

Transformações urbanísticas na região metropolitana do Recife: um estudo prospectivo

Geraldo Marinho

Lúcia Leitão

Norma Lacerda

Resumo

O objetivo do texto é mostrar como, no interior de uma mesma região, neste caso em particular a Região Metropolitana do Recife (RMR), a distribuição recente das infra-estruturas econômicas e das grandes plantas industriais – fortemente impulsionadas pela inserção do Brasil no processo de globalização da economia – vem contribuindo para o desenvolvimento de dinâmicas territoriais diferenciadas. Essa realidade fica ainda mais notável quando se compara a área situada ao sul e oeste da RMR com a localizada no norte metropolitano. Nesse caso, percebem-se importantes implicações em termos da distribuição populacional e da dinâmica socioespacial. Além disso, a partir de procedimentos metodológicos próprios, foram identificados padrões de ocupação espacial de modo a apontar para uma provável configuração urbanística da metrópole recifense, considerando os próximos 25 anos.¹

Palavras-chave: globalização; dinâmica socioespacial; configuração espacial; RMR.

Abstract

The purpose of this text is to show how, within one and the same region – in this case, the Metropolitan Region of Recife – the recent distribution of economic infrastructure and of large-scale industrial plants, which has been heavily determined by Brazil's entry into the global economy, has contributed to the development of a different kind of territorial dynamics. This becomes even clearer when a comparison is made between an area in the south and west of the Region and one in the north. In this case, there are important implications in terms of population distribution and socio-spatial dynamics. Furthermore, using appropriate methodological procedures, patterns of space occupation are identified in such a way as to envisage the probable urban configuration of this Metropolitan Region over the next 25 years.

Keywords: *globalization; socio-spatial dynamics; spatial configuration; Metropolitan Region of Recife.*

Introdução

A opção do Brasil pela integração competitiva do país em relação à economia mundial tem sido assinalada por muitos autores, a exemplo de Araújo (2000) e Pacheco (1998), dentre outros. Atesta esse fato o conjunto de medidas de desregulamentação e de flexibilização da economia, adotado pelo Brasil nos últimos quinze anos, produzido sob a lógica da inserção dos territórios e setores competitivos na economia global.

Ora, diante de um Estado desregulado, algumas regiões são favorecidas enquanto outras não. Como consequência, há sempre a tendência à concentração de investimentos nas regiões que apresentam melhores condições de competitividade. Ante essa realidade, o objetivo deste texto é mostrar como, no interior de uma mesma região, neste caso em particular a Região Metropolitana do Recife (RMR), a distribuição recente das infra-estruturas econômicas e das grandes plantas industriais vem contribuindo significativamente para o desenvolvimento de dinâmicas territoriais opostas, notadamente entre a área situada ao sul e oeste e a que se localiza no norte metropolitano, com importantes implicações em termos socioespaciais para a Região.

Um olhar atento sobre o fenômeno acima referido permitiu formular a hipótese de que os efeitos do denominado processo de globalização na RMR vêm agravando substancialmente as desigualdades socioambientais no seu interior – tendência que vem se consolidando e que provavelmente resultará em uma nova configuração espacial metropolitana.

A formulação dessa hipótese instigou a pensar prospectivamente, indagando quais seriam as principais características urbanísticas dessa nova configuração, considerando os próximos 25 anos. Responder a essa indagação é essencial quando se trata de planejar a cidade – neste caso a metrópole – e, mais precisamente, de dimensionar e territorializar as demandas futuras por infra-estruturas e serviços urbanos.

A investigação dessa hipótese e a importância de um estudo prospectivo para o planejamento determinaram os procedimentos metodológicos descritos a seguir. Num primeiro momento, procurou-se mostrar a recente dinâmica socioespacial da RMR. No segundo, foram identificadas as tendências da ocupação territorial, o que significou abordar os principais condicionantes para a definição dessas tendências e mapear os investimentos em infra-estruturas econômicas bem como as principais plantas industriais realizadas, bem como aqueles a serem implantados. Esses procedimentos associados permitiram mostrar a pertinência da hipótese formulada. Por fim, apresentam-se as referências para a identificação dos padrões urbanísticos existentes na metrópole recifense, para, em seguida, sugerir a provável futura configuração espacial da RMR.

A ocupação territorial da RMR

A mancha urbana da Região Metropolitana do Recife chega a 321 km², representando cerca de 12% do território total dessa área e

abrigando uma população de aproximadamente 3,5 milhões de habitantes. A história dessa ocupação é modelada espacialmente por uma complexa inter-relação de fatores condicionantes de ordem ambiental, econômica e institucional.

No que diz respeito aos fatores ambientais, a vasta rede hídrica natural constitui-se num dos principais elementos indutores da ocupação – não somente no tocante aos rios, mas, espe-

cialmente, na presença de mangues e alagados. Outro elemento evidente é a linha de demarcação do limite das áreas de planície ou de baixas declividades (Figura 1).² Essa linha assinala a passagem para cotas superiores a 40 metros do nível do mar. A ocupação na região mais plana não somente representa a maior extensão territorial como também a maior concentração de valor imobiliário e de disponibilidade de equipamentos, serviços e infra-estruturas urbanas.

Figura 1 – Esquema ilustrativo dos principais condicionantes ambientais da RMR

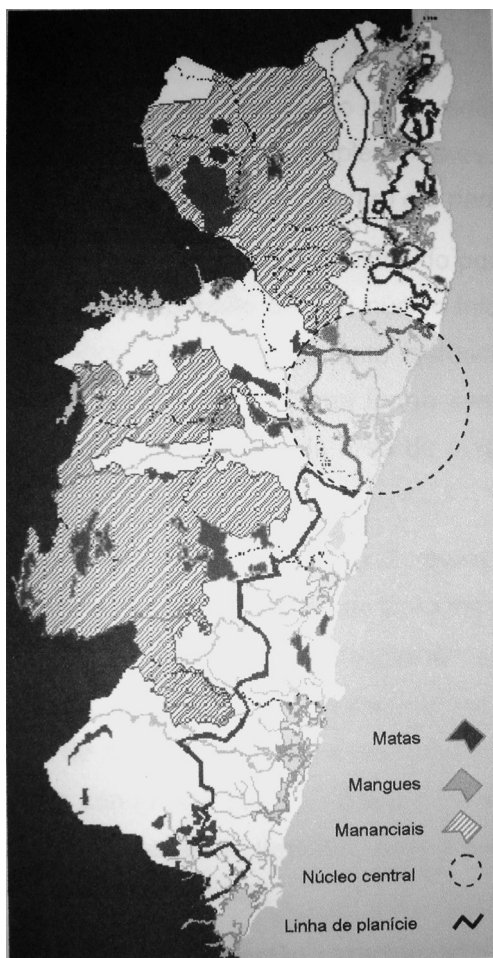


Figura 2 – Esquema de ilustração do crescimento da mancha urbana



Quanto aos condicionantes econômicos, observa-se que a distribuição territorial de atividades urbanas e a configuração de padrões construtivos resultam num contrastante mapa de valorização do solo. Assim sendo, uma estreita faixa litorânea – particularmente ao sul – e parcelas da porção central da planície do Recife concentram a melhor fatia do mercado imobiliário, constituindo-se em áreas nas quais se vem observando um acelerado processo de adensamento. Ao lado desse reduzido território, percebe-se uma dinâmica discreta em áreas de valores e padrões intermediários, bem como uma intensa transformação e expansão na periferia, modelada pelo mercado informal.

No âmbito institucional, a interferência de condicionantes legais, com efetivo poder de modelagem do território, é pouco expressiva, ante ao limitado controle urbano em todos os municípios da RMR. De toda forma, os efeitos das normas urbanísticas expressam-se nas vastas manchas de delimitação de áreas de proteção de mananciais e áreas estuarinas, além da demarcação de matas como se vê na Figura 1 assim como na ocupação do solo urbano.

Conforme a Figura 2, o processo de expansão da mancha urbana da RMR é conduzido por três grandes movimentos complementares: a expansão do núcleo central, a irradiação pelos eixos de ligação entre o centro e a periferia, e a expansão dos núcleos secundários.

O núcleo metropolitano atual, constituído por um território de urbanização quase contínua, é o resultado da expansão de seu núcleo inicial, somada à ocupação das áreas

intersticiais aos eixos originais, num momento histórico mais distante. Nesse núcleo central, grosso modo, a expansão assume uma forma semicircular, constituindo, assim, anéis sucessivos, combinada ao alargamento da área de ocupação dos eixos radiais que levam ao porto da cidade.

