



**UNIVERSIDADE FEDERAL DE PERNAMBUCO
CENTRO DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS
DEPARTAMENTO DE CIÊNCIAS GEOGRÁFICAS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA**

WASHINGTON FELIX DE OLIVEIRA

**FATORES DE INTEGRAÇÃO DE
VITÓRIA DE SANTO ANTÃO-PE À
AGLOMERAÇÃO METROPOLITANA DE RECIFE**

RECIFE

2015

WASHINGTON FELIX DE OLIVEIRA

**FATORES DE INTEGRAÇÃO DE
VITÓRIA DE SANTO ANTÃO-PE À
AGLOMERAÇÃO METROPOLITANA DE RECIFE**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Geografia na Universidade Federal de Pernambuco, como parte dos requisitos para obtenção do título de Mestre em Geografia.

Orientador: Prof. Dr. Bertrand Roger Guillaume Cozic

RECIFE

2015

Catálogo na fonte
Bibliotecária Maria do Carmo de Paiva, CRB-4 1291

O48f Oliveira, Washington Felix de.
Fatores de integração de Vitória de Santo Antão-PE à aglomeração metropolitana de Recife / Washington Felix de Oliveira. – Recife: O autor, 2015.
91 f. : il. ; 30 cm.
Orientador: Prof. Dr. Bertrand Roger Guillaume Cozic.
Dissertação (mestrado) - Universidade Federal de Pernambuco, CFCH.
Programa de Pós-Graduação em Geografia, 2015.
Inclui referências.

1. Geografia. 2. Geografia da população. 3. Crescimento urbano. 4. Recife, Região Metropolitana do (PE). 5. Vitória de Santo Antão (PE). I. Cozic, Bertrand Roger Guillaume (Orientador). II. Título.

910 CDD (22.ed.) UFPE (BCFCH2016-05)



UNIVERSIDADE FEDERAL DE PERNAMBUCO - UFPE
CENTRO DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS - CFCH
DEPARTAMENTO DE CIÊNCIAS GEOGRÁFICAS - DCG
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA - PP GEO



WASHINGTON FELIX DE OLIVEIRA

FATORES DE INTEGRAÇÃO DE VITÓRIA DE SANTO ANTÃO-PE À
AGLOMERAÇÃO METROPOLITANA DE RECIFE

Dissertação aprovada, em 24/08/2015, pela comissão examinadora:

Prof. Dr. Bertrand Roger Guillaume Cozic
(1º examinador – orientador – PP GEO/DCG/UFPE)

Prof. Dr. Jan Bitoun
(2º examinador – PP GEO/DCG/UFPE)

Prof. Dr. Anselmo Cesar Vasconcelos Bezerra
(3º examinador – Ambiente, Saúde e Segurança/UFPE)

RECIFE – PE

2015

Aos meus familiares, especialmente meus pais Paulo (in memoriam) e Josiara, meu irmão Willams e minha avó Aline; por serem meus maiores incentivadores na busca por galgar maiores patamares em minha vida, e, sobretudo pelo amor sempre dedicado a mim da forma mais verdadeira possível.

A todos os amantes da Geografia.

AGRADECIMENTOS

Agradeço primeiramente a Deus por sempre ter me iluminado durante essa minha jornada. Agradeço pela valorosa intercessão de Nossa Senhora conduzindo-me em busca do bom êxito.

Agradeço a toda minha família, de forma especial a meus pais Paulo Delfino de Oliveira (*in memoriam*) e Josiara Bezerra Felix de Oliveira, pilares importantes e que sempre demonstraram confiança e apoio ao longo da minha vida para que eu pudesse alcançar os meus objetivos.

Agradeço a todos meus amigos por terem me ajudado em tantos momentos importantes, pela paciência e consideração.

Agradeço a meu orientador, professor Bertrand Cozic, pelo apoio, paciência, atenção e direcionamento prestado durante a realização dessa dissertação, aliado a materiais enriquecedores, contribuindo de forma eficaz na aquisição de novos conhecimentos.

Agradeço ao PPGEO – Programa de Pós-Graduação em Geografia pela oportunidade de aprimorar meus conhecimentos geográficos, como também pelo programa oferecer a infraestrutura necessária para um melhor desempenho de todos os seus pós-graduandos.

Enfim, agradeço a todos que colaboraram de forma direta ou indireta durante a construção dessa dissertação.

“A geografia brasileira seria outra se todos os brasileiros fossem verdadeiros cidadãos. O volume e a velocidade das migrações seriam menores. As pessoas valem pouco onde estão e saem correndo em busca do valor que não têm.”

(Milton Santos)

RESUMO

As transformações urbanas que vem acontecendo no município de Vitória de Santo Antão ao longo dos últimos anos, envolvendo a infraestrutura viária, instalação de empreendimentos industriais e expansão de sua mancha urbana estão atreladas principalmente a desconcentração das atividades industriais e produtivas nas grandes cidades brasileiras contribuindo conseqüentemente no processo de expansão da Região Metropolitana do Recife, que possui a maior população urbana do Nordeste, além de favorecer no surgimento de novos espaços econômicos no estado de Pernambuco. Os deslocamentos pendulares, importantes indicadores de integração urbano-funcional, entre Vitória de Santo Antão e a aglomeração metropolitana do Recife ainda não acontecem de forma intensa, revelando um processo ainda em formação. No entanto, a intensificação da rede urbana, associada às transformações urbanas recentes, está modificando a forma como as cidades exercem influência umas sobre as outras, atrelada a uma simplificação da hierarquia urbana. Diante desse cenário, a relação metropolitana atual também se materializa através da não dependência exclusiva do ambiente metropolitano, levando em consideração os espaços descontínuos de ocupação que conseguem se relacionar com a metrópole através de investimentos em redes materiais e imateriais.

Palavras-chave: Vitória de Santo Antão. Região Metropolitana do Recife. Expansão metropolitana.

ABSTRACT

The urban transformation that has been going on in the city of Vitória de Santo Antão over the past few years, involving the road infrastructure, installation of industrial enterprises and expansion of its urban spot are mainly linked to decentralization of industrial and productive activities in large Brazilian cities consequently contributing in the process of expansion of the metropolitan area of Recife, which has the largest urban population in the Northeast, besides favoring the emergence of new economic spaces in the state of Pernambuco. The commutings, important indicators of urban-functional integration between Vitória de Santo Antão and Recife metropolitan agglomeration has not yet occur in an intense way, revealing a process still in training. However, the intensification of the urban network, combined with the recent urban transformations, is changing the way cities exert some influence on the others, pegged to a simplification of the urban hierarchy. Considering this scenario, the current metropolitan relationship also materializes through nonexclusive dependence on the metropolitan environment, taking into account the discontinuous spaces occupation that manage to relate the metropolis through investments in material and immaterial networks.

Keywords: Vitória de Santo Antão. Metropolitan Region of Recife. Metropolitan expansion.

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ACPs – Áreas de Concentração Populacional
CEPLAN – Consultoria Econômica e Planejamento
COMPESA – Companhia Estadual de Saneamento
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
FACOL – Faculdades Escritor Osman da Costa Lins
FAINTVISA – Faculdades Integradas da Vitória de Santo Antão
FIDEM – Fundação de Desenvolvimento da Região Metropolitana do Recife
FUNDERM – Fundo de Desenvolvimento da Região Metropolitana do Recife
IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
IDH - Índice de Desenvolvimento Humano
IDHM – Índice de Desenvolvimento Humano Municipal
IFPE – Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia de Pernambuco
IPARDES – Instituto Paranaense de Desenvolvimento Econômico e Social
IPEA – Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada
PAC – Programa de Aceleração do Crescimento
PEA – População Economicamente Ativa
PIB – Produto Interno Bruto
PIL – Programa de Investimento em Logística
PSDB – Partido da Social Democracia Brasileira
PT – Partido dos Trabalhadores
REGIC – Regiões de Influências das Cidades
RIDEs – Regiões Integradas de Desenvolvimento Econômico
RM – Região Metropolitana
RMs – Regiões Metropolitanas
RMR – Região Metropolitana do Recife
SERFHAU – Serviço Federal de Habitação e Urbanismo
SGM – Sistema Gestor Metropolitano da RMR
SUDENE - Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste
UFPE – Universidade Federal de Pernambuco

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 – Taxa de Crescimento (%) – 1970/2000. Brasil – Aglomerações Metropolitanas ..	22
Tabela 2 – Dados Gerais dos Municípios da RMR .	37
Tabela 3 – Deslocamentos Pendulares: Municípios da RMR.	50
Tabela 4 – Deslocamentos Pendulares: Municípios do Colar Metropolitano e Carpina.	51
Tabela 5 – Profissões.	83
Tabela 6 – Avaliações das Linhas de Ônibus.	84
Tabela 7 – Municípios de destino para trabalho na RMR.	85

LISTA DE FIGURAS

Figura 1. Localização das Regiões Metropolitanas no Brasil	28
Figura 2. Regiões Ampliadas de Articulação Urbana	34
Figura 3. Regiões Intermediárias de Articulação Urbana	35
Figura 4. Regiões Imediatas de Articulação Urbana	35
Figura 5. Mapa da RMR.....	36
Figura 6. Conexões diretas a MetrÓpole de Recife	39
Figura 7. Índice de Desenvolvimento Humano na Grande Recife	41
Figura 8. Colar metropolitano proposto pela CONDEPE/FIDEM	49
Figura 9. Áreas de intervenção beneficiadas pelo PrometrÓpole	56
Figura 10. Obras de melhoria na habitabilidade	57
Figura 11. Construção de 179 unidades habitacionais próximo ao Canal Vasco da Gama/Arruda	57
Figura 12. Mapa do município de Vitória de Santo Antão.....	60
Figura 13. Intensidade dos deslocamentos pendulares na RMR	64
Figura 14. Arranjos Populacionais e Concentrações Urbanas em Pernambuco.....	65
Figura 15. Ônibus que faz a linha Vitória/Recife (TIP) – Rodoviária de Vitória de Santo Antão.	67
Figura 16. Avenida Mariana Amália – Centro de Vitória de Santo Antão ..	69
Figura 17. Praça Dom Luiz de Brito – Bairro Matriz – Vitória de Santo Antão	72
Figura 18. Residencial Jardins de Vitória – Vitória de Santo Antão	73
Figura 19. Residencial Jardins de Vitória – Vitória de Santo Antão	73
Figura 20. Residencial Águas Claras Condomínio Clube – Vitória de Santo Antão	74
Figura 21. Loteamento Colorado Luar de Vitória – Vitória de Santo Antão	74
Figura 22. Praça do Livramento – Vitória de Santo Antão	75
Figura 23. Unidade industrial do Engarramento Pitú Ltda – Vitória de Santo Antão	78
Figura 24. Entrada da Mondelez – Vitória de Santo Antão.....	79
Figura 25. Unidade industrial da Mondelez – Vitória de Santo Antão.. ..	79
Figura 26. Unidade industrial da BR Foods – Vitória de Santo Antão	80
Figura 27. Unidade industrial da Roca Group – Vitória de Santo Antão	80
Figura 28. Vitória Park Shopping – Vitória de Santo Antão	81

SUMÁRIO

1.	INTRODUÇÃO.....	14
2	PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS	17
3	AGLOMERAÇÕES URBANAS	18
3.1	Aglomerações Urbanas Contínuas: Áreas Contínuas de Ocupação	19
3.1.1	Aglomerações Urbanas Descontínuas: Expansão das Metrôpoles sem a eliminação do papel polarizador	20
3.2	Aglomerações Metropolitanas e sua influência direta em outras cidades	21
3.2.1	Definição de Regiões Metropolitanas: um tipo particular de cidade.....	23
3.2.2	A Institucionalização das Regiões Metropolitanas no Brasil: uma base para o planejamento.....	24
3.3	Arranjos Urbano-Regionais: uma nova categoria espacial de dimensão regional.....	29
3.3.1	Cidade-região: um advento das aglomerações difusas e metrôpoles contemporâneas.....	32
3.3.2	Divisão Urbano-Regional do IBGE e a Formação das Regiões de Articulação Urbana	33
4.	CARACTERIZAÇÃO DA REGIÃO METROPOLITANA DO RECIFE.....	36
4.1	Metropolização da Região Metropolitana do Recife.....	41
4.2	Processo de institucionalização da Região Metropolitana do Recife	44
4.3	Expansão Metropolitana aos municípios não inseridos na região metropolitana	47
4.4	Dificuldade de viabilidade e execução do plano metropolitano.....	52
5.	CARACTERIZAÇÃO DO MUNICÍPIO DE VITÓRIA DE SANTO ANTÃO.....	58
5.1.	Condições de integração a Região Metropolitana do Recife: Movimento pendular	61
5.2	Expansão urbana do município e o constante aumento de empreendimentos	68
5.3	Expansão industrial do município frente aos desafios da inovação na indústria pernambucana .	75
6.	RESULTADOS	83
7.	CONSIDERAÇÕES FINAIS	86
	REFERÊNCIAS	88

1. INTRODUÇÃO

A presente pesquisa discute os fatores de integração de Vitória de Santo Antão à aglomeração metropolitana do Recife, com enfoque acerca das transformações ocorridas ao longo dos últimos anos envolvendo a infraestrutura viária, instalação de empreendimentos industriais e expansão da mancha urbana de Vitória de Santo Antão.

A atual dinâmica metropolitana está transformando os espaços metropolitanos, surgindo as chamadas metrópoles contemporâneas. Tais metrópoles funcionam com mais fluidez, aumentando inclusive a interação entre diferentes metrópoles, com destaque para os deslocamentos pendulares que tornam mais nítida essa relação. A metrópole contemporânea torna-se protagonista nesse novo tempo marcado por metamorfoses urbanas. Torna-se mais importante a viabilização de condições de reprodução do capital. Ao mesmo tempo em que ela aumenta a relação entre diferentes metrópoles, ela garante que a reprodução do capital possa ser feita tanto nos centros metropolitanos quanto nos locais mais distantes. Sendo assim, a metrópole deixa de lado a dependência exclusiva do seu ambiente metropolitano, podendo gerar condições e tornar viável tal reprodução capitalista em qualquer espaço. Há uma redução relativa da importância econômica e urbana das aglomerações metropolitanas, evidenciada pelo crescimento urbano das cidades que se localizam no entorno metropolitano, mas que não prejudica o papel de destaque das mesmas. É preciso enfatizar que isso ocorre sem prejudicar as relações metropolitanas, que continuam fortes. Tal cenário favorece a expansão das aglomerações metropolitanas.

Mesmo diante dessas modificações, a tendência à metropolização é muito valorizada. O surgimento de uma cidade-região no ambiente metropolitano compreende as relações e interações contínuas entre as cidades que compõem esses aglomerados. Para tornar possível a formação dessa cidade-região, é preciso realizar investimentos que envolvam as redes materiais e imateriais.

Na fase atual de rápidas transformações urbanas, tanto as cidades metropolitanas quanto as não metropolitanas podem exercer influência dependendo de suas características. A hierarquia urbana está mais dinâmica, não funciona de forma “mecânica” como o modelo clássico hierárquico, não aponta limites para sua atuação e definição do local ao global, tornando-se um fenômeno complexo.

A expansão da rede urbana brasileira compreende as décadas de 60 e 70, período marcado pelo surgimento das primeiras aglomerações urbanas, que dividem-se em contínuas e descontínuas. As aglomerações urbanas contínuas, mais tradicionais, representam o grande

agrupamento físico das cidades que crescem de forma intensa, possuindo seus espaços urbanos interligados, favorecendo os deslocamentos pendulares, conseqüentemente uma integração mais eficaz. No entanto, as aglomerações descontínuas também conseguem se destacar, principalmente pelo avanço tecnológico implementado nos transportes e nas comunicações, viabilizando a existência de fortes e consistentes relações econômicas mesmo sem a junção física das cidades. Porém, quanto mais distante as cidades estiverem do polo das aglomerações urbanas, maior será a necessidade de infraestrutura.

De forma concomitante a disseminação das aglomerações urbanas, com ênfase nas descontínuas, promoveu-se a interiorização da rede urbana no Brasil, graças à desconcentração das atividades produtivas, responsável por gerar novos espaços econômicos, de grande importância para a diversificação econômica do país. As indústrias têm papel destacado e atuante na reestruturação econômica e produtiva das cidades.

A formalização das regiões metropolitanas através da institucionalização realizada pelos próprios estados, a partir da Constituição Federal de 1988, fez com que o número de RMs – Regiões Metropolitanas no Brasil crescesse bastante. Há uma tendência de busca pelo status metropolitano, que garante teoricamente uma maior visibilidade aos municípios assim considerados por lei. Devido à ausência de critérios normativos, algumas RMs apresentam municípios que não deveriam estar integrados, enquanto outras deixam de integrar municípios que poderiam estar inseridos. Apesar da rigidez e imposição feita pelo governo durante a ditadura militar, os estudos voltados as áreas metropolitanas possuíam mais rigor conceitual.

Com a metamorfose metropolitana em curso, diversas cidades começam a integrar-se ao fenômeno metropolitano em si, mesmo sem estar inseridas legalmente, embora apresentem condições de fazer parte. É necessário redefinir a institucionalização de novos limites para as regiões metropolitanas, para que estejam em conformidade com as mudanças identificadas nos últimos anos. No entanto, é preciso analisar se a inserção na região metropolitana traz realmente benefícios, pois no contexto atual, qualquer cidade pode proporcionar condições para a reprodução do capital, não sendo necessário fazer parte da metrópole para manter relações com a mesma.

A presente dissertação tem como objetivo a análise dos fatores de integração entre Vitória de Santo Antão e a aglomeração metropolitana do Recife, destacando a expansão da Região Metropolitana do Recife a Oeste, visando à compreensão no que diz respeito às relações materializadas por fluxos e empreendimentos, ritmos de crescimento, concentração e densidade populacional, como também identificar as causas condicionantes da expansão da

Região Metropolitana do Recife a Oeste e avaliar o nível de integração entre Vitória de Santo Antão e a aglomeração do Recife através do fluxo de deslocamentos pendulares.

A escolha do tema da pesquisa se deve ao fato da busca de respostas que se adequem as rápidas e significativas mudanças que envolvem o município de Vitória de Santo Antão desde o início do século vigente. Através de projetos de infraestrutura, instalações de grandes empreendimentos e conjuntos residenciais, a cidade passa por uma metamorfose urbana. A RMR – Região Metropolitana do Recife encontra-se num processo de expansão a oeste. Devido ao seu crescimento econômico e expansão urbana, Vitória apresenta potencial para integrar a RMR.

Os novos empreendimentos e a duplicação da BR-232 influenciam e possibilitam condições de integração do município de Vitória de Santo Antão, que se encontra num processo de expansão urbano-industrial, à RMR. A descentralização dos investimentos no estado e a interiorização dos empreendimentos estão relacionadas ao planejamento estratégico do governo do estado de Pernambuco. A expansão das aglomerações metropolitanas, sob a ação do Estado, está relacionada com a infraestrutura viária, empreendimentos industriais, expansão do mercado imobiliário e financeiro, e nesse caso particular, conseqüentemente com o crescimento da mancha urbana de Vitória.

Segundo o trabalho de Divisão Urbano Regional (IBGE, 2013), Vitória de Santo Antão classifica-se como centro de uma região de articulação imediata. Sendo assim, para um cenário futuro pode estar se formando uma região urbana, e não se configurando apenas a expansão da aglomeração.

A dissertação encontra-se dividida em três capítulos centrais, iniciada pela introdução e procedimentos metodológicos. O capítulo 3 trata das aglomerações urbanas, abordando sua importância e diferenciando as aglomerações urbanas contínuas e descontínuas. Aborda a influência direta das aglomerações metropolitanas em outras cidades, como também a institucionalização das regiões metropolitanas no Brasil. O capítulo ainda trata dos conceitos de arranjos urbano-regionais, cidade-região e a inovação do IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística na sua nova divisão urbano regional. No capítulo 4 é feita uma caracterização da Região Metropolitana do Recife, tratando desde o processo de metropolização até a sua institucionalização, enfatizando sua expansão e a dificuldade de viabilidade e execução do plano metropolitano. No capítulo 5 é apresentada uma

caracterização do município de Vitória de Santo Antão levando em consideração a expansão urbana e industrial em seu território.

2. PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

A pesquisa realizada neste trabalho pode ser classificada quanto à natureza como pesquisa básica que tem por objetivo a produção de novos conhecimentos, mas sem uma aplicação prática prevista; quanto à forma de abordagem do problema como qualitativa; quanto aos objetivos gerais como explicativa, quanto aos procedimentos técnicos como bibliográfica pelo fato da pesquisa ser elaborada tendo com base material já publicado sobre o tipo de fenômeno a ser estudado.

Enquanto procedimento, este trabalho se dá por meio do método de procedimento histórico, visando a associação da contemporaneidade com processos que aconteceram no passado e podem ter implicação com o fenômeno estudado.

Para atender aos objetivos que buscam respostas sobre o ritmo de crescimento, evolução da densidade populacional e deslocamentos pendulares, a pesquisa utilizou dados do Censo Demográfico de 2000 e 2010. A escolha dessa ferramenta se dá pelo fato da mesma permitir a compreensão da intensidade do movimento pendular que expressa ideia de integração e revela o grau de inserção no fenômeno urbano-metropolitano da aglomeração a ser estudada. Se o volume de entrada de pessoas for maior, indica que o município é receptor de fluxos e remete à centralidade. No entanto, se o volume de saída for maior, representa uma dependência maior em relação aos polos.

Para compreender a razão do deslocamento entre Vitória e à aglomeração metropolitana do Recife foi feito um questionário de percepção sobre a integração de Vitória de Santo Antão à RMR, junto à população que realiza esse deslocamento diário em diferentes horários. 50 pessoas foram escolhidas de forma aleatória para responder o questionário proposto. O questionário foi aplicado na rodoviária do município de Vitória, como também em algumas paradas intermunicipais.

Alguns empreendimentos industriais visitados, que se encontram instalados em Vitória de Santo Antão, não aceitaram a realização de entrevistas para identificar os vínculos dos mesmos com escritórios e empresas da Região Metropolitana do Recife e de outros estados, alegando não fazer parte da política da empresa tal tipo de abordagem, mesmo com fins educacionais e de pesquisa.

3. AGLOMERAÇÕES URBANAS

A Revolução Industrial, que teve início na Inglaterra no século XVIII, foi uma das principais responsáveis pelo aumento da urbanização em escala mundial. O mundo passou por uma série de mudanças que permeiam pela escala rural-urbano. A oferta de emprego crescente na cidade associada à mecanização agrícola no campo resultou no fenômeno do êxodo rural em grande escala, dando início a uma grande concentração populacional que se tornou forte característica e tendência das grandes aglomerações urbanas. As cidades tornaram-se centros de controle produtivo, atraindo um enorme contingente populacional, favorecido pela evolução nos meios de transporte e comunicação, que aumentou significativamente a velocidade das transformações urbanas.

Wilson Cano (1985) destaca que o surgimento das aglomerações urbanas no Brasil está ligado à intensificação da rede urbana que remete as décadas de 60 e 70, período de acelerado crescimento demográfico e expansão da economia brasileira.

Diante da representatividade dos espaços urbanos e sua concentração espacial, é preciso compreender a função das aglomerações urbanas no sistema urbano, além de suas articulações externas. As aglomerações urbanas são espaços que englobam mais de uma cidade que apresentam integração socioeconômica e se destacam por um avançado processo de urbanização com grande concentração populacional apresentando características e problemas em comum, significativos fluxos intermunicipais, além de possuir uma alta porcentagem de PEA – População Economicamente Ativa, envolvida em atividades essencialmente urbanas. Elevados processos de urbanização encontram-se ligados às transformações ocorridas nas áreas rurais que apontam mudanças estruturais no setor primário.

