual. Eles também têm o potencial de criar riqueza e empregos por meio do desenvolvimento e exploração da propriedade intelectual” (JUNIOR et al., 2011, p. 4).

Nesse contexto, também surgem diversos questionamentos no que se refere a compreensão de como a economia criativa pode contribuir para a sociedade, por meio da exploração da criatividade e da cultura (MIRSHAWKA, 2017). Nesse sentido, há diversos estudos que demonstram a importân-



cia da ampliação dos conceitos direcionados a tais elementos, uma vez que eles podem direcionar a uma sociedade mais linear em termos de igualdade social e capital cultural. Logo, na próxima seção apresenta-se alguns estudos e teorias, em nível internacional, que resguardam a possibilidade da utilização da economia criativa e da cultura como uma das formas de trazer um cenário econômico e social mais favorável e independente (FERNANDEZ, 2014).

### **Economia Criativa e Cultura em nível Internacional: os benefícios da sua exploração em relação ao âmbito social e econômico**

Na contemporaneidade, em razão da maior valorização dos preceitos democráticos e sociais advindos das evoluções direcionadas à modernização, têm-se explorado, em todas as esferas, as possibilidades trazidas por benefícios sociais enquanto se exploram as diversidades culturais e econômicas. Nesse sentido, os conceitos direcionados à economia criativa e à cultura como um termo mais abrangente no que se refere à sua ressignificação têm se tornado um cenário de discussões em que se propõem diversas ocorrências nas quais a sua exploração pode ser também direcionada aos preceitos sociais que buscam a redução das desigualdades (CERISOLA et al., 2021).

Dessa forma, alguns estudos e pesquisas norte-americanas apontam que a economia criativa tem altas possibilidades de trazer benefícios capazes de diminuir a pobreza e as desigualdades sociais, na medida em que um sistema industrial e cultural mais voltado para a participação social, para a informação e para a modernização das políticas urbanas podem levar a um cenário menos excludente (BROUILLETTE, 2020).

Os modelos de cidades norte-americanas contemporâneas podem exemplificar tais afirmações, haja vista, que são testemunhas de uma proporção crescente de seus moradores aos quais foi negada a participação ativa na economia local, instituições e a sociedade civil mais ampla, evidenciando as consequências negativas da não exploração da economia criativa, da participação social e



da utilização da cultura de maneira mais abrangente (BROUILLETTE, 2020).

Enquanto muitas localidades adotam mecanismos de ressignificação da economia e da cultura por intermédio da criatividade, uma metrópole resistiu à transição de uma economia industrial para uma economia baseada na informação e, em razão disso, a maioria dos bairros urbanos carregam as persistentes manifestações físicas e sociais da economia desigualdade e exclusão social (FURTADO, 2001). Os formuladores de políticas urbanas geralmente concordam que o desenvolvimento econômico e o crescimento do emprego são as soluções para a pobreza urbana e sua praga associada e patologia. Neste sentido, a economia criativa é uma das soluções mais populares de hoje para cidades que necessitam emergir (BROUILLETTE, 2020).

De acordo com Karen Davis, Conselheiro de Artes e Negócios da Grande Presidente e CEO da Filadélfia, a economia criativa é definida como a soma da atividade econômica decorrente de um segmento altamente educado da força de trabalho abrangendo uma grande variedade de indivíduos criativos – como artistas, arquitetos, programadores, professores universitários e escritores de uma gama diversificada de setores como tecnologia, entretenimento, jornalismo, finanças, fabricação de alta qualidade e das artes (DAVIS, 2006; HRACS, 2021). A lógica é que atrair a “classe criativa” para a região vai gerar empregos e receitas tributárias, e benefícios para todos os cidadãos.

A economia criativa está contribuindo para a renovada prosperidade de diversas cidades e para a distribuição social e geográfica desigual de seus benefícios. Entretanto, políticas públicas que promovem a economia criativa tem duas falhas graves: a primeira é uma percepção errônea da cultura e da criatividade como um produto do gênio individual e não coletivo atividade; e a segunda é uma disposição para tolerar deslocamento em troca de vitalidade urbana ou vantagem competitiva (DAVIS, 2006; HRACS, 2021).

Neste breve, recapitulam-se a cultura atual e a pesquisa de revitalização e a política para propor um novo modelo (uma economia criativa baseada na vizinhança) que tem o potencial para mover a cidade do século XXI em direção prosperidade e integração social (MIRSHAWKA, 2017). O Setor





Criativo e Política Urbana, na economia criativa, representa a última onda interesse pela cultura como uma cidade pós-industrial estratégia de revitalização. A partir de 1983, foram promovidos estudos de referência da Autoridade Portuária de Nova York e Nova Jersey, e estudos de impacto econômico que quantificaram a contribuição da organização sem fins lucrativos do setor cultural para uma economia regional baseada no efeito multiplicador da organização e do público (DAVIS, 2006; HRACS, 2021).

Com o tempo, os formuladores de políticas perceberam que impactos econômicos são ampliados quando delimitados espacialmente. Então, o distrito cultural planejado veio em voga, juntamente com o desenvolvimento de grandes instalações culturais como museus ou artes cênicas centros, como catalisadores para o renascimento do centro. A literatura da economia criativa examinou um conjunto mais amplo de indústrias nas quais a “criatividade” é visto como um ativo e estimula a produtividade (FLORIDA, 2005).

Estudos da Rand Corporation of the Performingand Media Arts assumiram a liderança no tratamento de empresas culturais sem fins lucrativos e comerciais como um único setor. O trabalho de Richard Florida, com suas reivindicações sobre o papel da “classe criativa” na vantagem competitiva global, incentivou a tendência de tratar as empresas sem fins lucrativos e com fins lucrativos como um setor único e definições expandidas de cultura, a fim de incluir design e áreas afins como parte da economia criativa (MIRSHAWKA, 2017).

A empolgação entre o público e as empresas executivas sobre a classe criativa tem ofuscado uma literatura crescente sobre os benefícios comunitários das artes e da cultura. Como a economia criativa, a construção da comunidade na literatura ultrapassou o foco nas organizações culturais sem fins lucrativos. Mas em vez de buscar integrar a cultura apenas à mudança econômica global, os pesquisadores de artes comunitárias se concentraram na integração de práticas culturais de base e artes informais à comunidade urbana contemporânea (FLORIDA, 2005).

Os geógrafos econômicos desenvolveram um terceiro fluxo de literatura, que explora “clusters” culturais orientados à produção e as redes sociais que sustentam a produtividade. É essa pers-



pectiva de cluster cultural que possui o maior potencial para atender aos objetivos políticos duplos de igualdade econômica e inclusão social. Nem a economia criativa nem a literatura de construção de comunidades se concentraram nos possíveis efeitos negativos da revitalização baseada na cultura (KO, 2018).

A gentrificação continua sendo a objeção mais comumente levantada, embora as evidências dificilmente justifiquem a preocupação. De fato, a tendência dos artistas de desencadear a rotatividade da população parece ser contrabalançada por seu papel na estabilização de bairros étnica e economicamente diversos. Uma desvantagem menos discutida da revitalização baseada na cultura, mas para a qual há mais evidências, é a expansão da desigualdade (Ibidem, 2018).

A desigualdade econômica, atribuída a mudanças estruturais, incluindo globalização, declínio dos sindicatos e desindustrialização, explodiu nos Estados Unidos nos últimos trinta anos. De particular relevância para as artes é o surgimento de mercados de trabalho “o vencedor leva tudo”. Robert Frank e Philip Cook que desenvolveram o conceito, mostram que as mudanças no mercado de trabalho americano expandiram o número de categorias de trabalho em que os membros mais qualificados obtêm uma parcela desproporcional de recompensas (ERRICHELLO, 2019).

O arquetípico vencedor leva tudo mercado de trabalho é o esporte profissional, onde os membros mais talentosos recebem salários muito superiores aos do membro médio. Frank e Cook sugerem que o que costumava ser uma característica relativamente rara agora é comum em um grande número de ocupações, servindo para acelerar a desigualdade econômica (Ibidem, 2019).

Dentro da economia criativa, os artistas são especialmente vulneráveis à dinâmica do “vencedor leva tudo”. O punhado de cantores de ópera, pianistas de concerto, dançarinos e autores vistos como os melhores do mundo acumulam rendas que superam as de praticantes talentosos que são vistos como menos extraordinários.

Um número significativo de estudos alterou a compreensão do papel que a cultura desempenha nas comunidades urbanas. Pesquisas realizadas na última década nos EUA, por exemplo, mol-



daram o campo: articulando uma visão ecológica do setor cultural – com fornecedores sem fins lucrativos, públicos e comerciais e artistas independentes – e seu relacionamento com as comunidades (LAZZARO et al., 2021).

Também, propuseram-se a desviar a atenção das organizações formais para grupos não-constituídos e outras práticas culturais e criativas “informais”; explorar as ligações entre as “artes informais” e outras partes do sistema cultural; e com foco na contribuição das artes e da cultura para a rede social e construção da comunidade. Muitos trabalhos sobre cultura comunitária estão preocupados com a inclusão de populações historicamente marginalizadas (Ibidem, 2021).

O Urban Institute desenvolveu uma ampla estrutura para rastrear a vitalidade cultural da comunidade – que define como “evidência de criar, disseminar, validar e apoiar as artes e a cultura como uma dimensão da vida cotidiana nas comunidades”. O setor informal de artes, em particular, está associado a minorias, imigrantes e outras comunidades fora das prioridades do mercado competitivo (LAZZARO et al., 2021, p. 29).

As artes informais incluem atividades criativas participativas e práticas em ambientes informais, bem como a economia informal de artistas profissionais e tradicionais subempregados. Etnógrafos em Chicago e no Vale do Silício documentaram o potencial de construção de comunidades das artes informais. Um estudo recente, por exemplo, descobriu que os imigrantes mexicanos em Chicago “usam práticas artísticas e culturais para quebrar o isolamento social, criar novas relações de rede social, fortalecer [...] laços entre os membros do grupo e criar laços locais e transnacionais com instituições (externas) [...]” (MIRSHAWKA, 2017, p.96).

O engajamento cultural contribui para a qualidade de vida da comunidade, refletindo e reforçando a diversidade social. Bairros urbanos com diversidade étnica, econômica e/ou doméstica são mais propensos do que comunidades homogêneas a abrigar programas culturais, participantes culturais e artistas. Da mesma forma, bairros culturalmente ativos são mais propensos a manter a diversidade demográfica ao longo do tempo (SIAP, 2007).



Uma pesquisa do Social Impact of the Arts Project (SIAP) sobre os bairros da Filadélfia documentou ligações entre engajamento cultural, diversidade social e capacitação da comunidade. Os moradores que participam das artes e da cultura tendem a se envolver também em outros tipos de atividades comunitárias. Além disso, a presença de organizações culturais em um bairro estimula a participação da comunidade local em geral. Esse tipo de participação cruzada da comunidade ajuda a estabilizar comunidades heterogêneas, bem como a aumentar a capacidade geral da comunidade (SIAP, 2007).

O SIAP documentou uma conexão entre a cultura da comunidade e o bem-estar infantil: grupos de quarteirões de baixa renda com alta participação cultural eram duas vezes mais propensos a ter baixa evasão escolar e delinquência do que outros bairros de baixa renda. Os indicadores de bem-estar infantil refletiam não o número de crianças em programas de artes, mas sim, a relação do engajamento cultural com a eficácia coletiva – isto é, de acordo com o pesquisador de saúde pública Felton Earls, “coesão social entre vizinhos combinada com sua vontade de intervir em nome do bem-estar das crianças” (Ibidem, 2007, p.47).

A teoria econômica de clusters parece oferecer o maior potencial para o setor criativo regenerar cidades em dificuldades. Os clusters culturais de produção, que ocorrem tanto na escala de bairro quanto na escala regional, surgem das redes sociais desenvolvidas para atender às necessidades comuns entre os produtores de um determinado setor. Os clusters, conforme relata o economista Michael Porter, são concentrações geográficas de empresas interconectadas, fornecedores especializados, prestadores de serviços e instituições associadas em um determinado campo. Aglomerados industriais famosos incluem Hollywood e “Silicon Valley” (SIAP, 2007).

A literatura do cluster cultural, portanto, reforça o foco da economia criativa na produção e nas interações intersetoriais. Ao mesmo tempo, no entanto, uma perspectiva de cluster sai das preocupações econômicas padrão para explorar as relações sociais que estimulam a inovação e o investimento. Assim, os clusters destacam a organização social da economia criativa, e é essa dimensão



socioeconômica que é o elo da cultura para a revitalização do bairro (Ibidem, 2007).

Pesquisadores de artes comunitárias encontraram conexões diretas entre cultura e revitalização. Em um estudo de dez bairros de Chicago, Grams e Warr identificaram as redes sociais como um mecanismo chave pelo qual as artes comunitárias contribuem para a melhoria do bairro. Ao desenvolver redes sociais, programas de artes de baixo orçamento alavancam ativos locais e não locais que resultam em benefícios econômicos diretos para o bairro – novos mercados, novos usos de instalações existentes, novos empregos para artistas locais – bem como um envolvimento mais amplo da comunidade (SIAP, 2007).

O SIAP desenvolveu métodos empíricos para medir o impacto das artes nos processos socioeconômicos mais amplos dos bairros urbanos. De fato, a pesquisa do SIAP mencionada acima, na Filadélfia, mostra uma relação forte e duradoura entre os bens culturais e a regeneração do bairro. Durante as décadas de 1980 e 1990, bairros de baixa renda com muitos provedores ou participantes culturais possuíam três a quatro vezes mais chances de se revitalizarem do que outras áreas de risco. Entre 2001 e 2003, os bairros pobres e ricos em bens culturais tiveram maior probabilidade de ver uma melhora dramática em seus mercados imobiliários. Dessa forma, ao questionar como se pode explicar uma conexão entre o engajamento cultural e o declínio da pobreza, as análises do SIAP da Filadélfia metropolitana demonstram que a produção cultural e a participação se reforçam, tanto dentro das comunidades quanto em toda a região (Ibidem, 2007).

Provedores culturais (sem fins lucrativos e com fins lucrativos), artistas individuais e participantes tendem a se localizar em comunidades semelhantes. Além disso, bairros ricos em recursos culturais enviam participantes para programas em toda a cidade e atraem pessoas de fora para o bairro. Mesmo entre os pequenos centros de artes populares, quase quatro em cinco participantes vêm de outros bairros. Ao contrário da maioria das atividades comunitárias, a cultura constrói pontes entre as divisões de geografia, etnia e classe social. Ao construir redes sociais dentro de e entre bairros, o engajamento cultural promove a capacidade coletiva, especialmente em comunidades de baixa renda



(SIAP, 2007).

Tais revitalizações demonstram uma grande construção de uma cidade criativa, na qual se exploram a participação da comunidade, a valorização da cultura e a utilização da criatividade para impulsionar a economia. A ideologia da economia criativa é uma barreira significativa para essa mudança. Se a vantagem competitiva e a prosperidade econômica de nossas cidades e regiões dependem de uma classe criativa, é difícil defender o bem-estar da massa de cidadãos comuns. Anteriormente, usamos a discussão de Howard Becker sobre “mundos da arte” para virar a classe criativa de cabeça para baixo (RICHARDS et al., 2018).

A visão de Becker fornece a base para o desenvolvimento de uma força de trabalho de economia criativa. Se uma economia criativa bem-sucedida se baseia na organização social – não na dotação individual –, uma estratégia de inclusão social identificaria oportunidades de mobilidade social e criação de riqueza em todo o setor, não apenas no topo. Tal estratégia teria implicações para a educação e treinamento e criaria um ciclo virtuoso de orientar as crianças urbanas para empregos que realmente existem e revalorizar esses empregos dentro da economia criativa (RICHARDS et al., 2018).

Uma estratégia de inclusão social desenvolveria recursos renováveis para apoiar programas e artistas criativos e culturais emergentes e inovadores, baseados na comunidade e ao serviço da comunidade. O investimento local relativamente modesto, mas sustentado, especialmente com apoio técnico e de rede de recursos, poderia promover a participação cultural que, por sua vez, constrói redes sociais nos bairros, em toda a cidade e em toda a região (Ibidem, 2018).

O modelo de ecossistema cultural comunitário descrito acima sugere uma abordagem cultural baseada no bairro para a revitalização da comunidade, regeneração urbana e desenvolvimento econômico regional. O modelo ilustra as interdependências de produtores, provedores e participantes culturais e os fluxos de rede entre a comunidade e as entidades regionais. O planejador cultural do Reino Unido, Chris Murray, reconhece os bairros como entidades culturais que são sustentadas e



sustentadas pela economia urbana contemporânea (RICHARDS et al., 2018).

A provisão para necessidades culturais ajuda a desenvolver e sustentar as comunidades, mas as comunidades locais também têm a função de sustentar e desenvolver a cultura das sociedades como um todo. É nas margens que muitas vezes ocorre a inovação: a mistura de cultura, a expressão da identidade individual, estilos de vida alternativos. A ‘Cool Britannia’ embala e vende a cultura popular em nível global, mas grande parte desse produto tem origem ‘na rua’, nos bairros. Murray promove a ideia de “tirar os bairros do ciclo do ‘problema urbano’ e repensá-los como centros culturais especiais e individuais que são “o sangue da vida, os núcleos atômicos das cidades” (MIRSHAWKA, 2017).

Todos os bairros urbanos têm potencial para se tornarem “centros culturais”, conforme acredita Murray, mas não sem uma ação coordenada. Ele defende uma abordagem que envolve artistas e cidadãos nos processos de planejamento e design e prevê a apropriação da comunidade e a propriedade do espaço. “Os artistas tendem a abordagens flexíveis e de mente aberta; inovação; métodos críticos e questionadores; e soluções centradas nas pessoas. Os artistas também têm um papel de facilitação e de manter o debate aberto” (MIRSHAWKA, 2017, p.96).

### **CIDADES CRIATIVAS**

As cidades, grandes ou pequenas, devem ser receptivas às melhores e mais inovadoras ideias e talentos de todo o mundo urbano. Para serem competitivas, as cidades precisam estabelecer objetivos sobre como usar eficiente e eficazmente todos os seus recursos: econômicos; recursos políticos e, acima de tudo, culturais. Para ter sucesso e obter e manter uma vantagem competitiva sustentável de longo prazo, as cidades não devem negligenciar seu potencial criativo e cultural (FERREIRA, 2017).

Elas sempre foram os centros de cultura e civilização e os centros de criação. Mas hoje eles enfrentam enormes desafios (problemas de infraestrutura, econômicos, sociais e ambientais) e



mudanças dramáticas estão ocorrendo. Tem de haver uma mudança de paradigma na forma como as cidades são geridas (FLORIDA, 2006).

Uma cidade criativa é um lugar melhor para se viver, trabalhar e se divertir. É um lugar que valoriza a vantagem de investir em pessoas, empreendedorismo e inovação. As cidades criativas representam uma política branda para a conjuntura urbana neoliberal, defendendo gastos públicos modestos e discricionários em ativos criativos, ao mesmo tempo em que surgem um pacote favorecido de estilos de vida da classe média baseados em formas autoindulgentes de excesso de trabalho, jogos expressivos, e consumo conspícuo - ao status de um objetivo de desenvolvimento urbano (Ibidem, 2006).

No Brasil, as discussões acerca da Economia Criativa e da criação das Cidades Criativas começou a repercutir depois da XI Conferência das Nações Unidas, que tratava do Comércio e Desenvolvimento (UNCTAD), organizada no Estado de São Paulo, em junho de 2004. Nesse contexto, iniciaram-se as perspectivas acerca das possibilidades de novas estratégias de desenvolvimento, fazendo com muitos países pudessem impulsionar suas potências econômicas e suas políticas de desempenho. Outrossim, o Ministério da Cultura no ano de 2011, instituiu a Secretaria da Economia Criativa (SEC), fato que impulsionou a criação de ações e iniciativas direcionadas ao desenvolvimento local e regional (BRASIL, 2011).

O Homo Creativus negocia com uma forma especialmente atomizada de capital humano (talento), enquanto prospera positivamente em competição implacável e longas horas de trabalho. Os líderes urbanos também são instados a fazer o que for preciso para transformar suas cidades em magnatas do talento, tendo sido alertados para o risco, se não atenderem adequadamente às necessidades dos jovens e inquietos, de serem rebaixados ao cinturão da ferrugem da brilhante e criativa economia (ACHIENG'AKUNO, 2019).

A inovação e a criatividade são essenciais para o crescimento sustentável e o desenvolvimento económico. Várias condições essenciais permitem a inovação criativa e incentivam o crescimento





econômico em nível local: padrões fortes e aplicação efetiva da proteção da propriedade intelectual; concorrência vigorosa; investimento em ambiente econômico, legal e social estável; uma infraestrutura fundamental de pesquisa e desenvolvimento forte e sustentável; políticas e mecanismos para promover a interface da inovação científica; ética; uma forte ênfase na educação de aprendizagem ao longo da vida em todos os níveis e para todos os seus tipos (FLORIDA, 2006).

Nesse contexto, apresentam-se relações diretamente complementares entre a cidade criativa e o planejamento urbano e sustentável, uma vez que os processos de criação das cidades criativas trazem os pressupostos de evolução da sociedade, da cultura, da infraestrutura e do bem-estar social. Podem ser exploradas também as questões sobre o planejamento urbano e sustentável, a fim de evidenciar a necessidade da sua implementação para proporcionar condições favoráveis à promoção das cidades criativas e da economia criativa (ACHIENG'AKUNO, 2019).

Por este ângulo, cada cidade deve trabalhar para identificar oportunidades na nova sociedade baseada no conhecimento e na economia criativa e se preparar para pegar a onda. A nova economia provocou uma reavaliação positiva dos ativos urbanos, e nesta nova economia, fatores como ativos intangíveis, capital intelectual, capital humano, qualidade de vida e instituições de pesquisa são muito mais significativos (FLORIDA, 2006).

Os desafios criados para as cidades pela nova economia estão se tornando oportunidades para um desenvolvimento sustentável. O sucesso requer, em primeiro lugar, enfrentar e superar os desafios complexos e, em seguida, identificar e capitalizar as oportunidades criadas pela nova economia. Existem alguns passos a serem dados hoje para desenvolver uma cidade criativa e colocar em prática os elementos que apoiarão a criatividade e a inovação em nível local. Nenhuma cidade pode ser vista como modelo (ACHIENG'AKUNO, 2019).

Segundo De Souza et al., (2020) a maioria das estratégias criativas da cidade são estratégias artísticas. No entanto, há uma infinidade de publicações sobre criatividade empresarial, contudo há pouco trabalho sobre a criatividade na resolução de problemas urbanos ou desenvolvimento urbano.



Muitas cidades desenvolveram estratégias ambiciosas para criar destinos para visitantes de negócios e lazer. Assim, para se tornar uma cidade criativa, é essencial não apenas ter informação e criatividade, mas também a capacidade de as usar adequadamente.

Estes mesmos autores afirmam que a vantagem competitiva determinada exógena e endógena de longo prazo e o crescimento sustentável dependem da capacidade de atrair os talentos certos. Ao dar uma olhada na história, pode-se encontrar muitas figuras lendárias que não eram apenas talentos científicos, mas também versadas em atividades artísticas. Einstein, por exemplo, era um violinista, Galileu um poeta. Para uma cidade criativa, a criação de nova riqueza, colocando esses recursos em bom uso, pode facilitar uma melhor compreensão das necessidades de desenvolvimento de uma sociedade sobre a qual uma visão, prioridades e estratégias claras podem ser desenvolvidas para envolver a maior participação possível em atividades criativas (DE SOUSA et al., 2020).

O alvo para a Cultura da Criatividade Urbana é definido como jovens profissionais com formação universitária em áreas centrais como ciência e engenharia, arte e design, entretenimento, computação e mídia, cujas características definidoras incluem preferência por estilo de vida, padrões de compra distintos e mobilidade (FERREIRA, 2017). A cidade em si tem que ser atrativa, não só para os negócios, mas também para a força de trabalho. A criatividade urbana requer uma estrutura ética para impulsionar a cidade e oferecer uma boa qualidade de vida. Isso requer um foco na criatividade suave, que é a capacidade de nutrir as cidades e sua ecologia cultural (DE SOUSA et al., 2020).

Muitas cidades ou regiões estão trancadas em planejamentos que não puderam ser executados por causa de infraestrutura física ou por causa de sua mentalidade. Os ajustes exigem mudanças nas atitudes e na forma como as organizações são administradas. O principal motor da nova economia do conhecimento é a criatividade que é transferida para o centro da política urbana e da nova economia urbana (Ibidem, 2020).

Assim sendo, a capacidade de ser criativo é determinada culturalmente. Muitas cidades têm áreas urbanas degradadas que sofrem com problemas econômicos, sociais e ambientais, e exigem



uma nova abordagem para a regeneração urbana. Melhorar a qualidade de vida nessas áreas tornou-se um desafio de importância crescente para a prática decisória política (DE SOUSA et al., 2020).