O resultado observado na Figura 2 revela uma grande área central quase integralmente conectada, que se fragmenta nas porções periféricas, e dois segmentos mais isolados. O primeiro desses segmentos corresponde a uma ilha cuja condição natural já impõe tal separação; o segundo, à extremidade sul da RMR, compreendendo parte dos municípios do Cabo de Santo Agostinho e de Ipojuca, onde se desenvolve uma ocupação litorânea ainda não conurbada com o núcleo central, em razão de tratar-se de um processo mais recente de ocupação e, também, pela presença de elementos ambientais que dificultaram uma ocupação continuada.

As áreas de expansão estão caracterizadas em seis ramos distintos (Figura 3), segundo o Plano Diretor da Região Metropolitana do Recife-Metrópole 2010 (1998):

a) *Litoral Sul*: ocupação definida entre os anos 50 e 80 por uma classe média e média alta. A partir dos anos 70, os edifícios substituíram as casas de veraneio;

b) *BR-101 Sul*: induzida por indústrias, comércio e serviços ao longo da rodovia. A expansão urbana nessa área abriga o uso habitacional de caráter popular, com tendência de ocupação das margens da Lagoa Olho D'Água, onde se tem uma urbanização desqualificada e fragmentada;

c) *Litoral norte*: contempla parcelamentos de caráter especulativo, voltados para a classe média;

d) *BR-101 Norte*: corresponde a uma mancha urbana densa, mas restrita à área da BR-101. Nessa área já se nota a tendência de conurbação com a faixa litorânea;

e) *Jaboatão-Moreno*: corresponde ao ramo de ocupação formado pela área de entorno da ferrovia, do metrô e das rodovias voltadas para o oeste, com concentração de habitações populares e com instalações industriais ativas e inativas;

f) *São Lourenço e Camaragibe*: concentrando áreas pobres, com morros ao oeste, além da presença de chácaras de classe média alta na região de clima mais ameno, localizada a noroeste da RMR.

Cumprir observar a combinação de eixos e núcleos, conforme a Figura 4, onde se pode visualizar a concentração de usos não-habitacionais rodeados por largas parcelas ocupadas por imóveis residenciais, obedecendo a uma hierarquia e representando diferentes níveis de diversificação.

A RMR guarda ainda uma forte centralidade no núcleo de origem, o Recife. O quadrado no centro da Figura 4 representa a área de influência de uma importante área de concentração de comércio e serviços. Na mancha conurbada dos três principais municípios – Recife, Jaboatão e Olinda –, figuram vários pequenos pólos de comércio e de serviços de alcance local. Nas áreas mais periféricas – e sempre ligadas a um dos eixos principais –, figuram pólos locais de comércio e de serviços, localizados usualmente nos núcleos

de origem das sedes municipais. De forma integrada e complementar a tais centralidades, identificam-se eixos de concentração de comércio e serviços que se dão às margens da maior parte das principais vias de conexão de escala metropolitana – representados no mapa (Figura 4) por linhas pretas.

Além daquelas concentrações de atividades de comércio e serviços diversificadas, devem-se ainda indicar as áreas nas quais se vêm firmando as atividades de turismo e de lazer na faixa litorânea. Essas se destacam pelo maior grau de sofisticação quando comparadas a outras parcelas urbanas semelhantes (Figura 4, três elipses cinzentas).

Fenômeno mais recente é a consolidação de sofisticados centros de comércio e serviços. Tais equipamentos apresentam alto impacto em termos de atratividade de outras atividades, repercutindo fortemente na configuração do uso e da ocupação do solo de seu entorno (na Figura 4, os losangos).

Por fim, vale mencionar os três distritos industriais já consolidados – Curado, Paulista e Cabo de Santo Agostinho –, somados ao complexo portuário de Suape (Figura 4, círculos de linha fina), com consideráveis áreas disponíveis para expansão.

No que diz respeito à análise da ocupação urbana segundo o nível de renda, os mapas apresentados na Figura 5 mostram que as camadas de alta renda praticamente se concentram no Recife, na região marcada pelo círculo um, e na faixa do litoral sul, marcada pela elipse dois, além da sua extensão mais ao sul, no município de Jaboatão dos Guararapes, marcada pela elipse três, além dos bairros litorâneos de Olinda.

Figura 3 – Os seis ramos da ocupação, segundo o Plano “Metrópole 2010” (Fidem, 1998)

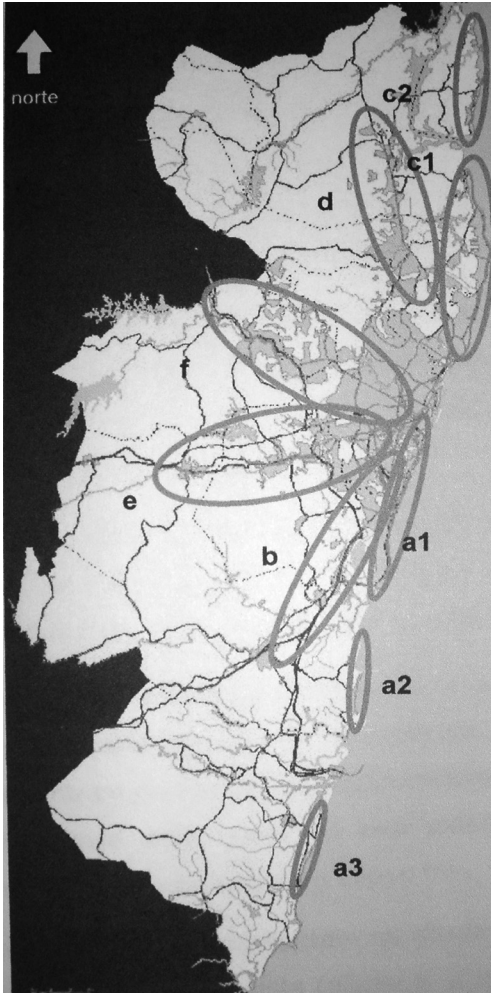
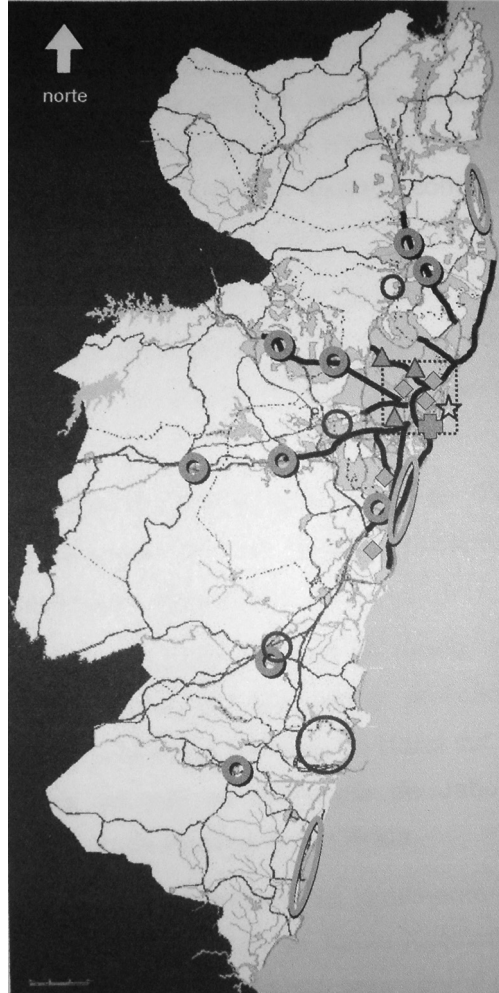


Figura 4 – Esquema de localização das concentrações de atividades urbanas



198

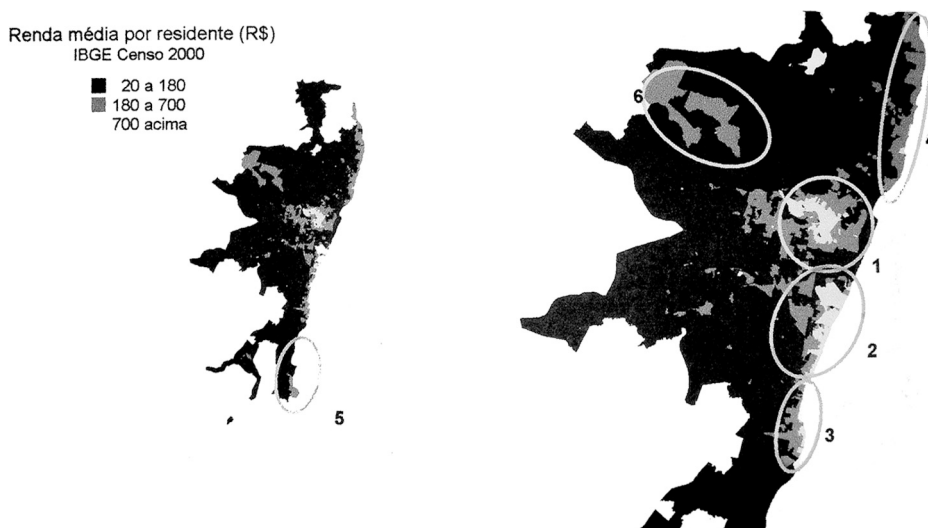
Os setores que representam os níveis médios de renda distribuem-se igualmente pela faixa litorânea –entre Paulista (elipse 4, à direita), ao norte, e o Cabo de Santo Agostinho, ao sul (elipse 5, à esquerda) – com concentrações a oeste, mais próximas à área central do Recife, além de uma expressiva parcela na extremidade oeste, correspondente à região de condomínios habitacionais (elipse 6 à direita). Registram-se, ainda,

pequenas concentrações mais dispersas no núcleo urbano do Cabo e Moreno.

