

Universidade Federal de Pernambuco
Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Urbano

MARNY PESSOA SILVA DE ARAÚJO

A NOVA DINÂMICA ESPACIAL EM TORNO DA REGIÃO METROPOLITANA
DO RECIFE. Um Colar Metropolitano?

RECIFE
2016

MARNY PESSOA SILVA DE ARAÚJO

**A NOVA DINÂMICA ESPACIAL EM TORNO DA REGIÃO METROPOLITANA
DO RECIFE. Um Colar Metropolitano?**

Tese apresentado à Coordenação do Programa de Pós Graduação em Desenvolvimento Urbano da Universidade Federal de Pernambuco, na área de concentração de Dinâmica e Gestão das Cidades, para a obtenção do grau de Doutor em Planejamento Urbano, sob a orientação do Prof. Dr. Rosem Freitas e Co orientadora Prof^a. Dr^a. Maria do Carmo Braga

RECIFE
2016

Catálogo na fonte
Bibliotecário Jonas Lucas Vieira, CRB4-1204

A663n Araújo, Marny Pessoa Silva de

A nova dinâmica espacial em torno da Região Metropolitana do Recife: um Colar Metropolitano? / Marny Pessoa Silva de Araújo. – Recife, 2016.

146 f.: il., fig.

Orientador: Ruskin Marinho de Freitas.

Tese (Doutorado) – Universidade Federal de Pernambuco, Centro de Artes e Comunicação. Desenvolvimento Urbano, 2017.

Inclui referências.

1. Metropolização. 2. Regionalização. 3. Gestão metropolitana. 4. Colar metropolitano. I. Freitas, Ruskin Marinho de (Orientador). II. Título. 711.4 CDD (22.ed.) UFPE (CAC 2017-79)



Programa de Pós-graduação em Desenvolvimento Urbano
Universidade Federal de Pernambuco

Marny Pessoa Silva de Araújo

**A NOVA DINÂMICA ESPACIAL EM TORNO DA REGIÃO METROPOLITANA
DO RECIFE. Um Colar Metropolitano?**

Tese apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Urbano da Universidade Federal de Pernambuco, como requisito parcial para obtenção do título de doutor em Desenvolvimento Urbano.

Aprovada em: 05/09/2016.

Banca Examinadora

Profa. Ruskin Marinho de Freitas (ORIENTADOR)
Universidade Federal de Pernambuco

Prof. Maria do Carmo de Albuquerque Braga (COORDENADORA)
Universidade Federal Rural de Pernambuco

Profa. Edvânia Torres Aguiar Gomes (EXAMINADORA INTERNA)
Universidade Federal de Pernambuco

Prof. Suely Maria Ribeiro Leal (EXAMINADORA INTERNA)
Universidade Federal de Pernambuco

Prof. Heleniza Ávila Campos (EXAMINADORA EXTERNA)
Universidade Federal do Rio Grande do Sul

Profa. Jan Bitoun (EXAMINADOR EXTERNO)
Universidade Federal de Pernambuco

Caixa Postal 7809 Cidade Universitária – CEP: 50732-970 Recife/PE/Brasil
Tel: + (81) 2126311 Fax: + (81) 2126 8772
e-mail: mdu@ufpe.br www.ufpe.br/mdu

Dedico à minha família, bem maior e real sentido de minha vida.

Aos meus Pais Jayme e Iris.

Ao meu esposo Arnando Marinho.

Às minhas lindas e amadas filhas,
Hannah e Betina, razão maior por esta conquista.

AGRADECIMENTOS

A realização desta tese marca o fim de uma importante etapa da minha vida, e certamente o início de outra. Um ciclo se fecha e outro começa. Gostaria de agradecer a todos aqueles que contribuíram de alguma forma para a sua concretização.

Primeiramente a Deus, única fonte de vida, meu mais profundo agradecimento por me permitir viver este momento. Pela minha transformação individual, operada no sentido da maturidade, em face ao desafio do desenvolvimento desta tese. Por me guiar, iluminar e me dar tranquilidade para seguir em frente com os meus objetivos e não desanimar com as dificuldades.

À minha família que está sempre comigo. Em particular aos meus pais Jayme e Iris, muito obrigado todo especial em razão de todo amor, confiança e esperanças, na qual sempre me envolveram. Que me mostraram o quanto era importante estudar, mesmo não tendo eles a mesma oportunidade no passado.

Às minhas filhas Hannah e Betina, pela renúncia de tantos momentos, por cada gesto carinhoso, cada sorriso, por cada cartinha repleta de amor entregue ao final do dia, por serem tão maravilhosas e darem um sentido maior à minha vida.

Ao meu esposo Arnando, meu companheiro de todas as horas, em razão do compreensivo compartilhar de vida, pela paciência e apoio em cada instante desse momento em nossas vidas, sempre me fazendo acreditar que chegaria ao final dessa difícil, porém gratificante etapa.

Aos meus irmãos e irmãs, sobrinhos e sobrinhas, cunhados e cunhadas, primos e primas, em virtude do apoio incondicional e carinhoso em todos os momentos de vida.

À Maria do Carmo, mais do que minha co-orientadora, uma amiga para toda uma vida, "uma irmã por afinidade", e por quem eu tenho imensa gratidão, admiração e apreço. Por sua cumplicidade e responsabilidade direta na

construção desta tese. Não tenho como expressar com palavras todo o meu apreço por simplesmente TUDO... e sei que você, Maria, sabe bem o que esse TUDO significa!

Ao orientador Ruskin pelas contribuições ao longo do extensivo processo.

Aos professores e professoras das Bancas, pelas críticas e colaborações em cada etapa dessa jornada e por aceitarem prontamente o convite para avaliação deste trabalho e pelas valiosas sugestões, em especial.

Ao querido mestre Jan Bitoun, por todas as fundamentais contribuições, pelo apoio, pela disponibilidade e orientação, pela pessoa humana e sensível, que tem o dom de transmitir e compartilhar seus conhecimentos de forma única.

À querida Suely Leal, pelas contribuições, pelo apoio e carinho. Por não ser uma “mãezona aos moldes tradicionais”, que sabe ser firme quando preciso e sensível quando necessário.

À Edvânia, pelas contribuições em momentos precisos ao longo dessa jornada.

Ao meu amigo Aldo Callado, pelas críticas, sugestões, incentivos e discussões, antes e durante o processo de doutoramento e, principalmente, pela amizade de tantos anos.

À minha querida amiga Ana Paula Guedes, por tantos choros e risos durante todo o processo. Por se colocar sempre disponível em ajudar, mesmo que de forma indireta, à finalização deste trabalho.

Ao caro Thiago DK, pelo interesse em descobrir novos saberes e me ajudar nessa caminhada.

Aos amigos do curso, que compartilham comigo os mesmos medos e anseios, que vivenciaram momentos de estudo e de tensão no decorrer desta jornada e que, certamente desfrutarão também do sabor dessa conquista.

À toda equipe do Curso de Pós-Graduação em Desenvolvimento Urbano da Universidade Federal de Pernambuco, pela amizade, facilidades e atenção oferecidas.

Ao apoio Institucional da UFRPE, pela oportunidade concedida de desenvolver essa tese, longe das atribuições acadêmicas, embora sempre presente.

Aos colegas do Departamento de Matemática da UFRPE, agradeço o incentivo e o apoio permanentes.

A todos aqueles que embora não nomeados, de alguma forma fizeram parte deste e de outros momentos da minha vida.

A todos, enfim, reitero o meu apreço e a minha eterna gratidão.

Sempre que houver alternativas tenha cuidado.
Não opte pelo conveniente, pelo confortável, pelo respeitável,
pelo socialmente aceitável, pelo honroso.
Opte pelo que faz o seu coração vibrar.
Opte pelo que gostaria de fazer, apesar de todas as consequências.
Osho.

O processo de urbanização no Brasil, vem se apresentando de forma diversa no território nacional, destacando-se: interiorização do fenômeno urbano; acelerada urbanização das áreas de fronteira econômica; crescimento das cidades médias; periferização dos centros urbanos; e formação e consolidação de aglomerações urbanas de caráter metropolitano e não metropolitano, conforme Motta e Ajara (2001). Dentre as características das mudanças espaciais, aponta-se a expansão urbana por meio da formação de áreas de tecido urbano na periferia de algumas cidades, em descontinuidade ao já existente, ao mesmo tempo em que se observa a formação de novos núcleos em pontos isolados entre várias cidades. Importante reflexão sobre o tema foi a oferecida por Brenner (2014), quando entende que o processo é de difícil compreensão por não haver parâmetros de definição, coerência morfológica ou rigor cartográfico na identificação de processos, transformações e condições socioespaciais contemporâneas. Essa falta de clareza teórica já foi percebida também por Firkowski (2012), quando entende fazer-se necessária a distinção entre a metropolização (o fato, o processo), a metrópole (a forma socioespacial) e a região metropolitana (a ferramenta, o instrumento) definida a partir de uma decisão institucional (federal ou estadual), em teoria baseada em estudos e critérios técnico-científicos bem definidos. Diante disso, este trabalho parte da hipótese de que o processo emergente de urbanização estendida da Região Metropolitana do Recife (RMR) tem promovido o surgimento de áreas complexas, trazendo consigo problemas, que remetem à necessidade da definição de critérios legal e urbanístico que propiciem o reconhecimento e a institucionalização, ou não, das mesmas. Com tal entendimento, o objetivo geral deste trabalho se constitui em demonstrar a importância de uma revisão conceitual propositiva acerca do processo de urbanização estendida da RMR, de forma a contribuir para a sua identificação e sua institucionalização. Assim, a pesquisa estrutura-se metodologicamente com base na caracterização e contextualização do objeto empírico, qual seja, a Região Metropolitana do Recife (RMR) e o seu emergente processo de expansão, com o intuito de elucidar como se deram as transformações espaciais por meio da urbanização estendida ocorridas na RMR. Como conclusão, verificou-se a necessidade de uma revisão conceitual acerca da temática. Para o caso da RMR, seguindo-se os critérios apontados por pesquisadores consagrados como, Davidovich e Lima (1975), observa-se a existência de uma dinâmica interna e externa à mesma, aos moldes tratados por Brenner (2014), porém não se identificando, no estágio atual desse processo, a necessidade de institucionalização daquilo que anteriormente havia sido afirmado existir como Colar Metropolitano da RMR. Perspectivas futuras existem. Para tanto, ainda há muito em que se avançar e um dos aspectos nesse contexto refere-se ao aprofundamento dos debates para definição de conceitos e parâmetros que melhor orientem a identificação e a institucionalização de espaços decorrentes de dinâmicas no entorno das regiões metropolitanas.

Palavras-chave: Metropolização. Regionalização. Gestão Metropolitana. Colar Metropolitano.

The process of urbanization in Brazil, has been particularly diverse, highlighting: a move of the urban phenomenon towards the countryside; an accelerated urbanization in economic frontier areas; a growth in mid-size cities; a move towards periphery at urban centers; and the formation and consolidation of urban gatherings of both metropolitan and non-metropolitan types, according to Motta and Ajara (2001). Among the characteristics of spatial changes, the urban expansion through the formation of urban tissue areas in the periphery of some cities can be pointed out, in discontinuity to the existing one, at the same time the formation of new nuclei is observed in isolated points between cities. An important consideration on the subject was offered by Brenner (2014), when he states that the process is difficult to understand because there are no parameters of definition, morphological coherence or cartographic rigor in the identification of contemporary socio-spatial processes, transformations and conditions. This lack of theoretical clarity has already been perceived by Firkowski (2012), when he considers the need to distinguish the so-called *metropolization* process (fact, process) from the *metropolis* (socio-spatial form) and the *metropolitan region* (tool, instrument) defined by an institutional decision (either of the Country or the State) in theory based on studies and well-defined technical-scientific criteria. Therefore, this work is based on the hypothesis that the emergent process of extended urbanization for the RMR (Metropolitan Region of Recife) has promoted the emergence of complex areas that bring along problems pointing to the need of defining legal urban parameters that allow its recognition and institutionalization. With this understanding, the general objective of this work is to demonstrate the importance of a conceptual review in the extended urbanization process of the RMR in order to contribute to its identification and institutionalization. Thus, the research is methodologically based on the characterization and contextualization of the empirical object, that is, the Metropolitan Region of Recife and its emergent process of expansion in order to elucidate how the spatial transformations occurred through the extended urbanization materialized in the RMR. As a conclusion, there was the need for a conceptual review on the subject. In the case of the RMR, following the criteria pointed out by well-known researchers like Davidovich and Lima (1975), the existence of an internal and external dynamics to the model can be seen, as stated by Brenner (2014), although at the current stage it does not indicate the need to institutionalize what had previously been said to exist as a RMR Metropolitan "Collar". Future prospects do exist though and to that end there is still a long way to go in the form of debates to define concepts and parameters that better guide the identification and institutionalization of spaces resulting from the dynamics of surroundings of metropolitan regions, something not satisfactorily define in the Statutory Rules of Metropolises.

Keywords: Metropolization. Regionalization. Metropolitan Management. Metropolitan "Collar".

LISTA DE FIGURAS

FIGURA 1 – CARTAS DE NUCLEAÇÃO DA RMR	28
FIGURA 2 – INTERFACE DO SOFTWARE STATA E DADOS DO CENSO 2010	41
FIGURA 3 – INTERFACE DO SOFTWARE STATA E A VARIÁVEL V0641 DO CENSO 2010.....	43
FIGURA 4 – INTERFACE DO SOFTWARE STATA E A VARIÁVEL V0660 DO CENSO 2010.....	44
FIGURA 5 – INTERFACE DO SOFTWARE STATA E A VARIÁVEL V6604 DO CENSO 2010.....	45
FIGURA 7 – REGIÕES DE DESENVOLVIMENTO DE PERNAMBUCO.....	67
FIGURA 8 – UNIDADES TERRITORIAIS URBANAS (RM, RIDE E AU), SEGUNDO O ANO DE CRIAÇÃO	78
FIGURA 9 – RMBH E O COLAR METROPOLITANO BH.....	84
FIGURA 10 – REGIÃO METROPOLITANA DO VALE DO AÇO E COLAR METROPOLITANO DO VALE DO AÇO	85
FIGURA 11 – REGIÕES METROPOLITANAS DE SC E SUAS RESPECTIVAS ÁREAS DE EXPANSÃO	89
FIGURA 12 – UNIDADES DE CONSERVAÇÃO ESTADUAIS NA RMR E NOS MUNICÍPIOS DO ENTORNO	100
FIGURA 13 – PRINCIPAIS ESTRADAS E RODOVIAS QUE PASSAM PELA RMR E MUNICÍPIOS DO SEU ENTORNO.....	102
FIGURA 14 – MANCHA URBANA DA RMR E DE MUNICÍPIOS DO SEU ENTORNO	103
FIGURA 15 – ESPACIALIZAÇÃO DO INDICADOR TAXA DE URBANIZAÇÃO.....	106
FIGURA 16 – ESPACIALIZAÇÃO DO INDICADOR TAXA DE CRESCIMENTO POPULACIONAL	108
FIGURA 17 – ESPACIALIZAÇÃO DO INDICADOR PIB.....	109
FIGURA 18 – PRINCIPAIS EQUIPAMENTOS URBANOS DE RELEVÂNCIA.....	110
FIGURA 19 – INDICAÇÃO DO FLUXO DA PENDULARIDADE DOS MUNICÍPIOS ONDE MAIS DE 10% DA POPULAÇÃO OCUPADA SE DESLOCA PARA OS MUNICÍPIOS DA RMR	119
FIGURA 20 – MAPA DA ESTRATÉGIA DE PE 2012-2015.....	122
FIGURA 21 – MAPA ESQUEMÁTICO DO TERRITÓRIO ESTRATÉGICO DE SUAPE	123
FIGURA 22 – MAPA ESQUEMÁTICO DA REGIÃO NORTE METROPOLITANO E GOIANA	125
FIGURA 23 – MAPA ESQUEMÁTICO DO OESTE METROPOLITANO.....	126
FIGURA 24 – PRINCIPAIS EMPREENDIMENTOS E AÇÕES ESTRUTURADORAS	129

LISTA DE QUADROS

QUADRO 1 – PRINCIPAIS INSTRUMENTOS DE GESTÃO DA RMR – FIDEM.....	26
QUADRO 2 – COMPARAÇÃO DO CONCEITO REGIÃO METROPOLITANA E CRITÉRIOS EM LEGISLAÇÕES ESTADUAIS E O ESTATUTO DA METRÓPOLE.....	91
QUADRO 3 – COMPARAÇÃO DE CONCEITOS E CRITÉRIOS EM LEGISLAÇÕES ESTADUAIS E O ESTATUTO DA METRÓPOLE	92
QUADRO 3 – UNIDADES DE CONSERVAÇÃO ESTADUAIS NA RMR E NOS MUNICÍPIOS DO ENTORNO	98
QUADRO 4 – NÚMERO DE MUNICÍPIOS DESTINO.	120
QUADRO 5 – PRINCIPAIS EMPREENDIMENTOS ALAVANCADOS PELO GOVERNO DO ESTADO DE PE	127
QUADRO 6 – SÍNTESE DOS CRITÉRIOS APLICADOS	132

LISTA DE GRÁFICOS

GRÁFICO 1— RELATIVO À PENDULARIDADE DA PEA.	46
GRÁFICO 2 – PERCENTUAL DA PTO DE GOIANA, SEGUNDO PARA QUAL MUNICÍPIO SE DESLOCA.....	114
GRÁFICO 3 – PERCENTUAL DA PTO DE ITAQUITINGA, SEGUNDO PARA QUAL MUNICÍPIO SE DESLOCA.	115
GRÁFICO 4 – PERCENTUAL DA PTO DE TRACUNHAÉM, SEGUNDO PARA QUAL MUNICÍPIO SE DESLOCA.....	115
GRÁFICO 5 – PERCENTUAL DA PTO DE PAUDALHO, SEGUNDO PARA QUAL MUNICÍPIO SE DESLOCA.	115
GRÁFICO 6 – PERCENTUAL DA PTO DE CHÃ DE ALEGRIA, SEGUNDO PARA QUAL MUNICÍPIO SE DESLOCA.....	116
GRÁFICO 7 – PERCENTUAL DA PTO DE VITÓRIA DE SANTO ANTÃO, SEGUNDO PARA QUAL MUNICÍPIO SE DESLOCA.	116
GRÁFICO 8 – PERCENTUAL DA PTO DE ESCADA, SEGUNDO PARA QUAL MUNICÍPIO SE DESLOCA.	116
GRÁFICO 9 – PERCENTUAL DA PTO DE SIRINHAÉM, SEGUNDO PARA QUAL MUNICÍPIO SE DESLOCA.....	117

LISTA DE TABELAS

TABELA 1 – INDICADORES REFERENCIAIS PARA CARACTERIZAR REGIÕES DE INFLUÊNCIA DE MUNICÍPIOS (CONDEPE/FIDEM, 2007).....	105
TABELA 2 – POPULAÇÃO OCUPADA DOS MUNICÍPIOS CONTÍGUOS A RMR E SEUS DESLOCAMENTOS EM RELAÇÃO À VARIÁVEL TRABALHO.....	118

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ADDIPER – Agência de Desenvolvimento Econômico de Pernambuco
AEM - Área de Expansão Metropolitana
AU - Aglomeração Urbana
BID – Banco Interamericano de Desenvolvimento
BNDES – Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social
CEDEPLAR – Centro de Desenvolvimento e Planejamento Regional
CM - Colar Metropolitano
CMBH – Colar Metropolitano de Belo Horizonte
CMR – Colar Metropolitano do Recife
CONDEPE – Conselho de Desenvolvimento de Pernambuco
CONDEPE/ FIDEM - Agência Estadual de Planejamento e Pesquisas de Pernambuco
CONDERM - Conselho de Desenvolvimento da Região Metropolitana do Recife
CONFEGE – Conferência Nacional de Geografia
CPRH – Agência de Meio Ambiente do Estado de Pernambuco
DF – Distrito Federal
FIDEM - Fundação de Desenvolvimento da Região Metropolitana do Recife
FUNDERM - Fundo de Desenvolvimento da Região Metropolitana do Recife
GERES – Gereência Regional de Saúde
IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
IPEA - Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada
MG – Minas Gerais
PDI – Plano de Desenvolvimento Integrado
PDM – Plano de Desenvolvimento Metropolitano
PDUI – Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado
PEA – População Economicamente Ativa
PIB – Produto Interno Bruto
PLAMBEL – Superintendência de Desenvolvimento da RMBH
PMG - Programa Governo nos Municípios
PROMATA – Programa de Desenvolvimento Sustentável da Zona da Mata de Pernambuco

PTO – População Total Ocupada

RD - Região de Desenvolvimento

REGIC - Região de Influência das Cidades

RIDE - Região Integrada de Desenvolvimento Econômico

RM – Região Metropolitana

RMR - Região Metropolitana do Recife

SC – Santa Catarina

SEBRAE – Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas

SENAC – Serviço Nacional de Aprendizagem Comercial

SENAI – Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial

SEPLAG - Secretaria de Planejamento e Gestão do Estado

SUDERF – Superintendência de Desenvolvimento da Região Metropolitana da Grande Florianópolis

UFMG – Universidade Federal de Minas Gerais

UPA – Unidade de Pronto Atendimento

UPAE- Unidades Pernambucanas de Atenção Especializadas

VAB – Valor Adicional Bruto

1	INTRODUÇÃO	17
2	CONTEXTUALIZAÇÃO E INSTITUCIONALIZAÇÃO DA REGIÃO METROPOLITANA DO RECIFE E O SEU PROCESSO DE EXPANSÃO	23
2.1	A INSTITUCIONALIZAÇÃO DA RMR	23
2.1.1	Planejamento e Estratégias de Desenvolvimento da RMR	27
2.2	O PROCESSO DE EXPANSÃO DA RMR.....	29
3	PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS	34
4	DINÂMICA ESPACIAL: AS ANTIGAS E AS NOVAS FORMAS DE METROPOLIZAÇÃO	48
4.1	URBANIZAÇÃO CONTEMPORÂNEA	48
4.1.1	Urbanização	48
4.1.2	Metrópole e Metropolização.....	54
4.1.3	Região e Regionalização.....	62
4.1.4	Proximidade Geográfica	68
4.2	CONFIGURAÇÃO DAS REGIÕES METROPOLITANAS DO BRASIL	72
4.3	PROCESSO EMERGENTE DE URBANIZAÇÃO ESTENDIDA	80
4.3.1	Urbanização Estendida em Minas Gerais	82
4.3.2	Urbanização Estendida em Santa Catarina	88
5	RECONHECIMENTO DO PROCESSO DE URBANIZAÇÃO ESTENDIDA NA REGIÃO METROPOLITANA DO RECIFE	97
5.1	RECONHECIMENTO DO PROCESSO DE URBANIZAÇÃO ESTENDIDA NA RMR SEGUNDO O CRITÉRIO CONTIGUIDADE ESPACIAL	97
5.2	RECONHECIMENTO DO PROCESSO DE URBANIZAÇÃO ESTENDIDA NA RMR SEGUNDO O CRITÉRIO FUNCIONALIDADE URBANA	104
5.3	RECONHECIMENTO DO PROCESSO DE URBANIZAÇÃO ESTENDIDA NA RMR SEGUNDO O CRITÉRIO EMPREENDIMENTOS E AÇÕES ESTRUTURADORAS.	120
6	CONSIDERAÇÕES FINAIS	135
	REFERÊNCIAS.....	138



1 INTRODUÇÃO

O processo de urbanização no Brasil vem se apresentando de forma diversa no território nacional, destacando-se: interiorização do fenômeno urbano; acelerada urbanização das áreas de fronteira econômica; crescimento das cidades médias; periferação dos centros urbanos; e formação e consolidação de aglomerações urbanas de caráter metropolitano e não metropolitano, conforme estudos realizados por Motta e Ajara (2001). Dentre as características das mudanças espaciais, aponta-se a expansão urbana por meio da formação de áreas de tecido urbano na periferia de algumas cidades, em descontinuidade ao já existente, ao mesmo tempo em que se observa a formação de novos núcleos em pontos isolados entre várias cidades.

Essas observações fizeram com que autores como Dematteis (1996, *apud* IBGE, 2015) refletissem sobre tal processo, entendendo-o como de ocorrência seletiva a partir de suas dinâmicas e descrevendo-o de duas formas: a primeira, chamada de periurbanização, que reforça a polarização urbana e a expansão a partir das áreas periféricas e das ramificações radiais. A segunda, nas formas urbanas denominadas de difuso-reticular, se expressa no desenho de malhas ou redes, com pouca densidade, mas com a presença de formas do tipo condomínios e distritos industriais.

Outra reflexão importante sobre essas transformações foi a oferecida por Brenner (2014), quando entende o processo sob três momentos: (1) mudanças relacionadas com a geografia da urbanização, quando antes considerava-se a população densamente concentrada no entorno das cidades, passando a novas formas de apresentação, dissipando a antiga divisão entre o urbano e o rural, criando densidades urbanas e novas cidades “externas” e “periféricas”, em escala regional, gerando galáxias urbanas gigantes; (2) ação do governo nas três instâncias, nacional, estadual e municipal, impulsionando o desenvolvimento urbano em vastas zonas de seu território, através de



estratégias, articulando amplas estruturas de acumulação e regulação espacial, organizadas ao longo de grandes redes de infraestrutura, telecomunicações e energia, regiões fronteiriças internacionais, entre outros; (3) a passagem da representação de cidade enquanto espaço do comum para tornar-se grito de combate para os movimentos sociais, palco de conflitos políticos e um dos principais objetos de disputa. O autor, seguindo a linha de raciocínio de Dematteis (1996, *apud* IBGE, 2015) conclui que o urbano é percebido dentro do difuso, acrescentando que não há parâmetros de definição, coerência morfológica ou rigor cartográfico na identificação de processos, transformações e condições socioespaciais contemporâneas, perguntando-se, “então o que não é urbano?”, como consequência das afirmações de Amin e Thrift (2002), que o mundo urbanizado está conectado por “lugares/corredores de comunicação (aeroportos e linhas aéreas, estações e ferrovias, estacionamentos e estradas, teleportos e autopistas informáticas)”, com as quais concorda.

Essa falta de clareza teórica já foi percebida também por Firkowski (2012), quando entende fazer-se necessária a distinção entre a metropolização (o fato, o processo), a metrópole (a forma socioespacial) e a região metropolitana (a ferramenta, o instrumento) definida a partir de uma decisão institucional (federal ou estadual), em teoria baseada em estudos e critérios técnico-científicos bem definidos. A percepção da autora justifica-se quando se percebe a diversidade de conceitos, processo de identificação e institucionalização dessas recentes transformações espaciais no Brasil.

O Brasil conta atualmente com 71 regiões metropolitanas (RM), 3 regiões integradas de desenvolvimento econômico (RIDE) e 4 aglomerações urbanas (AU), totalizando 78 unidades espaciais urbanas institucionalizadas, o que motivou estudos de Costa e Tsukumo (2013), que apontou para a necessidade de se distinguir conceitos, pois, se, de um lado, há um processo socioespacial e a conformação de um espaço que é percebido como comum por uma população que compartilha (não de forma homogênea e não sem conflitos) de seus recursos, infraestrutura, serviços e possibilidades, de outro,



há uma instituição de ordem jurídico-institucional, baseada em motivações múltiplas – nem sempre explícitas – que sugere a intenção de tratar, intervir ou gerir esta nova espacialidade, a qual pode ou não, integral ou parcialmente, corresponder a um espaço metropolitano resultante de um processo socioespacial.

Os casos de Minas Gerais (MG) e de Santa Catarina (SC) são bons exemplos. A legislação de MG define Regiões Metropolitanas, Aglomerados Urbanos, Microrregiões e Colar Metropolitano e estabelece parâmetros para institucionalização apenas das RM e dos Aglomerados Urbanos. A partir disso, existem em MG duas Regiões Metropolitanas e dois Colares Metropolitanos instituídos. No caso de Santa Catarina, a legislação se refere a Regiões Metropolitanas, Aglomerados Urbanos, Microrregiões e Área de Expansão Metropolitana, definindo apenas os três primeiros e estabelecendo parâmetros para institucionalização dos dois primeiros.

No caso de Pernambuco, a legislação define e estabelece, única e exclusivamente, o termo Região Metropolitana. Diante desse quadro, o Governo Federal estabeleceu o Estatuto da Metrópole, Lei 13.089/15, na tentativa de padronizar as definições acerca desses termos. No entanto, não estabeleceu parâmetros que, da mesma forma, pudessem nortear a institucionalização dessas áreas. Indaga-se, portanto, o que vem a ser um Colar Metropolitano? O que vem a ser uma área de Expansão Metropolitana? O que vem a ser uma Microrregião? O que vem a ser um Aglomerado Urbano? Enfim, o que vem a ser uma Região Metropolitana?

Diante das questões levantadas, este trabalho parte da **hipótese** de que o processo emergente de urbanização estendida da RMR tem promovido o surgimento de áreas complexas, trazendo consigo problemas, que remetem à necessidade da definição de parâmetros legal e urbanístico que propiciem o reconhecimento e a institucionalização das mesmas.

Com tal entendimento, o **objetivo geral** deste trabalho se constitui em demonstrar a importância de uma revisão conceitual propositiva acerca do



processo de urbanização estendida da RMR de forma a contribuir para a sua identificação e sua institucionalização.

Para o atendimento do objetivo geral, foram definidos como **objetivos específicos**: (I) estudar os processos e verificar os conceitos relativos à urbanização e à metropolização; (II) estudar o surgimento e a institucionalização de regiões metropolitanas e suas áreas de expansão no Brasil; (III); caracterizar o processo de urbanização estendida da RMR; (IV) identificar os critérios adotados como referência e aplicá-los para o reconhecimento dessas.

Assim, diante dos caminhos teóricos metodológicos possíveis, ressalta-se que a escolha daqueles trilhados nesta pesquisa, não estão calcados, única e exclusivamente em um método ou técnica, mas na combinação entre eles, extraindo aquilo que pode contribuir de forma crítica-reflexiva para este estudo, evitando se imaginar que se dará conta da complexidade dos fenômenos socioespaciais relativos ao tema.

Dito isso, o trabalho está estruturado metodologicamente com base na caracterização e contextualização do objeto empírico, qual seja, a Região Metropolitana do Recife e o seu emergente processo de expansão, com o intuito de elucidar como se deram as transformações espaciais por meio da urbanização estendida ocorridas na RMR.

Para viabilizar a análise, foram definidas 4 etapas de trabalho, que resultaram na constituição da tese em 4 capítulos. No primeiro capítulo, **Contextualização e institucionalização da Região Metropolitana do Recife e o seu processo de expansão**, buscou-se compreender o processo de institucionalização da RMR, bem como o de sua urbanização estendida, por meio dos planos, programas e propostas de desenvolvimento para a região, trabalhadas pela FIDEM, a atual Agência CONDEPE/FIDEM, órgão de planejamento do Governo do Estado de Pernambuco, entre outras referências.



No segundo capítulo, **Procedimentos Metodológicos**, procurou-se detalhar cada uma das etapas estabelecidas neste trabalho. A primeira delas tratou de realizar uma abordagem sobre os processos, conceitos e teorias relativos à urbanização e metropolização, tendo como referência autores como Brenner (2014) e Randolph (2010), dentre outros. Na segunda, foram realizados estudos sobre o surgimento e a institucionalização de Regiões Metropolitanas e suas expansões no Brasil, adotando como referência para o estudo os casos ocorridos nos estados de Minas Gerais e no de Santa Catarina. Na terceira, buscou-se compreender o processo de urbanização estendida da RMR, por meio da caracterização e contextualização da região, desde suas origens na década de 1970 aos dias atuais, observando a influência das mudanças das estratégias de governo, considerando os processos dinâmicos, internos e externos à RMR, por exemplo, por meio dos empreendimentos e ações estruturadoras. Na quarta, foram identificados os critérios estabelecidos nas legislações Federal e Estaduais, além daqueles adotados para o reconhecimento e a institucionalização dos processos de urbanização estendida. Além disso, ainda nessa etapa, foram aplicados os critérios de referência para o caso da RMR, como o objetivo de reconhecer a integração ou não dos municípios componentes dos agrupamentos de municípios.

No terceiro capítulo, **As antigas e as novas formas de metropolização**, foram abordados os conceitos e teorias relativos aos de urbanização, nas formas passadas e atuais, quando foram considerados os conceitos urbanização, metrópole e metropolização, região e regionalização e proximidade geográfica. Para embasar essa abordagem, foram tomados como referência diversos autores, tais como, Dematteis (1996, *apud* IBGE, 2015), Brenner (2014), Lencioni (2006), Randolph (2012), entre outros.

No quarto capítulo, **Reconhecimento do processo de urbanização estendida na Região Metropolitana do Recife**, foram aplicados os critérios de referência como exercício de reconhecimento das áreas de ocorrência de urbanização estendida da RMR, sendo eles, contiguidade espacial,



funcionalidade urbana e empreendimentos e ações estruturadoras, considerando os oito municípios que são contíguos à região. Na aplicação desses critérios, lançou-se mão dos deslocamentos da PEA, dos dados do Censo 2010 do IBGE trabalhados no programa Stata, além de mapas, gráficos e tabelas que representassem cada situação analisada.

Por fim, como **considerações finais**, a pesquisa oferece importantes contribuições: (1) o trabalho de Davidovich e Lima (1975), apesar de continuarem sendo referência, tem agora um reforço dos estudos sobre Arranjos Populacionais e Concentração Urbana do Brasil, realizado pelo IBGE (2015); (2) a urgência na definição de parâmetros legais e urbanísticos que possam uniformizar os processos de identificação e institucionalização de Regiões Metropolitanas, Aglomerados Urbanos e Microrregiões é evidente, para que não tenhamos um país formado por Regiões Metropolitanas e suas áreas de Expansão Metropolitana, aos moldes do Estado de Santa Catarina, em que todo ele se constitui de regiões metropolitanas e suas áreas de expansão; (3) ao Governo do Estado de Pernambuco, através dos órgãos responsáveis pelo planejamento e gestão, elementos que possam melhor definir a identificação e a institucionalização de áreas em que ocorrem os processos dinâmicos tratados neste trabalho; (4) para o debate acerca do aprimoramento do instrumento legal Estatuto da MetrÓpole, para que o mesmo possa melhor servir de orientação aos Estados, na definição, identificação e institucionalização dessas áreas, respeitando as especificidades de cada caso.



2 CONTEXTUALIZAÇÃO E INSTITUCIONALIZAÇÃO DA REGIÃO METROPOLITANA DO RECIFE E O SEU PROCESSO DE EXPANSÃO

Na busca de compreender o processo dinâmico da urbanização estendida que vem ocorrendo no entorno da Região Metropolitana do Recife, este capítulo faz uma contextualização da região abordando o processo histórico, desde a sua institucionalização até os dias atuais, em que o tal processo dinâmico da urbanização estendida é tratado como sua possível expansão. Divide-se assim em duas partes, a Institucionalização da RMR e o Processo de Expansão da RMR.

2.1 A INSTITUCIONALIZAÇÃO DA RMR

Anteriormente à institucionalização da RMR, é importante salientar que naturalmente já existia uma integração entre a região, que se entendia por Litoral, com a região da Zona da Mata, por vários aspectos geográficos, sejam eles naturais ou econômicos. Até então o planejamento no Estado não era baseado em uma proposta de desenvolvimento contemplando a integração das regiões do Estado.

Desde o final da década de 1970 e 2000, o Estado de Pernambuco experimentou processos de migração e crescimento em torno do Recife, bem como constantes processos de inércia econômica, com reflexos nas outras áreas, especialmente a social e a espacial. A difícil situação, embora não fosse particular do Estado, nele tornava-se ainda mais grave em função da resistente economia da monocultura da cana de açúcar, já em crise, prevalecente entre municípios contíguos integrantes da Zona da Mata e da Região Metropolitana, já instituída. Essa situação contribuiu ainda mais para o movimento denominado de êxodo rural, trazendo para as grandes cidades, um contingente de pessoas, que demandavam habitação, saúde e educação, entre outros serviços.