### **Planejamento Urbano e Sustentabilidade**

O planejamento urbano abrange a elaboração de planos e a regulação e gestão de vilas, cidades e regiões metropolitanas. Ele tenta organizar as relações socioespaciais em diferentes escalas de governo e governança, estando preocupado com as consequências sociais, econômicas e ambientais de delinear limites espaciais e influenciar as distribuições espaciais de recursos (BODNAR et al., 2019).

Os propósitos e meios de alcançar tais distribuições têm variado significativamente histórica e geograficamente, muitas vezes, em resposta aos desafios das abordagens predominantes que revelam a natureza política das intervenções de planejamento e as limitações das reivindicações de conhecimento técnico. Cada vez mais, os debates sobre o espaço, o social, o sujeito e a pós-colonialidade iluminam como as configurações socioespaciais atuais surgiram, o que pode ou não precisar mudar e o que o planejamento pode ou não contribuir em qualquer instância específica (Ibidem, 2019).

Dada a falta de fundamentos técnicos acordados para a prática de planejamento, a teoria do planejamento tende a se concentrar em processos normativos, posicionar o planejamento como uma arena para a democracia participativa. A pesquisa sobre questões urbanas pode ser aplicada de forma mais crítica sobre as limitações e potencialidades dessas aspirações normativas. Por outro lado, as preocupações da geografia com as interconexões socioespaciais podem prestar mais atenção aos objetivos e efeitos da prática de planejamento na criação e lutas por lugares específicos (BODNAR et al., 2019).

Na ótica de Bento (2018), a colaboração entre os setores de planejamento, transporte, meio ambiente e saúde é urgentemente necessária para enfrentar os desafios colocados pela urbanização,



colocando a saúde e o bem-estar no centro do desenvolvimento urbano e enfrentando problemas como a alta poluição do ar e os ruídos, os efeitos das ilhas de calor, as consequências das inversões térmicas e da falta de espaço, além do comportamento sedentário das sociedades.

Este mesmo autor defende que em 2050, cerca de 70% da população mundial viverá em áreas urbanas, representando o maior crescimento urbano da história humana. As cidades oferecem oportunidades e são motores de inovação e criação de riqueza, ao mesmo tempo em que, são as principais fontes de consumo de recursos, poluição, crime e doenças da sociedade. Para muitos, as crescentes desigualdades limitam os benefícios da vida urbana e exacerbam os impactos negativos (BENTO, 2018).

A saúde é um indicador e um pré-requisito para o desenvolvimento sustentável. Desastres naturais, mudanças climáticas e epidemias destacam a existência entrelaçada de humanos e seu ambiente, especificamente nas cidades. Há uma consciência crescente da necessidade de ambientes urbanos resilientes que possam proteger e promover a saúde da população e do planeta (Ibidem, 2018).

Segundo Bento (2018), estima-se que anualmente quase 20% da mortalidade natural por todas as causas poderia ser adiada a cada ano se as recomendações internacionais para a realização de atividade física, exposição à poluição do ar, ruído, calor e acesso a espaços verdes fossem cumpridas. As estimativas mostram que a maior parcela de mortes prematuras evitáveis foi atribuída ao aumento da atividade física, seguido pela redução da exposição à poluição do ar, ruído do tráfego e calor (CORTESE, 2019).

Muitas cidades em todo o mundo estão começando a mudar sua solução de mobilidade dos carros particulares para meios mais ecológicos e focados no cidadão. Os efeitos prováveis de tais políticas são reduções significativas da poluição do ar, dos ruídos e temperaturas relacionados ao tráfego nos centros das cidades. Por exemplo, foi relatada uma redução de até 40% nos níveis de NO<sub>2</sub> em dias sem carros. Essas reduções provavelmente levarão a uma redução na mortalidade e morbidade prematuras (Ibidem, 2019).



Em um artigo que se tornou fundamental para a literatura pós-política, Swyngedouw (2009, p. 26) discutiu o surgimento do que ele chama de “condição pós- política e pós-democrática” na governança urbana contemporânea que se correlaciona estreitamente com “a ascensão de um governo neoliberal que substituiu debate, desacordo e dissenso com uma série de tecnologias de governança que se fundem em torno do consenso, do acordo, das métricas contábeis e gestão ambiental”. Ele passa a especificar tais arranjos como formas de “governança além do estado” em que atores tradicionais do governo em cooperação com especialistas selecionados e ONGs formam uma arena política que é evacuada de quaisquer conflitos mais profundos, levando assim a um estreitamento do poder, parâmetros da própria democracia (SWYNGEDOUW, 2009).

Unger (2007) complementa que o planejamento que objetiva o futuro deve consistir no engajamento ativo de pessoas comuns em esforços práticos para expandir e melhorar as características democráticas cooperativas da vida econômica, social e política. Já Cortese (2019) corrobora enfatizando que a emancipação significativa que os indivíduos requerem um pluralismo político vibrante entre ‘conjecturas provisórias’ que antecipam e articulam passos práticos adiante.

As discussões sobre a ética do planejamento também têm sido mais difundidas na teoria do planejamento, onde, as análises filosóficas do planejamento e dos planejadores são comuns. Foi aí que surgiram argumentos sobre os princípios e valores centrais do planejamento, e vários modelos normativos onde as análises filosóficas de planejamento e planejadores são comuns. Foi aqui que surgiram os argumentos sobre os princípios e valores centrais do planejamento, e vários modelos normativos de planejamento foram desenvolvidos (SILVA, 2021).

A prática de planejamento, no entanto, só recentemente começou a enfatizar a ética do planejamento na forma de códigos profissionais cada vez mais abrangentes e ponderados, bem como procedimentos disciplinares aprimorados. As análises empíricas dos valores dos planejadores e as abordagens éticas que os acompanham têm auxiliado em nossa construção de instantâneos do terreno moral em que os planejadores se colocaram. Embora o consenso não seja aparente, muitas vezes



surgem certos loci de valores em torno da integridade ambiental, justiça social e tomada de decisões democráticas, bem como, comportamentos de planejamento específicos (Ibidem, 2021).

A educação em planejamento, que geralmente tem o intuito tanto de formar futuros profissionais quanto de fazer parte das universidades, onde o crescimento e o desenvolvimento intelectual são prioridade, começou a ‘mainstream’ as discussões sobre a ética do planejamento em seus currículos. Longe de inculcar valores particulares, Silva (2021) discorre que ensinar sobre ética em programas de planejamento geralmente tem o objetivo de ajudar os alunos a se envolverem em análises éticas rigorosas, bem como prepará-los para exercer uma profissão que defende certos princípios.

Assim, os valores são apresentados juntamente com os meios para examiná-los criticamente. Isso desempenha a dupla função de satisfazer as expectativas do instituto de planejamento em relação à formação de futuros profissionais, bem como a intenção mais acadêmica de ensinar os alunos a pensar com clareza e coerência.

A despeito das origens históricas e interesses comuns do planejamento urbano e da saúde pública, existem hoje apenas pequenas sobreposições entre os dois campos. Um resultado dessa “desconexão” é uma abordagem descoordenada para eliminar as gritantes desigualdades de saúde enfrentadas pelos pobres urbanos e pelas pessoas de cor (SILVA, 2021).

Enquanto a saúde pública está cada vez mais se concentrando em fatores biomédicos que podem contribuir para diferentes taxas de morbidade e mortalidade entre os mais abastados e os menos abastados, o campo está apenas começando a investigar seriamente o papel das decisões de uso da terra e como o ambiente construído influencia saúde da população. Ao mesmo tempo, a prática do planejamento urbano mostra poucos sinais de retorno a uma de suas missões originais, que é tratar da saúde dos menos favorecidos (Ibidem, 2021).

Assim, Silva (2021) enfatiza que o resultado é que, o trabalho nos dois campos é amplamente desconectado e ambas as áreas não estão levando em conta de forma significativa os fatores econômicos, sociais e políticos, que contribuem para as disparidades na saúde pública. No entanto, o signi-



ficado de saúde pública da desconexão entre planejamento e saúde pública não passou despercebido.

Nessa representação, as cidades criativas não são retratadas apenas como espaços com maior disponibilidade de soluções de criatividade e tecnologia, mas também ambientes urbanos “com bom desempenho em seis características: economia, pessoas, governança, mobilidade, meio ambiente e vida, construídas sobre a combinação ‘inteligente e criativa’ de dotes e atividades de cidadãos autônomos, independentes e conscientes” (DE ALMEIDA et al., 2018, p.48).

Elas contribuem, portanto, significativamente para essa visão, sugerindo que uma cidade é criativa quando os investimentos em capital humano, cultural e social, infraestrutura de comunicação tradicional e moderna e a sustentabilidade alimentam o crescimento econômico e uma alta qualidade de vida, com uma visão sábia gestão dos recursos naturais, por meio da governança participativa (DE ALMEIDA et al., 2018).

### **A importância das tecnologias diante da ascensão das cidades criativas**

A história ensina sobre transformações decisivas do ambiente urbano causadas pelos avanços da tecnologia, se vistos como um repositório de mais do que anedotas ou cronologias. A relação entre tecnologia, economia e cidades criativas, seja simbiótica ou unilateral, é tema de diversos estudos desde o início do século XX (FREDER et al., 2018).

De acordo com estes autores, Meadows defendeu a análise empírica com dados urbanos, e explorou duas hipóteses, isto é, a urbanização é função da tecnologia e da sociedade, e os processos de mudanças tecnológicas e sociais são funções da urbanização. Ainda segundo eles, recentemente, historiadores ambientais e urbanos como Tarr e Depuy, Monkkonen, Cronon e Melosi examinaram a história da tecnologia e o papel das tecnologias na formação das metrópoles modernas, lançando luz sobre as relações entre os serviços da cidade e a tecnologia urbana, a política ambiental (FREDER et al., 2018).



Deste modo, o desenvolvimento de uma cidade criativa precisa combinar inúmeras informações sociais. A quantidade de informações e dados incluídos no processo de desenvolvimento de cada cidade é bastante grande. Somente entendendo e percebendo completamente as informações e dados exigidos pela cidade se pode utilizar melhor os muitos problemas que existem no processo de construção de cidades criativas, para então, poder-se formular planos científicos e políticas relevantes para resolvê-los (PROKÜPEK, 2020).

Em suma, a construção de cidades criativas precisa ser totalmente integrada com a alta tecnologia atual, para que se possa receber melhor dados de alta precisão e grandes quantidades de informações para a construção de mecanismos que possam explorar e instrumentalizar a criatividade e a cultura, fornecer base de informações científicas suficientes e, em seguida, conduzir pesquisas e análises detalhadas sobre as informações e, finalmente, obter as informações necessárias para o desenvolvimento de cidades criativas (Ibidem, 2020).

No entanto, a ampla cobertura da rede informacional a que se refere não significa uma análise abrangente e integração dos dados de informação da cidade, mas apenas a integração de fatores-chave que têm impacto no desenvolvimento urbano e econômico. Se as informações da cidade forem coletadas de forma abrangente, não apenas consumirão muita mão de obra e recursos materiais, mas também não terão um impacto benéfico na cidade criativa, que se presume uma cidade sustentável, urbanizada, cultural e economicamente desenvolvida (PROKÜPEK, 2020).

A rede de informação ocupa uma posição crucial na construção de cidades criativas e no planejamento urbano e sustentável, principalmente no estabelecimento de múltiplas redes de informação, que desempenha papel fundamental na sociedade. Para atingir o objetivo de “interconexão profunda”, é necessário formar uma ligação de múltiplas redes de informação para atingir o objetivo de acesso interoperável entre informações e operações de agendamento entre dispositivos de acesso e para alcançar a tridimensionalidade e integração dos recursos de informação (Ibidem, 2020).

Ao desenvolver uma cidade criativa, pode-se aprender com ela que várias pequenas redes de





informação, criatividade e tecnologia independentes e separadas são integradas em uma grande rede. Só assim o grau de interação das informações da cidade pode ser bastante melhorado, e esse movimento também pode efetivamente aumentar o valor dos membros na rede de informações, de modo que a velocidade de desenvolvimento da cidade inteligente seja bastante aprimorada. Isso se justifica na medida em que o nível de qualidade de informações de rede determina diretamente o desenvolvimento da cidade criativa atual e fornece o desenvolvimento da criatividade, cultura, urbanização, orientação científica e motivação (RATHORE, 2016).

No processo de uso da informação do planejamento urbano, o processamento inteligente é apenas um estágio, e não o estágio final de todo o processo. O desenvolvimento da cidade criativa exige que cada cidade estabeleça uma plataforma de aplicação e compartilhamento de informações de alto nível, dentro do planejamento urbano e dos setores de economia criativa, para que os recursos de informação compartilhados na sociedade possam ser analisados e aplicados em alto nível, de modo a fazer melhor uso dessas informações, a fim de transformá-las em recursos (PROKÜPEK, 2020).

### **RIDE JUAZEIRO (BA) E PETROLINA (PE)**

Em 2019, o governo do Brasil instituiu uma nova Política Nacional de Desenvolvimento Regional (PNDR), por meio do Decreto Federal nº 9.810, de 30 de maio de 2019. O objetivo geral da nova PNDR foi reduzir as desigualdades regionais, especialmente econômicas e sociais. Para isso, estimular o crescimento econômico, gerar renda e a melhoria da qualidade de vida da população será a referência para as ações governamentais (BRASIL, 2019).

A nova PNDR substitui a anterior de 2007, cujas ações estavam voltadas para o desenvolvimento territorial, por um foco direcionado à desconcentração e internalização do desenvolvimento beneficiando regiões com baixos indicadores socioeconômicos, declínio populacional e consolidação de uma rede policêntrica de cidades. Para isso, utilizou uma abordagem territorial, e as escalas ma-



corregional e sub-regional (Ibidem, 2019).

No Brasil, o debate sobre as disparidades regionais não é contemporâneo, mas faz parte das ações do governo federal desde o início do século XX. Entre as ações colocadas em prática ao longo dos anos, os investimentos em energia e infraestrutura viária, a criação da Zona Franca de Manaus e a formação de corredores de desenvolvimento foram os principais instrumentos para tentar melhorar a atratividade das regiões periféricas do Brasil. Com a Constituição Federal de 1988, entre os objetivos fundamentais da República Federativa do Brasil estão a garantia do desenvolvimento nacional e a redução das desigualdades regionais e sociais. Nesse caso, o desenvolvimento regional passou a ser um dos focos do governo federal, e em 2007 e 2019 os decretos da PNDR foram apresentados como instrumento legal para orientar ações em prol do desenvolvimento regional e disparidades, que marcam o processo de desenvolvimento econômico brasileiro (ESPÍNDOLA, 2020).

De acordo com Furtado (2001), o subdesenvolvimento regional tem duas características: primeiro, pode retroalimentar-se, ou seja, fortalecer-se ao longo do tempo; e, segundo, é um processo fechado e dualista, criando regiões avançadas e atrasadas. Além de se agravar ao longo do tempo em uma perspectiva cumulativa, o processo de subdesenvolvimento regional também fortalece a polarização. Seriam falsas as ideias que reforçam a liberalização do mercado, a livre circulação de capitais e que as forças internas da região seriam capazes de estimular automaticamente o desenvolvimento.

O processo de desenvolvimento regional é uma relação de dominação entre regiões ricas e pobres, o que reforça ainda mais as desigualdades espaciais. A dominação de regiões desenvolvidas ou centrais produziria interdependências produtivas, ou seja, as atividades mais dinâmicas e tecnologicamente avançadas estariam localizadas em regiões desenvolvidas, o que ofereceria um ambiente mais favorável à inovação, ao crescimento do emprego e à acumulação de capital. Regiões subdesenvolvidas têm dificuldade em mudar de perfil devido aos desequilíbrios nos fatores de produção e à escassez de recursos humanos, o que reforça a relação polo- periferia (ESPÍNDOLA, 2020).

As RIDEs foram instituídas durante a formação das cidades metropolitanas, criadas na década-



da de 70, durante os períodos militares, fase em que o Governo Federal optou pela instituição de nove regiões metropolitanas, fazendo com que se destacassem os Planos Nacionais de Desenvolvimento (PNDs). Nesse cenário, o crescimento urbano foi sendo disseminado de forma rápida, haja vista que os censos realizados, à época, indicavam que tais fenômenos estariam ocorrendo em razão do alto quantitativo de migrações dentro do país (AZEVEDO; ALVES, 2010).

Nesse sentido, essas migrações, que consistiam na mudança de um alto número de pessoas para os espaços urbanos e regiões metropolitanas, advinham das fases de crescimento da industrialização, que proporcionava altas expectativas de acerca da diminuição do desemprego e atenuação das desigualdades sociais. Dessa forma, as diretrizes sob as quais foram elaboradas as normas dos PNDs versavam acerca de tais elementos, os quais representavam planejamentos que visam à diminuição do desemprego, melhora da economia, melhora da qualidade de vida e inserção de mais trabalhadores no mercado industrial (Ibidem, 2010).

De acordo com Azevedo e Alves (2010) após a década de 80, houve diversas transformações das regiões metropolitanas, fazendo com que ocorressem um alto índice de aglomerações urbanas, além de uma ampliação significativa das cidades médias, à época. Diante disso, conseqüentemente, a sociedade presenciou diversos eventos como o aumento do número de localidades periféricas, além do crescimento das que já existiam, e um crescimento considerável da população que residia nas regiões metropolitanas.

Segundo estes autores, presenciou-se um crescimento quantitativo de 3,1% na população das periferias, fazendo com que se manifestassem de maneira ainda mais precisa a necessidade de um planejamento de desenvolvimento urbano regional mais preparado para as conseqüências dos processos de industrialização de urbanização (AZEVEDO; ALVES, 2010).

Com a instituição da Constituição Federal de 1988, também foram elaboradas as normas que estabelecem um tratamento especiais para as questões relacionadas às questões das microrregiões e aglomeração Urbana, uma vez que se trata de temática de interesse público (OLIVEIRA, 2015). Ou-



trossim, a Carta Magna estabeleceu ainda diretrizes que versam sobre a cooperação nos assuntos que priorizam o bem-estar social, gerenciamentos dos problemas intermunicipais, das áreas metropolitanas e participação voluntária para a colaboração dos assuntos de interesse público:

Ao estabelecer a institucionalização da cooperação de interesse público no Artigo 23 da Constituição Federal e em outras disposições, a cooperação voluntária nas regiões metropolitanas, aglomerações urbanas e microrregiões assume especial relevância no sentido de fazer cumprir a integração das funções públicas de interesse comum e de estimular a capacidade de iniciativa dos entes federados. A Emenda Constitucional nº. 19, de 1998, conferiu nova redação ao Art. 241 da C. F., os consórcios e convênios passaram a figurar como meios de que dispõe o estado para fins de interesse público. O Artigo 43 da Constituição Federal, visando ao desenvolvimento e à redução das desigualdades, abre a possibilidade de se instituir regiões de desenvolvimento em municípios de diferentes estados, mas integrantes de mesmo complexo social e geoeconômico. Nos anos 90, novas regiões metropolitanas foram formadas, com base em diferentes critérios estipulados em cada um dos estados - sendo 13 novas regiões metropolitanas criadas oficialmente entre 1995 e 2000, além da RIDE do Distrito Federal e Entorno, em 1998 (AZEVEDO; ALVES, 2010. p. 89).

Corroborando, Oliveira (2015) manifesta que os planejamentos de desenvolvimento da RIDE necessitam, necessariamente, de uma instituição de governança cooperativa, participativa e colaborativa para que os planos instituídos possam ultrapassar as linhas teóricas. Nesse sentido, refere-se a um processo governamental articulado de maneira organizada para que possam ser executadas as medidas instituídas nos planejamentos, a partir das quais se pode proporcionar a concretização dos PNDs.



Dessa forma, embora a RIDE seja resguardada por normas legais e seus pressupostos sejam protegidos pela Constituição Federal, não há uma estrutura governamental suficientemente organizada para que as suas normas e planejamentos sejam integralmente cumpridos. Diante disso, ressalta-se a importância de um projeto capaz de ultrapassar apenas os projetos políticos, os quais não apresentam eficácia diante dos problemas estruturais constantes nas realidades da esfera do desenvolvimento urbano (OLIVEIRA, 2015).

Na concepção de Ramos e Duarte (2018) uma das grandes problemáticas apontadas versa sobre o fato de que, conforme os dados divulgados pelo Instituto Brasileiro de Geografia e estatística – IBGE, o quantitativo populacional de RIDE Petrolina (PE) e Juazeiro (BA), em 2010, representava 686.410 habitantes, que se localizavam entre os municípios constantes em sua delimitação. Desta maneira, tais quantitativos têm aumentado consideravelmente, à medida que os anos se passam, fazendo com que a sociedade tenha que lidar com uma aglomeração nas localidades mencionadas, os quais são os oito municípios que compõe a RIDE.

Dessa forma, tais problemáticas têm se tornado mais evidentes a partir do ano de 2017, evidenciando a dependência que os demais municípios da RIDE vêm manifestando em relação às cidades de Juazeiro (BA) e Petrolina (PE). Nesse sentido, tais condições provocam um número significativo de migrações diariamente, fenômeno que traz problemas relacionados à superlotação nas universidades, transportes coletivos, escolas, centros de saúde, atendimento emergências, centros comerciais, entre outros (RAMOS; DUARTE, 2018).

As ocorrências que ultrapassam as delimitações da RIDE, são também contemplados os habitantes das cidades em um raio de 300 quilômetros de distâncias de tais localidades populacionais. Outrossim, os deslocamentos entre as cidades de Juazeiro e Petrolina também atingem um quantitativo considerável, uma vez que essas duas localidades são consideradas “vizinhas”, o que faz com que diversos moradores de uma cidade possam exercer suas atividades diárias na outra, fazendo com que tenham que integrar esses cenários de deslocamento. Nesse sentido, Ramos e Duarte (2018) explicam



que:

Para atender às demandas de transporte citadas, encontram-se entre os principais meios de transporte público de passageiros da RIDE: 1) O transporte realizado por mototáxi (transporte individual de passageiro), com regulação municipal; 2) O transporte em linhas urbanas, nas cidades de Petrolina (PE) e Juazeiro (BA) (realizado por ônibus com características urbanas), com regulação municipal; 3) Os transportes complementares (realizados por vans, micro-ônibus e ônibus), regulamentados pelos municípios, com grande número de deslocamentos para as zonas rurais; 4) Os taxis (veículos de passeio que realizam transporte público), regulamentados pelos municípios; 5) O transporte intermunicipal de passageiros (realizado por ônibus), regulado pelos estados da Bahia e de Pernambuco; 6) O transporte interestadual de longa distância (realizado em veículos de característica rodoviária), regulado pela Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT; 7) O transporte interestadual semiurbano de passageiros (realizado em ônibus de característica urbana), entre as cidades de Petrolina (PE) e Juazeiro (BA), regulado pela Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT; 8) O transporte de passageiros por fretamento contínuo, caracterizado pelo fato de os mesmos passageiros realizarem, diariamente, os mesmos trajetos, nos mesmos veículos. Esse tipo de transporte é muito presente na região por conta da necessidade de transporte de trabalhadores rurais e estudantes (realizado por vans, ônibus e microônibus). Nesse tipo de transporte, a regulamentação é exigida de acordo com a área de abrangência do serviço, podendo ser municipal, intermunicipal ou interestadual; e, 9) O transporte por aplicativo (realizado por veículos particulares, através de aplicativos de Smartphones), com regulação municipal



(RAMOS; DUARTE, 2018, p. 2).

Ademais, estes mesmos autores ressaltam que, embora haja os transportes que movem dentro nas normas legais, existem também os intermediários que atuam na clandestinidade, uma vez que o sistema estrutural dos transportes regulamentados não é suficiente para atender à demanda populacional dessas localidades. Também, acrescenta-se como fator determinante da ineficácia dos sistemas de transportes coletivos a ausência de um planejamento cooperativos entre os entes federados, o que faz com que o volume de normas das legislações direcionadas ao tema não sejam eficazes, representando apenas um acervo burocrático.

Assim, as questões direcionadas ao desenvolvimento regional representam uma gama de estudos e pesquisas as quais buscam investigar quais os requisitos necessários para que se possa oportunizar a resolução desses tipos de problemas diante da aglomeração urbana. Projetar e implementar uma carteira de investimentos que promova o desenvolvimento regional depende de várias capacidades diferentes. Entre elas está a capacidade de investir usando uma estratégia integrada e adaptada a diferentes lugares. Isso significa primeiro articular uma visão estratégica com objetivos claros, definir a política para apoiá-la e, em seguida, engajar-se em um planejamento de desenvolvimento regional que seja intersetorial, “adaptado ao local”, orientado a resultados, realista, voltado para o futuro e coerente com os objetivos nacionais (OCDE, 2013).

Implicitamente, exige-se a capacidade de reunir e orientar diversos setores e interesses políticos para identificar e implementar o desenvolvimento regional e as prioridades de investimento de uma forma coerente e sequencialmente adequada que otimize os recursos. O sucesso também pode depender da garantia de que a atividade ocorra na escala territorial adequada (ou seja, nacional, regional ou local) e da adoção de uma abordagem baseada no aprendizado para a capacitação nos níveis nacional e subnacional. Por trás dessa realidade, está a necessidade de um sistema de governança multinível que seja adequado ao propósito, capaz de apoiar todos os níveis de governo na tomada e



implementação de decisões de investimento bem-sucedidas para o desenvolvimento regional.