Tendências da urbanização

Considerando-se a dinâmica recente de ocupação da RMR descrita anteriormente, registram-se, além dos condicionantes importantes para a definição das tendências de

Figura 5 – Classificação de setores censitários segundo a renda média por pessoa residente



Fonte: IBGE, Censo 2000.

ocupação territorial futura na RMR, projetos indutores – em diferentes fases de implantação – de transformação urbanística nessa Região, anotados a seguir.

Condicionantes para a definição das tendências de ocupação territorial

O primeiro condicionante diz respeito às restrições ambientais. Como se sabe, a questão ambiental é hoje irreversível. Coerente com essa circunstância, o Brasil conta com uma legislação de proteção ambiental, tanto nos níveis federal como estaduais, tida como uma das melhores do mundo. No que diz respeito à RMR, existe um zoneamento ambiental, com implicações importantes na expansão do seu território ocupado.

Uma dessas implicações aparece nas áreas estuarinas, cujas restrições legais im-

põem limites à ocupação urbana. Além disso, essas áreas vêm sendo cada vez mais reconhecidas como um componente de valorização dos empreendimentos no ambiente litorâneo. No que diz respeito às matas, igualmente limitadas pelos marcos legais, também elas se constituem atualmente num referencial de qualidade que se vê, por exemplo, na expansão da oferta do turismo rural. Juntos, esses dois fatos sugerem que os limites legais referentes à questão ambiental tendem a ser efetivamente respeitados.

Com isso, pode-se afirmar que a expansão da metrópole recifense está fortemente condicionada pelos limites das áreas de proteção ambiental. Assim sendo, essas áreas, já devidamente institucionalizadas, embora tenham sido ameaçadas pelas debilidades do aparato de fiscalização, apresentam a tendência de reabilitação, conforme se anotou aqui.

O segundo condicionante para a definição das tendências de ocupação territorial na RMR refere-se à dinâmica espacial do mercado imobiliário. Por um lado, intensifica-se o processo de verticalização em áreas já ocupadas do núcleo metropolitano, abrigando o crescimento populacional das classes médias e altas com inexpressiva expansão da mancha urbana. Por outro, novas estruturas urbanísticas têm sido incorporadas a esse mercado: os condomínios horizontais fechados, localizados preferencialmente nas periferias ambientalmente bem dotadas, especialmente no tocante à acessibilidade e à qualidade paisagística, a exemplo das faixas litorâneas e das áreas que contam com boas condições de clima e paisagem privilegiada.

Convém fazer referência, ainda, ao mercado imobiliário informal, observando-se a tendência de adensamento nas áreas de ocupação consolidada e de baixa renda, mediante a verticalização das moradias, ou seja, pelo acréscimo de um ou dois andares às habitações existentes. Esse processo de verticalização não se deve unicamente à produção para esse mercado, uma vez que esse acréscimo decorre, também, da existência de uma demanda por moradia por parte dos descendentes das famílias pobres, e não apenas por razões de mercado.

Fora do núcleo metropolitano, no entanto, há lugar para um mercado formal de loteamentos populares, observando-se maior capacidade institucional de controle e combate ao mercado informal voltado para as populações de baixa renda, segundo padrões médios e baixos de densidade, modelando a ocupação das áreas limítrofes àque-

las já urbanizadas nos núcleos consolidados ou ao longo dos eixos viários principais.

Projetos indutores de transformação urbanística

A partir dos finais da década de 1990, a metrópole recifense vem vivenciando o desenvolvimento de uma série de projetos que despontam como indutores de uma (re)configuração populacional e, conseqüentemente, espacial.

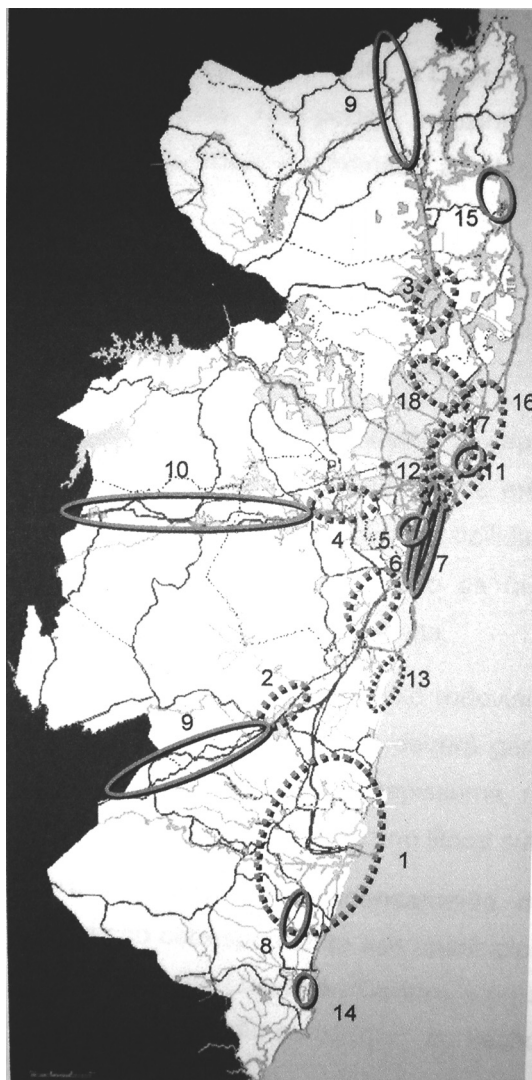
Nesse contexto, a despeito da distribuição espacial eqüitativa dos distritos industriais – ao sul, ao norte e a oeste –, a área sul, que anteriormente à década de 1990 já apresentava um maior dinamismo quando comparada à área norte, vem consolidando essa tendência prenunciando um maior desenvolvimento dessa parcela territorial da RMR. É precisamente nessa área que se concentra a maior parte dos projetos executados nos últimos dez anos, bem como muitos outros em fase de implantação, além daqueles que provavelmente serão atraídos para essa mesma parcela territorial nos próximos anos.

Esses projetos (ver Figura 6) e suas respectivas repercussões urbanísticas nas áreas localizadas no seu entorno foram agrupados, considerando a sua funcionalidade, em cinco grandes grupos, conforme a relação a seguir.

PROJETOS INDUSTRIAIS

- A complementação do Complexo do Porto de Suape (1, na Figura 6), cuja área envolve diretamente três municípios metropolitanos, deverá proporcionar um grande

Figura 6 – Esquema de localização de projetos indutores



dinamismo, tanto do ponto de vista da economia como também da configuração territorial. Afinal, essa área deverá receber nos próximos anos um estaleiro e uma refinaria de petróleo. No que se refere à configuração urbanística, convém assinalar a expansão do raio de influência do Complexo, com efeitos mais concentrados (i) no adensamento

da urbanização na orla e ao longo dos eixos rodoviários, por meio de moradias de classes média e alta, e (ii) na expansão da periferia dos núcleos urbanos existentes. Esses últimos núcleos deverão ser ocupados pela população de baixa renda, atraída para a região em decorrência dos postos de trabalho que ali estão sendo gerados.

- Os Distritos Industriais da Nucleação Sul (2, na Figura 6), em razão da consolidação e expansão do Complexo do Porto de Suape e, em especial, da implantação de uma refinaria de petróleo e de um estaleiro, deverão promover a diversificação e a multiplicação de atividades industriais, tendo como consequência o aumento da demanda por novas moradias em todos os padrões construtivos.

