

## REPOSICIONAMENTO ECONÔMICO E REESTRUTURAÇÃO ESPACIAL NA RMR NA ERA DA FINANCEIRIZAÇÃO: OS DESAFIOS NA PROMOÇÃO DO DESENVOLVIMENTO URBANO

Caroline Gonçalves dos Santos<sup>1</sup>  
Universidade Federal de Alagoas - UFAL  
caroline.santos@fau.ufal.br

### RESUMO:

Este artigo aborda os impactos socioespaciais após o reposicionamento econômico das cidades da Região Metropolitana do Recife (RMR) na era da financeirização do capital imobiliário a partir de altos aportes de investimentos, implantação de inúmeras empresas e de Grandes Projetos Urbanos (GPUs). Objetiva-se discutir a permanência de determinados desafios para o alcance do desenvolvimento urbano e a necessidade de análises metodológicas que deem conta das dimensões imbricadas nesse processo: político-institucional, legal, simbólica, urbanística e imobiliária.

**Palavras-chave:** impactos socioespaciais, financeirização, RMR.

GT – “01”: “Reestruturação urbana e econômica na produção do espaço: agentes e processos”

---

<sup>1</sup> Trabalho orientador pelo Prof. Dr. Flávio Antonio Miranda de Souza, da Universidade Federal de Pernambuco.

## 1 INTRODUÇÃO

A financeirização do capital imobiliário é um fenômeno relativamente recente, principalmente no Brasil, surge nos anos 1990, mas que começa a se agudizar somente a partir de 2004, com a estruturação do sistema financeiro e dos seus instrumentos, bem como em virtude de um momento econômico favorável que vivenciava o país. Estes fatores proporcionaram um cenário de maior confiabilidade entre investidores e maior acesso a crédito dos consumidores, garantindo assim a produção de novos espaços urbanos ou a renovação de espaços tidos como degradados, por meio dos Grandes Projetos Urbanos (GPUs) e a solvabilidade da demanda. Nesse contexto, as regiões Norte e Nordeste lideraram o quadro das cidades que receberam maiores investimentos e conseguiram aumento significativo do emprego formal, ampliando o mercado consumidor, em virtude de maior acesso ao crédito (IPEA, 2013).

Toda essa conjuntura econômica de prosperidade, no entanto, começou a dar sinais de esgotamento ainda em 2014, quando Carvalho (2015) sinaliza que o cenário foi desfavorável para a economia brasileira em quase todos os segmentos, sendo o mais afetado exatamente o da construção civil. A própria valorização imobiliária empurrada por uma intensa especulação gerada nesses 10 anos, inflacionou os ativos imobiliários de tal modo, que mesmo com uma demanda potencial elevada, o crescimento da renda não acompanhou essa intensa valorização, o que fez com que a curva ascendente de crescimento econômico começasse a declinar (CAETANO, 2015).

Assim os impactos gerados na produção do espaço urbano por esse mais recente ciclo de expansão e de valorização imobiliária merecem a inclinação para estudos mais aprofundados a fim de levantar questões sobre as próximas tendências e desafios. Este artigo debruça-se, para tanto, no caso da Região Metropolitana do Recife.

## 2 CONTEXTUALIZANDO O DEBATE

A institucionalização da Região Metropolitana do Recife (RMR) por meio da Lei Complementar nº14 de 1973, na forma do art. 164 da Emenda Constitucional nº1, 1969, deu-se em virtude do caráter de metropolização que detinha o Recife e suas cidades vizinhas com grande circulação entre os municípios em função ora de trabalho ou estudos, ora de lazer. Foi seguida pela criação de planos – a exemplo, o Plano de Desenvolvimento Integrado, de 1976 e o Plano de Desenvolvimento Metropolitano de 1982 – que visavam o desenvolvimento integrado dos municípios da RMR por meio de diretrizes que levavam em consideração as particularidades físicas e sociais, determinando ações de acordo com as vocações atribuídas as quatro nucleações

definidas: Norte, Sul, Oeste e Centro. A nucleação Centro refere-se à cidade polo da RMR, Recife, as demais nucleações englobam os municípios geograficamente localizados ao Norte, Sul e Oeste.