Vale ressaltar que o desenvolvimento regional é um termo amplo que pode ser considerado como um esforço geral para reduzir as disparidades regionais e promover o crescimento equilibrado e inclusivo em um país, uma região individual ou uma área metropolitana, urbana ou rural. Desde a sua introdução como área de política nas décadas de 1950 e 1960, o principal objetivo da política regional entre os países da Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE) tem sido a maior equidade e desenvolvimento equilibrado.

Nas concepções de Siqueira et al., (2001) com o tempo, este aspecto evoluiu de intervenções de cima para baixo, baseadas em subsídios, projetadas para reduzir as disparidades regionais para uma abordagem muito mais ampla, projetada para melhorar a competitividade regional, muitas vezes adotando uma estratégia que promove o “lugar”. Isso se traduz em focar em ativos regionais específicos, em vez de investimentos e transferências de cima para baixo, e abrange uma ampla gama de fatores diretos e indiretos que afetam o desempenho.

Uma estratégia de desenvolvimento regional é um plano de longo prazo para atingir um objetivo ou objetivos territoriais especificados, reunindo as estratégias de diversos setores políticos para apoiar a sua implementação coerente e contribuição para a produtividade, crescimento, bem-estar e atratividade de um território. Essa estratégia depende da união de vários outros elementos, incluindo várias políticas setoriais (por exemplo, educação, desenvolvimento econômico, emprego, habitação, inovação, uso da terra, transporte, bem-estar etc.), os governos regionais e locais com os quais as responsabilidades políticas são compartilhadas, e o setor privado e os cidadãos (SIQUEIRA et al., 2001).

De tal modo, uma política de desenvolvimento regional representa uma abordagem de ação acordada, traçando um curso de ação consistente para alcançar o(s) objetivo(s) articulado(s) na estratégia de desenvolvimento regional. As políticas podem mudar com as novas administrações governamentais e, portanto, tendem a ter horizontes de tempo mais curtos do que as estratégias (Ibidem, 2001).





Assim sendo, uma estratégia de desenvolvimento regional estabelece um plano de longo alcance baseado em visão para alcançar objetivos nacionais, regionais ou locais de crescimento. Ao fazê-lo, ancora as intervenções de políticas setoriais para o desenvolvimento regional, por exemplo, nos transportes, habitação, educação, economia, inovação etc. Objetivos diferem de uma estratégia de desenvolvimento econômico regional (ou de outras estratégias setoriais de política) no escopo e na amplitude das alavancas políticas utilizadas (FERRERA, 2016).

Os governos muitas vezes lutam com a dimensão da “visão” das estruturas estratégicas porque requer pensar em um estado futuro além dos ciclos governamentais imediatos e das preocupações políticas (OCDE, 2010). O processo envolve o aproveitamento de capacidades que muitas vezes não são totalmente desenvolvidas ou facilmente implementadas no governo, por exemplo: distinguir horizontes de análise e agir de acordo; e obter e considerar diversas perspectivas e fontes de entrada para uma estratégia de longo prazo e, para o planejamento orçamentário de médio e longo prazo; bases de evidências bem estabelecidas e um serviço público capaz de fornecer aconselhamento analítico baseado em evidências; e estar confortável com a abertura do diálogo ao setor privado, terceiro setor, sociedade civil e cidadãos interessados (OCDE, 2010; FERRERA, 2016).

Dada a realidade exposta pela tipologia sub-regional de renda e variação do Produto Interno Bruto (PIB), bem como a necessidade de estabelecer áreas prioritárias de atuação, foram definidas como áreas prioritárias na PNDR as seguintes: o Semiárido, a Zona Fronteiriça e a Regiões de Desenvolvimento, bem como, outras áreas consideradas relevantes, além, da definição de treze mesorregiões diferenciadas. As mesorregiões diferenciadas são espaços subnacionais, contíguos entre dois ou mais estados federados, cujos perfis sociais, econômicos e históricos apresentam semelhanças em termos de crescimento econômico fraco ou estagnado. Consequentemente, isso traz repercussões negativas para o perfil de desenvolvimento social e vice-versa (FERRERA, 2016).

Em termos de financiamento, a PNDR conta com fundos constitucionais para algumas regiões específicas do Brasil. Segundo Resende et al., (2017, p. 396), “os fundos constitucionais de



financiamento das regiões Norte, Nordeste e Centro-Oeste totalizaram R\$ 2,5 bilhões em 1995”. Como percentual do PIB regional, representou 0,2% do PIB no Norte, 0,6% no Nordeste e 0,2% no Centro-Oeste. Em 2012, os valores foram da ordem de R\$ 20 bilhões. Em participação relativa do PIB regional, já representava 1,0% do PIB na Região Norte, 2,3% no Nordeste e 1,6% no Centro- Oeste, ou seja, para as macrorregiões mais pobres do Brasil, há recursos constitucionais consideráveis. Já para as Regiões Sul e Sudeste, consideradas mais dinâmicas, apesar de apresentarem áreas problemáticas em seu território, não têm acesso a fundos constitucionais específicos para o desenvolvimento regional (RESENDE, 2017).

Para suprir a falta de um quadro de informações e indicadores, o Decreto nº 9.810, de 30 de maio de 2019, criou o Centro de Inteligência Regional e o Sistema Nacional de Informações para o Desenvolvimento Regional, sob a coordenação do Ministério do Desenvolvimento Regional, com o objetivo de monitorar e avaliar os instrumentos financeiros, planos, programas e ações da PNDR. Em outras palavras, a nova PNDR prevê a utilização de um painel de indicadores para orientar as ações e monitorar a eficiência e eficácia das ações em prol do desenvolvimento regional (RESENDE, 2017).

A PNDR 2007 começou com mais ações de desenvolvimento na base do território, mudando o rumo do desenvolvimento a partir do topo, dirigido exclusivamente pelo governo federal. Além disso, reconheceu o papel dos municípios e estados federais na promoção do desenvolvimento socioeconômico. A nova PNDR, instituída em 2019, menciona municípios e o município uma vez, apenas para se referir à formação de redes de informação para monitoramento da política. Ambas têm o mesmo objetivo de resolver as desigualdades regionais, mas a PNDR 2019 reconfigura a Câmara de Políticas Nacionais de Integração, ajustando a reestruturação promovida no organograma do governo federal. Além disso, a nova PNDR avançou na criação do Sistema Nacional de Informação para o Desenvolvimento Regional, coordenado pelo MDR. Esse sistema será um elemento essencial para monitorar o desempenho das regiões, tanto no que diz respeito aos objetivos das políticas públicas quanto aos investimentos que serão realizados por meio das ações da PNDR (Ibidem, 2017).



A criação de uma nova Política de Desenvolvimento Regional em 2019 não implicou necessariamente no desenvolvimento regional automático das regiões brasileiras. A história econômica recente do Brasil tem mostrado que os investimentos em capital humano e social, por meio de transferência de renda, melhoria do poder aquisitivo da população, interiorização dos serviços de saúde e assistência social, bem como a interiorização das condições de educação, especialmente o ensino superior, também rendem resultados em termos de redução das disparidades regionais. Em outras palavras, as políticas de integração regional e inclusão social também devem ser conduzidas em paralelo com as políticas públicas de promoção das economias regionais e seus padrões de desenvolvimento. Além disso, nada avançará se a economia brasileira continuar gerando desequilíbrios macroeconômicos e ambientais que impedem seu crescimento sustentável (RESENDE, 2017).

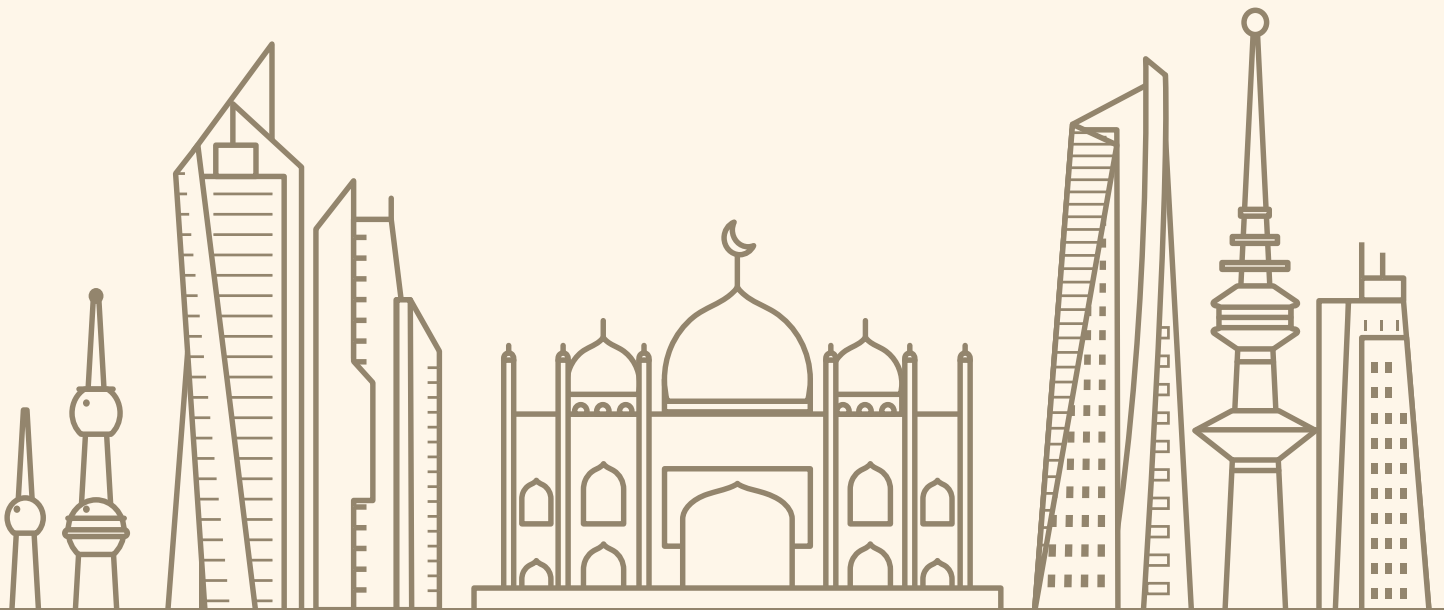




# Capítulo 2

## BASES METODOLÓGICAS QUE FUNDAMENTAM APESQUISA

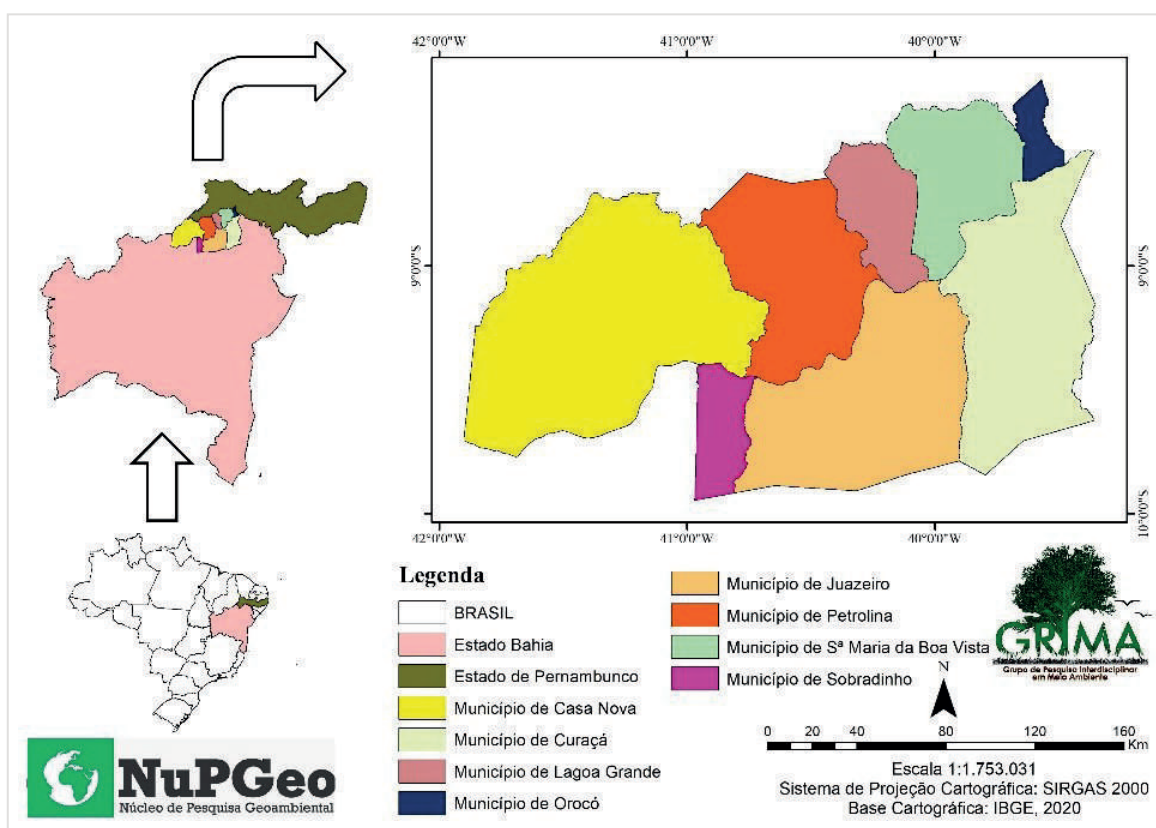
---



## LOCALIZAÇÃO

A Região Administrativa Integrada de Desenvolvimento (RIDE) do Polo Petrolina – Juazeiro (mapa 1) se localiza em uma das regiões que representam um dos maiores índices de crescimento populacional desde a sua instituição, ocorrida no ano de 2000.

Mapa 1: RIDE do Polo Petrolina – Juazeiro



Fonte: Dados da Pesquisa (2022).

Conforme os dados divulgados pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) nos anos entre 2001 e 2006, as taxas de aumento do número populacional da região cresceu 2,60% ao ano, o que representa um índice de crescimento maior se comparado a outros períodos anteriores (AZEVEDO; ALVES, 2010).



## **TIPOLOGIA DA PESQUISA**

A pesquisa pode significar de maneira simples, a procura por respostas que respondam determinadas perguntas. Para Minayo (1993, p.23), olhando por um olhar mais filosófico, a pesquisa é considerada como “atividade básica das ciências na sua indagação e descoberta da realidade. É uma atitude e uma prática teórica de constante busca que define um processo intrinsecamente inacabado e permanente. É uma atividade de aproximação sucessiva da realidade que nunca se esgota, fazendo uma combinação particular entre teoria e dados”. Deste modo, esta pesquisa tem natureza básica, abordagem qualitativa, sendo classificada quanto aos objetivos como descritiva, exploratória, bibliográfica e caracterizada quanto aos procedimentos como de campo.

É considerada como básica pois objetiva a produção de novos conhecimentos, úteis para o avanço da ciência, sem uma aplicação prática prevista inicialmente. De acordo com Moresi (2003), a pesquisa básica tem o objetivo de criar e gerar novos conhecimentos que sejam úteis e que possam ser aplicados de acordo com o avanço da ciência, sem ter aplicação prática prevista, desenvolvendo verdades e interesses universais. É descritiva, porque como o próprio nome já diz, se encarrega de descrever as características de populações ou fenômenos que serão estudados. Essa pesquisa em si, possui algumas peculiaridades, dentre elas, a utilização de técnicas padronizadas para a coleta de dados, como uma observação sistemática etc.

A pesquisa descritiva não faz uso de técnicas e recursos estatísticos pois considera que existe uma relação dinâmica entre o sujeito e o mundo real, ou seja, um vínculo não se dissocia entre a subjetividade e o mundo objetivo que não podem ser traduzidos apenas em números.

Também é exploratória porque tem por finalidade desenvolver, esclarecer conceitos e ideias, tendo em vista que o tema escolhido é pouco explorado tornando-se difícil formular hipóteses precisas e operacionais. É bibliográfica porque foi elaborada a partir de material já publicado, constituído principalmente de livros, artigos de periódicos e documentos eletrônicos (GIL, 2019).



## **ABORDAGEM METODOLÓGICA DA PESQUISA**

As abordagens metodológicas das pesquisas consistem na construção do conhecimento original, que siga as exigências científicas. Essas abordagens devem seguir um critério de coerência, objetivação, originalidade e consistência. De acordo com Goldemberg (1999), a pesquisa deve seguir e preencher os seguintes requisitos:

- a) a existência de uma pergunta que se deseja responder;
- b) a elaboração de um conjunto de passos que permitam chegar à resposta;
- c) a indicação do grau de confiabilidade na resposta obtida.

O planejamento dela, dependerá de três fases basicamente, são elas: a) Fase decisória: referente à escolha do tema, à definição e à delimitação do problema de pesquisa; b) Fase construtiva: referente à construção de um plano de pesquisa e à execução da pesquisa propriamente dita; c) Fase redacional: referente à análise dos dados e informações obtidas na fase construtiva. É a organização das ideias de forma sistematizada visando à elaboração do relatório final, e a apresentação do relatório de pesquisa que deverão obedecer às formalidades requeridas academicamente.

Dessa forma, esta pesquisa possui uma abordagem qualitativa visto que esta não requer uso de estatística, sendo o ambiente natural a fonte direta para coleta de dados e o pesquisador o instrumento chave (GIL, 2019). Assim, dentro da pesquisa qualitativa, a interpretação dos fenômenos e a atribuição dos significados são indispensáveis e básicas.

## **DESCRIÇÃO DAS TÉCNICAS DE PESQUISA**

A fonte direta para a coleta de dados é o ambiente natural, e o pesquisador é a peça-chave



para a realização dela. Os pesquisadores tendem a analisar e interpretar os dados de maneira indutiva, onde os principais focos de abordagem da pesquisa são os processos e seus significados.

Quanto aos procedimentos de coleta de dados esta pesquisa é caracterizada como bibliográfica e de campo. É bibliográfica porque seu referencial teórico e metodológico foi elaborado a partir de embasamentos em materiais já publicados, constituído principalmente, de livros, e-books e artigos científicos publicados em periódicos.

O procedimento bibliográfico permite ao pesquisador a cobertura de uma gama de fenômenos muito mais ampla do que aquela que poderia pesquisar diretamente, especialmente quando o problema de pesquisa requer dados muito dispersos pelo espaço. Ela é indispensável nos estudos históricos (GIL, 2019).

A pesquisa é também de campo, visto que, foi necessário a visita in loco aos locais com potenciais criativos, realizando-se a observação sistemática e o registro fotográfico deles, com vistas a demonstração da real potencialidade de cada lugar e de cada patrimônio histórico, cultural e natural. Esta é uma modalidade de pesquisa que objetiva se aprofundar em determinada realidade, sendo efetivada por meio da observação sobre as atividades do fenômeno estudado, consistindo em um estudo profundo e exaustivo, de um ou poucos objetos, de maneira que o conhecimento possa ser detalhado e amplo (GIL, 2019).

### **ANÁLISE DE DADOS**

A coleta e a análise dos dados, devem seguir e compreender duas qualidades importantes: persistência e paciência, uma vez que, em muitos casos essa etapa não é obtida com sucesso na primeira tentativa, ou na primeira rodada dos testes, por isso é necessário que o pesquisador seja resiliente em relação aos resultados de sua pesquisa.

Neste sentido, além de análise minuciosa do arcabouço teórico que trata da temática central





deste estudo, buscou-se a visitação in loco às áreas e locais potencialmente criativos, onde os registros fotográficos visaram deixar claro ao leitor a beleza retratada de forma escrita e visual.

Portanto, a análise e a discussão sobre os dados obtidos, foram feitas para atender aos objetivos que foram propostos pela pesquisa e para servir como comparação e confronto de dados e provas que confirmem ou rejeitem as hipóteses levantadas. A análise dos resultados obtidos chegou à explícita conclusão de que os objetivos foram alcançados, e ainda ressalta a contribuição que esta pesquisa possui para o meio acadêmico e para o desenvolvimento de pesquisa, da ciência, da economia regional, uma vez que, além dos resultados, esta pesquisa aponta sugestões que contribuirão positivamente na qualidade de vida da população, na valorização histórica, cultural, econômica e ambiental das cidades que pertencem a RIDE do polo Juazeiro/BA e Petrolina/PE.

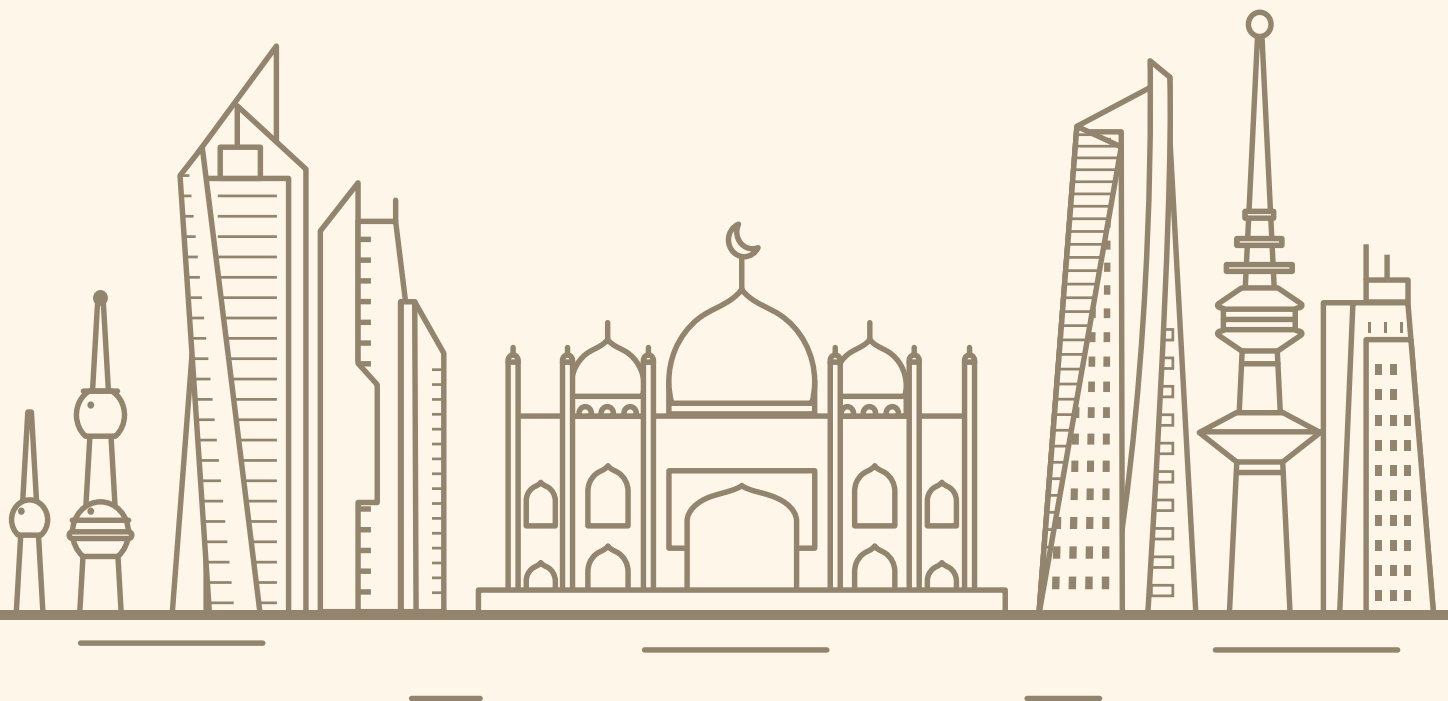




# Capítulo 3

## RESULTADOS E DISCUSSÕES

---



## **RESULTADOS DA PESQUISA TEÓRICA**

### **Achados sobre a origem e a evolução das cidades criativas**

Conquanto a criatividade aplicada ao ambiente urbano fosse descrita e discutida desde a década de 1960, é a partir de 1990 que o debate toma corpo, especialmente entre profissionais da Austrália, Reino Unido e Estados Unidos. O Termo cidades criativas foi empregado pela primeira vez pelo arquiteto inglês Charles Landry, que em conjunto com Franco Bianchini descreveu o conceito no livro *The Creative City* em 1995 (REIS, 2011).

Ainda de acordo com Ana Carla Reis:

Até então a criatividade era encarada de modo multidisciplinar, transversal às atividades econômicas e estruturais às políticas de desenvolvimento, em uma expansão sem fronteiras da proposta corbusiana de síntese das artes, abrangendo ainda agora todos os setores presentes na cidade, como forma de responder a seus desafios (REIS, 2011, p. 34).

No início, o conceito de cidade criativa estava centrado nos artistas, significando que tanto traços, quanto o espírito da cidade eram determinados pela imaginação, porém, com o passar do tempo houve a incorporação de outras características transpondo o papel central da cidade criativa para as indústrias criativas e, conseqüentemente para o eixo econômico do conceito (RIVAS, 2019).