Em paralelo, esse processo ocorreu em todo o Brasil tanto que, devido à expansão urbana, no início da década de 1970, foram instituídas oito regiões metropolitanas (RM) no país, com base na Constituição Federal de 1967, por meio da Lei Complementar 14, de 8 de junho de 1973, acrescentando no ano seguinte a RM do Rio de Janeiro.

A RMR, como uma das oito regiões metropolitanas instituídas, é formada por 14 municípios: Abreu e Lima, Araçoiaba, Camaragibe, Cabo de Santo Agostinho, Igarassu, Ilha de Itamaracá, Ipojuca, Itapissuma, Jaboatão dos Guararapes, Moreno, Olinda, Paulista, Recife, São Lourenço da Mata. Concentra 42% da população, em 2,81% do território estadual. Concentra também a maior parte do PIB estadual (64,35%) e as mais expressivas dinâmicas urbanas. Desse total, 3.693.177 habitantes são residentes da zona urbana (51 % da população urbana em PE) e 101.371 habitantes moram na zona rural (5,81 % da população rural do Estado). Com 218,435km², a capital Recife representa 7,2% da área metropolitana e concentra 41,6 % dos habitantes dessa região, sendo a 5^a região mais populosa entre as RM brasileiras (BITOUN et al, 2012).

No ano de 1974, o Governo de Pernambuco, baseando-se no modelo de gestão das Regiões Metropolitanas em nível federal, criou as primeiras estruturas de gestão metropolitana, os Conselhos Deliberativo e Consultivo da Região Metropolitana do Recife, através da Lei nº 6708, de 17 de junho de 1974, que tinha como apoio técnico a Secretaria Executiva do Conselho de Desenvolvimento de Pernambuco – CONDEPE.

A intenção era elaborar o Plano de Desenvolvimento Integrado da Região Metropolitana, sendo esta a primeira tarefa para a Fundação de Desenvolvimento da Região Metropolitana do Recife – FIDEM, órgão criado pela Lei Estadual de Nº 6.873/75, para apoiar técnica e administrativamente o Conselho Deliberativo e Consultivo, juntamente com o Fundo de Desenvolvimento da Região Metropolitana do Recife – FUNDERM, instrumento



financeiro de caráter rotativo, destinado a financiar, total ou parcialmente, sob as formas de empréstimo ou a fundo perdido, através da Lei Estadual 7003/75.

A FIDEM passou, então, a ser o órgão responsável pelo planejamento espacial da região, visto que a Lei Complementar 14/73 daria preferência na obtenção dos recursos federais e estaduais, inclusive na forma de financiamento, para os municípios membros, cujo planejamento contemplasse ações integradas de gestão.

Dessa forma, vários estudos foram realizados pelo Órgão (quadro 1), que ao longo do tempo foi consolidando suas ações em consonância com novas formas de planejamento.

O primeiro trabalho a ser desenvolvido pela FIDEM foi o Plano de Desenvolvimento Integrado da Região Metropolitana do Recife – PDI/RMR, que teve seu início em 1973, mas que só veio a ser publicado em 1976, cujos produtos dele decorrentes, foram Planos Diretores Urbanísticos, Planos Setoriais e Programas de Investimentos, que viabilizaram posteriormente instrumentos de negociação e ações estruturadoras.



Quadro 1 – Principais Instrumentos de Gestão da RMR – FIDEM.

ANO	LEI / PLANO / PROJETO
1973	Estudo de Transporte do Grande Recife (SUDENE)
1974	Plano Diretor do Complexo Industrial Portuário de Suape (DIPER)
1976	Plano de Desenvolvimento Integrado – PDI / RMR (FIDEM)
1977	Plano Diretor do II Pólo Metropolitano (FIDEM)
1978	Plano de Preservação dos Sítios Históricos – PPSH (FIDEM) Ação Metropolitana (FIDEM)
1978 / 92	Plano Diretor de Esgotamento Sanitário Plano Diretor de Limpeza Urbana / Destino Final de Resíduos Sólidos
1979	Plano Diretor de Recuperação dos Assentamentos Sociais para a população de baixa renda (FIDEM) Plano de Ordenamento das Faixas de Praia (FIDEM)
1979 / 89	Plano Diretor da Central de Distribuição de Bens
1980	Plano Diretor de Macrodrenagem (FIDEM)
1981	Plano de Organização Territorial – POT (FIDEM) Plano Diretor de Transporte Urbano – PDTU (FIDEM) Projeto Grande Recife I, II, III e IV (MINTER / BIRD)
1982	Plano Diretor do Sistema de Parques Metropolitanos Plano Diretor de Recursos Hídricos (COMPESA)
1983	Plano de Desenvolvimento Metropolitano – PDM / RMR (FIDEM)
1985	Cadastro de Áreas Comprometidas com Intervenções – CACI
1986 / 87	Proteção dos Mananciais (Lei 9.860/86); Áreas Estuarinas (Lei 9.9931/86) Parcelamento do Solo (Lei 9.990/87); Reservas Ecológicas (Lei 9.989/87)
1986 / 90	Projeto de Unificação das Bases Cadastrais – UNIBASE Consórcio FIDEM / COMPESA / CELPE / TELPE / Prefeituras
1994	Instituição do Sistema Gestor Metropolitano (Lei Complementar Estadual 10)
1998	Plano Diretor Metropolitano – MetrÓpole 2010 (FIDEM)
2001	Programa de Infraestrutura em áreas de baixa renda da RMR (PROMETRÓPOLE)
2001 / 04	Plantas Diretoras: Ipojuca (2001); Ilha de Itamaracá (2001); Araçoiaba (2002); Moreno, Igarassu, São Lourenço da Mata e Paulista (2003). Planos Diretores: Recife (Lei 15.547/1991); Olinda (Lei 026/2004); Camaragibe (Lei 230/2004).
2002	Estratégia de Desenvolvimento da Região Metropolitana do Recife – METRÓPOLE ESTRATÉGICA (FIDEM / CITIES ALLIANCE / BANCO MUNDIAL / IPEA / Prefeituras)
2003	Plano Metropolitano de Política de Defesa Social e prevenção à violência na RMR (Convênio SNSASP/ MJ)
2008	Plano de Ocupação Sustentável para o Território Estratégico de Suape.
2009	Programa de Controle Urbano Ambiental para o Território Estratégico de Suape. Agenda de Desenvolvimento Sustentável para o Norte Metropolitano e Goiana.
2010	Diagnóstico para o Desenvolvimento Sustentável do Oeste Metropolitano.

Fonte: A autora, com base na apresentação de Governo feita pela Agência CONDEPE/FIDEM, 2008.



2.1.1 Planejamento e Estratégias de Desenvolvimento da RMR

Marcando uma nova etapa de planejamento e gestão metropolitanos no Estado, a FIDEM publicou em 1983 o Plano de Desenvolvimento Metropolitano – PDM, dando continuidade à experiência adquirida anteriormente com o PDI (1976), fazendo valer também as exigências dos instrumentos legais que condicionam

a aplicação de investimentos e incentivos federais nessas regiões a uma prévia compatibilização com os Planos de Desenvolvimento Metropolitano, vem como às normas e instruções destinadas a assegurar a referida compatibilização e a crescente integração das ações setoriais no espaço metropolitano (FIDEM, 1983, p.16).

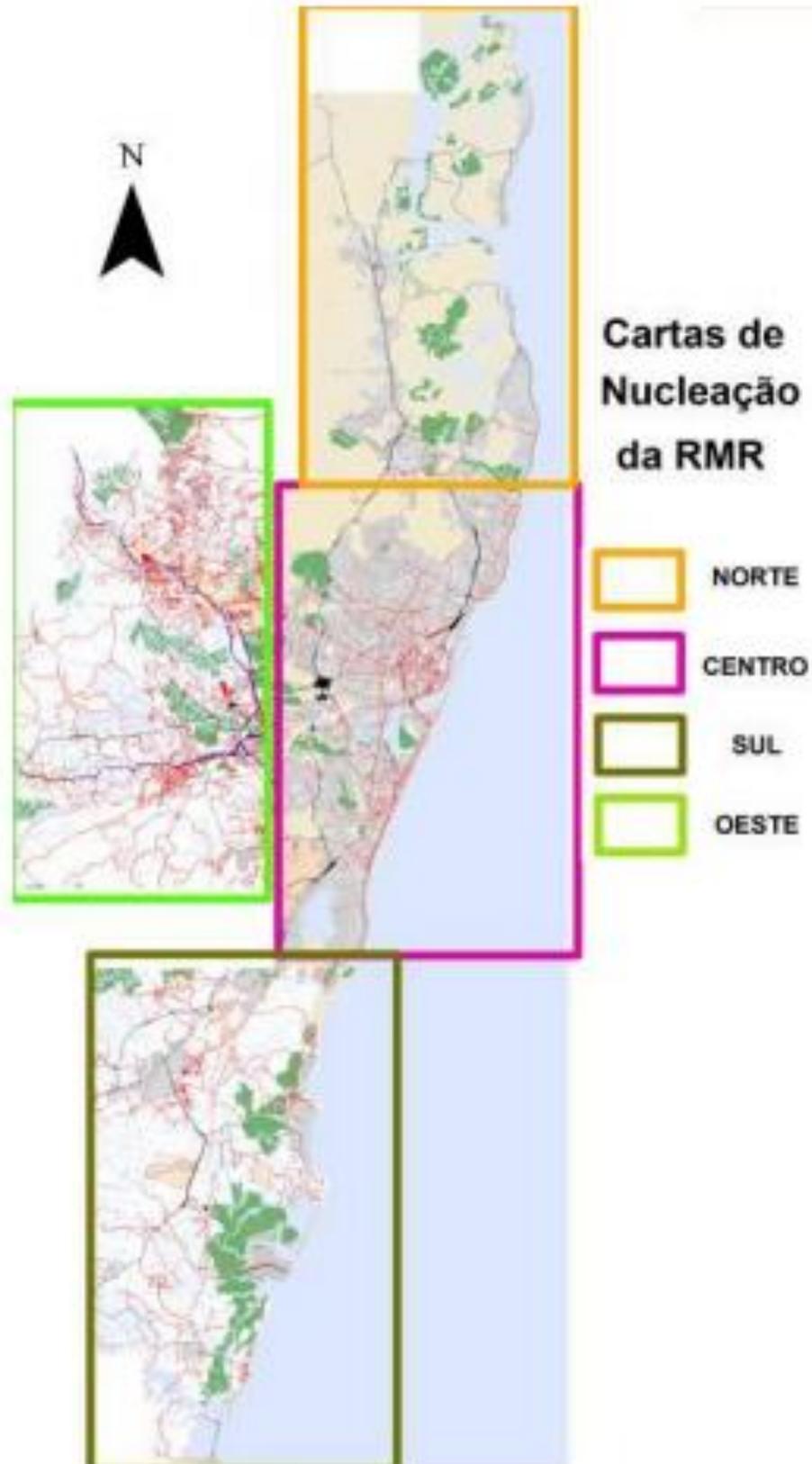
Como resultado do PDI e do PDM, foram definidas porções da região, denominadas de nucleações, para as quais seriam destinados programas, projetos e ações, como estratégia de desenvolvimento da região. Essas nucleações foram denominadas norte, sul, centro e oeste, como pode ser visto na figura 1.

No ano de 1994, foi instituído o Conselho Gestor Metropolitano – CONDERM, que é um órgão deliberativo e consultivo, presidido pelo Secretário de Planejamento e Gestão de Pernambuco, sendo a Agência Estadual de Planejamento e Pesquisas de Pernambuco - CONDEPE/FIDEM a Secretaria Executiva desse Colegiado.

O Conselho Gestor tem em sua composição os prefeitos dos 14 municípios metropolitanos, bem como 14 representantes do Governo do Estado, sendo esses nomeados pelo Governador, como membros deliberativos; já na qualidade de membros consultivos, há os representantes do Poder Legislativo (municipal e estadual), sem direito ao voto, onde cada Câmara Municipal tem um representante, enquanto que a Assembleia Legislativa de Pernambuco possui três deputados estaduais (CONDEPE/FIDEM, 2016).



Figura 1 – Cartas de Nucleação da RMR



Fonte: Agência CONDEPE/FIDEM, 2016.



Com experiência adquirida ao longo dos anos, em 1998, foi apresentado um novo plano de Desenvolvimento Metropolitano, o Metr pole 2010. Esse mostrava as oportunidades de desenvolvimento, bem como apontava a viabilidade de uma nova configura o do espaço metropolitano. Tratava-se de uma proposta calcada nas variegadas formas de urbaniza o, juntamente com especificidades territoriais, com base nas voca es econômicas, oferta e capacidade de expansão de infraestruturas e qualidades ambientais, para orientar as a es dos agentes públicos e privados no que se refere ao desenvolvimento metropolitano. Entretanto, ainda era preciso avançar no sentido da inclusão social, o que foi contemplado no plano seguinte.

O Plano Metr pole Estratégica, de 2002, foi desenvolvido em fun o da demanda identificada através do Programa Governo nos Municípios. Trata-se de um documento com 16 estudos temáticos, elaborado pela FIDEM, hoje Agência CONDEPE/FIDEM, em parceria com o IPEA e Cities Alliance/Banco Mundial, e aprovado pelo Conselho de Desenvolvimento da Região Metropolitana do Recife – CONDERM, no qual são apresentadas as metas estratégicas de competitividade e equidade para a RMR, em uma perspectiva de longo prazo - para o período entre 2003 a 2015, cujos princípios norteadores são a promo o da Inclusão Social e o desafio de Projetar a Metr pole além do local.

Observa-se nesses dois últimos trabalhos elaborados pela FIDEM (Metr pole 2010 e Metr pole Estratégica) os fundamentos do planejamento voltado para o empresariamento do espaço metropolitano, que mais tarde possibilitou a estratégia de governo de trabalhar com empreendimentos e a es estruturadoras.

2.2 O PROCESSO DE EXPANSÃO DA RMR

Com base nas estratégias de planejamento adotadas para o desenvolvimento da RMR, foram priorizadas propostas de dinamiza o



espacial para região, em três áreas distintas da metrópole: sul, norte e oeste. Todas ligadas ao centro da metrópole, o Recife, entendido como eixo principal de comércio e serviços.

Foram, portanto, resgatados projetos anteriormente idealizados para a região sul, como o Projeto de implantação do Complexo Industrial Portuário de Suape, entre os municípios do Cabo de Santo Agostinho e Ipojuca. A proposta para implantação de tais megaempreendimentos deveria ter como base estudos de planejamento urbano e regional de forma a viabilizar uma gestão regional mais harmônica com o novo contexto econômico, social e espacial.

Assim, surgiu o Plano de Ocupação Sustentável para o então denominado Território Estratégico de Suape, sendo capitaneado pela Agência CONDEPE/FIDEM, em 2006. Esse contou com o apoio dos cinco municípios dele integrantes: Cabo de Santo Agostinho, Ipojuca, Jaboatão dos Guararapes, Moreno e Escada. Seriam necessários ainda estudos conjuntos com os demais Órgãos de planejamento estadual, em parceria com os municipais e os federais, para possibilitar um retrato mais fiel da situação e, assim, projetar soluções integradas, compatíveis com as possíveis demandas.

Durante o processo de implantação do Plano de Ocupação Sustentável para o Território Estratégico de Suape, verificou-se que a atração de indústrias, comércios e serviços demandaria a implantação de habitação, escolas, hospitais, postos de saúde, entre outros, sendo estudado e lançado o Programa de Controle Urbano Ambiental, apoiado financeiramente pelo BNDES, em 2010.

A influência desses investimentos na região gerou a necessidade de se elaborar um estudo específico que desse conta da demanda por habitação, para as diferentes classes de trabalhadores. Assim, iniciaram-se as primeiras propostas de bairros planejados para os trabalhadores da construção civil, já que também começavam a surgir os grandes condomínios que abrigariam as pessoas do alto escalão das empresas que ali iam se instalando.



Em diferentes momentos, mas em paralelo à implantação do Complexo Industrial Portuário de Suape, surgiram novos investimentos públicos e privados na região, como consequência de propostas produzidas pela Agência CONDEPE/FIDEM como a Agenda de Desenvolvimento Integrado e Sustentável do Norte Metropolitano e Goiana e o Novo Mundo Rural. O primeiro, ao desenvolver-se, deu origem a várias propostas de implantação de empreendimentos, a exemplo de um aeroporto em complemento ao já existente na região. Enquanto que o segundo, ainda em estudos, já apontava para a necessidade de se buscar um desenvolvimento sustentável, com vistas ao equilíbrio entre as áreas reconhecidas como urbanizadas, urbanizáveis e não urbanizáveis, dentro de uma visão mais contemporânea da relação cidade x campo. A proposta teve como foco cadeias produtivas na agricultura, turismo e lazer.

Na gestão do Governo do Estado, iniciada em 2007, evidenciou-se a intenção de “interiorização do desenvolvimento”, iniciada na gestão anterior com a duplicação da BR-232, principal rodovia de ligação entre o centro da RMR e o interior do estado. Dessa forma, novos investimentos foram direcionados para diferentes regiões, os “Polos de Desenvolvimento”, entre eles o Polo Farmacoquímico, localizado no município de Goiana, litoral norte do Estado.

Na região oeste, mesmo não apresentando um diagnóstico mais aprofundado, foi escolhida oportunamente, uma área que viabilizasse a proposta para a candidatura de Pernambuco como uma das 12 sub-sedes da Copa do Mundo de 2014, promovida pela FIFA. Assim, a área escolhida, embora situada no município de São Lourenço da Mata e pertencente ao Governo do Estado, se transformou no lócus do megaempreendimento denominado Cidade da Copa.

Definidos esses investimentos e viabilizados por meio de uma malha viária compatível, como por exemplo, a duplicação da rodovia BR-408 e da BR-101, restava trabalhá-los de forma integrada e articulada com as demais



regiões do Estado, atraindo, assim, novos investimentos. Como consequência dessa estratégia, observou-se uma forte ocupação do solo em diferentes áreas na RMR e para além de seus limites, cujos impactos gerados demandavam a necessidade de solucionar problemas de interesses comuns.

Alguns dos investimentos e ações estruturadoras propostos para a região, como por exemplo, a Cidade da Copa; a oeste, o Centro de Ressocialização em Itaquitinga e o Arco Viário, que não alcançaram o êxito esperado, terminaram por propiciar o surgimento de problemas socioeconômicos espaciais na região. Outros, como a duplicação da PE-60, importante ligação entre o Porto de Suape à BR-101, também duplicada, evidenciaram novas possibilidades de dinamização em outras áreas, a exemplo, do que vem ocorrendo em Vitória de Santo Antão, que se encontra em posição privilegiada, sendo ponto de convergência entre a BR-232, que leva à porção central da RMR e a PE-45 que leva à sua porção sul. A PE-50, nesse contexto, também se apresenta como uma possibilidade, já que liga Vitória de Santo Antão a municípios da Zona da Mata Norte.

Essa dinâmica, tem evidenciado a expansão da RMR para municípios contíguos pertencentes às regiões de desenvolvimento (RD) da Zona da Mata Norte e regiões de desenvolvimento (RD) da Zona da Mata Sul, sugerindo a existência de um Colar Metropolitano, já vislumbrado pela Agência CONDEPE/FIDEM (2006 *apud* Bitoun et al, 2012). Bitoun et al (2012, n.p.), ao refletir sobre tal trabalho (*Ibidem*, 2012), afirma que

a delimitação proposta parece ter sido feita apenas por critério de contiguidade territorial. Um estudo mais detalhado das dinâmicas e fluxos entre essa região e o núcleo metropolitano pode revelar áreas em que o efeito direto dos novos empreendimentos é mais forte. Corre-se o risco de incorporar ao novo Colar, núcleos urbanos isolados (em que os fluxos, funções e relações socioeconômicas estão vinculados mais fortemente à produção canaveira), enquanto outros, descontínuos, mas integrados pelos eixos rodoviários podem se apresentar mais dinâmicos.

Por concordar com a reflexão dos autores é que este trabalho se propõe a realizar tal investigação por meio de uma revisão conceitual propositiva



acerca do processo de urbanização estendida da RMR de forma a contribuir para a identificação, para uma possível institucionalização e a governança dessas áreas.

Sabe-se que, as estratégias de desenvolvimento, por meio de um planejamento para a implantação de empreendimentos e ações estruturadoras em diferentes porções da RMR, promoveram diferentes tipos de dinâmicas em função do êxito, ou não, da proposta. Em ambos os casos, se evidencia a necessidade de se trabalhar instrumentos legais e de políticas públicas para solução de problemas comuns. Em outras palavras, a renovação da atual estrutura de gestão metropolitana.

Apesar dos esforços empreendidos, até então, no planejamento e gestão metropolitanos, e a despeito da existência do CONDERM, evidenciou-se a necessidade de buscar o seu aprimoramento, por meio de instrumentos de democratização da gestão e efetivação da governança interfederativa para a RMR, de forma a viabilizar a execução das funções públicas de interesse comum, o que veio a ocorrer, em 2015, com a promulgação do Estatuto da Metrópole.

O Estatuto adotou em seu Art. 6º, como princípios básicos:

- I – prevalência do interesse comum sobre o local;
- II – compartilhamento de responsabilidades para a promoção do desenvolvimento urbano integrado;
- III – autonomia dos entes da Federação;
- IV – observância das peculiaridades regionais e locais;
- V – gestão democrática da cidade, consoante os arts. 43 a 45 da Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001;
- VI – efetividade no uso dos recursos públicos;
- VII – busca do desenvolvimento sustentável.

Aos moldes do Estatuto das Cidades, o Estatuto da Metrópole, ao estabelecer o Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado – PDUI como um processo permanente de planejamento, estimula a criação de operações urbanas consorciadas interfederativas e consórcios públicos, com vistas à solução de problemas derivados da integração entre a Região Metropolitana e aglomerados urbanos resultantes da dinâmica metropolitana.



3 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

Diante dos caminhos teóricos metodológicos possíveis, ressalta-se que a escolha daqueles trilhados nesta pesquisa, não estão calcados, única e exclusivamente em um método ou técnica, mas na combinação entre eles, extraindo aquilo que pode contribuir de forma crítica-reflexiva para este estudo, evitando se imaginar que se dará conta da complexidade dos fenômenos socioespaciais relativos ao tema.

Vale salientar que o trabalho foi estruturado metodologicamente com base na caracterização e na contextualização do objeto empírico, qual seja, a Região Metropolitana do Recife e o seu emergente processo de expansão, com o intuito de elucidar como estão se dando as transformações espaciais, por meio da urbanização estendida ocorridas na RMR.

Para determinar o método de análise a ser utilizado, algumas explicações tornam-se importantes. A primeira delas é que aqui se denomina de expansão urbana o processo de dinâmica espacial que vem ocorrendo na Região Metropolitana do Recife, de tal forma que tem ultrapassado seus limites regionais atingindo municípios contíguos ou não, sugerindo a formação de uma nova forma espacial que, ainda não institucionalizada legalmente, tem sido denominada de Colar Metropolitano – CM.

A segunda refere-se à consideração da contiguidade espacial, enquanto um dos critérios de integração entre municípios. Nesse sentido, a contiguidade espacial por si só não determina integração, uma vez que existem elementos, que podem viabilizar ou impedir a interação. São elementos como edificações, estradas e infraestrutura em geral, bacias hidrográficas, mananciais, áreas de preservação ambiental, dentre outros. A mobilidade nesse contexto é fundamental.

A terceira refere-se ao recorte temporal da pesquisa. Para obtenção dos dados e efeito de análise, foi considerado o período compreendido entre o ano



de 2001, com o Estatuto das Cidades, até o ano de 2015, com o Estatuto da Metrópole. Embora esse recorte seja importante para obtenção dos dados, vale ressaltar que há acontecimentos que tiveram sua origem anterior a esse período, assim como há outros que tiveram sua origem nesse período e que se estenderam posteriormente a ele. Destaque para a proposta de interiorização do desenvolvimento, pela duplicação da BR-232, na gestão Jarbas Vasconcelos.

Para viabilizar a análise da integração entre a RMR e municípios de seu entorno, não necessariamente contíguos, considerou-se a malha viária existente e a proposta para a região, aliada à mancha urbana da região e o sentido de sua expansão, em direção aos municípios a ela contíguos. Além disso, verificou-se o movimento pendular e a intensidade dos fluxos entre os municípios contíguos e a RMR. Para a malha viária existente, foram consideradas as rodovias federais e estaduais mais importantes, a BR-232, a BR-101 e a BR-408, todas elas já duplicadas nos trechos considerados na análise. Quanto às rodovias estaduais, destacam-se a PE-45, PE-50 e a PE-60. Dessas, apenas a PE-60 encontra-se duplicada.

Quanto ao movimento pendular, foram considerados os dados do Censo 2010, referente à mobilidade da PEA (População Economicamente Ativa), para os municípios envolvidos nesse trabalho. Embora a pendularidade seja mensurada segundo as variáveis Trabalho e Estudo, optou-se para esta pesquisa, considerar apenas a primeira variável, uma vez que foram utilizados dados disponibilizados pela mobilidade da PEA, ou seja, a população com faixa etária apta ao trabalho. Ademais desse aspecto, na verificação dos dados da mobilidade da PEA é possível verificar origem-destino, o que não ocorre com a variável Estudo.

Seguindo esses princípios, para fins desta pesquisa, foram considerados municípios integrados aqueles que têm pelo menos 10% de sua população ocupada se deslocando para o município que contém a cidade central ou outros municípios da Região Metropolitana do Recife – RMR.



A partir dessas colocações, podem ser descritas, então, as etapas de procedimentos que foram utilizados no desenvolvimento desta pesquisa.

ETAPA 1 - Abordagem sobre os processos conceitos e teorias relativos à urbanização e metropolização;

ETAPA 2 - Estudo sobre o surgimento e a institucionalização de Regiões Metropolitanas e suas expansões no Brasil;

ETAPA 3 - Compreensão do processo de urbanização estendida da RMR;

ETAPA 4 - Identificação e aplicação de critérios a serem adotados no processo de urbanização estendida na RMR.

Na primeira etapa do trabalho, foram considerados autores como Brenner (2014), Moura (2009), Lencioni (2003; 2006; 2010; 2011), Randolph (2005; 2007; 2010; 2011; 2012), Castells (1984; 1999), no entendimento acerca dos processos, conceitos e teorias relativos à urbanização e metropolização. Destacam-se Brenner (2014) e Randolph (2010), por contribuírem intensamente com a colocação de que os processos de urbanização tradicionais já não atendem mais aos atuais processos, ao que Brenner (2014) chama de emergente processo de urbanização estendida e Randolph de advento de formas espaciais referenciadas nas proximidades da metrópole, gerando oportunidades de articulação regional de municípios.

Na segunda etapa, foi verificado que a institucionalização das primeiras RM do Brasil ocorreu, em nível Federal, sem um estudo aprofundado em suas particularidades, ou seja, houve uma generalização, sem considerar as características próprias de cada caso. Com a Constituição de 1988 (BRASIL, 1988), foi delegada essa atribuição aos Estados, na tentativa de se trabalhar tais particularidades. A intenção foi de se obter um processo mais adequado, contudo não foi o que ocorreu, gerando uma multiplicidade e confusão de critérios e conceitos, implicando na criação de grande número de regiões e suas expansões, instituídas em alguns estados, em oposição a outros.



Destacam-se os casos de Santa Catarina e Minas Gerais, que apresentam 11 RM e 2 áreas de expansões instituídas, respectivamente, com denominações distintas.

Na terceira etapa, buscou-se compreender o processo de institucionalização da RMR, bem como o seu processo de urbanização estendida, por meio dos planos, programas e propostas de desenvolvimento para a região, trabalhadas pela FIDEM, a atual Agência CONDEPE/FIDEM, os quais têm contribuído para uma dinâmica socioeconômica e espacial, para além dos seus limites político-administrativos, sugerida pela Agência CONDEPE/FIDEM (2006 *apud* BITOUN, 2012), como um Colar Metropolitano, o que evidencia a necessidade de se verificar a possibilidade de sua institucionalização, segundo conceitos e critérios adequados.

Na quarta etapa, a partir dos estudos de caso sobre os critérios adotados para a institucionalização de áreas de expansão das RM de Minas Gerais e de Santa Catarina, bem como o trabalho do IBGE (2015), Arranjos Populacionais, que também contempla critérios para identificação dessas áreas.

Adotou-se como parâmetros para a análise: a) a Contiguidade Espacial, b) a Funcionalidade Urbana e c) os Empreendimentos e Ações Estruturadoras.

A contiguidade espacial foi analisada a partir da elaboração de um mapa da Região Metropolitana e dos municípios contíguos, quais sejam, Goiana, Itaquitinga, Tracunhaém, Paudalho, Chã de Alegria, Vitória de Santo Antão, Escada e Sirinhaém, no qual constaram os elementos naturais e construídos que pudessem facilitar ou dificultar a integração entre municípios e a RMR

A importância da **Contiguidade Espacial** para esta pesquisa refere-se ao entendimento de que, quanto mais próximo o município for do outro, maior é a integração entre eles. Foi verificado que, o trabalho do IBGE (2015), Arranjos Populacionais, considera a distância máxima de 3 km como parâmetro para a conurbação entre manchas urbanas de município, uma vez que, tal distância



pode ser percorrida por uma pessoa, a pé, num intervalo de tempo de 30 minutos, o que não é exatamente a que esse trabalho se propõe, entretanto, o que interessa é uma maior proximidade, pois assim favorece um maior fluxo pendular entre eles, indicando integração. O movimento pendular, enquanto indicador de integração foi analisado junto ao critério Funcionalidade Urbana.

A **Funcionalidade Urbana** abordou a relação entre cidades e a localização de seus equipamentos, entendidos como os fixos, assim como as vias e as redes, ou seja, os fluxos existentes entre as mesmas, possibilitando o movimento de pessoas, recursos, bens e serviços. A funcionalidade tem sua importância, pela integração dos municípios em termos de complementaridade de funções e hierarquização dos mesmos de acordo com o poder de atração, o que foi confirmado pela análise da pendularidade que ocorre entre os municípios considerados nesta pesquisa e a RMR.

O “Estudo do agrupamento de município com influência de Caruaru”, desenvolvido pela Agência CONDEPE/FIDEM em 2007, também foi tomado como referência para esta pesquisa, pois oferece critérios para identificar a polarização do município, situado no Agreste Central do Estado e seu grau de influência nos municípios da região. Tais critérios também foram tomados como referência para o presente. São eles:

- Grau de Urbanização (2010) - distribuição da população em rural e urbana. A média do Brasil é 80%;
- Valor Adicionado Bruto (VAB) por setor econômico (2012) - Valor que a atividade agrega aos bens e serviços no seu processo produtivo;
- Emprego formal nos setores industrial e de serviço (2013) – excluindo-se empregos na administração pública;
- Densidade Demográfica (2010) - considerada igual ou superior a 60 hab/km² para cada município envolvido na análise – se o município não preencher esse requisito, pelo menos um distrito contíguo a outro



município da área deve possuir essa densidade (ARRANJOS POPULACIONAIS, 2015);

- Taxa de Crescimento populacional (2000-2010) – considerado valor de 1% (índice de crescimento da RMR);
- PIB Municipal (2012) – os municípios que apresentam maiores PIB detêm, quase sempre, maior dinâmica econômica e poder de atração, mas não obrigatoriamente, possuem uma relação socioeconômica direta;
- Equipamentos urbanos relevantes – nas áreas de finanças (instituições bancárias), educação (Universidades, faculdades e escolas técnicas), saúde (hospitais) e social (qualificação de mão de obra no setor público, unidades da agência do trabalho; e no setor privado, unidades do SENAC, SENAI e SEBRAE).

Para embasar a análise acerca da Funcionalidade Urbana, foi elaborada uma tabela contendo os dados relativos aos critérios acima mencionados, referentes a cada um dos 8 (oito) municípios contíguos à RMR. Vale ressaltar que, para a presente pesquisa que trata da relação de uma região metropolitana com municípios a ela contíguos e não de um município e sua influência em municípios de seu entorno, como ocorre no trabalho da Agência CONDEPE/FIDEM acima mencionado, foram considerados: Grau de Urbanização, Valor Adicionado Bruto (VAB), Densidade Demográfica, Taxa de Crescimento populacional, PIB Municipal e Equipamentos urbanos relevantes.

O critério emprego formal nos setores industrial e de serviço, embora faça parte das análises do trabalho tomado como referência, figura na presente pesquisa apenas como um dado informativo na mencionada tabela, sem que tenha sido considerado para a presente análise, em razão da importância do critério pendularidade, que já se refere ao deslocamento da População Economicamente Ativa - PEA do município.



Sendo assim, cada critério foi analisado segundo um dado valor de referência:

1. **Taxa de Urbanização** - índices superiores a 80% (média do Brasil);
2. **Valor Adicionado Bruto (VAB)** - que se constitui da receita de venda deduzida dos custos dos recursos adquiridos de terceiros. É, portanto, o quanto a entidade contribuiu para a formação do Produto Interno Bruto (PIB) do país, valor de 70%, de acordo com FIEPE (2013);
3. **Emprego Formal nos Setores de Indústria e Serviços** - o emprego formal da administração pública deixa de ser considerado para evidenciar, também através desse indicador, as atividades produtivas privadas, que possuem uma dinâmica de atração de outras atividades, inclusive os serviços públicos em resposta a novas demandas do setor produtivo, além do crescimento populacional;
4. **Índice de Crescimento Populacional** – índices superiores a 1,01%, que representa a média de crescimento da RMR;
5. **Densidade Demográfica** – valor igual ou superior a 60 hab/Km² (de acordo com o IBGE, 2015);
6. **PIB** – trata-se do parâmetro que deve ser analisado em conjunto com outros. Quase sempre representa uma maior dinâmica econômica e poder de atração em relação aos demais, mas não obrigatoriamente, uma relação socioeconômica direta com uma RM.
7. **Equipamentos Urbanos** - equipamentos urbanos relevantes, como universidades, escolas técnicas, hospitais, instituições financeiras, unidades de gerências regionais, dentre outros.