Quanto às vocações identificadas, à cidade do Recife caberiam ações para desenvolver o setor terciário; aos municípios da nucleação Norte foram apontadas atividades produtivas e industriais, com exceção de Olinda, mais próxima e conurbada ao Recife, dividia com a capital ações mais voltadas ao desenvolvimento do setor terciário, a qual recebeu a instalação de um grande Centro de Convenções; para a nucleação Sul, foi indicada a implantação e posterior consolidação do Complexo Industrial Portuário Suape (CIPS), bem como a recuperação e modernização de indústrias tradicionais; e para a Oeste foram indicadas ações de ampliação e modernização da rede de infraestrutura para receber expansão urbana da nucleação Centro, que já dava sinais de consolidação.

No entanto, os anos 1990 foram marcados pela conferência de maior autonomia e protagonismo dos municípios na formulação e implementação de políticas públicas, além de abertura comercial e financeira da economia brasileira, levando a um momento de transição para redefinição de papéis das várias esferas governamentais e das orientações de desenvolvimento econômico das cidades. Nesse contexto, percebe-se que as experiências de gestão metropolitana do Recife perderam a força, sobretudo, em virtude da desarticulação do sistema de planejamento centralizado, idealizado pelo Estado e da diminuição dos investimentos. Ao delegar maior responsabilidade aos municípios, na promoção de políticas urbanas, observou-se que os municípios terminavam por considerar nas suas propostas apenas o contexto local, sem maiores referências ao contexto metropolitano. Com isso, as esferas de decisões se fragmentaram nas suas unidades municipais, levando ao menor comprometimento nas atribuições assumidas na gestão compartilhada da RMR (DINIZ; ROCHA, 2015).

Neste ponto, convém observar que os municípios que apresentaram crescimento relevante na década de 1990 foram, ao Norte, Igarassu, Paulista e Olinda, e ao Sul, Jaboatão e Cabo de Santo Agostinho. O núcleo Oeste, apesar de alguns investimentos, com destaque para a construção do Terminal Integrado de Passageiros intermunicipal e interestadual não foi suficiente para responder às expectativas de expansão do Centro em sua direção. Além disso, salienta-se mudanças no cenário econômico brasileiro que leva a intensificação da competitividade entre municípios por investimentos, o que ficou bastante conhecido como guerra fiscal. Nesse período, cidades baianas e cearenses se destacaram e ganharam espaço na participação da economia nacional, reduzindo a

função de entreposto comercial que Estado de Pernambuco exercia, e consequente, da sua região metropolitana (LIMA et al., 2007).

Assim, em busca de retomar a força da gestão metropolitana e em função das regiões metropolitanas passarem a ser instituídas pelos seus respectivos estados, decorreu uma reinstitucionalização da RMR, por meio da Lei Complementar nº 10 em 1994, a qual caracteriza o território da região metropolitana como uma unidade organizacional, geoeconômica, social e cultural, constituída por 13 municípios, com o acréscimo de Ipojuca no ano seguinte, e após desmembramento de Araçoiaba de Igarassu. Mais recentemente, em 2017, a inserção de Goiana, totaliza os atuais 15 municípios (Figura 1).

Figura 1 – Configuração atual da RMR com seus 15 municípios integrantes, destaque para Goiana, recém incluído.



Fonte: Elaboração própria, 2016. Baseado em mapas da década de 1970.