A ideia que se tinha ainda nos anos 1980 procurava reestruturar o espaço urbano a partir de concepções amplas, transversais e interdisciplinares, implicava não apenas em escolhas individuais, mas na construção de infraestrutura pelos governos e a sociedade civil – privada e comunitária, e neste aspecto a criatividade é compreendida de maneira sistêmica abarcando toda a comunidade (Ibidem, 2019).



Neste aspecto, as cidades criativas se entremeiam com a concepção de economia criativa procurando atrair investimentos em razão de aspectos culturais estabelecidos e consolidados, onde o capitalismo pós-industrial se aproveita da ideia de criatividade para gerar valor econômico, existindo uma correlação entre desenvolvimento, criatividade, cultura e inovação (FERREIRA, 2017).

O objetivo final é, portanto, financeiro e correlaciona-se com inovações do mercado. Cidades criativas é, desta feita, um conceito que ainda não está acabado e comporta transformações, o que é certo é que, atualmente ele se relaciona com a economia criativa.

Laundry narra que seu primeiro projeto de cidade criativa foi em Glasgow em 1989 e chamava-se Glasgow – The Creative City & its Cultural Economy, a partir de então, houve um interesse contínuo em como a cultura de um lugar e seus recursos incorporados podem ajudar a reinventar uma cidade, seu setor público, organizações comunitárias e empresas privadas, de modo a dar-lhe vantagem estratégica e até hoje dezenas de cidades se inspiraram no modelo, inclusive, atualmente em nível global, quase 100 cidades se autodenominam como cidade criativa (LAUNDRY, 2012).

Na concepção atual, o suporte em tecnologia, talento e tolerância – “3T” – é o que se procura com a geografia econômica da criatividade, e esse tratamento incorpora-se de maneira mais ampla às características da sociedade do conhecimento, caracterizando diversos eixos do espaço, como novas formas de trabalho mais fluidas e lastreadas em suporte tecnológico.

Assim, o resultado do processo de globalização foi acelerado nas últimas décadas, sendo um dos fatores do modelo de produção pós-industrial, contudo, não significa que a criatividade tenha o condão de solucionar todos os problemas. Há implicação, sim, na presença de criatividade nas diversas áreas profissionais a partir da construção de novas estratégias que desbordam em hábitos sociais e culturais que se constroem a partir dessas inovações. Ferreira apud Vivant (2012) aborda que as cidades após o declínio do sistema de produção capitalista:

Depararam-se com o desemprego dos operários e com grandes espaços obsoletos das antigas fábricas. Elas tiveram que repensar suas políticas urbanas



e econômicas para atrair o olhar de investidores, que exigiram estratégias na melhoria da comunicação, acessibilidade, mercado imobiliário, além de espaço público com qualidade, espaços verdes e vida cultural ativa. Segundo a autora, tais exigências foram requeridas pela “classe criativa”, como indicou Florida, a qual encontra o florescimento da criatividade nos espaços descontraídos e boêmios, além de permitirem o desenvolvimento econômico, pois “a força da cidade está ligada à sua dimensão criativa revelada por seu dinamismo cultural e artístico, único capaz de fazer frente aos efeitos de desinvestimento causado pelo declínio industrial” (FERREIRA, apud. VIVANT, 2017, p. 69).

A existência desta classe criativa surge, como conceito a partir do trabalho de Richard Florida que no início dos anos 2000, iniciou sua investigação sobre o entroncamento entre economia, criatividade e espaços urbanos. Florida tem uma ampla produção de conhecimento que se inicia com a publicação do livro *The rise of the creative class* (2002), interrelacionado, como dito, com a sociedade do conhecimento, teorizando que, é o trabalhador detentor do conhecimento que se torna criativo ou supercriativo e, passam a conformar uma classe de pessoas que são pagas para inovar, criar com autonomia e flexibilidade. Esses trabalhadores devem ser atraídos e mantidos pelas cidades, construindo assim, um índice de criatividade urbana em que se conformam as cidades que tem maior poder de atração das comunidades móveis, índice do qual derivam os “3T” (REIS, 2011).

Por volta de 2005 essa teoria ganhou forma, foi amplificada e revisitada, especialmente após a publicação pelo mesmo autor de *The Flight of the Creative Class* passando a atração da classe criativa a ser compreendida como uma condição imprescindível para a competitividade de cidades e Estados.

Para atrair lá, porém, seria necessário investir nas condições vistas por ela como as mais atraentes e imprescindíveis no contexto global, ou seja, na for-



mação de um ambiente favorável a tolerância, tecnologia e ao florescimento do talento. O ciclo seria sustentável, uma vez que a concentração de talento engendraria novas condições de trabalho e sinergias de ideias, resultando em maior nível de inovação e competitividade (REIS, 2011, p. 39).

Segundo Reis (2011) Laundry questiona a teoria de Flórida uma vez que, para ele, a classe criativa não é uma causa das cidades criativas, mas sim, uma consequência. Porém, Florida a entende enquanto causa e concentra seu foco no estudo de macrorregiões constituídas por mais de cinco milhões de habitantes. Aglomerações de várias cidades com a concentração de universidades de primeira linha, empresas “de ponta”, mercado de trabalho flexível, profissionais de alta qualificação, investimentos, vitalidade cultural, são ambientes que favorecem a criatividade.

A institucionalização da ideia teve início com a criação em 2004 da Rede de Cidades Criativas da UNESCO onde concebeu-se uma percepção mutável e fluida da cultura e de seu papel na sociedade, inclusive, como parte da economia. A ideia da rede é a de fornecer elementos para que cidades aproveitem seu potencial e engaje atores apropriados para desenvolver a indústria criativa.

O discurso da Unesco, até então, foi conduzido em torno da problemática da cultura, mas logo ela mudou seu foco com o surgimento de questões que envolvem a “sustentabilidade”; o que não implica no desaparecimento do primeiro, pelo contrário, ele foi assumido por outro viés. Portanto, o atual estágio do discurso valoriza e impulsiona a diversidade cultural como elemento-chave para a configuração de um ambiente sustentável (FERREIRA, 2017, p. 78).

Na evolução do termo nos seios das Nações Unidas, a indústria cultural se coloca em conjunto com criatividade, turismo e revitalização de áreas urbanas com conservação de seu patrimônio cultural como forma de desenvolver as cidades, de forma a repensar o planejamento urbano tendo em



vista a sustentabilidade, centralizando esta mudança nas chaves da criatividade e cultura como forma de atingimento do bem-estar-social no espaço urbano.

É neste desenho que a rede de cidades criativas procura estabelecer a cooperação entre aglomerados urbanos a nível local ou internacional como forma estratégica de compartilhamento de experiências, criação de parcerias e construção de projetos, de forma inovadora e criativa em torno da cultura.

Um pouco adiante, a partir de 2008 a Conferência das Nações Unidas sobre Comércio e Desenvolvimento (UNCTAD) na sigla em inglês, passa a publicar um Report sobre políticas públicas que podem ser utilizadas pelas cidades para acessar a economia criativa, o Creative Economy Report procurando indicar formas para promover um desenvolvimento sustentável e inclusivo especialmente para os países em desenvolvimento, através de opções viáveis dentro de suas realidades específicas e, em particular, a escassez de mão-de-obra qualificada, falta de infraestrutura básica e níveis muito baixos de investimento estrangeiro direto (UNCTAD, 2008).

Já neste primeiro relatório a UNCTAD se ocupa das cidades criativas desenhando e solidificando os conceitos até ali existentes e construídos através dos exemplos, e “aponta para cidades que investem em artes visuais e espetáculos (dança, teatro, música, festivais etc.) para construir sua própria identidade cultural e coesão social” (UNCTAD, 2008, p. 17).

Ambos, a rede de cidades criativas e os relatórios da UNCTAD continuam a estabelecer a agenda para o desenvolvimento sustentável e criativo das cidades, especialmente, procurando atingir inclusão social e o estabelecimento da agenda 2030, equilibrando sociedade, estado e mercado.

Nos documentos da Unesco não há nenhuma justificativa quanto ao uso do conceito rede, mas é evidente que a organização compreendeu a importância de atender o mercado global cada dia mais competitivo, e encontrou nas cidades (centros de controle e poder do capital) a capacidade de criar ambientes férteis ao desenvolvimento, ao empreendedorismo e à inovação. Dessa forma,



a cidade (criativa), enquanto campo da criatividade, é vista no relatório da UNCTAD (2010) como aquela que busca fortalecer a estrutura artístico-cultural, que estimula o desenvolvimento socioeconômico por intermédio das indústrias criativas ou da economia criativa, que abriga lugares atrativos à “classe criativa” e, conseqüentemente, que move empresas para esses lugares. Estas, por sua vez, incentivam a interação tecnológica e comunicacional, estimulam uma cultura de criatividade na qual os setores público, privado e comunitário trabalhem em conjunto para promover soluções inovadoras perante os desafios da sociedade. (FERREIRA, 2017, p. 85).

É neste contexto que o conceito se expande do estímulo criativo centrado na cultura em direção à uma abordagem mais inovadora centrado no mercado criativo urbano, a participação na rede implica na inscrição da cidade em um dentre sete eixos temáticos literatura, cinema, música, arte popular, design, tecnologia da informação/artes midiáticas ou gastronomia, sendo certo que doze brasileiras fazem parte da rede, Curitiba (PR), Brasília (DF) e Fortaleza (CE), na temática de design; Belém (PA), Florianópolis (SC), Paraty (RJ) e Belo Horizonte (MG), no campo da gastronomia; Salvador (BA), na categoria de música; João Pessoa (PB), no grupo de artesanato e artes populares; Campina Grande (PB) reconhecida em Artes Midiáticas, Recife (PE), como cidade criativa da Música e Santos (SP), no tema de cinema (BRASIL, 2021).

Neste momento, as preocupações em torno dos avanços na concepção e estabelecimento das cidades criativas se entremeiam com as circunstâncias decorrentes da Pandemia do Coronavírus, fazendo com que a UNCTAD tenha elegido o ano de 2021 International Year of the Creative Economy for Sustainable Development. Maisa Henderson, diretora do programa de economia criativa afirmou que mais do que nunca, precisamos de pensamento criativo, inovação e resolução de problemas para nos imaginarmos fora dos desafios da desigualdade e vulnerabilidade que enfrentamos diariamente





(UNCTAD, 2021).

Sobre a construção de cidades criativas pós-pandêmicas, os impactos são sem precedentes e ainda não mensuráveis, sendo, por isso, cada vez mais necessário que as cidades se apresentem como criativas de forma a estabelecer soluções para os problemas atuais (EMMENDOERFER, FIORAVANTE, 2021). Desta feita:

Entre tantas mudanças consequentes da pandemia da Covid 19, destaca-se o impacto sofrido pelas cidades. Estas experimentaram o esvaziamento de suas ruas, restrições da vida urbana e da participação dos indivíduos em atividades culturais. A atividade turística cessou, a economia foi se deteriorando e as desigualdades aumentaram dentro de um curto espaço de tempo. Neste contexto, o aumento das desigualdades – social, humana, econômica, educacional – é um dos maiores desafios impostos para as cidades criativas ou aquelas que querem se tornar criativas, em especial, quando se trata de países emergentes (ISERNIA; LAMONICA, 2021), como é o caso do Brasil. (EMMENDOERFER, FIORAVANTE, 2021, p. 212).

Nota-se que setores relacionados à indústria cultural estão dentre os que foram mais afetados, gastronomia, turismo, festivais, espetáculos etc. Foram cancelados ou tiveram que se reinventar para enfrentar o isolamento social e a crise econômica, e com isso, o acesso à cultura foi significativamente reduzido colocando as cidades em um momento diferente daquele que se punha anteriormente.

Neste sentido, há necessidade de investimento em inovações, conexões e cultura como forma de reconstrução das cidades, mais que isso, a forma virtual assumiu centralismo súbito, acelerando um caminho que já estava em construção para um avanço significativamente mais rápido sendo imprescindível a estruturação de políticas que tenham foco no digital.



## **Achados sobre os principais impactos da RIDE Juazeiro e Petrolina**

O Decreto nº 10.296/2020 dispõe sobre a Região Administrativa Integrada de Desenvolvimento - RIDE do Polo Petrolina e Juazeiro e institui o seu Conselho Administrativo, rede que foi instituída objetivando a articulação entre as ações administrativas nos três níveis da federação sobre os interesses no desenvolvimento dos municípios Petrolina, Lagoa Grande, Orocó e Santa Maria da Boa Vista no Estado de Pernambuco e Juazeiro, Casa Nova, Curaçá e Sobradinho do Estado da Bahia.

Os objetivos da construção da RIDE estão alinhados àqueles da Agenda 2030 da ONU e das cidades criativas institucionalizadas nas figuras da UNESCO e UNCTAD. Assim, procuram o desenvolvimento integrado e sustentável, promovendo infraestrutura econômica e urbana, capacitando os trabalhadores e fomentando o emprego.

As RIDE são áreas prioritárias para articulação das ações da União, em um mesmo complexo social e geoeconômico em atenção ao Art. 43 da Constituição Federal de 1988. Historicamente as RIDEs foram criadas e passaram por três períodos de instituição distintos, no primeiro momento, na década de 1970, foram criadas as regiões metropolitanas, frente à expansão urbana (ALVES; AZEVEDO, 2010).

Essa criação foi parte do plano de desenvolvimento estratégico brasileiro visando a integração da nação, porém, a ausência de uma política regional acarretou profundas desigualdades uma vez que o mercado privilegiava especialmente investimentos em São Paulo, Rio de Janeiro e Belo Horizonte, sempre priorizando o eixo sul-sudeste. Por outro lado, o surgimento de novos aglomerados urbanos em cidades de médio porte na década de 1980 contribuíram, ambos, por um novo avanço histórico em direção a estabelecer RIDEs, e nesta fase, os movimentos de democratização e descentralização foram os grandes marcos (ALVES; AZEVEDO, 2010).

Há a consolidação da prioridade do município em dirimir assuntos de interesse local e os Estados passam a ter o poder de estabelecer áreas metropolitanas, aglomerações urbanas e microrregi-



ões, além de gerenciar as questões intermunicipais, tal período é marcado por cooperação voluntária integrando o interesse público comum aos municípios e estimulando a iniciativa dos entes federados envolvidos, em cumprimento aos Arts. 23 e 25 da CF de 1988 (BRASIL, 1988).

Neste momento, instituem-se as primeiras RIDEs, além de Juazeiro e Petrolina, também o Distrito Federal, abarcando a necessidade de desenvolvimento intermunicipal e o cumprimento do Art. 43 da Constituição Federal em um país urbanizado em meio a amplas desigualdades e regiões metropolitanas com elevados problemas e conflitos.

O terceiro período iniciou-se com o Governo Lula, apoiado nos mesmos preceitos constitucionais, acrescidos da Emenda Constitucional nº19 de 1998, a favor da gestão associada e dos consórcios públicos. A instalação do Ministério das Cidades em 2003, juntamente com a retomada do planejamento regional pelo Ministério da Integração Nacional, conjugados a esforços de repactuação federativa empreendidos pela Presidência da República, inauguraram um novo paradigma. O Governo Federal torna os municípios metropolitanos elegíveis em processos de seleção de alguns programas, sem, entretanto, destinar recursos ou empreender um programa para incentivo e apoio aos estados (ALVES, AZEVEDO, 2010, p. 89).

A RIDE Petrolina – Juazeiro está localizada na bacia do Rio São Francisco e foi a segunda a ser estabelecida no país, formada por dois municípios polo que possuem mais de 500 mil habitantes em conjunto com seis outros que se estabelecem em seu entorno como satélites, com pequena quantidade de habitantes (05 com menos de 40 mil e 01 com cerca de 60 mil) (OLIVEIRA, 2015).

O foco inicial do poder público foi político, uma vez que buscavam irrigar a região, além disso, recursos hídricos, turismo e programas ligados à reforma agrária, meio ambiente e infraestrutura de modais de transporte e geração de emprego. São captados recursos da União e dos Estados e



transferidos à RIDE através de convênios (Ibidem, 2015).

Pode-se dizer que o contexto social do desenvolvimento rural se localiza no município de Petrolina que possui maior dimensão econômica, com atividades agrícolas e comerciais dinâmicas com inserção no mercado internacional. “As águas do São Francisco são o principal atrativo da região e seu potencial de múltiplos usos e manejo como força motriz do desenvolvimento” (SOUZA, LIMA, 2017, p. 5).

A dinâmica de decisões acontece através de um conselho com membros que possuem direito à voto e decisões que são tomadas por maioria, e o conselho pode ouvir pessoas com conhecimento técnico e representantes de órgãos públicos que, contudo, não tem qualquer direito a voto ou poder na tomada de decisão.

A região deveria ser alvo da atenção do Poder Público e teria prioridade no recebimento de investimentos que estivessem de acordo com os interesses acordados entre os entes. Esses investimentos deveriam estar associados à provisão de infraestruturas, serviços públicos, geração de ocupações e capacitação profissional, desenvolvimento turístico, uso, parcelamento e ocupação do solo, proteção ao meio-ambiente, aproveitamento de recursos hídricos e minerais, produção agropecuária e abastecimento alimentar, habitação popular, e, combate às causas de pobreza e fatores de marginalização, promovendo assim o desenvolvimento integrado (ALVES, AZEVEDO, 2010, p. 98).

A partir de sua criação em 2001 atraiu um grande contingente humano, configurando-se os municípios participantes desta RIDE naqueles que maior crescimento populacional teve nas últimas décadas. O surgimento deste polo urbano favorece a região nordeste, estabelecendo-se como um componente criativo de desenvolvimento, uma frente de expansão dinâmica contrastada com as antigas estruturas existentes.



A região contou com investimentos para a construção de infraestrutura, exatamente um dos eixos das cidades criativas, consubstanciados em projetos de irrigação que tornaram a região um núcleo tecnológico de agronegócio especialmente significativo no cultivo de frutas, foram construídas rodovias, hidrovias e aeroporto viabilizando a ligação da região com o país e o exterior, o advento da usina de sobradinho traz investimento a partir de sua implantação. Ao lado disso, o incentivo a investimentos opera como um fator atrativo ao mercado conformando a região da RIDE como local de interesse para o mercado privado.

Outro fator estratégico para o desenvolvimento da RIDE foi torná-la um centro acadêmico e científico atraindo instituições de pesquisa tais como a Embrapa Semiárido e a Companhia de Desenvolvimento dos Vales do São Francisco e do Parnaíba (Codevasf), ao lado de Instituições de Ensino Superior (IES) resultando em mobilidade acadêmica para o Vale do São Francisco entre alunos da Universidade do Estado da Bahia (Uneb) campus de Juazeiro (BA), Universidade do Vale do São Francisco (Univasf) campi de Juazeiro (BA) e Petrolina (PE), Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Sertão Pernambucano (IFSertãoPE) campus de Petrolina (PE) e a Faculdade de Ciências Aplicadas e Sociais de Petrolina (FACAPE), entre outras (SANTOS et.al., 2020).

Toda esta construção visava a inclusão social e a diminuição de desigualdades, além do crescimento mais equânime entre as macrorregiões brasileiras através de estratégia que alcançaria uma ampliação n crescimento sustentável de Pernambuco e Bahia, contudo, na realidade empírica nem todos esses avanços foram estabelecidos.

Oliveira (2015) analisa alguns determinantes no que ele aponta como “fracasso da RIDE”, que aqui trataremos como fragilidades que ainda necessitam estratégia, assim, o fato de “não se ter contemplado um instrumento de democratização da política de desenvolvimento regional. No Art. 2º, cria-se o Conselho Administrativo da Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal e Entorno (COARIDE), cuja composição não incorpora membros nem da sociedade civil, nem da iniciativa privada” (OLIVEIRA, 2015, p.120).



Além disso, ele aponta para problemas no decreto tido como tecnocrático e impositivo em substituição à ideal participação da sociedade civil, e adiciona que não atende a complexidades que deveriam ter sido contempladas para perfazer o desenvolvimento regional e afirma “a experiência da RIDE, tal como ocorreu, a PNDR não consegue a realização de seu “fator de inovação” (OLIVEIRA, 2015, p. 121).

Conquanto comporte ainda avanços e a estratégia de investir na construção de uma cidade criativa seja de grande interesse, resta claro que houve um conjunto positivo advindo da estruturação da RIDE, “embora a metade dos municípios da RIDE tenha indicado baixo ou muito baixo nível de desenvolvimento econômico, essa região se destaca com bom desempenho no Nordeste brasileiro” (SOUZA, LIMA, 2017, p.13) Petrolina tem o melhor Índice de Desenvolvimento Regional (IDR) da região, seguida por bons resultados nos indicadores de Juazeiro.

No outro extremo, as cidades que ainda necessitam de planejamento público e investimento são Casa Nova e Curaçá os dois municípios da RIDE com menores IDR da região muito em função de baixos valores do bem-estar social, do desenvolvimento econômico e do meio ambiente (SOUZA, LIMA, 2017).

Ainda na ótica de Oliveira (2015) sobre as fragilidades da RIDE para atingir um melhor índice de desenvolvimento, para que exista a criação de capital social, é necessário estabelecer uma rede de confiança que a RIDE Petrolina-Juazeiro falhou em atingir, houve o estabelecimento de boas relações entre alguns prefeitos e uns poucos parceiros. Em momentos em que se observou este estabelecimento a RIDE foi favorecida, é exemplo a reunião entre a SEBRAE Petrolina e os prefeitos da cidade de Petrolina, Lagoa Grande e Santa Maria da Boa Vista, à medida em que avançavam nas reuniões coordenadas “a RIDE foi, paulatinamente, se configurando aos olhos de todos como um importante instrumento de captação de recursos com vistas ao desenvolvimento do SMSF pelo lado pernambucano” (OLIVEIRA, 2015, p. 125).

Entretanto, a ação de maior sucesso neste sentido foi o incentivo ao turismo trazido pelo



Projeto de Turismo Vale do São Francisco, que procurava fomentar o turismo científico tecnológico, o enoturismo e o ecoturismo da região, eleito como prioritário, foi realizado estudo de potencial turístico, com identificação de produtos e criação de uma rota turística, finalmente desenhado o arranjo final do projeto.

No projeto foram determinadas demandas de infraestrutura para que se estabelecesse na prática esse turismo que se via potencial e fomentada a construção através de recursos do governo federal investidos em todos os municípios da RIDE conforme solicitado, em somatória o SEBRAE contribuiu com investimentos de R\$ 637.500,00 e os próprios municípios amealharam R\$105.706,00 (OLIVEIRA, 2015).

O dinheiro vinha do Governo Federal por meio dos estados de Pernambuco e Bahia, em face da inadimplência de alguns municípios. Isso acarretou certa demora na captação e aplicação dos recursos, pois os estados não definiram de imediato quais setores se responsabilizariam por essa incumbência, tendo ficado a cabo dos seus órgãos de convênios (OLIVEIRA, 2015, p. 31).

No ano de 2008, os municípios baianos da RIDE se envolvem no projeto de atração turística através do estabelecimento da Câmara de Turismo do Vale do São Francisco, posteriormente atuando o Sebrae Juazeiro, se articulando em face de Pernambuco.

Notou-se que o turismo no Rio São Francisco tem um amplo potencial para ser fonte de desenvolvimento econômico social, as atividades naturais e culturais servem como força atrativa para a construção do espaço da região através da demanda pela atuação de diversos segmentos econômicos na localidade receptora, tais como a indústria da construção e da transformação, a indústria cultural, a demanda por alojamentos e um encadeamento de áreas que se impulsionam a partir do ponto inicial ancorado no turismo.

Desta forma, o estabelecimento da RIDE favoreceu a região como um todo, sendo necessário



ainda avançar criativamente neste sentido. De acordo com o Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA) (2017) o Índice de Desenvolvimento Humano (IDH) da região quando comparado ao ano anterior à criação da região administrativa com o que encontrado dez anos depois deu conta de que:

Em 2000, a RIDE de Petrolina-Juazeiro apresentava Índice de Desenvolvimento Humano Municipal (IDHM) igual a 0,536, situando-se na faixa de baixo desenvolvimento humano. Já em 2010, a região metropolitana (RM) apresentava IDHM de 0,660, passando para a faixa de médio desenvolvimento humano. O IDHM Educação, em 2000, era 0,349, passando, em 2010, para 0,571. O IDHM Longevidade era de 0,740 e, em 2010, correspondeu a 0,767. Já o IDHM Renda era de 0,596, tendo passado para 0,656. Entre 2000 e 2010, a dimensão que mais evoluiu, em termos absolutos, foi a dimensão Educação, que registrou um aumento de 0,222. No gráfico 1, a contribuição das diferentes dimensões para o IDHM em 2000 e 2010 (IPEA, 2017, p. 33).

Desse modo, o estabelecimento da RIDE trouxe assim, enormes impactos para a região englobada pelos municípios, sendo certo que é possível ampliar de forma a abarcar o conceito de cidades criativas e continuar no desenvolvimento urbano da região de forma a obter melhor qualidade de vida para a população.