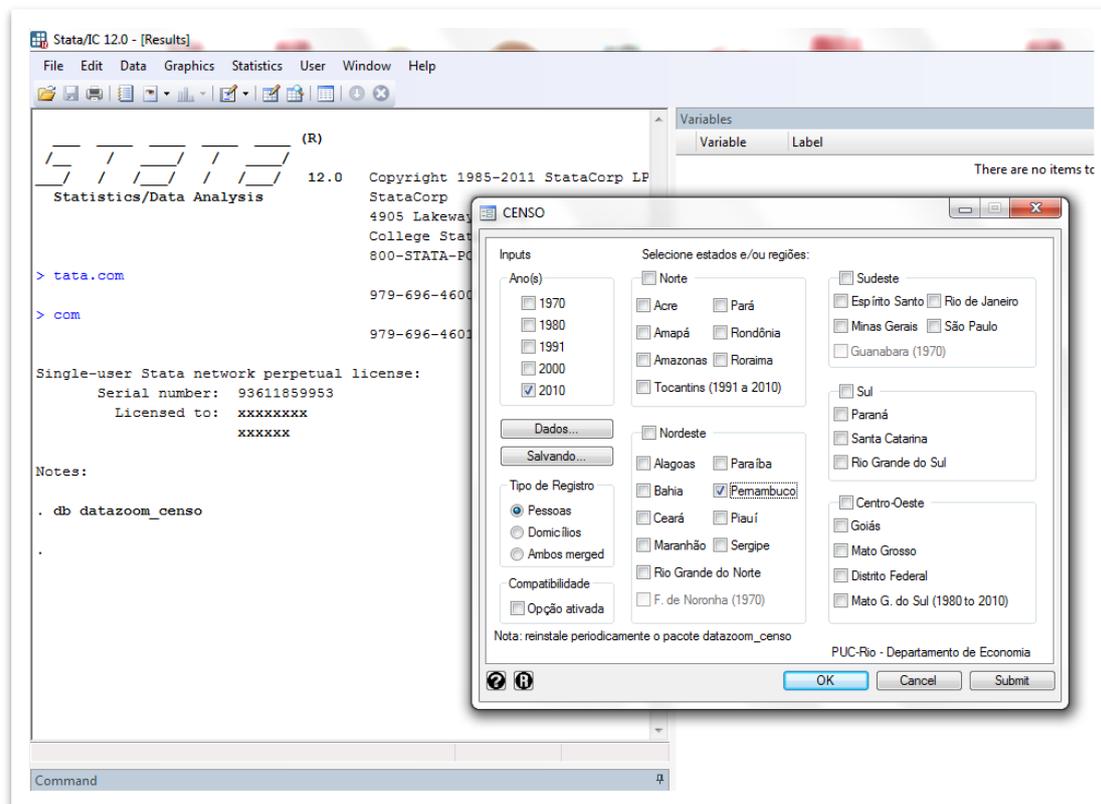
Assim, considerando o resultado da análise do critério Contiguidade Espacial, que levou em conta os oito municípios contíguos à RMR, que a princípio deveriam apresentar uma forte relação de dependência e alto grau de pendularidade, passou-se em um segundo momento, a analisar a intensidade desses movimentos como forma de identificar ou não a integração.

O movimento pendular neste trabalho, foi analisado em função da variável referente ao deslocamento para trabalho, do Censo Demográfico 2010



(IBGE)¹ em nível municipal, junto ao programa estatístico Stata² (figura 2). De acordo com Moura, Castello Branco e Firkowski (2005), os dados sobre o movimento pendular constituem importante referencial para a análise dos processos de metropolização e de expansão urbana. Na atualidade, verifica-se que esses deslocamentos ocorrem entre distâncias cada vez maiores entre a origem e o destino revelando o avanço do processo de ocupação do espaço.

Figura 2 – Interface do Software Stata e Dados do Censo 2010



Fonte: Microdados do IBGE, 2010 trabalhado pela autora, 2015

¹ A Descrição das variáveis da amostra do Censo Demográfico 2010 encontra-se disponível em: http://www.ipea.gov.br/redeipea/images/pdfs/descricao_das_variaveis_censo_2010.pdf

² Criado em 1985, Stata (atualmente em sua 13ª versão) é um programa estatístico para análise e manipulação de dados. Utilizado, principalmente, nas áreas de Economia, Sociologia e Ciência Política. As informações coletadas pelos Censos podem ser acessadas pelo público por meio dos microdados. O Data Zoom permite a leitura dos microdados por meio do programa STATA para os Censos de 1970, 1980, 1991, 2000 e 2010, gerando bases de dados no formato do programa (formato “dta”).



Os procedimentos operacionais desenvolvidos nesta análise, no qual foram investigados os seguintes temas, são:

- 1) Migração, que tem por finalidade verificar os movimentos populacionais ocorridos dentro do Território, levando em consideração que o Censo Demográfico é a única fonte de dados que permite a análise da mobilidade populacional em nível municipal, além de subsidiar as projeções populacionais;
- 2) Trabalho e Rendimento, para pessoa de 10 anos ou mais de idade, que tem como finalidade:
 - Conhecer a composição da força de trabalho do País, distinguindo as pessoas que procuram trabalho e as que têm trabalho.
 - Identificar as principais características do trabalho, como ocupação, atividade, posição na ocupação, horas trabalhadas e retratar o nível de rendimento da população, pesquisando a existência e o valor dos rendimentos de trabalho e de outras fontes das pessoas de 10 anos ou mais de idade.

As variáveis utilizadas nesta pesquisa que se referem aos temas acima são:

V0641 – Indica que o entrevistado trabalhou ganhando em dinheiro, produtos, mercadorias ou benefícios. Considerou-se a opção 1. Essa variável permite identificar a quantidade de pessoas ocupadas do município (figura 3).

1 – Sim: para a pessoa que exerceu algum trabalho remunerado, pelo menos durante uma hora completa na semana de referência. Incluiu-se nessa opção a pessoa cuja natureza do trabalho implica ofertar seus serviços ou aguardar clientes e que, durante pelo menos uma hora completa na semana de referência, esteve à disposição, ofertando ou aguardando trabalho, mas não conseguiu clientes.



Figura 3 – Interface do Software Stata e a variável V0641 do Censo 2010

```
File Edit Data Graphics Statistics User Window Help
[Icons]
Pessoas
C:\Users\Marny\Desktop\Stata\saida
Extraindo 2010 PE - 26 ...
c:\ado\plus/c/censo2010pes.dct
munic has all characters numeric; replaced as long
(892250 real changes made)
(note: file C:\Users\Marny\AppData\Local\Temp\ST_01000001.tmp not fou
> nd)
file C:\Users\Marny\AppData\Local\Temp\ST_01000001.tmp saved
file CENS010_PE_pes.dta saved
As bases de dados foram salvas na pasta C:\Users\Marny\Desktop\Stata\
> saida

. keep if (v0002=="11606")
(817481 observations deleted)

. tab v0641

trabalhou |
ganhando em |
dinheiro, |
prod, merc |
ou |
beneficios |
na s.r. |      Freq.      Percent      Cum.
-----+-----+-----+-----
          1 |      30,459      46.96      46.96
          2 |      34,396      53.04     100.00
-----+-----+-----+-----
          Total |      64,855     100.00
```

Fonte: Microdados do IBGE, 2010 trabalhado pela autora, 2015

V0660 – Em que município e Unidade da Federação ou país estrangeiro trabalham. A opção 3 foi utilizada nesta pesquisa (figura 4).

3 – Em outro município: quando a pessoa trabalhava em um município diferente daquele em que residia, registrou-se a UF e o município no qual trabalhava. Se não soubesse a UF, registrou-se “Não sabe UF”. Se não soubesse o município, “Não sabe município” Excepcionalmente, se a pessoa não soubesse responder à pergunta, selecionou-se o item 3 - Em outro município e registrou-se “Não sabe UF nem país estrangeiro”.



Figura 5 – Interface do Software Stata e a variável V6604 do Censo 2010

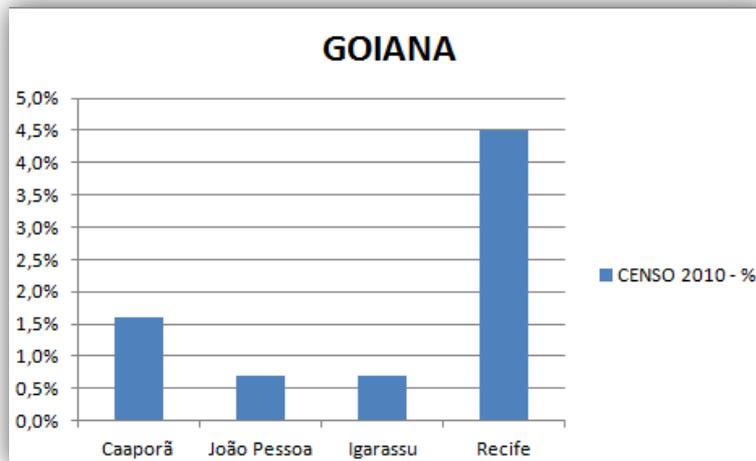
em que município trabalhava - código	Freq.	Percent	Cum.
1100205	1	0.04	0.04
1301902	1	0.04	0.08
1302603	6	0.25	0.33
1501402	2	0.08	0.42
1505536	1	0.04	0.46
1506807	2	0.08	0.54
1721000	1	0.04	0.58
2103000	1	0.04	0.62
2111300	1	0.04	0.67
2200053	1	0.04	0.71
2211001	3	0.12	0.83
2302404	15	0.62	1.46
2304400	8	0.33	1.79
2305209	1	0.04	1.83
2307304	2	0.08	1.91
2307635	1	0.04	1.96
2399999	1	0.04	2.00
2408003	1	0.04	2.04
2408102	9	0.37	2.41
2409407	1	0.04	2.45
2411205	1	0.04	2.50
2499999	1	0.04	2.54
2500536	1	0.04	2.58
2503001	1	0.04	2.62

Fonte: Microdados do IBGE, 2010 trabalhado pela autora, 2015

Em seguida, foram gerados, no Excel, os gráficos de barra nos quais podem ser facilmente visualizadas as relações de pendularidade de cada município (gráfico 1), na qual foi considerada para fins dessa pesquisa a razão entre a quantidade de pessoas que se deslocam para trabalhar do município A para o B e a quantidade de ocupados do município. Também foram extraídos dados do IPEADATA referentes à população total residente dos municípios brasileiros, fornecidos pelo IBGE (2015).



Gráfico 1– Relativo à pendularidade da PEA.



Fonte: Microdados do IBGE, 2010 trabalhado pela autora, 2015

Para o critério Empreendimentos e ações estruturadoras, a análise foi baseada nos investimentos e ações de Governo, com iniciativa própria ou em parceria público/privada. Dentro do pensamento da descentralização socioeconômica e interiorização do desenvolvimento, percebeu-se a tendência de ocupação das regiões contíguas à região metropolitana, possibilitando a criação de novos polos concentradores de atividades comerciais e serviços diferenciados, e com periferias com funções residenciais e industriais. Essa tendência foi facilmente percebida através da implantação de grandes empreendimentos industriais, imobiliários, de iniciativa pública e/ou privada, e ações estruturadoras de mobilidade em áreas distantes da cidade polo da RM, o Recife, pelo Governo do Estado.

Observou-se ainda, em relação aos empreendimentos imobiliários nos anos recentes, a implantação de grandes condomínios, especialmente periféricos aos núcleos urbanos centrais, mas que têm sido denominados de forma diferente pela mídia: cidades planejadas, bairros planejados, loteamentos fechados, dentre outros (BRAGA e ARAÚJO, 2015).

Como empreendimentos industriais, foram obtidos dados na Agência de Desenvolvimento Econômico de Pernambuco - AdDiper, órgão vinculado à Secretaria de Desenvolvimento Econômico do Estado, portanto, responsável



pela viabilização e localização de empreendimentos nos municípios do Estado de Pernambuco. Foi disponibilizada a relação dos principais empreendimentos já negociados até o primeiro semestre de 2015. Os dados foram distribuídos de acordo com sua localização. É importante ainda ressaltar que os dados obtidos referem-se apenas aos empreendimentos que foram tratados exclusivamente pela AdDiper. Poderá outros empreendimentos ter sido viabilizados por outros órgãos do Governo do Estado, não sendo contemplados nessa análise.

Dentro das ações estruturadoras, executadas e/ou em processo de execução, do Governo no Estado de Pernambuco, observou-se que, alguns municípios que não fazem parte da Região Metropolitana foram beneficiados de alguma forma. Como ação executada, foi considerada a duplicação de importantes eixos de ligação entre as áreas onde ocorreu a implantação de empreendimentos. Quanto às ações em processo de execução, o Arco Viário, a cidade da Copa e aeroporto da porção norte da RMR são exemplos.

Enfim, a contiguidade espacial analisada sob a ótica de elementos naturais e construídos, resultando na integração entre os municípios e entre esses e a RM, é fator importante para propiciar a pendularidade, que por sua vez, reflete as inter-relações e interdependências entre eles, com base na complementaridade de usos diversos, como industrial, comercial, serviços, em seus diversos níveis de especialização. Adicionalmente, verificou-se que, a análise da Funcionalidade Urbana e dos Empreendimentos e Ações Estruturadoras de Governo foram fundamentais para o reconhecimento ou não de um processo de urbanização estendida, atingindo os municípios contíguos, resultando na formação do Colar Metropolitano do Recife - CMR.



4 DINÂMICA ESPACIAL: AS ANTIGAS E AS NOVAS FORMAS DE METROPOLIZAÇÃO

Para fins deste trabalho, entende-se dinâmica espacial como um processo de transformação do espaço, que é tratado pelas teorias do planejamento urbano. Sendo assim, é importante identificar os conceitos e teorias que se relacionam com as transformações espaciais, em suas fases, gerando o que aqui se denomina de antigas e novas formas de metropolização. Com esse objetivo, este capítulo compõe-se de três partes: Urbanização Contemporânea, Configuração das Regiões Metropolitanas do Brasil e Processo Emergente de Urbanização Estendida.

4.1 URBANIZAÇÃO CONTEMPORÂNEA

Na busca de compreender as constantes transformações pelas quais têm passado o espaço urbano e, poder assim embasar teoricamente a identificação de uma dinâmica espacial em torno da Região Metropolitana do Recife - RMR, de forma a confirmar ou não uma possível integração de municípios a ela contíguos, identificado como expansão urbana da região, que pode ser denominado como Colar Metropolitano – CM, toma-se como principais conceitos: urbanização; metrópole e metropolização; região, regionalização, dentre outros.

4.1.1 Urbanização

A urbanização, enquanto processo, pode ser caracterizada segundo uma visão espacial ou ainda por uma visão demográfica. Demograficamente, trata-se do aumento do percentual da população urbana em relação à total. Assim sendo, pode-se dizer que uma sociedade está se urbanizando na medida em que o crescimento da população urbana é maior do que o da população rural. Quanto à questão espacial, trabalhada por arquitetos e



urbanistas, refere-se à intervenção no espaço com a implantação de edificações e redes de infraestrutura de equipamentos, e serviços comuns, tais como: transportes, abastecimento de água, rede de esgoto, dentre outros.

Sob a perspectiva da evolução de processos de expansão da ocupação urbana, toma-se como referência a “cidade dispersa”, concebida por Monclús (1998; 1999), como resultado de um processo de transformação da cidade compacta, pela criação de novos assentamentos urbanos próximos às grandes cidades ou a grandes vias de comunicação, em um novo tipo de cidade, com uma morfologia difusa, seletiva, mais fragmentada. Também a “cidade difusa”, caracterizada por Indovina (1990), como uma rede de pequenos e médios centros resultante de uma forma evolutiva do modo de produção, associada à proliferação de pequenas e médias empresas e à consolidação de distritos industriais, sem migração, para alternativas de trabalho em outros setores da economia, dando início à urbanização difusa. Em ambos os casos, as morfologias dessas cidades resultam de uma dispersão e de uma transformação nas práticas sociais e nas relações socioespaciais, análoga à periurbanização.

A intensificação do crescimento industrial e dos fluxos migratórios que se verificou no Brasil a partir dos anos 1950 levou a uma crescente preocupação com a questão metropolitana nos meios técnicos, políticos e acadêmicos. De fato, as maiores regiões urbanas do país passavam a integrar, de forma cada vez mais evidente, a população e o território de diversos municípios em torno das cidades-núcleo (AZEVEDO e MARES GUIA, 2000, p. 133) Esse também foi o caso da cidade do Recife e da formação de uma RM em seu entorno.

Segundo Ojima (2007), dois fatores devem ser considerados no processo de crescimento urbano: o populacional e o padrão de expansão física das ocupações urbanas. O primeiro exerce um importante peso na expansão da infraestrutura urbana. Já o padrão de ocupação pode e deve ser entendido como um fator essencial para que esse crescimento possa ocorrer com menor



custo social, refletindo impactos sobre as formas de reprodução social e a sustentabilidade ambiental.

Nas últimas décadas, o processo de urbanização no Brasil se manteve acelerado e apresentou situações de grande diversidade no território nacional, destacando-se: interiorização do fenômeno urbano; acelerada urbanização das áreas de fronteira econômica; crescimento das cidades médias; periferação dos centros urbanos; e formação e consolidação de aglomerações urbanas de caráter metropolitano e não metropolitano (MOTTA e AJARA, 2001).

Uma das características das mudanças que estão ocorrendo é a expansão urbana por meio da formação de áreas de tecido urbano na periferia de algumas cidades, em descontinuidade a já existente. Ao mesmo tempo, constata-se a formação de novos núcleos, com múltiplas formas de utilização, em pontos isolados, entre várias cidades, que correspondem mais exatamente ao que Reis (2006) chama de urbanização dispersa, em oposição à urbanização compacta.

Pode-se dizer então que a dispersão urbana se caracteriza pelo espraiamento crescente do tecido do núcleo urbano, em áreas periféricas; quando esse processo abrange um conjunto de cidades ocorre a formação de constelações ou nebulosas de núcleos urbanos e bairros isolados em meio ao campo, de diferentes dimensões, integrado em uma região, que pode ser metropolitana ou em um conjunto ou sistema de regiões metropolitanas.

Para Santos (2001), alcançamos neste século, a urbanização do território, depois de longo período de urbanização social e territorialmente seletiva. Depois de ser litorânea (antes e mesmo depois da mecanização do território), a urbanização brasileira tornou-se praticamente generalizada a partir do terceiro terço do século XX, evolução quase contemporânea da fase atual de macro-urbanização e metropolização.

Ainda segundo Dematteis (1996, *apud* IBGE, 2015), no final do século XX, a expansão urbana, ainda que intensa, passou a ocorrer de maneira mais



seletiva a partir de suas dinâmicas. A primeira, chamada de periurbanização, reforça a polarização urbana e a expansão se dá, particularmente, a partir das áreas periféricas e das ramificações radiais. Na periurbanização, o crescimento depende das funções que extravasam para a periferia oriunda de um polo urbano. A segunda dinâmica manifesta-se nas formas urbanas denominadas de difuso-reticular. São expansões que se dão no desenho de malhas ou redes, são pouco densas, com a presença de formas residenciais e de produção do tipo de condomínios e distritos industriais.

Segundo Carlos (2003), a dinâmica urbana deve ser analisada enquanto momento histórico determinado, no movimento do processo de reprodução continuada da metrópole. Essa revela o fato de que a constituição da sociedade urbana se realiza e se concebe ao longo de um processo em curso, no qual explodem as formas urbanas como decorrência do fenômeno de implosão-explosão da cidade, transformando usos e funções das antigas relações sociais.

A vivência das imensas manchas urbanas que compõem o panorama espacial das grandes cidades e metrópoles contemporâneas promove uma dificuldade de apreender e entender a sua organização, de distinguir sua forma e prever seu funcionamento. Diante de sua organização física se questiona quais os seus elementos estruturantes e logo se verifica que os instrumentos para capturar a cidade, agora transformada em mancha urbana, já não poderão ser os mesmos com os quais o urbanismo vem trabalhando desde o início do século XX. As cidades e as metrópoles exigem hoje uma revisão conceitual e propositiva, proporcionalmente tão profunda e abrangente quanto às próprias transformações que estão alterando seus atributos (MEYER, 2006).

Com esse mesmo pensamento, Brenner (2014) fala da intensificação das condições urbanas, que é percebida através das transformações e reposicionamentos institucionais e mobilizações sociais em larga escala. Para tanto, ressalta três momentos. Primeiramente, observam-se mudanças relacionadas com a geografia da urbanização, no qual, outrora, por muito



tempo, tinha-se a população densamente concentrada nas cidades e, agora, adquirem novas morfologias que atravessam a antiga divisão entre o urbano e o rural, criando densidades urbanas e novas cidades “externas” e “periféricas”, e em algumas áreas, em escala regional, gerando galáxias urbanas gigantes.

Um segundo momento refere-se à ação do governo nas três instâncias, nacional, estadual e municipal, impulsionando o desenvolvimento urbano em vastas zonas de seu território através de estratégias que muitas vezes não se detêm apenas aos núcleos metropolitanos tradicionais, mas também articulam amplas estruturas de acumulação e regulação espacial, organizadas ao longo de grandes redes de infraestrutura, telecomunicações e energia, regiões fronteiriças internacionais, entre outras.

Por fim, um terceiro momento a ser considerado, no que tange à questão de reorganização socioespacial e regulatória, em que a cidade representava um espaço do comum, tornando-se grito de combate para os movimentos sociais, palco de conflitos políticos e um dos principais objetos de disputa. Todas essas facetas, voláteis e contraditórias estão sujeitas a intensos debates, onde o entorno urbano tem grande relevância para o futuro do capitalismo, da política e também para o ecossistema do planeta.

Fazendo um contraponto acerca do entendimento sobre o processo de urbanização, entre o final da década de 1930 e o início do século XXI, Brenner (2014) conclui que, nos dias atuais, o urbano é percebido dentro do difuso, em que não há parâmetros de definição, coerência morfológica ou rigor cartográfico na identificação de processos, transformações e condições socioespaciais contemporâneas. Para melhor esclarecer esse estágio da urbanização, Brenner cita as colocações de Amin e Thrift (2002), quando esses autores apontam que “a cidade está em todos os lados e em todas as coisas” e, além disso, que o mundo urbanizado está conectado por “lugares/corredores de comunicação (aeroportos e linhas aéreas, estações e ferrovias, estacionamentos e estradas, teleportos e autopistas informáticas)”, formando uma cadeia de áreas metropolitanas, atingindo aldeias, campos, talvez em



menor grau, finalizando sua colocação com uma pergunta, então, “o que não é urbano?”, ao mesmo tempo, afirmando que “a divisão tradicional entre a cidade e o campo foi perfurada”. Com base no entendimento de outros autores, conclui ser impossível entender de forma adequada o que chama de “processo emergente da urbanização estendida”, por meio dos conceitos já consagrados. O autor entende que tal processo:

(...) está produzindo uma estrutura variegada que, em lugar de concentrar-se em pontos nodais ou de circunscrever-se a regiões delimitadas, se tece agora de maneira desigual e com uma densidade cada vez maior em grandes extensões de todo o mundo (...). Tampouco se pode conseguir uma compreensão eficaz sobre a base de ideias mais recém-desenvolvidas em torno da cidade global(izadora), já que a maioria de suas variantes pressupõem uma limitação territorial das unidades urbanas, embora agora, entendidas como ligadas com outras cidades mediante redes transnacionais de capital, trabalho e infraestruturas de transporte/comunicação (BRENNER, 2014, p.10).

Após suas colocações sobre urbanização, o autor oferece nove teses acerca do tema como forma de promover debates que possibilitem o entendimento da realidade e potencialidades urbanas emergentes, em diversos lugares, territórios e escalas. Sugere ainda que “o caráter urbano de qualquer local (desde a escala do bairro até a do mundo inteiro) só pode ser definido em termos substantivos, com respeito aos processos socioespaciais históricos que o produzem” (BRENNER, 2014 p.12).

Dessa forma, destaca-se a tese de número cinco, em que ele fala que o interesse pelas tipologias dos assentamentos (essenciais nominais) deve ser substituído pela análise dos processos socioespaciais (essenciais constitutivas). Essa proposta do autor reflete seu entendimento de que, durante o século XX, os teóricos tinham uma grande preocupação com o desenvolvimento de uma tipologia no que se refere ao espaço de assentamento urbano, se mantendo dentro de várias vertentes de investigação urbana contemporânea. Entretanto, é tempo dos urbanistas se desprenderem dessa necessidade de se rotularem e distinguir o urbano, como um tipo de assentamento (cidade, cidade-região, megacidades, metrópole, megalópole) e, da mesma forma, distinguir outros aspectos (suburbanos, rurais, naturais, etc.)



com não-urbanos, em função de uma suposta separação de condição, tendência e efeitos urbanos. Assim, para que se consiga compreender a produção e transformação de diferentes espaços, deve-se partir, a priori, da investigação dos processos por meio dos quais são produzidas as diversas e heterogêneas paisagens do capitalismo moderno.

Em conclusão, o processo de urbanização atinge uma dimensão que ultrapassa os limites de um núcleo urbano em expansão, absorvendo ou sendo absorvido por outro. Identifica-se a necessidade de compreender essas transformações a que Brenner (2014) chama de emergente processo de urbanização estendida, com o objetivo de buscar caminhos que possam viabilizar uma renovação teórico-conceitual propositiva.

4.1.2 Metrópole e Metropolização

De acordo com Observatório das Metrôpoles (2009), o processo de metropolização se configura pelo expressivo adensamento populacional em razão da dinâmica da economia, da produção técnica e do conhecimento, e da diversidade do trabalho, mas também com a expansão física de aglomerações em áreas contínuas de ocupação.

Entende-se aqui que, a metropolização é o fenômeno em que vários centros ou aglomerações populacionais crescem e se integram em torno de uma ou mais área urbana. Ocorre quando uma cidade possui um elevado crescimento urbano, a ponto de integrar outras cidades e estabelecer em torno de si uma centralidade econômica, atraindo pessoas, capitais e investimentos.

Ao tratar da questão, Moura (2011) entende que a metropolização está inicialmente associada ao processo de urbanização com industrialização; mudanças na produção do campo; fluxos de migração rural, concretizando-se por uma extensão e uma densificação das grandes cidades. Nesse mesmo sentido, Méo (2008) esclarece, nas escalas do local e do regional, que a metropolização se identifica com o consumo acelerado do espaço geográfico.



A autora continua sua análise colocando que a metropolização permite frequentemente formas de ocupação do solo mais diluídas e mais ruralizadas que aquelas da cidade moderna e compacta de outrora. Essas formas dinâmicas e circulatórias da metropolização planejadas ou espontâneas, senão caóticas, organizam novos tipos de paisagens, de equipamentos e de habitats, de relações tanto sociais quanto espaciais, de movimentação de habitantes, de atividades econômicas, de gestão e de apropriação de lugares, de terrenos baldios ou esperando um novo uso, de modos de governança e de transtorno também.

Esse movimento, segundo Randolph (2012), de concentração de populações, oportunidades e atividades, logo se viu acompanhado por um processo de dispersão. Manifesta-se na escala intra-metropolitana enquanto redefinição de “centralidades”, como deslocamentos de populações e atividades econômicas (comércio, serviços) dos núcleos das cidades para as suas periferias e, em geral, no “espraiamento” urbano, cujo efeito é o surgimento de múltiplos polos (policentrismo) ao lado do núcleo principal da região. Para Moura (2011), a principal característica das dinâmicas territoriais contemporâneas no Brasil é a configuração de aglomerações ampliadas, adensadas e descontínuas.

Esse processo é entendido por De Mattos (2010) como “uma nova fase de modernização capitalista”, e por Lencioni (2006), como uma verdadeira metamorfose do processo de urbanização, que se reforça em funções superiores em matéria de decisão, direção e gestão – as mais articuladoras das bases econômicas nacionais aos circuitos globais – concentradas nos principais polos urbanos (LEROY, 2000). Longe de apenas reforçar aglomerações singulares, a metropolização passa a engendrar novas morfologias urbanas, muito mais articuladas e densas, ao mesmo tempo, descontínuas, dispersas, sem limites precisos (MOURA, 2012).

É a partir dessa colocação de Moura que vem se observando uma formação descontínua, no entanto articulada e densa, de espaços urbanos que vêm se



relacionando fortemente com a RMR. Essa é, portanto, uma forma diferenciada de integração. Com esse mesmo entendimento, Lencioni (2006) propõe que uma metrópole (sob metamorfose) seja ao mesmo tempo:

- uma condição à reprodução do capital;
- um meio utilizado para sua reprodução;
- e um produto do próprio capital

Assim, encerra-se o ciclo da metrópole como o lugar por excelência da indústria e se abre um novo ciclo, fundado nos negócios da produção imobiliária e das condições de infraestruturas indispensáveis à metropolização e à valorização do espaço metropolitano. A forma expandida da metrópole (espraiamento territorial) é central para a acumulação. A descontinuidade é a expressão do espaço-mercadoria, instrumentalizado pela valorização imobiliária do capital. As grandes regiões configuradas, com limites extremamente dinâmicos e difusos e intensos movimentos pendulares, expressam ao mesmo tempo uma nítida fragmentação territorial e uma transparente segregação social (LENCIONI, 2011).

Moura (2011) corrobora com Ascher (1995) quando define a metrópole como cidade principal de uma região, nó de comando e coordenação de uma rede urbana; não só se destaca pelo tamanho populacional e econômico, como também pelo desempenho de funções complexas e diversificadas (multifuncionalidade); e estabelece relações econômicas com outras metrópoles/aglomerações. É o elemento estruturador de toda a rede, pois as relações permanentes para acesso à sua dotação funcional tecem a rede urbana. A complexidade de suas funções assegura uma posição de domínio sobre as demais cidades (SANTOS, 1967).

Com a expansão do processo de urbanização pela área metropolitana, a zona rural que circundava a metrópole, ou seja, as faixas que a separavam dos municípios vizinhos, desaparece. Dessa forma, surge um conjunto de municípios unidos por um tecido de relações e interações mútuas, bem como



por um crescimento urbano que ignora os limites político-administrativos. Esse conjunto de municípios recebe o nome de Região Metropolitana, nomenclatura adotada pra fins desta pesquisa, assim definida por Souza (1985) *apud* Barbosa (2003, p.5):

Região metropolitana é o espaço geográfico onde se situa o conjunto de municípios nucleados pela metrópole e que constituem a sua periferia urbana imediata. Para que pertençam à região metropolitana, esses municípios devem apresentar-se integrados economicamente com o núcleo e permitir acesso fácil através de movimentos pendulares diários de população. Em termos espaciais, os municípios da área metropolitana representam uma possibilidade de expansão territorial do núcleo. (SOUZA, 1985, p.11)

Nesse sentido, a metrópole é considerada a partir de características desses aglomerados que lhes permitem constituírem-se como centros do poder econômico, social e político. Portanto, são unidades capazes de polarizar o espaço nas escalas nacional, regional e local. Entre essas características, ressalta-se a organização funcional dos espaços; a concentração/distribuição de população, produto e rendimentos; os fluxos de mercadorias, população e serviços; as condições de infraestrutura urbana; os processos de ocupação territorial; as articulações de poder, entre outras. O processo de metropolização passa por tais características e as transformações na natureza e na configuração espacial das cidades levam a níveis distintos de integração.

Esse conceito também é discutido por autores como Villaça (1998), que considera que a análise interna dos espaços da metropolização não deve ser referenciada ao regional, (cujos métodos não são os mais adequados para esse fim, por envolverem prioritariamente a esfera da produção), mas ao urbano, pois os espaços de metropolização são cidades (devem ser objetos de análise com intraurbanos). Razão pela qual prefere a denominação de áreas metropolitanas (adotada pelos norte-americanos) à de Regiões Metropolitanas.

O território brasileiro cada vez mais se faz permear por configurações espaciais que inserem em uma unidade, contínua ou descontínua, áreas metropolitanas, aglomerações urbanas e centros urbanos em proximidade, porém com nítida articulação interna. Tais configurações são unidades



espaciais que resultam de dinâmicas concentradoras e da alta densidade de deslocamentos pendulares, envolvendo conjuntos com elevado número de municípios. Transcendem a noção de simples aglomerações urbanas por se apresentarem como estruturas morfológicas mais complexas, cuja influência ultrapassa os limites administrativos dos municípios componentes e assume uma abrangência regional, que pode desconsiderar, em muitos casos, limites estaduais e até nacionais (MOURA; LIRA; CINTRA, 2012).

Dentre os deslocamentos a que resultam das dinâmicas concentradoras de pessoas, devem ser destacados os rotineiros, sistemáticos, diários ou quase diários, com aqueles entre residência e local de trabalho ou entre residência e escola. Também devem ser considerados os vínculos manifestados através das telecomunicações, particularmente o telefone, que é o meio de comunicação mais utilizado dentro das cidades (VILLAÇA, 1998).

No Brasil, na década de 1960, foi criado no âmbito do IBGE, o grupo de áreas metropolitanas, com o objetivo de delimitar áreas dessa natureza, definindo-as como “o conjunto de municípios integrados econômica e socialmente a uma metrópole, principalmente por dividirem com ela uma estrutura ocupacional e uma forma de organização característica do espaço e por representarem, no desenvolvimento do processo, a sua área de expansão próxima ou remota” (GALVÃO et al, 1969, p.56). No processo de delimitação dessas áreas, um dos aspectos mais relevantes considerados é constituído pelas relações metropolitanas, a integração, representada por inúmeros fluxos, de bens, de comunicações e principalmente de população. Uma das formas de materialização desses últimos é o deslocamento diário de população entre locais de residência e de trabalho.

No âmbito da pesquisa realizada na década de 1960, definiu-se então como um dos critérios para identificar os municípios integrados, aqueles que tivessem “pelo menos 10% de sua população total deslocando-se diariamente, em viagens intermunicipais, para o município que contém a cidade central ou outros municípios da área” (GALVÃO et al, 1969, p.61). Na década de 1970, a



questão da identificação de áreas urbanas foi retomada por Davidovich e Lima (1975), que utilizaram o movimento pendular como um dos critérios para definir integração entre municípios de uma mesma aglomeração urbana (AU), o percentual de “pessoas residentes que trabalham fora do município em relação à população total ocupada do município deve apresentar um número de residentes trabalhando fora pelo menos da ordem de 10%” (DAVIDOVICH e LIMA, 1975, p.54).

O processo crescente de descentralização das atividades econômicas e a dispersão geográfica da população urbana, em áreas não necessariamente contíguas à metrópole, têm se refletido no acentuado desenvolvimento de subúrbios, periferias e municípios pertencentes à órbita metropolitana, configurando padrões de crescimento polinucleados (MIRANDA, 1997).

De acordo com Soares (2013), a metropolização pode ser uma ferramenta de desenvolvimento de uma determinada região quando da definição de regiões metropolitanas para fins de planejamento das “funções públicas de uso comum”, normalmente transporte coletivo, destinação de resíduos sólidos, saneamento básico e, em alguns casos, política urbana e habitacional. A metropolização como ferramenta política é capaz inclusive de “forjar a região metropolitana”, uma vez que sua delimitação anterior a um processo (fato) efetivo de metropolização pode induzir aos atores políticos, econômicos e sociais regionais que atuam de forma fragmentada a pensarem sua ação a partir de uma nova escala territorial, ou seja, pode levar às institucionalizações indevidas de regiões metropolitanas.

Para Firkowski (2012), faz-se necessário distinguir a metropolização (o fato, o processo), a metrópole (a forma socioespacial) e a região metropolitana (a ferramenta, o instrumento) definida a partir de uma decisão institucional (federal ou estadual), em teoria baseada em estudos e critérios técnico-científicos bem definidos. No Brasil, hoje nos referimos muito mais a regiões metropolitanas do que a metrópoles. As regiões metropolitanas brasileiras



estão na verdade relacionadas à necessidade de ordenamento territorial na escala regional e cuja cidade-polo não é mais necessariamente a metrópole.

Para Castells (1984), o que caracteriza uma região metropolitana é a complexidade das funções urbanas (indústria, comércio, serviços, comando e gestão econômica – presença de sedes de grandes empresas, educação e cultura, entre outras funções) exercida pelo espaço urbano e, especialmente, pelo núcleo urbano que constitui o centro metropolitano (a metrópole em si), assim como as fortes relações entre esse núcleo metropolitano e os centros urbanos do seu entorno (deslocamentos para trabalho, negócios, estudo e serviços, relações entre empresas), ou seja, o que se considera é a difusão das atividades e funções no espaço e a interpenetração de atividades, segundo uma dinâmica independente da contiguidade geográfica.

Dessa forma, o espaço metropolitano apresenta uma diversidade e complexidade de problemas, além de uma dinâmica em sua estrutura socioeconômica, o que torna complexa a possibilidade de governo e um modelo ideal de gestão, buscando responder aos desafios do complexo sistema de cidades que abriga funções locais, regionais, nacionais e até globais, transcendendo ordens uni-escalares. Esse novo cenário impõe novos desafios aos estudos urbanos e regionais, ao mesmo tempo requer o aprimoramento e a proposição de novas formulações teórico/conceituais acerca dessa temática.