- Os Distritos Industriais da Nucleação Norte (3, na Figura 6) localizam-se nas proximidades de áreas de urbanização consolidada em padrões predominantes de classe baixa, não apresentando tendências de expansão e de promoção de mudanças significativas nos moldes dos padrões urbanísticos existentes.

- Os Distritos Industriais da Nucleação Oeste (4), em função dos melhoramentos promovidos pela duplicação da Rodovia BR-232, principal eixo de conexão da capital pernambucana com os municípios interioranos do Estado (Região Agreste e Sertão), deverão induzir a uma demanda por moradia de padrão de baixa renda.

PROJETOS DE MOBILIDADE DAS PESSOAS, DAS INFORMAÇÕES E DOS BENS

- A ampliação do Aeroporto Internacional dos Guararapes (5), localizado no núcleo central da RMR, não acarretará grandes impactos no padrão de ocupação de suas áreas vizinhas devido aos parâmetros urbanísticos restritivos (legislação federal e municipal), especialmente quanto à altura

dos edifícios, o que inibe um maior adensamento futuro dessas áreas, sobretudo na faixa litorânea.

- O Metrô Sul (6), cujo percurso vai do Complexo Joana Bezerra, no Recife, à Lagoa Olho d'Água, no Jaboatão dos Guararapes, passando pelo Aeroporto, induzirá um adensamento ao longo do seu eixo, com um padrão de moradia destinado às classes média e média baixa.

- A Via Mangue (7), projeto a ser implantado na porção oeste do bairro do Pina, no Recife, acarretará um adensamento de moradia para a classe média, devendo gerar um aumento expressivo na densidade construtiva nos bairros mais próximos.

- A continuidade da duplicação da rodovia PE-60 (8), via estadual de ligação da capital com o litoral sul do Estado, proporcionará melhores condições de acessibilidade entre esse complexo e as praias da região. Além disso, essas condições de acessibilidade repercutirão no dinamismo do setor turístico e no adensamento construtivo da faixa litorânea, por meio da ocupação dessa área pelas classes de renda média e alta.

- A ampliação da Duplicação da Rodovia BR-101 norte e sul (9), principal eixo rodoviário nas conexões interestaduais, cuja execução foi recentemente anunciada, deverá gerar um crescimento linear da mancha urbana dos municípios de Igarassu e Itapissuma, no norte metropolitano, e do município do Cabo de Santo Agostinho, dessa vez no litoral sul.

- A duplicação da Rodovia BR-232 (10) deverá ocasionar (i) o adensamento de assentamentos pobres às margens da rodovia, no trecho correspondente aos municípios de Moreno (distrito de Bonança) e Jaboatão dos Guararapes (Jaboatão Centro) e (ii) a implantação de condomínios de baixa densidade, com alto padrão construtivo, no trecho após a BR-408, que também poderá sofrer as mesmas influências.

- O Projeto Porto Digital Empreendimentos e Ambiente Tecnológico (11) tem como foco o desenvolvimento de *software* e como missão inserir Pernambuco no centro tecnológico mundial. Atualmente, conta com sessenta e oito instituições, entre empresas de TCI, serviços especializados e bancos de fomento. A área escolhida para a localização desse parque tecnológico foi o Bairro do Recife, configurando um complexo de edificações para a tecnologia da informação. Tal iniciativa tem sido importante em termos de recuperação de vários imóveis deteriorados.

PROJETOS RESIDENCIAIS

- Os Projetos Parque Atlântico e Parque Boa Viagem (12), destinados à população de alta e de média rendas, previstos para a construção na área de influência da Via Mangue, produzirão um intenso adensamento construtivo, devido à verticalização das edificações propostas pelos projetos.

- O Complexo da Praia do Paiva (13), ainda em fase de projeto, concebido a partir de padrões de baixa densidade construtiva, tende a atrair habitações de alto padrão

construtivo, além de empreendimentos turísticos, oferecendo um suporte importante às novas demandas de Suape.

PROJETOS TURÍSTICOS

- Os Pólos Hoteleiros de Muro Alto e “Casa do Governador” (14), localizados no município de Ipojuca, são áreas que darão suporte à consolidação da faixa litorânea como lugar de veraneio e de moradia de alto padrão econômico e baixa densidade construtiva.

- O Pólo de turismo e lazer do estuário do Rio Timbó (15), entre a praia de Maria Farinha, em Paulista e o distrito de Nova Cruz, Igarassu, conta com equipamentos hoteleiros, parque aquático e casas de veraneio. Poderá se consolidar como área de moradia de alto padrão, com a expansão da atividade turística, a depender de melhoramentos no sistema viário de acesso.

PROJETOS URBANÍSTICOS

- O Projeto de Reabilitação da Área Central do Recife (16) – incluindo o Programa Morar no Centro, em processo de implantação nos bairros de Santo Antônio, de São José e da Boa Vista – deverá promover uma maior concentração populacional e uma diversificação de atividades nesses bairros, esvaziados durante as últimas décadas, por meio da migração intrametropolitana.

- Projeto Complexo Turístico Cultural Recife-Olinda (17), ainda em fase de elaboração, propõe uma utilização mais intensiva da área central da metrópole, correspon-

dente ao território que interliga o Recife e a colina histórica de Olinda, devendo ocasionar um maior adensamento construtivo na faixa litorânea.

- O Projeto Prometrópole (18), atualmente em fase de execução e cujo objetivo é a requalificação dos atuais padrões de urbanização de áreas pobres, poderá atrair maior adensamento populacional nas áreas de influência do projeto.

Nesse ponto do texto, convém retomar a hipótese anteriormente formulada, segundo a qual a localização desses projetos na RMR, ditada pelas necessidades de mobilidade e de logística, inerentes à lógica do processo de globalização em curso – importa lembrar que a RMR e, particularmente o Porto de Suape está situado em área geograficamente privilegiada quando se considera a sua posição frente aos continentes europeu e africano – vem agravando substancialmente as desigualdades socioambientais no seu interior. Esse fato se evidencia quando se observa que:

- A área sul é e será a parte mais beneficiada em termos de implantação de projetos, implicando uma dinâmica excepcional dessa área no que se refere ao uso e à ocupação do solo, não só do ponto de vista dos investimentos econômicos mas também da mobilidade populacional. Desse modo, os segmentos mais bem situados da estrutura social da metrópole recifense já começam a eleger essa área como local de moradia e de lazer, graças às suas qualidades ambientais e paisagísticas. Por

razões diversas, a classe trabalhadora vem sendo atraída cada dia mais para a região, devido aos postos de trabalho que começam a surgir, devendo habitar a periferia urbana dessa região.

- A área localizada a oeste da RMR, a segunda colocada em termos de projetos, deverá conhecer um importante dinamismo ao longo da BR-232, mediante a atração de investimentos privados e, conseqüentemente, de moradias, tanto para a população de baixa renda como de média e alta renda, com implicações na sua forma de ocupação e uso do solo.

- A área central metropolitana, no trecho correspondente ao centro do Recife e à colina histórica de Olinda, deverá ser alvo de empreendimentos privados, ocasionando uma maior densidade construtiva e, nos bairros de Santo Antônio, São José e Boa Vista, deverá ocorrer um retorno do uso habitacional, além de uma maior diversificação de atividades.

No que diz respeito à área norte da RMR, apenas um projeto importante está previsto – a Duplicação da BR-101 –, não devendo produzir maiores implicações nos padrões de ocupação. Além disso, os distritos industriais existentes não apresentam maiores dinamismos, o que, por sua vez, não contribui para despertar o interesse da iniciativa privada em investir na área. Como conseqüência, essa área vem apresentando acentuado processo de degradação, estando destinada, aparentemente, à estagnação econômica, com suas repercussões territoriais.

Expectativas para a configuração espacial futura

Para a projeção de uma configuração provável para o futuro da RMR, foram adotados parâmetros para a formulação de uma síntese de padrões urbanísticos a serem aplicados na leitura do tecido urbano metropolitano. Com esses padrões urbanísticos, associados à leitura de elementos indutores de dinamização urbana, foi traçado um mapa esquemático (Figura 9) de representação de uma possível configuração espacial futura.

Na identificação e análise dos padrões urbanísticos atuais e na construção prospectiva de sua configuração futura, foram considerados quatro referenciais principais: (i) o grau de consolidação urbana; (ii) as formas de ocupação; (iii) o perfil de renda da população residente e (iv) os principais elementos indutores de dinamização urbana.