### **RESULTADOS DA PESQUISA DE CAMPO**

#### **Atrativos locais de Petrolina/PE para candidatura a Rede de Cidades Criativas (Unesco)**

Conforme vimos compreendendo, a região alavancou seu desenvolvimento especialmente após o estabelecimento da RIDE, sendo a escolha do núcleo primário atrativo escolhido exatamente o turismo. Existe neste espaço um forte potencial que une o desenvolvimento tecnológico acadêmico, a





fruticultura e vinicultura com os atrativos naturais e culturais tornando o turismo uma chave central para o desenvolvimento sustentável, inovador e criativo.

A experiência previa da RIDE demonstra as possibilidades futuras e a candidatura para a Rede de Cidades Criativas favoreceriam a região, sendo certo que não faltam atrativos turísticos neste sentido.

### **Bodódromo**

O polo gastronômico regional de Petrolina é destaque assim como outros atrativos existentes na cidade, mas daremos aqui particular ênfase para o Bodódromo de Petrolina.

O bodódromo (figura 1) é o principal polo gastronômico e cultural de Petrolina e reúne elementos da cozinha regional nordestina, com ambiente construído com inspiração na temática da vida no Sertão e música ambiente típica. Recentemente foi restaurado e teve revitalizada sua infraestrutura com investimentos do Companhia de Desenvolvimento dos Vales do São Francisco e do Parnaíba (CODEVASF) em convênio com a Prefeitura Municipal de Petrolina (CODEVASF, 2021).

Figura 1: Restaurante Bodódromo



**Fonte: Codevasf (2021)**

O bodódromo já conta com 22 anos de existência no Vale do São Francisco, passou por uma inicial fase áurea e a construção de uma identidade por suas qualidades gastronômicas e turísticas. Obteve assim, o reconhecimento dos seguimentos sociais local, regional e mesmo algum nacional (SOUZA et.al., 2018).

Esses mesmos autores destacam a alimentação como fenômeno cultural e comunga com outros eixos para tornar a RIDE um importante polo turístico. A gastronomia regional é um importante fator construtor da identidade a partir da representação de hábitos, tradições, memórias e outras representações sociais imateriais (Ibidem, 2018).

Está localizado no bairro da Areia Branca, em sua avenida principal e fornece aos turistas comida regional de elevada qualidade consubstanciada principalmente em pratos da culinária tradicional construídos na base de bode e carneiro com conceito arquitetônico de aglomerado restaurante (SOUZA et.al., 2018).

Figura 2: Restaurante no Bodódromo



**Fonte: ARAÚJO (2011)**



A “cultura sertaneja e nordestina é representada pelo Bodódromo em Petrolina, cada lugar tem seu marco central de encontro, e em Petrolina o Bodódromo é a melhor referência para conhecer e vivenciar a cultura local” (SOUZA et.al., 2018, p.17). Neste sentido, a culinária regional é estimulada pelo Enoturismo, com ele se interliga perfazendo um importante fator atrativo, há um evidente diálogo entre o turismo gastronômico e o enoturismo (Ibidem et.al., 2018).

### **Enoturismo**

O Enoturismo é uma segmentação da área por uma estratégia de marketing, sendo que o espaço turístico voltado ao vinho é uma delas. Visitas a vinhedos sempre foram comuns na Grécia e em Roma, “porém, foi em meados do século XIX que o vinho passou a ser motivação específica de viagem” (SILVA, 2018, p. 35). Atualmente está caracterizado pelo deslocamento de pessoas em direção a locais com tradição na produção de vinhos, momento em que são oferecidos produtos relacionados com a produção vinícola, degustação, passeios em vinhedo, conhecimento da produção, compras de vinho etc.

Analisar o Enoturismo, na região do Vale do São Francisco, deve partir da compreensão de que a viticultura e as especificidades da produção de uva para vinho no Semiárido são atrativos turísticos, realçado ainda pelo fato de que nesta região as vinícolas produzem ao longo de todo o ano com fruticultura em níveis diferentes de amadurecimento fazendo com que o turista possa ver e provar uvas nos parreirais (figura 3) sempre que lá estiver, porém, a infraestrutura turística geral influencia na análise e crescimento do segmento (SILVA, 2018).





Figura 3: Parreiral - Vale do São Francisco



**Fonte: Arquivo Pessoal da Autora (2021)**

A figura 3 destaca os parreirais, sendo que, os vinhos que são produzidos no VSF e as uvas, espumantes moscatéis, elaborados a partir das variedades Itália e Moscato Canelli, espumantes secos e meio secos brancos e rosês são produzidos pelo método Charmat, a partir de variedades como a Syrah, Grenache, Chenin Blanc, Sauvignon Blanc e Verdejo, ficando em segundo lugar em termos de volume da produção (SILVA, 2018).

A prática enoturística na região começou através de visitas monitoradas à Fazenda Planaltina – Vitivinícola Santa Maria, Fazenda Garibaldina – Vitivinícola Lagoa Grande, Adega Bianchetti Tedesco, localizadas no município de Lagoa Grande e Fazenda Milano – Vinícola Vale do São Francisco, em Santa Maria da Boa Vista através da Rota da Uva e do Vinho (destacada no item 4.2.1.3).

Ainda se produzem ali vinhos jovens tintos secos e suaves, elaborados a partir das variedades Syrah, Tempranillo e Barbera. Quanto aos tintos de guarda são elaborados apenas em pequenos volumes a partir da Syrah, Touriga Nacional, Alicante Bouschet e Cabernet Sauvignon. Por fim, os vinhos brancos com uso das variedades Chenin Blanc, Viogniere Sauvignon Blanc; por fim, vinhos licorosos e o Brandy (SILVA, 2018).

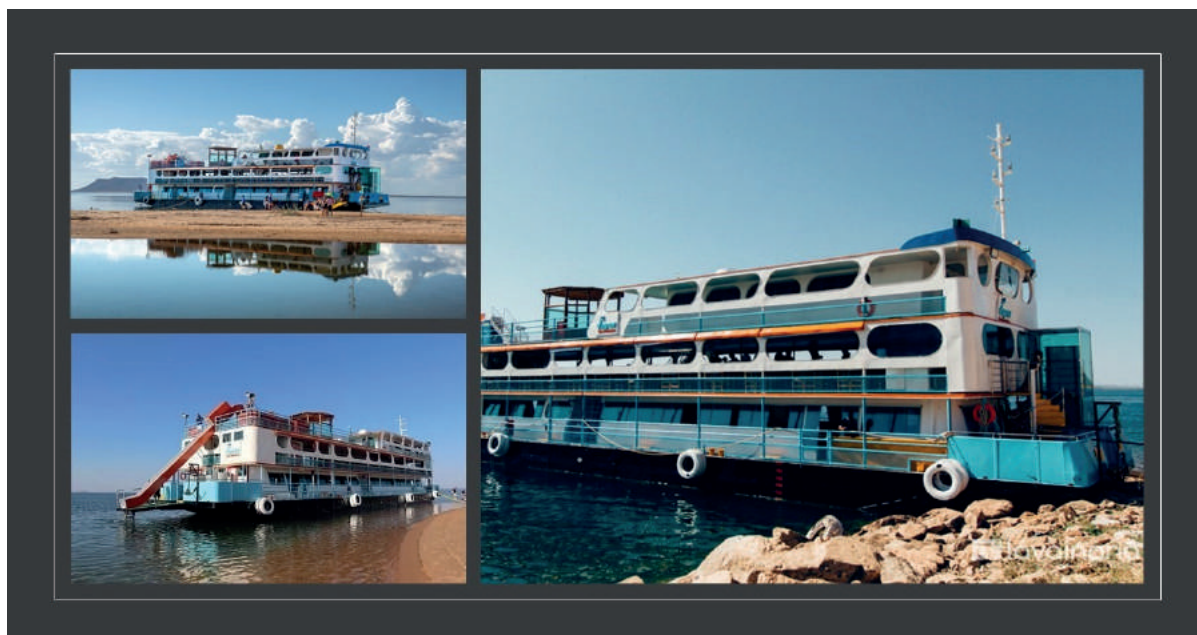


Conquanto seu passeio mais famoso seja exatamente o Vapor do Vinho a região conta com outros atrativos que podem alavancar o desenvolvimento local, o polo vitivinícola do Vale de São Francisco (VSF) se consolidou como um dos principais do país, sendo responsável “por 95% da uva de mesa cultivada no Brasil e pela produção de 5 milhões de litros de vinho por ano detém 15% do mercado nacional de vinhos finos, com uma produção de 4 milhões de litros, e gera aproximadamente 5 mil empregos diretos” (GALVÃO, CARVALHO, 2013, p. 02).

### **Passeio “Vapor do Vinho”**

É parte dos atrativos locais o Roteiro Enoturístico do qual faz parte o “Vapor do Vinho”, um passeio que foi inaugurado em 2011, recebendo o nome como forma de remeter aos antigos vapores que fizeram parte do desenvolvimento do nordeste brasileiro, principalmente o Vale do São Francisco, analogamente ao papel ocupado hoje pela viticultura e o enoturismo (VAPOR SÃO FRANCISCO, 2022).

Figura 4: Barco Vapor do Vinho



**Fonte: Arquivo Pessoal da Autora (2021)**



O barco de três andares (figura 4) faz o percurso do Vapor do Vinho, sendo via de acesso também a algumas ilhas, como por exemplo, a Ilha da Fantasia, já demonstrada nas imagens anteriores. No barco, é servido buffet de comidas e bebidas típicas, aparecendo aqui também a ligação entre o enoturismo, a gastronomia regional e o turismo ecológico como pontos que se unem conformando atrativos do turismo local com base na cultura. Ao longo do trajeto pelo rio São Francisco há ainda apresentação de bandas regionais amarrando a atratividade através da cultura e tradições locais.

Para tanto é possível pegar o “Vapor das Águas” que faz parada nas ilhas e praias sem necessariamente a ida à vinícola, ou ainda, realizar um passeio pelo rio ao pôr do Sol às sextas-feiras.

Em Petrolina, uma das opções mais visitadas é a Ilha do Rodeadouro, com praias propícias para banho e infraestrutura de restaurantes que oferecem pratos preparados com gastronomia típica da região, além de ter estrutura básica adequada. Apesar das deficiências, o Balneário das Pedrinhas é outro ponto que merece ser mencionado. Para finalizar os atrativos divulgados pela prefeitura municipal, através do elaborado “Tour das Águas”, a opção é a Ilha de Massangano, onde os visitantes podem visualizar a apresentação do grupo folclórico Dança do Veio (GALVÃO; CARVALHO, 2013, p. 12).

Nas águas do Velho Chico é possível a utilização para banho, esportes aquáticos, assim como, para degustar uma alimentação com a vista panorâmica da região, as famosas Ilhas de Petrolina que são parada obrigatória para os turistas.

### **Ilha da Fantasia**

O roteiro do passeio “Vapor do Vinho” tem início na cidade de Petrolina estando inclusos o transfer rodoviário, a navegação no lago de Sobradinho, o banho na Ilha da Fantasia e a visita à vini-



cola Miolo com degustação de espumantes e o almoço com culinária regional no cardápio (VAPOR SÃO FRANCISCO, 2022).

No meio da represa de Sobradinho, quando baixa o nível do lago, fica aparente a denominada “Ilha da Fantasia” (figura 5), um grande banco de areia pequeno, inabitado e desértico. O local não tem qualquer tipo de infraestrutura, mas possui grande beleza e excelentes condições de banho nas águas do rio, quetem pouca profundidade e apresenta nível de segunrança para o banhista.

Figura 3: Ilha da Fantasia



Fonte: Acervo Pessoal da Autora (2020)

A referida ilha está situada na represa da Usina de Sobradinho na mesma região em que encontramos nas margens do rio, as Dunas do Velho Chico, o Morro da Bandeira e a Vitivinícola Ouro Verde (figura 6). Quando passível de visitação, a ilha conta com dunas e vista panorâmica, sendo um importante ponto ecoturístico passível de se acessar através do Vapor do Vinho ou por outros meios de transportes terrestres ou de navegação.





Figura 4: Morro da Bandeira e Vinícola Ouro Verde



**Fonte: Acervo Pessoal da Autora (2020)**

Nota-se, que o enoturismo está longe de ser a única opção turística da região, entremeia-se ao “tour das águas”, a rota de banho nas águas do Velho Chico, pelas paradas que faz o vapor de três andares pelas praias fluviais da região.

Desse modo, o Velho Chico pode ser caracterizado como mais que uma riqueza econômica e natural; pode ser considerado um dos elementos de maior destaque local, visto que além de proporcionar o sustento de muitos cidadãos, ainda carrega a honra da representatividade local.

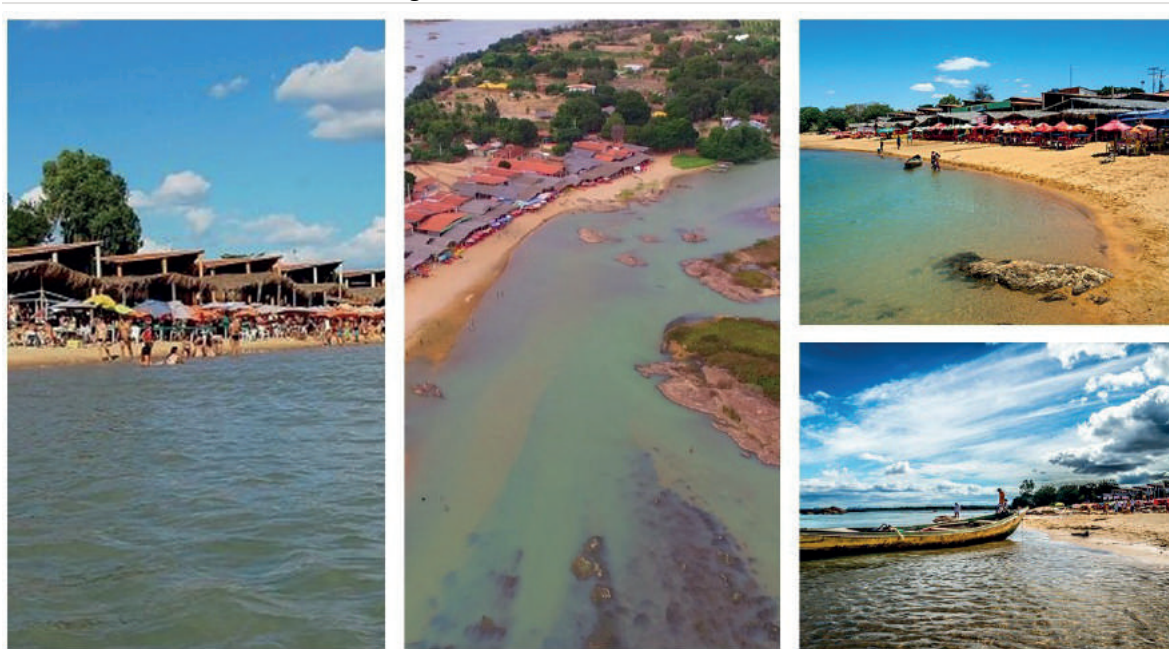
### **Ilha do Rodeadouro**

Outra, dentre as ilhas que aparecem como pontos relevantes do turismo é a Ilha do Rodeadouro (figura 7), o principal balneário da região, que fica próximo ao centro de Petrolina (PE), sendo acessível de carro em combinação com barca de acesso no trecho final. O que se denomina Ilha do Rodeadouro na verdade é uma praia de água doce com águas rasas e tranquilas e, com grande quantidade de infraestrutura turística, tais como, restaurantes e bares.





Figura 7: Ilha do Rodeadouro



**Fonte: Acervo Pessoal da Autora (2020)**

Para ter acesso à barca e chegar à ilha é necessário se dirigir até a margem do rio São Francisco, em um ponto de travessia em Juazeiro ou Petrolina, locais em que também existe infraestrutura gastronômica para atenção ao turista, sendo especialmente recomendado os pratos de peixes, como a piranha grelhada, que é uma iguaria da culinária local.

A ilha conta com exuberante fauna e flora, além de trilhas que permitem ao turista uma imersão no ecoturismo quando fora dos horários mais frequentados. Há, contudo, pontos a avançar na infraestruturação do turismo, uma vez que, existem poucas opções de hospedagem, e para pernoitar no local é preciso acampar e levar mantimentos suficientes, uma vez que não existe qualquer comércio aberto no período noturno, ou infraestrutura de hotéis e pousadas.

### **Ilha do Fogo**

Também se tem entre Petrolina e Juazeiro a Ilha do Fogo (figura 8), que é a divisa natural



entre Pernambuco e Bahia, que mais uma vez, não possui ainda a infraestrutura adequada, mas, é local de forte apelo ao ecoturismo sustentável, e bastante frequentada tanto durante a semana quanto nos finais de semana e feriados, pela própria proximidade com as duas cidades.

Figura 8: Ilha do Fogo



Fonte: Acervo Pessoal da Autora (2020)

De acordo com Carvalho e Pacheco (2016) a Ilha do Fogo encontra-se em meio ao rio São Francisco, no trecho compreendido entre as cidades de Juazeiro/BA e Petrolina/PE, situada nas coordenadas geográficas  $09^{\circ}23,5'42''$  S  $40^{\circ}30'18''$  W. A Ilha do Fogo está localizada no centro da ponte Presidente Eurico Gaspar Dutra, marcando a divisa entre os Estados da Bahia (Juazeiro) e Pernambuco (Petrolina), possuindo uma área praiana com terreno acidentado, formado por uma rocha única, de aproximadamente 20 m de altura, onde está fixado um cruzeiro.

A Ilha é uma praia pluvial formada por uma única rocha com terreno acidentado que se eleva na face oeste, formando um morro de aproximadamente 20 metros de altura no topo está localizado um cruzeiro, que antigamente, considerava-se como marco para orientação de navegantes.



A cultura local também é perpetuada nesta Ilha pela tradição oral dos povos da região. Há ali uma lenda antiga que se reconta, de que na ponta da ilha há uma grande serpente amarrada em três fios de cabelos de Nossa Senhora das Grotas que é a Padroeira de Juazeiro-BA, e que, caso os fios se desamarrem, ambas as cidades Juazeiro e Petrolina serão inundadas. Também o nome da ilha foi retirado de tradições culturais, visto que os ribeirinhos acreditam que, em uma noite densa e escura, havia um foco brilhante que iluminava o ponto mais alto da rocha, por isso deram nome de Ilha do Fogo.

A praia da Ilha do Fogo tem areia fina e macia assemelhando-se com as praias que margeiam os oceanos, por isso, acaba sendo procurada por turistas para aproveitarem a água e a praia, além disso, o acesso é facilitado pelo fato de que é próxima aos centros das duas maiores cidades da RIDE. A grande procura faz com que a sociedade civil demande o estabelecimento de infraestrutura, uma vez que, para estar na Ilha do Fogo a pessoa tem que carregar todos os seus pertences e mantimentos.

### **Ilha do Massangano**

Também de inegável relevância outras ilhas, como por exemplo, a do Massangano em Petrolina (figura 9). De acordo com a Revista Continente (2017), a cultura popular resistiu e na ilha se destaca o grupo de “Samba de Véio”. O samba é uma mistura de sons originados da África e que hoje faz parte da expressão cultural brasileira. No sertão pernambucano, o Samba de Véio manifesta a ancestralidade da tradição e reflete o cotidiano de uma comunidade que vive na Ilha do Massangano. Desse modo, o Samba de Véio existe há mais de 100 anos, sendo uma dança tradicional passada de geração para geração.



Figura 5: Ilha do Massangano



**Fonte: Acervo Pessoal da Autora (2020)**

Além da cultura descrita, a ilha dispõe de imensa beleza natural, onde é possível desfrutar nos finais de semana e feriados de ar puro, banho de rio e vislumbrar a natureza e a paisagem do Velho Chico. Deste modo, a Ilha do Massangano é mais um ponto atrativo turístico para a RIDE.

### **Balneário Dunas do São Francisco**

O Balneário Dunas do Velho Chico (figura 10) não possui um acesso fácil, contudo, mesmo tendo estrada vicinal é patrolada e com melhor qualidade que em anos passados. O turismo sustentável e ecológico nesta área é possível, porém, é necessário haver um planejamento adequado.

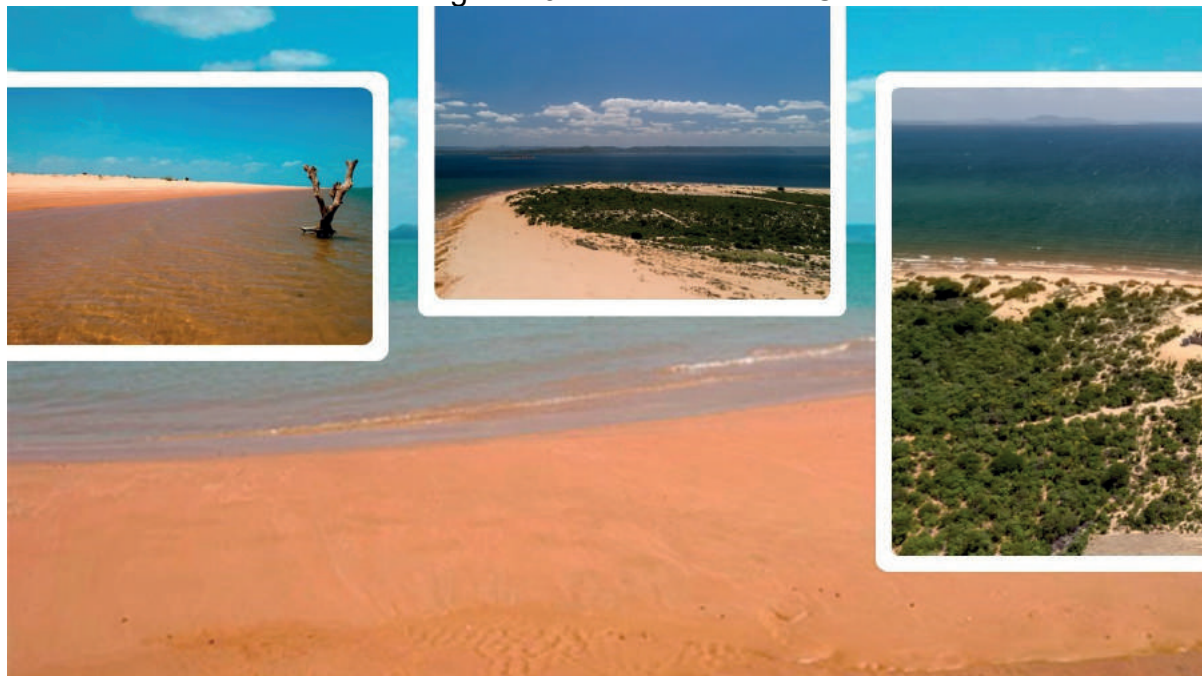
Está situado no município de Casa Nova na Bahia, e para se ter acesso é necessário que, após adentrar à cidade, se perfaça um percurso por mais aproximadamente 50 Km de carro. Por conta das condições da estrada se recomenda a utilização de veículos com elevada suspensão. O caminho é pouco sinalizado, contudo, se o turista for pedindo orientação aos moradores dos vilarejos que encon-





tram-se no percurso, certamente chegará ao destino.

Figura 10: Dunas do Velho Chico



**Fonte: Acervo Pessoal da Autora (2020); Pacheco (2021)**

No local existe bares, barracas disponível à venda, chalés para aluguel diário, entre outras opções turísticas, além de ser possível deliciar com um peixe frito, bebidas, e uma paisagem deslumbrante, uma praia ampla e desértica com areia branca e macia, um paraíso nordestino com visão panorâmica que se arrasta pelo horizonte, às margens de água doce e cristalina do lago de Sobradinho. É possível contratar uma excursão que leve às dunas saindo de Petrolina ou de Juazeiro.

De acordo com Pacheco (2021) as Dunas de Casa Nova são denominadas de território paleodunar e fazem parte da Ecorregião Dunas do São Francisco. Uma ecorregião é uma unidade relativamente grande da terra e água delimitada pelos fatores bióticos e abióticos que regulam a estrutura e função das comunidades naturais que lá se encontram.

Ainda de acordo com a autora, as paleodunas de Casa Nova estão localizadas dentro da APA Lago de Sobradinho, situadas entre as “coordenadas geográficas 9°24’58” e 9° 25’16” S e 41°08’18”



e 41° 08'51" W, às margens do rio São Francisco e bordeando a Serra do Frade”, confrontando com vários municípios, fazendo uma rota “a partir de Xique Xique, Barra, Pilão Arcado, Remanso, Sento Sé e Casa Nova, na Bahia, tendo cerca de 1.000,00 hectares de extensão” (PACHECO, 2021, p.51).