Apesar do termo “aglomerações urbanas” ser comumente associado ao termo “metrópole”, as cidades que compõem as aglomerações urbanas não são necessariamente metropolitanas, ou seja, também englobam outros espaços urbanos. A interiorização da rede urbana brasileira contribuiu para a disseminação das aglomerações urbanas em todo o território brasileiro, auxiliada pela desconcentração das atividades produtivas e surgimento de novos espaços com dinamismo econômico. O processo de expansão das aglomerações urbanas torna-se possível pela ampliação da abrangência dos fluxos, estreitamento de relações entre aglomerações vizinhas, densificação do perfil concentrador das aglomerações, como também a consolidação da importância das aglomerações como elos da divisão social do trabalho. A

expansão das aglomerações urbanas causa uma industrialização com rápido crescimento econômico e mudanças estruturais na base produtiva.

Segundo o estudo desenvolvido pelas autoras Davidovich e Lima (1975) existem duas formas de identificar as concentrações urbanas abaixo do nível metropolitano, podendo ser aglomerações caracterizadas por um espaço urbanizado predominantemente contínuo ou aglomerações sem espaço urbanizado contínuo. De acordo com o referido estudo é muito importante levar em consideração à integração econômica e social entre os municípios da aglomeração. Os deslocamentos pendulares destacam-se como um dos principais indicadores para medir tal integração.

3.1. AGLOMERAÇÕES URBANAS CONTÍNUAS: ÁREAS CONTÍNUAS DE OCUPAÇÃO

Davidovich e Lima (1975) indicam que as aglomerações urbanas contínuas podem ser classificadas como resultantes da expansão de uma cidade central; resultante da expansão simultânea de duas ou mais cidades de porte aproximadamente equivalente que tendem a aglutinar-se através do fenômeno da conurbação; e resultantes de uma integração decorrente do próprio sítio geográfico.

As aglomerações urbanas contínuas resultantes da expansão de uma cidade central têm como principal característica a relação de dominação-dependência entre as cidades que compõem esse processo. Ao redor da cidade central, é comum o surgimento de núcleos dormitórios e áreas de expansão industrial. São áreas que apresentam atividades que tendem a se complementar, caracterizada pela integração entre a cidade central e as cidades do entorno. No entanto, a diversificação encontrada não possui o mesmo grau das aglomerações do tipo metropolitano. Davidovich e Lima (1975)

As aglomerações urbanas contínuas, resultantes da expansão simultânea de duas ou mais cidades de porte aproximadamente equivalente que tendem a aglutinar-se, têm como traço marcante o processo de conurbação relacionado à industrialização, responsável por dinamizar economicamente a área e aproximar as cidades através do movimento pendular dos trabalhadores, fazendo com que os espaços sejam cada vez mais preenchidos acompanhando a evolução do processo. Davidovich e Lima (1975)

Castells (1983) indica que as indústrias são atraídas pela dinâmica das cidades que envolve um jogo diversificado de interesses, mas a industrialização é responsável por provocar mudanças no perfil urbano das cidades em que estão inseridas.

As cidades atraem a indústria devido a estes dois fatores essenciais (mão de obra e mercado) e, por sua vez, a indústria desenvolve novas possibilidades de empregos e suscita serviços. Mas o processo inverso também é importante: onde há elementos funcionais, em particular matérias-primas e meios de transporte, a indústria coloniza e provoca urbanização. Nos dois casos, o elemento dominante é a indústria, que organiza inteiramente a paisagem urbana. Este domínio, no entanto, não é um fato tecnológico, mas a expressão da lógica capitalista que está na base da industrialização. (CASTELLS, 1983. p. 19)

No caso das aglomerações urbanas contínuas resultantes de uma integração decorrente do próprio sítio geográfico, observa-se a ênfase nas cidades geminadas que apresentam um elo na promoção de integração e intercâmbio.

3.1.1 AGLOMERAÇÕES URBANAS DESCONTÍNUAS: EXPANSÃO DAS METRÓPOLES SEM A ELIMINAÇÃO DO PAPEL POLARIZADOR

É possível identificar as aglomerações sem espaço urbanizado contínuo como aglomerações formadas por cidades de municípios contíguos que apesar de não apresentar aglutinação espacial mantêm relações de integração, principalmente econômicas.

As aglomerações urbanas descontínuas tornam-se possíveis principalmente pelo desenvolvimento dos meios de comunicação, responsáveis por diminuir as barreiras geográficas impostas pela distância real entre as cidades. É uma nova forma de compreender as relações entre as cidades que independem da ligação geográfica. Complementando o desenvolvimento nas telecomunicações, o avanço dos transportes e a disponibilidade de energia possibilitam a dispersão urbana, aumentando a fluidez nas aglomerações urbanas. Tal quadro está relacionado ao processo de desconcentração das atividades produtivas que visam diversas regiões até então pouco exploradas economicamente, mantendo a sede e os centros gestores das empresas nas cidades polo. A instalação de indústrias é bastante importante nesse contexto, mas para que as mesmas se instalem em locais mais distantes do polo das aglomerações, é preciso garantir o escoamento da produção através de rodovias de forma rápida e eficaz, como também assegurar a eficiência dos meios de comunicação, garantindo o estabelecimento contínuo de relações. É preciso oferecer vantagens que variam entre isenção de impostos, doação ou baixo custo do terreno e mão de obra barata e especializada.

Devido a essa nova fase, mais complexa, do processo de urbanização, muitas características que até então pertenciam quase exclusivamente às metrópoles tornam-se inerentes também a outros espaços urbanos não metropolitanos. Os espaços urbanos passam

por uma relativa homogeneização, fruto do processo de globalização. É importante compreender que o fenômeno da metropolização do espaço não obedece necessariamente à contiguidade espacial nem aos limites institucionalizados. Firkowski e Moura (2003) destacam esse fenômeno da seguinte forma:

A metropolização pode ser compreendida como um momento de maior complexidade do processo de urbanização; um fenômeno que se refere muito mais aos modos de vida e de produção que à própria dimensão territorial das metrópoles. [...] Dessa forma, o processo de metropolização não pode ser capturados por limites previamente definidos, o que agrava o conflito entre as unidades político-administrativas historicamente determinadas e o processo urbano espacial em curso. (FIRKOWSKI; MOURA, 2003. p. 33)

3.2. AGLOMERAÇÕES METROPOLITANAS E SUA INFLUÊNCIA DIRETA EM OUTRAS CIDADES

As aglomerações metropolitanas são responsáveis por dar sentido à institucionalização das regiões metropolitanas e possuem um importante papel nas mudanças das redes urbanas regionais, com destaque para o crescimento de aglomerações urbanas metropolitanas de menor porte em relação às antigas metrópoles nacionais (São Paulo, Rio de Janeiro e Belo Horizonte). O processo de urbanização é essencialmente modificado através da metropolização, considerada como um estágio superior a tal processo.

Os autores Knox e Agnew (1994) conceituam a aglomeração metropolitana da seguinte maneira:

Aglomeração 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 fortemente integrados ou considerando parcialmente ou inteiramente área de um único município. A densificação de atividades e populações acontece nas áreas metropolitanas. (KNOX; AGNEW, 1994)

O grande acréscimo populacional das aglomerações metropolitanas se deu de forma concomitante ao acelerado processo de urbanização no Brasil, evidenciado na década de 1970.

Mais que a dispersão da rede urbana, o que se verifica no Brasil é a expansão das aglomerações metropolitanas que resulta numa integração muito mais complexa e intensa entre as cidades que as compõem, com destaque para os fluxos diários, tanto de pessoas como de capital. Tal processo torna-se evidente quando uma cidade cresce e se destaca demais

apresentando uma grande influência, principalmente econômica, em relação às outras cidades da aglomeração. Torna-se válido destacar que a formação das aglomerações metropolitanas não depende exclusivamente da concentração populacional. A dinamização das relações econômicas e difusão de novas territorialidades têm importante papel na configuração espacial de tais aglomerações.

Apesar da sua grande importância tanto econômica, como urbana, as aglomerações metropolitanas, diferente da década de 70, têm experimentado uma redução em suas taxas de crescimento desde a década de 80. A população é cada vez maior no entorno metropolitano e em cidades que ultrapassam os 100 mil habitantes, devido entre outros fatores, ao menor preço do terreno, problemas urbanos em menor escala e garantia de acesso a diversos serviços especializados que antes só existiam no ambiente das metrópoles. Apesar da diminuição da participação da população nas metrópoles e da desconcentração demográfica, não se configura uma desmetropolização, pois o grau de importância e peso demográfico se mantém como apontam os dados do Censo 2010 do IBGE, que indicam que a população das aglomerações metropolitanas compreende 43,42% da população total do Brasil. Essa tendência de diminuição nas taxas de crescimento das aglomerações metropolitanas pode ser identificada através da tabela 1 abaixo:

TAXA DE CRESCIMENTO (%) - 1970/2000			
BRASIL – AGLOMERAÇÕES METROPOLITANAS			
AGLOMERAÇÕES METROPOLITANAS	TAXA DE CRESCIMENTO (%)		
	1970/80	1980/91	1991/2000
Belém	4,31	2,92	2,82
Fortaleza	4,28	3,36	2,44
Recife	2,95	1,86	1,46
Salvador	4,43	3,18	2,14
Belo Horizonte	4,73	2,54	2,34
Rio de Janeiro	2,44	1,02	1,15
São Paulo	4,46	1,87	1,62
Campinas	6,60	3,48	2,49
Curitiba	5,84	3,04	3,23
Porto Alegre	3,79	2,50	1,62
Goiânia	6,64	3,70	3,29
Brasília	8,05	3,50	3,74
TOTAL	4,07	2,14	1,92
AGLOMERADO			

Fonte: FIBGE, Censos Demográficos de 1970, 1980, 1991 e 2000 (dados preliminares)

3.2.1. DEFINIÇÃO DE REGIÕES METROPOLITANAS: UM TIPO PARTICULAR DE CIDADE

A metrópole é caracterizada basicamente pela cidade central que exerce influência em uma grande área. Complementando este sentido, a 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 METRÓPOLES, 2004, p. 8)

Desde a modificação na Constituição Federal referente às regiões metropolitanas, as mesmas perderam um pouco a sua essência conceitual, porque o recorte metropolitano leva em consideração a burocracia da institucionalização sem necessariamente apresentar essencialmente características reais de metropolização. Devido ao surgimento de várias legislações específicas para as regiões metropolitanas que são institucionalizadas, torna-se difícil realizar estudos análogos entre as mesmas, pois faltam critérios que homogeneizem a identificação de municípios metropolitanos.

As regiões metropolitanas em si são aglomerações metropolitanas que foram institucionalizadas pelo Estado. O fenômeno metropolitano se desenvolve no envolvimento de algumas cidades de forma direta no contexto de seus arranjos urbanos, dinamizando uma área com processos múltiplos de integração que promovem uma interação contínua. A institucionalização, sob a responsabilidade do Estado, determina o fenômeno para fins de planejamento urbano-metropolitano.

As regiões metropolitanas são unidades regionais bastante diferentes, pois muitas delas foram criadas sem critérios bem definidos e consistentes, no que tange à sua institucionalização e o estabelecimento de normas para definir os municípios que devem ou não ser considerados como metropolitanos.

Castells (1983) traz uma reflexão acerca do surgimento da região metropolitana como uma nova forma espacial, levando em questão o processo de produção e organização do espaço sob a égide do capitalismo.

É através da análise de processo de produção de uma nova forma espacial, a região metropolitana, que toda a problemática de organização do espaço nas sociedades capitalistas é recolocada em questão [...]. Trata-se de qualquer coisa a mais do que

um aumento de dimensão e de densidade dos aglomerados urbanos existentes. As definições mais difundidas, assim como os critérios de delimitação estatística não guardam esta mudança qualitativa e poderiam aplicar-se, de fato, a qualquer grande cidade. O que distingue esta nova forma das precedentes não é só o seu tamanho (que é consequência de sua estrutura interna) mas também a difusão nos espaço das atividades, das funções e dos grupos, e sua interdependência segundo uma dinâmica social amplamente independente da ligação geográfica.(CASTELLS, 1983, p. 53).

3.2.2. A INSTITUCIONALIZAÇÃO DAS REGIÕES METROPOLITANAS NO BRASIL: UMA BASE PARA O PLANEJAMENTO

A institucionalização das regiões metropolitanas no Brasil pode ser dividida em duas fases. A primeira fase tem como característica principal a centralidade e autoritarismo federal como reflexo da ditadura militar, que não permitia intervenção dos estados no planejamento (urbano). A segunda fase, de característica oposta à primeira, tem como marco o aumento deliberado das regiões metropolitanas, devido principalmente ao papel adquirido por cada estado federado de definir institucionalmente as mesmas. A Constituição Federal de 1988, pós-ditadura militar, concedeu autonomia aos estados, que não adotaram critérios semelhantes para a institucionalização das regiões metropolitanas, fazendo com que nem sempre o seu conceito fosse de fato respeitado.

Vale destacar as referências teóricas seguidas no caso brasileiro para compreender a forma como se processou a institucionalização das regiões metropolitanas. Barreto (2012) destaca que:

Duas referências teóricas foram largamente utilizadas, tanto para os temas pertinentes ao desenvolvimento regional quanto para o urbano. A primeira, relativa à discussão de modelos aplicativos, fazendo com que estudos econômicos voltados ao crescimento urbano e regional tivessem importância e ocupassem profissionalmente investigadores no planejamento. A segunda dessas referências foi a Teoria dos Polos de Crescimento de Perroux (1973), com forte influência no discurso nos organismos de planejamento. Enfim, planejar de forma racional o crescimento urbano e a descentralização econômica era o desafio brasileiro naqueles anos. [...] Segundo a Teoria dos Polos de Crescimento a capacidade de crescimento só é possível de se registrar em determinados pontos do território. Assim, a partir de um polo de crescimento seria possível promover o desenvolvimento da região onde o mesmo está inserido. Para isso, seriam elementos fundamentais, os corredores viários por onde os fluxos entre o polo e sua hinterlândia ocorreriam. (BARRETO, 2012. p. 94,95)

A primeira fase da institucionalização das regiões metropolitanas no Brasil teve início na década de 70, como componente da política nacional de desenvolvimento urbano,

relacionada à expansão da produção industrial e a consolidação das metrópoles nesse processo.

O surgimento das regiões metropolitanas no Brasil não se deu de forma isolada e acompanhou o processo mundial que destacava o surgimento de regiões de influência que já possuísem certo grau de autonomia, como destacado por Firkowski e Moura (2001). Com início na década de 1970, o processo de metropolização representa um marco importante no processo de urbanização brasileiro. Com o acelerado e desordenado incremento populacional nesse período, foi preciso investir no estudo das áreas metropolitanas do Brasil, para poder assim compreender o processo de metropolização e delimitar critérios a mesma, pois os problemas deixavam de ser municipais e passavam a atingir uma dimensão metropolitana, com crescimento de áreas conurbadas e uma maior demanda de serviços e atividades.

Durante o período do regime militar, surgiu a primeira tentativa de organização das regiões metropolitanas, contando com apoio financeiro para a execução de projetos nas áreas de transporte, saneamento, infraestrutura e habitação. A Constituição Federal de 1967, em seu art. 157, § 10, dispôs claramente sobre o assunto: "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". Essa redação foi mantida pelo art. 164 da Emenda Constitucional nº 1, de 17 de outubro de 1989. Mas, foi somente em 1973 que as regiões metropolitanas começaram a ser formalmente instituídas, através das leis complementares federais. A primeira foi a Lei Complementar Federal nº 14, de 8 de junho de 1973, que estabeleceu as regiões metropolitanas de São Paulo, Belo Horizonte, Porto Alegre, Recife, Salvador, Curitiba, Belém e Fortaleza. A Região Metropolitana do Rio de Janeiro foi criada pela Lei Complementar Federal nº 20, de 1º de julho de 1974, após a fusão dos estados do Rio de Janeiro e da Guanabara.

A segunda fase da instituição iniciou-se com a Constituição Federal de 1988, que deu autonomia ao Estado para que o mesmo institucionalize suas unidades regionais, sem seguir um parâmetro nacional uniforme, que resultou no surgimento de novas regiões metropolitanas, que na maioria dos casos, eram espaços de crescimento e ocupação contínuos, polarizados pelas capitais de estados ou centros regionais. Como resultado dessa autonomia para intervenção, foram abertas possibilidades de inserção das regiões metropolitanas em processos estaduais de planejamento regional.

Sob a ótica de Azevedo e Mares Guia (2007, p.262, 263):

[...] a Constituição Federal de 1988 vem institucionalizar um novo acordo entre os vários atores do cenário metropolitano. [...] a Constituição confere tratamento genérico à questão metropolitana, delegando-a aos estados. Se, por um lado, foram estabelecidas condições para o surgimento de formatos institucionais mais condizentes com as diferentes realidades regionais, por outro lado, não foram garantidos recursos nem instituídos os mecanismos federais de financiamento compatíveis com a atribuição delegada aos estados. (AZEVEDO; MARES GUIA, 2007)

Após a Constituição Federal de 1988, evidenciou-se um grande crescimento no número de regiões metropolitanas no Brasil, de nove para vinte e três, aliado ao fato da liberdade dos Estados em definir os critérios de delimitação e institucionalização das novas regiões metropolitanas, aglomerações urbanas e microrregiões.

Considerando-se o papel do Governo do Estado como gestor que define a alocação de recursos, por privilegiar inversões em determinadas áreas do território de recursos, por privilegiar inversões em determinadas áreas do território estadual, sua atribuição de definir Regiões Metropolitanas para fins de planejamento e consequentes reflexos na organização futura do espaço estadual e o pacto federativo, reafirmado na Constituição de 1988, optou-se por selecionar os principais centros da rede urbana estadual, como forma de minimizar o problema de incluir a localização no processo classificatório desenvolvido. (BRANCO, 2007, p. 104, 105)

Apesar do aumento das regiões metropolitanas, a Constituição Federal de 1988 não definiu critérios ou normas específicas na institucionalização das RMs, dificultando comparações regionais pela distorção da hierarquização, porque apesar de possuírem em comum o fato da presença de manchas contínuas que em geral transcendem os limites político-administrativos municipais, sua delimitação não expressa de forma precisa a diversidade urbana das espacialidades de aglomeração, ou seja, ao invés de melhorar a governança das regiões metropolitanas, fez com que o problema se agravasse. Andrade e Clementino (2007) enfatizam a falta de critérios bem definidos na institucionalização das novas áreas metropolitanas após a Constituição Federal de 1988:

Grande parte dessas áreas metropolitanas não tem um perfil bem definido, nem caracterização própria e, muito menos, identidade metropolitana. Em alguns casos, municípios nitidamente rurais são introduzidos nas regiões metropolitanas, por pressão política dos governantes ou dos parlamentares; vazios urbanos consideráveis são identificados entre municípios de algumas regiões metropolitanas; ausência de problemas comuns são questões que vem marcando a constituição de regiões metropolitanas desse país. (ANDRADE; CLEMENTINO, 2007. p. 247)

Enquanto algumas metrópoles incorporam o conjunto de municípios que fazem parte de forma mais atuante na dinâmica metropolitana, devido à concentração populacional e econômica, outras metrópoles são formadas por dois grupos de municípios, os mais

integrados ao polo metropolitano e outros não tão integrados a essa dinâmica metropolitana, o que faz com que a metrópole possua municípios que não se encontrem de fato num momento de fenômeno urbano aglomerado, evidenciado pelo número de deslocamentos pendulares, densidade populacional e características ocupacionais. Em muitos casos a institucionalização efetivada pelo legislativo ocorre na busca de privilégios e *status*, como apontado por Firkowski e Moura (2001):

Essa sucessão demonstra o profundo desconhecimento quanto ao fato urbano-metropolitano por parte do legislativo e da própria sociedade, permitindo que, com a agilização do processo, se imponham projetos meramente formais. Vislumbram, também, resquícios da crença de que possam ser retomadas linhas de financiamentos voltadas a unidades regionais metropolitanas, presentes no início dos anos de 1970. Porém, o que prevalece é o desejo do *status* mais que criar regiões, se instituem metrópoles, associados ao peso simbólico que as relaciona ao “progresso” e à “modernidade”. (FIRKOWSKI; MOURA, 2001. p. 32,33)

Com o aumento adquirido através da Constituição de 1988, aumentam também as responsabilidades de um planejamento de execução interligado, que permeie diferentes setores e integre de fato os municípios que formam a metrópole, que devem ser tratados como uma única cidade. A Constituição de 1988 tornou quase insustentável a viabilização de um projeto metropolitano. Mesmo assim, a união das governanças metropolitanas é fundamental na estratégia de gestão pública para que as melhorias dos investimentos venham a ocorrer de forma equitativa na busca de melhorias no direcionamento de recursos que visem solucionar os crescentes, conectados e inúmeros problemas metropolitanos. Os desafios metropolitanos são diversos e estão em expansão devido à velocidade das transformações em escala global.

Segundo dados do Observatório das Metrôpoles (2010), o Brasil possui atualmente 35 Regiões Metropolitanas e 3 Regiões Integradas de Desenvolvimento Econômico (RIDEs). É importante ressaltar também a existência de colares metropolitanos, áreas de expansão metropolitana e entorno metropolitano definidos por lei. O número atual é bem superior as 9 primeiras regiões metropolitanas instituídas pelo governo federal na década de 70.

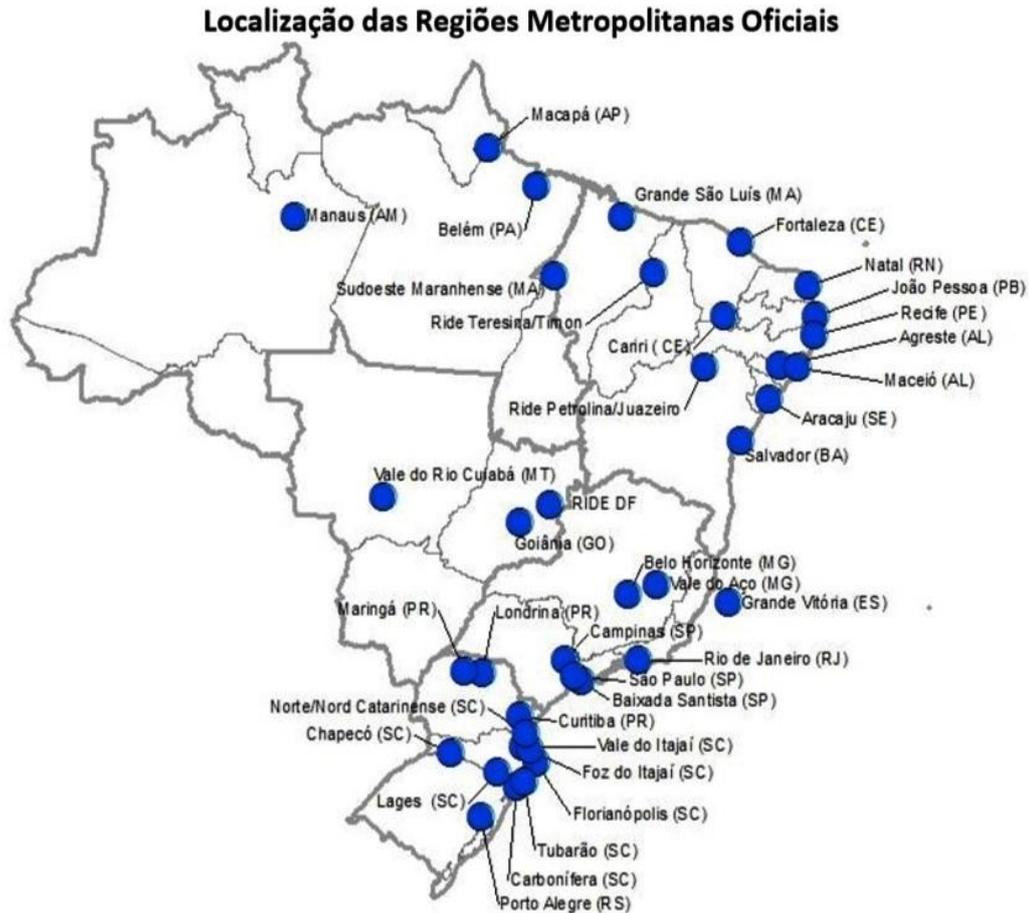


Figura 1. Localização das Regiões Metropolitanas no Brasil

Atualmente, diante do processo de metamorfose metropolitana, se desenvolvem cada vez mais estudos que buscam a institucionalização de novos limites para regiões metropolitanas no intuito de melhor defini-las. Segundo Rosa Moura e Anael Cintra (2012), muitas ACPs – Áreas de Concentração Populacional possuem só uma parte de seus municípios inseridos em unidades institucionalizadas, deixando de lado outros municípios que efetivamente participam do fenômeno da aglomeração urbana, mas não estão inseridos legalmente.