Soares (2013) distingue o espaço metropolitano e a Região Metropolitana. O primeiro é aquele que recebe influência direta da metrópole e em que as condições gerais de produção permitem a territorialização dos capitais (industriais, de serviços, imobiliário) mais avançados. Esse inclui grande parte da região metropolitana, mas também espaços externos a essa, os quais poderão ou não ser institucionalizados. A Região Metropolitana é uma região institucionalizada que reconhece o processo de metropolização, mas que não abarca a totalidade dos espaços metropolizados, assim como inclui



em seu perímetro centros urbanos e zonas rurais que não necessariamente estão vinculadas à metropolização.

Esse fenômeno pode ser observado em Pernambuco. A descentralização dos investimentos e a interiorização do desenvolvimento fazem parte do planejamento estratégico do Governo do Estado de Pernambuco e tem sido tratada como prioridade, tendo como resultado o que afirma Reis (2006), um processo de explosão que produz a conformação de uma enorme extensão de urbanização contínua e descontínua, em uma sociedade urbana que busca generalizar-se, tendendo à homogeneização dos lugares e dos modos de vida, com as periferias se estendendo a perderem de vista, inclusive com a aglutinação na teia metropolitana de nós, cada vez mais distantes de seu núcleo. Assim, o cotidiano de uma parte dos habitantes desses pequenos municípios – que são envolvidos no processo, passa a ser organizado em uma metrópole e sua população adota, pelo menos em parte, modos de vida, de mobilidade e de consumo metropolitanos, nas várias partes do sistema.

Se as inter-relações da metrópole com seu entorno não são novas, vêm sendo intensificadas nas últimas quatro décadas. E se a metrópole há muito não pode ser pensada sem se considerar seu entorno ou as redes em que está inserida, tampouco a pequena cidade do entorno metropolitano pode ser pensada isoladamente. Muitas das pequenas cidades do entorno metropolitano têm sido atingidas por processos de modernização capitalista a partir da urbanização e da industrialização com a centralidade do processo exercida pelo núcleo metropolitano, ao receber parte da dispersão populacional e parte dos processos de produção atrelados à desconcentração industrial da metrópole (MOURA, 2010).

Pensar a metropolização na contemporaneidade requer relacionar os processos de produção espacial com a ampla reestruturação produtiva do capitalismo tardio, com a reestruturação política do Estado/Nação, bem como,



com a revolução tecnológica e das tecnologias da informação e das telecomunicações.

Na atual fase da economia globalizada também é importante considerar as conexões das metrópoles e das cidades com a economia internacional (presença de empresas multinacionais, fluxos de exportações).

Na discussão dos conceitos básicos acerca da dinâmica espacial, decorrentes da expansão metropolitana, verificou-se dentro de uma sequência lógica que a urbanização, a conurbação, a regionalização e a metropolização se expressam com as etapas ou fases que permitem a identificação da formação de uma região metropolitana, restando, então, um estudo quanto às suas configurações.

4.1.3 Região e Regionalização

As preocupações regionais levaram os geógrafos e administradores a formularem conceitos e estabelecerem delimitações de regiões urbanas, agrárias, extrativistas, homogêneas, funcionais urbanas e polarizadas (ANDRADE, 1987).

Como resultado do recente movimento de urbanização e de expansão capitalista no campo, Santos (1998) afirma que, o território brasileiro encontra-se hoje, grosseiramente, repartido em dois grandes subtipos, utilizando, como um novo sentido, a expressão região, regiões agrícolas e regiões urbanas. Simplesmente, não mais se trataria de regiões rurais e de cidades, uma vez que, hoje, as regiões agrícolas (e não mais rurais) contêm cidades; as regiões urbanas contêm atividades rurais.

O termo região continua a designar uma determinada área na superfície terrestre que se diferencia do todo, como afirmou Corrêa (1997). Porém, tal conceito é cada vez mais abarcado por uma variada gama de conotações, que



possibilitam, de acordo com a aplicação de diferentes critérios, a criação das mais distintas regionalizações.

Para Corrêa (2005), o conceito de região é um conceito permanente na geografia, porém não congelado. Nesse sentido, contemporaneamente, no contexto do período chamado por Harvey (1989) de pós-moderno e por Milton Santos (1996) de técnico-científico-informacional, o debate acerca do termo região continua, uma vez que vivenciamos uma redefinição do papel do Estado, com quebras de pactos territoriais e com o ressurgimento de questões regionais, de nacionalismos e regionalismos fragmentados.

Talaska (2011) conceitua a regionalização como a divisão de um determinado espaço em regiões, é um processo atuante na realidade, que se constitui pela fragmentação e/ou pela integração de áreas. O resultado do processo de regionalização depende dos métodos, critérios e características levados em consideração na sua construção, juntamente com as transformações ocorridas no tempo e no espaço.

Para Limonad (2004), uma regionalização pode fundamentar uma reflexão teórica ou atender as necessidades impostas por uma política setorial, uma política de planejamento ou por propostas de desenvolvimento regional. As regionalizações possíveis para um mesmo território podem apresentar variações em função da finalidade que se propõem. Porém, há de se considerar que as regionalizações podem emergir da análise e reflexão, conforme destaquem ou não determinados elementos e fatores.

O processo de regionalização se originou, historicamente, a partir do conhecimento das características do meio geográfico, do conjunto de transformações ocorridas/realizadas pela sociedade no espaço. A abordagem conceitual tida sobre regionalização infere que seu significado não é unicamente sinônimo de diferenciação de áreas em determinado território, é também entendida como o processo de formação de regiões, que permite conceder a determinada região uma identidade particular (PEREIRA, 2000).



Bitoun (2013) discute a questão da regionalização e da tipificação como procedimentos metodológicos distintos para formular divisões territoriais capazes de orientar o desenvolvimento de políticas setoriais e/ou territoriais, na qual:

- A regionalização tem como objetivo reconhecer e representar territórios contínuos, em regiões, apresentando fatores de homogeneidade decorrente da extensão de problemáticas naturais, econômicas ou culturais que se quer valorizar pela implantação de políticas públicas de desenvolvimento territorial articulando diversas políticas setoriais em torno do reconhecimento de uma identidade regional.
- A tipificação tem como objetivo classificar entidades espaciais, não necessariamente contíguas em função da intensidade de determinados atributos, cuja variação, de maior para menor, é captada por meio de procedimentos estatísticos (BITOUN, 2013 n.p.).

Quaisquer que sejam os métodos e as técnicas de delimitação espacial, os resultados do trabalho científico precisam ser vistos com produtos intermediários e propostos para debates em diversos ambientes (BITOUN, 2013):

- Ambientes governamentais de modo a estabelecer um diálogo entre operadores de políticas públicas de desenvolvimento territorial e setoriais e permitir aprimoramento e reorientação das políticas existentes e até propor novas políticas.
- Ambientes da sociedade civil organizada em particular dos movimentos sociais engajados de modo a avaliar até que ponto a proposta de delimitação foi aderente às experiências do espaço vivido com os conflitos e oportunidades que o caracterizam.
- Ambientes acadêmicos e de produção do conhecimento de modo a suscitar linhas de pesquisa que possam surgir das problemáticas identificadas com maior ou menor intensidade por meio das delimitações, sejam estas regionalizações ou tipificações (BITOUN, 2013 n.p.).

Para Richardson (1975), as alternativas para estabelecerem critérios plausíveis de regionalização do território envolvem desde a simples aceitação da divisão regional preexistente, a partir de critérios tipicamente governamentais, até a adoção, no outro extremo, do paradigma neoclássico do espaço isotrópico, neutro e homogêneo, dividindo-o da forma que mais convier aos interesses do pesquisador ou conforme o objeto pesquisado.



De modo geral, o termo regionalização pode ser interpretado através da formação e transformação de regiões, sendo um processo contínuo, no qual as características de determinada área assumem certa particularidade e identidade. Pode também, ser interpretado como sinônimo à noção de diferenciação espacial, estabelecendo limites entre áreas e tendo finalidades específicas, em diferentes escalas geográficas.

Para Toni e Klarmann (2002), o debate teórico sobre a delimitação regional aponta quase invariavelmente para três tipos de critérios que estruturam o conceito de regionalização: a polarização, a homogeneidade e o planejamento.

- A **região homogênea** é baseada na possibilidade de agregação territorial a partir de características uniformes, arbitrariamente especificadas. Os padrões de comparação e de agregação podem estar baseados na estrutura produtiva existente, em fatores geográficos, na dinâmica do consumo interno ou na ocorrência de recursos naturais específicos, padrões edafo-climáticos ou topográficos. Fatores não diretamente mercantis, como regimes políticos ou culturais, também podem ser considerados. Como exemplo, a região do Pantanal, a região do ABC Paulista e a região têxtil de SC.
- A **região polarizada** assume a hipótese da polarização espacial a partir de um campo de forças que se estabelecem entre unidades produtivas, centros urbanos ou aglomerações industriais. A análise de fluxos de produção e consumo e das conexões intra e inter-regionais assumem absoluta relevância porque revelam a rede e a hierarquia existentes. A região é considerada heterogênea e funcionalmente estruturada, com fluxos de intensidade variada, normalmente convergindo para poucos polos. Como exemplo, as regiões metropolitanas, no caso, a Região Metropolitana do Recife.
- A **região planejada** deriva da aplicação de critérios político-administrativos instrumentalizados na atividade de planejamento. A regionalização definida a partir desse marco representa uma intencionalidade da autoridade pública que afirma uma compreensão do território, a partir das necessidades de execução de determinados serviços públicos, do exercício do poder regulatório do Estado ou, por exemplo, da focalização das políticas setoriais em determinada parte do território. Como exemplo, o Território Estratégico de Suape (TONI E KLARMANN, 2002 p.520).

Toni e Klarmann (2002) afirmam ainda que, a construção de critérios de regionalização para o planejamento regional pode considerar, tanto o recorte da região homogênea quanto da polarizada. O fundamental é a coerência metodológica e consistência das políticas daí resultantes.



A discussão sobre região e regionalização pretende dar subsídios para compreender a dinâmica espacial da Região Metropolitana do Recife e dos municípios contíguos, compondo o Colar Metropolitano, bem como compreender a concepção da região e o processo de metropolização, favorecendo a existência de um processo de expansão urbana, para além de seus limites, observando a densificação e complexificação das redes políticas que estão no centro das novas transformações e origem de novos recortes, que emergem, em especial, na área dos municípios que compõem o Colar Metropolitano de Recife - CMR.

Em Pernambuco, o processo de regionalização das atividades governamentais iniciou-se com o Decreto-Lei N^o 59, de 25 de julho de 1969, que dividiu o Estado em regiões administrativas, instituindo oito grupos de municípios e suas respectivas sedes. Tal iniciativa não veio a ser efetivada e essas regiões não foram implantadas (ANDRADE, 2009).

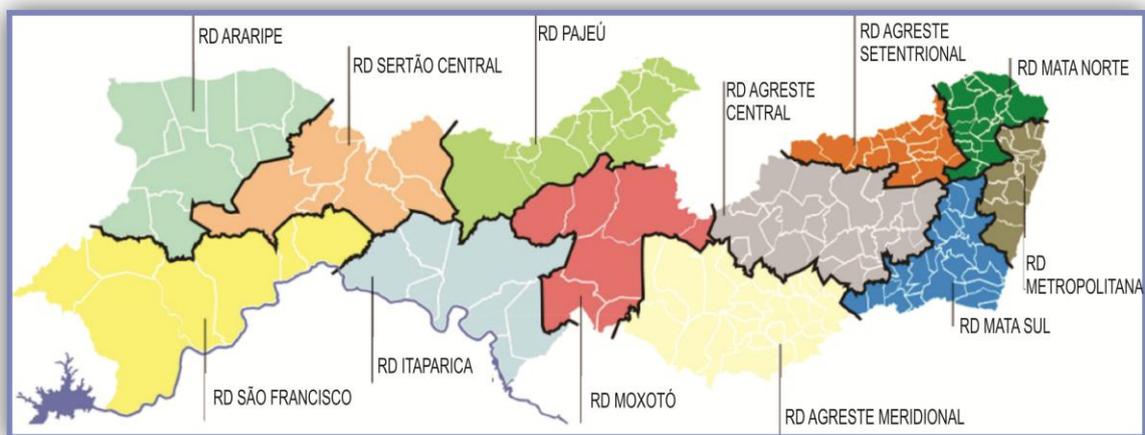
Segundo Melo (2004), Pernambuco passou a ter uma regionalização para fins de planejamento estratégico e de gerenciamento descentralizado das ações de governo. No mesmo ano, foi encaminhada pelo Governo do Estado à Assembleia Legislativa uma proposta de atuação dentro das diretrizes do Programa Governo nos Municípios (PGM), propondo a criação de 10 Regiões de Desenvolvimento (RD). Coube a então Fundação de Desenvolvimento Metropolitano (FIDEM), o estudo e a formulação de um novo modelo de regionalização para o Estado.

A exemplo de regiões planejadas, Pernambuco está hoje dividido em 12 Regiões de Desenvolvimento (RD), figura 7, seguindo a base geográfica das mesorregiões do IBGE são: 6 sertões, (Sertão Central, Sertão de Itaparica, Sertão do Araripe, Sertão do Moxotó, Sertão do Pajeú e Sertão do São Francisco), 3 agrestes (Agreste Central, Agreste Meridional e Agreste Setentrional) e 2 matas (Mata Norte e Mata Sul), além da RD Metropolitana.



O Departamento de Geografia do IBGE possui uma tradicional linha de pesquisa sobre a urbanização no Brasil, usada como referência para diversos estudos. Entre eles, ressaltamos aqueles voltados à hierarquia de centros urbanos e de suas áreas de influência, os quais, desde a década de 1960, vêm sendo realizados com a Divisão do Brasil em regiões funcionais urbanas, publicado em 1972. Em continuidade a essa pesquisa, editou-se em 1978 o trabalho Regiões de Influência das Cidades, reeditado em 1993.

Figura 6 – Regiões de Desenvolvimento de Pernambuco.



Fonte: Freitas, (2009)

Em 2000, uma nova versão Regiões de Influência das Cidades foi publicada como resultado das pesquisas realizadas em 1993. Na mencionada versão, consta um quadro de referência do sistema urbano brasileiro utilizado para fins de gestão, planejamento regional e/ou municipal, estudos de urbanização e racionalização de decisões quanto à localização de diferentes tipos de atividades econômicas ou de infraestrutura social, quer na esfera pública, quer na privada. Nesse quadro, as cidades brasileiras aparecem classificadas e hierarquizadas segundo seus níveis de centralidade, assim como são definidas suas ligações espaciais e mapeadas suas áreas de atuação ou de mercado.



O entendimento, portanto, é que a redefinição do espaço criado a partir da conurbação, por meio da regionalização, permite a institucionalização de áreas dinâmicas no entorno das Regiões Metropolitanas.

4.1.4 Proximidade Geográfica

Os estudos acerca da expansão urbana também têm sido tratados por diversos autores como Monte-Mór (2006). Esse autor associa processos crescentes de expansão urbana a processos complementares: da consolidação da rede de cidades; da conurbação das regiões metropolitanas e aglomerados urbanos; ou mesmo do espraiamento de equipamentos urbanos como estradas e escolas, dentro do contexto de diferentes conceituações das mudanças contemporâneas na periferia das Regiões Metropolitanas. Nesse sentido, pode-se entender que tais processos são resultantes da proximidade geográfica entre unidades espaciais, associada, como expõe o autor, ao espraiamento dos mencionados equipamentos urbanos, significando um processo de expansão da metrópole.

Em relação à formação e expansão das metrópoles, Randolph (2011) aponta uma separação entre duas abordagens distintas, entre as quais não parecer haver um diálogo significativo e sistemático:

(i) uma voltada à compreensão das modificações internas – entre centro e periferia, por exemplo – que ocorrem dentro de regiões metropolitanas que podem até ser determinadas por fatores e determinações externas (globalização, reestruturação econômica etc.) e se projetar para fora da própria metrópole, submetendo, em princípio, outras áreas e regiões ao domínio da sua lógica;

(ii) outra que estuda mudanças (regionais) em áreas não-metropolitanas e cidades de porte médio em certa distância às metrópoles sem considerar, significativamente, possíveis influências mútuas entre esses lugares e as metrópoles (RANDOLPH, 2010 p.4).

Essa certa dicotomia de abordagens pode ser complementada por outra separação em duas perspectivas a respeito dos processos de “projeção” das metrópoles na sua expansão para fora de sua região (RANDOLPH, 2010):



(i) há aqueles que compreendem as transformações mais recentes nas periferias mais distantes das regiões metropolitanas na América Latina ou em áreas fora delas – que nós chamamos de perimetropolitanos - como mera extensão, basicamente, da dinâmica metropolitana para áreas cada vez mais distantes e extensas no seu entorno. Isto é, essa expansão da hegemonia da metrópole tende a reproduzir e ampliar sua lógica, avançando, neste sentido, sua fronteira para áreas cada vez mais distantes do núcleo (RANDOLPH, 2010 p.4).

Essa então “franja⁴” da área metropolitana que se encontra, geograficamente, em sua vizinhança imediata seria a primeira a ser incorporada onde se reproduz meramente a lógica metropolitana. Mas, não termina aqui: essa tendência de “metropolização” pode se estender até às áreas mais distantes de um país. Em princípio, todo o território torna-se “metropolitano” com diferenças que são apenas graduais.

(ii) Entretanto, há outros autores que suspeitam – e nós compartilhamos essas suspeitas - que a aparente expansão da metrópole significa o esgotamento de um determinado modo de urbanização (“metropolitana”) e o advento de formas diferentes, exatamente nas suas proximidades que geram novas oportunidades de articulação regional de municípios que ultrapassa a tradicional mediação metropolitana no âmbito da rede urbana podendo dar origem a lugares relativamente independentes da metrópole (RANDOLPH, 2010 p.4).

Para Torres (2004), essas áreas de transição parecem funcionar como uma "válvula de escape", o lugar de concentração daqueles que não têm lugar nem em áreas urbanas consolidadas, nem em áreas rurais tradicionais, ou ela é objeto de importantes conflitos sobre a posse da terra urbana (loteamentos clandestinos, favelas) ou rural; ou mesmo apresenta intensos conflitos ambientais relativos à ocupação de áreas de preservação permanente.

Entretanto, segundo Randolph e Southern (2011), há outra vertente de estudos que questionam a aparente expansão da metrópole, apontando o esgotamento de um determinado modo de urbanização e o advento de formas espaciais referenciadas nas suas proximidades que geram novas oportunidades de articulação regional de municípios. Assim, surgem novos estudos que questionam a tradicional mediação metropolitana no âmbito da

⁴ Ver MIRANDA (2009).



rede urbana e revelam a possibilidade de surgimento de lugares relativamente independentes da metrópole. Novas centralidades tendem a se constituírem nas chamadas áreas periféricas.

Aguilar (2002) chega a outras conclusões. Para o autor, os estudos sobre o papel das grandes cidades dentro da economia global negligenciam o desenvolvimento das periferias metropolitanas e, por causa disso, não conseguem identificar que a expansão metropolitana está adquirindo uma forma diferente àquela do passado recente.

Em anos mais recentes, podemos apreciar que na medida em que diminuiu o crescimento da grande metrópole, continuou um importante crescimento das cidades intermediárias próximas à primeira, com o qual tem se aumentado uma marcada concentração de atividades produtivas e de população urbana em uma "região central" que contém a maior cidade do país, mas cobre um território muito mais amplo (AGUILAR, 2002 p.6).

Acrescenta ainda que

As expandidas e cada vez mais difusas periferias metropolitanas ao redor dessas grandes cidades tornaram-se sumamente importantes para entender a natureza em mudança das mega-cidades; Em termos territoriais, a mega-cidade apresenta na atualidade uma expansão mais policêntrica através de centros e sub-centros urbanos que seguem um padrão de rede que tende a ampliar-se ao longo das principais rodovias e ferrovias que saem em forma radial do centro da grande cidade (AGUILAR, 2002 p.6).

A configuração econômica e espacial atual da Região Metropolitana do Recife demonstra um duplo movimento, de consolidação do espaço metropolitano e de mudanças na periferia da região, onde o fenômeno da "metropolização" atinge seu entorno, reproduzindo novas configurações nessa periferia.

É importante ressaltar, por fim, que proximidade espacial significa adjacência, vizinhança, contiguidade. Em suma, relação de contato próximo entre duas unidades espaciais. Contudo, apesar dessa proximidade entre as unidades, devem ser considerados os fatores geográficos existentes entre as mesmas, sejam eles naturais ou construídos, que possam facilitar ou dificultar a integração entre elas. Para identificação de processos dinâmicos entre



unidades, dois aspectos são fundamentais. O primeiro trata da conurbação, e o segundo, do movimento pendular.

A conurbação, que de acordo como o IBGE (2015), contribui na delimitação do traçado à área construída, uma vez que

quando duas cidades unem os seus tecidos urbanos, extravasam limites político-administrativos, nacionais e internacionais, e estabelecem fortes vínculos socioeconômicos. As cidades de municípios vizinhos costumam manter fortes relações entre si, mas nem sempre ocorre, entre elas, continuidade urbana. Nesse contexto, torna-se importante atualizar e estabelecer critérios para delinear formas espaciais que emergem de uma nova economia urbana, com seus novos conteúdos (IBGE, 2015, p.14).

Quanto ao movimento pendular, esse é utilizado nos estudos sobre a organização funcional dos espaços regionais e na delimitação de regiões metropolitanas; no dimensionamento e caracterização dos fluxos gerados para o estudo e para o trabalho; no planejamento urbano, em especial de transportes, entre outros (MOURA; CASTELLO BRANCO; FIRKOWSKI, 2005; CASTELLO BRANCO, 2006). A aplicação desse critério tornou-se fundamental nos dias atuais para se identificar integração entre as unidades.

Dentro desse pensamento, o Núcleo de Estudos de População da Universidade Estadual de Campinas, desenvolveu estudo sobre essa temática, aplicando tal critério na macrometrópole paulista, chegando à conclusão que, enquanto as “grandes aglomerações do Estado tiveram um crescimento populacional, entre 2000 e 2010, em torno de 1,1% ao ano, o deslocamento pendular cresceu 8,7%” (IBGE, 2015, p.16). Com essa reflexão, afirmam que a ocorrência de intensos fluxos intensos de pessoas que se deslocam para trabalho e estudo, entre municípios, é um processo concomitante à formação de arranjos populacionais com forte integração entre as unidades envolvidas.

No entanto, “cabe ressaltar que estar integrado através de ligações cotidianas para trabalho e estudo é distinto de estar articulado funcionalmente com outros centros de diversas dimensões e hierarquias” (IBGE, 2015 p.14), como será visto mais adiante neste trabalho.



4.2 CONFIGURAÇÃO DAS REGIÕES METROPOLITANAS DO BRASIL

O reconhecimento de fato e de direito das Regiões Metropolitanas no Brasil teve início com a Constituição de 1967, quando em seu art. 157, § 10, estabelece que “a União, mediante lei complementar, poderá estabelecer regiões metropolitanas, constituídas por Municípios que, independentemente de sua vinculação administrativa, integrem a mesma comunidade socioeconômica, visando à realização de serviços de interesse comum”.

Na ocasião, originou-se um novo modo de tratar a questão, tendo o Governo Federal como um de seus principais articuladores. O texto mencionava expressamente a possibilidade de a União instituí-las para a realização de serviços comuns. A Emenda n.º 1, de 1969, em seu artigo 164, repetiu o texto constitucional: “A União, mediante lei complementar, poderá, para a realização de serviços comuns, estabelecer regiões metropolitanas, constituídas por municípios que, independentemente de sua vinculação administrativa, façam parte da mesma comunidade socioeconômica”.

Vale ressaltar que, no texto constitucional de 1967, não constam critérios para a identificação e institucionalização dessas regiões, apenas menciona quais foram instituídas e dá diretrizes para a gestão das mesmas. Mas, tais critérios foram construídos, segundo IBGE (2015), por um grupo de estudo sobre áreas metropolitanas, que foi constituído após os debates ocorridos na I Conferência Nacional de Geografia – CONFEGE. Galvão et al (1969, p.54) entendem que o trabalho foi construído sob dois objetivos, apesar da pesquisa ter sido restrita às nove regiões metropolitanas instituídas inicialmente:

- a) Conceituar de forma precisa os termos metrópole, área metropolitana e região metropolitana;
- b) Definir um conjunto de municípios que seriam analisados a partir de tabulação do Censo Demográfico 1970, visando apreender o processo de metropolização.

O autor (Idem, 1969, p. 60) esclarece que, para a definição dos critérios, esses foram divididos em três categorias: demográficos, estruturais e de integração, ficando estabelecido que os municípios que atendessem, integral



ou parcialmente duas dessas categorias, seriam incluídos na área da pesquisa. Assim, os critérios foram definidos como:

1. Critérios demográficos

- População da cidade central com, no mínimo, 400000 habitantes;
- Densidade demográfica de, no mínimo, 500 hab/km² para o distrito da cidade central;
- Densidade demográfica dos municípios vizinhos de, no mínimo, 60hab/km² – se o município não preencher esse requisito, pelo menos um distrito contíguo a outro município da área deve possuir essa densidade;
- Variação da população no período 1950-1960 de, no mínimo, 45% no município ou em um distrito contíguo, conforme o item anterior.

2. Critérios estruturais

- 10% da população ativa ocupada em atividades industriais;
- Nos núcleos dormitórios, essa percentagem é substituída pelo movimento pendular $\geq 20\%$ da população deslocando-se diariamente para qualquer ponto da área;
- Quando o valor da produção industrial for três vezes maior que o da produção agrícola

3. Critérios de integração

- Pelo menos 10% da população do município deverá deslocar-se diariamente, em viagens intermunicipais, para o município que contém a cidade central ou outros municípios da área (o critério foi recomendado para ser aplicado apenas à população urbana do distrito-sede ou distrito contíguo a outro município da área);
- Índice de ligações telefônicas para a cidade central superior a 80, por aparelho, durante um ano (GALVÃO et al, 1969, pp.60-61).

Com a criação da Comissão Nacional de Regiões Metropolitanas e Política Urbana no Brasil, na década de 1970, Davidovich e Lima (1975) realizaram um trabalho tido como referência para a identificação de aglomerações urbanas, que apresentassem um “intenso processo de urbanização, aliado a um patamar mínimo de população” (IBGE, 2015, p. 18). Nesse trabalho, as autoras oferecem as distinções conceituais tratando dos processos de aglomeração. Para elas, as aglomerações urbanas:

- a) Resultam da expansão de uma cidade central;
- b) Apresentam estrutura espacial característica para os municípios vizinhos;
- c) Possuem diferentes níveis de hierarquia;
- d) Podem ser dos tipos metropolitano e não metropolitano.

O estudo selecionou os núcleos das aglomerações urbanas a partir de um patamar mínimo de população. Para as aglomerações de nível metropolitano, o patamar foi de 300000 habitantes; para as aglomerações de nível não metropolitano, o patamar populacional foi de 100000 habitantes; e, no caso de aglomerações formadas por



duas ou mais cidades, a soma das populações das cidades-núcleo deveria ter, no mínimo, 75000 habitantes (IBGE, 2015, p. 18).

De acordo com o Observatório das Metrôpoles (2009), o processo de institucionalização dessas regiões, se deu em duas fases. A primeira delas ocorreu nos anos de 1970, com a expansão da produção industrial e à consolidação das metrôpoles como *locus* desse processo, como parte da política de desenvolvimento urbano. Foram criadas, a partir da Lei Complementar Federal 14/73, oito regiões metropolitanas, tais como: São Paulo, Belo Horizonte, Curitiba, Porto Alegre, Recife, Fortaleza, Salvador e Belém. E posteriormente, com a fusão dos Estados da Guanabara e do Rio de Janeiro, a nona região, a do Rio de Janeiro, criada pela Lei Complementar Federal 20/74. Além de estabelecer tais regiões, as leis federais especificavam os "serviços comuns" que seriam objeto da gestão coordenada pelos entes metropolitanos (saneamento básico, planejamento econômico e social, uso do solo, transportes, produção e distribuição de gás canalizado, aproveitamento dos recursos hídricos, controle da poluição ambiental, sistema viário e outros serviços que viessem a ser especificados pela legislação federal), bem como uma estrutura organizacional de planejamento e gestão, composta por um conselho deliberativo e outro consultivo.

A segunda etapa teve início com a Constituição Federal de 1988, que em seu Art. 25, § 3º, facultou aos Estados Federados a competência de institucionalização de suas unidades regionais. O texto constitucional estabelece que "os Estados poderão, mediante lei complementar, instituir regiões metropolitanas, aglomerações urbanas e microrregiões, constituídas por agrupamentos de municípios limítrofes, para integrar a organização, o planejamento e a execução de funções públicas de interesse comum".

Pode-se afirmar então que, além de encerrar-se a atribuição exclusiva da União nessa matéria, admitiam-se outras categorias de organização regional, como as aglomerações urbanas e as microrregiões. Mantendo e adequando os objetivos da etapa anterior, as unidades criadas deveriam



integrar a organização, o planejamento e a execução de funções públicas de interesse comum.

A institucionalização das RM no país deveria representar um novo estágio no desenvolvimento das relações federativas no Brasil. Tratava-se do reconhecimento, agora também por parte do Governo Federal, de que a complexidade dos problemas e a dinâmica do desenvolvimento socioeconômico nos maiores centros urbanos do país requeria um tratamento institucional diferenciado. Conforme assinalam Grau (1974) e Alves (1998) *apud* Barbosa (2003), a mudança não significava perda de autonomia dos municípios que compunham a região metropolitana, já que a autonomia municipal faz parte da tradição de nosso regime federativo. As leis que criaram as regiões metropolitanas no país procuraram conciliar essa autonomia com o interesse metropolitano, "que exige a atuação coordenada de todos os entes governamentais para satisfazê-lo".

A institucionalização da metrópole no país se constituiu em um dos marcos de um projeto geopolítico de integração do território nacional e do desenvolvimento industrial, com base em uma sociedade predominantemente urbana. Partia-se do pressuposto de que uma rede urbana funcionalmente interdependente e hierarquizada deveria assegurar a consecução de metas comuns e o equilíbrio do sistema. Por sua vez, a expansão das redes técnicas de transporte, energia e comunicações garantia o crescimento de um mercado interno de dimensão continental (DAVIDOVICH, 2003).

Ao tratar da questão metropolitana no Brasil, Davidovich (2003) também identifica as duas fases apontadas pelo Observatório das Metrópoles (2009), classificando-as como:

- As de iniciativa federal, instituídas no regime militar, apresentam mais de 1 milhão de habitantes, sobressaindo as de São Paulo e do Rio de Janeiro, com quase 18 milhões e com quase 11 milhões de pessoas, respectivamente; além dessas, figuram as de Belém (PA), Fortaleza (CE),



Recife (PE), Salvador (BA), Belo Horizonte (MG) , Curitiba (PR) e Porto Alegre (RS)

- As de iniciativa estadual, criadas, sobretudo, a partir de 1994, conforme termos de política urbana que a Constituição de 1988 delegou a governos de unidades da federação. A maioria das metrópoles recentes alcançam 1 milhão ou mais de habitantes. Verifica-se também uma diversificação acentuada dos centros, que abrange não só capitais estaduais, como espaços regionais e cidades não capitais.

Há algumas controvérsias a respeito da criação das regiões metropolitanas de iniciativa estadual. Como afirma Davidovich (2003, p.62), “é preciso considerar até que ponto as regiões metropolitanas recentes, as de iniciativa estadual, podem ser efetivamente identificadas nessa categoria”. Deve-se considerar as ações dos agentes envolvidos em tal processo e a legitimidade na criação das mesmas, bem como no que se refere aos critérios utilizados no processo de criação dessas unidades político-administrativas, com destaque ao fato de muitas das novas regiões metropolitanas não possuírem ainda, sequer, um contingente populacional significativo que justifique a sua institucionalização.

É preciso, porém, sublinhar que o que deve ser questionado não se refere simplesmente a críticas aos critérios ou à falta dos mesmos, na identificação de entidades metropolitanas recentes, o que representaria um empecilho para incluí-las no mesmo elenco das metrópoles de grande porte (DAVIDOVICH, 2003).

A adoção do instrumento de regionalização não tem relação direta com o processo socioespacial de conformação dos espaços metropolitanos. Mais que isso, a fragilidade e baixa efetividade dos arranjos e desenhos institucionais, quando existentes, põem em cheque o próprio sentido dessa institucionalização (COSTA; TSUKUMO, 2013).



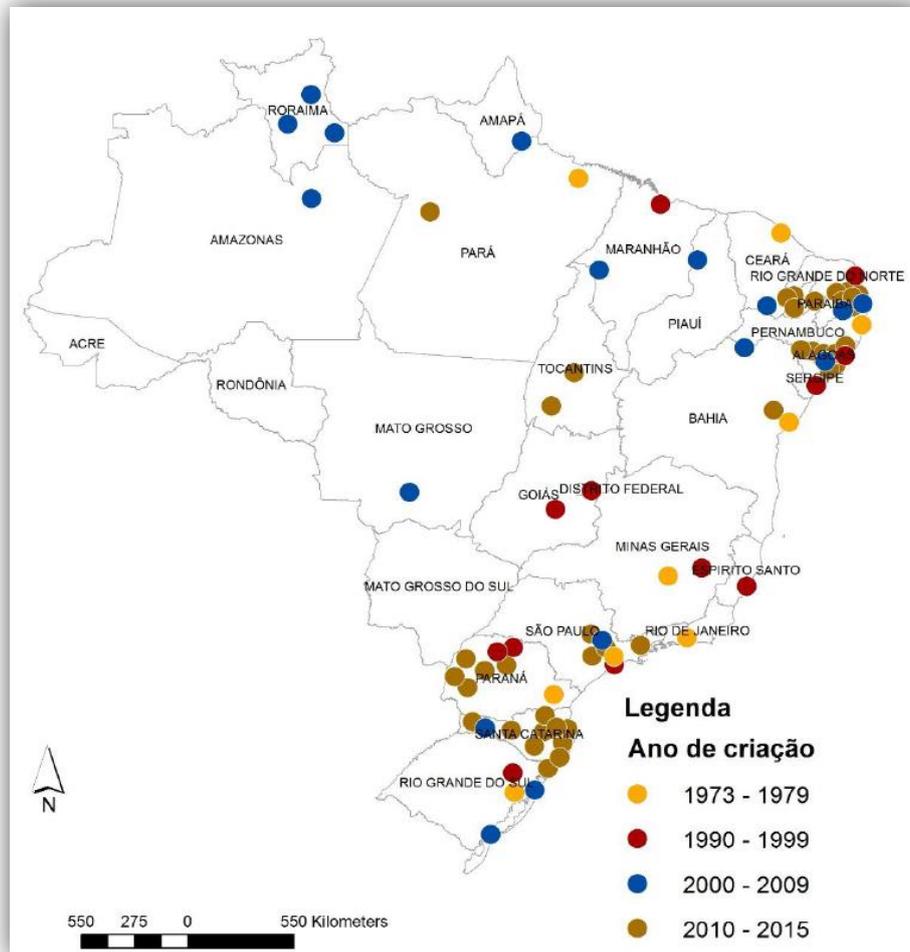
Fica a questão levantada por Davidovich (2003), até que ponto as novas regiões metropolitanas, mesmo que correspondam a políticas de legitimação e de elevação do “status” do executivo estadual atendem a intencionalidades de “recriação” de forças de aglomeração, que têm sido fator de crescimento econômico e de valorização do capital. É preciso levar ainda em conta até que ponto as novas regiões metropolitanas também são indício de uma nova divisão do trabalho no território nacional, que envolve especialização e diversificação, competitividade e interdependência, e problemas de fragmentação e de ingovernabilidade.