Os anos 1990 foram cruciais para um realinhamento das ações no Estado e na RMR em busca de se adequar ao cenário macroeconômico que sinalizava novas questões e demandas para as cidades brasileiras. De modo que se preparou as bases para uma nova fase de implantação de grandes projetos urbanos, retomando a prática dos anos 1960 e 1970, durante o período

desenvolvimentista, mas sob um novo contexto, o da crescente importância da economia financeirizada, do lucro a partir mais de canais financeiros e menos de canais produtivos, em que os projetos, não necessariamente, são oriundos de planos, mas da oportunidade de se alcançar os objetivos da nova dinâmica econômica, como será discutido a seguir.

Mas foi nos anos 2000 que a economia pernambucana revelou um significativo crescimento, em virtude dos investimentos em infraestrutura de grande porte e ampliação do setor industrial, de serviço e de logística. Essa dinamização, que impactou principalmente na RMR, permitindo a recuperação da sua relevância no cenário nordestino, esteve atrelada a uma maior estabilização da confiança na economia nacional, com crescimento positivo caracterizado pela ampliação do consumo interno e de investimentos de capital nacional e estrangeiro em vários setores, mas sobretudo na construção civil, culminando na financeirização do capital imobiliário.

Assim, este artigo aborda os impactos socioespaciais após o reposicionamento econômico das cidades da RMR na era da financeirização do capital imobiliário a partir de altos aportes de investimentos e a implantação de Grandes Projetos Urbanos (GPUs) e a permanência de determinados desafios para o alcance do desenvolvimento urbano.

### **3 O NOVO CONTEXTO ECONÔMICO E OS REINVESTIMENTOS NA RMR**

Com o bom momento econômico brasileiro, os bancos que tiveram papel fundamental no período desenvolvimentista, anos 1950 e 1960, voltaram a investir forte no país e no Nordeste, sobretudo, a partir de 2007 com o lançamento do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC). Os desembolsos de recursos realizados pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) para a região nordestina passaram de R\$ 1,64 bilhão, em 1999, para R\$ 22,3 bilhões, em 2009, chegando a R\$ 25 bilhões no ano de 2013.

Os recursos estiveram concentrados nos estados da Bahia, Ceará e Pernambuco, com destaque para o grande volume aplicado em Pernambuco em 2009, em que do total de R\$ 22,3 bilhões direcionados à região, R\$ 13 bilhões foram absorvidos pelo Estado, o maior volume observado nos últimos anos. Embora, tenha-se mantido um investimento contínuo em torno dos R\$ 4 milhões no Estado, até 2015, após quase uma década (1995-2004) com o volume de desembolso de aproximadamente R\$ 300 milhões.

Esses investimentos, sobretudo no ano de 2009, possibilitaram a aplicação em ações de interiorização de dinamização da economia e atração de outros capitais privados para o Estado, fazendo com que, em 2011, Pernambuco liderasse os indicadores econômicos no nordeste

brasileiro e, em 2012, apresentasse um crescimento do PIB superior ao registrado nacionalmente, com destaque para o setor de serviços, especialmente na área de transporte, aluguéis e intermediação financeira; e para o setor de indústria, alavancado pela construção civil (GOVERNO DO ESTADO, 2016).

Desde a década de 1990, havia uma intenção em retomar a posição econômica perdida para estados, como a Bahia e o Ceará, recuperando a característica de centralidade de Pernambuco, de modo que se sinalizavam políticas públicas em prol da diversificação das atividades e interiorização da economia. Com isso, quando o cenário econômico se tornou favorável, já havia um claro direcionamento para aplicação do volume de capital aportado.

Dados sobre os investimentos anunciados, entre 2004 e dezembro de 2012, para o Estado de Pernambuco, registram um volume total de R\$ 104,319 bilhões. Ao todo, foram 729 projetos aprovados com vistas ao período de implementação, entre os anos de 2007-2016. Desse total, R\$ 78,5 bilhões se concentraram na RMR, dos quais quase R\$ 58,3 bilhões foram anunciados para cinquenta empreendimentos localizados somente na cidade de Ipojuca, e outros R\$ 11,6 bilhões no município do Cabo de Santo Agostinho (ROSA; OLIVEIRA, 2015) (Tabela 1).