Quanto à questão metropolitana atual e a definição de seus limites, Firkowski e Moura (2001) destacam que:

[...] o processo de metropolização não pode ser capturado por limites previamente definidos, o que agrava o conflito entre, as estruturas territoriais e as unidades político-administrativas historicamente determinadas e o processo. Esta parece ser a principal dificuldade ao se tratar da questão metropolitana na atualidade, pois as Regiões Metropolitanas brasileiras, considerando todos os seus limitadores já tratados nesse texto, não dão conta da apreensão do processo, na medida em que encontram-se atreladas, muito mais, a interesses de ordem política do que à ocorrência do fenômeno. (FIRKOWSKI e MOURA, 2001, p. 37).

A dinâmica metropolitana atual está tornando-se cada vez mais independente do ambiente físico. Há uma diversidade de setores organizada pela lógica capitalista que determina a localização dos bairros residenciais, dos distritos industriais e das áreas de lazer. A necessidade de realizar grandes deslocamentos para utilizar os diferentes espaços metropolitanos tornou-se maior, principalmente para a população das periferias metropolitanas, geralmente localizadas afastadas do centro. Tal processo resulta numa grande marca do processo capitalista, a segregação espacial (metropolitana). Os fluxos de informação e comunicação adquirem importante papel no estabelecimento de novos limites na institucionalização de novas regiões metropolitanas, promovendo uma notória integração. As relações econômicas se tornam cada vez mais crescentes e importantes, e configuram a expansão do sistema urbano, que varia desde a localização de centros industriais até o desenvolvimento do sistema de transportes. A busca pela utilização das potencialidades de cada espaço acaba por moldar a cidade, determinando as novas estruturas sociais e urbanas.

O processo de desconcentração das atividades produtivas tornou-se uma constante no Brasil e desenha uma nova tendência urbana. Há uma busca por novos espaços urbanos, por parte das unidades industriais, que possibilitem um aumento nos lucros através de vantagens concedidas pelo Estado para a instalação das mesmas. Afinal, não é tarefa fácil encontrar espaços favoráveis, acessíveis e disponíveis nas grandes metrópoles. Além do mais, há uma série de problemas urbanos conectados em grande escala nas regiões metropolitanas. Os custos para a aquisição de terrenos são elevados, como também os impostos o são. Os grandes congestionamentos tornam os deslocamentos mais lentos, elevando os custos de circulação. Sendo assim, as empresas priorizam a permanência dos centros gestores nas metrópoles e buscam espaços próximos a elas para a instalação de novas unidades produtivas.

3.3. ARRANJOS URBANO-REGIONAIS: UMA NOVA CATEGORIA ESPACIAL DE DIMENSÃO REGIONAL

Em sua tese de doutorado, intitulada Arranjos Urbano-Regionais no Brasil: uma análise com foco em Curitiba, Rosa Moura (2009) propõe uma nova categoria espacial chamada de arranjos urbano-regionais, compreendendo à urbanização contemporânea e a relacionando às dinâmicas territoriais. Os arranjos urbano-regionais apresentam uma dinâmica mais intensa e complexa. Diferentemente do padrão espacial das aglomerações urbanas que se caracterizam pela extensão dos centros principais em áreas contínuas de ocupação, incluindo municípios vizinhos no mesmo emaranhado de relações, que leva em conta a constituição de polo e periferias, os arranjos vão mais além e alcançam uma escala urbana mais complexa e

uma dimensão regional, como consequência das transformações territoriais contemporâneas. Os arranjos urbano-regionais:

[...] extrapolam a cidade enquanto forma física delimitada pelo espaço construído e contínuo, incorporando as formas nem sempre contínuas de aglomerações urbanas mais extensas – assumindo a dificuldade do exercício de funções públicas de interesse comum a mais de um município; ao mesmo tempo, assimilam a perspectiva da região, ao polarizarem diretamente um território que transcende o aglomerado principal e que aglutina outras aglomerações e centros das proximidades, como também espaços rurais, assumindo uma multidimensionalidade e uma transescalaridade que demarcam seu caráter complexo, em uma configuração híbrida entre as noções do urbano e do regional. Essa forma espacial ampliada dos arranjos urbano-regionais beneficia-se das possibilidades de comunicação, que viabilizam a expansão contínua e descontínua da área urbana, reforçam os fluxos internos e ampliam os externos. (MOURA, 2009, p.26)

Complementando tal abordagem sobre arranjos urbano-regionais, Rosa Moura (2011) destaca ainda que esses arranjos são consequências do padrão atual de desenvolvimento e estão relacionados com a interação de processos concentradores de pessoas, bens, riqueza e conhecimento, profusão de fluxos e multiplicidade de escalas nas relações socioespaciais. Os arranjos são especificamente:

[...] concentradores de população, com relevância econômico-social e na infraestrutura científico-tecnológica, elevada densidade urbana e forte articulação regional, e extrema complexidade, devido à multiplicidade de fluxos multidirecionais de pessoas, mercadorias, finanças e de relações de poder, que se materializam em seu interior. Constituem unidades de alta produtividade e renda, dadas as atividades intensivas em conhecimento e tecnologia, tendo como segmentos estruturadores os mais modernos da indústria de transformação ou funções terciárias superiores. (MOURA, 2009, p.25)

Os arranjos urbano-regionais são caracterizados pela distribuição funcional seletiva das atividades econômicas; avançado setor terciário privilegiando centralidades; alocação da indústria/comércio/serviços ao longo dos eixos de comunicações, sendo as atividades menos rentáveis tradicionalmente relegadas às periferias. A configuração do mercado imobiliário contribui para a periferização da pobreza gerando uma maior seletividade espacial.

Moura (2009) enfatiza que os arranjos urbano-regionais não seguem precisamente os limites estaduais. Os arranjos são polarizados pela principal metrópole regional que trazem consigo centralidades expressivas e não seguem limites precisos, que se dividem em duas categorias: capitais regionais e centros sub-regionais. Moura (2009) ainda ressalta que uma cidade não precisa ter dimensões metropolitanas para fazer parte de uma região metropolitana, pois existe atualmente uma população metropolitana distribuída e organizada em áreas

regionais em permanente expansão, que são amorfas na forma e hierárquicas em sua escala de organização social.

Apesar da configuração de um novo aglomerado metropolitano, que incluem em seu processo transformações de áreas urbanas e mudanças nas centralidades, vale ressaltar o pensamento de De Mattos apud Moura (2011), destacando as cidades latino-americanas que seguem a expandir-se para distâncias cada vez mais longínquas, a constituir novas ou a incorporar centralidades consolidadas, mas sem eliminar o papel polarizador da metrópole principal. Nela, as funções de comando e o conhecimento são intensificados, os serviços superiores se assentam, e a atividade industrial prossegue localizada em seu interior estendido. As periferias, assim como outros arranjos espaciais singulares, mantêm-se como sustentáculos do crescimento da riqueza concentrada, a induzir o desenvolvimento desigual.

Em contraponto ao pensamento de De Mattos, Sandra Lencioni, em seu artigo: *A Metamorfose de São Paulo: o anúncio de um novo mundo de aglomerações difusas*; não acredita na manutenção do modelo centro-periferia e afirma que:

Nesse novo mosaico metropolitano compromete-se a tradicional forma de viver na cidade e, do ponto de vista da compreensão da dinâmica metropolitana, compromete a interpretação que imperou na segunda metade do século XX, aquela assentada no modelo centro-periferia, que norteou a compreensão do crescimento urbano das metrópoles latinoamericanas. O imenso aglomerado metropolitano de São Paulo, a macrometrópole, é a expressão máxima da indefinição das fronteiras e da desagregação da cidade compacta típica do início do século XX. Expressa uma metrópole difusa, de limites imprecisos, que, como dissemos, conurba cidades e se estende por centenas de quilômetros. No entanto, essas características não comprometem a interpretação de que ela se constitui numa única aglomeração. (LENCIONI, 2011, p.140)

Lencioni (2011) defende um novo tempo, protagonizado pela metrópole contemporânea, uma ampliação da metrópole moderna, fruto do processo de urbanização e industrialização. Tal metrópole é produto do processo de metropolização do espaço que se configura como uma metamorfose do processo de urbanização, um momento mais avançado, que expressa uma nova época, apontando similarmente a metrópole como uma condição para a reprodução do capital, um meio utilizado para a sua reprodução e, ainda, um produto do próprio capital, tendo como estratégia a renovação da reprodução capitalista em seu território. Nesse novo tempo anunciado, não se trata mais de criar cidades ou de desenvolver a rede urbana, se trata de produzir e desenvolver novas condições metropolitanas para a reprodução do capital. Essa característica a diferencia da metrópole moderna, pois tais condições são capazes de ser produzidas tanto no centro metropolitano como nos territórios mais distantes.

3.3.2. CIDADE-REGIÃO: UM ADVENTO DAS AGLOMERAÇÕES DIFUSAS E METRÓPOLES CONTEMPORÂNEAS

Diante do surgimento da metrópole contemporânea, Lencioni (2011) indica à constituição de uma cidade-região que está inserida em uma megalópole em formação, tendo como centros principais as metrópoles de São Paulo e do Rio de Janeiro. Uma das principais características da cidade-região nesse aglomerado metropolitano são os movimentos pendulares cotidianos entre o morar e o trabalhar em cidades distintas, intensificando a relação entre as metrópoles e fortalecendo a ideia de região. O termo cidade-região (SCOTT *et al.* apud LENCIONI, 2011) pode ser entendido da seguinte forma:

[...] ele exprime, com muita clareza, que a expansão territorial da metrópole constitui uma região, precisamente uma região de outro tipo, que não pode ser confundida com a região metropolitana relacionada ao processo de industrialização e urbanização, tão característica dos três primeiros quartos do século XX. Outros termos poderiam ser usados, numa extensa gama de termos concebidos para nominar essa nova metrópole que surge, mas esse termo deixa claro que o processo de metropolização do espaço, que no caso de São Paulo é acompanhado de desconcentração territorial da indústria, conforma uma região. (LENCIONI, 2011, p.138)

Lencioni (2011) destaca que apesar da homogeneização do território ser uma forte tendência da metropolização, nesse novo cenário, são criadas novas diferenças que contribuem para a fragmentação do interior desse aglomerado metropolitano e para a formação de uma nova hierarquia entre as cidades desse aglomerado, resultando numa metamorfose metropolitana e uma revolução nas redes materiais (redes de circulação e de transportes viários) e imateriais (rede de fluxos de informação e comunicação) que redimensionam a relação espaço-tempo. A metrópole contemporânea aponta uma integração multi-escalar, envolvendo o local, regional, nacional e global sem o forte padrão hierarquizado do passado, que foi largamente utilizado. Essa integração multi-escalar se torna cada vez mais intensa e se dá por complexas e inúmeras ramificações que não seguem uma estrutura hierárquica piramidal. Dessa forma, não existe a formação de um único nó central atuando como polo de atração.

A cidade-região torna-se possível quando o processo de urbanização das áreas que compõem o entorno metropolitano se intensifica e as mesmas começam a se integrar de forma mais contínua com a metrópole, aliado a fluxos entre as áreas supracitadas. (MAGALHÃES, 2008).

Na formação da cidade-região, a indústria ocupa um papel de destaque em seu desenvolvimento, pois redimensiona a efetiva produção do espaço, expandindo-o além das áreas metropolitanas, além de colaborar na intensificação das relações que envolvem o processo de globalização.

A extensão das condições gerais de produção aos entornos metropolitanos cria possibilidades de localização mais atrativas para a indústria em seus padrões atuais – menos dependente de grandes contingentes de mão de obra –, que passa a poder aproveitar estas disponibilidades de infraestrutura e a se livrar tanto dos fatores de rigidez mais fortemente concentrados nas metrópoles (como é o caso da atuação sindical) quanto das próprias deseconomias de aglomeração – cuja solução custosa (embora sempre socializada por toda a cidade) recairia em parte sobre a própria indústria ali localizada. (MAGALHÃES, 2008. p. 16)

É importante compreender nesse contexto atual que a urbanização não encontra-se limitada somente ao “ambiente construído” das cidades. O espraiamento de uma malha contínua, antes visto como condição vital para a expansão da urbanização, já não é mais condição única. O complexo avanço atual da urbanização acontece de forma difusa, não havendo necessidade de continuidade e contiguidade física entre os aglomerados. (LIMONAD, 2005)

3.3.2. DIVISÃO URBANO-REGIONAL DO IBGE E A FORMAÇÃO DAS REGIÕES DE ARTICULAÇÃO URBANA

Produzido pelo IBGE, o trabalho intitulado Divisão Urbano-Regional, surgiu do REGIC – Regiões de Influências das Cidades (2008) e tem como princípio básico auxiliar no planejamento nacional que precisa lidar continuamente com as disparidades do imenso território brasileiro.

Sendo um auxiliar ao planejamento nacional, apresenta-se em três níveis escalares com regiões contíguas e um município polo em cada um deles, não se restringindo aos limites estaduais. Tais regiões são chamadas de Regiões de Articulação Urbana e acompanham as transformações socioespaciais do Brasil.

Os três níveis escalares das Regiões de Articulação Urbana são divididas em Regiões Ampliadas de Articulação Urbana, Regiões Intermediárias de Articulação Urbana e Regiões Imediatas de Articulação Urbana.

Por regiões de articulação urbana, entende-se que:

[...] são espaços pautados numa organização em rede, onde os centros de gestão do território e os fluxos determinam as vinculações e o arranjo regional. Porém, tais

Fonte: IBGE, 2013

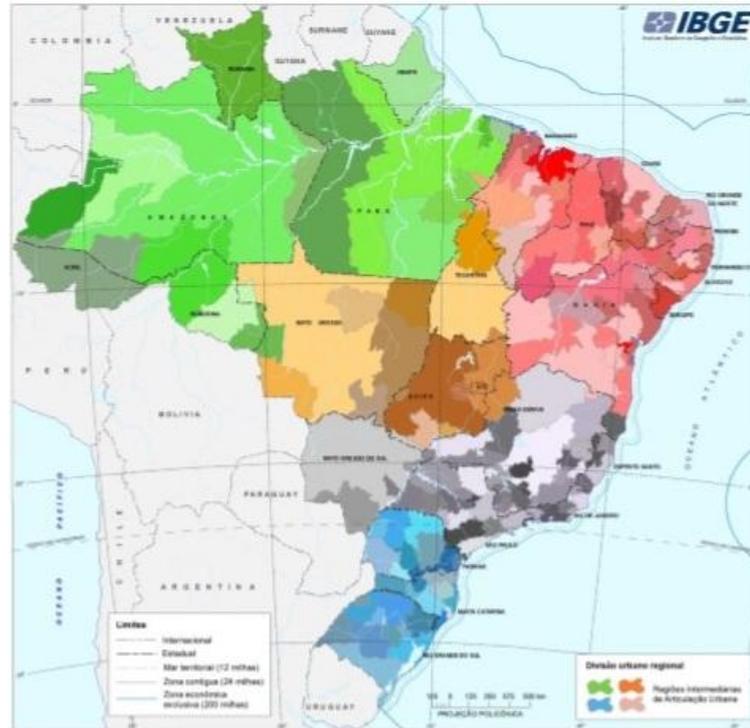


Figura 3 - Regiões Intermediárias de Articulação Urbana

Fonte: IBGE, 2013

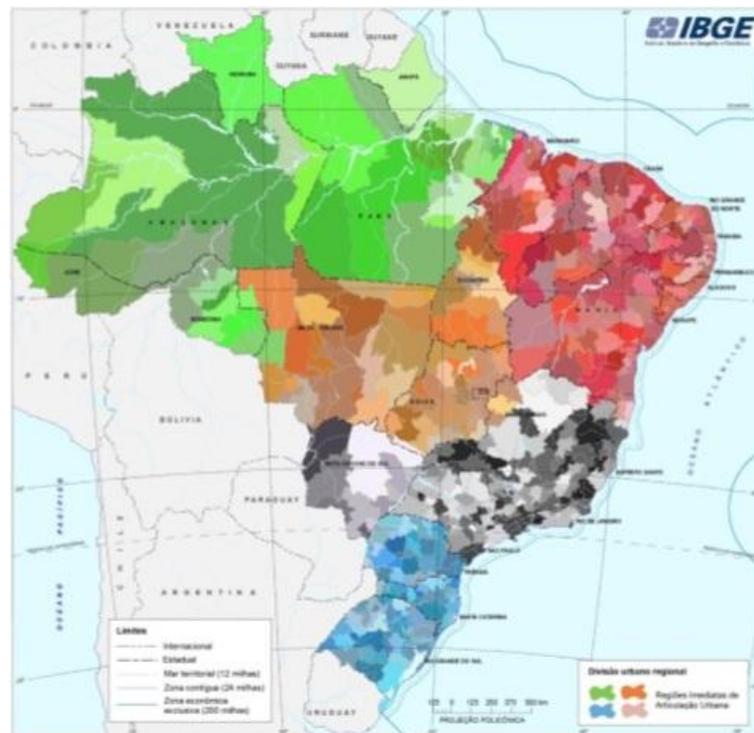


Figura 4 - Regiões Imediatas de Articulação Urbana

O estudo desenvolvido pelo IBGE realiza um mapeamento das regiões urbanas que se articulam em diferentes níveis, contribuindo com subsídios para estudos regionais específicos, envolvendo também a categoria metropolitana.

4. CARACTERIZAÇÃO DA REGIÃO METROPOLITANA DO RECIFE

A RMR – Região Metropolitana do Recife encontra-se na porção oriental do nordeste brasileiro, com boa parte de seus municípios localizados na faixa litorânea de Pernambuco, situada entre o Oceano Atlântico e a Mesorregião da Mata. Compreende uma área de 2.768 km². (PERNAMBUCO, 2011)



Figura 5 – Mapa da RMR

A RMR abrange 14 municípios (figura 5) e destaca-se por possuir a maior população urbana do Nordeste, sendo a quinta região metropolitana mais populosa do país com 3.688.428 habitantes (IBGE, 2010) que corresponde a 42% da população do estado de

Pernambuco e uma densidade demográfica de 1.321,43 habitantes/ km². (PERNAMBUCO, 2011)

A grande concentração populacional encontra-se no município de Recife, cidade polo, que apresenta a segunda maior densidade demográfica da RMR, equivalente a 7.066,56 habitantes/km². Como principal cidade, Recife possui um PIB – Produto Interno Bruto de R\$ 16.664.468,17, maior da RMR – Região Metropolitana do Recife e do estado de Pernambuco. Destaca-se a grande conurbação evidenciada entre Recife, Jaboatão dos Guararapes, Camaragibe, Olinda e Paulista. (PERNAMBUCO, 2011) A tabela 1 ressalta o papel de destaque da cidade no contexto metropolitano, ilustrando abaixo os dados referentes à população, área, densidade demográfica, IDHM – Índice de Desenvolvimento Humano Municipal e PIB de todos os municípios que compõem a RMR.

TABELA 2 – DADOS GERAIS DOS MUNICÍPIOS DA RMR

Municípios da RMR	População (2010)	Área (km²)	Densidade demográfica (hab/km²)	IDHM (2000)	PIB (2005)
Abreu e Lima	94.428	125,991	733,61	0,730	518.618,06
Araçoiaba	18.144	96.381	188,41	0,637	39.971,33
Cabo de Santo Agostinho	185.123	447,875	413,34	0,707	2.852.380,53
Camaragibe	144.506	55,083	2.623,42	0,747	418.912,64
Igarassu	101.987	305,565	333,77	0,719	629.162,98
Itamaracá	80.542	65,411	152,74	0,743	68.156,24
Ipojuca	22.449	527,317	343,2	0,658	3.505.321,03
Itapissuma	23.723	74,249	319,51	0,695	256.755,99
Jaboatão dos Guararapes	644.699	256,073	2.517,64	0,777	4.067.012,51
Moreno	56.767	195,603	290,22	0,693	172.089,08
Olinda	375.559	43,548	8,624,02	0,792	1.937.881,01
Paulista	300.611	93,518	3,214,50	0,799	1.140.990,96
Recife	1.536.934	217,494	7,066,56	0,797	16.664.468,1
					7
São Lourenço	102.956	264,346	389,47	0,707	270.342,24

da Mata					
RMR	3.688.428	2768,454	1332,31	0,783	32.542.062,7
					8
Pernambuco	8.796.032	98,146,32	89,62	0,705	49.903.760,0
					2

A cidade de Recife também comanda a quarta maior rede urbana em população do país. Além de influenciar todo o estado de Pernambuco, sua região de influência é composta pelos estados da Paraíba e de Alagoas, além de englobar parte do Rio Grande do Norte e da Bahia, na área de Petrolina-Juazeiro.

Num nível hierárquico inferior ao da metrópole, a rede urbana estrutura-se com cidades classificadas pelo REGIC (IBGE, 2008), como capitais regionais e centros sub-regionais. No Brasil, há setenta capitais regionais (oito estão na área de influência da metrópole recifense), que integra setenta centros urbanos e é uma área de influência de âmbito regional, sendo um destino bastante procurado pela população de um grande número de municípios na realização de várias atividades. Os centros sub-regionais, em número de cento e sessenta e nove no Brasil e de dezoito na área de influência da Grande Recife, possuem atividades menos complexas, além de terem uma área de atuação reduzida, mantendo relações com as metrópoles nacionais ou com as capitais regionais.

Sendo assim, a Grande Recife envolve diretamente três capitais regionais A (João Pessoa, Maceió e Natal), uma capital regional B (Campina Grande), quatro capitais regionais C (Arapiraca, Caruaru, Mossoró e Petrolina-Juazeiro), oito centros sub-regionais A (Caicó, Pau dos Ferros, Cajazeiras, Guarabira, Patos, Souza, Garanhuns e Serra Talhada) e dez centros sub-regionais B (Açu, Currais Novos, Itaporanga, Afogados da Ingazeira, Araripina, Arcoverde, Palmares, Vitória de Santo Antão, Santana do Ipanema e Senhor do Bonfim). A região de influência da Grande Recife é destacada na figura 6.