De acordo com estudos realizado pelo Observatório das Metrôpoles (2015), até a data de 27 de março de 2015, o Brasil conta atualmente com 71 regiões metropolitanas (RM), 3 regiões integradas de desenvolvimento econômico (RIDE) e 4 aglomerações urbanas (AU), totalizando 78 unidades territoriais urbanas institucionalizadas. A figura 8 retrata as unidades urbanas (RM, RIDE e AU) segundo o ano de criação.

As RIDE comportam ao todo 45 municípios de diferentes unidades de Federação. Na RIDE do Distrito Federal, além do próprio DF, fazem parte dos estados de Goiás e de Minas Gerais. A RIDE Teresina/ Timon inclui municípios do Piauí e Maranhão e a RIDE Petrolina/ Juazeiro municípios de Pernambuco e da Bahia. Nas Aglomerações Urbanas – presentes apenas nos estados de São Paulo e Rio Grande do Sul – estão 54 municípios. O número total de municípios que fazem parte dos três tipos de unidades territoriais urbanas (os 1.308) representa 23,5% de todos os municípios do Brasil, que no conjunto somam 5.570 (OBSERVATÓRIO DAS METRÓPOLES, 2015).



Figura 7 – Unidades Territoriais Urbanas (RM, RIDE e AU), segundo o ano de criação



Fonte: Observatório das Metrôpoles, 2015

Algumas dessas RM contam com subdivisões estabelecidas em suas leis de criação. Nas duas RM de Minas Gerais (Belo Horizonte e Vale do Aço) existe a figura do Colar Metropolitano (CM). Em outras regiões aparece o que foi denominado de Áreas de Expansão Metropolitana (AEM) definidos em lei. Essa subdivisão existe nas RM do Vale do Itajaí, Carbonífera, Chapecó, Extremo Oeste, Norte/Nordeste Catarinense, Florianópolis, Foz do Rio Itajaí, Lages, Vale do Rio Itajaí e Tubarão, todas em Santa Catarina e na Região Metropolitana de Feira de Santana, na Bahia. Na RM do Vale do Rio Cuiabá aparece a figura do Entorno Metropolitano. No cômputo da população e da quantidade dos municípios essas subdivisões foram consideradas (OBSERVATÓRIO DAS METRÓPOLES, 2015).



Segundo o IPEA, estudos apontam para a necessidade de se distinguir Metrópoles de Região Metropolitana: se, de um lado, há um processo socioespacial e a conformação de um espaço que é percebido como comum por uma população que compartilha (não de formas homogênea e não sem conflitos) de seus recursos, infraestrutura, serviços e possibilidades, de outro, há uma instituição de ordem jurídico-institucional, baseada em motivações múltiplas – nem sempre explícitas – que sugere a intenção de tratar, intervir ou gerir esta nova territorialidade, a qual pode ou não, integral ou parcialmente, corresponder a um espaço metropolitano resultante de um processo socioespacial (COSTA; TSUKUMO, 2013).

De acordo com o trabalho realizado pela agência CONDEPE/FIDEM intitulado Estudo do Agrupamento de Municípios sob Influência de Caruaru (CONDEPE/FIDEM 2007, p.8-9), “uma região metropolitana não se cria, apenas pode ser reconhecida, enquanto fenômeno geográfico, e institucionalizada com o objetivo de implantação de gestão comum, aquela região que existe e que é facilmente identificada, por teóricos e pela própria população”. A partir de tantos aspectos indiscutíveis e de consenso, sugere em síntese critérios para a sua caracterização:

- Grande concentração populacional urbana, igual ou superior a 1 milhão de habitantes, incluindo município polo e entorno;
- Conurbação (mancha urbana contínua entre municípios limítrofes) ou forte tendência desse fato vir a ocorrer em médio prazo;
- Alto grau de urbanização, em cada município da região, evidenciado por, percentual de população municipal urbana igual ou superior a 80%, densidade demográfica igual ou superior a 60 hab/km² e por participação formal nos setores de indústrias, comércio e serviços igual ou superior a 65% do total de pessoas empregadas;
- Polarização dentro de uma rede de cidades, caracterizada por interações entre centros urbanos, diretamente proporcionais às suas massas (população x renda) e inversamente proporcionais à distância entre os pares de localidades;
- Destaque no cenário estadual e nacional, baseada na oferta e bens e serviços, diversificados e especializados, por um grupo de municípios a domínios territoriais contíguos, assim como a pontos distantes, ligados por outros tipos de relações socioeconômicas;
- Existência de relação funcional de interdependência, relativa a evidentes fluxos migratórios de natureza pendular, assim como, a diversos aspectos sociais, econômicos, de infraestrutura e de serviços urbanos, que provoquem a necessidade de organização,



planejamento e execução de funções públicas de interesse comum (CONDEPE/FIDEM 2007, p.8-9).

Assim reconhecidas e estabelecidas as regiões metropolitanas, a dinâmica espacial inerente a tais critérios dão continuidade ao processo de expansão identificado por Reis (2006). Em uma nova fase, não mais se trata de contiguidade física, e sim das inter-relações existentes, ultrapassando limites administrativos, criando uma rede de relacionamento e interdependência de formas diversas entre as cidades.

4.3 PROCESSO EMERGENTE DE URBANIZAÇÃO ESTENDIDA

As atuais estruturas espaciais decorrentes dos processos emergentes de urbanização estendida, conceito esse introduzido por Brenner (2014), apresentam formas diversas e desiguais. Algumas com altas densidades em grandes extensões, geralmente em torno das regiões metropolitanas, ligadas a outras cidades por redes de capital, trabalho e infraestruturas de transporte/comunicação, e outros. A falta de parâmetros de definição, coerência morfológica ou rigor cartográfico na identificação de processos, transformações e condições socioespaciais tem gerado, na prática, grande confusão, resultando em denominações diversas na institucionalização, muitas vezes inconsistentes entre fatos e direitos, ou seja, entre os processos socioespaciais e os processos políticos e legais. Um bom exemplo disso são os casos de Minas Gerais e Santa Catarina, que serão discutidos neste capítulo.

Atualmente, planejadores e pesquisadores têm se debruçado sobre a emergência de um novo fato urbano de caráter metropolitano, que se expressa pela extensão espacial da mancha urbana das metrópoles. Segundo Lencioni (2003), a aparência fenomênica desse novo fato tem recebido diferentes denominações conceituais. Independente das diferentes maneiras de interpretá-las, há algo em comum nas interpretações, a reestruturação produtiva, ou seja, a reestruturação do processo de reprodução capitalista.



Tal momento refere-se à reestruturação produtiva, tendo nos grupos econômicos a chave do processo produtivo e a emulação da desconcentração territorial das atividades produtiva, onde de se percebe a intensificação e a centralização do capital expressa, por exemplo, por meio de multiplicação de casos de fusões de empresas. Uma nova forma urbana relativa à expansão territorial metropolitana se faz presente nesse momento: “metamorfoseia-se o urbano pelo desenvolvimento da região metropolitana associada ao processo de reestruturação produtiva” (LENCIONI, 2003, p. 3). Novos espaços são incorporados a essa região metropolitana ampliada, através do processo de metropolização, reafirmando a primazia de seu centro em função da concentração das atividades de serviços especializados relacionados, principalmente, à gestão do capital, contendo uma densa rede social e territorial, bem como uma intensificação dos fluxos imateriais que permitem sua captura pela rede urbana mundial e, ao mesmo tempo, contribuem para a estruturação dessa rede.

De acordo com Moura (2009), algumas aglomerações urbanas, em seu processo de expansão, ampliam a abrangência dos fluxos mais frequentes, sejam de pessoas ou de mercadorias, e estreitam relações com aglomerações vizinhas, mesmo localizadas descontinuamente, enquanto densificam seu perfil concentrador e consolidam sua importância como elos de inserção do país/região na divisão social do trabalho.

Dessa forma, um padrão complexo de organização espacial se configura nesse estágio da metropolização, compondo formas que transcendem as tradicionais aglomerações definidas por manchas contínuas de ocupação entre mais de um município. Essas regiões se desenvolvem através do crescimento expansivo, no qual a rede urbana está cada vez mais ampliada, atingindo outras cidades que não fazem parte da mesma, originando as Regiões Metropolitanas Estendidas, também chamadas por alguns autores de área de



expansão metropolitana⁵, Regiões Periféricas⁶ ou Colar Metropolitano⁷, como será visto nos casos a seguir.

4.3.1 Urbanização Estendida em Minas Gerais

O processo de urbanização estendida, que vem ocorrendo em Minas Gerais, tem sido tratado com base na Lei Complementar Estadual N° 90/2006, e com o apoio da Universidade Federal de Minas Gerais, através do CEDEPLAR (Centro de Desenvolvimento e Planejamento Regional), em parceria com o Governo do Estado, representado pela Agência de Desenvolvimento da Região Metropolitana de Belo Horizonte.

O CEDEPLAR (Centro de Desenvolvimento e Planejamento Regional) é um órgão suplementar da Universidade Federal de Minas Gerais – UFMG. Esta instituição foi criada, em 1967, pela Faculdade de Ciências Econômicas da Universidade, voltado para o planejamento regional, deu início aos seus trabalhos a partir de 1968, com a finalidade de abrigar um programa de pesquisa e ensino de pós-graduação em Economia. A partir de então, ampliou suas atividades, abrangendo as questões relativas à Região Metropolitana de Belo Horizonte – RMBH, envolvendo docentes e discentes de graduação e pós-graduação, de Arquitetura e Urbanismo, Economia, Engenharia e Geografia. Em razão disso, também abraçou as questões relativas à identificação, institucionalização e planejamento das áreas de urbanização estendidas no Estado, sejam elas Regiões Metropolitanas, Aglomerações Urbanas e Áreas de Expansão, como o Colar Metropolitano.

A Região Metropolitana de Belo Horizonte (RMBH) faz parte das nove regiões metropolitanas instituídas na década de 1970. De acordo com o IPEA (2015), a RMBH, em relação às outras RM, apresenta certa particularidade,

⁵ Embora a literatura seja muito vasta e diversificada, e nem sempre compatíveis, servem como exemplo trabalhos como: Análise das Regiões Metropolitanas do Brasil do Observatório das Metrôpoles (2004), Estado de Santa Catarina utiliza essa nomenclatura para as áreas de expansão metropolitana.

⁶ Reis (2006), Lencioni (2006).

⁷ Nomenclatura utilizada no estado de MG, e adotada nesta pesquisa.



que é a figura do Colar Metropolitano, criada através do Artigo 51 do Ato das Disposições Constitucionais Transitórias, de 1989: “fica instituído o Colar Metropolitano formado por municípios do entorno da RM de Belo Horizonte afetados pelo processo de metropolização, para integrar o planejamento, a organização e a execução de funções públicas de interesse comum”, além da Lei Complementar Nº 89, de Janeiro de 2006, que cita quais os municípios o integra.

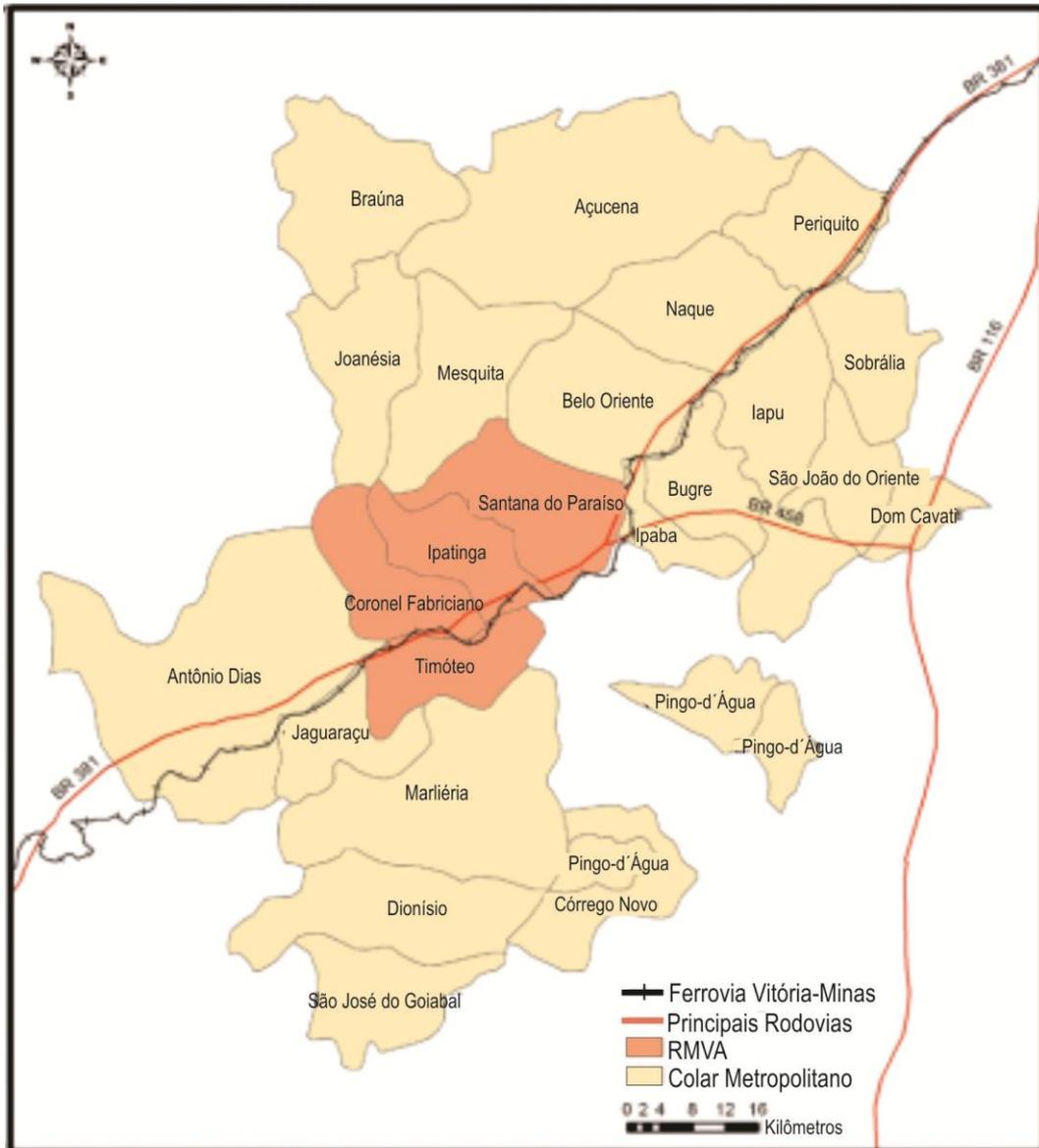
O Colar Metropolitano, adotado em Minas Gerais (figura 9) para uma região no entorno da RMBH, de acordo com Costa e Tsukumo (2013), é formado por municípios da região afetados pelo processo de metropolização. Esta adoção tem como propósito integrar o planejamento, a organização e a execução de funções públicas de interesse comum. Segundo documento de trabalho datado de 2003, da Superintendência de Assuntos Metropolitanos da Secretaria de Estado de Desenvolvimento Regional e Política Urbana, a finalidade de instituição do Colar seria a possibilidade da gestão metropolitana estabelecer diretrizes para municípios que, futuramente, pudessem vir a integrar a região metropolitana. (Estado de Minas Gerais (2003) *apud* COSTA; TSUKUMO (2013)).

Trata-se de uma região contínua de ocupação constituída por mais de uma unidade municipal, envolvendo intensos fluxos intermunicipais com comutação diária, complementaridade funcional, agregados por integração socioeconômica decorrente de especializações, complementação e/ou suplementação funcional.



aqueles que fariam parte do chamado Colar Metropolitano. Ambas as leis não definiram qual seria a cidade polo, o que para muitos estudiosos do assunto, ter uma cidade polo é um dos aspectos fundamentais para a formação de uma Região Metropolitana.

Figura 9 – Região Metropolitana do Vale do Aço e Colar Metropolitano do Vale do Aço



Fonte: Silva e Barroso, 2011

A criação da Região Metropolitana do Vale do Aço, de acordo com Silva e Barroso (2012, p.38), foi decorrente da “legitimação de um processo de conurbação acompanhado por uma intensa integração funcional entre quatro



municípios do Vale do Rio Doce: Ipatinga, Timóteo, Coronel Fabriciano e Santana do Paraíso”. A mesma faz parte do grupo das regiões metropolitanas emergentes ou incipientes, ou seja, não possui uma cidade que desempenhe a função de cidade polo. Dentre os fatores considerados para essa inserção, os autores (*Ibidem*, p.38), destacam: a “topografia relativamente plana para os padrões do Estado de Minas Gerais, localização a meio caminho entre as fontes de matéria-prima (quadrilátero ferrífero) e os mercados consumidores (porto no Estado do Espírito Santo), facilidade de acesso a recursos hídricos (Rio Piracicaba, afluente do Rio Doce) e, fundamentalmente, a proximidade da malha ferroviária (Estrada de Ferro Vitória Minas)”. No que se refere ao Colar Metropolitano da Região Metropolitana do Vale do Aço, esse é composto por 22 municípios, os quais estão localizados na região leste de Minas Gerais em uma área cortada por importantes rodovias (BR-381 e BR-458) e pela ferrovia Vitória-Minas, a cerca de 220 km da capital estadual Belo Horizonte. Encontra-se também em meio ao Corredor de Exportação, cuja finalidade é o “escoamento da produção do quadrilátero ferrífero (MG) até o Porto de Tubarão, no estado do Espírito Santo” (*Ibidem*, p. 38).

Quanto à institucionalização de uma região metropolitana, a lei estabelece que essa se dê com base nos conceitos definidos pela Lei Complementar N^o 26/93 e na avaliação, sob a forma de parecer técnico, relativa a dados ou fatores como: I - população e crescimento demográfico, com projeção quinquenal; II - grau de conurbação e movimentos pendulares da população; III - atividade econômica e perspectivas de desenvolvimento; IV - fatores de polarização; V - deficiência dos serviços públicos, em um ou mais municípios, com implicação no desenvolvimento da região.

Em entrevista realizada com a Equipe Técnica da CEDEPLAR/ FACE/ UFMG, em 22 de setembro de 2016, quando se indagou acerca dos critérios utilizados para a identificação e institucionalização do Colar Metropolitano de Belo Horizonte, foi colocado que, de fato, o processo obedeceu a caráter mais político do que propriamente técnico, tendo sido consultados formalmente os municípios do entorno do perímetro da RMBH sobre a disposição de comporem



o mencionado colar, com anuência das respectivas Câmaras de Vereadores e Prefeituras. Afirmou ainda que, a existência de um vazio no Colar, trata-se do município de Cachoeira da Prata, o qual optou por não fazer parte do mesmo.

Com relação aos critérios que são normalmente utilizados, foi esclarecido pela equipe que esses não estão explícitos em nenhum documento legal que possam ter acesso, ou mesmo ter apoio em algum estudo técnico acerca das dinâmicas metropolitanas para regionalização de territórios, com tal finalidade. Para a institucionalização do Colar Metropolitano de BH, apoiaram-se nos relatos de servidores, técnicos e pesquisadores envolvidos com a questão urbana/ metropolitana da Grande BH e que de algum modo acompanharam a tramitação das leis correlatas, sendo relatos que emergiram de conversas informais sobre o tema e não foram colhidos de modo sistematizado e com o objetivo de aprofundar a questão.

Apesar dos critérios dos esclarecimentos prestados pela equipe, essa lembrou que, a proposta original do Colar foi sugerida, nos anos de 1980, pelo PLAMBEL (Superintendência de Desenvolvimento da Região Metropolitana de Belo Horizonte), ente gestor da RMBH, sob a forma de uma autarquia estadual, criada em 1974, a partir do grupo técnico da Fundação João Pinheiro responsável pelo Plano Metropolitano de Belo Horizonte. A mencionada Superintendência surgiu para dar conta de um processo de metropolização que extravasava os limites dos 14 municípios que compunham a Região Metropolitana original de BH, desde 1973, mas a figura legal do Colar Metropolitano só aparece em 1989, com a Constituição Estadual. Em função disso, o que era o Colar Metropolitano para a PLAMBEL, nos dias atuais, já está totalmente dentro da RMBH com seus 34 municípios, que não coincidem com os 14 municípios que hoje compõem o Colar.



4.3.2 Urbanização Estendida em Santa Catarina

Em Santa Catarina, o processo de urbanização estendida, tem sido tratado com base nas Leis Complementares nº 475/2010, 523/2010 e 571/2012. De acordo com a Secretaria de Estado do Planejamento, 11 Regiões Metropolitanas formam o Estado, sendo as Regiões Metropolitanas de: Florianópolis, do Vale do Itajaí, do Alto Vale do Itajaí, do Norte/Nordeste Catarinense, de Lages, da Foz do Rio Itajaí, Carbonífera, de Tubarão, de Chapecó, do Extremo Oeste e do Contestado.

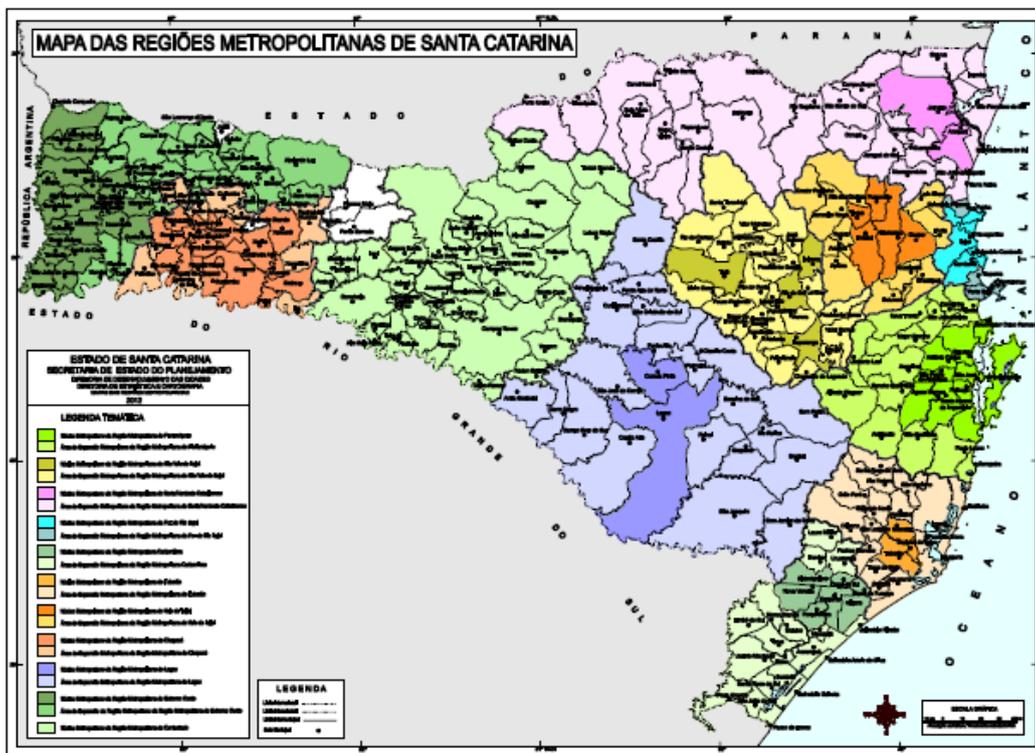
Entre as regiões, a principal é a Região Metropolitana de Florianópolis – RMF, por ser formada a partir da capital do Estado. Essa Região faz parte da segunda fase de institucionalização de Regiões Metropolitanas, apontadas pelo Observatório das Metrôpoles (2009a) e por Davidovich (2003), que teve como responsável, o Governo do Estado. Foi criada pela Lei Complementar Estadual Nº 162, de 1998, juntamente com outras duas regiões, extinta pela Lei Complementar Estadual Nº 381, de 2007, e reinstituída pela Lei Complementar Estadual Nº 495, de 2010.

Posteriormente, nove regiões metropolitanas foram instituídas pela Constituição Estadual, em seu art. 114 e pela Lei Complementar nº 104, de 04 de janeiro de 1994, que também instituiu ainda suas áreas de expansão metropolitana, bem como as funções públicas de interesse regional e os critérios que devem ser analisados para a criação de uma região metropolitana.

A Lei Complementar Nº 571, de 24 de maio de 2012, institui as Regiões Metropolitanas do Extremo Oeste e do Contestado e altera a Lei Complementar nº 495, de 2010, que institui as Regiões Metropolitanas de Florianópolis, do Vale do Itajaí, do Alto Vale do Itajaí, do Norte/Nordeste Catarinense, de Lages, da Foz do Rio Itajaí, Carbonífera, de Tubarão e de Chapecó, somando assim, 11 Regiões Metropolitanas no Estado (figura 11).



Figura 10 – Regiões Metropolitanas de SC e suas respectivas áreas de expansão



Fonte: Silva e Barroso, 2011

Em 2014, foi redefinida a RMF pela Lei Complementar N.º 636, a qual também instituiu a Superintendência de Desenvolvimento da Região Metropolitana da Grande Florianópolis (SUDERF), vinculada à Secretaria de Estado do Planejamento, que aos moldes da PLAMBEL, em Belo Horizonte, se constitui em uma autarquia de regime especial, com o objetivo de coordenar os serviços comuns de interesse da região, como transporte coletivo de passageiros, mobilidade urbana e saneamento básico.

Quanto à institucionalização de uma Região Metropolitana no Estado, a Lei estabelece que essa se dê com base nos conceitos e critérios definidos pela Lei Complementar N.º 104/94. Nessa, considera-se Região Metropolitana o “agrupamento de municípios limítrofes a exigir planejamento integrado e ação conjunta, com união permanente de esforços para a execução das funções públicas de interesse comum dos entes públicos nela atuantes”. A lei menciona ainda que, os critérios devem cumulativamente, apresentar as



seguintes características: I - densidade populacional bruta e/ou taxa de crescimento superior à média do Estado e população igual ou superior a 10% (dez por cento) do Estado; II - significativa conurbação; III - nítida polarização, com funções urbanas e regionais com alto grau de diversidade e especialização; IV - alto grau de integração socioeconômica.

Essa mesma lei complementar conceitua e define critérios para a institucionalização das Regiões Metropolitanas, bem como Aglomerações Urbanas e Microrregiões, embora essas duas últimas não façam parte do cotidiano da política regional.

No que se refere à legislação para identificação e institucionalização dessas áreas, existem denominações diversas, muitas vezes inconsistentes entre fatos e direitos, conforme os quadros 2 e 3.



Quadro 2 – Comparação do conceito Região Metropolitana e critérios em legislações estaduais e o Estatuto da Metrópole

	Minas Gerais	Santa Catarina	Pernambuco	Estatuto da Metrópole
	LEI COMPLEMENTAR Nº 26/93	LEI COMPLEMENTAR Nº 104/94	LEI COMPLEMENTAR Nº 10/94	LEI 13089/15
	Conjunto de municípios limítrofes que apresentam a ocorrência ou a tendência de continuidade do tecido urbano e de complementaridade de funções urbanas, que tenha como núcleo a capital do Estado ou metrópole regional e que exija planejamento integrado e gestão conjunta permanente por parte dos entes públicos nela atuantes.	Agrupamento de municípios limítrofes a exigir planejamento integrado e ação conjunta, com união permanente de esforços para a execução das funções públicas de interesse comum dos entes públicos nela atuantes, e que apresentar, cumulativamente, as seguintes características:	Unidade organizacional, geoeconômica, social e cultural constituída pelo agrupamento de municípios para integrar a organização, o planejamento e a execução de funções públicas de interesse comum. A ampliação da RM do Recife está condicionada ao atendimento dos seguintes requisitos básicos, verificados entre o âmbito metropolitano e sua área de influência:	Aglomeración urbana que configure uma metrópole, cujo espaço urbano com continuidade territorial que, em razão de sua população e relevância política e socioeconômica tem influência nacional ou sobre uma região que configure, no mínimo, a área de influência de uma capital regional, conforme os critérios adotados pela Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE;
Região Metropolitana	A instituição de RM se fará com base nos conceitos estabelecidos nesta Constituição e na avaliação, na forma de parecer técnico, do conjunto dos seguintes dados ou fatores, dentre outros, objetivamente apurados: I – população e crescimento demográfico, com projeção quinquenal; II – grau de conurbação e movimentos pendulares da população; III – atividade econômica e perspectivas de desenvolvimento; IV – fatores de polarização; V – deficiência dos serviços públicos, em um ou mais municípios, com implicação no desenvolvimento da região.	I - densidade populacional bruta e/ou taxa de crescimento superiores à média do Estado, e população igual ou superior a 10% (dez por cento) do Estado; II - significativa conurbação; III - nítida polarização, com funções urbanas e regionais com alto grau de diversidade e especialização; IV - alto grau de integração socioeconômica.	I - evidência ou tendência de conurbação; II - necessidade de organização, planejamento e execução de funções públicas de interesse comum; III - existência de relação de integração funcional de natureza socioeconômica ou de serviços. § 1º O território da Região Metropolitana do Recife será automaticamente ampliado, havendo remembramento, fusão ou incorporação de qualquer município referido no art. 1º desta Lei, com município adjacente ali não referido, ou de Distritos deles emancipados.	



Quadro 3 – Comparação de conceitos e critérios em legislações estaduais e o Estatuto da Metrópole

	Minas Gerais LEI COMPLEMENTAR Nº 26/93	Santa Catarina LEI COMPLEMENTAR Nº 104/94	Pernambuco LEI COMPLEMENTAR Nº 10/94	Estatuto da Metrópole LEI 13089/15
Aglomerado Urbano	<p>Agrupamento de municípios limítrofes que apresentam tendência à complementaridade das funções urbanas que exija planejamento integrado e recomende ação coordenada dos entes públicos.</p> <p>A instituição de aglomeração urbana obedecerá, no que couber, aos parâmetros utilizados para se instituir a Região Metropolitana.</p>	<p>Agrupamento de municípios limítrofes a exigir planejamento integrado e a recomendar ação coordenada dos entes públicos nele atuantes, orientada para o exercício das funções públicas de interesse comum, e que apresentar cumulativamente as seguintes características:</p> <p>I - densidade populacional bruta e/ou taxa de crescimento superior à média do Estado, e população igual ou superior a 05% (cinco por cento) do Estado; II - urbanização contínua entre municípios ou manifesta tendência nesse sentido; III - polarização crescente, com tendência à especialização das funções urbanas ou regionais; IV - forte integração socioeconômica.</p>	Nomenclatura Inexistente	<p>Unidade territorial urbana constituída pelo agrupamento de 2 (dois) ou mais municípios limítrofes, caracterizada por complementaridade funcional e integração das dinâmicas geográficas, ambientais, políticas e socioeconômicas</p>
Microrregião	<p>Agrupamento de municípios limítrofes resultante de elementos comuns físico-territoriais e socioeconômicos que exija planejamento integrado com vistas a criar condições adequadas para o desenvolvimento e a integração regional.</p>	<p>Agrupamento de municípios limítrofes a exigir planejamento integrado para seu desenvolvimento e integração regional, e que apresentar, cumulativamente, características de integração funcional de natureza físico-territorial, socioeconômica e administrativa.</p>	Nomenclatura Inexistente	<p>Instituídas pelos Estados com fundamento em funções públicas de interesse comum com características predominantemente urbanas.</p>
Área de Expansão Metropolitana	Nomenclatura Inexistente	Sem definição e sem parâmetro	Nomenclatura Inexistente	Nomenclatura Inexistente
Colar Metropolitano	<p>Os municípios do entorno da Região Metropolitana de Belo Horizonte atingidos pelo processo de metropolização, integrarão o planejamento, a organização e a execução de funções públicas de interesse comum.</p>	Nomenclatura Inexistente	Nomenclatura Inexistente	Nomenclatura Inexistente

Fonte: autora com base nas legislações, 2016



Observando os quadro 2 e 3, verifica-se que:

1) as legislações sobre critérios para a identificação, denominação e institucionalização dessas áreas ao nível estadual tem se dado por meio de lei complementar, a partir do momento em que a competência para tal foi repassada pela União, expressa na Constituição de 1988;

2) as legislações estaduais mantêm o mesmo escopo, independente do Estado, inclusive utilizando o mesmo texto;

3) há uma constância no uso dos termos Região Metropolitana, Aglomeração Urbana e Microrregião, o que se deve à admissão de outras categorias de organização regional, para além da Região Metropolitana, após a União facultar aos Estados a responsabilidade de sua instituição;

4) apenas a legislação relativa ao estado de Minas Gerais faz uso do termo Colar Metropolitano com sua definição;

5) apenas a legislação relativa ao Estado de Santa Catarina faz uso do termo Área de Expansão Metropolitana, sem sua definição;

6) na legislação de Pernambuco não há referência a nenhum dos termos contidos nas outras legislações para além de Região Metropolitana, havendo apenas a menção de sua possível ampliação;

7) na Legislação Federal, Estatuto da Metr pole, também não há qualquer outra men o para além dos termos Região Metropolitana, Aglomera o Urbana e Microrregião, mas observa-se um estabelecimento de critérios adotados pelo IBGE, como forma de padronizar o uso do termo;

8) embora haja uma defini o clara do que seja uma microrregião, para o Estatuto da Metr pole, ficou estabelecido que tal região seja "Instituída pelos Estados, com fundamento em fun es públicas de interesse comum com características predominantemente urbanas";



9) quanto aos conceitos, não há diferenças significativas, o que remete a uma semelhança entre os espaços relativos a cada um deles, o que reforça a ideia de se constituírem em sinônimos.

Dessa forma, se observa que a legislação de Minas Gerais define Regiões Metropolitanas, Aglomerados Urbanos, Microrregiões e Colar Metropolitano e, além disso, estabelece parâmetros para institucionalização apenas das RM e dos Aglomerados Urbanos. Assim, existem em Minas Gerais duas Regiões Metropolitanas e dois Colares Metropolitanos instituídos. Em Santa Catarina, a legislação se refere a Regiões Metropolitanas, Aglomerados Urbanos, Microrregiões e Área de Expansão Metropolitana, definindo apenas os três primeiros e estabelecendo parâmetros para institucionalização dos dois primeiros.

No caso de Pernambuco, a legislação define e estabelece, única e exclusivamente, o termo Região Metropolitana. Diante desse quadro, o Governo Federal estabeleceu o Estatuto da MetrÓpole, Lei 13.089/15, na tentativa de padronizar as definições acerca desses termos. No entanto, não estabeleceu parâmetros que, da mesma forma, pudessem nortear a institucionalização dessas áreas.

Em seu trabalho, Soares (2015, p.325), faz uma abordagem crítica sobre o tema, afirmando que a abertura dada pela Constituição de 1988 aos Estados foi “realizada de modo exagerado, sem a demarcação de critérios mínimos para a definição de Regiões Metropolitanas, o que gerou diversas distorções”. Acrescenta ainda que

a própria dinâmica da metropolização também apresenta continuidades e discontinuidades em relação ao território metropolitano institucionalizado. Alguns municípios estão mais assimilados que outros à dinâmica metropolitana, enquanto outros centros urbanos externos à região metropolitana podem estar mais integrados ao processo de metropolização (SOARES, 2015, p.327).

Com base nesse entendimento, Soares (2015, p.328) esclarece o que seja espaço metropolitano e região metropolitana, entendendo que o primeiro,



é aquele que recebe influência direta da metrópole e onde as condições gerais de produção permitem a territorialização dos capitais (industriais, de serviços, imobiliários) mais avançados. Ele inclui grande parte da região metropolitana, mas também espaços externos a ela.

E o segundo,

um território institucionalizado, que reconhece o processo de metropolização, mas que não abarca a totalidade dos espaços metropolizados e inclui, em seu perímetro, centros urbanos e zonas rurais que não necessariamente estão vinculadas à metropolização. Essa diferenciação não impede que haja uma convergência entre ambas as demarcações, sendo objetivo da análise técnico-acadêmica aproximar as duas linhas, permitindo que a sociedade tenha maior compreensão da metropolização como um processo socioespacial.