Tabela 1 – Investimentos anunciados, entre 2004 e dez/2012, para o Estado de Pernambuco, com ênfase nos municípios da RMR e Vitória de Santo Antão para implementação entre 2007-2016.

UNIDADE TERRITORIAL	NÚMERO DE PROJETOS APROVADOS	VOLUME DE INVESTIMENTOS	
		R\$ MILHÕES	DISTRIBUIÇÃO %
Abreu e Lima	14	63,8	0,06
Cabo de Santo Agostinho	51	11.646,0	11,16
Camaragibe	6	232,1	0,22
Goiana	29	11.576,3	11,1
Igarassu	14	166,5	0,16
Ipojuca	50	58.260,0	55,85
Itapissuma	11	1.080,6	1,04
Jaboatão dos Guararapes	70	955,1	0,92
Moreno	5	46,7	0,04
Olinda	11	40,6	0,04
Paulista	38	852,2	0,82
Recife	153	4.039,8	3,87
São Lourenço da Mata	7	774,3	0,74
Vários municípios*	2	394,0	0,38
<b>RMR (total)</b>	<b>461</b>	<b>90.128</b>	<b>86,4</b>
Outros municípios de PE	268	14.191,6	13,6
<b>Pernambuco (total)</b>	<b>729</b>	<b>104.319,6</b>	<b>100</b>

Fonte: ROSA, OLIVEIRA, 2015.

Nota: Foram contabilizados apenas os investimentos cujo valor declarado superou R\$ 100 mil.

(\*) Corresponde aos investimentos que perpassam mais de um município da RMR.

A cidade do Recife concentrou o maior número de projetos aprovados, mas que correspondem em valores a R\$ 4 bilhões, ou 5,14% do total aportado na RMR. Os dados

confirmam o que discutem Rocha e Diniz (2015), quando afirmam que a capital deixa de ser a única centralidade da RMR. Observa-se que com os novos investimentos, abre-se espaço para a intencionada maior dinamização de outros municípios, os quais passam a assumir características de centralidade, gerando outros polos de desenvolvimento mais significativos, e se consolidam municípios que já tinham esse atributo.

Como se pode perceber, o maior volume de investimentos (quase 90%) se concentrou na nucleação Sul, por meio de aportes em torno do Complexo Industrial Portuário de Suape, a fim de melhor explorar as potencialidades e capacidade do complexo e o consolidar como centralidade daquela nucleação. No que se refere aos novos direcionamentos, chama-se atenção para os identificados ao Norte, sobretudo, com a concentração de R\$ 11,5 bilhões em investimentos no município de Goiana. Com isso, a expectativa é de que a cidade de Goiana se transforme em uma nova centralidade da RMR – com polo automotivo, farmacoquímico e vidreiro, o que possivelmente impactará nas suas relações intermunicipais, vide Rosa e Oliveira (2015).

A Oeste, salienta-se a realização dos megaeventos, como a Copa das Confederações em 2013 e Copa do Mundo em 2014, que levaram investimentos, sobretudo, a São Lourenço da Mata, município sede da Arena Pernambuco, para a implantação do estádio e da infraestrutura de serviço e transporte que demandava a realização de eventos como esses, bem como, alguns investimentos na área de habitação em virtude dos reassentamentos realizados.

Grandes projetos urbanos reaparecem como indutores do desenvolvimento. Mas no contexto da economia financeirizada introduz, cada vez mais, critérios de rentabilidade econômica e possibilita, especialmente, o desenvolvimento metropolitano, por meio da criação de novas centralidades, no entanto impactam nas dinâmicas econômicas dos municípios, promovendo reestruturações nas hierarquias urbanas e regionais e nas relações de interdependência entre eles, como também apresentam os impactos na reprodução do espaço urbano, em virtude da intensa expansão imobiliária e por meio da implantação de projetos em infraestrutura urbana.