Fonte: IBGE, 2008

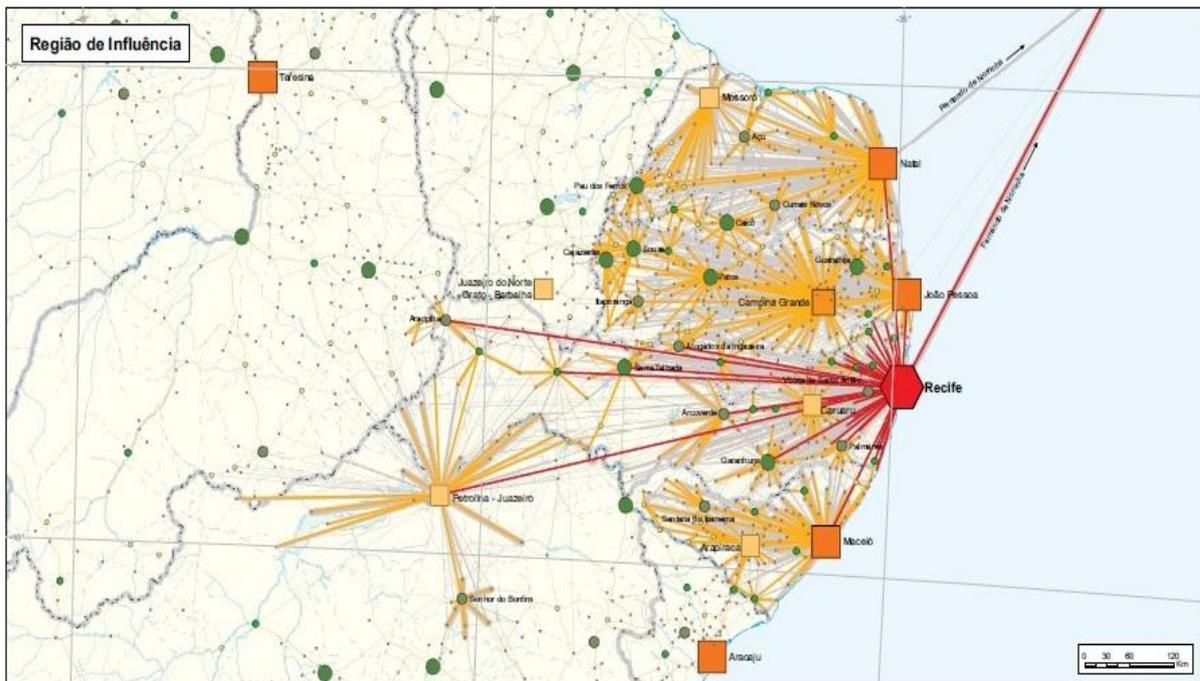


Figura 6 – Conexões diretas a Metrôpole de Recife

Seguindo a tendência da nova classificação do IBGE que se apoia nos estudos do REGIC, a Região Ampliada de Articulação Urbana de Recife é uma das menores em área no âmbito nacional, possuindo 267.060 km², no entanto, está entre as mais densas em cidades, articulando um total de 620 municípios.

A grande influência exercida pela metrópole recifense marcada por um caráter de polarização deve-se ao fato da sua posição geográfica privilegiada que positivamente gera uma centralidade em relação às regiões metropolitanas nordestinas mais próximas como Salvador e Fortaleza.

Apesar de possuir uma rede densa e uma ocupação consolidada em boa parte do seu território, apresenta algumas limitações pela concentração da oferta de equipamentos e serviços, fazendo com que as capitais regionais também consigam exercer forte polarização em suas áreas, gerando dependência pela falta de opções. Mesmo assim, configura-se com um dos principais centros do terciário moderno e de distribuição de mercadorias. Tal configuração da RMR permite a classificação da mesma como metrópole regional incompleta, periférica e desigual, características presentes desde a sua constituição gerando um cenário de grandes disparidades econômicas, sob a ótica de Bitoun e Miranda (2015).

A Grande Recife configura-se como contínua e integrada, apresentando um nível médio de integração, composta por um alto fluxo de movimentos pendulares entre as cidades do entorno que a compõem, comprovando a sua expansão, que variam de acordo com o grau

de concentração de atividades de cunho político, administrativo e econômico que influenciam diretamente a região de influência, essencial na caracterização de uma aglomeração urbana, formando uma grande cidade, uma só cidade, apesar das diferenças intrametropolitanas existentes. Mesmo com os problemas de integração existentes entre os 14 municípios inseridos, a RMR configura-se como uma das regiões metropolitanas mais integradas do país.

Apesar da descentralização industrial em andamento no estado, a RMR se destaca por abarcar o maior número de indústrias de Pernambuco, com a cidade do Recife se mantendo como a sede administrativa das principais empresas do estado.

O Recife deixa de ser a única centralidade da RMR, mas ainda detém a força de centro financeiro, de sede das empresas (decisões), de serviços regionais de educação e saúde (Polo Médico), de tecnologia da informação (Porto Digital, Parqtel), de polo de serviços e de cultura (Complexo Recife/Olinda), além de constituir o cerne do planejamento estratégico metropolitano, em que os polos de desenvolvimento se inscrevem de forma complementar à capital. (BITOUN; MIRANDA, 2015. p. 24).

Devido à desconcentração econômica e espacial protagonizada pelos municípios periféricos da RMR, a cidade do Recife sofreu uma conseqüente redução na participação do PIB da metrópole, fruto de uma reestruturação produtiva, conforme apontado por Bitoun e Souza (2015).

Vale ressaltar que a RMR concentra 53,4% da população urbana do estado (IBGE, 2010), como também os melhores índices sociais e maiores condições de crescimento do estado. A Grande Recife compreende 65% do PIB estadual (CONDEPE/FIDEM, 2008). Mesmo com altos números quando comparados a outras metrópoles, a RMR é potencialmente desigual com cerca de 60% da população metropolitana vivendo abaixo da linha da pobreza (RAMALHO, 2009), apresentando uma condição social ruim, evidenciado em seu IDH - Índice de Desenvolvimento Humano (Figura 7), além de uma grande disparidade social e uma forte concentração de renda, com destaque para a zona costeira.

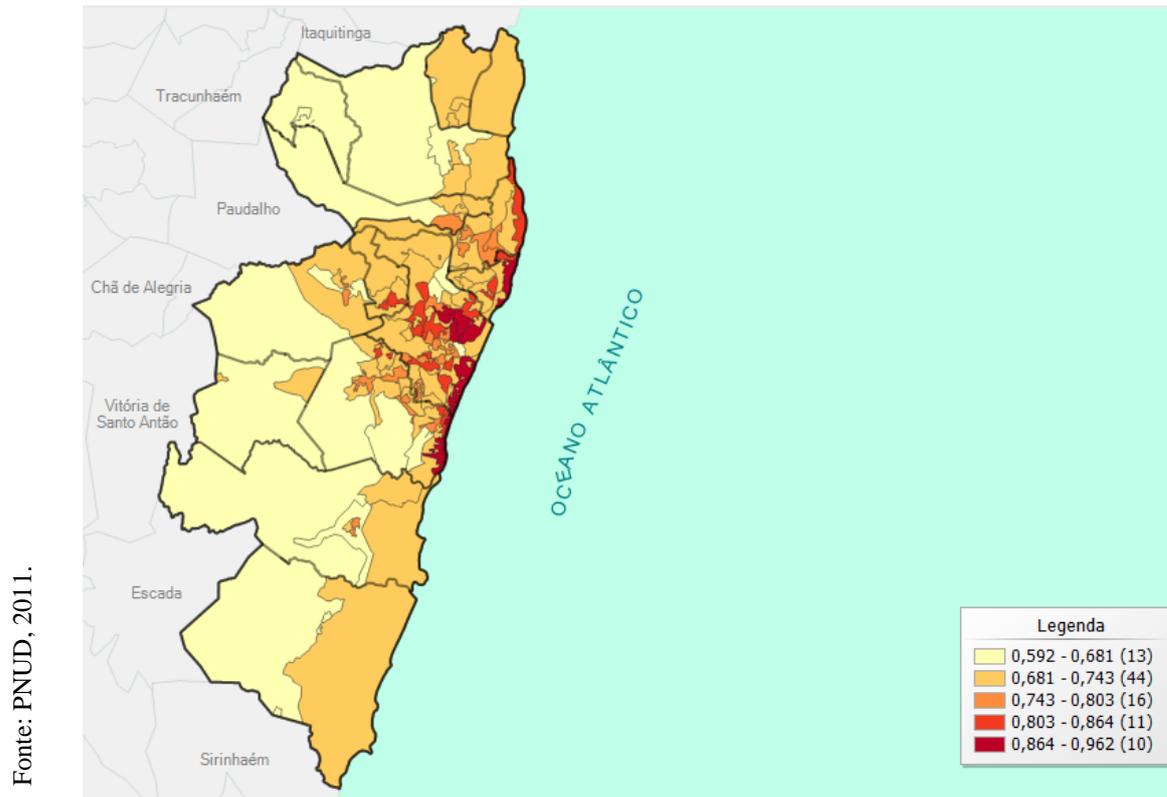


Figura 7 – Índice de Desenvolvimento Humano na Grande Recife

4.1. METROPOLIZAÇÃO DA REGIÃO METROPOLITANA DO RECIFE

Recife e Olinda foram as cidades pioneiras no processo de ocupação da região, que apresentava em seu início a economia canavieira como sua principal característica. A expansão dos engenhos de açúcar seguiu a tendência dos eixos ferroviários, tendo em vista o escoamento da produção que necessitava estar em conexão direta com a cidade de Recife, mais precisamente com o Porto de Recife, responsável pela intensa exportação açucareira do estado.

Devido a grande significância do período da economia canavieira, o processo de produção do espaço metropolitano foi fortemente marcado por uma segregação espacial marcada pela concentração das classes mais favorecidas nas áreas planas, cabendo às classes menos favorecidas ocupar as áreas íngremes e alagadas, bem características da RMR. A invasão holandesa (1630-1654) foi responsável pela realização de importantes transformações urbanas na cidade do Recife com reflexo até os dias atuais. É interessante destacar que durante a chegada dos holandeses, Olinda era muito mais rica e próspera que Recife, no entanto, a escolha pelo Recife estava relacionada a sua localização estratégica e potencial econômico, ainda pouco explorada pelos portugueses. Como destacado de forma detalhada

pela FIDEM (1987), a cidade de Recife se renovou durante o governo de Maurício de Nassau, que tinha como um dos objetivos a transformação urbana.

O Conde de Nassau voltou-se inteiramente para a Ilha de Antônio Vaz, onde procurou construir uma grande cidade que teria o seu nome. No extremo Norte da ilha construiu o Palácio de Friburgo e, no Oeste, o Palácio da Boa Vista, suas residências. A Cidade Maurícia tinha um traçado no modelo norte-europeu, com o escoamento e canalização das camboas, sendo o material retirado do fundo do mangue utilizado no aterro da área a ser ocupada pelas construções. Pontes e diques foram construídos, com delimitação da área da cidade que era defendida por fosso e estacada. Esta área era muito restrita, de vez que, margeando o rio, após a confluência do Beberibe com o Capibaribe, se estendia ao Norte do atual bairro de Santo Antônio. Fora dos muros, no bairro de São José e defendido ao Sul pelo forte das Cinco Pontas. Nassau fez construir pequenas casas a serem habitadas por pessoas de menores posses e consideração. Chamava-se esse trecho a Nova Maurícia. Ainda dotou a sua cidade de um jardim botânico e de um jardim zoológico, organizando serviços de limpeza pública e de conservação das ruas, ladrilhando as mesmas e, para evitar a destruição do calçamento, proibiu a passagem dos carros de bois pelas mesmas. (FIDEM, 1987. p. 15)

Recife foi adquirindo maior importância durante o domínio holandês, tornando-se de fato e de direito a capital de Pernambuco. Olinda foi aos poucos sendo preterida em relação ao crescimento econômico e populacional evidenciado na cidade vizinha. Devido à importância e interesse em estudos sobre a cidade, durante o período holandês, provavelmente Recife era a cidade com mais detalhamento sobre sua forma topográfica e os variados aspectos da paisagem urbana.

Na primeira metade do século XIX, Recife tirou grande proveito da elevação dos preços do açúcar, algodão e do couro, adquirida através da abertura dos Portos às Nações Amigas. Os comerciantes recifenses ampliaram suas relações econômicas, até então polarizadas pela Corte Portuguesa, e começaram a comercializar seus produtos com outros países europeus, inclusive elevando o preço dos mesmos, potencializando os lucros. Devido a tais avanços econômicos, a população recifense chegou a triplicar em menos de cinquenta anos, no período que vai de 1837 a 1872, segundo dados do Primeiro Recenseamento da População Geral do Império. Nesse importante período de incremento populacional e intensificação de fluxos para a cidade, destaca-se a evolução do sistema de transportes urbanos, em reflexo à necessidade de um sistema regular e coletivo. Surgem assim as diligências, linhas de trem e de bondes de burro, criando eixos de penetração e conexão urbana em diversas direções. Tal evolução nos transportes urbanos também beneficiou a ligação com o interior num período em que muitos engenhos já encerravam suas atividades industriais, sendo substituídos por áreas de construção de habitações, como também em áreas de cultura de verduras, fruteiras e hortaliças em geral. (FIDEM, 1987)

A cidade do Recife ampliou sua função regional (centro de comercialização de produtos agrícolas) e passou por intenso crescimento após a Abolição da Escravatura em 1888, evidenciando-se à instalação de grande parte da população nas proximidades dos manguezais em habitações chamadas de mocambos. Essa população que carregava como uma de suas principais características a forte relação com o mangue, era chamada pelo geógrafo Josué de Castro como ciclo do caranguejo, devido à associação homem-rio-caranguejo. (CASTRO, 1967) A nova função regional da cidade, possibilitada pelo acesso ao interior, permitido pelas estradas carroçáveis e ferrovias, contribuiu para o crescimento da função comercial-portuária da cidade.

À medida que a população municipal ia crescendo, a cidade do Recife constituía-se como polo comercial, administrativo e educacional, ganhando destaque na região que se formava, caracterizada por uma urbanização integrada entre os municípios vizinhos, com destaque para Jaboatão dos Guararapes, Olinda e Paulista. O crescimento urbano levou à busca pela modernização da cidade, que já apresentava grandes disparidades socioeconômicas em relação às cidades integradas mais próximas.

O primeiro reconhecimento da cidade de Recife como transmunicipal, conurbada e metropolitana data de meados do século XX, através do urbanista pernambucano Antônio Baltar (1951). Desde então, se reconhece a vocação urbana do Recife, própria a integração aos municípios vizinhos. No entanto, Baltar também denunciava a falta de um plano para o Recife com foco no fenômeno de espontânea expansão. O estudo de Baltar foi um marco no planejamento urbano da região metropolitana do Recife, sendo uma grande influência na tomada de decisões e definição de planejamento.

Em sua tese “Diretrizes de um Plano Regional para o Recife” (1951), apresentada ao Curso de Arquitetura na então Escola de Belas Artes, Baltar identificou problemas e sugeriu interessantes propostas de intervenção sob uma ótica metropolitana, destacam-se as seguintes: sintomas de crescimento desproporcional causando uma ineficiência nos serviços públicos básicos; área do município insuficiente para conter a evolução demográfica, sendo necessária uma descentralização, prioritariamente ao território dos municípios vizinhos de Olinda, Paulista, São Lourenço da Mata e Jaboatão dos Guararapes; necessidade de deslocamento das atividades industriais para a periferia da área metropolitana, reservando ao centro as atividades de administração pública, instituições financeiras, comércio, armazenamento, carga e descarga de mercadorias; planejamento de unidades residenciais em torno da cidade do Recife visando a retirada das indústrias para a periferia metropolitana; abolição da indústria açucareira na área metropolitana para haver um equilíbrio econômico regional; conservação

da arquitetura de valor cultural mas com finalidades não residenciais. (FIDEM, 1987). O olhar apurado de Baltar contribuiu bastante no desenvolvimento de ações ligadas ao planejamento urbano-metropolitano do Recife.

O século XX marca a consolidação, expansão e crescimento da cidade do Recife. A população cresceu de forma acelerada, atingindo um milhão de habitantes em 1970. Tal contingente populacional contribuiu para o crescimento da população municipal dos municípios vizinhos que por manter relações diárias e ativas com a capital, ganharam o nome de centros industriais periféricos. O crescimento da cidade tornou-a também em um centro industrial, de saúde e de educação, com escolas superiores e de ensino médio. Para acompanhar o crescimento, surgiram diversos investimentos no intuito de modernizar a cidade que acabaram acentuando também os desníveis sociais existentes.

4.2. PROCESSO DE INSTITUCIONALIZAÇÃO DA REGIÃO METROPOLITANA DO RECIFE

A cidade do Recife esteve presente na primeira fase de diagnóstico metropolitano do Brasil que envolvia as principais capitais brasileiras tendo em vista o rápido crescimento dessas cidades. O fenômeno da metropolização no Brasil foi reconhecido formalmente através da Constituição Federal de 1967, que em seu art. 164, indica que a União poderá estabelecer regiões metropolitanas constituídas por municípios que façam parte da mesma comunidade socioeconômica. (BRASIL, 1967)

Diante do reconhecimento formal, vários estados iniciaram estudos metropolitanos no intuito de solucionar problemas que envolviam diferentes municípios. Em 1968, o Departamento de Saneamento do Estado/PE em conjunto com a SUDENE - Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste desenvolveram o estudo “Planejamento do sistema de abastecimento d’água da área metropolitana do Recife”. (SUDENE, 1968)

Em 1971, o Governo do Estado de Pernambuco, em articulação com o SERFHAU – Serviço Federal de Habitação e Urbanismo, IPEA – Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada e Conselho de Geografia, autoriza a criação do Grupo de Trabalho para o Plano de Desenvolvimento da Região Metropolitana do Recife, que desenvolveu as seguintes atividades: delimitação da Região Metropolitana do Recife (Recife, Olinda, Jaboatão dos Guararapes, São Lourenço da Mata, Paulista, Moreno, Cabo de Santo Agostinho, Itamaracá e Igarassu); primeiros contatos na área com entidades públicas e privadas; levantamento e análise de dados demográficos referentes à RMR; levantamento e análise de dados do setor secundário da área; mapeamento da densidade demográfica, uso do solo, sistema viário e

terminais metropolitanos, serviços públicos infraestruturais, tipologia habitacional; e hipótese preliminar de crescimento urbano. (OBSERVATÓRIO, 2015)

Seis anos após o reconhecimento formal, as regiões metropolitanas ganham estatuto de lei e estabelecem-se constitucionalmente. Através da Lei Complementar Federal de Nº 14 de 09/06/1973, a RMR foi institucionalizada com 9 municípios, evoluindo para 14, o número atual. (BRASIL, 1973) Os 14 municípios que compõem a RMR atualmente são: Abreu e Lima, Araçoiaba, Cabo de Santo Agostinho, Camaragibe, Igarassu, Ipojuca, Itamaracá, Itapissuma, Jaboatão dos Guararapes, Moreno, Olinda, Recife e São Lourenço da Mata.

A Lei Nº 14 de 1973 foi um marco no planejamento e gestão das regiões metropolitanas no Brasil. Alinhada a lei federal, a Lei Estadual Nº 6.708 de 1974 instituiu de fato a RMR, além de criar os Conselhos Deliberativo e Consultivo. (PERNAMBUCO, 1974) Instituída a RMR, o estado precisava criar um órgão para atender a demanda e conceder apoio técnico às ações metropolitanas. O órgão criado foi o CONDEPE – Conselho de Desenvolvimento de Pernambuco.

Para auxiliar os novos conselhos formados em 1974, através da Lei Estadual Nº 6.890, datada de 03 de julho de 1975, é instituída a FIDEM – Fundação de Desenvolvimento da Região Metropolitana do Recife. (PERNAMBUCO, 1975) A FIDEM assumiu as atribuições de planejamento integrado do desenvolvimento metropolitano e substituiu o CONDEPE. Para fortalecer a gestão metropolitana, é criado o FUNDERM – Fundo de Desenvolvimento da Região Metropolitana do Recife em dezembro de 1975, através da Lei Estadual Nº 7.003. (PERNAMBUCO, 1975) Foram então viabilizadas e criadas as autarquias estaduais responsáveis por lidar pelos serviços essenciais de saneamento básico, transporte público, desenvolvimento econômico, recursos hídricos, entre outros.

O modelo adotado pela RMR foi herança da forma autoritária como se conduziu o processo de institucionalização na década de 70, porém tal modelo de planejamento urbano, apesar de muito burocrático, ganhou destaque pelo avanço das ações intermunicipais, mesmo após a Constituição Federal de 1988 que concedeu autonomia aos Estados na institucionalização das regiões metropolitanas.

A forma como se conduziu o processo de institucionalização das regiões metropolitanas no Brasil aponta tanto a necessidade como a dificuldade de estabelecer mecanismos de governabilidade eficazes para a execução de políticas públicas em prol da sociedade. Mas como destacado por Klink (2003), uma boa governança metropolitana não depende somente da implantação de sistemas de planejamento e gestão metropolitana, pois as

mudanças geradas têm forte conteúdo político e requerem o envolvimento das partes interessadas desde o início do processo.

É importante levar em consideração a abordagem feita pelas autoras Andrade e Clementino (2007) que destacam a inexistência de um sistema de governo metropolitano de fato que dificulta a resolução dos problemas urbanos das maiores cidades do mundo. As áreas metropolitanas, dotadas de grande dinamismo econômico, grande concentração populacional e também graves questões sociais, são um problema também político; e constituem uma realidade territorial não contemplada pelo Direito, não são unidades formais de organização e, conseqüentemente, não possuem uma estrutura de governo que responda pelos problemas que elas comportam. Diante da complexidade das regiões metropolitanas, Andrade e Clementino (2007) as conceituam como:

[...] áreas urbanas que, por força da necessidade de sistematização do planejamento das cidades, são definidos como espaços especiais pelas funções que exercem, pelo tamanho de sua população, pela inexistência de limites perceptíveis entre os municípios que ela incorpora, dentre outros critérios definidores. São assim, arranjos institucionais próprios do planejamento. (ANDRADE; CLEMENTINO, 2007. p. 240)

A Constituição Federal de 1988 concedeu competência aos estados para instituir as regiões metropolitanas, como também definir sua organização e planejamento. (BRASIL, 1988) No entanto, o estado de Pernambuco somente atualizou sua gestão metropolitana nesse sentido seis anos depois, em 1994, através da Lei Complementar Estadual nº 10, responsável pela institucionalização do SGM – Sistema Gestor Metropolitano da RMR. (PERNAMBUCO, 1994)

Era necessário reorganizar e reemparelhar os conselhos que já haviam sido formados durante a primeira fase de institucionalização das RMs, iniciada na década de 70. O arcabouço institucional adquirido pela experiência da FIDEM contribuiu bastante no desenvolvimento do SGM.

Destacando a Lei Complementar nº 10 de 1994, a mesma impõe os requisitos necessários para a ampliação da RMR, que são: evidência ou tendência de conurbação; necessidade de organização, planejamento e execução de funções públicas de interesse comum; existência de relação de integração funcional de natureza socioeconômica ou de serviços. (PERNAMBUCO, 1994)

A atuação intergovernamental em conjunto, grande desafio da RMR, teve os campos de atuação e as funções de interesse comum no âmbito metropolitano também definidas pela Lei Complementar nº 10 de 1994, abordados pelo artigo 3º:

I - O estabelecimento de políticas e diretrizes de desenvolvimento e de referenciais de desempenho dos serviços; II - a ordenação territorial de atividades, compreendendo o planejamento físico, a estruturação urbana, o movimento de terras e o parcelamento, o uso e a ocupação do solo; III - o desenvolvimento econômico e social, com ênfase na produção e na geração e distribuição de renda; IV - a infraestrutura econômica relativa, entre outros, a insumos energéticos, comunicações, terminais, entrepostos, rodovias, ferrovias, dutovias; V - o sistema viário e o trânsito, os transportes e o tráfego de bens e pessoas; VI - a captação, a adução, o tratamento e a distribuição de água potável; VII - a coleta, o transporte, o tratamento e a destinação final dos esgotos sanitários; VIII - a macrodrenagem das águas superficiais e o controle de enchentes; IX - a destinação final e o tratamento dos resíduos urbanos; X - a política da oferta habitacional de interesse social; XI - o controle da qualidade ambiental; XII - a educação e a capacitação dos recursos humanos; XIII - a saúde e a nutrição; XIV - o abastecimento alimentar. (PERNAMBUCO, 1994)

Com o SGM em vigor, a Lei Complementar determinou como os agentes responsáveis colocariam em prática a administração metropolitana e executariam as funções públicas de interesse comum. O CONDERM – Conselho de Desenvolvimento da Região Metropolitana do Recife, como órgão deliberativo e consultivo, foi integrado a Secretaria de Planejamento do Estado. O FIDEM, como secretaria executiva, ficou responsável por prestar apoio técnico. E o FUNDERM, como instrumento financeiro.