Para a identificação do *grau de consolidação* urbana, considerou-se a presença de áreas urbanizadas e com maior potencial para a urbanização, levando-se em conta a existência de terras parceladas, a oferta de infraestrutura viária e a existência de solo disponível com potencial de atratividade para o mercado, notadamente o mercado imobiliário.

Foram assim consideradas de *baixo potencial* aquelas áreas, ocupadas ou não, que não apresentam evidências de adensamento ou de transformação recente, nem se encontram sob área de influência de fatores indutores de dinamização urbana. Foram tratadas como áreas de *alto potencial* as áreas, ocupadas ou não, que já apresentam tendências de

adensamento ou de transformação urbana ou, ainda, que se encontram em áreas de influência dos processos de dinamização urbana, seja pela sua valorização no mercado imobiliário, seja pela implantação de investimentos de grande porte.

As *formas de ocupação* foram identificadas levando-se em consideração os diferentes graus de adensamento construtivo, bem como a configuração predominantemente horizontal ou vertical de seu conjunto edificado.

Nesse caso, como de baixa ocupação foram classificadas as áreas, parceladas ou não, ocupadas de forma difusa ou com expressiva oferta de lotes ou glebas não-edificadas; como média ocupação, foram consideradas as áreas caracterizadas por padrões regulares de parcelamento urbano, ocupadas em sua maior proporção por lotes edificados, segundo uma configuração espacial predominantemente horizontal, com construções térreas ou de até quatro pavimentos e ocorrências episódicas de edificações verticalizadas; como áreas de alta ocupação foram identificadas aquelas caracterizadas por uma ocupação intensa e densidade construtiva expressiva, seja por meio de altas taxas de ocupação do solo, seja pela configuração vertical do conjunto construído. Para apoio nessa leitura da ocupação, foram consideradas, como áreas de configuração horizontal, aquelas que apresentam um padrão construtivo de edificações térreas ou de até quatro pavimentos, frequentemente associadas a áreas predominantemente residenciais com população de baixo ou médio padrão de renda. Quanto às áreas de configuração vertical, foram consideradas aquelas que têm seu conjunto edificado com expressiva

presença de prédios acima de cinco pavimentos, predominantemente ocupadas por uma população de renda média ou alta.

O perfil de renda da população residente foi também classificado entre alto, médio e baixo, sendo para isso considerados os dados por setores censitários referentes à renda dos responsáveis pelos domicílios e também uma leitura das atividades de mercado instaladas na região.

Foram levados em conta, por fim, os principais elementos indutores de dinamização urbana, na forma de pólos e eixos, definidos como investimentos, equipamentos ou serviços urbanos implantados recentemente – ou de implementação prevista em programas, planos e projetos anunciados –, com repercussão na configuração urbanística da RMR. São projetos que, uma vez executados, podem ou devem atrair um número importante de pessoas. Consideraram-se também como elementos indutores de dinamização, os grandes equipamentos institucionais que constituem áreas de grande porte ocupadas por atividades como universidades, portos, instalações militares e distritos industriais.

O cruzamento dessas variáveis teve como resultado a classificação indicada no Quadro 1.

Na avaliação de tendências para a ocupação territorial futura da RMR, foi aplicada a classificação de padrões urbanísticos à atual área de ocupação consolidada. Em seguida, procurou-se detectar as direções que poderiam tomar o crescimento da malha urbana metropolitana – em termos de expansão territorial propriamente dita – e em que áreas se poderiam identificar processos de transformação, em particular na forma do adensamento construtivo e populacional. Para tanto, foram analisados os principais fatores indutores de transformação e expansão urbana, assim como as normas municipais e os planos metropolitanos. Procurou-se desse modo, identificar as áreas: (i) que não apresentam tendência de transformações significativas; (ii) que apresentam tendências de adensamento construtivo e populacional; e (iii) áreas não urbanizadas, que apresentam tendência à ocupação urbana na forma de expansão da mancha urbana existente.

A partir dessas referências, pôde-se traçar um resultado síntese das tendências de ocupação territorial na RMR, expresso na Figura 9, adiante, representando a distribuição territorial dos distintos padrões urbanísticos adotados neste estudo.

Quadro 1 – Classificação dos padrões urbanísticos

Padrões urbanísticos		1	2	3
		alta renda	média renda	baixa renda
A	alta ocupação baixo potencial de expansão	1A	2A	3A
B	alta ocupação baixo potencial de expansão	1B	2B	3B
C	baixa ocupação baixo potencial de expansão	1C	2C	3C

Ocupação urbana consolidada e áreas com potencial de ocupação

Para compreender a configuração das áreas já urbanizadas e delimitar as áreas com potencial de ocupação urbana, é preciso considerar que na RMR há uma expressiva parcela do território sujeita às normas de proteção ambiental. Nessa parcela, destacam-se, inicialmente, as áreas submetidas às normas federais e às estaduais de proteção de florestas e mangues, totalizando 10,2% do território metropolitano. Estas, por suas características singulares, demandam uma rigorosa preservação, impedindo, desse modo, a sua ocupação por atividades urbanas ou a sua exploração agrícola.

Às parcelas territoriais de ocupação restrita somam-se as áreas de proteção de mananciais, representando 38,1% da RMR. São áreas passíveis de ocupação urbana, mas sob condições significativamente restritas, em termos de densidade construtiva e atividades permitidas. Por conta do seu reconhecido valor paisagístico e ambiental, essas áreas vêm despontando como novas oportunidades de negócios para o mercado imobiliário, sugerindo a emergência de um novo padrão urbanístico com menor densidade construtiva.

Assim, para a indicação das áreas com potencial de ocupação urbana procurou-se identificar, no entorno dos assentamentos urbanos já consolidados, elementos que apontassem para uma possível expansão. Para tanto, considerou-se uma conjugação de fatores indutores de ocupação ou de restrição, tais como:

- a existência de eixos viários de conexão entre assentamentos ou ligação a rodovias principais;

- os elementos limitantes do ambiente natural, a exemplo do relevo e corpos hídricos;
- as normas urbanísticas – em especial aquelas referentes a zonas de expansão urbana, bem como aquelas que definem as regras para proteção ambiental;
- a presença de elementos indutores da urbanização, tais como áreas de centralidade ou grandes equipamentos urbanos instalados ou previstos.

Modelou-se assim um conjunto de manchas esquemáticas na base cartográfica, que representam tanto a área urbanizada, quanto aquela passível de urbanização, como se pode ver nas Figuras 7 e 8.

Na Figura 8, em cinza claro, pode ser vista a área de potencial ocupação urbana, contrastada com a área urbanizada atual, em tom mais escuro. Essa área de expansão foi definida – e delimitada – como aquela com maiores possibilidades de ocupação. São essas as áreas dentre as áreas disponíveis para uma urbanização futura, com maior probabilidade de abrigarem atividades urbanas, seja por indução da legislação urbanística, seja pelas tendências do desenvolvimento metropolitano.

Embora as áreas comprometidas com a conservação ambiental sejam expressivas na RMR, há uma oferta ainda elevada de terras consideradas como um estoque para futuros processos de urbanização, especialmente nos municípios periféricos. Os municípios do núcleo metropolitano, por sua vez, têm maiores limitações no tocante à disponibilidade de áreas não parceladas para fins urbanos, razão por que se considerou a tendência ao predomínio do fenômeno de adensamento construtivo e populacional.

O traçado da área com potencial de ocupação urbana, contudo, não deve ser tomado como uma configuração futura precisa da RMR, mas, sim, como uma indicação para essa ocupação baseada: (i) no dimensionamento territorial, calculado em função da projeção populacional apresentada pelo estudo demográfico; (ii) nas variações de densidade construtiva e populacional dos padrões urbanísticos considerados; e (iii) na distribuição física desses padrões urbanísticos.

O resultado espacial apresentado na Figura 8, portanto, retrata uma área capaz de abrigar a população de 4,5 milhões de habitantes, segundo a projeção para o ano de 2030. Todavia, convém assinalar que essa mesma área dispõe de um potencial de ocupação urbana ainda maior. Esse potencial dependerá de possíveis variações tanto no adensamento construtivo quanto populacional. Desse modo, embora o incremento populacional projetado seja de 37%, entre

Figura 7 – Área de urbanização consolidada



Figura 8 – Área com potencial de ocupação



2000 e 2030, o dimensionamento das áreas com potencial de ocupação urbana representa um incremento de 48% do território urbanizado atual.