#### **4 IMPACTOS SOCIOESPACIAIS A PARTIR DA DISPUTA ENTRE CIDADES PARA ATRAIR O CAPITAL FINANCEIRO**

Para melhor compreender os impactos socioespaciais faz-se necessário expor dados referentes às características socioeconômicas dos municípios integrantes da RMR, para tanto, adotou-se como parâmetro o Índice de Desenvolvimento Humano (IDH), medida resumida do progresso a longo prazo em três dimensões, a saber: renda, saúde e educação e dados referentes ao

abastecimento de água e ao esgotamento sanitário. Destaca-se ainda o nível de integração entre os mesmos, sendo os municípios de maior integração, Jaboatão dos Guararapes, Olinda e Paulista, os quais apresentam população total acima de 200 mil habitantes, enquanto que os municípios de média integração – São Lourenço da Mata, Moreno, Ipojuca, Igarassu, Araçoiaba, Itapissuma e Itamaracá – em poucos casos, conseguem chegar aos 100 mil habitantes (Tabela 2).

Tabela 2 – Dados socioeconômicos principais dos municípios da RMR e Goiana, com dados de Pernambuco e Brasil como referência – ano 2010.

	POPULAÇÃO TOTAL	IDHM	RENDA PER CAPITA (R\$) <sup>2</sup>	ABASTECIMENTO DE ÁGUA (%)	ESGOTAMENTO SANITÁRIO (%) <sup>3</sup>
<b>Núcleo Centro</b>					
Recife	1.537.704	0,772	1.144,26	97,45	54,17
<b>Nucleação Sul</b>					
Jaboatão	644.620	0,717	593,90	92,31	25,97
Cabo	185.025	0,686	467,07	94,52	31,20
Ipojuca	80.637	0,619	362,68	81,18	32,56
<b>Nucleação Norte</b>					
Olinda	377.779	0,735	640,13	97,33	40,28
Paulista	300.466	0,732	528,04	97,84	45,59
Abreu e Lima	94.429	0,679	390,40	96,57	33,69
Itapissuma	23.769	0,633	312,47	89,87	13,63
Igarassu	102.021	0,665	384,10	91,5	8,76
Goiana	75.644	0,651	364,77	85,85	22,88
Araçoiaba	18.156	0,592	236,10	80,12	4,42
Itamaracá	21.884	0,653	394,85	86,45	1,17
<b>Nucleação Oeste</b>					
Camaragibe	144.466	0,692	473,78	94,34	20,71
São L. da Mata	102.895	0,653	364,43	88,46	30,81
Moreno	56.696	0,652	356,70	91,35	39,25
<b>Outros - Referência</b>					
Pernambuco	8.796.448	0,673	525,64	83,69	43,65
Brasil	190.755.799	0,727	793,87	92,72	55,45

Fonte: IBGE, 2010.

Dito isto, vê-se que os melhores índices se concentram nos municípios que apresentam a mais alta integração. A nucleação Oeste detém os índices mais baixos – que podem ser comparados aos dos países pobres no mundo. Os indicadores são visualizados, quando observada somente a renda per capita familiar: apenas o Recife apresenta valores bem superiores ao salário mínimo vigente naquele período, e superior às médias de Pernambuco e Brasil. Novamente, as cidades de mais alta integração ainda apresentam valores que superam, ao menos, a média pernambucana,

<sup>2</sup> Renda per capital familiar. Salienta-se que o salário mínimo em 2010 era R\$ 510,00.

<sup>3</sup> Esgotamento sanitário por rede geral de esgoto ou pluvial.



enquanto demais municípios das nucleações Norte, Sul e Oeste, com menor integração, apresentam valores baixos.