Isso significa dizer que, espaço metropolitano está contido dentro e fora dos limites de uma região metropolitana. Essa afirmação fica ainda mais clara quando o autor, considerando Batten (1995, p. 314), coloca que as redes urbanas podem ser formadas por “[...] cidades previamente independentes e potencialmente complementares quanto às funções” as quais podem formar uma aglomeração se auxiliadas por “corredores de transporte e infraestruturas de comunicações rápidas e eficientes”.

Para embasar a afirmação que esses termos são similares, e comprovar a complexidade do tema, o autor (*Ibdem*, 2015) fez uma busca de conceitos em três trabalhos: o estudo Caracterização e Tendências da Rede Urbana do Brasil (IPEA et al., 1999), o estudo Regiões de Influência das Cidades 2007 (IBGE, 2008) e o trabalho Hierarquização e Identificação dos Espaços Urbanos (RIBEIRO, 2009). As definições encontradas referem-se a:

Metrópoles globais, nacionais e regionais: esses três estratos superiores da rede urbana são integrados por treze centros urbanos, que, à exceção de Manaus, estão localizados em aglomerações urbanas, sendo que a maioria deles se desenvolveu a partir de um núcleo, uma capital de estado, exceto Campinas. Para esses estratos da rede urbana, identificou-se, ainda, a ocorrência de complementaridade funcional entre os centros e as periferias, sendo que tais centros exercem fortes funções polarizadoras, além de que, especialmente, as aglomerações se articulam sempre com algum grau de contiguidade, muitas vezes ao longo de eixos viários. (IPEA et al., 1999, p. 295);



Metrópoles: são os doze principais centros urbanos do país, que se caracterizam por seu grande porte e por fortes relacionamentos entre si, além de, em geral, possuírem extensa área de influência direta. (IBGE, 2008);

Aglomeración metropolitana (ou área metropolitana): corresponde à mancha de ocupação contínua ou descontínua diretamente polarizada por uma metrópole, onde se realizam as maiores intensidades de fluxos e as maiores densidades de população e atividades, envolvendo municípios com alto grau de integração ou englobando parcialmente ou inteiramente apenas a área do município central. A densificação de atividades e populações acontece nas áreas metropolitanas. (Knox; Agnew, 1994 *apud* Observatório das Metrôpoles, 2009b);

Região metropolitana: corresponde a uma porção definida institucionalmente, como, no Brasil, as nove RMs institucionalizadas pela Lei 14 e 20/73 ou as atuais definidas pelas legislações dos estados brasileiros, com finalidade, composição e limites determinados. A absorção legal do termo “região metropolitana” e a materialização da faculdade constitucional de forma indiscriminada, esvaziou de conteúdo o conceito consagrado de região metropolitana na sua correspondência ao fato metropolitano (Observatório das Metrôpoles, 2009b).

Soares (2015) ao trazer a definição de região metropolitana, pelo Observatório (2009b), chama a atenção para o fato de que, apesar da Constituição de 1988 ter incluído o termo “aglomerações urbanas”, não o definiu claramente, “apenas sugere que corresponde a uma figura regional diferente da região metropolitana, podendo-se inferir, portanto, que não tenha o polo na posição hierárquica de metrópole”. No entendimento do autor, com o qual esse trabalho se identifica, “as aglomerações existem no papel, mas não foram incorporadas ao cotidiano da política regional, e muito menos da sociedade civil e dos movimentos sociais”.



5 RECONHECIMENTO DO PROCESSO DE URBANIZAÇÃO ESTENDIDA NA REGIÃO METROPOLITANA DO RECIFE

Com base nas reflexões teóricas desenvolvidas nos capítulos anteriores acerca dos processos de urbanização, metrópole e metropolização, proximidade geográfica, além da legislação que reconhece as áreas de sua ocorrência e suas institucionalizações, por meio de critérios de referência, este capítulo se constitui em um exercício prático de aplicação dos mesmos, com o intuito de reconhecimento dessas áreas da RMR. Divide-se, portanto, em três partes coincidentes com cada um dos critérios adotados: Contiguidade Espacial, Funcionalidade Urbana e Empreendimentos e Ações Estruturadoras.

5.1 RECONHECIMENTO DO PROCESSO DE URBANIZAÇÃO ESTENDIDA NA RMR SEGUNDO O CRITÉRIO CONTIGUIDADE ESPACIAL

Atualmente, em sua expansão, a RMR vem provocando uma dinâmica espacial, interna e externa a seus limites institucionais, abarcando a totalidade ou áreas centrais de municípios em seu entorno. Esse fato tem sido propiciado por importantes eixos de ligação além da proximidade entre essas áreas.

A contiguidade espacial, critério utilizado neste tópico, levou inicialmente à identificação e mapeamento dos municípios contíguos à Região Metropolitana do Recife, calcado nas colocações levantadas por Randolph (2005) no qual destaca a presença de uma nova dinâmica urbana nas periferias das regiões metropolitanas, atingindo inicialmente um conjunto de municípios contíguos às mesmas. Corroborando com esta ideia, Aguilar (2002) afirma que o desenvolvimento das periferias metropolitanas está adquirindo uma forma diferente àquela do passado recente.

Dessa forma, partiu-se do pressuposto de que a proximidade entre os municípios e a RMR propicia uma maior relação de integração⁸. Para determinar a integração entre essas áreas, lançar-se-á mão de um mapa que

⁸ Ler IBGE, 2015 (Arranjos Populacionais e Concentrações Urbanas do Brasil)



contemple a RMR e os municípios imediatamente a ela contíguos, bem como os elementos que possam facilitar ou dificultar a integração entre ambos, sejam eles naturais (quadro 3 e figura 12) ou construídos (figuras 13 e 14), como, estradas e infraestruturas em geral, bacias hidrográficas, mananciais, áreas de preservação ambiental (morros, matas, mangues, restingas), dentre outros. É importante ainda destacar que as manchas urbanas também possibilitam essa análise, uma vez que essas são formadas pela própria dinâmica da expansão, decorrentes também do aumento populacional e suas demandas inerentes, como habitação, comércio, serviços, dentre outros.

Quadro 4 – Unidades de Conservação Estaduais na RMR e nos Municípios do Entorno

CATEGORIA/NOME	USO SUSTENTÁVEL		CATEGORIA/NOME	PROTEÇÃO INTEGRAL	
	Município	Ecossistema		Município	Ecossistema
APA Guadalupe	Tamandaré Rio Formoso Sirinhaém Barreiros	Mata Atlântica, Mangue, Restinga e Ambientes Marinhos	Estação Ecológica Caetés	Paulista	Mata Atlântica
APA Santa Cruz	Goiana Itamaracá Itapissuma	Mata Atlântica, Mangue e Restinga	Estação Ecológica Bitá e Utinga	Cabo de Santo Agostinho Ipojuca	Mata Atlântica
APA Sirinhaém	Sirinhaém Rio Formoso Ipojuca	Mata Atlântica, Mangue e Restinga	Parque Estadual Dois Irmãos	Recife	Mata Atlântica
APA Aldeia-Beberibe	Camaragibe Recife Paulista Abreu e Lima Igarassu Araçoiaba São Lourenço Paudalho	Mata Atlântica	Parque Estadual Mata de Duas Lagoas	Cabo de Santo Agostinho	Mata Atlântica
ARIE Ipojuca-Merepe	Ipojuca	Mata Atlântica, Mangue e Restinga	Parque Estadual Mata do Zumbi	Cabo de Santo Agostinho	Mata Atlântica
Reserva de Floresta Urbana Mata de São Bento	Abreu e Lima	Mata Atlântica	Refúgio de Vida Silvestre Mata de Santa Cruz	Itamaracá	Mata Atlântica
Reserva de Floresta Urbana Mata de Camaçari	Cabo de Santo Agostinho	Mata Atlântica	Refúgio de Vida Silvestre Mata do Amparo	Itamaracá	Mata Atlântica
Reserva de Floresta Urbana Mata de Jangadinha	Jaboatão dos Guararapes	Mata Atlântica	Refúgio de Vida Silvestre Mata do Engenho São João	Itamaracá	Mata Atlântica
Reserva de Floresta Urbana Manassu	Jaboatão dos Guararapes	Mata Atlântica	Refúgio de Vida Silvestre Mata do Jaguaribe	Itamaracá	Mata Atlântica
Reserva de Floresta Urbana Passarinho	Olinda	Mata Atlântica	Refúgio de Vida Silvestre Mata Engenho Macaxeira	Itamaracá	Mata Atlântica
Reserva de Floresta Urbana Jaguarana	Paulista	Mata Atlântica	Refúgio de Vida Silvestre Mata Lanço dos Cações	Itamaracá	Mata Atlântica
Reserva de Floresta Urbana Mata do Janga	Paulista	Mata Atlântica Mangue	Refúgio de Vida Silvestre Mata do Urucu	Cabo de Santo Agostinho Escada Vitória de Santo Antão	Mata Atlântica
Reserva de Floresta Urbana Dois Unidos	Recife	Mata Atlântica	Refúgio de Vida Silvestre Mata da Serra do Cotovelo	Cabo de Santo Agostinho Moreno	Mata Atlântica

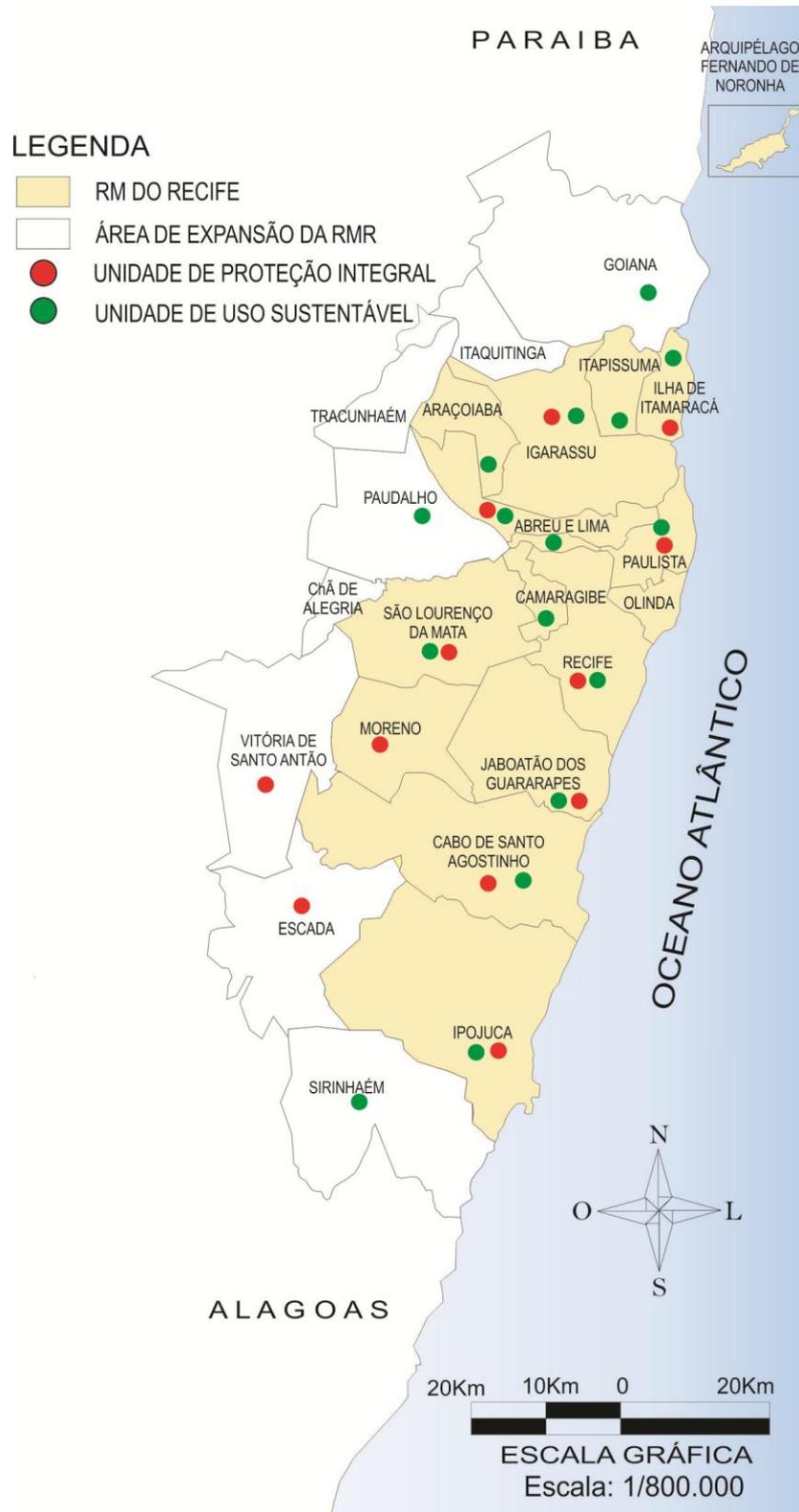


RPPN Fazenda Tabatinga	Goiana	Mata Atlântica Mangue	Refúgio de Vida Silvestre Mata do Cumaru	Cabo de Santo Agostinho Moreno	Mata Atlântica
APA Estuarina Canal de Santa Cruz	Itamaracá Itapissuma Igarassu Goiana	Mangue	Refúgio de Vida Silvestre Mata da Usina São José	Igarassu	Mata Atlântica
APA Estuarina Rio Goiana e Megaó	Goiana	Mangue	Refúgio de Vida Silvestre Mata de Miritiba	Abreu e Lima	Mata Atlântica
APA Estuarina Rio Itapessoca	Goiana	Mangue	Refúgio de Vida Silvestre Mata do Quizanga	São Lourenço da Mata	Mata Atlântica
APA Estuarina Rio Jaguaribe	Itamaracá	Mangue	Refúgio de Vida Silvestre Mata de Mussaíba	Jaboatão dos Guararapes	Mata Atlântica
APA Estuarina Rio Timbó	Abreu e Lima Igarassu Paulista	Mangue	Refúgio de Vida Silvestre Mata do Curado	Recife	Mata Atlântica
APA Estuarina Rio Paratibe	Paulista Olinda	Mangue	Refúgio de Vida Silvestre Mata do São João da Várzea	Recife	Mata Atlântica
APA Estuarina Rio Beberibe	Olinda Recife	Mangue	Refúgio de Vida Silvestre Mata do Engenho Uchôa	Recife	Mata Atlântica
APA Estuarina Rio Capibaribe	Recife	Mangue	Refúgio de Vida Silvestre Mata do Sistema Gurjaú	Cabo de Santo Agostinho Jaboatão dos Guararapes Moreno	Mata Atlântica
APA Estuarina Rios Jaboatão e Pirapama	Cabo de Santo Agostinho Jaboatão dos Guararapes	Mangue	Refúgio de Vida Silvestre Mata do Bom Jardim	Cabo de Santo Agostinho	Mata Atlântica
APA Estuarina Rios Sirinhaém e Maracaípe	Ipojuca Sirinhaém	Mangue	Refúgio de Vida Silvestre Mata do Engenho Salgadinho	Jaboatão dos Guararapes	Mata Atlântica
APA Estuarina Rio Formoso	Sirinhaém Rio Formoso	Mangue	Refúgio de Vida Silvestre Mata de Caraúna	Moreno	Mata Atlântica
			Refúgio de Vida Silvestre Mata de Contra Açude	Cabo de Santo Agostinho	Mata Atlântica
			Refúgio de Vida Silvestre Mata Tapacurá	São Lourenço da Mata	Mata Atlântica
			Refúgio de Vida Silvestre Mata do Engenho Tapacurá	São Lourenço da Mata	Mata Atlântica
			Refúgio de Vida Silvestre Mata do Toro	São Lourenço da Mata	Mata Atlântica
			Refúgio de Vida Silvestre Mata Camucim	São Lourenço da Mata	Mata Atlântica
			Refúgio de Vida Silvestre Mata do Outeiro do Pedro	São Lourenço da Mata	Mata Atlântica
			Refúgio de Vida Silvestre Mata Engenho Moreninho	São Lourenço da Mata	Mata Atlântica

Fonte: CPRH (2016), modificado pela autora, 2016



Figura 11 – Unidades de Conservação Estaduais na RMR e nos Municípios do Entorno



Fonte: Unibase (1990), adaptado pela autora, 2015



No contexto dos elementos naturais existentes na região que podem dificultar a integração dos municípios contíguos à RMR, observa-se que há uma predominância de unidades de conservação do tipo proteção integral, em comparação com aquelas que são de uso sustentável, ou seja, as que possibilitam a intervenção do homem, mas mesmo assim, de forma cuidadosa. Nesse sentido, os elementos construídos, como por exemplo, as rodovias que conformam a malha viária na região é que devem contornar as áreas de proteção integral como forma de possibilitar a mobilidade, uma vez que nas de uso sustentável a intervenção é possível. Dessa forma, a expansão vai gerando uma mancha urbana amorfa e, por vezes, descontínua.

Observa-se que, tanto as unidades de proteção integral quanto as de uso sustentável, estão localizadas, em sua maioria, nos municípios da periferia da RMR e naqueles a ela contíguos. No que se refere aos elementos construídos, tem-se como referência para a análise a rede viária e a mancha urbana, que, como visto, decorre do processo dinâmico da expansão.

A rede viária é de relevante importância para o desenvolvimento e a expansão dos espaços, fazendo chegar os bens e os serviços à população das diversas localidades. Entre as diferentes malhas viárias, no nosso Estado, destaca-se a rodoviária, com cerca de 7.010km pavimentados. A rede viária de Pernambuco é constituída por 3 (três) grupos de eixos viários (FREITAS, 2009), conforme figura 13:

- Eixos longitudinais (leste-oeste), sentido litoral-interior, destacando-se a BR-232, BR-316, BR-428, BR-122, PE-126 e PE-090.
- Eixos transversais (norte-sul), que cruzam o Estado em direção às capitais e cidades-polo dos estados vizinhos, bem como à malha rodoviária nacional, podendo-se citar a BR-101, BR-104, BR-408, BR-116 e a PE-218.
- Eixos de ligação complementam as interligações dos principais centros urbanos, salientando-se a PE-060, PE-050 e PE-090.



Figura 12 – Principais estradas e rodovias que passam pela RMR e municípios do seu entorno



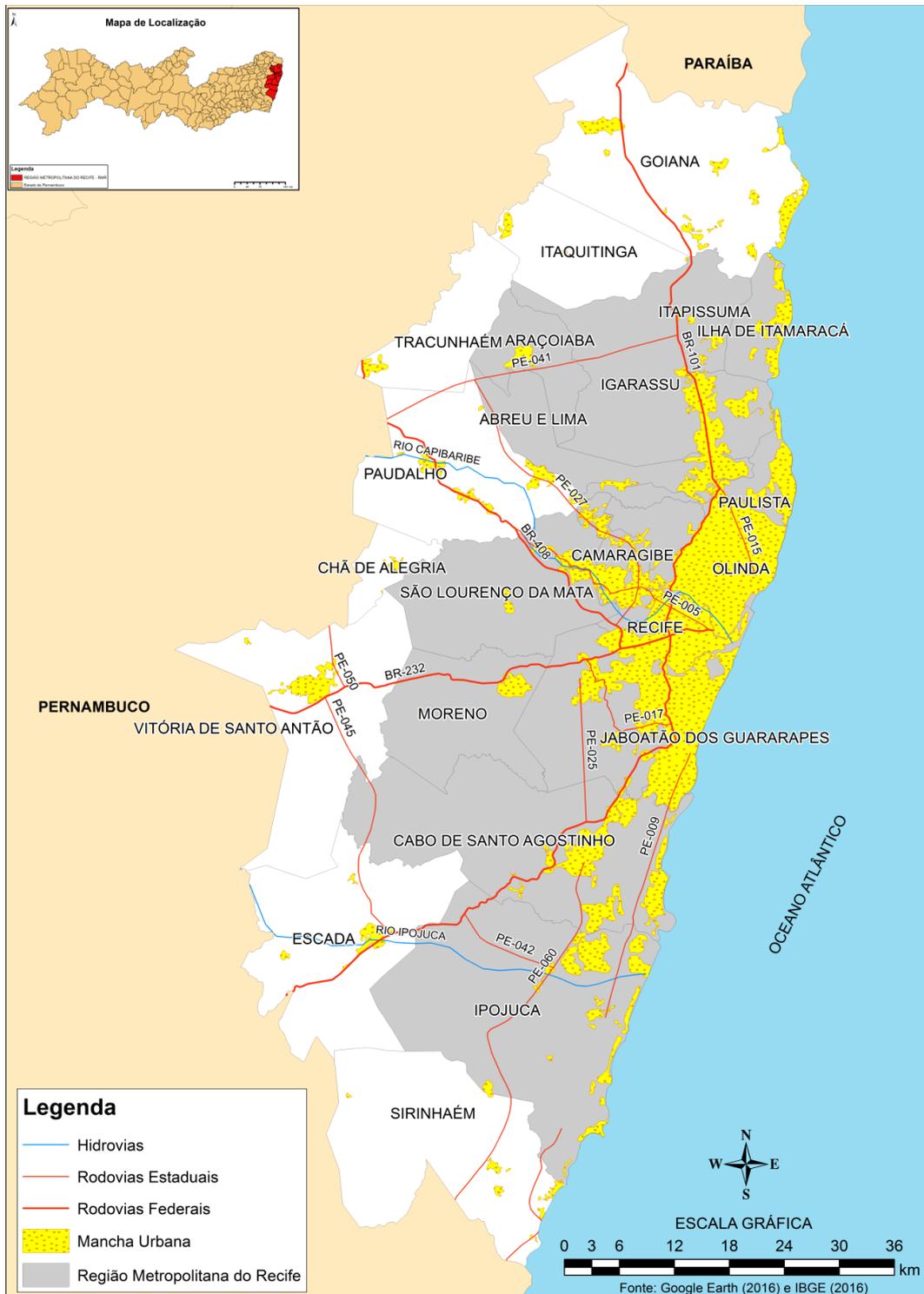
Fonte: Unibase (1990), adaptado pela autora, 2015

Na figura 14, percebe-se que a mancha urbana tem-se estendido para além dos limites territoriais da RMR, nas três direções: norte, sul e oeste, e que tem se dado ao longo dos principais eixos viários, como a BR-101 norte e sul e a BR-408, a oeste. Ao norte, verifica-se uma mancha contínua que se dirige



pele litoral para o município de Goiana e, em uma intensidade maior, ao longo da BR-101 passando por Abreu e Lima, Paulista, Igarassu e Itapissuma.

Figura 13 – Mancha urbana da RMR e de municípios do seu entorno



Fonte: Unibase (1990), trabalhado pela autora, 2016



Ao sul, partindo do município do Cabo de Santo Agostinho, percebe-se a formação de três manchas radiais. A primeira, no litoral pela PE-09, chegando até o município de Sirinhaém. A segunda, ao longo da PE-60, cruzando o município de Ipojuca em direção a esse mesmo município, de forma descontínua, e a terceira, ao longo da BR-101, conectando-se com o município de Escada, também de forma descontínua. A mancha do litoral, embora estreita, é contínua. A mancha da PE-60 é fragmentada, porém densa, entre os municípios de Ipojuca e Cabo de Santo Agostinho. A mancha ao longo da BR-101 se apresenta de forma compacta no município do Cabo de Santo Agostinho, e ao se dirigir ao município de Escada, se torna rarefeita, formando um vazio até atingir esse município, em uma mancha mais densa.

A oeste, se verifica que a mancha se apresenta de forma mais densa ao longo da BR-408, com forte tendência à conurbação, entre os municípios de Camaragibe e Paudalho, o mesmo não ocorrendo pela BR-232, em direção ao interior do Estado, apesar de se identificar uma forte dinâmica localizada no município de Vitória de Santo Antão, implicando em uma mancha urbana densa, porém isolada à margem da BR.

O que se observa é que, independente da proximidade do município com a região metropolitana, considerando os aspectos naturais e construídos, a malha viária é a grande propiciadora do processo de desenvolvimento e expansão da região.

5.2 RECONHECIMENTO DO PROCESSO DE URBANIZAÇÃO ESTENDIDA NA RMR SEGUNDO O CRITÉRIO FUNCIONALIDADE URBANA

A dimensão funcional urbana aborda a localização das cidades e de seus equipamentos entendidos como os fixos, assim como os fluxos existentes entre as mesmas, possibilitando a distribuição de pessoas, recursos, bens e serviços. Algumas cidades destacam-se pelas suas atividades e poder de polarização, tanto em decorrência de sua significativa população e dinamicidade econômica, quanto pela sua localização e área de influência.



A importância desse critério para a pesquisa se expressa na análise da integração dos municípios em termos de complementaridade de funções, as quais hierarquizam os mesmos de acordo com o seu poder de atração, gerando fluxos que podem ser avaliados pelos movimentos pendulares que ocorrem entre os municípios considerados nesta pesquisa e a RMR.

A tabela 1 contém indicadores como grau de urbanização, Valor Adicionado Bruto (VAB), densidade demográfica, taxa de crescimento populacional, PIB municipal e equipamentos urbanos relevantes, relativos aos oito municípios contíguos à RMR.

Tabela 1 – Indicadores Referenciais para Caracterizar Regiões de Influência de Municípios (CONDEPE/FIDEM, 2007).

MUNICÍPIOS	TAXA URBANIZAÇÃO (%) 2010	VAB 2012	EMPREGO FORMAL 2013	DENSIDADE DEMOGRÁFICA (hab/km²) 2010	CRESCIMENTO POPULACIONAL (ea%) 2000-2010	PIB (R\$ mil) 2012	POPULAÇÃO TOTAL 2010	POPULAÇÃO URBANA 2010	POPULAÇÃO RURAL 2010	EQUIPAMENTOS RELEVANTES 2014
Goiana	76,71	94,91	12.338	150,72	0,61	872.238	75.644	58.025	17.619	5
Itaquitinga	76,88	92,55	345	151,72	0,49	125.024	15.692	12.064	3.628	0
Tracunhaém	84,02	88,06	286	110,27	0,52	74.319	13.055	10.969	2.086	0
Paudalho	70,74	90,09	4.215	185,06	1,30	340.912	51.357	3.6332	15.025	2
Chã de Alegria	77,11	90,88	142	255,50	1,12	63.865	12.404	9.565	2.839	0
Vitória de Santo Antão	87,27	98,17	19.445	348,80	1,00	1.950.780	129.974	11.3429	16.545	9
Escada	84,96	98,20	7.772	183,07	1,03	528.750	63.517	53.964	9.553	2
Sirinhaém	53,32	91,27	6.876	107,57	2,00	354.001	40.296	21.484	18.812	1
RMR	97,26	99,82	943.930	1.324,92	1,01	75.933.066	3.693.177	3.591.806	101.371	313

Fonte: Base de Dados do Estado – BDE, 2014 adaptado pela autora, 2015



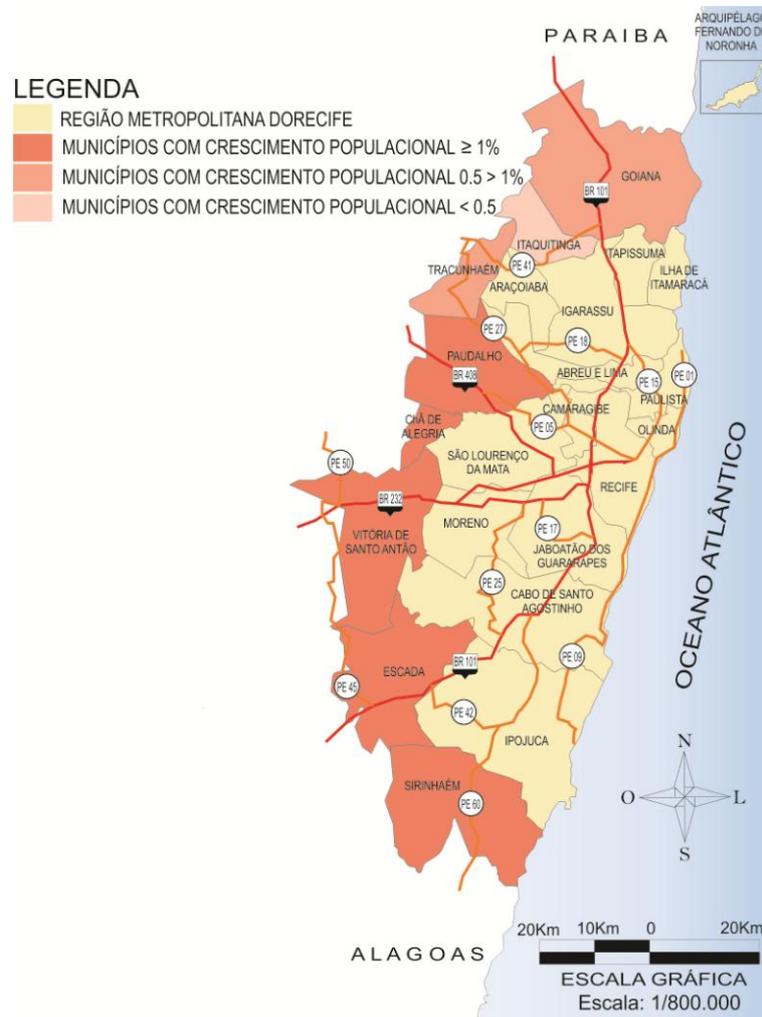
Bruto (PIB) do país. De acordo com FIEPE (2013), para fins de análise dessa pesquisa será tomado como referência o valor de 70% do VAB, que é a média do valor adicional do setor industrial da RMR. Nesse caso, esse dado não figurará nas análises em razão de todos os municípios apresentarem valor acima da média.

Dos 8 municípios, os que apresentam maiores números de **emprego formal** nos setores de indústria e serviços são Goiana (12.338) e Vitória de Santo Antão (19.445). O emprego formal da administração pública deixa de ser considerado para evidenciar, também através desse indicador, as atividades produtivas privadas, que possuem uma dinâmica de atração de outras atividades, inclusive os serviços públicos em resposta às novas demandas do setor produtivo, além do crescimento populacional.

No que se refere ao **Índice de Crescimento Populacional**, os municípios que apresentam um valor próximo ao índice de crescimento da RMR (1,01%), são: Paudalho (1,30%), Chã de Alegria (1,12%), Vitória de Santo Antão (1,00%), Escada (1,03%), merecendo destaque o município de Sirinhaém (2,00%).



Figura 15 – Especialização do indicador taxa de crescimento populacional



Fonte: Unibase (1990), adaptado pela autora, 2015

No que tange à questão da **Densidade Demográfica**, todos atendem a esse critério, que é $60\text{hab}/\text{km}^2$. Entretanto, esse indicador precisa ser ponderado, pois não reflete com clareza o grau de urbanização dos municípios, por se tratar da área total e não apenas da área urbana dos mesmos. Logo, municípios com grandes áreas e zonas urbanas densas, ficam com uma densidade baixa.

Os municípios que apresentam maiores taxas de **PIB** detêm, quase sempre, uma maior dinâmica econômica e poder de atração, mas não obrigatoriamente possuem uma relação socioeconômica direta com uma RM. Para o caso desse trabalho, ao longo dos eixos da BR-232 destaca-se o município de Vitória de Santo Antão (R\$ 1.950.780), e na BR-101, os



municípios de Goiana (R\$ 872.238) e Escada (R\$ 528.750). Vale ressaltar o PIB de Vitória de Santo Antão como sendo o de maior valor entre os municípios analisados.

Figura 16 – Espacialização do indicador PIB



Fonte: Unibase (1990), adaptado pela autora, 2015

No que se refere aos principais **Equipamentos Urbanos**, a figura 18 mostra municípios e equipamentos urbanos relevantes, como universidades, escolas técnicas, hospitais, instituições financeiras, unidades de gerências regionais, dentre outros. Ressalta-se a importância que Vitória de Santo Antão



assume em relação aos demais municípios, caracterizando-o como um polo de atração de comércio e serviços regionais, acentuando a interdependência funcional dos municípios vizinhos.

Figura 17 – Principais equipamentos urbanos de relevância



Fonte: Freitas (2009), adaptado pela autora, 2015

Importante referência para esta análise, o estudo “Rede de Influências das Cidades - REGIC, 2007” (IBGE, 2008), identificou níveis de hierarquização para as cidades brasileiras: MetrÓpole, Capital Regional, Centro Sub-Regional,



Centro de Zona e Centro Local. Nesse estudo, foram considerados dados cujos indicadores desempenham papel importante.

Dessa forma, os estudos para delimitação de grandes manchas urbanas no Brasil tiveram grande impulso nas décadas de 1960 e 1970, com trabalhos pioneiros de Soares (1968), Galvão et al. (1969) e Davidovich e Lima (1975). Esses estudos davam particular ênfase aos indicadores: densidade demográfica, a estrutura de atividades da população, o nível de integração, a estrutura e a gestão econômica. Para Castello Branco (2006), a densidade demográfica é certamente um dos elementos mais relevantes para identificar a continuidade do Espaço Urbano, não só pela diferença entre áreas urbanas e não urbanas, mas também pelas rupturas de densidade entre áreas vizinhas. A densidade constitui indicador dos muitos e diversos fluxos que integram a vida urbana (ADAMS, 1995).

A estrutura de atividades da população também é um indicador importante. Em relação à RMR e seu entorno, vários municípios metropolitanos também se destacam pela presença de atividades polarizadoras, como Olinda e Paulista, com destaque para as praias e sítios históricos; pelo dinamismo econômico, o Cabo de Santo Agostinho e Jaboatão dos Guararapes e pela implantação de novos empreendimentos estruturadores como em Ipojuca, Cabo de Santo Agostinho e em São Lourenço da Mata.

Na área de influência do Recife, ocorre uma distribuição dos equipamentos urbanos, concentrando-se, sobretudo, nos níveis mais altos da hierarquia funcional, ou seja, nas cidades-polo. Os mais importantes tendem a se localizar em cidades-polo ou representar contribuições à polarização dos mesmos. A concentração de equipamentos bancários, universitários, assistenciais e logísticos está diretamente associada a um poder de atração que a cidade exerce sobre o seu entorno (FREITAS, 2009).

Esses equipamentos representam fator de atração à qualificação e ao desenvolvimento regional, tanto no caso das universidades, quanto das escolas técnicas. Ao mesmo tempo em que se incentiva a industrialização e a



modernização das atividades, é necessário também investir em qualificação da população, considerando as cadeias produtivas locais e as vocações da região, a exemplo da implantação de cursos técnicos e de qualificação da mão de obra a ser absorvida nos empreendimentos localizados no município de Ipojuca, demandados pelo Complexo Industrial Portuário de Suape e em Goiana pela Hemobrás, a montadora da Fiat, entre outros.

Como já visto na figura 18, identifica-se uma possível polaridade exercida pelos municípios de Goiana e Vitória de Santo Antão. Os principais equipamentos que justificam a polaridade nesses municípios relacionam-se com as áreas de finanças, educação, saúde e social. A existência e o número de agências bancárias nos municípios é um dos aspectos que lhes conferem a importância já identificada, tanto que, na atualidade, a expansão da mencionada rede tem ocorrido de forma a se considerar esse critério como prioritário para análise.

Com relação à educação, observa-se estar presente nos municípios, embora existam diferenças quanto ao nível oferecido: médio, técnico e superior. Ainda há que se diferenciar o nível superior em centro de produção de conhecimento ou simplesmente de qualificação profissional. Sendo assim, Vitória de Santo Antão é o único município que apresenta os três níveis de educação. Esses equipamentos são importantes para a definição de investimentos, uma vez que a mão de obra já estaria potencialmente qualificada para atender à demanda.

No que tange à questão da gestão, de acordo com a Secretaria de Educação do Estado de Pernambuco, existem 19 gerências regionais, das quais, uma se refere ao ensino profissionalizante, uma à educação integral e as demais ao ensino básico, que estão distribuídas nessa área, destacando-se o município de Vitória de Santo Antão.