Na leitura do mapeamento da ocupação urbana atual, a distribuição territorial dos *padrões urbanísticos* indica:

- a concentração dos padrões urbanísticos referentes à população de mais alta renda no núcleo metropolitano, assumindo uma feição peculiar de alta densidade populacional e construtiva, com padrão vertical de edificação;
- a presença de padrões urbanísticos característicos da população de renda média também mais visível no núcleo metropolitano, porém de forma mais espaiada, com uma expressão considerável de edificações horizontais e, ainda, discretas concentrações nas áreas centrais de alguns municípios, a exemplo do Cabo de Santo Agostinho e Abreu e Lima, e nas faixas litorâneas, onde predomina a ocupação temporária de veraneio.
- a distribuição dos padrões urbanísticos peculiares à população de baixa renda em toda a periferia da RMR, e infiltrada no tecido urbano do núcleo metropolitano por meio de assentamentos espontâneos concentrados nas áreas de colinas e dispersos, em menores proporções, na planície central.

A Tabela 1 apresenta os dados relativos à área ocupada segundo os padrões urbanísticos, por municípios.

O Gráfico 1 representa a distribuição proporcional das diferenças na mancha ter-

ritorial urbana, segundo as categorias adotadas nos padrões urbanísticos. Evidencia-se o predomínio dos padrões referentes à população de mais baixa renda ("3A", "3B" e "3C"), cujo total representa 64% da área urbanizada metropolitana. Destaca-se ainda, nesse grupo, aquela parcela ocupada com alto ou médio grau de adensamento, representada pela categoria "3A", conforme definição anterior.

As tendências observadas para o processo de urbanização futura da RMR apontam para o predomínio de um padrão de ocupação intensivo – por meio do adensamento construtivo e populacional, ao invés da ocupação extensiva de vastas áreas com expansão urbana, como ocorreu no passado. Considerando-se esse fato, o zoneamento dos padrões urbanísticos projetado para o ano de 2030, apresentado na Figura 9, prevê a expansão urbana situada em áreas sob forte influência dos polos e eixos indutores indicados neste documento, e ainda assim, em proporções discretas, predominantemente.

A elaboração do mapa de projeção da área com potencial de ocupação segundo os padrões urbanísticos definidos para este trabalho, considerou três orientações principais:

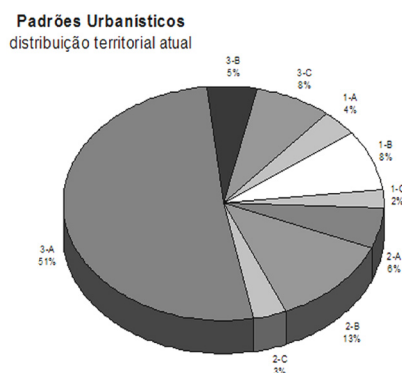
- os padrões referentes à população de renda mais elevada deverão passar, por um lado, pelo processo de adensamento das áreas intra-urbanas já consolidadas e, por outro lado, pelo processo de expansão na forma de condomínios horizontais de baixa densidade construtiva e populacional;
- as áreas com padrões urbanísticos relacionados à população de renda média estarão quase estritamente sujeitas a transformação por adensamento, à exceção das faixas

Tabela 1 - Padrões urbanísticos³ aplicados à Área de Urbanização Consolidada

Padrões de Urbanização atuais (área em ha)										
Municípios	1-A	1-B	1-C	2-A	2-B	2-C	3-A	3-B	3-C	Total
Abreu e Lima	-	-	12	49	-	-	669	-	101	831
Araçoiaba	-	-	-	-	-	-	58	-	-	58
Cabo de Santo Agostinho	-	-	-	568	-	-	806	154	26	1.554
Camaragibe	-	-	509	-	-	-	843	-	664	2.016
Igarassu	-	-	-	-	-	-	754	392	114	1.259
Ipojuca	-	312	40	-	180	-	251	-	-	782
Itamaracá	-	-	46	261	149	22	-	-	257	735
Itapissuma	-	-	-	-	-	-	101	21	39	161
Jaboatão dos Guararapes	284	512	-	-	403	133	3.691	-	183	5.206
Moreno	-	-	7	-	-	26	192	25	136	386
Olinda	-	323	-	530	260	76	1.501	-	-	2.689
Paulista	-	105	137	90	-	324	1.422	781	197	3.056
Recife	859	1.242	-	254	2.830	435	4.954	-	43	10.617
São Lourenço da Mata	-	-	-	-	-	-	446	131	606	1.183
Totais	1.143	2.493	751	1.752	3.821	1.016	15.686	1.505	2.366	30.532

Fonte: Classificação de padrões aplicada sobre as Cartas das Nucleações Metropolitanas (Condepe/Fidem)

Gráfico 1 – Padrões Urbanísticos – distribuição na área de ocupação consolidada



Fonte: Classificação de padrões aplicada sobre as Cartas das Nucleações Metropolitanas (Condepe/Fidem)

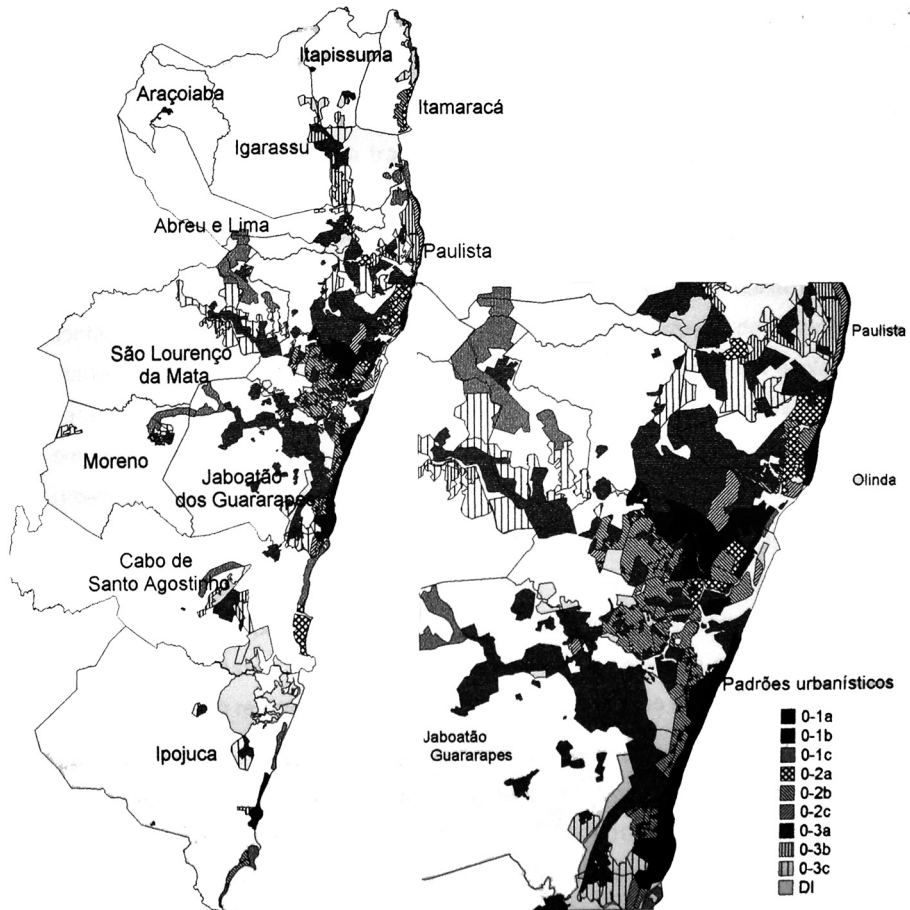
litorâneas periféricas ao norte e ao sul da RMR, que tenderão a consolidar o processo de fixação de moradores em áreas anteriormente destinadas a veraneio; e

- os espaços ocupados pelos padrões referentes à população de baixa renda poderão contar com redução das densidades extremas, nos casos de intervenções de reabilitação de assentamentos, ao mesmo tempo em que deverão ser exploradas áreas

para novos parcelamentos nas regiões de entorno daqueles já consolidados – levando-se em conta, aqui, que há uma tendência em curso de ampliação dos programas de urbanização de favelas.

Em termos de distribuição espacial da população futura, destacam-se os fatores registrados no mapeamento dos pólos e eixos indutores. Considera-se, inicialmente, que os investimentos no Complexo Portuário de

Figura 9 – Padrões Urbanísticos – projeção para o ano de 2030
(núcleo central em destaque no quadro)



Suaape configuram-se como o fator recente de maior importância. Assim sendo, procurou-se identificar áreas que pudessem vir a abrigar uma nova população residente nos três níveis de renda tratados nesta análise.