Na área é possível visualizar múltiplas paisagens, naturais e antropizadas, a saber: estradas e veredas por onde circulam carros, pessoas e animais; lagunas fluviais e lagoas que acumulam água transbordadas do rio e das precipitações pluviais, servindo de base para dessedentação animal e para plantio irrigados; áreas com cobertura vegetal densa e estável de espécies do ecossistema caatinga sob os solos arenosos; campos paleodunares intergrades e instáveis; áreas residenciais dispostas as margens das estradas vicinais, margeadas por cercas de arame farpado, configurando em propriedades privadas, ladeadas por plantios agrícolas; áreas antropizadas e com solos salinizados, totalmente comprometido por conta do uso inadequado da irrigação sem acompanhamento técnico (PACHECO, 2021, p. 105).

Sendo assim, é possível afirmar que a cidade de Petrolina é, em si, uma fonte inesgotável de cultura, beleza e inovação, contando com inúmeras atrações e fazendo com que os períodos na cidade sejam enriquecedores. Também possui a Oficina do Artesão Mestre Quincas, o Centro Cultural Ana das Carrancas, o Museu do Sertão, o centro gastronômico do Bodódromo, sua belíssima Catedral, a Gruta do Sumidouro, o Serrote do Urubu e o Balneário das Pedrinhas.

### **Atrativos da Noite Petrolinense**

A noite em Petrolina é um espetáculo à parte. Tem animação em ritmo de forró com atrações ao vivo em alguns pontos específicos da cidade, sendo que as melhores atrações se encontram no Bodódromo, mas, há também boas opções na Orla do São Francisco e na Estrada da Tapera.

Ademais, o São João de Petrolina tem se destacado como um dos mais atrativos do Sertão Pernambucano. Caso o turista opte por uma hospedagem junto à Orla vai deslumbrar seus olhos com



a vista da cidade e se posicionar perto de opções de restaurantes e bares com diversão garantida e vista privilegiada. A vista da ponte Presidente Dutra que liga Petrolina a Juazeiro é imperdível. Foi construída na década de 1950 com base em projeto feito por Eugéne Freyssinet (figura 11).

Segundo o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), o rio tem uma enorme importância para o desenvolvimento do Nordeste. Nas regiões do Alto, Médio e Submédio existe a presença de indústrias e agroindústrias. As cidades de Petrolina (PE) e Juazeiro (BA) passam por um grande desenvolvimento devido a agricultura irrigada pelo rio e são regiões importantes na produção de frutas. O rio oferece também condições de navegação o ano inteiro, sendo importante desde a época em que a navegação impulsionava a economia, muito antes da construção da Ponte Presidente Dutra (IBGE, 2022).

Figura 11: Noite em Petrolina



Fonte: Ig (2021)

A figura 11 mostra a vista da Ponte Presidente Dutra, o forró no Bodódromo e os festejos de São João na cidade, reforçando assim a premissa de que muitos são os atrativos que colocam Petrolina como forte candidata a fazer parte da RCC – Unesco.





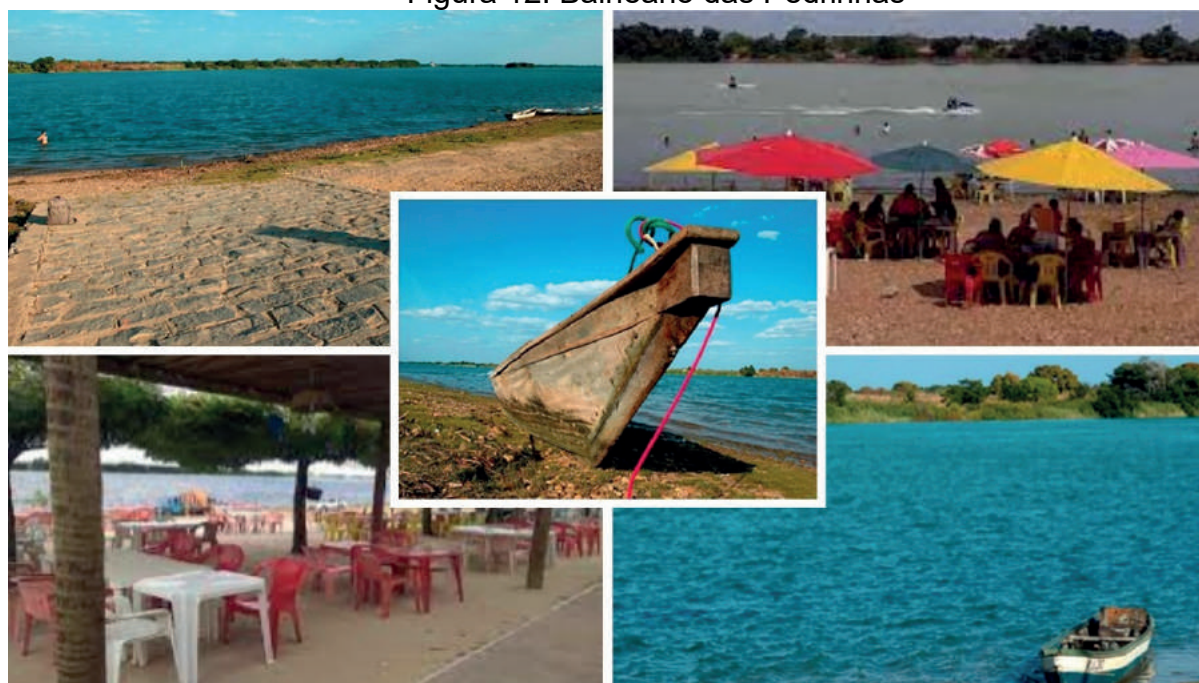
## **Balneário de Pedrinhas**

Além dos atrativos já mencionados, tem-se também, o balneário das Pedrinhas que fica em Petrolina e por sua vez, também é outro polo gastronômico regional (figura 16). O balneário era uma antiga vila de pescadores às margens do São Francisco cerca de 34 km do centro de Petrolina. Ali existem bares e restaurantes com típica gastronomia local ribeirinha.

O respectivo balneário oferece aos turistas 10 restaurantes com bebidas e comidas típicas, tendo como especialidade o peixe. Lá existe a Colônia de Pescadores Z-21, os quais também cultivam parte das iguarias utilizadas nos pratos na ilha localizada em frente ao Balneário, conhecida como Ilha do Pico.

O rio São Francisco apresenta-se balneável, com existência de moderada correnteza das suas águas, média profundidade e pequenas marolas, tendo a possibilidade de ancoragem natural para pequenas e médias embarcações que visitam o local.

Figura 12: Balneário das Pedrinhas



Fonte: Acervo da autora (2020)





Sendo assim, Petrolina é um ponto de relevante interesse histórico, cultural, social e turístico, sendo, o principal município do Sertão de Pernambuco, tendo sido construído em razão do movimento comercial às margens do São Francisco por pessoas que ali atravessavam com destino à cidade de Juazeiro, na Bahia.

### **Catedral de Petrolina**

A cidade de Petrolina, situada no Vale do São Francisco, forma em conjunto com Juazeiro e os demais municípios a RIDE, foco desta pesquisa, foi denominada de pôr este nome provavelmente a partir da contração entre “Pedro” – Imperador Dom Pedro II e de “Cristina”, remetendo à imperatriz Teresa Cristina (CARVALHO; PACHECO, 2016).

A tradição oral local, porém, tem outra explicação para a denominação Petrolina, seria o nome da pedra fundamental de sua catedral referindo-se, assim, a “Pedra Linda”. A catedral da cidade é um espetáculo por si só, que pode ser vista, admirada e que se torna, para aqueles que, pela crença, visitam e a tem como um lugar de reflexão e encontro cristão.

Símbolo da cidade, a catedral é mais uma vez uma fonte de história, beleza, cultura e tradição local. Diz-se que foi o primeiro bispo da diocese o italiano Dom Antônio Maria Malan que decidiu reclamar a construção de uma catedral Gótica ali fundado na ideia de que a partir da Catedral (figura 13) existiria o crescimento da região, de fato, Petrolina encontra sua primeira onda de desenvolvimento a partir de então.



Figura 13: Catedral de Petrolina



**Fonte: Acervo Pessoal da Autora (2020)**

O relógio da torre foi doado por Padre Cícero, os sinos de bronze e os vitrais vieram da França, com um acervo sacro que foi obtido por meio de doações. O segundo momento de expansão na urbanização de Petrolina se passou na década de 1970, com a chegada das políticas públicas que procuravam irrigar a região com as águas do São Francisco.

Petrolina conta com infraestrutura apropriada para o turismo negocial, cultural, ecológico, enológico, tecnológico e gastronômico. Tem uma grande e variada rede de hotéis, restaurantes aeroporto, shopping, bares e restaurantes. Além disso, é ponto de apoio para conhecer outras atrações na região. Destacam-se em Petrolina, além das atrações que já foram mencionadas neste estudo, o Museu do Sertão, a Oficina de Artesanato do Mestre Quincas e o Parque Zoobotânico da Caatinga.

### **Museu do Sertão**

O Museu do Sertão (figura 14) fica no centro da cidade e é dedicado às tradições sertanistas, com peças que refletem a cultura e o artesanato local além de coisas que foram de figuras históricas do



Brasil, como por exemplo, de Lampião. Fundado em 1973, criado oficialmente em 1985 e reformado e ampliado em 1996, o Museu ocupa uma área superior a mil metros quadrados e é gerido pelo próprio município.

Figura 14: Museu do Sertão



Fonte: Acervo pessoal da Autora (2020); Google Imagens (2022)

O único museu da cidade tem um acervo de cerca de 3.500 peças que contam a história do sertão e da cidade onde é sediado. Inaugurado em 1973 como uma das comemorações do cinquentenário da Diocese de Petrolina, o museu recebe cerca de 200 visitantes por mês. O Museu é uma das opções de visitação e lazer da cidade, especialmente no período de férias (BRASIL DE FATO, 2018).

### **Oficina do Artesão Mestre Quincas**

Soma-se aos atrativos locais para que Petrolina encontre o título de cidade criativa a Oficina do Artesão Mestre Quincas, um local que agrega diversos artesãos em seus trabalhos, com um local



em que é possível ao turista, comprá-los ou comprar outros artigos que são recebidos de outros ateliês para se somar ao acervo da loja Mestre Quincas.

O ateliê possui um grande espaço amplo e plano em que existem subdivisões que abrigam individualmente os artesãos e em que é possível vê-los produzindo e interagir com eles para conhecer suas técnicas, histórias pessoais e seus projetos futuros.

Os artesãos do polo localizado entre Petrolina e Juazeiro são dedicados a uma arte centenária, uma das principais expressões da escultura popular nordestina parte da construção da identidade local. São escultura de estética grotesca zooantropomórficas. A seguir a figura 15 destaca algumas imagens da referida oficina.

Figura 15: Oficina do Artesão Mestre Quincas



**Fonte: Acervo Pessoal da Autora (2020)**

As figuras de Proa são esculturas de estética típica das cidades da Bacia Hidrográfica do Rio São Francisco. Manifestação cultural tradicional que mais uma vez se une ao arcabouço criativo inovador ao figurar na oficina Mestre Quincas. “Originalmente, as Carrancas eram figuras de proa usa-





das nas antigas embarcações que faziam o transporte fluvial de cargas entre os povoados, vilas” além disso, “histórica e culturalmente as Carrancas do São Francisco são o produto do trabalho de artistas populares do Vale do São Francisco, no semiárido brasileiro” (MACIEL; BRANDÃO, 2017, p. 16).

As carrancas construídas na oficina Mestre Quincas são permeadas de mitologia, contam as lendas que o ruído emanado da madeira da proa avisava os navegantes acerca da iminência de um naufrágio. Maciel e Brandão (2017) explicam ainda que a manifestação popular das figuras de proa do médio São Francisco é única no mundo e tornaram-se uma forma comunicacional atual que se manifesta através da arte das Carrancas encontrada no Atelier Mestre Quincas.

As figuras de proa das barcas do rio São Francisco se resignificaram para adquirir contornos de manifestação artística comunicacional e permaneceram sendo parte integrante da cultura popular da região, as imagens das carrancas tem muita visibilidade e são uma típica expressão de arte local.

Nos ambientes domiciliares e espaços públicos e privados, a adoção das antigas figuras de proa serviu à ornamentação e à decoração em residências e demais estabelecimentos. Entrementes, o significado das imagens teve seu sentido mítico ampliado, de modo que seus poderes apotropaicos<sup>8</sup> foram estendidos também aos ambientes urbanos, com as Carrancas passando a proteger seus detentores contra as mazelas do mundo moderno (MACIEL; BRANDÃO, 2017, p. 25).

Atualmente as carrancas já fazem parte do impulso de economia criativa local, constituindo-se em atrativo cultural que contribui para a obtenção do título de cidade criativa conversando com todo o ambiente de efervescência da cultura tradicional que aparece na música, na gastronomia, nas artes, na tecnologia, acarretando um arsenal turístico gigantesco.

O consumo das esculturas está correlacionado à atração dos turistas por meio das crenças e do ambiente construído em torno dos artesãos que tem a interessante e inovadora maneira de intera-



gir apontando não apenas para suas técnicas e sendo artista performático na construção de sua arte visual, mas também por meio da comunicação oral das crenças e mitos locais, fazendo, com isso, o potencial mercadológico ampliado.

As oficinas dos artesãos acabam por ser uma importante fonte de renda para a população, o que por sua vez tende a contribuir de maneira direta para o desenvolvimento da economia local.

O conceito de Desenvolvimento Local agrega três fatores pertinentes ao processo de revisão crítica do conceito de desenvolvimento (de cunho econômico): 1) a sustentabilidade, no âmbito da preservação do meio ambiente; 2) a autonomia e o protagonismo dos indivíduos locais, expressos por meio de interesses coletivos locais, que engendram a formação do capital social; e 3) as potencialidades territoriais locais, no que se refere aos recursos endógenos (MACIEL; BRANDÃO, 2017, p. 27).

Neste aspecto, quando os recursos e valores locais se convertem em elementos utilizados para o desenvolvimento resultando em melhoria na qualidade de vida e preservação do meio ambiente histórico, artísticos, paisagístico e natural estamos diante da economia criativa que, quando centralizada no todo urbano faz da região da RIDE um espaço urbano criativo, o mercado de artesanato local é uma fração deste todo conglobante com reflexos em renda, comércio e turismo.

A Oficina do Artesão Mestre Quincas possui estandes com artesãos que se dedicam às esculturas em madeira, especialmente as Carrancas, mas não apenas, há ali artesãos que se envolvem com pintura e tecidos além de outras manifestações.

É válido reiterar que o Mestre Quincas foi o primeiro dos artesãos e viveu em Petrolina entre 1895 e 1935, motivo pelo qual o Atelier que agrupa pelo menos as duas principais associações de artesãos locais em um espaço cedido pela prefeitura e amplamente procurado por turistas.



## **Parque Josepha Coelho**

Outra atração turística de Petrolina é o Parque Josepha Coelho (figuras 16), construído na década de 1990 e localizado no bairro Maria Auxiliadora o parque conta com 160 mil metros quadrados e recebe aproximadamente 1.500 visitantes diários, sendo uma opção para piqueniques, diversão das crianças, prática de esportes e outras condições de lazer em meio à natureza.

O parque tem uma infraestrutura ampla, possui quadras, pista de skate, jardim sensorial, equipamento para crianças, pista de corrida e arena para eventos, em resumo, transporta um pedaço da natureza para o espaço urbano e possibilita aos moradores e turistas a frequência para lazer diversificado e atividades físicas. (PREFEITURA DE PETROLINA, 2022).

Figuras 16: Parque Josepha Coelho



**Fonte: Arquivo Pessoal da Autora (2020)**

É necessário ressaltar que os parques urbanos se destacam como pontos turísticos paisagísticos e ambientais, sendo que “as áreas verdes desempenham funções de melhorias do ambiente urbano



e da qualidade de vida da população”, contribuindo na manutenção das condições microclimáticas e redução da temperatura por meio desse eficiente mecanismo fisiológico” (SOUZA, 2017, p. 43). Segundo Souza (2017) o Parque Josepha Coelho é um dos símbolos da cidade de Petrolina, destacando-se enquanto ponto turístico e paisagístico contendo uma composição arbórea de 28 espécimes, tanto brasileiras típicas (50, 59%) quanto exóticas (49,41%), as mais representativas, contudo, são árvores derivadas da caatinga, bioma no qual se insere a cidade.

### **Parque Zoobotânico**

O projeto do zoológico tem sua origem na demanda da médica veterinária do Exército Brasileiro Tenente Geiza Albano, uma vez que os animais feridos ou apreendidos que chegavam aos seus cuidados não poderiam ser reinseridos ao seu habitat natural, então, elaborou-se um projeto que estabeleceu em uma parceria entre o exército e a Codevasf (GOUVEIA, 2021). Assim, a criação do parque foi uma demanda da população como forma de contribuir com a preservação e possibilitar estudos sobre plantas e animais da região.

O Parque Zoobotânico (figura 17) conta com 25 espécimes animais típicos do ecossistema Caatinga, foi inaugurado em 2007 em uma parceria com a CODEVASF, tendo como responsabilidade a preservação da flora e da fauna regional, sendo um centro de pesquisa e estudo, além, de um ponto turístico do Submédio São Francisco (GIULIETI et. al., 2004).





Figura 17: Parque Zoobotânico da Caatinga



**Fonte: Acervo Pessoal da Autora (2020)**

Giulietti et. al., (2004) apontam para a necessidade de estudos e pesquisas científicas sobre a caatinga, apontando para o fato de que existe uma crença de que é um ecossistema derivado e com poucas espécies, mas que isto é infundado sendo um meio cientificamente rico com grande variedade vegetal ainda bem preservada. É imprescindível essa tomada de posição, uma vez que “dentre os biomas brasileiros, a Caatinga é, provavelmente, o mais desvalorizado e mal conhecido” (GIULIETTI, et.al., 2004 p. 48).

A água é um fator limitante da Caatinga, sendo indispensável a conservação dos rios permanentes como o Velho Chico, coração da região, é o principal curso d’água da bacia do São Francisco que, na região nordeste, atravessa a Caatinga. Os animais que se agrupam no zoológico foram doados ou apreendidos pelo Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e Recursos Hídricos (IBAMA), e estão aos cuidados do parque.

Os feirantes e comerciantes locais doam alimentos para a manutenção do parque, além disso, a população e os visitantes realizam doações para que consiga se manter. Sendo assim, o zoológico é



um atrativo turístico valioso preservando a tipicidade regional, com vários animais e aves que atraem a visitação, visto que ela é gratuita e aberta ao público.

### **Serra da Santa e Serrote do Urubu**

A Serra Santa chama a atenção pelas pedras pintadas de branco e pelos 93 degraus que formam a escadaria que conduz até um conjunto de capelas onde estão guardadas, ou expostas, uma grande variedade de imagens de santos. A principal é a imagem de Nossa Senhora de Lourdes, que dá nome ao local e que teria sido colocada ali há mais de 60 anos por um padre da comunidade. Mas há também imagens do padre Cícero e do Frei Damião, entre muitos outros, crenças sustentadas pelos muitos devotos moradores das comunidades próximas. Assim, tanto a Serra da Santa quanto o Serrote do Urubu (figura 18) são locais de visitação.

Já o Serrote do Urubu conformam parte importante do patrimônio natural da região, e são destinos turísticos importantes, sendo que, o passeio já tem início em seu percurso, no caminho até lá é possível visualizar a paisagem da caatinga, em meio a locais pitorescos e de rara beleza como lagoas e fazendas produtoras de frutas.



Figura 18: Serra da Santa e Serrote do Urubu



Fonte: Acervo pessoal da autora (2020); *Google* Imagens (2022)

Ainda a caminho, no trecho conhecido como Avenida Pedrinhas pode-se tomar caminhos laterais que levam diretamente às margens do São Francisco em trechos de enorme beleza que acompanham o turista desde a Vila Serrote até o centro de Petrolina. É possível fazer uma trilha ao chegar à formação rochosa com vista panorâmica para o São Francisco. O local é muito frequentado por ciclistas, desportistas e turistas.

#### **Atrativos locais de Juazeiro/BA para candidatura a Rede de Cidades Criativas (Unesco)**

Do lado baiano, a cidade vizinha (Juazeiro) possui também vários locais para visitação turística, tais como: a Orla de Juazeiro I e a Orla II, o Parque da Lagoa do Cal , o Museu Regional do São Francisco, o Centro de Cultura João Gilberto; o Vapor Saldanha Marinho; o Nego d'água; a Estátua de João Gilberto; a Casa do Artesão; a Vila Bossa Nova; o Armazém da Caatinga; e o Vale do Rio





Salitre (que possui inúmeras grutas e cachoeiras) entre outros.

## **Orlas I e II**

A origem do nome da cidade “Juazeiro” foi uma árvore típica do semiárido brasileiro “o juazeiro” (*Ziziphus joazeiro* Mart.). As Orlas I e II de Juazeiro/BA (figura 19) possuem grande infraestrutura de hotéis, bares e restaurantes, com comércio efervescente e diversificado. Juazeiro fica situada na margem direita do rio São Francisco, é chamada “terra das carrancas” ou “capital do São Francisco”, ou ainda “metrópole do Sertão”.

Figura 19: Orla I e II



Fonte: Arquivo Pessoal da Autora (2021)

Aos finais de semana e feriados, ambas ficam repletas de pessoas, que frequentam os bares, restaurantes e lanchonetes, e se divertem ao som de músicas ao vivo, e outras que aproveitam para fazerem caminhadas e exercitar-se no calçadão.

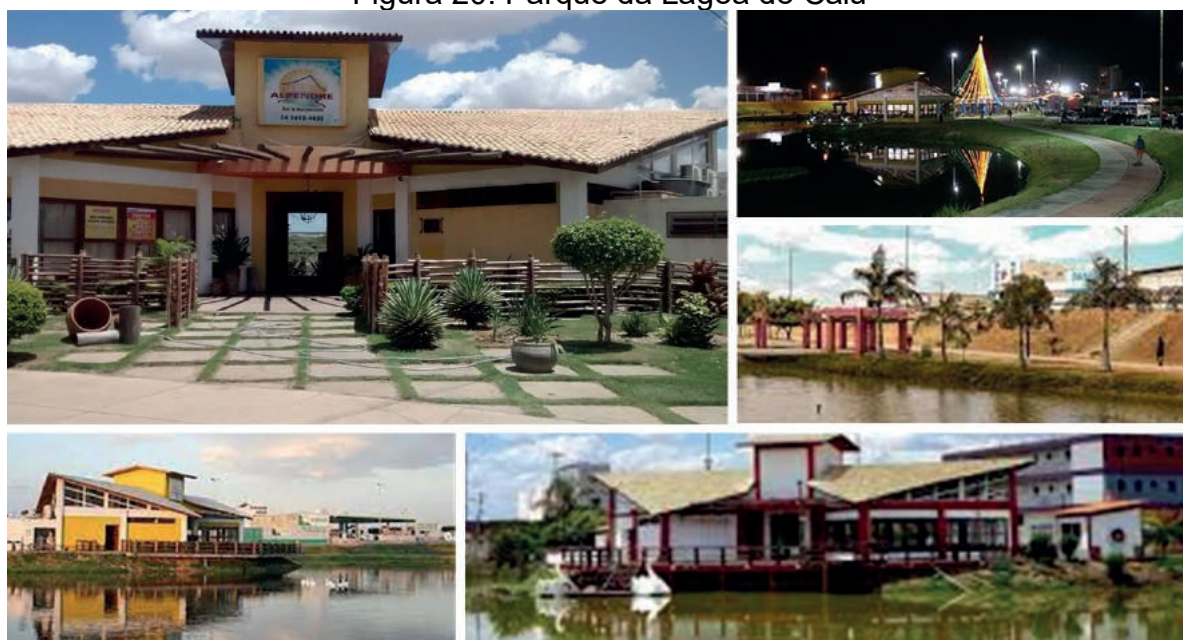


## Parque Lagoa de Calú

Além das orlas, tem-se também o Parque da Lagoa de Calú é um parque multimodal de lazer, entretenimento e práticas de atividades físicas que, recebeu este nome por conta de Dona Calú, uma senhora que vivia numa casinha de Taipo nesta região. Inicialmente era denominado “Buraco” de Calú, uma referência às características do local em que ela residia. Dona Calú veio a falecer anos antes da reforma que deu origem ao Parque da Lagoa que leva o seu nome.

O Parque Lagoa de Calú (figura 20) também serve de espaço público para realização de eventos musicais, atrações culturais, além de atividades esportivas, como, caminhada, ciclismo, corrida, entre outras.

Figura 20: Parque da Lagoa do Calú



**Fonte: Arquivo Pessoal da Autora (2021)**

Atualmente, o local está passando por uma reforma visando o melhoramento do ambiente e a promoção da garantia de um espaço aberto para a prática de esportes, atividades físicas, lazer etc.



## **Museu do São Francisco**

Outro espaço relevante em Juazeiro é o Museu do São Francisco, que guarda a história e a cultura local (figura 21).

Figura 21: Museu Regional do São Francisco



**Fonte: Arquivo Pessoal da Autora (2021)**

O Museu do São Francisco, recentemente, foi restaurado apresenta um acervo rico da história da cidade e do rio São Francisco. O espaço recebe a visitação de estudantes de escolas públicas e privadas e fica aberto ao público semanalmente.