No que se refere à assistência à saúde, pode-se verificar a presença de hospitais em todos os municípios considerados. Ainda com relação a esse mesmo aspecto, mesmo não tendo sido considerado o nível e a especialização



das instituições de saúde, vale a pena fazer referência às Unidades de Pronto Atendimento (UPAS)⁹ e as Unidades Pernambucanas de Atenção Especializadas (UPAE)¹⁰ implantadas no Estado, como uma espécie de suporte ao atendimento intermediário às unidades existentes na cidade do Recife. De acordo com a Secretaria de Saúde do Estado de Pernambuco, existem 12 Gerências Regionais de Saúde (GERES), estando uma delas, entre os municípios analisados, em Goiana.

Quanto à área social, essa diz respeito à qualificação profissional, promovida pelo Governo ou pela iniciativa privada. No setor público foram identificadas 30 agências de trabalho distribuídas pelo Estado de Pernambuco, das quais 11 estão localizadas na RMR, e as demais no interior do Estado. Entre os municípios analisados, Escada, Goiana, Paudalho e Vitória de Santo Antão são os contemplados.

Na iniciativa privada, destacam-se as ações de qualificação profissional promovidas pelas unidades regionais do SENAC¹¹ (Serviço Nacional de Aprendizagem Comercial) e do SENAI¹² (Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial), que também podem ser encontrados no município de Vitória de Santo Antão. Quanto ao SENAI, nenhum dos municípios analisados foi contemplado com alguma das 11 unidades. Diferentemente, com relação ao SENAC, apenas o município de Vitória de Santo Antão conta com esse tipo de equipamento.

⁹ Segundo a Secretaria de Saúde do Estado de Pernambuco, as Unidades de Pronto Atendimento (UPA) passaram a integrar a Rede Estadual de urgência e emergência em janeiro de 2010, com a inauguração da unidade de Olinda. Atualmente, são 15 espalhadas pelo Estado. O programa foi implantado para preencher a carência de atendimento de emergência de média complexidade no SUS.

¹⁰ De acordo com a Secretaria do Estado de Pernambuco, em 2013, foram instaladas em Pernambuco as primeiras Unidades Pernambucanas de Atenção Especializada (UPAE). Todas as UPAE contam com consultórios e modernos centros de apoio ao diagnóstico e exames em diferentes especialidades. A previsão é que os municípios de Abreu e Lima, Carpina, Escada, Goiana, Palmares e Ouricuri também sejam contemplados.

¹¹ De acordo com o site do SENAC, esse tem como missão: educar para o trabalho em atividades de comércio de bens, serviços e turismo.

¹² Segundo o site do SENAI, é a maior rede de Educação Profissional da América Latina. Tem como missão promover a educação profissional e tecnológica, inovação e a transferência de tecnologias industriais, contribuindo para elevar a competitividade da indústria brasileira.

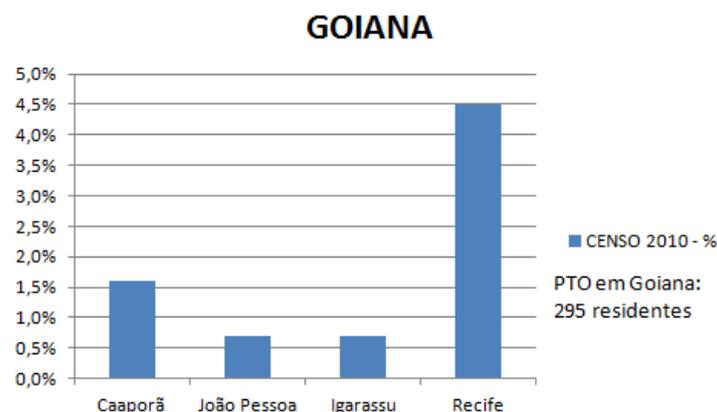


Outros aspectos também merecem consideração no que se refere à funcionalidade urbana, entre eles, a rede viária que possibilita a mobilidade, fazendo chegar os bens e os serviços à população das diversas localidades.

Para a análise da importância desse aspecto para a funcionalidade urbana, o critério movimento pendular, em função da variável deslocamento para o trabalho, foi o adotado. Assim, foram construídos os gráficos para cada um dos municípios analisados.

Os gráficos abaixo representam o movimento pendular da População Economicamente Ativa – PEA, de cada um dos oito municípios, entre si e entre a RMR. Também informa a População Total Ocupada (PTO) dos mesmos. Foram considerados para fins desta pesquisa os valores em percentuais acima de 0,5%, que representam uma maior significância no que se refere à frequência de deslocamento. O gráfico 2, por exemplo, que refere-se aos 2.283 habitantes da População Total de Ocupados (PTO) do município de Goiana, em que 4,5% se deslocam para o município de Recife, pouco mais de 1,5% para Caaporã, na Paraíba e pouco mais de 0,5% mantém relações de trabalho com João Pessoa, também na Paraíba e Igarassu, em Pernambuco. Esse mesmo método deve ser utilizado na interpretação dos demais gráficos.

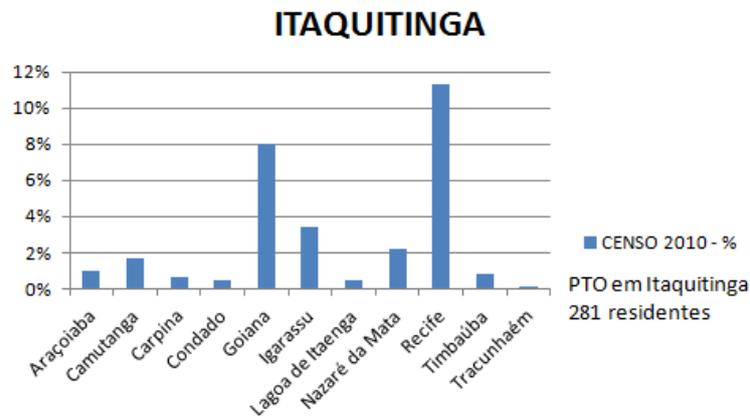
Gráfico 2 – Percentual da PTO de Goiana, segundo para qual município se desloca.



Fonte: Elaborado pela autora, 2015.

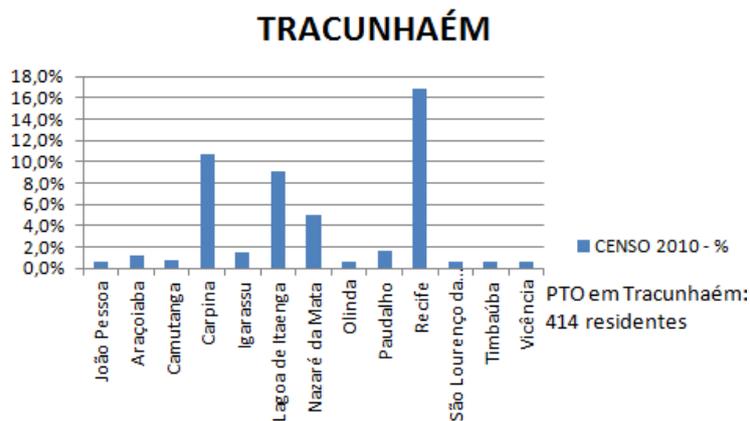


Gráfico 3 – Percentual da PTO de Itaquitinga, segundo para qual município se desloca.



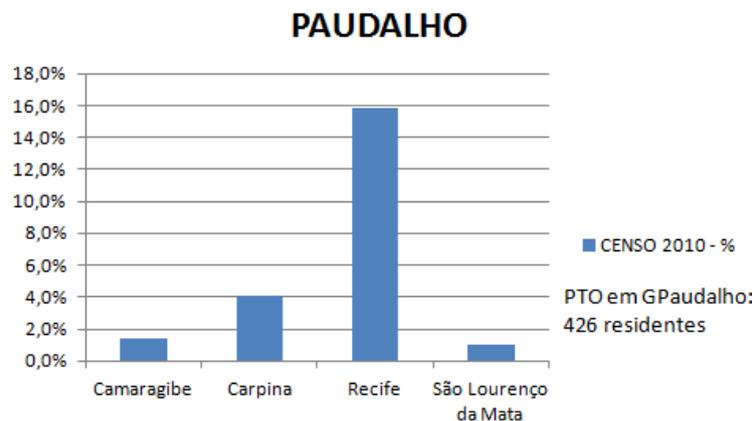
Fonte: Elaborado pela autora, 2015.

Gráfico 4 – Percentual da PTO de Tracunhaém, segundo para qual município se desloca.



Fonte: Elaborado pela autora, 2015.

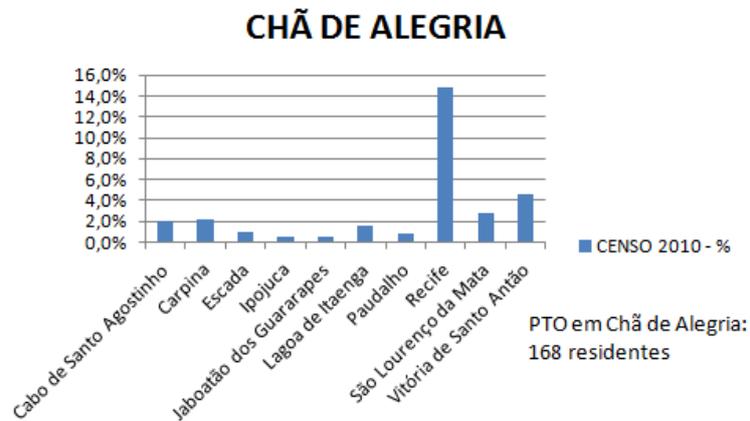
Gráfico 5 – Percentual da PTO de Paudalho, segundo para qual município se desloca.



Fonte: Elaborado pela autora, 2015.

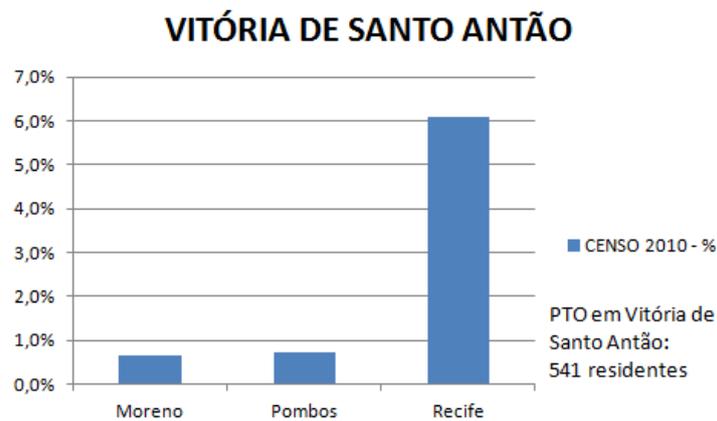


Gráfico 6 – Percentual da PTO de Chã de Alegria, segundo para qual município se desloca.



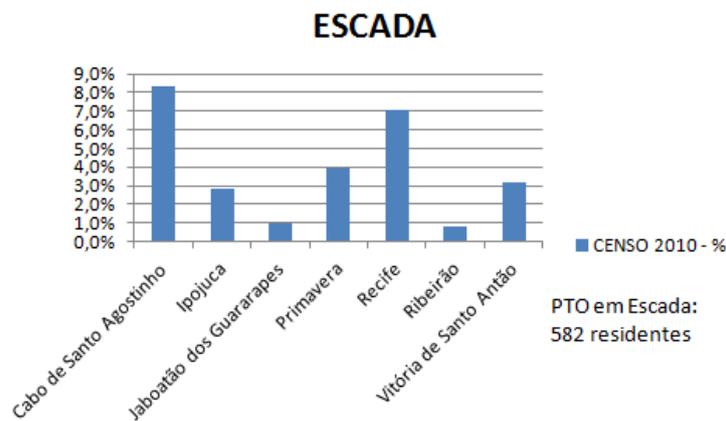
Fonte: Elaborado pela autora, 2015.

Gráfico 7 – Percentual da PTO de Vitória de Santo Antão, segundo para qual município se desloca.



Fonte: Elaborado pela autora, 2015.

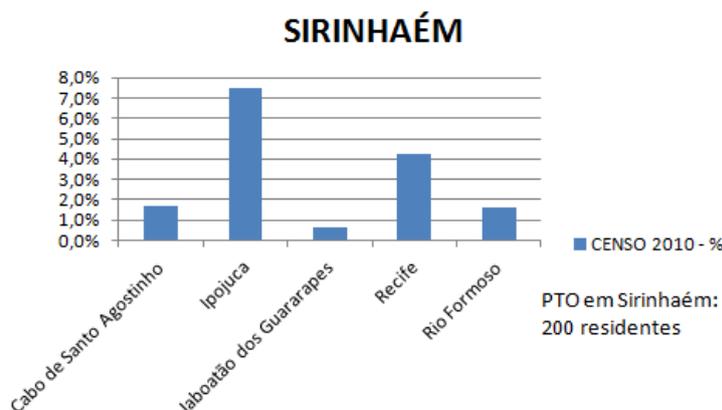
Gráfico 8 – Percentual da PTO de Escada, segundo para qual município se desloca.



Fonte: Elaborado pela autora, 2015.



Gráfico 9 – Percentual da PTO de Sirinhaém, segundo para qual município se desloca.



Fonte: Elaborado pela autora, 2015.

Entre os oito municípios analisados, apenas dois deles apresentam o movimento pendular mais intenso para municípios da RMR que não seja o Recife. A relação do município de Escada, por exemplo, é mais intensa com o do Cabo de Santo Agostinho, enquanto que, o município de Sirinhaém mantém uma maior relação com o de Ipojuca. Isto se deve ao fato de que, além do fator da proximidade, tanto o município do Cabo de Santo Agostinho quanto o de Ipojuca apresentam uma maior oferta de trabalho em função do Complexo Industrial Portuário de Suape, que por si só atrai indústrias e serviços, demandando um grande número de mão de obra da região. Vale ressaltar que esse quadro refere-se aos dados do Censo 2010, que atualmente tem demonstrado uma retração em função do cenário de crise econômica e política que o país tem atravessado, o que pode levar à diminuição dessa mobilidade.

Tendencialmente, portanto, pode-se distinguir uma parte dos municípios com laços mais fortes com a metrópole, e destacar a importância de outros municípios vizinhos, os quais exercem uma determinada influência sobre alguns municípios periféricos.

Na tabela 2 é possível observar que os índices apresentados são bastante variados. Há municípios em que os valores chegam a 30%, o que sugere um vínculo forte com outros municípios. Analisando os valores



extremos, temos o município de Tracunhaém com a maior taxa de deslocamento (54,91%), resultado relativo aos entrevistados. Dos 2.456 entrevistados, 754 trabalham e 414 trabalham em outro município. Quanto ao índice mais baixo, Vitória de Santo Antão apresenta o valor de 12,51%, indicando que dos 12.697 entrevistados, 4.326 trabalham e 541 trabalham em outro município.

Tabela 2 – População ocupada dos municípios contíguos a RMR e seus deslocamentos em relação à variável Trabalho.

MUNICÍPIOS	CÓDIGO	População Total	Total de Entrevistados V0002	Trabalham V0641(1) A	Trabalham no Município de residência V0660(2) B	Trabalham em outro Município V0660(3) C	Relação (C/A) %
Goiana	06200	75.644	7.458	2.283	1.689	295	12,92
Itaquitinga	07802	15.692	3.141	800	512	281	35,13
Tracunhaém	15508	13.055	2.546	754	234	414	54,91
Paudalho	10608	51.357	5.255	1.454	883	426	29,30
Chã de Alegria	04403	12.404	2.184	504	339	168	33,30
Vitória de Sto Antão	16407	12.9974	12.697	4.326	3.061	541	12,51
Escada	05202	63.517	6.615	1.901	1.113	582	30,62
Sirinhaém	14204	40.296	3.817	1.122	844	200	17,83
RECIFE	11606	1.537.704	74.769	30.459	22.365	2.404	7,89

Fonte: Censo 2010, organizado pela autora, 2015.

Na figura 19, pode ser observado o sentido do fluxo da pendularidade dos municípios em que mais de 10% da população economicamente ativa ocupada se desloca para os municípios da RMR. Isso é um indicador de que o município não é polarizador, sendo possivelmente integrado à RMR. Em função dessa reflexão, destacam-se os municípios de Goiana e Vitória de Santo Antão como polarizadores.



Figura 18 – Indicação do fluxo da pendularidade dos municípios onde mais de 10% da população ocupada se desloca para os municípios da RMR



Fonte: Unibase, 1990, adaptado pela autora, 2016



No Quadro 4 identificam-se, dentre os municípios contíguos à RMR, aqueles que 10% da PTO se deslocam para a região. Analisando este mesmo quadro, observa-se que .

Quadro 5 – Número de municípios destino.

Município Origem	N ^o de municípios Destino	Municípios Destino
Chã de Alegria	5	Recife, São Lourenço da Mata, Jaboatão dos Guararapes, Ipojuca e Cabo de Santo Agostinho
Tracunhaém	5	Recife, São Lourenço da Mata, Olinda, Igarassu e Araçoiaba
Escada	4	Recife, Jaboatão dos Guararapes, Ipojuca e Cabo de Santo Agostinho
Sirinhaém	4	Recife, Jaboatão dos Guararapes, Ipojuca e Cabo de Santo Agostinho
Itaquitinga	3	Recife, Igarassu e Araçoiaba
Paudalho	3	Recife, São Lourenço da Mata e Camaragibe

Fonte: autora, 2016

Em virtude do que foi tratado sobre a funcionalidade urbana, com relação aos oito municípios analisados, conclui-se que os municípios de Goiana, Vitória de Santo Antão e Escada destacam-se por não apresentarem o percentual mínimo de deslocamento de 10% da população economicamente ativa ocupada para a RMR. Contudo, resta ainda tratar de outro aspecto fundamental para a consolidação da reflexão, empreendimentos e ações estruturadoras, que são fruto de decisões de gestão que modificam substancialmente a organização do espaço, promovendo novas dinâmicas espaciais.

5.3 RECONHECIMENTO DO PROCESSO DE URBANIZAÇÃO ESTENDIDA NA RMR SEGUNDO O CRITÉRIO EMPREENDIMENTOS E AÇÕES ESTRUTURADORAS.

As transformações nos modos de organização do tecido urbano podem ser caracterizadas pelo surgimento de empreendimentos, sejam eles de pequeno ou grande porte. No caso dos empreendimentos de grande porte, os chamados projetos estratégicos de desenvolvimento urbano são na maioria das vezes destinados às áreas de transição, entre o urbano e o rural. Essas áreas



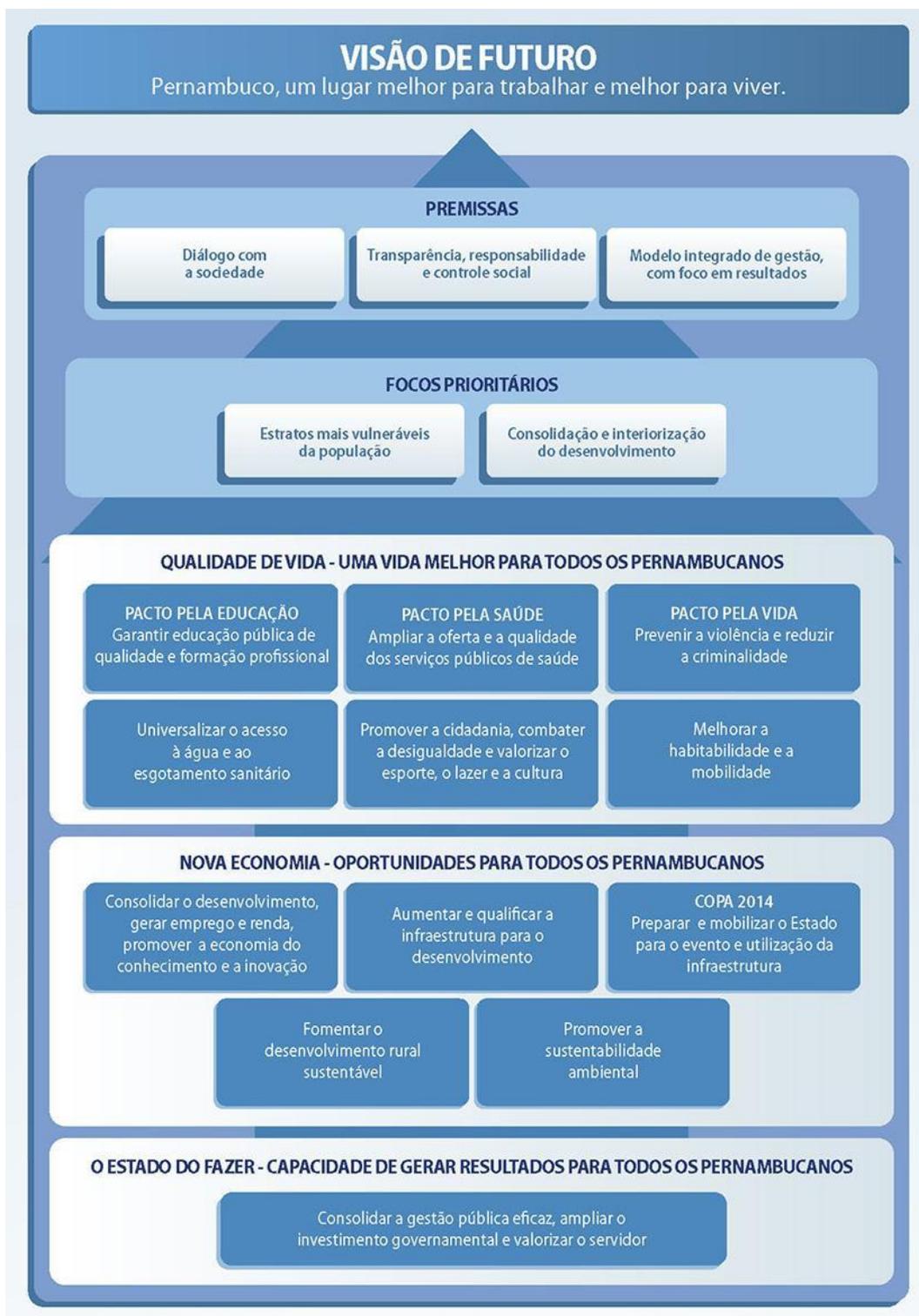
apresentam como característica a baixa densidade populacional ou extensões de terra sem usos definidos.

Esse processo é percebido também como tendência de ocupação das áreas periféricas às regiões metropolitanas, criando assim novos polos concentradores de atividades comerciais e serviços diferenciados e em seus entornos, funções residenciais e industriais, fazendo parte das decisões de descentralização socioeconômica e interiorização do desenvolvimento por parte dos Governos. Em Pernambuco, calcado no Mapa de Estratégia de Planejamento e Gestão do Governo do Estado (figura 20), o que tem sido tratada como prioridade.

As decisões de gestão, quanto à implantação de empreendimentos, é facilmente perceptível ao se observarem os fenômenos que estão ocorrendo na RMR e nos municípios contíguos. A dinâmica metropolitana se expressa com vigor por meio de grandes empreendimentos industriais, imobiliários e ações estruturadoras de mobilidade em áreas distantes da cidade-polo da região, o Recife. Dentre eles, citam-se: o Complexo Industrial Portuário de Suape, ao sul (Cabo de Santo Agostinho e Ipojuca); o polo automotivo, o polo vidreiro, o polo farmacológico e o polo cimenteiro, ao norte, em Goiana, fora dos limites instituídos da RMR; e, em menor grau, ao oeste, a Arena e a Cidade da Copa, em São Lourenço da Mata; e, cruzando toda a região, o Arco Metropolitano, via de ligação entre os polos. Essa tendência incentivou urbanistas em propor o alargamento da RMR pela adjunção dos municípios contíguos, mas agrupados na referida proposta em debate sob a denominação de Colar Metropolitano (SOUZA; BITON, 2015).



Figura 19 – Mapa da estratégia de PE 2012-2015

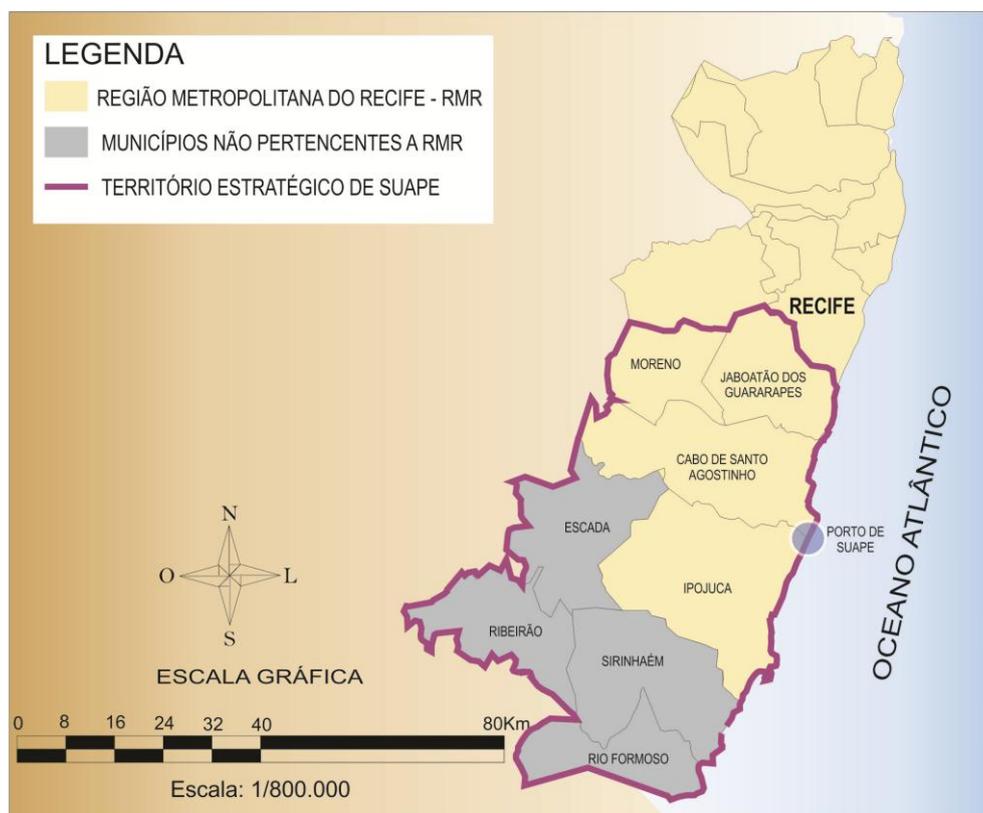


Fonte: Marini, Flacão-Martins (2014).



Destacam-se desses os empreendimentos ao sul e ao norte da região. Na porção sul, o Governo do Estado, através da Agência CONDEPE/FIDEM, vinculada à Secretaria de Planejamento e Gestão do Estado, no seu papel de articular e coordenar as questões de interesse metropolitano, iniciou em 2006 um trabalho de construção das Diretrizes para a Ocupação Sustentável de uma região, a qual intitulou de Território Estratégico de SUAPE (figura 21). Tal região vem passando por uma fase de consolidação de diversos investimentos públicos e privados. Esses investimentos, ao mesmo tempo em que, representam uma boa perspectiva de desenvolvimento e crescimento, têm trazido o aumento da demanda por habitação, transporte, serviços sociais, infraestrutura e demais serviços. Com isso, o território tende a se expandir, sugerindo uma futura conurbação. Isso justifica a demanda de Rio Formoso, Sirinhaém e Ribeirão em integrarem-se à região.

Figura 20 – Mapa esquemático do território estratégico de SUAPE



Fonte: CONDEPE/FIDEM (2008), adaptado pela autora, 2015



A influência desses investimentos na região gerou a necessidade de se elaborar um estudo específico que desse conta da demanda por habitação, para as diferentes classes de trabalhadores. Assim, iniciaram-se as primeiras propostas de bairros planejados para os trabalhadores da construção civil. Também começavam a surgir os grandes condomínios que abrigariam as pessoas do alto escalão das empresas que ali iam se instalando.

Para o norte da Região Metropolitana (figura 22), criou-se a agenda de Desenvolvimento Integrado e Sustentável do Norte Metropolitano e Goiana, sob a coordenação da Agência CONDEPE/FIDEM, contando com representantes de diversas instituições, sobretudo das prefeituras dos municípios envolvidos. Tendo por objetivo propor, articular e integrar ações estruturadoras e transformadoras que promovam a melhoria da região e valorizam as potencialidades existentes, através de um conjunto de proposições e diretrizes estratégicas, com foco no desenvolvimento sustentável, destacando a valorização do ambiente natural e construído, o desenvolvimento institucional e os processos participativos.

Dentre as ações e empreendimentos que têm sido pensadas para o desenvolvimento e ocupação dessa região, destacam-se: o polo farmacológico, o polo vidreiro e o polo automotivo, inseridos no município de Goiana, a construção do Centro de Ressocialização em Itaquitanga, com capacidade para 3.126 detentos, possibilitando a desativação dos presídios existentes na Ilha de Itamaracá e o Arco Viário Metropolitano. Há ainda estudos que apontam a execução de um complexo portuário-aeroportuário-industrial ecológico.



Figura 21 – Mapa esquemático da Região Norte Metropolitano e Goiana



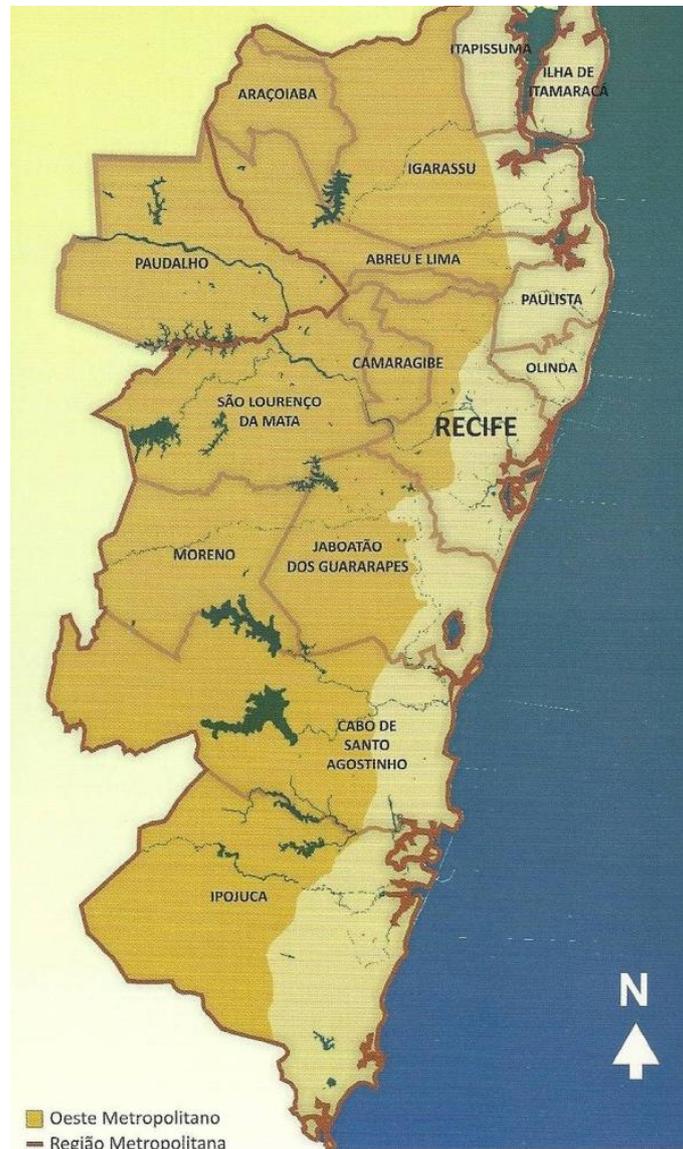
Fonte: CONDEPE/FIDEM (2010).

Processo semelhante pode ser identificado ao Oeste Metropolitano (figura 23). A Agência CONDEPE/FIDEM reconhece como área prioritária estudos voltados para um desenvolvimento focado na preservação do



ambiente natural e construído, como expresso no trabalho da Agência (FREITAS, 2011, p.7).

Figura 22 – Mapa esquemático do Oeste Metropolitano



Fonte: Freitas (2011).

A região reúne qualidades climáticas, riquezas de recursos hídricos, vestígios da Mata Atlântica do Estado e uma forte presença do cultivo da cana-de-açúcar. Nota-se uma pressão crescente de expansão urbana com a implantação de três empreendimentos de grande porte: uma via estruturadora (Arco Metropolitano – ainda em estágio de estudo/ licitação), a Cidade da Copa (com destaque para a arena esportiva) e o Prometrópole II (programa de



urbanização contemplando os municípios de São Lourenço da Mata e Camaragibe – em desenvolvimento, com uma nova formatação, visando obter recursos do Banco Mundial) (Freitas, 2011).

A AdDiper, órgão vinculado à Secretaria de Desenvolvimento Econômico do Estado, portanto, responsável pela viabilização e localização de empreendimentos nos municípios do Estado de Pernambuco, disponibilizou a relação dos principais empreendimentos já negociados até o primeiro semestre de 2015. Os dados foram distribuídos de acordo com sua localização, como pode ser visto no quadro 5. É importante ainda ressaltar que os dados contidos na mencionada tabela referem-se apenas aos empreendimentos que foram tratados exclusivamente pela AdDiper. Outros empreendimentos poderão ter sido viabilizados por outros órgãos do Governo do Estado, não sendo contemplados nessa análise, em virtude da dificuldade de identificação dos mesmos, assim como dos órgãos envolvidos.

Quadro 6 – Principais empreendimentos alavancados pelo Governo do Estado de PE

GOIANA	VITÓRIA DE SANTO ANTÃO	ESCADA	SIRINHAÉM
Hemobrás	Mondelez	Alphatec	DGA Montagem
Multisaúde	BRF Foods (margarina)	Duda Damewer	Indústria , Chaters onteiro
Hairfly	BRF Foods (embutidos)	Tigre	
INBESA (Rishon)	Roca	CIN Portugal (RED STAR)	
Brasbiocombustíveis	Fante		
Farma Logística (Luft)	Arxo		
Vitaderm	Isoeste		
Biologicus	Metalfrio		
White Martins			
Quantas Biotecnologia			
Vivix			
Casas Bandeirante			
Norvidro			
Pórtico Esquadrias			
Sanvidro			
Intervidro			
Target			

Fonte: Dados levantados pela autora em visita a AdDiper em 2015 e através de e-mail com essa agência.



Observa-se ainda, nos anos recentes, o surgimento de uma forma de ocupação espacial na região a partir da implantação de grandes condomínios, especialmente periféricos aos núcleos urbanos centrais, mas que têm sido denominados de forma diferente pela mídia: cidades planejadas, bairros planejados, loteamentos fechados, dentre outros (BRAGA e ARAÚJO, 2015).

Dentro das ações estruturadoras do Governo do Estado de Pernambuco, vários municípios que não fazem parte da Região Metropolitana foram beneficiados de alguma forma. Na figura 24, estão representados os municípios da Região Metropolitana e aqueles a ela contíguos, que são contemplados com ações estruturadoras, executadas e/ou em processo de execução.

O Arco Metropolitano, sendo uma das ações estruturadoras para a região metropolitana, foi inicialmente pensado pela FIDEM (hoje Agência Estadual de Planejamento e Pesquisa de Pernambuco), observando que a demanda urbana pela mobilidade cresceria e excederia a capacidade do trecho urbano da BR-101, duplicado desde o final dos anos 1970, servindo de ligação entre os empreendimentos. As discussões sobre a execução do Arco Metropolitano têm se dado de forma conflituosa, ainda sem uma decisão acerca da execução da proposta.