A forma de ocupação provável da nucleação sul da RMR aponta para a transformação de áreas de veraneio no litoral em áreas de moradia permanente e para a criação de condomínios habitacionais às margens das rodovias BR-101 e PE-60, para os setores de rendas alta e média. Para os setores de baixa renda,

nessa mesma nucleação, prevê-se a oferta de novos loteamentos de média ou baixa densidade na periferia dos núcleos urbanos já consolidados.

Na nucleação oeste da RMR, a influência da duplicação da BR-232 sugere o surgimento de condomínios de alto padrão construtivo, mas de baixa densidade. Os setores de urbanização que se incluem no eixo da Rodovia PE-27, apresentam a tendência de expansão de assentamentos de baixa densidade e alto padrão de renda, consolidando-se como área

de moradia permanente. Para os padrões de baixa renda, a perspectiva é de adensamento das áreas já urbanizadas, mas também a oferta de novos loteamentos na sua periferia, acrescentando, desse modo, novas áreas à faixa linear de sua urbanização, marcada pelos eixos rodoviários.

A nucleação norte da RMR não apresenta fatores mais expressivos em termos de indução de processos acelerados de urbanização que afetem de forma significativa a sua configuração atual. As tendências identificadas apontam para o alargamento da faixa de urbanização que acompanha o traçado das rodovias BR-101 norte e PE-15, em menor padrão de densidade para uma população de baixa renda, e a transformação em área de moradia permanente, para a população de nível médio de renda, nas faixas litorâneas entre Paulista e Itamaracá. Apontaram-se, também, áreas com potencial para expansão no padrão de alta renda e baixa densidade, predominantemente na forma de condomínios e chácaras de veraneio.

Em termos de dimensionamento dessas áreas com potencial de ocupação urbana, o acréscimo territorial previsto é da ordem global de 14,7 mil hectares, correspondente a 48% da área urbanizada atual. Na verdade, foram delimitadas parcelas do território urbano considerando-se as tendências e o potencial de ocupação, mas também admitindo-se que, naquela extensão demarcada, não é possível apontar com precisão o território a ser efetivamente urbanizado. Parte dessas parcelas poderá, assim, resultar em um estoque imobiliário para um horizonte de tempo maior.

A Tabela 2 traz os dados de projeção da área com potencial de ocupação para cada município, segundo os diferentes padrões urbanísticos aqui adotados. Considerando-se os níveis de renda, os dados apresentam um incremento territorial da ordem de 45% para as áreas destinadas à população de baixa renda. Este percentual decorre, especialmente, da previsão de áreas de expansão, com médios e baixos padrões de densidade. Para a camada de renda média, a previsão é de um

Tabela 2 – Padrões urbanísticos aplicados à área com potencial de ocupação

Padrões de Urbanização nas áreas com potencial de ocupação (superfície em ha)										
Municípios	1-A	1-B	1-C	2-A	2-B	2-C	3-A	3-B	3-C	Total
Abreu e Lima	-	-	92	51	-	-	734	51	204	1.131
Araçoiaba	-	-	-	-	-	-	58	-	24	82
Cabo de Santo Agostinho	-	-	1.016	667	-	-	993	498	438	3.612
Camaragibe	-	-	1.339	-	-	-	813	-	1.085	3.237
Igarassu	-	-	249	-	-	-	916	894	1.107	3.167
Ipojuca	-	449	547	-	280	-	339	82	517	2.213
Itamaracá	-	-	113	283	387	22	2	-	485	1.292
Itapissuma	-	-	-	-	-	-	119	27	368	513
Jaboatão dos Guararapes	308	631	495	-	477	167	4.018	-	715	6.811
Moreno	-	-	499	-	-	27	218	31	340	1.115
Olinda	-	376	34	551	287	78	1.583	-	-	2.908
Paulista	-	189	602	130	-	350	1.509	1.170	1.256	5.205
Recife	950	1.336	11	270	3.047	440	5.344	-	350	11.747
São Lourenço da Mata	-	-	151	-	-	-	464	179	1.412	2.207
Totais	1.258	2.981	5.147	1.952	4.477	1.085	17.109	2.932	8.300	45.241

Fonte: Classificações adotadas sobre as Cartas das Nucleações Metropolitanas da Agência Condepe/Fidem.

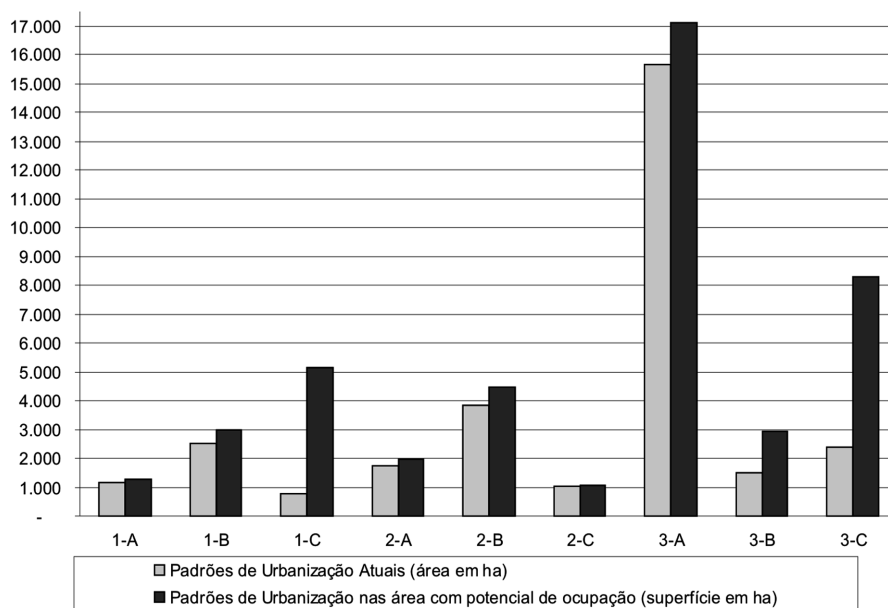
acréscimo de 14%. Este reduzido percentual se justifica pelo fato de que se prevê o adensamento, e não uma expansão periférica.

Já as áreas de padrão de alta renda, tiveram, no zoneamento dos padrões urbanísticos projetados, um incremento de 114% em relação à área atual, visto que foram demarcadas amplas parcelas territoriais nas proximidades dos principais eixos viários, em regiões de expressivo valor ambiental e paisagístico, cujas características apontam para um potencial de ocupação por condomínios de alto valor de mercado. Desse conjunto de áreas disponíveis, apenas uma pequena porção deverá ser efetivamente parcelada nas próximas décadas. Nesse sentido, configuram-se como estoque imobiliário nos termos acima colocados.

O Gráfico 2 apresenta uma síntese comparativa dos totais das áreas de ocupação urbana atual e projetada, segundo os diferentes padrões urbanísticos.

O que se observa no Gráfico 2 é o predomínio de variações de pequena escala entre a situação atual e aquela projetada para o ano 2030. A razão está na identificação das restrições à expansão territorial e da disponibilidade de áreas para crescimento por meio da elevação das densidades construtiva e populacional. Em condição oposta, encontram-se as áreas classificadas como de baixa densidade, "1C" e "3C", para as quais se previu no mapeamento uma proporção considerável de novas localidades passíveis de urbanização. Como resultado, tem-se um incremento

Gráfico 2 – Área correspondente aos padrões urbanísticos atuais e projetados para 2030



Fonte: Classificações adotadas sobre as Cartas das Nucleações Metropolitanas da Agência Condepe/Fidem.

territorial na ordem de 4,4 mil ha e 5,9 mil ha, respectivamente, ambos correspondendo a cerca de 70% do total de área com potencial de ocupação na RMR.

Por fim, cabe comentar alguns aspectos referentes à ocupação e expansão territorial propostos neste estudo urbanístico, ante a projeção demográfica adotada.