4.3. EXPANSÃO METROPOLITANA AOS MUNICÍPIOS NÃO INSERIDOS NA REGIÃO METROPOLITANA

A aglomeração metropolitana do Recife apresenta uma área urbana em constante expansão, característica interessante e que impulsiona a realização de diversos estudos e pesquisas voltadas ao entendimento do fenômeno. No entanto, o inchaço urbano e a ocupação inadequada do território denunciam a ausência de um planejamento para ordenar o crescimento metropolitano.

Desde 1994 a RMR não sofre alterações no quadro de municípios que a compõem. Apesar desse período atual sem modificações, foram solicitados três pedidos de alteração na Lei Complementar Estadual nº 10 de 06 de janeiro de 1994, que regulamenta a institucionalização da RMR – Região Metropolitana do Recife, conforme destacado por BEST (2011). A inclusão do município de Vitória de Santo Antão foi o primeiro pedido feito à Assembleia Legislativa, mas a FIDEM não concedeu parecer técnico favorável, sendo assim

o projeto de lei foi rejeitado. O mesmo aconteceu com os municípios de Goiana e Escada em 2007.

No entanto, a metrópole encontra-se numa fase de expansão, refletindo na interiorização do desenvolvimento que acontece em Pernambuco. Os municípios ao norte, ao oeste e ao sul da RMR tem uma área potencial para desenvolver novas possibilidades, novos rumos, sendo destacado por Bitoun e Miranda (2015):

A dinâmica metropolitana passa a se expressar com vigor por meio de grandes empreendimentos industriais e imobiliários em áreas distantes do polo: o Complexo Industrial Portuário de Suape, ao Sul (Cabo de Santo Agostinho e Ipojuca), a montadora da Fiat, uma indústria de vidros e um polo de produção de Hemoderivados, ao norte (Goiana, fora dos limites instituídos da RMR, com impactos no município metropolitano de Igarassu) e, em menor grau, a Arena Pernambuco e a Cidade da Copa, a oeste (São Lourenço da Mata). Novas estruturas urbanísticas de padrão econômico mais elevado do que as instaladas nesses municípios têm sido incorporadas pelo mercado imobiliário, por meio de condomínios fechados, bem dotados de infraestrutura e de condições de acessibilidade. (BITOUN; MIRANDA, 2015. p. 23).

Ainda a oeste, há um crescimento urbano industrial, com destaque para o município de Vitória de Santo Antão, que se encontra às margens da BR-232, principal eixo de escoamento do estado, possuindo indústrias como a Brasil Foods S/A e Mondelez.

Sendo assim, é válido refletir sobre a ideia de colar metropolitano, levantada pela CONDEPE/FIDEM - Agência Estadual de Planejamento e Pesquisas de Pernambuco em um de seus estudos, muito embora o mesmo não exprima de fato o fenômeno metropolitano, pois privilegia quase que exclusivamente a proximidade geográfica de alguns municípios em relação à RMR em detrimento da real relação econômica existente.

De acordo com o estudo elaborado pelo Observatório das Metrôpoles, que tem como título: Região Metropolitana do Recife no Contexto de Pernambuco no Censo de 2010, vários empreendimentos que estão sendo instalados em municípios da Mata Norte e Mata Sul geram impactos significativos em sua dinâmica e organização espacial. Tal configuração que aborda os municípios não metropolitanos está produzindo novas estruturas urbanísticas através do mercado imobiliário e instalação de condomínios fechados. A infraestrutura para implantar os empreendimentos pretendidos em alguns municípios da Mata Norte e Mata Sul está gerando a expansão da Região Metropolitana do Recife para os mesmos. O estudo apresenta a formação de um Colar Metropolitano ainda não institucionalizado por lei, mas que envolve nove municípios, sendo quatro da Mata Sul: Vitória de Santo Antão, Sirinhaém, Ribeirão e Escada e cinco da Mata Norte: Chã de Alegria, Paudalho, Tracunhaém, Itaquitinga e Goiana. Para

viabilizar a adequação aos parâmetros metropolitanos, estão sendo feitas duplicação de rodovias, construção de escolas técnicas, hospitais regionais e bairros residenciais populares.

No entanto, é preciso um estudo mais detalhado sobre a região, envolvendo as dinâmicas e fluxos entre a região em questão e o núcleo metropolitano. O processo de urbanização aliado a formação de aglomerações e o processo de institucionalização de unidades regionais não é um processo simples para se levar adiante, pois a criação de unidades regionais envolve muitos interesses políticos e administrativos que nem sempre comungam dos mesmos ideais, ocasionando em muitos casos a desconsideração e irrelevância das reais dinâmicas metropolitanas. Faz-se necessário uma abordagem mais ampla sobre o tema, evitando assim a futura inserção de municípios que atendam simplesmente a interesses particulares, em busca do status oriundo da metrópole.

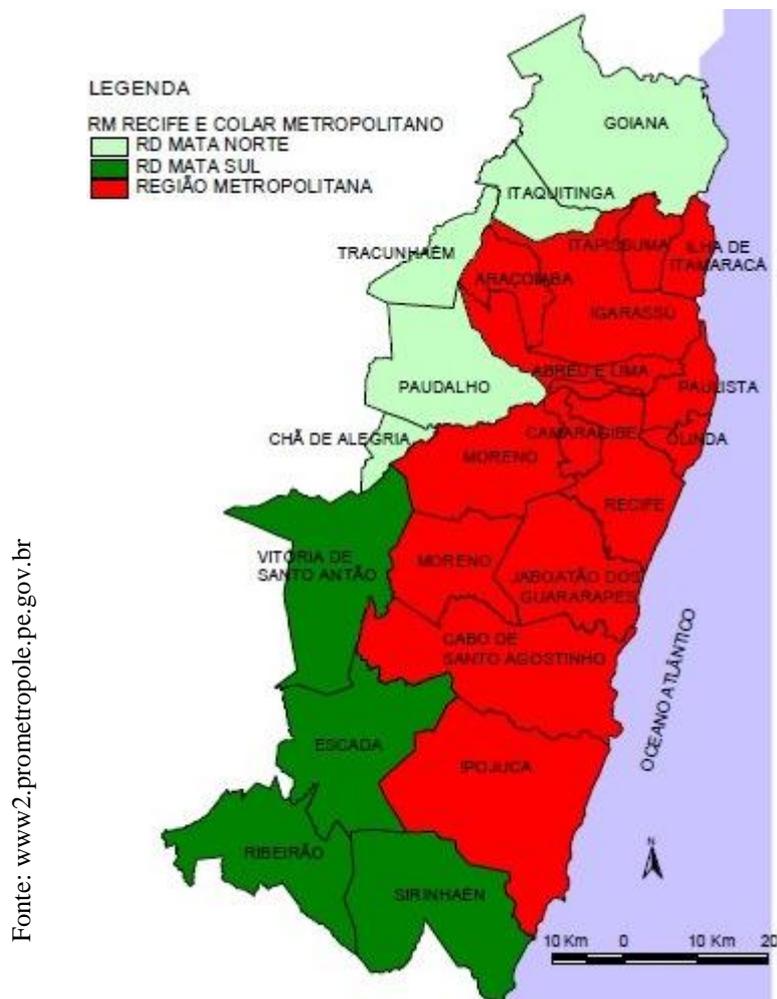


Figura 8 – Colar metropolitano proposto pela CONDEPE/FIDEM

É importante salientar que de acordo com os dados do Censo Demográfico do IBGE (2010), é possível identificar o baixo volume de deslocamentos pendulares entre os

municípios propostos pela CONDEPE/FIDEM para integrar o Colar Metropolitano e os municípios da RMR. Além do mais, a quantidade de pessoas que realizam tais deslocamentos ainda é baixa, representando uma pequena parcela da população que trabalha e estuda. Evidencia-se que os deslocamentos pendulares são mais fortes entre os próprios municípios que não compõem a RMR. As tabelas 3 e 4 apresentam, respectivamente, os dados referentes aos deslocamentos pendulares dos municípios da RMR e dos municípios propostos pelo colar metropolitano com a adição do município de Carpina.

TABELA 3 – DESLOCAMENTOS PENDULARES: MUNICÍPIOS DA RMR

<i>MUNICÍPIO</i>	<i>POPULAÇÃO (TRABALHA E ESTUDA)</i>	<i>SOMA DOS PENDULARES</i>	<i>% PENDULARES</i>	<i>% PENDULAR ENTRADA</i>	<i>% PENDULAR DE SAÍDA</i>
<i>POLO E EXTENSÃO</i>					
RECIFE	1.148.770	415.446	36	84	16
OLINDA	268.997	119.129	44	30	70
JABOATÃO	469.416	158.313	34	21	79
<i>NÍVEL DE INTEGRAÇÃO MUITO ALTO</i>					
PAULISTA	213.372	89.559	42	18	82
CAMARAGIBE	98.868	41.088	42	21	79
ABREU E LIMA	63.980	28.736	45	24	76
CABO DE SANTO AGOSTINHO	123.950	39.684	32	49	51
IPOJUCA	55.878	20.209	36	87	13
<i>NÍVEL DE INTEGRAÇÃO MÉDIO</i>					
IGARASSU	69.810	23.886	34	42	58
ITAPISSUMA	16.154	5.596	35	34	66
ARAÇOIABA	11.166	3.459	31	22	78
MORENO	35.989	10.301	29	16	84
SÃO LOURENÇO DA MATA	67.893	22.859	34	15	85
<i>NÍVEL DE INTEGRAÇÃO BAIXO</i>					
ITAMARACÁ	13.599	3.345	25	37	63

Fonte: IBGE, 2010.

Conforme exposto na tabela 3, em relação à quantidade de pessoas que realizam os deslocamentos pendulares, praticamente todos os municípios da RMR possuem uma

porcentagem maior no movimento pendular de saída, exceto Recife, cidade polo, e Ipojuca, devido ao Complexo Portuário de Suape.

TABELA 4 – DESLOCAMENTOS PENDULARES: MUNICÍPIOS DO COLAR METROPOLITANO E CARPINA

<i>MUNICÍPIO</i>	<i>POPULAÇÃO (TRABALHA E ESTUDA)</i>	<i>SOMA DOS PENDULARES</i>	<i>% PENDULARES</i>	<i>% PENDULAR ENTRADA</i>	<i>% PENDULAR DE SAÍDA</i>
GOIANA	50.223	10.014	20	60	40
ITAQUITINGA	10.174	2.186	21	24	76
TRACUNHAÉM	8.093	3.063	38	13	87
PAUDALHO	32.681	8.441	26	31	69
CHÃ DE ALEGRIA	7.734	1.761	23	21	79
VITÓRIA DE SANTO ANTÃO	88.755	15.341	17	53	47
RIBEIRÃO	27.718	4.970	18	42	58
ESCADA	40.039	8.154	20	23	77
SIRINHAÉM	25.968	3.847	15	31	69
CARPINA	49.082	12.704	26	51	49

Fonte: IBGE, 2010.

Levando em consideração os dados da tabela 4, a dinâmica dos deslocamentos pendulares que envolvem os municípios do colar metropolitano aponta uma realidade do fenômeno mais forte entre eles mesmos. Os municípios de Goiana, Vitória de Santo Antão e Carpina destacam-se por apresentar os maiores números no movimento pendular de entrada, configurando-se como centralidades da Mata Norte e da Mata Sul. Apesar de alguns municípios apresentarem movimentos pendulares de saída maiores que os de entrada, a maioria desses movimentos se destacam pela relação entre os municípios não metropolitanos, como Itaquitinga e Goiana, Tracunhaém e Paudalho, Paudalho e Carpina, Chã de Alegria e Vitória de Santo Antão, Paudalho e Carpina. Os municípios de Escada e Sirinhaém apresentam uma relação com os municípios metropolitanos de Ipojuca e Cabo de Santo Agostinho, tanto pela proximidade geográfica como pelas oportunidades oferecidas nos referidos municípios.

Recentemente, o governo federal anunciou um conjunto de medidas que inclui a construção do Arco Metropolitano do Recife. Tal obra pretende melhorar o escoamento da produção, ligando a cidade do Cabo de Santo Agostinho a cidade de Goiana, sendo importante para a economia no estado, tendo em vista o grande número de importantes

empreendimentos instalados na Zona da Mata Norte de Pernambuco. O arco metropolitano é apresentado como uma possível solução para o problema constante de tráfego e má conservação da BR-101 na RMR. O pacote de concessões do governo federal faz parte do PIL – Programa de Investimento em Logística e o projeto foi atrelado ao PAC – Programa de Aceleração do Crescimento.

4.4. DIFICULDADES DE VIABILIDADE E EXECUÇÃO DO PLANO METROPOLITANO

Inúmeros desafios fazem parte da rotina administrativa das regiões metropolitanas no Brasil, principalmente os que requerem ações conjuntas entre os municípios que as compõem. As maiores dificuldades impostas pela gestão metropolitana são burocráticas, sendo de natureza institucional, política e financeira.

A cooperação intergovernamental é imprescindível na boa execução dos programas e projetos desenvolvidos que buscam melhorias na gestão metropolitana. No entanto, essa questão tem se revelado como a mais complicada, devido à falta de execução em comum dos projetos de médio e longo prazo. Há a necessidade de um planejamento integrado e sistemático que consiga abranger o Poder Legislativo e Executivo, agentes públicos e sociedade civil. Os governos municipais que abrangem as regiões metropolitanas enfrentam dificuldades/diferenças que variam desde a concepção partidária a ideologia de governo, inviabilizando em muitos casos o estabelecimento de relações intergovernamentais, essenciais na execução do plano metropolitano. A tomada de decisões metropolitanas não deve ficar destinada unicamente na mão dos governantes, sendo necessário o envolvimento dos partidos políticos, poder legislativo, instituições de pesquisadores e a sociedade civil como um todo.

A autonomia concedida aos estados pela Constituição Federal de 1988 na instituição das regiões metropolitanas dificulta a elaboração de planos estratégicos nacionais devido as grandes disparidades existentes entre as RMs, causadas pela ausência de critérios que normatizem o surgimento das mesmas.

Ramalho (2009) enfatiza a intensificação de discussões sobre as novas perspectivas para as Regiões Metropolitanas.

[...] As alternativas mais viáveis ainda se fundamentam na cooperação entre os Municípios, com ou sem a participação da União ou dos Estados, cujo preceito básico ainda é o aspecto voluntário. Observa-se que parte dessas alternativas assemelha-se às ideias discutidas no passado, seja nas discussões postas como alternativas metropolitanas, seja nas disposições legais trazidas pelas Constituições Federais ao prever possibilidades de agrupamentos entre os Municípios. Porém, essas alternativas ainda são complexas devido ao processo histórico pelo qual

passaram as Regiões Metropolitanas, pela ênfase localista resultante do federalismo atual e pelo fato das discussões ainda serem pouco conhecidas e conseqüentemente não apropriadas por parte da população metropolitana. (RAMALHO, 2009. p. 56)

As discussões metropolitanas no Brasil, de certa forma, ainda são recentes. Além do mais, enquadra-se em dois momentos históricos distintos. Grande parte da sociedade não se encontra informada sobre a atuação dos diversos órgãos institucionais na viabilização e execução de projetos para as regiões metropolitanas.

Como forma de auxiliar os estudos voltados a dinâmica da governança metropolitana, a Agência CONDEPE/FIDEM organizou o Seminário Nacional Planejamento Regional e Governança Metropolitana. Surge então, a Carta do Recife, fruto dos estudos e debates voltados à necessidade de uma intergovernabilidade que se configura como o maior desafio da governança metropolitana. A Carta do Recife baseia-se nos seguintes avanços institucionais:

[...] I. a compulsória presença do Estado-membro e dos Municípios na governança metropolitana, dedicada à organização, planejamento e execução de funções públicas de interesse comum; II. a cidade-metropolitana, una e indivisível, como essência da governança compartilhada; III. a existência de realidade fiscal nas Regiões Metropolitanas, ensejando-lhes condições de sustentabilidade; IV. o aperfeiçoamento das transferências constitucionais, para que se adaptem à realidade dos Municípios situados em Regiões Metropolitanas. Para transformar essas intenções em realidade, as entidades governamentais estabelecem para si uma agenda comum de trabalho, com foco na caracterização de sistemas gestores legitimamente compartilhados entre a União, o Estado e os Municípios e também na proclamação por reformas para que prospere o direito metropolitano na ordem jurídica brasileira. (SEMINÁRIO NACIONAL PLANEJAMENTO REGIONAL E GOVERNANÇA METROPOLITANA, 2008).

Importante marco nesse processo de governança intermunicipal, a Lei de Consórcios Públicos (nº 11.107/05), que pode ser genericamente compreendida como um pacto entre os entes federados que se baseiam nos mesmos ideais em prol de seus interesses. No entanto, deve haver manutenção da autonomia sem haver soberania entre eles. A lei surgiu em 2005 e garante formalmente a cooperação intergovernamental. Por Consórcios Públicos, pode-se levar em consideração a seguinte abordagem conceitual elaborada por Ramalho (2009):

[...] pessoas jurídicas com personalidade de Direito Público ou Privado, formadas exclusivamente por entes federativos, criadas por lei ou através de autorização legislativa dos entes federados, que desejam associar-se para atender a serviços públicos de interesse comum dos consorciados, sem fins lucrativos. Ou seja, o objetivo dos consórcios é a prestação de serviços públicos de modo associado e de interesse comum. Podem recair sobre uma matéria ou sobre matérias diversas. E seus objetivos só podem ser definidos pelos entes que o integram. Contudo, os meios pelos quais os consórcios buscarão atingir tais objetivos são limitados pela Constituição. (RAMALHO, 2009. p. 95)

De forma prática, Ramalho (2009) ainda enfatiza que o consórcio público:

[...] instrumentaliza e dá nova regulamentação à cooperação horizontal e vertical entre as três esferas de governo, abrindo a possibilidade de potencializar a intervenção do poder público e de otimizar e racionalizar a aplicação de recursos públicos na execução de atribuições que são compartilhadas pelas três esferas de governo, instituindo um arcabouço legal e institucional para a concretização do federalismo cooperativo no país, cujos princípios enunciados na própria Constituição de 1988 careciam de regulamentação. (RAMALHO, 2009. p. 92,93)

Mesmo antes da regulamentação da lei em 2007 já existiam práticas similares que visavam uma intergovernabilidade no intuito de promover a cooperação entre diferentes municípios, metropolitanos ou não, objetivando a solução de problemas intermunicipais.

Em sua aprovação, a Lei de Consórcios Públicos ficou responsável por garantir uma maior articulação regional na esfera governamental/institucional. Os municípios ganham autonomia para se articular entre si e colocar em prática a cooperação intergovernamental, mas o governo estadual se mantém como importante ator nesse processo interativo. A saber, o objetivo inicial do governo do PT – Partido dos Trabalhadores era conceder maior liberdade aos municípios, sendo muito criticado pelo PSDB – Partido da Social Democracia Brasileira, principal partido de oposição, que em contraponto valorizou e destacou a importância dos governos estaduais na mediação das cooperações intergovernamentais. O PSDB entendeu que o PT queria utilizar a Lei de Consórcios Públicos como estratégia política visando conceder uma maior assistência aos seus aliados nos principais estados do país, governados justamente pelo PSDB. Por fim, após muitos debates, ficou garantida a participação do Estado nas discussões em prol da cooperação intermunicipal sem prejudicar a autonomia política dos mesmos.

Como evidenciado na elaboração da Lei de Consórcios Públicos, os diferentes governos municipais que abrangem principalmente as regiões metropolitanas enfrentam dificuldades que variam desde a concepção partidária a ideologia de governo. Em diversos casos, essas dificuldades inviabilizam o estabelecimento das relações intergovernamentais tão almejadas e necessárias. Tendo em vista a complexa problemática que envolve a governança metropolitana que gera conflitos principalmente ideológicos, a tomada de decisões metropolitanas não deve ficar destinada unicamente aos governantes, sendo necessário o envolvimento de fato dos partidos políticos, poder legislativo, instituições de pesquisa e a sociedade civil como um todo. O esforço para sanar tais complexidades e dificuldades é extremamente válido, pois a cooperação intergovernamental é a forma mais eficaz para operacionalizar e tornar sustentável a gestão das RMs.

As condições de integração configura-se como um dos maiores problemas que envolvem a RMR. Mas o SGM da RMR viabilizou alguns projetos metropolitanos de forma positiva superando as dificuldades intergovernamentais como o Prometrópole – Programa de Infraestrutura em Áreas de Baixa Renda da Região Metropolitana do Recife e o Programa Viva o Morro.

Segundo dados encontrados em seu sítio na internet, o Prometrópole é um programa desenvolvido pelo governo do estado de Pernambuco, executado pela Agência CONDEPE/FIDEM e Unidade Técnica do próprio programa. Conta com a co-execução da COMPESA – Companhia Estadual de Saneamento e das unidades executoras dos municípios de Recife e Olinda.

O Prometrópole é fruto do Projeto Qualidade das Águas e Controle da Poluição Hídrica das Bacias dos Rios Beberibe, Capibaribe, Jaboatão e Ipojuca, que através de estudos realizados nas áreas, identificou os esgotos residenciais e a concentração de assentamentos de baixa renda aliado a deficiência/carência de serviços públicos de saneamento como principal causa da poluição das águas. Tendo em vista o cenário degradante na Bacia do Beberibe, surge a iniciativa de um projeto de intervenção, principalmente por conta de a área escolhida ser a que possui a maior quantidade de assentamentos de baixa renda em áreas de risco, morros e alagados.

Devido à precariedade nos serviços públicos de saneamento básico, o programa tem como objetivo principal a melhoria das condições de habitabilidade e de desenvolvimento comunitário nas áreas das comunidades mais pobres da Bacia do Beberibe, entre os municípios de Recife e Olinda. A estratégia do programa também envolve a implementação de ações de infraestrutura urbana, ampliação e melhoria dos serviços públicos, como também a implantação de equipamentos de uso coletivo e de caráter metropolitano.