## **Centro de Cultura João Gilberto**

O Centro de Cultura João Gilberto foi inaugurado em 1986, e recebeu por iniciativa dos artistas locais o nome do grande cantor, compositor e inventor da Bossa Nova, o juazeirense João Gilberto. É atualmente o principal espaço cultural em funcionamento da cidade, tendo, ao longo de anos,





se tornado um espaço valioso na cidade visto que nele além de eventos, acontecem shows culturais e peças teatrais (figura 22).

Figura 22: Centro de Cultura João Gilberto



Fonte: Arquivo Pessoal da Autora (2021)

A programação do Centro de Cultura João Gilberto recebe espetáculos locais e nacionais, especialmente de teatro e dança. Além das apresentações artísticas, o espaço realiza oficinas e workshops voltados para a comunidade. O espaço abriga grupos de capoeira, dança e teatro e a banda filarmônica de Juazeiro, que realiza cursos e oficinas. Dispõe de uma sala de espetáculos com 307 lugares, um anfiteatro na área externa, dotado de arquibancada com capacidade para 1000 pessoas, três salas de ensaio e uma galeria instalada no foyer. O espaço abriga a Academia Juazeirense de Letras e o projeto Pró-memória, que disponibiliza livros para consulta e empréstimo (CENTRO DE CULTURA JOÃO GILBERTO, 2022).

### Vapor Saldanha Marinho



Além dos pontos atrativos destacados, tem-se também o Vapor Saldanha Marinho, conhecido como Vaporzinho (figura 23).

Figura 23: Vapor Saldanha Marinho



**Fonte: Arquivo Pessoal da Autora (2021)**

O Vapor Saldanha Marinho (conhecido como Vaporzinho), que foi o primeiro vapor a navegar nas águas do rio, inaugurado em 1871 foi içado à terra exatos 100 anos depois, e faz hoje parte do acervo do memorial da navegação e possibilita visitas em seu interior, assim como, uma deslumbrante vista em à qual se une. É um monumento que homenageia os navegantes e a navegação que foram o eixo fundamental para o desenvolvimento da cidade.

### **Nego d'Água**

É na Orla I que fica a escultura de Ledo Ivo Gomes retratando o Negro d'água, que é uma lenda local que se entremeia com a vida urbana. Os povos ribeirinhos acreditam que o Nego d'Água (figura 24) é um ser que habita os rios brasileiros, é careca e tem mãos e pés de pato, os pescadores devem levar uma oferenda ao navegar os rios, caso contrário, naufragarão. Segundo a lenda, é in-





dispensável que o pescador ou aquele que mergulha no rio São Francisco, leve sempre um pouco de comida ou bebida a fim de pedir permissão de passagem a ele (CBHSF, 2013).

Há uma crença de que ele habita a profundidade dos rios e com suas gargalhadas assusta os pescadores e lavadeiras que não o agradam com peixes, fumo de mascar e pinga. Ainda segundo a lenda, o Nego D'água costuma virar a canoa dos pescadores que pescam durante a Piracema ou que pescam de forma prejudicial ao meio ambiente (CBHSF, 2013).

Figura 24: Orla de Juazeiro, Nego d'Água



**Fonte: Acervo Pessoal da Autora (2020)**

Não se tem ao certo as evidências de como originou tal lenda, entretanto, sabe-se que o Negro D'Água só habita os rios e raramente sai dele, tendo como objetivo amedrontar as pessoas que por ali passam, como partindo anzóis de pesca, furando redes dando sustos em pessoas a barco etc. Tem características muito peculiares, demonstrando a fusão de homem negro alto e forte, com um anfíbio. Apresenta nadadeiras como de um anfíbio, corpo coberto de escamas mistas com pele (CBHSF, 2013).

### **Escultura de João Gilberto**



Já na Orla II (figura 25) fica a escultura do cantor Joao Gilberto, nascido em Juazeiro, considerado um dos maiores ícones do Brasil, e sua escultura atrai turistas que procuram tirar fotos ao lado do banco em que o cantor aparece sentado.

A escultura foi toda produzida em bronze, após convite da prefeitura local. Nela, João Gilberto aparece sentado em um banco, encurvado ao toque do companheiro inseparável: o violão. Para a produção, o artista plástico visitou Juazeiro em busca de inspiração (PORTAL G1 BAHIA, 2015).

Figura 25: Orla de Juazeiro



Fonte: Acervo pessoal da Autora (2020)

O artista plástico Leo Santana ficou conhecido pela construção da estátua de Carlos Drummond de Andrade, no calçadão da Praia de Copacabana, no Rio de Janeiro, e também foi ele que produziu a estátua de João Gilberto na Bahia.

### **Casa do Artesão**



É também importante destacar a Casa do Artesão de Juazeiro que fica na descida da ponte Presidente Eurico Gaspar Dutra. A figura 26 apresenta a Casa do Artesão de Juazeiro e os artesanatos lá produzidos.

Figura 26: Casa do Artesão



**Fonte: Arquivo Pessoal da Autora (2021)**

A Casa do Artesão recebeu o nome de um dos primeiros artífices de Juazeiro, José Ordélio de Souza. O artesanato de hoje caracteriza-se pela manufatura caseira, pelo predomínio absoluto do trabalho manual (com pequeno recurso à máquina) e pela pequena produção de mercadorias de consumo público. A Casa do Artesão é um lugar que detém potencial atrativo para turistas e para visitantes que admiram a arte esculpida na madeira, nos tecidos, entre outros.

### **Vila Bossa Nova**

Outro espaço de alto significância gastronômica, cultural e social é a Vila Bossa Nova, localizada na Orla II de Juazeiro. O local foi revitalizado e preservou aspectos originais da arquitetura,





transformando um prédio abandonado em um dos mais belos e aconchegantes centros de gastronomia do interior da Bahia, com direito à instalação da primeira cervejaria artesanal do norte baiano (figura 27).

Figura 27: Vila Bossa Nova



**Fonte: Arquivo Pessoal da Autora (2021)**

A Vila Bossa Nova ocupa um espaço de aproximadamente 2.350 m<sup>2</sup>, e recebeu durante a revitalização intervenções de reforma, restauração arquitetônica, reurbanização e modernização. O equipamento tem como objetivo proporcionar aos juazeirenses, e a sociedade do Vale do São Francisco e turistas, mais um local para de estímulo ao lazer e ao entretenimento, além de ser um apropriado espaço de resgate histórico e cultural da cidade, valorizando ainda mais a margem do Rio São Francisco no seu lado baiano (BLOG PRETO NO BRANCO, 2019).

### **Armazém Central da Catinga**

Recente foi inaugurado o Armazém Central da Caatinga (figura 28) também na Orla II, na



Vila Bossa Nova. O armazém é um espaço comercial estratégico, especializado na diversidade de produtos da agricultura familiar e da economia solidária. A iniciativa possibilitou a visibilidade não só dos produtos das cooperativas filiadas mas também de outros empreendimentos da agrobiodiversidade brasileira. A curadoria dos produtos leva em consideração os métodos de produção agroecológica, adoção das boas práticas de segurança alimentar, comercialização solidária, gestão coletiva e preservação do meio ambiente (CENTRAL DA CAATINGA, 2022).

Figura 28: Armazém da Caatinga



Fonte: Arquivo Pessoal da Autora (2021)

Grande parte dos produtos comercializados possuem Certificação Orgânica e Selo da Agricultura Familiar. A seleção de produtos inclui uma diversidade de alimentos naturais, livres de agrotóxicos, sustentáveis e com capilaridade para geração de emprego e renda para comunidades rurais, em especial, no Semiárido brasileiro. O Armazém Central da Caatinga possui uma loja física situada na sede administrativa da Central da Caatinga, em Juazeiro/BA e a loja virtual (<https://loja.central->



dacaatinga.com.br) com serviço de delivery na região do Vale do São Francisco e entregas em todo Brasil.

### **Cachoeira da Gameleira – Vale do Rio Salitre**

Por último, destaca-se um dos locais mais visitados por turistas regionais por se tratar de uma das principais atrações ecoturísticas de Juazeiro (BA) – a Cachoeira da Gameleira – que fica situada ao longo do Rio Salitre, um dos afluentes do Rio São Francisco (figura 29).

Figura 29: Cachoeiras do Vale do Salitre



**Fonte: Arquivo Pessoal da Autora (2021)**

A queda d'água é pequena e escorre entre um cânion de rochas permeado pela densa vegetação da caatinga. Uma árvore com longas raízes – a gameleira – destaca-se no cenário natural. O lago é profundo e permite a prática de saltos para pessoas com experiência em esportes radicais. Para chegar ao local, o mais indicado é a contratação de um guia, visto que para quem não tem familiaridade



com o caminho não é fácil acertar o alvo (VIVA O SERTÃO, 2014).

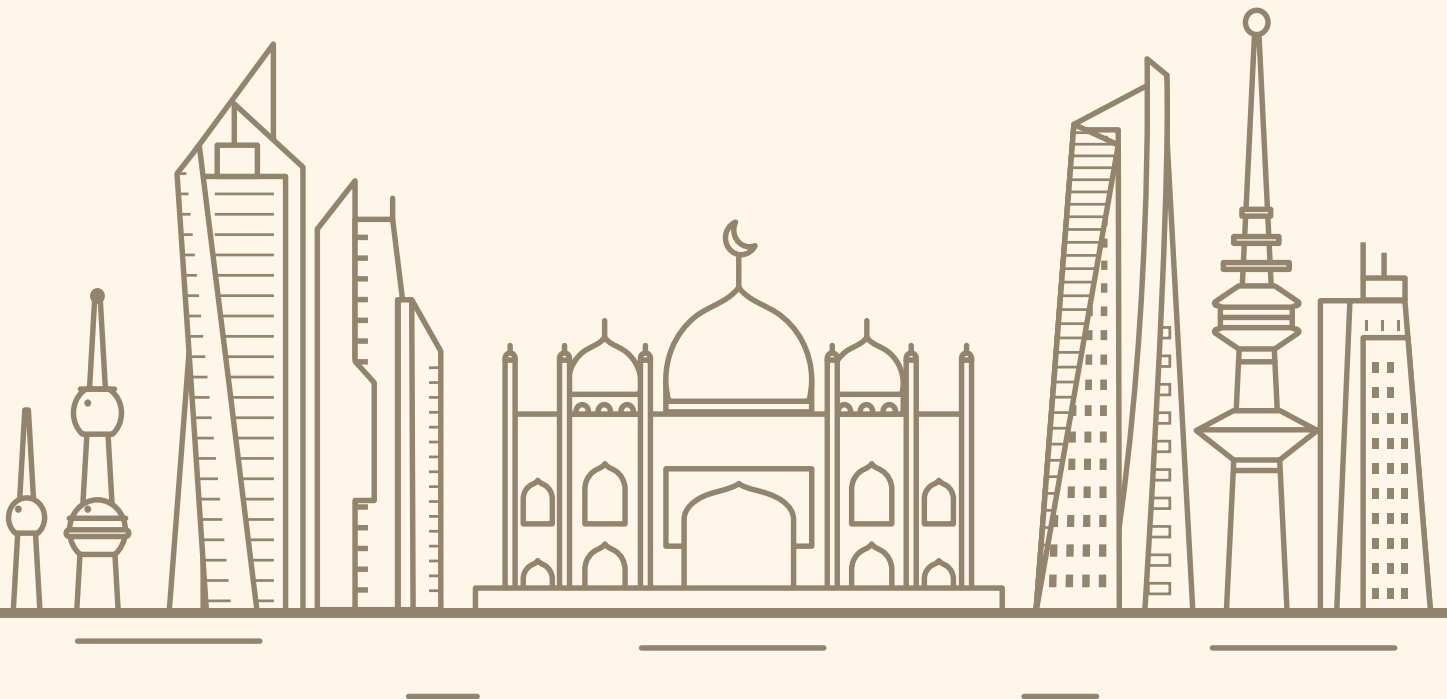
Finalmente, como já destacado no decorrer do trabalho, as cidades coirmãs de Petrolina/PE e Juazeiro/BA fazem parte da Região Administrativa Integrada de Desenvolvimento do Polo Petrolina e Juazeiro (RIDE) e são sinônimos de atração turística, sendo, portanto, indispensável ressaltar as belezas existentes em ambas visando fomentar nos turistas o desejo de conhecê-las e, instigar aos gestores de ambas as cidades a candidatarem-se a uma vaga na Rede de Cidades Criativas (RCC) da Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura (UNESCO).





## CONSIDERAÇÕES FINAIS

---





A presente pesquisa possibilitou constatar que a participação das cidades da RIDE, especificamente, o polo Juazeiro/BA e Petrolina/PE, no programa da UNESCO tem a capacidade de fomentar o turismo e fortalecer as atividades culturais vinculando a proteção dos bens públicos, juntamente com os equipamentos urbanos, patrimônio histórico estímulo à economia. Utilizar uma atividade intelectual dentro do ambiente econômico é capaz de gerar criatividade, que embora no Brasil não seja definido mensurada de maneira consistente, acaba gerando uma tendência crescente em relação ao crescimento e consciência de estratégias capazes de conduzir o desenvolvimento de todos os fatores que permeiam a localidade citada.

Nesse sentido, a rede acaba representando uma maneira de se relacionar com outras localidades da região dentro de um mesmo país, as quais acabam sendo direcionadas ações fomentadas em prol do crescimento e do desenvolvimento estratégico. Diante de uma localização considerada estratégica, a RIDE acaba servindo como uma espécie de vínculo entre as regiões do país.

Sendo assim, as regiões supracitadas possuem inúmeros atrativos capazes de colocá-las em uma posição participativa em relação as redes de cidades criativas da Unesco. Em relação aos benefícios, a população das cidades acaba sendo impactada de maneira positiva, uma vez que, há um grande estímulo em relação as políticas públicas locais e a economia local.

A partir das oportunidades de desenvolvimento econômico, juntamente com a diversificação da estrutura sistemática das organizações participantes e compartilhadas entre os objetivos, a RIDE acaba por impulsionar ações que buscam esses mesmos escopos de forma a promover um desempenho interno que seja capaz de gerar estímulos as cidades criativas. Tais avanços acabam representando uma promoção constante em relação desenvolvimento das seis cidades, levando em consideração os pressupostos de fortalecimento desses municípios.

Um outro ponto que deve ser é levado em consideração é que, a partir da participação das cidades no programa, será possível diminuir as desigualdades sociais presentes na região, reduzindo assim o desemprego e promovendo um desenvolvimento mais sustentável, vinculado a cultura e as



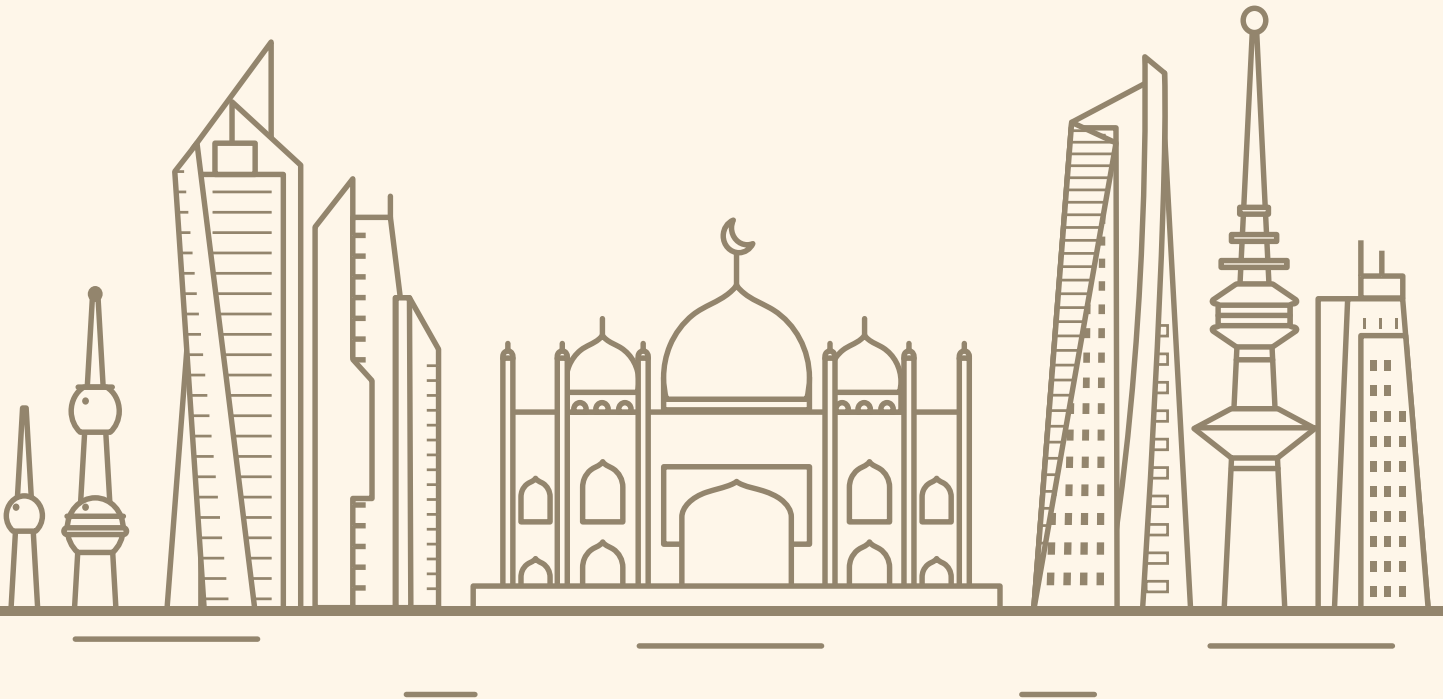
belezas naturais por meio do turismo e do ecoturismo. Portanto, reitera-se que é de extrema relevância a candidatura das cidades formadoras da RIDE à RCC da UNESCO.





## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

---



ACHIENG'AKUNO, Emily. Princípios cooperativos e o setor criativo: reflexões de um educador musical. *Revista Africana de Desenvolvimento Cooperativo e Tecnologia*, v. 4, n. eu, pág. 41-47, 2019.

ALVES, Adriana Melo; AZEVEDO, Heloisa Pereira Lima. Rides – por que criá-las? *Geografias*. Belo Horizonte 06(2) 87-101 julho-dezembro de 2010.

AZEVEDO, I. B. O prazer da produção científica: diretrizes para a elaboração de trabalhos acadêmicos. Piracicaba: Ed. UNIMEP, 1998.

BARROS, A. J. P.; LEHFELD, N. A. S Projeto de pesquisa: propostas metodológicas. Petrópolis: Vozes, 1999.

BENTO, Sarah Corrêa et al. As novas diretrizes e a importância do planejamento urbano para o desenvolvimento de cidades sustentáveis. *Revista de Gestão Ambiental e Sustentabilidade: GeAS*, v. 7, n. 3, p. 469-488, 2018.

BLOG PRETO NO BRANCO. Centro gastronômico de Juazeiro, Vila Bossa Nova será inaugurada hoje com homenagens e shows de artistas da casa. 2019. Disponível em: <https://pretonobranco.org/2019/12/06/centro-gastronomico-de-juazeiro-vila-bossa-nova-sera-inaugurada-hoje-com-homenagens-e-shows-de-artistas-da-casa/>. Acesso em: 09 jun. 2022.

BODNAR, Zenildo; DOS SANTOS PRIESS, Alexandre; BIANCHI, Patrícia Nunes Lima. A sustentabilidade por meio do planejamento urbano. *Revista Brasileira de Direito*, v. 15, n. 3, p. 38-57, 2019.

BRASIL. Constituição da República Federativa do Brasil de 1988: promulgada em 5 de outubro de



1988. 49. ed. São Paulo: Saraiva, 2014.

BRASIL. Ministério da Integração Nacional (MI). Plano de Ação Integrada e Sustentável para a RIDE Petrolina-Juazeiro: relatório final. Brasília/DF. Terragraph, 2010.

BRASIL. Ministério da Cultura. Plano da Secretaria da Economia Criativa: políticas, diretrizes e ações, 2011 – 2014. Brasília/DF. 2011.148p.

BRASIL. Ministério da Integração Nacional (MI). Regiões Integradas de Desenvolvimento – RIDE's. Brasília. 2015. Disponível em: <https://www.gov.br/mdr/pt-br/noticias/ministerio-da-integracao-nacional-apresenta-nova-politica-de-desenvolvimento-regional>. Acessado em: 23 jun. 2020.

BRASIL. Ministério do Turismo. Recife e Campina Grande passam a integrar Rede Mundial de Cidades Criativas da Unesco: Cidades chanceladas pelo comitê brasileiro em junho deste ano obtiveram a aprovação das candidaturas na Organização das Nações Unidas. 2021. Disponível em: [https://www.gov.br/turismo/pt-br/assuntos/noticias/recife-e-campina-grande-passam-a-integrar-rede-mundial-de-cidades-criativas-da-unesco#:~:text=S%C3%A3o%20elas%3A%20Bel%C3%A9m%20\(PA\),\(SP\)%20no%20cinema](https://www.gov.br/turismo/pt-br/assuntos/noticias/recife-e-campina-grande-passam-a-integrar-rede-mundial-de-cidades-criativas-da-unesco#:~:text=S%C3%A3o%20elas%3A%20Bel%C3%A9m%20(PA),(SP)%20no%20cinema). Acesso em: 31 mar. 2022.

BRASIL DE FATO. Museu do Sertão conta a história do povo sertanejo. 2018. Disponível em: <https://www.brasildefato.com.br/2018/01/19/museu-do-sertao-conta-a-historia-do-povo-sertanejo>. Acesso em: 09 jun. 2022.

BROUILLETTE, Sarah. Literature and the creative economy. Stanford University Press, 2020.



CARVALHO, Indiane Gomes de; PACHECO, Clecia Simone Gonçalves Rosa. Ecodinâmica e vulnerabilidade ambiental: Ilha do Fogo em Juazeiro/BA. *Revista Semiárido De Visu*, v. 4, n. 3, p. 100-107, 2016.

CENTRAL DA CAATINGA. Armazém Central da Caatinga. 2022. Disponível em: <http://centralda-caatinga.com.br/armazem-central-da-caatinga/>. Acesso em: 09 jun. 2022.

CENTRO DE CULTURA JOÃO GILBERTO. Histórico do Centro. 2020. Disponível em: <https://cc-joaogilberto.wordpress.com/sobre/>. Acesso em: 09 jun. 2022.

CERISOLA, Silvia; PANZERA, Elisa. Cultural and creative cities and regional economic efficiency: Context conditions as catalyzers of cultural vibrancy and creative economy. *Sustainability*, v. 13, n. 13, p. 7150, 2021.

CBHSF – COMITÊ DE BACIAS HIDROGRÁFICAS DO SÃO FRANCISCO. A Lenda do Nego d'Água. 2013. Disponível em: [https://cbhsaofrancisco.org.br/noticias/cultura\\_blog/a-lenda-do-nego-dagua/](https://cbhsaofrancisco.org.br/noticias/cultura_blog/a-lenda-do-nego-dagua/). Acesso em 08 jun. 2022.

CORTESE, Tatiana Tucunduva Philippi et al. Tecnologias e sustentabilidade nas cidades. *Estudos Avançados*, v. 33, n. 97, p. 137-150, 2019.

DAVIS, Karen. Creative economy is smart business. *Philadelphia Daily News*. Posted on Wednesday, June 14. 2006. Disponível em: <http://www.philly.com>. Acessado em: 11 mar. 2021.

DE ALMEIDA, Suise Carolina Carmelo; GONÇALVES, Luciana Márcia. Indicadores de Susten-



tabilidade Urbana: panorama das principais ferramentas utilizadas para gestão do desenvolvimento sustentável. *Revista Científica ANAP Brasil*, v. 11, n. 22, 2018.

DE MARCHI, L. Análise do Plano da Secretaria da Economia Criativa e as transformações na relação entre Estado e cultura no Brasil. *Intercom – RBCC*. São Paulo, v.37, n.1, p. 193-215, jan./jun. 2014. Disponível em: <http://www.scielo.br/pdf/interc/v37n1/a10v37n1.pdf>. Acesso em 08 MAR. 2022.

DEMO, P. *Pesquisa e construção de conhecimento*. Rio de Janeiro: Tempo Brasileiro, 1996

DE SOUSA, Marcelo Ferreira; DA SILVA MELLO, Adilson; COLVARA, Lauren Ferreira. Cidades Criativas da Unesco no Brasil: uma pesquisa exploratória sobre o comportamento do poder público na implementação de estratégias e estratégias voltadas à economia da cultura durante a pandemia provocada pela COVID-19. *Revista Ciências Humanas*, v. 13, n. 2, 2020.

UNESCO - Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura. *Economy Report: Especial edition: widening local development pathways*. 2013. Disponível em: <https://en.unesco.org/creativity/screen/report-widening-local-development-pathways>. Acessado em: 20 mar. 2022.

EMMENDOERFER, Magnus Luiz; FIORAVANTE, Alexandre Sette Abrantes. Desafios para uma cidade ser criativa em uma sociedade (pós)pandêmica: um estudo sobre Ouro Preto (MG). *Brazilian Creative Industries Journal*. Novo Hamburgo. v. 1. n. 1. jul./dez. 2021.