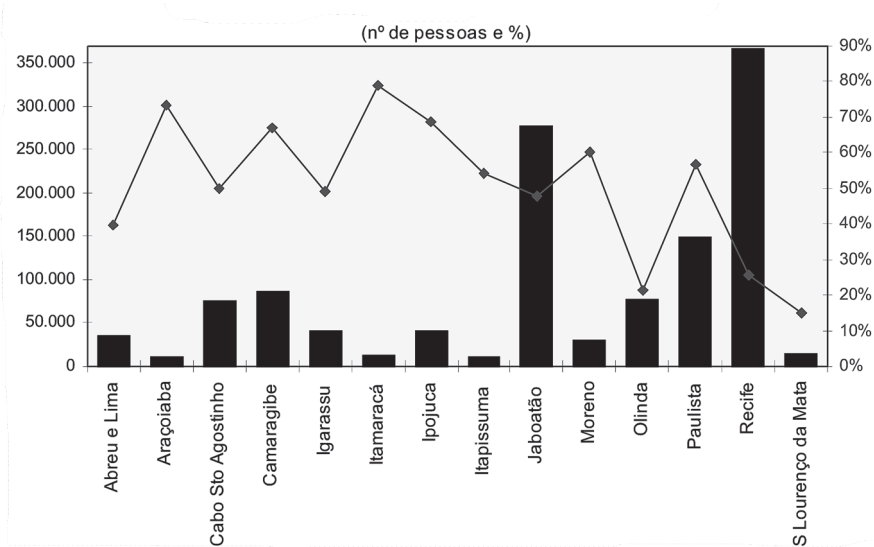
O Gráfico 3 registra o incremento de população projetado para o período entre o ano 2000 e 2030, apresentando o número de habitantes e o percentual de acréscimo calculado sobre a população atual.

Considerando-se a significativa influência dos pólos e eixos indutores, registrados anteriormente, a leitura urbanística aqui realizada sugere que as tendências de ocupação urbana futura indicam a região sul como a área privilegiada na distribuição espacial da população e das atividades urbanas da

RMR. Como consequência, os municípios da nucleação sul deverão sofrer uma ocupação territorial muito mais significativa do que aqueles da nucleação norte, caso se concretizem os efeitos dos novos investimentos estruturadores previstos para o Complexo Portuário de Suape. Além disso o aumento da atividade turística e do mercado imobiliário no litoral sul aponta igualmente para um maior crescimento dessa região.

Finalmente, importa registrar que, além do que sugerem as características próprias da configuração urbanística da RMR, bem como a implantação crescente de grandes projetos nessa região, há ainda um outro aspecto a considerar quando se discute a sua futura ocupação territorial. Esse outro aspecto, bem mais sutil, diz respeito a razões de natureza subjetiva que influenciam a tomada de decisão quanto ao lugar de moradia.

Gráfico 3 – Incremento populacional – 2000/2030



Fonte: Estudo demográfico apresentado pela ABF-Engenharia (2006).

Estudos recentes da subjetividade aplicada ao urbanismo⁴ indicam que os laços familiares, a rede de solidariedade construída ao longo dos anos e o afeto pelo lugar propriamente dito, associados, são elementos fortes o suficiente para influenciar a escolha do lugar de residência. Esse fato pode minimizar as esperadas migrações provocadas pelas novas oportunidades de trabalho na região sob influência do complexo portuário de Suape.

Assim, embora se considere que essa ampliação do mercado de trabalho se constitua num ponto de atração efetivamente relevante na área localizada ao sul da metrópole recifense, deve-se considerar, também, a possibilidade de permanência dos trabalhadores da RMR em suas cidades de origem. Esse fato tende a ser mais expressivo ainda se se oferecem condições satisfatórias de mobilidade intrametropolitana.

Conclusões

À guisa de conclusão, acredita-se que um possível cenário para o futuro da RMR indica um maior controle sobre o processo de configuração do ambiente, tanto por parte da sociedade quanto dos agentes públicos, especialmente quando se considera a relevância da questão ambiental. Nesse cenário, as legislações municipais tenderão a consolidar as conquistas ambientais a partir de parâmetros mais restritivos.

Para os padrões de alta e média renda, a preocupação com a proteção da paisagem e do patrimônio ambiental, conseqüência direta do aumento da consciência ambiental, levará a padrões de adensamento construtivo

de menor escala e compatíveis com a capacidade da infra-estrutura instalada e com a paisagem urbana.

Para o padrão de baixa renda, será consolidada a tendência de requalificação urbana, particularmente com a aplicação de instrumentos de proteção de áreas pobres, a exemplo das Zonas Especiais de Interesse Social (Zeis), com a oferta de infra-estrutura e o aumento do controle da ocupação em áreas de risco.

Não resta dúvida de que todo esse processo, provavelmente, vai produzir alterações significativas na configuração socioespacial da RMR. Mais ainda, observa-se também que esse processo exigirá da metrópole mobilidade e infra-estruturas adequadas. Aliás, acompanhando o pensamento de François Ascher, assiste-se, no mundo contemporâneo, a uma radicalização da mobilidade de pessoas, de bens e de informações. De fato, mobilidade e acessibilidade tornaram-se o pivô da maior parte das atividades, não somente das atividades econômicas mercantis (2003, p. 254).

Com efeito, o aumento da mobilidade e das condições de acessibilidade, associados à questão ambiental, nos termos colocados anteriormente, tem provocado, e continuará provocando, nessa Região, efeitos urbanísticos consideráveis ao impulsionar uma demanda por espaços mais distantes do que seria aceitável num momento anterior. Com um sistema de transporte eficiente e eficaz, pode-se, efetivamente, chegar e sair rapidamente desses espaços, onde a paisagem oferecida constitui-se num valor cada vez almejado para a qualidade de vida das pessoas, particularmente por aquelas mais bem situadas na estrutura social da metrópole recifense.

Geraldo Marinho

Arquiteto, professor do Departamento de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Pernambuco (Recife, Brasil).

gmarinho@ufpe.br

Lúcia Leitão

Arquiteta, doutora, professora do Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Urbano da Universidade Federal de Pernambuco (Recife, Brasil).

lucia.leitao@pesquisador.cnpq.br

Norma Lacerda

Arquiteta, doutora, professora do Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Urbano da Universidade Federal de Pernambuco (Recife, Brasil).

norma_lac@yahoo.com.br

Notas

(1) Este texto, inicialmente denominado *Considerações Urbanísticas*, foi produzido para integrar o estudo “Demanda por água na Região Metropolitana do Recife”, realizado pela ABF-Engenharia Ltda. no ano de 2006, por solicitação do Banco Mundial.

(2) As figuras de 1 a 5 foram reproduzidas, com adaptações, do Plano “Metrópole Estratégica” da Fidem, 2002.

(3) Ver Quadro 1, com a classificação dos padrões urbanísticos.

(4) A respeito da subjetividade no ambiente construído, ver Leitão (1998, 2004).

Referências

AGÊNCIA ESTADUAL DE PLANEJAMENTO E PESQUISA DE PERNAMBUCO CONDEPE/FIDEM. PROMETRÓPOLE. *Metrópole Estratégica – Região Metropolitana do Recife/Agência CONDEPE-FIDEM. PROMETRÓPOLE*. Recife, 2005.

ARAÚJO, T. (2000). Brasil nos anos noventa: opções estratégicas e dinâmica regional. *Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais*, n. 2. São Paulo, Anpur.

ASCHER, F. (2003). “Quelques réflexions à propôs du rapport”. In: PORTAS, N.; DOMINGUES, A. e CABRAL, J. *Políticas urbanas – tendências, estratégias e oportunidades*. Lisboa, Fundação Calouste Gulbenkian.

FIDEM - Fundação de Desenvolvimento Municipal (1998). *Plano Diretor da Região Metropolitana do Recife-Metrópole 2010*. Recife.

- FIDEM (1999). *Programa de Infra-estrutura em áreas de baixa renda na Região Metropolitana do Recife - Prometrópole*. Recife.
- _____ (2001). *Pesquisa de Informações Básicas Municipais do IBGE*. Recife.
- _____ (2002). *Pesquisa de Informações Básicas Municipais do IBGE*. Recife.
- LACERDA, N.; ZANCHETI, S. e DINIZ, F. (2000). Planejamento metropolitano: uma proposta de conservação urbana e territorial. *Revista Eure*, v. XXVI, n. 79, pp. 77-94. Santiago de Chile.
- LEITÃO, L. (1998). *Os movimentos desejantes da cidade*. Recife, Fundação de cultura da cidade do Recife.
- _____ (2004), *De Vitruvius a Freud: cidade, arquitetura e subjetividade*. Tese de doutorado. Universidade do Porto.
- MARINHO, G. (2002). "Ocupação do solo e territórios de oportunidades". In: FIDEM. *Metrópole estratégica: estratégia de desenvolvimento da Região Metropolitana do Recife-2003/2015*. Recife.
- PACHECO, C. A. (1996). Desconcentração econômica e fragmentação da economia nacional. *Economia e sociedade*, v.6, pp. 113-140.

Recebido em Fev/2007
Aprovado em abr/2007