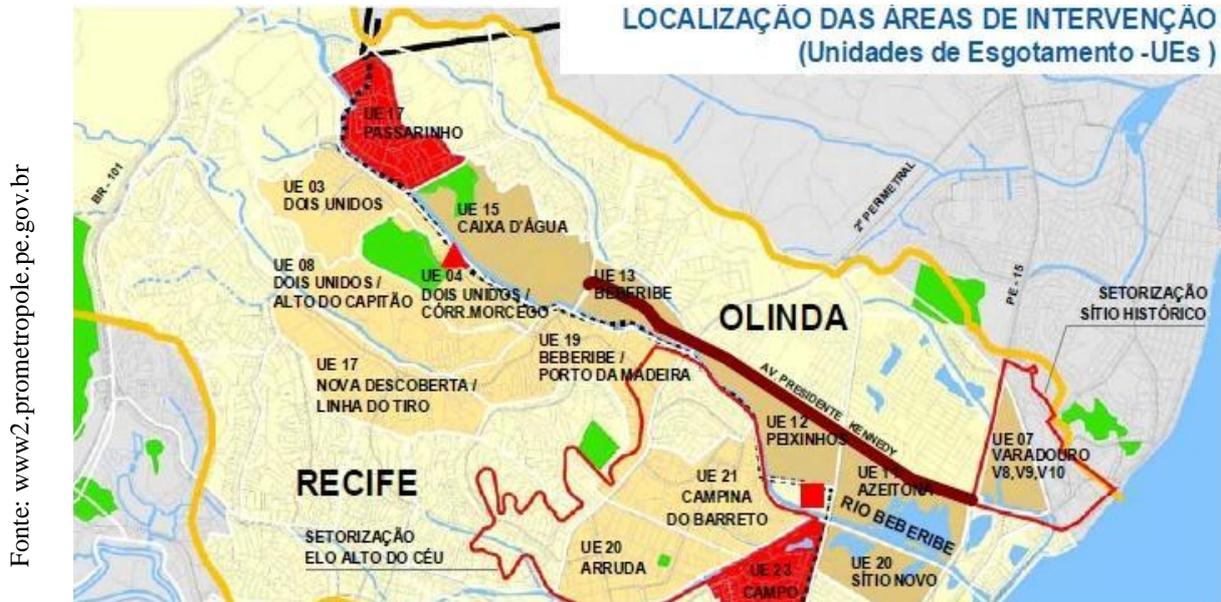


Figura 9 – Áreas de intervenção beneficiadas pelo Prometrópole

Para gerenciar o funcionamento do programa foi criado o Sistema de Gerenciamento do Prometrópole, dividido em três níveis: decisório, gerencial e executivo. Cabe ao nível decisório as decisões de natureza política envolvendo os órgãos financiadores, o CONDERM, governo estadual e governos municipais. O nível gerencial é coordenado pela Agência CONDEPE/FIDEM, sendo formado por representantes técnicos de todas as instituições e entidades envolvidas. O nível executivo compreende as unidades de execução estaduais e municipais, implantadas em cada uma das entidades responsáveis pela execução das ações componentes do Programa. O Prometrópole beneficiou cerca de 35.000 famílias que vivem nas proximidades da Bacia do Beberibe, envolvendo os municípios de Olinda e Recife.

Fonte: www2.prometropole.pe.gov.br



Figura 10 – Obras de melhoria na habitabilidade

Fonte: www2.prometropole.pe.gov.br



Figura 11 – Construção de 179 unidades habitacionais próximo ao Canal Vasco da Gama/Arruda

O Programa Viva o Morro surgiu como uma iniciativa do CONDERM em conjunto com as prefeituras municipais visando a inclusão dos morros e encostas na pauta de discussão dos problemas comuns, principalmente devido aos recorrentes acidentes no inverno chuvoso

da RMR. A estruturação urbana dos morros teve o apoio do governo estadual e colaborou para a qualidade de vida da população dessas áreas.

O programa envolve um processo participativo que integra a Câmara Temática de Saneamento e Meio Ambiente do CONDERM, representantes do setor público, da iniciativa privada, da sociedade civil organizada, de organizações não governamentais e as administrações municipais.

5. CARACTERIZAÇÃO DO MUNICÍPIO DE VITÓRIA DE SANTO ANTÃO

O surgimento do povoamento local teve início no ano de 1624, a partir da chegada do português Diogo de Braga, natural da Ilha de Santo Antão do Cabo Verde, com sua família. Santo Antão é o padroeiro da terra natal de Diogo de Braga. Sendo assim, em 1626, foi erigida uma pequena capela em homenagem ao santo que viria dar nome a futura cidade, que surgiu como cidade de Braga. (ARAGÃO, 1983) A escolha do santo como padroeiro também se deu pelo fato do mesmo ser considerado patrono contra o furto de gado. E a criação de gado surgiu como a primeira atividade econômica de destaque, favorecendo o surgimento de um grande número de fazendas criadoras.

Pela sua situação central a certa equidistância dos seus cursos d'água, tornou-se a povoação de Santo Antão da Mata o ponto de natural convergência dos moradores da região limítrofe, por eles banhada, e mais ainda, o empório do comércio com o sertão do São Francisco, pois os tropeiros sertanejos que conduziam o gado para as feiras semanais, nela se abasteciam. (ARAGÃO, 1983. p. 30)

Após a morte do seu fundador, o nome foi modificado para Santo Antão da Mata, devido à localização próxima a Mata de São João. (IBGE, 1958)

Aragão (1983) descreve o início da povoação de Santo Antão da Mata, enfatizando a sua situação central, sendo um ponto natural de convergência dos moradores da região circunvizinha e dos tropeiros sertanejos que conduziam boiadas para as feiras semanais de gado, nas quais se abasteciam, assumindo grande importância e desempenhando relevante papel como centro de irradiação e desenvolvimento de riquezas.

Iniciada, como quase todas as cidades naturais, no Brasil, em torno da primitiva capelinha de Santo Antão, a qual era situada nas imediações da atual Matriz, estendeu-se a povoação, em terreno acidentado, no sentido leste-oeste, formando, em partes altas, dois bairros, separados, no centro, por ligeira depressão, por onde corre o riacho Roncador, tributário do Tapacurá. De um e outro lado da ermida, formaram-se alas de pequenas casas, fronteiras entre si, deixando, no meio, vasto pátio, limitado, no lado oposto à igreja, por outra linha de prédios voltados para o nascente. Temos aí configurado o Pátio da Matriz, hoje Praça Dom Luís de Brito,

primeiro arruado da povoação iniciada por Diogo de Braga. (ARAGÃO, 1983. p. 32)

Devido ao crescimento e desenvolvimento do local, o diocesano Dom Manoel Álvares da Costa criou ali uma Freguesia, sendo elevada no mesmo ano, 1712, à categoria de paróquia seguindo a invocação de Santo Antão. Gouveia *apud* Aragão (1983) aborda a vocação comercial da Freguesia segundo estatísticas sobre a dinâmica da sede da mesma.

A sua povoação é alta; aos sábados se matam nela vinte e cinco até trinta bois; aqui há outra feira nestes dias, donde os moradores vendem os seus efeitos e pano de algodão, que fabricam nesta freguesia em abundância, por cujo motivo vêm comboios do Sertão e de Minas a comprar este gênero neste lugar. Os habitadores também criam seus gadinhos por serem já lugares de Sertões; outros vivem de suas engenhocas de fazer rapaduras e o consumo destas é o Sertão. (GOUVEIA *apud* Aragão, 1983. p. 41)

Sobre a feira local, a mesma teve grande significância no desenvolvimento urbano e econômico da cidade, no entanto, a falta de organização ainda tem implicações urbanas nos dias atuais, devido à ausência de um planejamento ordenado e uma estrutura organizacional.

A feira primitiva influenciou gradativa substituição das construções residenciais que ocupavam o entorno da Praça Duque de Caxias e o Parque 13 de Maio por outras de serviços e comércios afins. Contudo a feira por uma falta de organizacional durante seu processo de expansão acabou ocupado espaços de vivencia publica que já são restritos no contexto urbano em questão. (SANTOS, 2008)

Seguindo o seu desenvolvimento, em 1811 é elevada à categoria de vila, sendo desmembrado de Olinda e, posteriormente em 1843, a vila de Santo Antão é elevada a categoria de cidade ganhando o nome de Vitória, como forma de homenagear a vitória dos pernambucanos sobre os holandeses na batalha do Monte das Tabocas que deu início ao processo de expulsão dos mesmos do território pernambucano. Em 1943, a partir do Decreto-lei Estadual n.º 952, de 31/12/1943, o município de Vitória passou a se chamar Vitória de Santo Antão. (IBGE, 1958)

O município de Vitória de Santo Antão, encontra-se localizado na mesorregião da Mata do estado de Pernambuco. Faz parte da região de desenvolvimento da Mata Sul e da microrregião de Vitória de Santo Antão. Possui uma área territorial de 335,942 km² e uma população de 129.974 habitantes, sendo 113.429 habitantes na zona urbana e 16.545 habitantes na zona rural, apresentando uma densidade demográfica de 348,80 hab/km², segundo dados do último Censo Demográfico. (IBGE, 2010) Limita-se ao norte com Chã de

Alegria e Glória do Goitá. A sul com Escada e Primavera. A leste com Moreno, São Lourenço da Mata e Cabo de Santo Agostinho. E a oeste com Pombos. (IBGE, 1958)

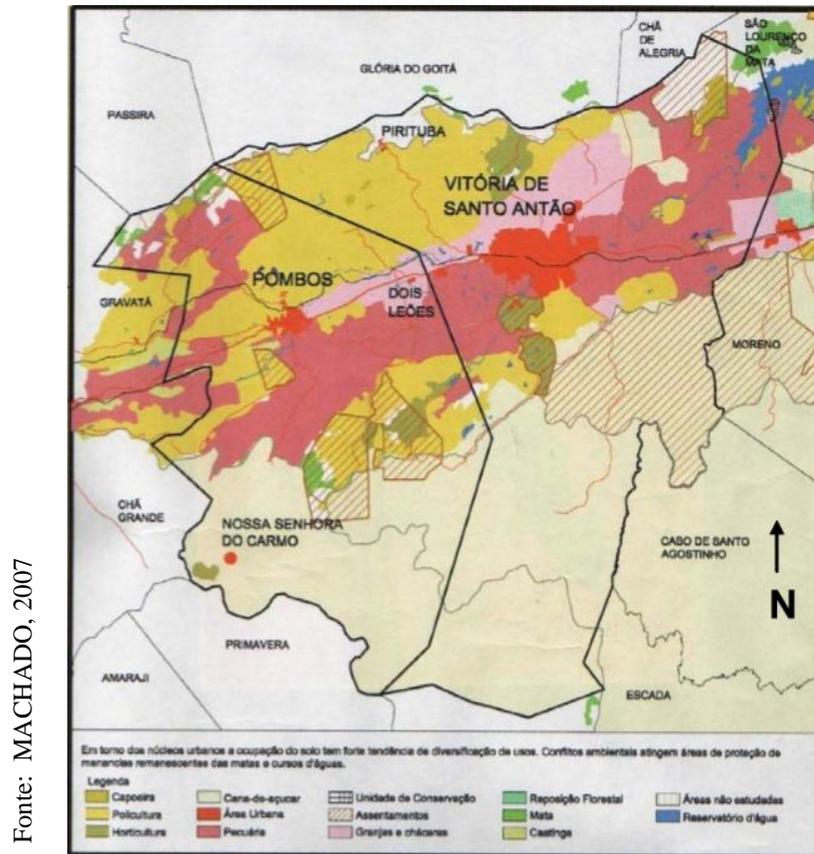


Figura 12 – Mapa do município de Vitória de Santo Antão

Segundo dados do PNUD – Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento (2003), o Índice de Desenvolvimento Humano Municipal (IDH-M) é de 0,663. No ranking estadual ocupa a 41ª posição e no ranking nacional a 3566ª posição. Tal classificação insere o município nas regiões consideradas de médio desenvolvimento humano que compreende o IDH entre 0,5 e 0,8.

Segundo o REGIC (IBGE, 2008), Vitória de Santo Antão classifica-se como um centro sub-regional, que apesar de se caracterizar por possuir atividades menos complexas e ter uma área de atuação reduzida, mantém relações com as metrópoles nacionais e/ou com as capitais regionais.

Baseado no projeto do REGIC surge um novo estudo, intitulado de Divisão Urbano Regional (IBGE 2013), que visa uma melhor análise da dinâmica territorial brasileira com base nas informações dos fluxos articulados da rede urbana. Para compreender melhor as transformações socioespaciais brasileiras, surgem novas categorias para estudos regionais, as

chamadas Regiões de Articulação Urbana, subdivididas em ampliadas, intermediárias e imediatas, que se caracterizam por uma cidade principal que comanda essa região, estabelecendo relacionamentos entre agentes e empresas. Segundo esse estudo mais recente do IBGE, Vitória de Santo Antão classifica-se como polo de uma região imediata de articulação urbana.

5.1. CONDIÇÕES DE INTEGRAÇÃO À REGIÃO METROPOLITANA DO RECIFE: MOVIMENTO PENDULAR

Tratando-se de integração, a mesma se dá mediante a três tipos: integração urbano-funcional, integração urbano-física e integração institucional. A integração urbano-funcional envolve a contiguidade física levando em consideração a complementaridade funcional que se dá entre os municípios mediante os deslocamentos pendulares, cuja fluidez depende principalmente da infraestrutura dos transportes. A integração institucional resulta da formalização, através da Lei Estatuto da Metrópole, estabelecendo diretrizes gerais para o planejamento, a gestão e a execução das funções públicas de interesse comum em regiões metropolitanas e em aglomerações urbanas, constituídas por agrupamento de municípios limítrofes. (BRASIL, 2015)

Santos (2008) caracteriza o início da relação de integração entre Vitória de Santo Antão e Recife.

Inicialmente a mobilidade entre a Cidade e a Capital Pernambucana e o Sertão propiciou-se a partir do Caminho do Ipojuca existente desde 1738. No início do século XIX esse percurso passou a cortar o centro da Cidade da Vitória no intuito de facilitar o escoamento de gado do sertão para a Praça do Recife, acarretando visibilidade e notoriedade a feira local. Esse século marca o auge de desenvolvimento local, com destaque para as feiras que impulsionaram a economia e trocas culturais. As feiras contextualizam-se de suma importância histórica, econômica e cultural para a formação urbana local. Desde seus primórdios a cultura de plantação seja de subsistência, ou de grandes lavouras de escoamento sempre reverenciaram esse contexto urbano.

Uma das medidas mais eficazes na viabilização da integração entre Recife e Vitória de Santo Antão se deu no século XIX durante o governo de Conde da Boa Vista, visando à interiorização.

Durante o governo do Conde da Boa Vista, como presidente da província, na primeira metade do século XIX, houve a abertura de estradas carroçáveis para o interior visando atingir Pau d'Alho e Limoeiro a Noroeste, Vitória de Santo Antão ao Oeste, Escada a Sudoeste, com o fim de aproximar essas vilas da Capital. (FIDEM, 1987. p. 16)

Em sua dissertação, Machado (2007) ressalta o favorecimento às atividades agrícolas no município de Vitória de Santo Antão após o surgimento de estradas interligando-o a capital.

Vitória de Santo Antão, após a consolidação das suas estradas e dos meios de transporte, acentuou o seu favorecimento para prestar-se a tal atividade. A sua localização geográfica, topografia, áreas com clima e solo não tão propícios a cultura da cana-de-açúcar e propícios a horticultura, além da tradição histórica da atividade acentuou o favorecimento do município como área abastecedora da capital pernambucana, sua Região Metropolitana, a Microrregião de Vitória de Santo Antão e mesmo auxiliando o abastecimento de outros Estados, - como afirmam alguns produtores quanto ao destino da sua produção – ampliando, diversificando e consolidando seu mercado consumidor. (MACHADO, 2007, p. 45, 46)

Sobre a exploração da cultura da cana de açúcar em Vitória, Aragão (1983) indica o desenvolvimento tardio da atividade, não aproveitando o apogeu da agroindústria açucareira em Pernambuco, como visto em Olinda, Goiana e Igarassu, por exemplo.

[...] só em fins do século XVIII e no século XIX se desenvolveram um pouco mais, na Freguesia de Santo Antão, a cultura da cana e a fabricação do açúcar, então já em começo de crise e decadência, já não propiciando os lucros que possibilitaram a opulência e o fausto dos primeiros tempos. (ARAGÃO, 1983. p. 43)

Aragão (1983) também ressalta o importante papel da cidade de Vitória no contexto do desenvolvimento da economia local.

Firmou-se, desde logo, o traço fisionômico da futura Vila e depois Cidade, tão acentuado e constante nos 350 anos já decorridos de sua existência, como manipulador e distribuidor de riquezas advindas do cultivo do solo, ponto de convergência de produtores dos municípios vizinhos da Mata e do Agreste, centro de abastecimento do chamado Grande Recife com penetração até nas Capitais dos Estados limítrofes. (ARAGÃO, 1983. p. 42)

Os estudos voltados ao deslocamento pendular são referência nas pesquisas voltadas ao âmbito metropolitano e expansão urbana, integrando uma linha tradicional de pesquisa em geografia urbana, identificação de áreas de influência. Atualmente as distâncias que envolvem esse fenômeno estão maiores, fazendo-se necessária uma abordagem mais ampla quanto a sua atuação.

Os deslocamentos pendulares são responsáveis por medir a integração entre o núcleo metropolitano e seu entorno. A expansão urbana para a periferia redimensionou o fenômeno de deslocamento pendular devido ao avanço tecnológico envolvendo principalmente os meios de transporte e comunicação que permite a ampliação das distâncias percorridas diariamente.

Moura, Branco e Firkowski (2005) destacam que a intensidade do movimento pendular é reveladora da extensão do fenômeno urbano no território, constituindo uma informação utilizada na delimitação de grandes áreas urbanas, especialmente por institutos de pesquisa estatística. O constante e intenso deslocamento diário de população representa o nível de integração da metrópole materializado pelos fluxos de comunicações, bens e pessoas.

Diversos fatores – tais como trabalho, estudo, lazer, qualidade de vida, entre outros – motivam os deslocamentos diários. Destarte, mensurar o volume e o sentido desse ir-e-vir é de extrema relevância, pois indica, não apenas a trajetória dos indivíduos no espaço, como também as oportunidades e obstáculos característicos dessas localidades. Por outro lado, os deslocamentos que os indivíduos realizam entre suas residências e os locais de trabalho ou estudo podem ser apontados como possíveis indicativos da integração urbana da região. (BRITO, 2014. p. 14)

Na década de 60, o IBGE definiu um novo critério para identificar os municípios integrados, sendo necessário possuir pelo menos 10% da população total realizando deslocamentos diariamente em viagens intermunicipais tendo como destino principal a cidade central ou as cidades do seu entorno. Esse novo critério foi introduzido ao censo demográfico de 1970. Em 1980, o censo abordava o município de destino para trabalho e estudo. O censo de 1991 não contemplou os deslocamentos pendulares. No entanto, o tema voltou a ser implantado no censo demográfico de 2000, com destaque para as informações referentes aos municípios de destino e origem dos deslocamentos. O censo demográfico de 2010 continuou a trabalhar acerca dessa temática importante, indicando que cerca de 7,4 milhões de pessoas trabalham ou estudam fora do município de residência que representa 6,66% do total das pessoas que trabalham e estudam.

Tratando-se de integração metropolitana, é inevitável não levar em consideração a importância dos deslocamentos pendulares. As autoras Moura, Branco e Firkowski destacam a importância da pendularidade.

Dentre os inúmeros fatores que se associam à pendularidade, alguns podem ser apontados como decisivos. São eles: a dinâmica do mercado de terras no município-polo dos aglomerados; a alteração do perfil econômico e a desconcentração da indústria para municípios que não o polo ou distritos industriais consagrados; o acesso diferenciado ao mercado de trabalho e/ou oportunidades de estudo; os custos e a qualidade do transporte disponível e o tempo de deslocamento. Esses fatores, aliados à "transparência" dos limites municipais, contribuem definitivamente para a extensão territorial das cidades. E, em algumas delas, para o reforço do processo de configuração de aglomerações ou da metropolização. (MOURA, BRANCO, FIRKOWSKI, 2005. p. 14)

Levando em consideração a importância dos deslocamentos pendulares como indicadores de integração (metropolitana), é possível mensurar o caráter médio de integração do município de Vitória de Santo Antão à RMR, como exposto na figura 14, sendo o critério econômico o mais relevante nessa integração. Por apresentar uma diversificação econômica, o município apresenta relativa autonomia em seus setores, empregando maioria de sua população ativa. Por localização geográfica, Moreno é o município metropolitano mais próximo de Vitória de Santo Antão e apresenta uma integração média com a metrópole, além de também apresentar ocupações descontínuas em relação à RMR. Moreno está entre os municípios da RMR que possuem o menor número de deslocamentos pendulares entre a metrópole, superando apenas os municípios de Araçoiaba, Ipojuca, Ilha de Itamaracá e Itapissuma.

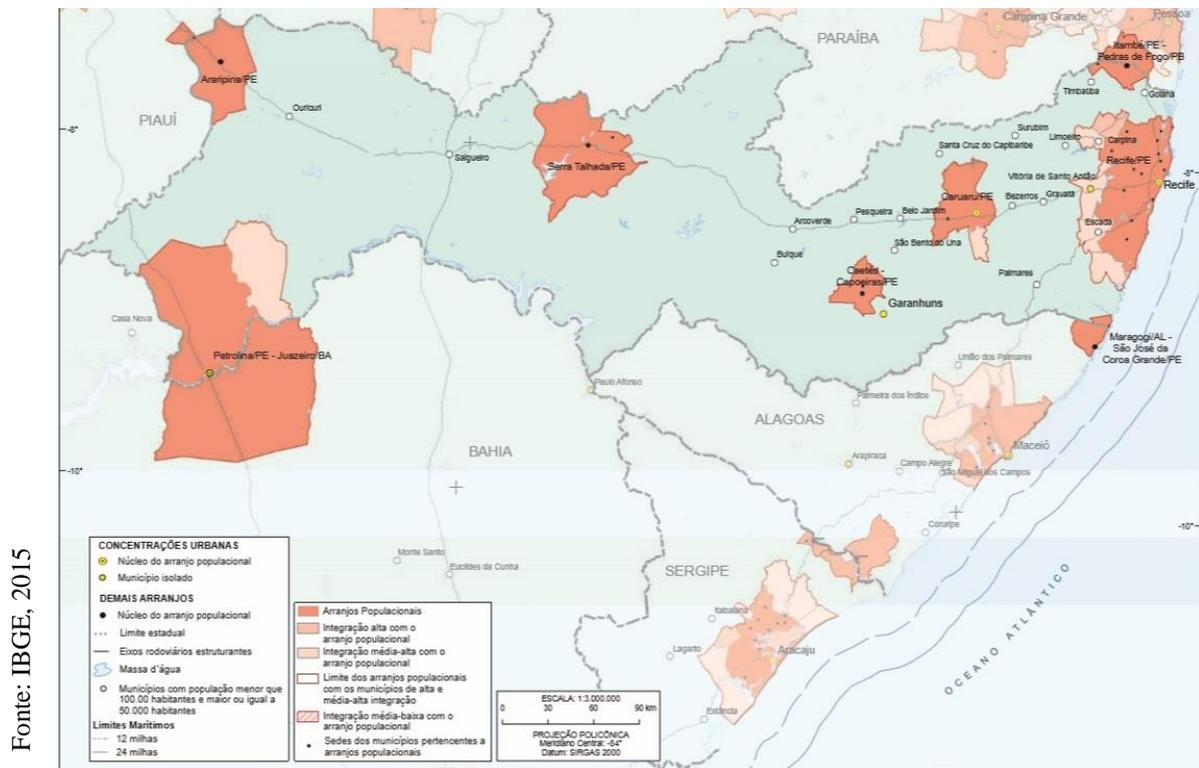


Figura 14 – Arranjos Popacionais e Concentrações Urbanas em Pernambuco

É possível que este quadro evolua nos próximos anos, dependendo dos investimentos, principalmente nas telecomunicações e nos transportes, contribuindo para uma relativa redução escalar do espaço e do tempo. Mesmo com a relativa proximidade de Vitória de Santo Antão a Recife, 46 km através da BR-232, antes da duplicação do trecho da BR-232 que compreende a cidade do Recife até a cidade de São Caetano, finalizada em 2005, o tempo de deslocamento era o dobro se comparado ao período atual que gira em torno de 50 minutos.