ERRICHELLO, Luisa et al. Exploring the implications of wearable virtual reality technology for museum visitors' experience: A cluster analysis. *International Journal of Tourism Research*, v. 21, n.





5, p. 590-605, 2019.

ESPÍNDOLA, Isabela Battistello; RIBEIRO, Wagner Costa. Cidades e mudanças climáticas: desafios para os planos diretores municipais brasileiros. *Cadernos Metr pole*, v. 22, p. 365-396, 2020.

FERNANDEZ, R.S. Economia Criativa como estratégia de desenvolvimento regional: o caso do Grande ABC Paulista. 2014. Disserta o (Mestrado em Ciências Humanas e Sociais) – Universidade Federal do ABC – UFABC, Santo André, 2014.

FERREIRA, Vitor Moura Soares. A Rede de Cidades Criativas da UNESCO: uma perspectiva das cidades brasileiras. UFG. 2017. Disponível em: <https://repositorio.bc.ufg.br/tede/bitstream/tede/7795/5/Disserta%c3%a7%c3%a3o%20-%20Victor%20Moura%20Soares%20Ferreira%20-%202017.pdf>. Acesso em: 12 abr. 2022.

FERRERA DE LIMA, J. P les, polarisation et ladiffusiondud veloppementr gional : notes de recherches. *Revue Organisations & Territoires*, Saguenay (Canadá), v. 25, n. 02, p. 75-80, 2016.

FERREIRA, Victor Moura Soares. A REDE DE CIDADES CRIATIVAS DA UNESCO: Uma Perspectiva das Cidades Brasileiras. Disserta o (Mestrado). Faculdade de Artes Visuais da Universidade Federal de Goiás. Goiânia: UFG, 2017.

FLORIDA, R. A nova onda da criatividade. [Entrevista cedida a] Marília de Camargo César. *Valor Econ mico*. São Paulo, n 6, abril /2006. Disponível em: [http://www.economiacriativa.com/ec/pt/eventos/valoreconomico\\_110406.asp](http://www.economiacriativa.com/ec/pt/eventos/valoreconomico_110406.asp). Acesso em: 08 mar. 2022.



FLORIDA, Richard. *Cities and the creative class*. New York: Routledge, 2005.

FREDER, Schirlei Mari; PROCOPIUCK, Mario; AZZULIN, Mayara Bormann. Patrimônio cultural polonês: contribuições para o desenvolvimento das cidades criativas. *Polonicus*, v. 9, n. 1, p. 137-153, 2018.

FURTADO, C. O processo histórico de desenvolvimento. In: PEREIRA, L.C.; REGO, J. (Org.). *A grande esperança em Celso Furtado: ensaios em homenagem aos seus 80 anos*. São Paulo: Editora 34, 2001, p. 253-280.

GIL, A.C. *Métodos e Técnicas de Pesquisa Social*. 7 ed. São Paulo: Atlas, 2019. 207p.

GAMARRA-ROJAS, C.F.L.; SAMPAIO, E.V.S.B.; VIRGÍNIO, J.F. QUEIROZ, L.P. FIGUEIREDO, M. A.; RODAL, M.J.N.; BARBOSA, M.R.V.; HARLEY, R.M. Diagnóstico da Vegetação do Bioma Caatinga. In: SILVA, J. M. C., TAMBARELLI, M; LINS, L. V. (Orgs.). *Biodiversidade da Caatinga: áreas e ações prioritárias para a conservação*. Brasília: Ministério do Meio Ambiente, 2004.

GOLDENBERG, M. *A arte de pesquisar*. Rio de Janeiro: Record, 1999.

GOUVEIA, Nina. Parque Zoobotânico da Caatinga. *Nossa California Sertaneja*. 2021. Disponível em: <http://www.petrolinaofc.com.br/2021/04/10/parque-zoobotanico-da-caatinga/>. Acesso em: 01 abr. 2022.

HOWKINS, J. *Economia criativa*. São Paulo: M. Books do Brasil, 2013.



HRACS, Brian J. et al. Introduction: Exploring tensions in the creative economy. In: Culture, Creativity and Economy. Routledge, 2021. p. 1-12.

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Catálogo: Ponte Presidente Dutra: Rio São Francisco: [Cais de Juazeiro: vista panorâmica da cidade]: Juazeiro, BA. 2022 Disponível em: <https://biblioteca.ibge.gov.br/index.php/biblioteca-catalogo?id=431406&view=detalhes> Acesso em: 01/04/2022

IG TURISMO. Veja o que fazer em Petrolina, cidade com melhor qualidade de vida do Nordeste. 2021 Disponível em: <https://turismo.ig.com.br/destinos-nacionais/2021-02-18/veja-o-que-fazer-em-petrolina-cidade-com-melhor-qualidade-de-vida-do-nordeste.html>. Acesso em: 01/04/2022

IPEA- Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. Atlas do Desenvolvimento Humano nas Regiões Metropolitanas Brasileiras. Brasília, IPEA 2017

JUNIOR, Helcio de Medeiros. JUNIOR, João Grand. FIGUEIREDO, João Luiz de. A importância da economia criativa no desenvolvimento econômico da cidade do Rio de Janeiro. Nº 20110601 Junho – 2011. Disponível em: [https://portalgeo.rio.rj.gov.br/estudoscariocas/download/3067\\_A\\_importancia\\_da\\_economia\\_criativa\\_no\\_Rio\\_de\\_Janeiro.pdf](https://portalgeo.rio.rj.gov.br/estudoscariocas/download/3067_A_importancia_da_economia_criativa_no_Rio_de_Janeiro.pdf). Acesso em: 08 mar 2022.

KO, Hajung; SON, Yonghoon. Perceptions of cultural ecosystem services in urban green spaces: A case study in Gwacheon, Republic of Korea. Ecological indicators, v. 91, p. 299-306, 2018.

LANDRY, Charles. The Origins & Futures of The Creative City. Bournes Green: Comedia, 2012.



LAZZARO, Elisabetta; NOONAN, Douglas. Uma análise comparativa dos marcos regulatórios de crowdfunding dos EUA e da UE para as indústrias culturais e criativas. *Revista Internacional de Política Cultural*, v. 27, n. 5, pág. 590-606, 2021.

LIMA, Renato Junior de; SOUSA, Eliane Pinheiro de. Desenvolvimento rural dos municípios da Região Integrada Petrolina (PE) - Juazeiro (BA) *Cadernos de Ciências Sociais Aplicadas*. Vitória da Conquista, Ano XIV n. 23, p. 1-18. 2017

EL, Betania; BRANDÃO, Ricardo. CARRANCAS DO SÃO FRANCISCO: A DINÂMICA DE UMAMANIFESTAÇÃO FOLKCOMUNICACIONAL NO CONTEXTO DODESENVOLVIMENTO LOCAL. *Hum@nae*. Questões controversas do mundo contemporâneo, V11, n1, 2017. Disponível em: <https://revistas.esuda.edu.br/index.php/humanae/article/view/565/170>. Acesso em: 01/04/2022

MIRSHAWKA, Victor. *Cidades criativas: talentos, tecnologia, tesouros, tolerância*. Volume 1. São Paulo: DVS Editora, 2017.

MINAYO, M.C.S..*O desafio do conhecimento*. São Paulo: Hucitec,1993.

MORESI, Eduardo (Org.). *Metodologia da pesquisa*. Brasília/DF: Universidade Católica de Brasília, 2003. Disponível em: [http://ftp.unisc.br/portal/upload/com\\_arquivo/1370886616.pdf](http://ftp.unisc.br/portal/upload/com_arquivo/1370886616.pdf). Acesso em: 23 jun. 2016.

OLIVEIRA, Juliano Varela De. *Cooperação Intermunicipal Abrangente? O caso da RIDE Petrolina Juazeiro*. Tese. (Doutorado). Universidade Federal de Pernambuco (UFPE). Recife: UFPE, 2015.



PACHECO, C.S.G.R. Território Paleodunar em Casa Nova/BA: Agroecologia, Meio Ambiente e (InN)sustentabilidade. Tese (Doutorado). Universidade Federal do Vale do São Francisco (UNIVASF). 2021. Disponível em: [https://ppgadt.univasf.edu.br/wp-content/uploads/2022/01/PPGADT\\_TESE\\_Clecia-Simone-Goncalves-Rosa-Pachecho.pdf](https://ppgadt.univasf.edu.br/wp-content/uploads/2022/01/PPGADT_TESE_Clecia-Simone-Goncalves-Rosa-Pachecho.pdf). Acesso em: 08 jun. 2022.

PREFEITURA DE PETROLINA. Parque Josepha Coelho é opção de lazer e esporte em Petrolina. 2022. Disponível em: <https://petrolina.pe.gov.br/parque-josepha-coelho-e-opcao-de-lazer-e-esporte-em-petrolina/>. Acesso em: 01/04/2022

PROKÚPEK, Marek. Digitalização das Indústrias Culturais e Criativas e seu Impacto Económico e Social. In: Examinando Perspectivas Culturais em um Mundo Globalizado. IGI Global, 2020. p. 117-140.

RAMOS, Júlio Cezar Costa; DUARTE, Francisco Ricardo. Proposição da criação do consórcio inter federativo de mobilidade urbana na ride Petrolina (PE) e Juazeiro (BA)-CIMUVASF. 2018. Disponível em: [http://www.anpet.org.br/anais32/documentos/2018/Aspectos%20Economicos%20Sociais%20Politicos%20e%20Ambientais%20do%20Transporte/Transporte%20e%20Inclusao%20Social/6\\_702\\_RT.pdf](http://www.anpet.org.br/anais32/documentos/2018/Aspectos%20Economicos%20Sociais%20Politicos%20e%20Ambientais%20do%20Transporte/Transporte%20e%20Inclusao%20Social/6_702_RT.pdf). Acesso em: 12 abr. 2022.

RATHORE, M. Mazhar et al. Planejamento urbano e construção de cidades inteligentes com base na internet das coisas usando big data analytics. *Redes de Computadores*, v. 101, p. 63-80, 2016.

REIS, Ana Carla Fonseca. Cidades Criativas: Análise de um conceito em formação e da pertinência de sua aplicação à cidade de São Paulo. Tese. Universidade de São Paulo sob a orientação do prof. Dr. Nabil Georges Bonduki. São Paulo: USP, 2011



RESENDE, G.; MONTEIRO NETO, A.; MAGALHÃES, J.; COSTA, R.; SOUSA, A.; SILVA, D.

Uma proposta de avaliação continuada dos instrumentos da Política

Nacional de Desenvolvimento Regional (PNDR). In: RESENDE, G. (Org.) Avaliação de políticas públicas no Brasil: uma análise da Política Nacional de Desenvolvimento Regional (PNDR). vol. 03. Brasília: IPEA, 2017, p.369-403.

RICHARDS, Greg; DUIF, Lian. Pequenas cidades com grandes sonhos: estratégias criativas de placemaking e branding. Routledge, 2018.

RIVAS, André Luis Marocci. Cidades criativas: uma análise sobre as possíveis contribuições da economia criativa para o desenvolvimento do município de Cachoeira. Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal da Bahia, Escola de Administração, Salvador, 2019.

ROGERSON, C.M., ROGERSON, J.M.. Creative Networks and the Making of Africa's First UNESCO Creative City of Gastronomy. In: Rogerson, C.M., Rogerson, J.M. (eds) Urban Tourism in the Global South. Geo Journal Library. Springer, Cham.2021 [https://doi.org/10.1007/978-3-030-71547-2\\_11](https://doi.org/10.1007/978-3-030-71547-2_11). Acessado em: 11 mar. 2022.

SANTOS, Paulo César Marques de Andrade; SILVA, Tarcísio Fulgêncio Alves da, FERNANDES, Flavia Emília Cavalcante Valença, SHIOSAKI, Ricardo Kenji. A Mobilidade Acadêmica na Região Integrada de Desenvolvimento do Vale do São Francisco. Revista Concilium, Vol. 22, Nº 1 DOI: 10.53660/CLM-113-132.





SIAP - Social Impact of the Arts Project For A full literature review, see “Culture and Urban Revitalization: A Harvest Document”. SIAP, January, 2007.

SILVA, Rafaela Vilas Boas; MIOTTO, José Luiz. O Aumento exponencial do espaço urbano por uma crescente intervenção da sustentabilidade. Simpósio Nacional de Gestão e Engenharia Urbana, v. 3, p. 73-78, 2021.

SIQUEIRA, T.; SIFFERT FILHO, N. Desenvolvimento Regional no Brasil: Tendências e novas perspectivas. Revista do BNDES, Brasília (DF), v. 08, n. 16, p. 79-118, 2001.

SOUZA, Acerlandia Iraci de; SILVA, Ana Paula Maria da; CASSUNDÉ, Fernanda Roda de Souza Araújo, LIMA, Ricardo Chaves; RIBEIRO FILHO, Zacarias Lourenço Vaz. Bodódromo: Uma Identidade Gastronômica E Turística De Petrolina-Pe E Região Analisada Através Da Matriz Swot. SOBER - Sociedade Brasileira de Economia, Administração e Sociologia Rural. Juazeiro – BA, 08 a 10 de novembro de 2018.

SOUZA, Danilo Diego de. Análise florística do componente arbóreo do Parque Municipal Josepha Coelho, Petrolina – PE. REVSBAU, Piracicaba – SP, v.12, n.4, p. 42-52, 2017.

SWYNGEDOUW, Erik. The Political Economy and Political Ecology of the Hydro- Social Cycle. Journal of Contemporary Water Research & Education, v. 142, p. 56- 60, 2009.

THIOLLENT, M. Metodologia da pesquisa - ação. 2. ed. São Paulo: Cortez, 1986.

OLIVEIRA, Adriana Mara Vaz de. Uma perspectiva das cidades brasileiras. Dissertação (Mestrado).



Faculdade de Artes Visuais da Universidade Federal de Goiás, 2017. Disponível em: <https://repositorio.bc.ufg.br/tede/handle/tede/7795>. Acesso em: 07 maio 2022.

UNESCO. United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization. Rede Cidades Criativas. Reporting & Monitoring. 2019. Disponível em: <https://www.bing.com/search?q=UNESCO.+United+Nations+Educational%2C+Scientific+and+Cultural+Organization.+Rede+Cidades+Criativas.+Reporting+%26+Monitoring.+2019&qs=n&form=QBRE&sp=-1&pq=&sc=8-0&sk=&cvid=0011A313C66B474088411D2A71356264>. Acesso em: 16 jun. 2020.

UNCTAD - Creative Economy Report. Genebra: UNCTAD, 2008. Disponível em: <http://www.unctad.org/creative-economy> and [http://ssc.undp.org/creative\\_economy](http://ssc.undp.org/creative_economy). Acesso em: 16 jun. 2020.

UNCTAD. Creative economy to have its year in the sun in 2021. 2021. Disponível em: <https://unctad.org/news/creative-economy-have-its-year-sun-2021>. Acesso em: 31 mar. 2022.

UNESCO. United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization. Creative. 2022. Disponível em: <https://en.unesco.org/creative-cities/home>. Acesso em: 29 abr. 2022.

VAPOR DO SÃO FRANCISCO. Todos a bordo e a todo vapor para conhecer as belezas do São Francisco. Disponível em: <https://vapordosaofrancisco.com/>. Acesso em: 09 jun. 2022.

VIVA O SERTÃO. Cachoeira da Gameleira. 2014. Disponível em: <https://www.vivaosertao.com.br/index.php/experiencias/item/14-cachoeira-da-gameleira>. Acesso em: 09 jun. 2022.



# *As autoras*



## **Lidiany Cavalcante de Oliveira**

Mestre no Programa de Pós-Graduação Stricto Sensu em Dinâmicas de Desenvolvimento do Semiárido - PPGDiDeS na Universidade Federal do Vale do São Francisco - UNIVASF (2022); Pós Graduação Latu sensu em Planejamento Patrimonial, Familiar e Sucessório na Faculdade Legale - Legale ( em andamento -2022); Pós Graduação Latu sensu em Tribunal do Júri e Execução Criminal na Faculdade Legale - Legale ( em andamento -2022); Graduação em Direito pela Universidade Católica de Pernambuco - UNICAP (2005); Graduação em Administração Pública pela Universidade Federal do Vale do São Francisco - UNIVASF (2020); Pós Graduação Latu sensu em Direito e Processo do Trabalho pela Universidade Anhanguera - Uniderp (2010); Pós Graduação Latu sensu em Gestão Pública pela Universidade Federal do Vale do São Francisco - UNIVASF (2018); Membro do Grupo de Pesquisa Interdisciplinar em Meio Ambiente (GRIMA) do Instituto Federal do Sertão Pernambucano (IFSertãoPE), atuando nas seguintes Linhas de Pesquisa: 1. Direito Ambiental e desenvolvimento sustentável; 2. Educação Ambiental, Meio Ambiente e Sustentabilidade . Atuou como docente substituta da Faculdade de Ciências Aplicadas de Petrolina - FACAPE de 2017 à 2021 ministrando as disciplinas de Direito e Processo do Trabalho; Atuou como Gerente Administrativa na Empresa Pro Contábil Ltda., empresa especializada em contabilidade e assessoria jurídica; Atualmente, é Técnica Administrativa em Educação (TAE) na Universidade Federal do Vale do São Francisco - UNIVASF - em cargo efetivo, habilitada em concurso público desde Abril de 2008. ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-9462-3812>. ResearcherID: E-mail para contato: [lidycavalcante35@gmail.com](mailto:lidycavalcante35@gmail.com).



**Clecia Simone Gonçalves Rosa Pacheco**

Pós-doutora em Agroecologia e Desenvolvimento Territorial (UNIVASF). Doutora em Agroecologia e Desenvolvimento Territorial pelo Programa de Pós-Graduação em Agroecologia e Desenvolvimento Territorial (PPGADT/UNIVASF). Doutora em Educação (UCSF - Argentina). Mestre em Ciências da Educação (UI - Lisboa/Portugal). Mestre em Tecnologia Ambiental pelo Instituto Tecnológico de Pernambuco (ITEP). Especialista em Auditoria e Perícia Ambiental (Universidade Estácio Sá/SP). Licenciada em Geografia (UPE). Bacharelada em Geografia (UNESA). Docente efetiva do Instituto Federal do Sertão Pernambucano (IFSertãoPE) no Colegiado de Tecnologia de Alimentos. Docente permanente do Programa de Pós-Graduação (Mestrado e Doutorado) em Ecologia Humana e Gestão Socioambiental (PPGEcoH). Docente permanente do Programa de Pós-Graduação (Mestrado) em Dinâmicas de Desenvolvimento do Semiárido (PPGDiDeS/UNIVASF). Membro de la Rede Iberoamericana del Medio Ambiente (REIMA/AC). Membro da Associação Brasileira de Agroecologia (ABA) atuando no GT - Manejo de Agroecossistemas. Membro-pesquisador do Núcleo de Agroecologia e Produção Orgânica- Ensaio para a Vida (Univasf). Líder do Grupo de Pesquisas Interdisciplinar em Meio Ambiente (GRIMA/CNPq) e Núcleo de Pesquisa Geoambiental (NuPGEO/CNPq). Membro do Corpo Editorial da Editora Científica Digital; Membro do Corpo Editorial da Brazilian Journal of Animal and Environment Research (BJAER), da South Florida Journal of Environmental and Animal Science e da Revista Brasileira de Educação Ambiental (RevBEA). Membro do Conselho Editorial Científico da Revista de Geografia do Programa de Pós-Graduação em Geografia da UFPE. Revisora Ad Hoc de periódicos científicos, entre eles: GEOUSP: espaço e tempo; OPARÁ: Etnicidade, Movimentos Sociais e Educação. Revista Iberoamericana Ambiente & Sociedad, Revista Científica Diversidad Biologica y su Gestión Integrada. Diversitas Journal; Journal of Education, Society an Behavioural Science. Colaboradora da Rede MapsBioma Árida. Palestrante nacional e internacional. Tem experiência na área de Geociências, com ênfase na Geografia Física, atuando, principalmente,



nos seguintes temas: Paleoecologia, Paleoecossistemas, Paleoagroecossistemas, Agroecologia, Etnoecologia, Território e Desenvolvimento Sustentável. ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-7621-0536>. ResearcherID: D-9827-2019. E-mail para contato: [clecia.pacheco@ifsertao-pe.edu.br](mailto:clecia.pacheco@ifsertao-pe.edu.br) ou [cp.grima@ifsertao-pe.edu.br](mailto:cp.grima@ifsertao-pe.edu.br).



## *Política e Escopo da Coleção de livros Humanas em Perspectiva*



A Humanas em Perspectiva (HP) é uma coleção de livros publicados anualmente destinado a pesquisadores das áreas das ciências humanas. Nosso objetivo é servir de espaço para divulgação de produção acadêmica temática sobre essas áreas, permitindo o livre acesso e divulgação dos escritos dos autores. O nosso público-alvo para receber as produções são pós-doutores, doutores, mestres e estudantes de pós-graduação. Dessa maneira os autores devem possuir alguma titulação citada ou cursar algum curso de pós-graduação. Além disso, a Coleção aceitará a participação em coautoria.

A nossa política de submissão receberá artigos científicos com no mínimo de 5.000 e máximo de 8.000 palavras e resenhas críticas com no mínimo de 5 e máximo de 8 páginas. A HP irá receber também resumos expandidos entre 2.500 a 3.000 caracteres, acompanhado de título em inglês, abstract e keywords.

O recebimento dos trabalhos se dará pelo fluxo contínuo, sendo publicado por ano 10 volumes dessa coleção. Os trabalhos podem ser escritos em português, inglês ou espanhol.

A nossa política de avaliação destina-se a seguir os critérios da novidade, discussão fundamentada e revestida de relevante valor teórico - prático, sempre dando preferência ao recebimento de artigos com pesquisas empíricas, não rejeitando as outras abordagens metodológicas.

Dessa forma os artigos serão analisados através do mérito (em que se discutirá se o trabalho se adequa as propostas da coleção) e da formatação (que corresponde a uma avaliação do português e da língua estrangeira utilizada).





O tempo de análise de cada trabalho será em torno de dois meses após o depósito em nosso site. O processo de avaliação do artigo se dá inicialmente na submissão de artigos sem a menção do(s) autor(es) e/ou coautor(es) em nenhum momento durante a fase de submissão eletrônica. A menção dos dados é feita apenas ao sistema que deixa em oculto o (s) nome(s) do(s) autor(es) ou coautor(es) aos avaliadores, com o objetivo de viabilizar a imparcialidade da avaliação. A escolha do avaliador(a) é feita pelo editor de acordo com a área de formação na graduação e pós-graduação do(a) professor(a) avaliador(a) com a temática a ser abordada pelo(s) autor(es) e/ou coautor(es) do artigo avaliado. Terminada a avaliação sem menção do(s) nome(s) do(s) autor(es) e/ou coautor(es) é enviado pelo(a) avaliador(a) uma carta de aceite, aceite com alteração ou rejeição do artigo enviado a depender do parecer do(a) avaliador(a). A etapa posterior é a elaboração da carta pelo editor com o respectivo parecer do(a) avaliador(a) para o(s) autor(es) e/ou coautor(es). Por fim, se o trabalho for aceito ou aceito com sugestões de modificações, o(s) autor(es) e/ou coautor(es) são comunicados dos respectivos prazos e acréscimo de seu(s) dados(s) bem como qualificação acadêmica.

A nossa coleção de livros também se dedica a publicação de uma obra completa referente a monografias, dissertações ou teses de doutorado.

O público terá acesso livre imediato ao conteúdo das obras, seguindo o princípio de que disponibilizar gratuitamente o conhecimento científico ao público proporciona maior democratização mundial do conhecimento.



# Índice Remissivo



## A

### Ambiental

*página 22*

*página 50*

*página 52*

*página 90*

*página 91*

## C

### Cidade

*página 34*

*página 35*

*página 57*

*página 81*

*página 94*

### Cultura

*página 15*

*página 19*

*página 59*

*página 68*

*página 97*



**P**

Políticas

*página 8*

*página 27*

*página 46*

*página 55*

**R**

Rede

*página 11*

*página 40*

*página 61*

*página 64*

*página 65*

**T**

Turismo

*página 70*

*página 74*

*página 85*

*página 88*



Essa obra escrita pelas pesquisadoras Lidiany Cavalcante de Oliveira e Clecia Simone Gonçalves Rosa Pacheco se pauta numa pesquisa empírica utilizando-se como base a Rede Administrativa Integrada de Desenvolvimento do polo Petrolina (PE) e Juazeiro (BA) quanto à integração ao projeto Rede de Cidades Criativas (RCC) da UNESCO. O objetivo dessa pesquisa encontra relevância para que possamos pensar e problematizar estratégias e mecanismos por meio de ações políticas e sociais para proporcionar o desenvolvimento econômico e social de diversas cidades.



Periodicojs

REVISTA DE PESQUISA EM ADMINISTRAÇÃO