Os mencionados empreendimentos, ora implantados, como a Refinaria Abreu e Lima e o Estaleiro Atlântico Sul, em SUAPE, e o Complexo Automobilístico da Fiat (hoje 'FCA group'), em Goiana e a Arena Pernambuco, em São Lourenço da Mata, além daqueles propostos, justificam a demanda pela mobilidade, e, portanto, a execução do Arco Metropolitano, uma vez que a ligação entre eles depende atualmente da BR-101, BR-232 e BR-408. Por se tratar de importante eixo de ligação entre os polos, o Arco Metropolitano termina também por se constituir em um elemento gerador de forte dinâmica, atraindo usos diversos para os municípios ao longo de sua extensão.



Figura 23 – Principais empreendimentos e ações estruturadoras

LEGENDA

EMPREENHIMENTOS E AÇÕES ESTRUTURADORAS

- 1 Polo Farmacoquímico e Polo Vidreiro
- 2 Complexo automobilístico da Fiat
- 3 Centro de ressocialização de Itaquianga
- 4 Arco Viário Metropolitano
- 5 Duplicação da BR-101 Norte
- 6 Cidade da Copa
- 7 Território Estratégico de Suape
- 8 Refinaria Abreu e Lima
- 9 Estaleiro Atlântico Sul
- 10 Indústrias Alimentícias
- 11 Mananciais de Água
- 12 Indústria Energia Renovável



Fonte: Freitas, Miranda (2013), adaptado pela autora, 2015



As propostas que foram pensadas para dinamizar a região têm sido em grande parte descontinuadas, em função de outros aspectos, como a crise econômica e política que vêm abalando o país nos últimos anos, contribuindo para um cenário muito abaixo do esperado e, portanto, diminuição de investimentos.

Como reconhecimento acerca dos critérios aplicados, subentende-se que a contiguidade espacial é um critério que caracteriza integração entre municípios, quando viabilizado por uma malha viária, que melhor os conecte, permitindo uma maior mobilidade de pessoas, mercadorias e serviços, superando barreiras de elementos naturais, favorecendo para a extensão das manchas urbanas. Dessa forma, contribui para o desenvolvimento e expansão da região. Nesse aspecto, destacaram-se os municípios de Goiana, Paudalho, Vitória de Santo Antão, Escada e Sirinhaém.

Com relação às manchas urbanas, concordando com o IBGE (2015), a conurbação entre elas é importante para o reconhecimento da integração entre os municípios. No caso deste trabalho, verificou-se que a mancha urbana, que se expande a partir do núcleo central no sentido oeste da RMR, em direção ao município de Paudalho, apresenta essa característica, sugerindo integração desse município com a RMR, propiciado pela BR-408, já duplicada. Ainda no sentido oeste, a mancha se estende timidamente em direção ao município de Vitória de Santo Antão, sem sinal claro de conurbação entre essa e a mancha do município Moreno, que por sua vez, ainda não se apresenta densa e contínua com a mancha do núcleo central da metrópole. Essa situação tem sido favorecida com a duplicação da BR-232.

As demais expansões da mancha urbana da metrópole, em direção ao norte e ao sul, são mais rarefeitas. Ao norte, por conta da barreira natural da ilha de Itamaracá, a mancha tem se encaminhado para o município de Itapissuma, sem atingir ainda a mancha urbana de Goiana, que embora ainda isolada, poderá se expandir por meio da BR-101, também duplicada. Ao sul, a mancha tem se expandido a partir do Cabo de Santo Agostinho, de forma mais densa, se conurbando com o município de Ipojuca, pela PE-60, porém ainda



sem atingir a mancha do município de Sirinhaém, que se encontra também de forma isolada. O mesmo acontecendo com o município de Escada, pela BR-101. Apesar de atender aos critérios que indicam integração, a afirmação ainda é frágil por algumas razões: a primeira é que, de acordo com o IBGE (2015) estar integrado é distinto de estar articulado com outros centros; a segunda, é que, de acordo com Dematteis (1996, *apud* IBGE, 2015, p. 14), uma das formas urbanas características do final do século XX é denominada de difuso-reticular, “que são expansões que se dão no desenho de malhas ou redes, são pouco densas, com a presença de formas residenciais e de produção do tipo condomínios e distritos industriais”. Esse representa parcialmente o caso de Escada, além de sua mancha urbana não ter qualquer conurbação, nem com municípios da RMR, nem com municípios do seu entorno.

A análise acerca da funcionalidade urbana ressaltou os municípios de Goiana, Vitória de Santo Antão e Escada como aqueles que mais atendem aos indicadores de referência adotados. O município de Goiana não atingiu a taxa de urbanização média de 80%, o crescimento populacional de 1%, e nem apresenta movimento pendular mínimo de 10% da PTO. Quanto ao município de Vitória de Santo Antão, apesar de apresentar todos os índices iguais ou maiores aos de referência, não atinge o percentual mínimo de movimento pendular mínimo de 10% da PTO. O município de Escada há lacunas quanto à existência de equipamentos urbanos de relevância.

Além disso, se verificou que esses municípios estão situados às margens de importantes eixos viários do Estado, que são BR-101 norte, BR-232 e BR-101 sul, respectivamente. Essas rodovias também são consideradas como importantes para decisão de implantação de empreendimentos e investimentos pelo governo, na perspectiva de descentralização dos investimentos, gerando polos de desenvolvimento.

Quanto aos empreendimentos e ações estruturadoras, continuam em destaque os municípios de Goiana, Vitória de Santo Antão e Escada, acrescidos de Sirinhaém, já que a pesquisa indicou que, a grande maioria dos



empreendimentos apoiados pela Agência de Desenvolvimento Econômico do Governo do Estado foi dirigida para esses municípios.

Cabe, portanto, uma síntese dos critérios aplicados como forma de melhor compreender o resultado desta análise. O quadro 6 apresenta o resultado de cada critério, nos quais são apontados os municípios que os atendem.

Quadro 7 – Síntese dos critérios aplicados

MUNICÍPIOS	CONTIGUIDADE ESPACIAL	FUNCIONALIDADE URBANA		EMPREENHIMENTOS E AÇÕES ESTRUTURADORAS
		Indicadores	Pendularidade	
Goiana	Atende	Atende Parcialmente	Não Atende	Atende
Itaquitinga	Não Atende	Atende Parcialmente	Atende	Não Atende
Tracunhaém	Não Atende	Atende Parcialmente	Atende	Não Atende
Paudalho	Atende	Atende Parcialmente	Atende	Não Atende
Chã de Alegria	Não Atende	Atende Parcialmente	Atende	Não Atende
Vitória de Santo Antão	Atende	Atende Parcialmente	Não Atende	Atende
Escada	Atende	Atende Parcialmente	Não Atende	Atende
Sirinhaém	Atende	Atende Parcialmente	Atende	Atende

Legenda: ■ Não Atende, ■ Atende Parcialmente, ■ Atende

Fonte: autora, 2016

Observando o quadro mencionado, no critério contiguidade espacial, como visto anteriormente, as manchas urbanas se expandem acompanhando os principais eixos viários em direção aos municípios indicados: Goiana, Paudalho, Vitória de Santo Antão, Escada e Sirinhaém. Mas esse resultado não é suficiente para apontar a não integração desses municípios à RMR.

Soma-se a essa reflexão, a análise já feita acerca da funcionalidade urbana, em que se verifica que, apenas o município de Vitória de Santo Antão atende aos índices de referência. Os municípios de Goiana e Escada, apesar



de atenderem à maioria deles, ressentem-se, respectivamente, da taxa de urbanização e crescimento populacional e equipamentos de relevância.

Na análise do movimento pendular, os municípios de Goiana e Vitória de Santo Antão se destacam por não apresentarem uma relação de integração, sugerindo serem polarizadores. O mesmo não ocorre com Escada, uma vez que esse município apresenta 10% de sua população economicamente ativa ocupada se deslocando para municípios da RMR, que se justifica pela sua integração no Território Estratégico de Suape, onde se destaca como sendo o único município dos cinco integrantes, que não pertence à RMR.

Quanto aos empreendimentos e ações estruturadoras apoiados pelo Governo, observa-se que, mesmo tendo se dirigido para os municípios de Goiana, Vitória de Santo Antão, Sirinhaém e Escada, esses, à exceção dos dois últimos, não mantendo uma relação de integração com a RMR pelo movimento pendular, são entendidos como polos de desenvolvimento. Portanto, não se constituindo como expansão da metrópole. Quanto à Escada, embora atenda a todos os critérios analisados, se enquadrando como integrado à RMR, por não se encontrar conurbado com a mesma, entende-se que não se pode afirmar sua integração por se concordar com o IBGE (2015), quando ressalta que estar integrado é distinto de estar articulado funcionalmente com outros centros.

O município de Sirinhaém, para o qual também se dirigem empreendimentos e ações estruturadoras, apesar de apresentar uma integração com a RMR pelo movimento pendular, não atende à taxa de urbanização igual ou superior a 80%, contrastando com sua alta taxa de crescimento populacional e um valor médio de PIB, quando comparado aos demais municípios. Isso sugere um processo futuro de integração à região.

Quanto aos municípios de Itaquitinga, Tracunhaém, Paudalho e Chã de Alegria, apesar de terem sido considerados integrados à RMR pelo movimento pendular, apenas o município de Tracunhaém apresenta uma taxa de urbanização igual ou superior à média nacional, e mesmo assim, um



crescimento populacional e um PIB muito abaixo da média. Paudalho e Chã de Alegria apresentam situação inversa à de Tracunhaém, ou seja, atendem ao indicador taxa de urbanização, mas não ao crescimento populacional. No caso de Itaquitinga, não atende a nenhum dos dois critérios.



6 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Os estudos aprofundados acerca dos conceitos entendidos como fundamentais para o presente estudo, bem como o exercício de aplicação de critérios já consagrados na identificação de integração de espaços urbanos à RM, a partir de uma nova dinâmica espacial em torno da região, levou esta pesquisa a refutar a hipótese de que o processo emergente de urbanização estendida da RMR tem promovido o surgimento de áreas complexas, trazendo consigo problemas que remetem à necessidade de definição de parâmetros legal e urbanístico que propiciem o reconhecimento e a institucionalização das mesmas.

Essa afirmação baseia-se nos resultados da aplicação dos critérios adotados para a identificação de integração entre municípios contíguos à RMR e a região, quando se verificou que, entre os oito municípios envolvidos na análise, apenas um, o município de Escada, atendeu a todos os critérios. Mesmo assim, tomando com referência os estudos do IBGE (2015), que consideram a conurbação como um dos fatores importantes para confirmar a integração, além do movimento pendular, entende-se que o município de Escada ainda não está integrado à região, pois não foi ainda atingido por esse processo.

Assim sendo, poderia ser apontado ainda o município de Paudalho como integrado, por apresentar-se como o único município conurbado com a RMR e apresentar um movimento pendular dentro dos padrões estabelecidos. Entretanto, sua taxa de urbanização é inferior que a média de referência, não autorizando ainda a sua integração.

Seguindo o objetivo da pesquisa de demonstrar a importância de uma revisão conceitual propositiva acerca do processo de urbanização estendida da RMR de forma a contribuir para a identificação e a institucionalização dessas áreas, concorda-se com as colocações de Brenner (2014), que nos dias atuais



o urbano é percebido dentro do difuso, em que não há parâmetros de definição, coerência morfológica ou rigor cartográfico na identificação de processos, transformações e condições socioespaciais contemporâneas.

Essa afirmação foi constatada quando se verificou que a maioria dos índices relativos aos municípios analisados são destoantes, especialmente o caso de Sirinhaém, o qual apresenta uma baixa taxa de urbanização, mas um crescimento populacional duas vezes maior do que a média da RMR. O município não está conurbado, a população urbana, em relação à população rural é, de certa forma, equilibrada. Inversamente, tem-se o caso do município de Tracunhaém.

Concorda-se ainda com o autor quando, na tentativa de melhor esclarecer sua afirmação, cita Amin e Thrift (2002), quando apontam que “a cidade está em todos os lados e em todas as coisas” e, além disso, que o mundo urbanizado está conectado por “lugares/corredores de comunicação (aeroportos e linhas aéreas, estações e ferrovias, estacionamentos e estradas, teleportos e autopistas informáticas)”.

A colocação pode ser comparada com o processo de expansão que vem ocorrendo ao longo das principais rodovias que conectam a RMR a municípios de seu entorno, produzindo manchas urbanas amorfas e, de certa forma, descontínuas. Este é caso, por exemplo, de Escada, Vitória de Santo Antão, Goiana e Sirinhaém.

Por fim, concorda-se também com o autor quando diz ser impossível entender de forma adequada o que chama de “Processo Emergente da Urbanização Estendida”, por meio dos conceitos já consagrados, pois é nesse sentido que, ao ser discutido os casos de expansão da RM de Minas Gerais e Santa Catarina, em que foram adotados conceitos e critérios divergentes, se comprovou a necessidade de uma revisão conceitual acerca da temática. Para o caso da RMR, seguindo-se os critérios apontados por pesquisadores consagrados como, Davidovich e Lima (1975), observa-se a existência de uma dinâmica interna e externa à mesma, aos moldes tratados por Brenner (2014),



porém não se identificando, no estágio atual desse processo, a necessidade de institucionalização daquilo que anteriormente havia sido afirmado existir como Colar Metropolitano da RMR.

A contribuição desse trabalho se constitui em vários aspectos, mas o principal deles é a urgência na definição de parâmetros legais e urbanísticos que possam uniformizar os processos de identificação e institucionalização de Regiões Metropolitanas, Aglomerados Urbanos e Microrregiões para que não tenhamos um país formado por Regiões Metropolitanas e suas áreas de Expansão Metropolitana, nos moldes do Estado de Santa Catarina, em que todo ele se constitui de regiões metropolitanas e suas áreas de expansão. Além disso, contribuir para o debate acerca do aprimoramento do instrumento legal Estatuto da MetrÓpole, para que o mesmo possa melhor servir de orientação aos Estados, na definição, identificação e institucionalização dessas áreas, respeitando as especificidades de cada caso.

Perspectivas futuras existem. Para isso, ainda há muito em que se avançar e um dos aspectos nesse contexto refere-se ao aprofundamento dos debates para definição de conceitos e parâmetros que melhor orientem a identificação e institucionalização de espaços decorrentes de dinâmicas no entorno das regiões metropolitanas.



REFERÊNCIAS

- ADAMS, J. S. Classifying settled areas of the United States: conceptual issues and proposals for new approaches. In: DAHMAN, D. C., FITZSIMMONS, J. D. (Ed.). **Metropolitan and no metropolitan areas: new approaches to geographical definition.** (working paper n. 12). Washington: Population Division/US Bureau of the Census, 1995. p. 9-83.
- AGUILAR, A. G. Las Mega-ciudades y las periferias expandidas. **EURE**, v. 28, n. 85, 2002.
- AMIN, Ash; THRIFT, Nigel. **Cities: Reimagining the urban.** Cambridge, U.K.: Polity, 2002.
- ANDRADE. Manuel Correia de. **Espaço: Polarização e Desenvolvimento.** 5a. ed. São Paulo: Atlas, 1987.
- ANDRADE. Manuel Correia de. (Coordenação). **Geografia de Pernambuco: ambiente e sociedade.** João Pessoa: Grafset, 2009.
- ARAÚJO, Marny Pessoa S. de; BRAGA, Maria do Carmo de Albuquerque. A Dinâmica Metropolitana - O Colar Metropolitano Do Recife. No prelo, 2016.
- ASCHER, F. **Métapolis ou l'avenie des Villes.** Paris: Odile Jacob, 1995.
- AZEVEDO, Sérgio de; MARES GUIA, Virgínia Rennó. Governança metropolitana e reforma do Estado: o caso de Belo Horizonte. **Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais**, n. 3, nov. 2000.
- AZEVEDO, Sérgio de; MARES GUIA, Virgínia Rennó. Relatório de pesquisa eficácia da gestão metropolitana. **Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais**, n. 3, nov. 2004.
- BARBOSA, Hélio Batista. **Desafios da Gestão Integrada: recursos hídricos na Grande São Paulo.** 2003. 83 f. Dissertação – Fundação Getúlio Vargas, São Paulo, 2003.
- BATTEN, D. Network cities: creative urban agglomerations for the 21st century. **Urban Studies**, v. 32, n. 2, p. 313-327, 1995
- BITOUN, Jan; MIRANDA, Livia; SOUZA, Maria Ângela de Almeida; LYRA, Maria Rejane de Britto. Região Metropolitana do Recife no Contexto de Pernambuco no Censo 2010, **Observatório das Metrôpoles**, Recife, 2012. Tema: Perfil demográfico da RMR.



BITOUN, Jan. Regionalizações, Tipologias e Desenvolvimento Territorial: Um debate sobre o papel da Geografia. In: ENCUESTRO DE GEÓGRAFOS DE AMERICA LATINA, 14., 2013, Lima, Peru. **Anais...** Lima, Peru, 2013.

BRAGA, Maria do Carmo de Albuquerque Braga; ARAÚJO, Marny Pessoa S. de Araújo. Megaempreendimentos. Fixos e Fluxos em sintonia? **Revista Movimentos Sociais e Dinâmicas Espaciais**, Recife, v.04, n.2, 2015.

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

BRENNER, Neil. Tese sobre a urbanização. **E-metropolis: Revista Eletrônica de Estudos Urbanos e Regionais**, n. 19, ano 5, p. 6-26, dez. 2014.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. *São Paulo*: Dinâmica urbana e metropolização. **Revista Território**, Rio de Janeiro, n.11, 12, 13, Ano VII, set./out. 2003.

CASTELLO BRANCO, M. L. G. A dinâmica metropolitana, movimento pendular e forma urbana: o espaço urbano do Rio de Janeiro. In: Encontro Nacional de Estudos Populacionais da Associação Brasileira de Estudos Populacionais, 15., 2006, Caxambú. **Anais...** Caxambú: ABEP, 2006.

CASTELLO BRANCO, M.L. G.; MOURA, R.; FIRKOVSKI, O. Movimento pendular: abordagem teórica e reflexões acerca do indicador. In: Encontro Nacional da Anpur, 11., 2005, Salvador. **Anais...** Salvador: ANPUR, 2005.

CASTELLS, M. **A era da informação**: economia, sociedade e cultura. A sociedade em rede (vol I). São Paulo: Paz e Terra, 1999.

CASTELLS, M. **Problemas de Investigação em Sociologia Urbana**. Lisboa: Presença, 1984.

CONDEPE/FIDEM. Agência Estadual de Planejamento e Pesquisa do Estado de Pernambuco. Disponível em: <<http://www.condepefidem.pe.gov.br/web/condepe-fidem>>. Acesso em: 30 maio 2016.

CONDEPE/FIDEM. Agência Estadual de Planejamento e Pesquisa do Estado de Pernambuco. **Apresentação de Governo José Arlindo**, Recife: CONDEPE/FIDEM, 2008.

CONDEPE/FIDEM. Agência Estadual de Planejamento e Pesquisa de Pernambuco. **Estudo do agrupamento de municípios sob influência de Caruaru**. Recife: CONDEPE/FIDEM, 2007.

CONDEPE/FIDEM. Agência Estadual de Planejamento e Pesquisa de Pernambuco. **Norte Metropolitano e Goiana**: oportunidades e desafios para o desenvolvimento regional sustentável. Recife: CONDEPE/FIDEM, 2010.



CONDEPE/FIDEM. Agência Estadual de Planejamento e Pesquisa de Pernambuco. **Território Estratégico de Suape**: diretrizes para uma ocupação sustentável. Recife: CONDEPE/FIDEM, 2008.

CORRÊA, Roberto Lobato. Entrevista com o Prof. Dr. Roberto Lobato Corrêa – UFRJ. **Revista Discente Expressões Geográficas**, Florianópolis, n.1, p. 01-14, jun. 2005.

CORRÊA, Roberto Lobato. Região: A tradição geográfica. In: CORRÊA, Roberto Lobato (Org). **Trajetórias Geográficas**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1997, p. 183-196.

COSTA, Marco Aurélio; TSUKUMO, Isadora Tami Lemos (Org). **Unidades territoriais urbanas no Brasil**: 40 anos de regiões metropolitanas no Brasil. Brasília: IPEA, 2013.

DAVIDOVICH, F.; LIMA, O. M. B. de. Contribuição ao estudo de aglomerações urbanas no Brasil. **Revista Brasileira de Geografia**, Rio de Janeiro, ano 37, n.1, p. 3-84, jan./mar. 1975.

DAVIDOVICH, F. Metrôpole e contemporaneidade, algumas pontuações. In: Carlos, A.F.A; Lemos, A.I.G. (Org.). **Dilemas Urbanos**: novas abordagens sobre a cidade. São Paulo: Contexto, 2003.

DE MATTOS, C. A. Globalización y metamorfosis metropolitana en América Latina. De la ciudad a lo urbano generalizado. Grupo de Estudios sobre Desarrollo Urbano (GEDEUR). Documento de trabajo nº 8. Madrid, 2010, 32 p.

FIDEM – Fundação de Desenvolvimento da Região Metropolitana do Recife. **Plano de Desenvolvimento Metropolitano – PDM**. Recife: Governo do Estado de Pernambuco. Secretaria de Planejamento, 1983.

FIEPE – Federação das Indústrias do Estado de Pernambuco. **Política Industrial**: Proposta de uma política industrial para o Estado de Pernambuco. Recife: FIEPE, 2013. (Trabalho realizado pela CEPLAN – Consultoria Econômica e Planejamento LTDA).

FIRKOSWSKI, O. OL C. F. Porque as regiões metropolitanas no Brasil são regiões, mas não são metropolitanas. **Revista Paranaense de Desenvolvimento**, v. 122, p. 19-38, 2012.

FREITAS, Ruskin; MIRANDA, Georgia Cavalcanti Alves de (Org). **Pernambuco em rede**: caracterização das regiões de influência das cidades pernambucanas. Recife: CONDEPE/FIDEM, 2013.

FREITAS, Ruskin (Org). **Oeste Metropolitano**: realidades e desafios para o desenvolvimento regional sustentável. Recife: CONDEPE/FIDEM, 2011.



FREITAS, Ruskin (Org). **Pernambuco: realidades e desafios**. Recife: CONDEPE/FIDEM, 2009.

GALVÃO, M. V. *et al.* Áreas de pesquisa para determinação de áreas metropolitanas. **Revista Brasileira de Geografia**, Rio de Janeiro, ano 31, n.4, p.53-127, out./dez. 1969.

HARVEY, David. **A Condição Pós-Moderna**. São Paulo: Loyola, 1989.

IBGE. **Arranjos Populacionais e Concentrações Urbanas do Brasil**. Rio de Janeiro: IBGE, 2015.

IBGE. **Censo Democrático 2010: Resultados Preliminares do Universo**. Rio de Janeiro: IBGE, 2011. Disponível em www.ibge.gov.br. Acesso em: 17 ago de 2011.

IBGE. **Regiões de Influência das Cidades (REGIC) 2007**. Rio de Janeiro: IBGE, 2008.

INDOVINA, F. **La città diffusa**. Venezia: Daest (Dipartimento di Analisi Economica e Sociale del Territorio, 1990.

IPEA – Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. **Dinâmica populacional e sistema de mobilidade nas metrópoles brasileiras**, 28 de julho de 2011.

IPEA – Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. **Governança Metropolitana no Brasil**. Relatório de Pesquisa Caracterização e Quadros de Análise Comparativa da Governança Metropolitana no Brasil: arranjos institucionais de gestão metropolitana (Componente 1). Região Metropolitana de Belo Horizonte, Rio de Janeiro: IPEA, 2015.

IPEA/UNICAMP/IE/NESUR/IBGE– Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. **Caracterização e tendências da rede urbana do Brasil**. Campinas: Unicamp/IE, 1999. (Coleção Pesquisas).

LENCIONI, S. *Da cidade e sua região à cidade-região*. In: SILVA, J. B. da; LIMA, L. C.; ELIAS, D. (Org.). **Panorama da geografia brasileira**. São Paulo: Annablume, 2006.

LENCIONI, S. Redes, coesão e fragmentação do território metropolitano. **Revista eletrônica de Geografia y Ciencias Sociales**. v. XIV, n. 331 (69), 01 ago. 2010.

LENCIONI, S. Referências analíticas para a discussão da metamorfose metropolitana. In: LENCIONI, S.; VIDAL-KOPPMANN, S.; HIDALGO, R.; PEREIRA, P.C.X. (Orgs.). **Transformações sócio-territoriais nas metrópoles de Buenos Aires, São Paulo e Santiago**. São Paulo: FAUUSP, 2011.



LENCIONI, S. **Região e Geografia**. São Paulo: Edusp, 2003.

LEROY, S. **Sémantiques de la métropolisation**. L'Espace géographique, Montpellier, Éditions Belin, n.1, p.78-86, 2000.

LIMONAD, Ester. Brasil século XXI, regionalizar para quê? Para quem? In: LIMONAD, Ester et al. **Brasil Século XXI**: por uma nova regionalização. São Paulo: Max Limonad, p.54-66, 2004.

MARINI, Caio; FLACÃO-MARTINS, Humberto. **Todos por Pernambuco em tempos de governança**. Recife: CCS gráfica e editora, 2014. SEPLAG (Secretaria de Planejamento e Gestão do Governo do Estado de Pernambuco).

MELO, Roberto Salomão Amaral. **Programa Governo nos Municípios**: entre o modelo de gestão pública tradicional e o inovador um estudo de caso. 2004. 150 f. Dissertação (Mestrado). Programa de Pós-Graduação em Gestão e Pública para o Desenvolvimento do Nordeste - Universidade Federal de Pernambuco, 2004.

MÉO, Guy Di. Introdução ao debate sobre a metropolização. **Confins [Online]**, n. 4, Nov. 2008.

MEYER, Regina Maria Proserpi. O urbanismo: entre a Cidade e o território. **Ciência e Cultura**, São Paulo, v. 58, n. 1, jan./mar. 2006. Disponível em: <http://cienciaecultura.bvs.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0009-67252006000100016&lng=en&nrm=iso>. Acesso em: 14 out. 2016.

MIRANDA, Livia. **Urbanização e Dispersão**: as 'granjas' e a organização espacial em Carpina – PE. 1997. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 1997.

MONCLÚS, F. J. **Ciudad dispersa y ciudad compacta**. Perspectivas urbanísticas sobre las ciudades mediterráneas. D'Humanitats (Girona), n.º 7, p. 95-110, 1999.

MONCLÚS, F. J. Suburbanización y nuevas periferias. Perspectivas geográfico-urbanísticas. In: F. J. Monclús (Ed.), **La ciudad dispersa**. Barcelona: Centro de Cultura Contemporânea de Barcelona, 1998.

MONTE-MÓR, R.L.M. A Cidade e o Urbano. In: C. A. L. Brandão (Ed.). **As Cidades da Cidade**. Belo Horizonte: UFMG, 2006. p.185-197.

MOTTA, Diana Meirelles da. AJARA, Cesar. Configuração da Rede Urbana do Brasil. **Revista Paranaense de Desenvolvimento**, Curitiba, n. 100, p. 7-25, jan./jun. 2001.



MOURA, Juliana Andrade. **Metropolização e segregações urbanas em Campo Limpo Paulista/ SP**, 2010. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Universidade de São Paulo, São Paulo, 2010.

MOURA, Rosa. A dimensão urbano-regional na metropolização contemporânea. **EURE (Santiago)**, Santiago, v. 38, n. 115, p. 5-31, set. 2012.

MOURA, Rosa. **Arranjos Urbano-Regionais no Brasil: uma análise com foco em Curitiba**. 2009. 242 f. Tese (Doutorado em Geografia) – setor de Ciência da Terra da Universidade Federal do Paraná, Curitiba, 2009.

MOURA, Rosa; CASTELLO BRANCO, Maria Luisa Gomes. FIRKOWSKI, Olga Lúcia C. de. Movimento pendular e perspectivas de pesquisa em aglomerados urbanos. **São Paulo em Perspectiva**, v. 19, n. 4, p. 121-133. out./dez. 2005.

MOURA, Rosa; CINTRA, Anael. **Dinâmicas territoriais da população: primeiros resultados do Censo 2010**. Curitiba: IPARDS, 2011. (Nota técnica n.22).

MOURA, Rosa; LIRA, Sachiko Araki; CINTRA, Anael Pinheiro de Ulhôa. **Arranjos Espaciais: concentração e mobilidade que redesenham aglomerações e centros**. Curitiba: IPARDES. v.2, n.2, p. 51-67, jul./dez. 2012.

OBSERVATÓRIO DAS METRÓPOLES. **Análise das Regiões Metropolitanas do Brasil**. Relatório da atividade 1: identificação dos espaços metropolitanos e construção de tipologias. Brasília, DF, 2004, 118 p. Convênio Ministério das Cidades/Observatório das Metrôpoles/FASE/IPARDES.

OBSERVATÓRIO DAS METRÓPOLES. **Arranjos Institucionais para a Gestão Metropolitana**. Relatório de Pesquisa. Território, coesão social e governança democrática: Rio de Janeiro, São Paulo, Belo Horizonte, Curitiba, Porto Alegre, Salvador, Recife, Belém, Natal, Goiânia, Maringá. Brasília, 2009a. Convênio Ministério das Cidades/ Observatório das Metrôpoles/FASE/IPARDES.

OBSERVATÓRIO DAS METRÓPOLES. **Níveis de Integração dos Municípios Brasileiros em RMs, RIDEs e AUs à Dinâmica da Metropolização**. Relatório de Pesquisa. Rio de Janeiro, 2012. Disponível em: <http://observatoriodasmetrosoles.net/download/relatorio_integracao.pdf>. Acesso em: 14 ago. 2016.

OBSERVATÓRIO DAS METRÓPOLES. **Regiões Metropolitanas do Brasil**. Rio de Janeiro, 2010. Disponível em: <http://www.observatoriodasmetrosoles.net/download/observatorio_RMs2010.pdf>. Acesso em: 10 ago. 2016.

OBSERVATÓRIO DAS METRÓPOLES. **Território, coesão social e governança democrática**: Rio de Janeiro, São Paulo, Belo Horizonte, Curitiba,



Porto Alegre, Salvador, Recife, Belém, Natal, Goiânia, Maringá. Relatório de Pesquisa. Rio de Janeiro, 2009b.

OBSERVATÓRIO DAS METRÓPOLES. **Unidades Territoriais Urbanas no Brasil**. Regiões Metropolitanas, Regiões Integradas de Desenvolvimento Econômico e Aglomerações Urbanas em 2015. Rio de Janeiro, 2015.

OJIMA, Ricardo. Dimensões da Urbanização Dispersa e Proposta Metodológica para Estudos Comparativos: uma abordagem socioespacial em aglomerações urbanas brasileiras. **Revista Brasileira de Est. Pop. São Paulo**, São Paulo, v.24, n.2, p. 277-300, jul./dez. 2007.

PEREIRA, Paulo Affonso Soares. **Rios, Redes e Regiões**: A sustentabilidade a partir de um enfoque integrado dos recursos terrestres. Porto Alegre: AGE, 2000.

RANDOLPH, R. Avanços da metropolização e formação de novas fronteiras: investigações sobre trajetórias da urbanização em torno das metrópoles. **Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales**, Barcelona, v. XVI, n. 418 (43). 2012.

RANDOLPH, R. Reflexões sobre “urban fringe” e fronteiras de expansão ao redor das metrópoles: caminho para a sociedade urbana? In: SEMINÁRIO DE HISTÓRIA DA CIDADE DO URBANISMO, 11., 2010, Vitória, ES. **Anais...** Vitória: UFES, 2010, p. 1-16.

RANDOLPH, R. Utopia burguesa ou revolução urbana? Transformações da organização territorial e novas formas urbanas em áreas peri-metropolitanas do Rio de Janeiro. In: ENCONTRO NACIONAL DA ANPUR, 11., 2005, Salvador. **Anais...** Salvador: ANPUR, 2005, p. 1-20.

RANDOLPH, R., GOMES, P.H.O. Expansão da metrópole e áreas peri-metropolitanas: continuidade ou ruptura? O contexto de uma investigação do entorno do Rio de Janeiro. In: ENCONTRO NACIONAL DA ANPUR, 12., 2007, Belém. **Anais...** Belém: ANPUR, 2007, p. 1-20.

RANDOLPH, R., SOUTHERN, B.C. (Orgs.). **Expansão metropolitana e transformação das interfaces entre cidade, campo e região na América Latina**. São Paulo: Max Limonad, 2011.

REIS, Nestor Goulart. **Notas sobre Urbanização Dispersa e Novas Formas de Tecido Urbano**. São Paulo: Via das Artes, 2006.

RIBEIRO, Luiz César de Queiroz (org.). **Conjuntura Urbana**: Hierarquização e identificação dos espaços urbanos. Rio de Janeiro: Letra Capital/Observatório das metrópoles, 2009.



RICHARDSON, H. **Economia Regional**: teoria da localização, estrutura urbana e crescimento regional. Rio de Janeiro: Zahar, 1975.

SANTOS, Milton. **A Natureza do Espaço**. Técnica e Tempo. Razão e Emoção. 4.ed. São Paulo: Edusp, 1996.

SANTOS, Milton. **A urbanização brasileira**. São Paulo: Hucitec, 1998.

SANTOS, Milton. Crescimento nacional e a nova rede urbana: o exemplo do Brasil. **Revista Brasileira de Geografia**, v.29, n.4., out./dez. 1967, p.78-92.

SANTOS, Milton. **O Brasil**: território e sociedade no início do século XXI. Rio de Janeiro: Record, 2001.

SILVA, Romerito Valeriano da; BARROSO, Leônidas Conceição. Conhecendo a Região Metropolitana do Vale do Aço (MG) e seu Colar Metropolitano. **E-metropolis**: Revista Eletrônica de Estudos Urbanos e Regionais, n. 10, ano 3, p. 37- 47, set., 2012.

SOARES, M. T. de S. Critério de delimitação de áreas metropolitanas e a possibilidade de sua aplicação ao Brasil. In: 1ª Conferência Nacional de Geografia de Cartografia. 1., Rio de Janeiro. **Anais...** Rio de Janeiro: Fundação IBGE, 1968. p. 23-30.

SOARES, P. R. R. Região Metropolitana ou Aglomeração Urbana? **Ensaio da Fundação de Economia e Estatística**, Porto Alegre, v. 36, n. 2, p. 323-342, set. 2015,

SOARES, P. R. R. Região Metropolitana ou Aglomeração Urbana? O debate no Rio Grande do Sul. **E-metropolis**: Revista eletrônica de Estudos Urbanos e Regionais, v. 4, p. 25-29. 2013.

SOUZA, Celina Maria de. **Metropolização Brasileira**: uma análise dos anos 70. Rio de Janeiro, Conselho Nacional de Desenvolvimento Urbano/Fundação Getúlio Vargas, 1985.

SOUZA, Maria Ângela de Almeida. BITON, Jan (Org.). **Recife**: transformações na ordem urbana. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2015. (Série Estudos Comparativos). Observatório das Metrôpoles. Disponível em: <
http://www.observatoriodasmetrôpoles.net/images/abook_file/serie_ordemurban_a_recife.pdf>. Acesso em: 14 ago. 2015.

TALASKA, Alcione. Região e Regionalização: revisão conceitual e análise do processo de reconfiguração fundiária e de alteração do uso da terra na região do Corede Norte/RS 12. **Caminhos de Geografia – revista on line**. Uberlândia v. 12, n. 37, mar. p. 201-215, 2011.



TONI, Jackson de; KLARMANN, Herbert. **Regionalização e planejamento: reflexões metodológicas e gerenciais sobre a experiência gaúcha.** Ensaios FEE, Porto Alegre, v. 22, n. especial, p. 517-538, 2002.

TORRES, H. G. Fronteira Paulistana. In: ENCONTRO NACIONAL DE ESTUDOS POPULACIONAIS, 14., Caxambú. **Anais...** Caxambú: ABEP, 2004.

VILLAÇA, Flávio. Espaço Intra-urbano no Brasil. São Paulo: Studio Nobel/FAPESP/Lincon Institute, 1998.