Para Oeste, a duplicação da BR 232 realizada na segunda metade da década de 90 aproximou Caruaru, a somente 132 km da capital, e o rosário de cidades distribuídas ao longo da rodovia (Vitória de Santo Antão, Pombos, Gravatá, Bezerros) recebeu muitos novos empreendimentos. (OBSERVATÓRIO, 2015. p. 67)

Está prevista para os próximos anos a expansão da duplicação da BR-232, compreendendo o trecho entre o município de São Caetano e Cruzeiro do Nordeste, distrito do município de Sertânia. A expansão da duplicação irá permitir uma maior fluidez no escoamento da produção do estado, garantindo uma importante redução de tempo investido nos deslocamentos.

A maior fluidez espacial resultante permite que espacialidades anteriormente distantes se tornem efetivamente mais próximas, trazendo para as redondezas dos processos metropolitanos as localidades que permaneciam de fora de seu alcance imediato. (MAGALHÃES, 2008. p. 21)

Machado (2007) aborda de forma destacada a importância da BR-232 para o município e a forma como o mesmo se adaptou as modificações realizadas na rodovia.

Assim como na reformulação recente do traçado desta BR, a primeira 232 também não passava por dentro do núcleo urbano do município. Apesar dos protestos dos políticos e moradores, o traçado não foi modificado, levando a cidade a expandir-se em direção ao Norte. Como consequência, a ocupação urbana envolveu a antiga BR – 232, via de escoamento da produção e deslocamento da população. Quanto ao traçado atual dessa mesma rodovia, iniciada e concluída no início do século XXI, passa igualmente por fora do perímetro urbano atual do município. De forma semelhante ao ocorrido na década de 50, o núcleo urbano de Vitória já está esboçando uma tendência à expansão rumo ao novo traçado da BR-232 que passa ao Sul do núcleo urbano do município [...].(MACHADO, 2007, p. 49, 50)

Um dos fatores que inviabilizam uma maior integração entre Vitória de Santo Antão e Recife é o valor da passagem intermunicipal, muito mais onerosa que a passagem metropolitana que inclusive oferece serviços de integração. O deslocamento entre Vitória de Santo Antão e Recife pode chegar a custar R\$ 7,65. Enquanto que na RMR existem quatro taxas diferentes. O valor do Anel A na RMR custa R\$ 2,45. A tarifa B custa R\$ 3,35. O anel D está custando R\$ 2,65, enquanto o anel G custa R\$ 1,40. De tal forma, custa muito caro realizar o deslocamento entre Vitória e Recife de forma frequente com fins educacional ou empregatício, inviabilizando o mesmo para muitas pessoas.

Fonte: Washington Felix, 2015



Figura 15 – Ônibus que faz a linha Vitória/Recife (TIP) – Rodoviária de Vitória de Santo Antão

Segundo a metodologia aplicada no trabalho sobre o nível de integração dos municípios à dinâmica metropolitana, realizado pelo IPARDES – Instituto Paranaense de Desenvolvimento Econômico e Social, para identificar o nível de integração dos municípios levou-se em consideração os seguintes critérios: a densidade demográfica elevada, altas taxas de crescimento populacional, maior parte da população ativa ocupada em atividades essencialmente urbanas e intensos fluxos de movimento pendular. Segundo o estudo, o nível de integração pode ser dividido em seis níveis: muito baixo, baixo, médio, alto, muito alto e polo.

De acordo com a classificação realizada no estudo, a RMR possui uma integração de nível médio entre os municípios que a compõem. O município de Vitória de Santo Antão, mesmo não integrando a RMR, pela tipologia dos espaços metropolitanos, apresenta condições para enquadrar-se no âmbito metropolitano.

Os municípios que apresentam o nível médio de integração se caracterizam por apresentarem indicadores de concentração e de fluxos mais expressivos, que os colocam numa posição intermediária na dinâmica da aglomeração, permitindo pressupor que configuram áreas prováveis da expansão da mancha contínua de ocupação. (IPARDES, 2007).

No nível médio os municípios não apresentaram taxa negativa de crescimento populacional. Vitória de Santo Antão apresentou taxa positiva de crescimento populacional, 1,01% ao ano, garantindo uma elevação de 12.397 habitantes entre o censo de 2000 e 2010.

O contingente populacional dos municípios é um forte indicador de dinamismo. Sendo assim, quanto maior a população, maior será sua diferenciação em relação à dinâmica de outros municípios. A população de Vitória de Santo Antão é de 129.974 habitantes.

A ocupação em atividades urbanas é predominante nos municípios que se encontram em tal nível de integração. Em Vitória de Santo Antão, a maioria da população economicamente ativa está inserida na indústria de transformação, comércio, serviços e administração pública.

Em 80% dos municípios inseridos no nível médio, o volume de pessoas que realizam deslocamentos pendulares é superior a mil pessoas. De acordo com dados do Censo Demográfico de 2010 do IBGE a quantidade de pessoas de Vitória de Santo Antão que exercem o trabalho principal em outro município indica um número de 5.418 habitantes. Levando esses dados em consideração, é possível observar que a grande maioria da população economicamente ativa exerce sua ocupação principal no próprio município. O fato pode ser entendido devido à diversificação econômica do município, principalmente quando comparado a outros municípios da Mata Sul, como também a recente instalação de diversas indústrias que em seus respectivos quadros de vagas, empregam vitorienses em sua maioria. Isso sem levar em consideração o grande número de estudantes que também realizam o deslocamento pendular.

5.2. EXPANSÃO URBANA DO MUNICÍPIO E O CONSTANTE AUMENTO DE EMPREENDIMENTOS

A dinâmica urbana é estruturada basicamente em torno da centralidade das localidades. Os espaços urbanos se desenvolvem através de uma determinada hierarquia urbana. Apesar de a hierarquia urbana apresentar em seu modelo atual uma forte descentralização, o modelo clássico não deixa de vigorar devido à tradição que o mesmo ainda apresenta nos espaços urbanos.

Faissol (1994) aponta a existência de três níveis de sistemas de localidades, relacionado à hierarquia urbana, conforme explicitados:

- a) um sistema urbano/metropolitano de grandes cidades, que atrai uma migração intensa, e que leva a operar em linha contrária à da maior eficiência que as economias de escala do tamanho fariam supor; b) um sistema de cidades médias, beneficiárias diretas dos transbordamentos metropolitanos, que amplia a capacidade do sistema espacial de crescer e se desenvolver, e que precisa fazer a ligação do sistema metropolitano com as hierarquias menores do sistema urbano, pois o seu segmento superior (as capitais regionais já fazem uma razoável ligação com o

sistema metropolitano) praticamente atinge apenas o nível imediatamente abaixo, que é este nível intermediário; c) um sistema de cidades pequenas, em geral sem centralidade (e às vezes muito pequenas até mesmo em termos de um conceito de cidade; elas existem por força de uma definição legal de cidade-sede de município) [...] Em conjunto com os centros de zona [...] farão a ligação com o sistema de cidades médias, de um lado, e com a economia rural de outro, assim integrando todo o sistema. (FAISSOL, 1994. p. 150)

O município de Vitória de Santo Antão, em momento de expansão, está inserido no nível b, de acordo com a classificação de Faissol (1994). As cidades médias devem fazer uma ligação entre as regiões metropolitanas e as cidades de menor porte, ocasionando uma melhor eficácia no desenvolvimento do sistema urbano. São muito importantes na estruturação da hierarquia urbana devido à interdependência e complementaridade que se criam.

Baeninger (2004) indica o intenso processo de interiorização das aglomerações urbanas e surgimento de outras áreas de atração populacional como um traço marcante do processo de urbanização brasileiro recente.

A Avenida Mariana Amália (figura 16) configura-se como o mais importante centro comercial do município de Vitória de Santo Antão, atraindo um grande número de pessoas dos municípios circunvizinhos, seja pelas unidades comerciais ou pela gama de serviços oferecidos. Desde quando o município ainda era Povoação de Santo Antão da Mata, o local já apresentava uma centralidade por razões comerciais, nesse caso, por conta da feira de gado que servia de mediação nas relações entre o Grande Recife e o Sertão Pernambucano.

Fonte: Washington Felix, 2015



Figura 16 – Avenida Mariana Amália – Centro de Vitória de Santo Antão

Ojima (2011) ressalta o fato de a dispersão urbana determinar o modo de expansão das aglomerações urbanas na atualidade.

A ideia de dispersão urbana – que parece ser a radicalização do que já havíamos reconhecido no tecido urbano das metrópoles brasileiras como a expansão periférica dos polos tradicionais, principalmente por parte da população mais pobre em direção às áreas urbanas de menor valorização econômica - sob o paradigma da periferização urbana, assume novos contornos. Pois este processo de expansão nas aglomerações urbanas inclui outras dimensões da vida social que não eram consideradas anteriormente. Em linhas gerais, a periferização não trata necessariamente da expansão do urbano no espaço, mas do processo de segregação socioespacial na metrópole capitalista e, dessa forma, destaca o modo de produção capitalista como agente organizador do espaço urbano, reduzindo consideravelmente as determinações sociais e culturais dos agentes sociais. (OJIMA, 2011. p. 629)

Em relação à tendência de concentração populacional nas aglomerações metropolitanas nas décadas de 60 e 70, o momento atual revela um processo de desconcentração populacional na maioria das regiões metropolitanas brasileiras. Há uma grande expansão da população urbana até as periferias urbanas que se localizam mais próximas das grandes aglomerações urbanas. As cidades de médio porte estão conseguindo concentrar um importante contingente populacional, principalmente por apresentar o surgimento de muitas oportunidades em relação aos grandes centros urbanos. Além do mais, os problemas urbanos acontecem em menor escala, tornando as cidades de médio porte mais atrativas. O ator principal dessa conjuntura é o processo de industrialização recente que está priorizando a instalação em áreas não metropolitanas, comprovando a desconcentração industrial evidenciada no país. Redwood (1985) destacou em sua tese a desconcentração nas áreas metropolitanas brasileiras, onde já apontava o destacamento e crescimento das cidades médias e áreas urbanas próximas às metrópoles. Tal mudança histórica é muito representativa, principalmente quando se leva em consideração o grande padrão concentrador que existia até a década de 90.

Matos (1999) também aborda sobre a relativa dispersão nas metrópoles e sobre a tendência de crescimento nas médias cidades.

[...] vários centros intermediários habilitam-se como alternativa de geração de renda e emprego, porquanto se equiparam em termos de infraestrutura e serviços, ampliaram sua participação no Produto Interno Nacional e acumularam indivisibilidades estratégicas resultantes da ação histórica do Estado, à época em que incentivava a produção descentralizada, especialmente nos segmentos industriais intensivos em recursos minerais e solo urbano. Nesse contexto, as cidades médias puderam então participar do desenvolvimento do sistema urbano brasileiro e do incremento e diversificação das atividades econômicas nos últimos decênios. (MATOS, 1999. p. 10)

Existe um processo de busca por novos espaços no interior, mas com proximidade da capital, possibilitando relações econômicas com mais fluidez e controle. Há um avanço da periferia metropolitana, fruto da “fuga das metrópoles” e dos seus tradicionais grandes problemas, envolvendo áreas não metropolitanas, inseridas no processo de descentralização industrial recente.

O estado de Pernambuco já passou por várias fases de declínio econômico em sua história. No entanto, Galvão (2010) enfatiza a importância dos grandes investimentos implantados recentemente, colocando os mesmos como capazes de promover uma inflexão nos rumos futuros da economia estadual e apresentar algumas projeções de crescimento econômico para o estado.

No início deste novo milênio, porém, a economia de Pernambuco vem passando por um novo surto de mudanças, com a presença de expressivos investimentos em diversas áreas da economia do Estado, esperando-se que os novos empreendimentos reestruturadores sejam capazes de mudar completamente a face da economia pernambucana, fazendo-a ingressar em um ciclo renovado de crescimento sustentado. (GALVÃO, 2010. p. 4)

Tal cenário apontado pelo desenvolvimento da economia pernambucana engloba o município de Vitória de Santo Antão que ganhou diversas unidades industriais, responsáveis pela consequente dinamização econômica. Contudo, com o desenvolvimento econômico adquirido, entra em foco a desestruturação causada pela expansão urbana desordenada, presente há muitos anos no cenário municipal, mas potencializada com as ações desenvolvimentistas devido à ausência de um planejamento urbano organizado e estruturado, como indicado por Noronha (2013).

O crescimento urbano em Vitória se deu por volta de 1950, começam a surgir os primeiros loteamentos na Cidade como parcelamento do solo dos sítios já improdutivos do local. Esses loteamentos apresentavam uma malha ortogonal que não levava em consideração a topografia onde pousavam e tão pouco a conectividade com as vias já existentes no primeiro eixo de desenvolvimento. (NORONHA, 2013. p. 46)

Santos (2008) define uma das principais causas da desorganização na expansão urbana do município de Vitória.

A partir de 1950 começam a surgir os primeiros loteamentos na Cidade, como parcelamento do solo dos sítios já improdutivos do local. Esses loteamentos apresentavam uma malha ortogonal que não levava em consideração a topografia onde pousavam e tão pouco a conectividade com as vias já existentes no primeiro eixo de desenvolvimento. A cidade se expandiu perifericamente de forma desestruturada, não pela falta de legislação de uso e ocupação do solo, mas de uma

fiscalização efetiva para cumprimento das normas de utilização do espaço urbano. Essas implicações se estendem a área central da Cidade e ao Bairro Histórico da Matriz onde tem se a degradação e subutilização dos espaços públicos, dos edifícios históricos e monumentos (SANTOS, 2008).

Santos (2008) caracteriza o início do desenvolvimento urbano da então, Cidade de Braga, em torno da Praça Dom Luiz de Brito, genericamente também conhecida como Praça da Matriz (figura 17).

O primeiro arruado configurou-se com um pátio central, a Capela, dedicada a Santo Antão, no extremo leste deste, e perfilando o contorno norte/sul/oeste do mesmo, o arruado de casas se acoplou. Essa é a configuração original do primeiro aglomerado urbano da Cidade de Braga, que atualmente corresponde à Praça Dom Luiz de Brito. (SANTOS, 2008)

Fonte: Washington Felix, 2015



Figura 17 – Praça Dom Luiz de Brito – Bairro Matriz – Vitória de Santo Antão

Com o crescente aumento na busca por moradias populares e o alto valor médio do aluguel residencial houve uma grande adesão da população ao programa de financiamento habitacional do governo federal, o Minha Casa, Minha Vida. Os bairros periféricos de Água Branca e Militina foram escolhidos para a construção de 896 casas do programa federal através do Residencial Jardins de Vitória (figuras 18 e 19), tornando-se uma das áreas de maior expansão urbana no município. O financiamento habitacional sofreu um aumento médio de 800% a 1.000% no período que compreende os anos de 2005 e 2013, passando de dois financiamentos a quarenta financiamentos por mês, comprovando a grande procura por

moradias populares. Ainda refletindo a expansão urbana do município, vale destacar o surgimento de outros residenciais, também em fase de construção, como o Residencial Bela Vista, localizado no bairro da Bela Vista, Residencial Águas Claras Condomínio Clube localizado no bairro de Água Branca, com subsídios do governo federal do Projeto Minha Casa Minha Vida (figura 20), e Loteamento Colorado Luar de Vitória, localizado no bairro Campinas (figura 21).



Fonte: Washington Felix, 2015

Figura 18 – Residencial Jardins de Vitória – Vitória de Santo Antão



Fonte: Washington Felix, 2015

Figura 19 – Residencial Jardins de Vitória – Vitória de Santo Antão

Fonte: Washington Felix, 2015



Figura 20 – Residencial Águas Claras Condomínio Clube – Vitória de Santo Antão

Fonte: Washington Felix, 2015



Figura 21 – Loteamento Colorado Luar de Vitória – Vitória de Santo Antão

A instalação de novos empreendimentos funciona como uma mola propulsora para a expansão urbana, mesmo que geralmente isso ocorra de forma desordenada, pois aumenta a procura por uma oferta de espaços urbanos dotados de infraestrutura básica que venham garantir as pessoas a se instalarem em tais espaços. Em Vitória de Santo Antão, foram promovidas reformas nas principais praças da cidade, com destaque para a Praça do Livramento (figura 22). No entanto, há uma grande carência de planejamento urbano que contemple os problemas de forma integrada envolvendo questões como saneamento básico, por exemplo, principalmente nos bairros periféricos, relegados ao esquecimento e descaso.

Fonte: Washington Felix, 2015



Figura 22 – Praça do Livramento – Vitória de Santo Antão

5.3. EXPANSÃO INDUSTRIAL DO MUNICÍPIO FRENTE AOS DESAFIOS DA INOVAÇÃO NA INDÚSTRIA PERNAMBUCANA

Os municípios enfrentam uma verdadeira batalha fiscal para sediar indústrias e promover o valorizado “desenvolvimento econômico”. Mesmo tais indústrias escolhendo e priorizando as cidades que mais ofereçam vantagens, tanto incluindo matéria-prima e mão de obra como também a isenção de impostos e concessão de terrenos para a instalação, as mesmas podem desistir de seus investimentos e procurar novos horizontes financeiros.

O momento de crescimento econômico vivenciado por Pernambuco nos últimos anos envolve tanto os municípios metropolitanos quanto os não metropolitanos, caracterizando

assim uma expansão e descentralização na instalação de grandes empreendimentos no estado. Mas historicamente, a maioria das indústrias em Pernambuco encontram-se localizadas na Região Metropolitana do Recife. Apesar de todo o aporte industrial que vem se instalando recentemente no estado, especificamente nos municípios do entorno da RMR, é preciso entender o processo de instalação de tais indústrias e a importância das mesmas na dinamização da economia. O quadro evidenciado em Pernambuco faz parte do contexto capitalista de atração e captação de investimentos industriais. Os governos municipais barganham a instalação de indústrias para ostentar o título simbólico de município com crescimento econômico e perspectiva futura positiva, mesmo que esse crescimento aconteça sem o devido planejamento, como evidenciado na grande maioria dos casos.

De acordo com Fernandes e Cozic (2013) em nota técnica divulgada pela CEPLAN – Consultoria Econômica e Planejamento no Projeto Política de Competitividade da Indústria de Pernambuco, o panorama atual da expansão industrial do estado de Pernambuco baseia-se num novo núcleo dinâmico, desencadeando mudanças na estrutura industrial, com destaque para uma indústria mais intensiva em capital, cujo controle é mais forâneo (capitais nacionais ou multinacionais).

No contexto da globalização, há uma maior necessidade de investimentos em qualificação da mão de obra como também em infraestrutura de transportes e telecomunicações, que podem garantir a instalação de grandes indústrias mesmo longe dos grandes centros industriais, como destacado por Castells (2009).

A indústria está cada vez mais liberada com referência a fatores de localização espacial rígida, tais como matérias-primas ou mercados específicos, enquanto, ao contrário, depende cada vez mais de uma mão de obra qualificada e do meio técnico e industrial, através das cadeias de relações funcionais já estabelecidas. (CASTELLS, 2009. p. 55)

Diante desse panorama recente, a indústria pernambucana tem como principal desafio a sua qualificação para conseguir ampliar as possibilidades de relacionamento com os novos setores industriais dinâmicos instalados no estado. Se a indústria local não dinamizar sua produção, a maioria dos novos atores industriais instalados em Pernambuco podem vir a constituir um “enclave industrial”, que se articulam muito em escala internacional e pouco em escala local, ou seja, quanto menos dinamismo inovativo tiver a região, mais excluídas ficarão suas indústrias locais em relação aos novos empreendimentos industriais. (FERNANDES; COZIC, 2013)

Baixo desempenho inovativo da indústria pernambucana – e, por consequência, do sistema de inovação em que esta se insere – deve ser compreendido assim no contexto da formação histórica econômica e cultural em que se insere o sistema de inovação – brasileiro e pernambucano. Este baixo desempenho, portanto, consiste no principal problema de política industrial a ser enfrentado na atualidade em Pernambuco, cuja compreensão requer observações do contexto em que se deu esta formação histórica. (FERNANDES; COZIC, 2013. p. 6)

Desde o início do novo século, o estado de Pernambuco já foi contemplado com dezenas de unidades industriais de médio e grande porte, que estão sendo instaladas prioritariamente no interior do estado, atendendo tanto ao objetivo de interiorização do desenvolvimento do governo do estado, como também a uma redução de custos em termos gerais quando comparado aos investimentos que são realizados na RMR. Diante desse contexto industrial pernambucano merecem destaque especial o polo automobilístico, farmacológico e naval.

A chegada desses novos empreendimentos no estado de Pernambuco, cuja força reside em parte nas suas articulações com as escalas em nível global, podem jogar um papel de alavanca para conectar, mobilizar e desenvolver cada vez mais os territórios através de novas atividades nos serviços, na logística junto ao desenvolvimento de uma nova cultura empresarial nos setores industriais tradicionais baseada sobre a inovação. (FERNANDES; COZIC, 2013. p. 14)

O município de Vitória de Santo Antão está entre os principais beneficiados pelo processo de interiorização do desenvolvimento no estado de Pernambuco. A localização (proximidade do Recife – 50 km/ proximidade do Porto de Suape – 70 km) e o perfil econômico da cidade possibilitaram e viabilizaram a instalação de dezenas indústrias que impulsionaram grandes transformações em escala urbana, envolvendo os setores imobiliário, financeiro, educacional, comercial, alimentício e de construção civil.

Dois importantes fatores de atração do investimento industrial pós-fordista neste ambiente regional em escala mais ampla são: a proximidade e a disponibilidade de formas de conexão ao mercado externo (portos, aeroportos industriais, portos secos etc.); e a existência de ambientes de formação de mão de obra especializada em tecnologias avançadas e de produção de pesquisa científica que criem externalidades positivas para a própria indústria. (MAGALHÃES, 2008. p. 16)

Com as grandes transformações, o município tornou-se uma grande atração de oportunidades principalmente no setor industrial e educacional, gerando um crescimento populacional. Antes da recente instalação das indústrias no município, a indústria Engarrafamento Pitú Ltda. (figura 23), fundada em 1938, era a maior indústria da cidade. A Pitú se destaca no mercado nacional como a maior produtora do segmento no Nordeste e

aparece em segundo lugar no mercado nacional. Possui fortes relações comerciais internacionais, sendo a líder em exportação de aguardente para a Alemanha.

A chegada de novos empreendimentos industriais no estado contribui amplamente para perturbar e questionar uma indústria tradicional pouco preparada frente a firmas multinacionais exigentes e acostumadas em lidar com a necessidade de desenvolver atividades cuja intensidade em inovação é uma condição estratégica para sua competitividade e expansão. No entanto, mesmo percebendo um descompasso entre as industriais tradicionais e as novas em implantação, percebe-se o envolvimento de agentes econômicos estratégicos nessas mudanças. (FERNANDES; COZIC, 2013. p. 40)

Fonte: Washington Felix, 2015



Figura 23 – Unidade industrial do Engarrafamento Pítú Ltda – Vitória de Santo Antão

Entre as indústrias recentemente instaladas no distrito industrial do município, localizado às margens da BR-232, destacam-se a Mondelez Brasil (figuras 24 e 25), a BRF Foods (figura 26), Roca Group (figura 27), Arxo, Docile, Eurobras, Fante, Isoeste, Metalfrio, Elcoma, Ventisol. Recentemente, o presidente da Mondelez Brasil justificou a instalação da primeira unidade fabril da multinacional no Nordeste através de números, apontando o crescimento do consumo de produtos de 5% em 2000 para 15% em 2008.

Fonte: Washington Felix, 2015



Figura 24 – Entrada da Mondelez – Vitória de Santo Antão

Fonte: Washington Felix, 2015



Figura 25 – Unidade industrial da Mondelez – Vitória de Santo Antão

Fonte: Washington Felix, 2015



Figura 26 – Unidade industrial da BR Foods – Vitória de Santo Antão

Fonte: Washington Felix, 2015



Figura 27 – Unidade industrial da Roca Group – Vitória de Santo Antão

Dentre os novos empreendimentos, também merece destaque a instalação de um shopping center na cidade, o Vitória Park Shopping (figura 28), em dezembro de 2013. O empreendimento possui 25.000 m² de área construída com mais de 130 lojas. O projeto inicial inclui um hotel com 100 apartamentos ao lado do shopping, no entanto, quase dois anos após a inauguração do shopping, as obras do hotel ainda não foram concluídas.

Fonte: Washington Felix, 2015



Figura 28 – Vitória Park Shopping – Vitória de Santo Antão

Mesmo diante da instalação de diversas unidades industriais, é importante ressaltar que a RMR ainda polariza grande parte das atividades de acordo com a intensidade tecnológica de cada indústria. Quanto maior a intensidade tecnológica, maiores são as chances de instalação na RMR. Sendo assim, ainda ficam relegadas ao interior as atividades que não necessitam de um grande emprego de inovação industrial.

Na maioria dos casos, a RMR polariza grande parte do conjunto das atividades da indústria de transformação. É notável perceber que quanto maior é a intensidade tecnológica das atividades, maior a proporção de estabelecimentos e de empregos na RMR. Ao contrário, notamos que quanto menor o grau de intensidade tecnológica das atividades (confeccões, por exemplo), menos relevante é a participação da RMR (embora ainda bastante importante). Neste caso encontram-se principalmente os setores de confeccões, de alimentos e bebidas e de fabricação de produtos minerais e não metálicos. (FERNANDES; COZIC, 2013. p. 21)

Apesar da atração de muitas pessoas de outras cidades houve grande crescimento do trabalho formal no município, pois a maioria dos funcionários das empresas são de Vitória de Santo Antão. Na multinacional Mondelez Brasil, 90% dos funcionários são residentes no município. Em 2009, a indústria de transformação era o setor com maior volume de empregos formais, 7.024 postos de trabalho. O comércio ocupava o segundo lugar com 3.662 postos. O grande aumento de postos de trabalho nas indústrias é um reflexo do aumento industrial obtido no município.

Entre o período de 2005 a 2009, o município apresentou crescimento de 66,1% no PIB, totalizando R\$ 1.023,2 bilhão. Vale apontar para um crescimento maior que o estado de Pernambuco no período em questão, que foi de 57,1%. Sendo assim, o PIB municipal representava 1,30% no PIB estadual.

Quanto aos setores econômicos, o município apresenta o setor de serviços como principal fonte econômica do PIB do município, representando 55,6%. O setor primário obteve 3,7% na participação do PIB. O setor secundário obteve crescimento entre os anos de 2005 e 2009, saltando de 22,4% para 26,3%. No mesmo período, o estado de Pernambuco apresentou declínio no setor, de 22,4% para 18,9%.

A instalação de indústrias representa o marco das transformações urbanas do município, o grande carro-chefe, que o elevou a um patamar de desenvolvimento econômico, sendo mais um contributo à dinamização da economia pernambucana. A ideia de arranjos urbano-regionais cabe ao fenômeno apresentado em Vitória de Santo Antão, pois o mesmo exerce uma polarização regional importante. O município possui quatro instituições de ensino superior (FAINTVISA – Faculdades Integradas da Vitória de Santo Antão; FACOL – Faculdade Escritor Osman da Costa Lins; UFPE – Universidade Federal de Pernambuco; IFPE – Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia de Pernambuco), que garantem qualificação profissional para suprir a demanda industrial e dinamização econômica do município. Uma grande quantidade de estudantes, oriundos principalmente de municípios circunvizinhos, vem ao município pela grande oferta de cursos em diversas áreas de conhecimento.

6. RESULTADOS

O questionário de percepção elaborado foi direcionado as pessoas que realizam o deslocamento Vitória de Santo Antão – RMR. Cinquenta pessoas foram entrevistadas, número escolhido de forma aleatória, todas residentes no município de Vitória. A aplicação do questionário se deu no Terminal Rodoviário e em paradas intermunicipais da cidade. Dentre as cinquenta pessoas entrevistadas, 21 eram do sexo masculino e 29 do sexo feminino. A média de idade dos entrevistados do sexo masculino foi de 31 anos, enquanto que a média das mulheres entrevistadas foi de 39 anos.

Quanto à escolaridade, uma pessoa era analfabeta, seis possuíam o ensino fundamental incompleto, três concluíram o ensino fundamental, quatro com segundo grau incompleto e catorze com segundo grau completo. Treze entrevistados com ensino superior completo e seis cursando o ensino superior. Dois dos entrevistados possuíam pós-graduação. Percebe-se que a maioria dos entrevistados não possui um alto nível de escolaridade.

Surgiram 22 diferentes profissões entre os entrevistados, conforme listado na tabela abaixo. A profissão que mais se destacou foi a de empregada doméstica. As onze empregadas domésticas que responderam ao questionário possuem uma característica em comum. Todas se deslocam até a casa onde trabalham na segunda-feira, onde as mesmas passam toda a semana, algumas retornam para casa na sexta-feira, outras no sábado.

Empregada Doméstica	11
Fisioterapeuta	1
Farmacêutica	2
Cozinheira	1
Engenheiro	1
Soldador	2
Professor	6
Marceneiro	1
Funcionário Público	2

Motorista	1
Autônomo	1
Técnica em Enfermagem	3
Policial Militar	1
Técnico em Segurança do Trabalho	1
Gerente	1
Técnico em Farmácia	1
Enfermeira	2
Estudante	6
Comerciante	2
Nutricionista	1
Segurança	2
Auxiliar de Cozinha	1

44 entrevistados afirmaram já ter se deslocado até a Região Metropolitana do Recife por não encontrar o serviço ou produto pretendido na cidade de Vitória. É uma prática comum se dirigir até o Recife para realizar algumas consultas médicas mais especializadas, como também para pesquisar produtos específicos não encontrados em Vitória.

Apesar de 34 pessoas responderem que as linhas de ônibus que realizam o trajeto Vitória – RMR, controlado quase que unicamente pela empresa Borborema, são insuficientes, o ônibus é o meio de transporte mais utilizado entre 42 das 50 pessoas entrevistadas. Quanto à avaliação das linhas de ônibus:

TABELA 6 – AVALIAÇÃO DAS LINHAS DE ÔNIBUS

Ruim	10
Médio	26
Bom	13
Muito bom	1

Quanto à mobilidade para trabalho e estudo, nove pessoas estudam na RMR. O pequeno número de entrevistados que estuda na RMR se deve ao fato de que centenas de estudantes vitorienses que estudam em Recife se deslocam até a capital através do transporte universitário concedido pela prefeitura municipal. Dentre os cinquenta entrevistados, quarenta exercem sua ocupação principal em algum município da RMR. Os municípios de destino são:

**TABELA 7 - MUNICÍPIOS DE
DESTINO PARA TRABALHO NA RMR**

Recife	20
Jaboatão dos Guararapes	8
Olinda	5
Camaragibe	3
Moreno	2
Ipojuca	1
Cabo de Santo Agostinho	1

Levando em consideração a frequência de ida à RMR, 38 pessoas sempre realizam o deslocamento, 7 pessoas o realizam muitas vezes, 2 pessoas raramente e 3 às vezes. O principal objetivo do deslocamento para 34 pessoas é por conta do trabalho, 9 pessoas por conta do estudo e 7 pessoas por conta do lazer. Quanto ao tempo que realizam o deslocamento Vitória-RMR, 2 pessoas o fazem há menos de 1 ano, 10 pessoas já fazem há um ano, 7 pessoas há 3 anos, 12 pessoas há 5 anos, 9 pessoas há 10 anos, 8 pessoas há 15 anos e 2 pessoas há mais de 15 anos.

41 entrevistados conhecem alguma outra pessoa que realize o deslocamento entre Vitória-RMR diariamente. No entanto, nem todos avaliam o município de Vitória de Santo Antão como integrado à dinâmica metropolitana da RMR. 11 pessoas discordam dessa integração, 13 pessoas concordam, 2 concordam plenamente e 25 concordam parcialmente.

Mas 47 dos 50 entrevistados acham que o aumento na instalação de novas unidades industriais no município contribui na integração à RMR.

7. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Com o aumento de regiões metropolitanas devido à autonomia adquirida em 1988, aumentam também as responsabilidades de um planejamento de execução interligado, que permeie diferentes setores e integre de fato os municípios que formam a metrópole, que devem ser tratados como uma única cidade. A Constituição Federal de 1988 tornou quase insustentável a viabilização de um projeto metropolitano. Mesmo assim, a união das governanças metropolitanas é fundamental na estratégia de gestão pública para que as melhorias dos investimentos venham a ocorrer de forma equitativa na busca de melhorias no direcionamento de recursos que visem solucionar os problemas metropolitanos. Os desafios metropolitanos são inúmeros e estão em expansão devido à velocidade das transformações em escala global.

É indispensável à criação de um novo modelo metropolitano que defina critérios na institucionalização de regiões metropolitanas e a forma de atuação dos órgãos competentes, com apoio do governo federal, visando à diminuição de disparidades entre as RMs, caracterizada pela individualidade das unidades político-administrativas que as compõem, para que haja uma maior valorização da importância das regiões metropolitanas na estrutura produtiva do Brasil, gerando um maior aproveitamento das potencialidades metropolitanas.

Apesar da dificuldade em institucionalizar os limites metropolitanos, é preciso avançar nesse sentido, pois muitos municípios no Brasil encontram-se legalmente em áreas metropolitanas quase que unicamente na busca de privilégios encontradas nessas regiões. Porém, vale ressaltar que as regiões metropolitanas enfrentam grandes desafios em seu processo organizacional devido às diferenças encontradas no perfil socioeconômico dos municípios que dificultam o planejamento e a forma de gestão nessas regiões. Um dos maiores desafios é a inexistência de um arranjo institucional que contemple o governo estadual e os governos municipais, para que exista de fato, uma cooperação federativa no que diz respeito às gestões metropolitanas.

A RMR encontra-se num período de rápidas transformações devido ao crescimento econômico em Pernambuco. É preciso acompanhar a forma como a instalação dos recentes empreendimentos industriais está sendo descentralizada e entender a quais objetivos eles estão atendendo se instalando em determinados locais, pois o governo do estado veicula e destaca

que a descentralização dos investimentos e a interiorização do desenvolvimento econômico estão relacionadas à noção de planejamento estratégico. Enquanto o número de indústrias com capital forâneo aumenta, as indústrias locais precisam dinamizar seu processo produtivo visando uma maior relação entre as mesmas.

Diante de inúmeras transformações, é preciso destacar que apesar de Vitória de Santo Antão, localizado no entorno metropolitano da RMR, ainda não possuir características essencialmente metropolitanas, não estando inserido de fato na real dinâmica metropolitana, evidencia-se um fenômeno de expansão da aglomeração urbana em questão, caracterizado pela ampliação da abrangência dos fluxos, estreitamento de relações com aglomerações vizinhas e densificação do seu perfil concentrador.

O município de Vitória de Santo Antão está inserido no processo contemporâneo de produção do espaço urbano. É importante ressaltar que as cidades com instalações industriais recentes que redefiniram seus espaços continuam mantendo dependência em relação à metrópole, mesmo diante da dinamização econômica existente nessas áreas peri-metropolitanas.

8. REFERÊNCIAS

- ARAGÃO, José. **História da Vitória de Santo Antão; da "cidade" de Braga à cidade da Vitória (1626-1843)**. 2. ed. Recife: FIAM/Centro de Estudos de História Municipal, 1983. v. 1. 222 p.
- AZEVEDO, Sérgio de; MARES GUIA, Virgínia Rennó dos. **Federalismo, Atores e Arranjos Cooperativos nas Regiões Metropolitanas: Possibilidades e Limites Para a Inovação Territorial**. In RIBEIRO, Luiz Cesar de Queiroz, SANTOS JUNIOR, Orlando Alves dos. **As Metrôpoles e a Questão Social Brasileira**. Rio de Janeiro: Revan; Fase, 2007. 340 p.
- BAENINGER, R. A. **Interiorização da migração em São Paulo: novas territorialidades e novos desafios teóricos**. IN: XIV Encontro Nacional de Estudos Populacionais, Anais... 20-24 de setembro de 2004, Caxambu-MG, ABEP. 2004.
- BALTAR, Antônio Bezerra. **Diretrizes de um Plano Regional para o Recife**. Recife, 1951. Tese de Concurso para Cátedra Escola de Belas Artes do Recife.
- BARRETO, Ilson Juliano. **A Institucionalização de Novas Unidades Político-Administrativas no Estado de São Paulo: Possibilidade da Criação da Região Metropolitana de Sorocaba**. Rio Claro, 2012. Tese (Doutorado em Geografia). Universidade Estadual Paulista. 224 p.
- BEST, Nina J. **Cooperação e Multi-level Governance: o caso do Grande Recife Consórcio de Transporte Metropolitano**. São Paulo, 2011. Dissertação (Mestrado). Escola de Administração de Empresas de São Paulo. 215 p.
- BITOUN, Jan; MIRANDA, Livia Izabel Bezerra de. **A Região Metropolitana do Recife: Principais características da sua região de influência e da integração dos municípios na aglomeração recifense**. In: OBSERVATÓRIO DAS METRÓPOLES. **Recife: Transformações na Ordem Urbana**. 1. ed. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2015.
- BRANCO, M. **Espaços Urbanos: A Geografia das Grandes Aglomerações no Brasil**. In RIBEIRO, Luiz Cesar de Queiroz, SANTOS JUNIOR, Orlando Alves dos. **As Metrôpoles e a Questão Social Brasileira**. Rio de Janeiro: Revan; Fase, 2007. 340 p.
- BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1967**. In: Diário Oficial da União. Brasília, 24 jan, 1967.
- _____. **Lei Complementar Nº 14**. In: Diário Oficial da União. Brasília, 8 jun, 1973.
- _____. **Lei Nº13.089**. In: Diário Oficial da União. Brasília, 13 jan, 2015.
- _____. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. In: Diário Oficial da União. Brasília, 5 out, 1988.
- BRITO, Danyella Juliana Martins de. **Ensaio sobre Deslocamentos Pendulares: Uma Análise para a Região Metropolitana do Recife**. João Pessoa, 2014. Dissertação (Mestrado em Economia) – Universidade Federal da Paraíba. 85 p.
- CANO, Wilson. **Desconcentração produtiva regional do Brasil 1970-2005**. São Paulo: Global Editora, 1985.
- CASTELLS, M. **A questão urbana**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1983.
- CASTRO, Josué de. **Homens e Caranguejos**. São Paulo: Brasiliense, 1967.

CONDEPE/FIDEM. **Mobilidade para o Trabalho na Região Metropolitana do Recife – Deslocamento Pendular e Perfil Socioeconômico dos Ocupados 2011/2013**. Recife, 2014.

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

FAISSOL, Speridião. **O espaço, território, sociedade e desenvolvimento brasileiro**. IN: FUNDAÇÃO INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA - IBGE, Rio de Janeiro, 1994.

FERNANDES. Ana Cristina; COZIC, Bertrand. **Oferta e Demanda por conhecimento e tecnologia presentes na indústria e em instituições de CT&I localizadas em Pernambuco**. In: CEPLAN. Projeto Política de Competitividade da Indústria de Pernambuco. Recife, 2013.

FIDEM. **Cidade do amanhã**. Recife: Fundação de Desenvolvimento da Região Metropolitana do Recife – Fidem, 1987.

FIRKOWSKI, O. L. C. F.; MOURA, R. **Brasil Metropolitano: uma configuração heterogênea**. Revista Paranaense de Desenvolvimento. Curitiba, nº 105, p. 33-56, jul/dez.2003.

_____. **Regiões Metropolitanas e Metrôpoles. Reflexões Acerca das Espacialidades e institucionalidades no Sul do Brasil**. RAEGA. Curitiba: Editora da UFPR, n. 5, 2001, p.27-46.

GALVÃO, Olímpio José de Arroxelas. **A Economia de Pernambuco: da longa estagnação a um novo ciclo de crescimento sustentado**. In: I Encontro Pernambucano de Economia. Recife, 2012.

GOUVEIA, Fernando da Cruz. **Uma relação dos engenhos de Pernambuco e Paraíba no século XVIII**. In: ARAGÃO, José. **História da Vitória de Santo Antão; da "cidade" de Braga à cidade da Vitória (1626-1843)**. 2. ed. Recife: FIAM/Centro de Estudos de História Municipal, 1983. v. 1. 222 p.

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

_____. **Atlas do Censo Demográfico 2010**. Disponível em: <http://censo2010.ibge.gov.br/apps/atlas/>

_____. **Censo Demográfico 2000**. Disponível em: <http://www.ibge.org.br>

_____. **Censo Demográfico 2010**. Disponível em: <http://www.ibge.org.br>

_____. **Censo Demográfico 2010: Educação e Deslocamento. Resultados da Amostra**. Rio de Janeiro, 2012.

_____. **Divisão Urbano Regional**. Rio de Janeiro, 2013.

_____. **Enciclopédia dos municípios brasileiros**. Rio de Janeiro, 1958. v. 18, p. 315-319.

_____. **Perfil dos Municípios Brasileiros 2013**. Rio de Janeiro, 2014.

_____. **Regiões de influência das cidades 2007**. Rio de Janeiro, 2008.

IPARDES. **Nível de Integração dos Municípios à Dinâmica Metropolitana**. Curitiba, 2007.

KLINK, Jeroen Johannes. **Perspectivas recientes sobre la organización metropolitana. Funciones y gobernabilidad.** In: La gobernabilidad de las aglomeraciones metropolitanas de América Latina y el Caribe. Taller International. Washington D.C. Diciembre 2003.

KNOX, P; AGNEW, J. **The Geography of the World Economy: an introduction to economic Geography.** 2 ed. London: Edward Arnold, 1994.

LENCIONI, Sandra. **A Metamorfose de São Paulo: o anúncio de um novo mundo de aglomerações difusas.** In: Revista Paranaense de Desenvolvimento. nº 120, Curitiba, 2011. p. 133-148.

LIMONAD, Ester. **Entre a urbanização e a sub-urbanização do território.** Anais do XI Encontro Nacional da ANPUR. Salvador, 2005.

MACHADO, Maria Rita Ivo de Melo. **As relações entre o rural e urbano: um espaço conjunto e indissociável em Vitória de Santo Antão – PE.** Recife, 2007. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Federal de Pernambuco. 131 p.

MAGALHÃES, Felipe Nunes Coelho. **Da Metrópole à Cidade-Região.** Na direção de um novo arranjo espacial metropolitano? Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais. v.10, n. 2. p. 9-27, nov. 2008.

MATOS, Ralfo. **Agglomerações Urbanas, Rede de Cidades e Desconcentração Demográfica no Brasil.** CEDEPLAR/UFMG. Belo Horizonte, 2010.

MOURA, Rosa. **Arranjos Urbano-Regionais no Brasil: Uma Análise com Foco em Curitiba.** Tese (Doutorado em Geografia) – Universidade Federal do Paraná. Curitiba, 2009. 242 p.

MOURA, Rosa; BRANCO, Maria Luisa Gomes Castello; FIRKOWSKI, Olga Lúcia C. de Freitas. **Movimento Pendular e Perspectivas de Pesquisas em Aglomerados Urbanos.** In: Revista São Paulo em Perspectiva. nº 4, São Paulo, Oct/Dez 2005.

MOURA, Rosa. **Arranjos Urbano-Regionais no Brasil: Especificidades e reprodução de padrões.** In: Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales. Vol. XVI, nº 923. Barcelona, 2011.

MOURA, Rosa; CINTRA, Anael. **População e Território: Processos Recentes de Transformação Urbana e Metropolitana no Brasil.** IN: XII Seminário Internacional Rede Ibero-americana de Investigadores sobre Globalização e Território. Grupo temático 4: Trocas Urbanas e Metropolitanas, Belo Horizonte, 2012.

MOURA, Rosa; DELGADO, Paulo Roberto; DESCHAMPS, Marley Vanice; BRANCO, Maria Luisa Gomes Castello. **O Metropolitano no Urbano Brasileiro: Identificação e Fronteiras.** In RIBEIRO, Luiz Cesar de Queiroz, SANTOS JUNIOR, Orlando Alves dos. **As Metrôpoles e a Questão Social Brasileira.** Rio de Janeiro: Revan; Fase, 2007. 340 p.

NORONHA, Eugênio Augusto Pessoa de. **Análise das Potencialidades e Vulnerabilidades Socioambientais Decorrentes do Processo de Expansão da Industrialização no Município de Vitória de Santo Antão-PE.** Recife, 2013. Dissertação (Mestrado). Universidade de Pernambuco, Faculdade de Ciências da Administração de Pernambuco, Gestão do Desenvolvimento Local Sustentável. 88 p.

OBSERVATÓRIO DAS METRÓPOLES. **Projeto Análise das Regiões Metropolitanas do Brasil.** Rio de Janeiro, 2004.

_____. **Como Anda a Região Metropolitana do Recife.** Recife, 2006.

_____. **Recife: Transformações na Ordem Urbana.** organização Maria Ângela de Almeida Souza, Jan Bitoun; coordenação Luiz César de Queiroz Ribeiro. – 1. ed. – Rio de Janeiro: Letra Capital, 2015.

_____. **Região Metropolitana do Recife no Contexto de Pernambuco no Censo 2010.** Recife, 2012.

OJIMA, Ricardo. **Fronteiras Metropolitanas: Um Olhar a partir dos Movimentos Pendulares.** IN: VII Encontro Nacional Sobre Migrações de Tema Central: Migrações, Políticas Públicas e Desigualdades Regionais. Curitiba, 2011.

PERNAMBUCO. **Lei Complementar Nº 10. Dispõe sobre a Região Metropolitana do Recife - RMR, e dá outras providências.** In: Diário Oficial do Estado de Pernambuco. Recife, 6 jan. 1994.

_____. **Lei Nº 6708.** In: Diário Oficial do Estado de Pernambuco. Recife, 17 jun, 1974.

_____. **Lei Nº 6890.** In: Diário Oficial do Estado de Pernambuco. Recife, 3 jul, 1975.

_____. **Plano Metropolitano de Resíduos Sólidos – PMRS.** Secretaria das Cidades – SECID. Recife, maio de 2011.

PNUD. **Atlas do Desenvolvimento Humano no Brasil.** 2003. Brasília: PNUD:IPEA, Fundação João Pinheiro, 2003.

RAMALHO, Ana Maria Filgueira. **Autonomia e Cooperação: os desafios da gestão metropolitana.** Recife, 2009. Tese (Doutorado em Desenvolvimento Urbano). Universidade Federal de Pernambuco. 253 p.

REDWOOD III, John. **Reversion de polarizacion, ciudades secundarias y eficiencia en el desarrollo nacional: una vision teorica aplicada al Brasil contemporaneo.** Revista latinoamericana de estudios urbanos regionales, Santiago: v. 11, n.32, dez. 1984.

SANTOS, Cibele. **Evolução Urbana da Cidade de Vitória de Santo Antão – Pernambuco.** In: <http://www.recantodasletras.com.br/artigos/1170818> Acesso em 16/03/15

SANTOS, M. **A urbanização brasileira.** São Paulo: Hucitec, 1993.

SUDENE. **Planejamento do sistema de abastecimento d'água da área metropolitana do Recife.** Departamento de Saneamento do Estado de Pernambuco – SUDENE. Recife, 1968. 317 p.