Por fim, dados acerca do percentual de domicílios com acesso ao serviço de abastecimento de água, e especialmente, esgotamento sanitário por rede geral de esgoto ou pluvial, revelam que os demais índices analisados refletem uma carência de infraestrutura urbana e acessos básicos, em que os índices são bem baixos em todos os municípios – nenhum supera a média nacional – com destaque para os mais baixos em cidades da nucleação Norte.

Diante disso, vê-se que os municípios da RMR são bastante desiguais entre si e apresentam indicadores socioespaciais que indicam carências básicas. Verifica-se também que quanto mais integrado à cidade do Recife, melhores os indicadores, estando os mais baixos concentrados na nucleação Norte e Oeste. Sendo assim, ora para atrair capital ora para justificar o capital investido, foram necessários grandes investimentos em infraestrutura, o que a princípio deveria beneficiar a coletividade como um todo.

Um dos principais problemas de infraestrutura urbana na RMR que funcionava como entrave a possibilidade de maiores investimentos se refere às condições do saneamento básico, que apresenta uma cobertura de apenas 28% da região. Em busca de enfrentar essa dificuldade, em 2013, formalizou-se uma PPP entre a Companhia Pernambucana de Saneamento (COMPESA) e o consórcio formado pelas empresas Odebrecht Ambiental e Lidermac, em um programa que foi denominado Cidade Saneada, com vigência de 35 anos (LUBAMBO; MACIEL, 2013).

A PPP tem como meta elevar o índice de cobertura de 30% para 90%, em um prazo de 12 anos, dos quinze municípios da região metropolitana. A justificativa para a formalização da PPP foi de que a Compesa sozinha poderia levar mais de sessenta anos para executar todas ações propostas, caso fossem mantidas as regras vigentes de financiamento para o setor (LUBAMBO; MACIEL, 2013).

A iniciativa foi bem recebida e incentivou a instalação de várias empresas em cidades que essa cobertura é ainda mais precária, como Goiana, Moreno, Jaboatão dos Guararapes. Além disso, fez-se necessário investimento para reforço também na infraestrutura hídrica, o município de Moreno conta com sérios problemas de abastecimento de água, e encontra dificuldades em se beneficiar do boom econômico estadual em meados dos anos 2000, que direcionava ações para a nucleação Oeste para incentivar a consolidação de distritos industriais. No entanto, as obras encontram-se bastante atrasadas e há um clima de incertezas em face de muitas das empresas privadas ligadas às obras passam por investigações sobre envolvimento em corrupção.

Outro importante problema que precisou ser encarado, a fim de oferecer garantias às empresas que pensavam em investir na RMR foi a questão da mobilidade urbana. Ainda que historicamente tenha se estruturado institucional e legalmente para lidar com as questões de transporte urbano coletivo, Recife e região metropolitana enfrentam problemas de superlotação, baixa conectividade entre os dados municípios, longo tempo de espera, além de congestionamentos frequentes, assim como grandes metrópoles e regiões metropolitanas brasileiras. O que além de dificultar o deslocamento diário do cidadão, dificulta o escoamento e distribuição de mercadorias em um sistema que exige cada vez mais economia de tempo.

Assim, ora aproveitando-se das oportunidades geradas de maneira exógena, como com a realização do megaevento da copa do mundo, ora em busca de viabilizar a dinamização de outras áreas, verificam-se grandes investimentos em obras viárias e de transporte urbano com vistas a melhor integrar a região metropolitana, como também estruturá-la para permanecer com centralidades atrativas aos investimentos. Destacam-se: 1) na nucleação Centro, representada pela capital Recife, o Corredor Via Mangue; 2) na nucleação Sul, a dinamização alcançada em Suape proporcionou transformações significativas espaciais, sobretudo, nos municípios que concentram as instalações, Ipojuca e Cabo de Santo Agostinho, demandando infraestrutura rodoviária para melhor conectar as empresas e os serviços de logística e distribuição, dos quais muitos estão localizados em Jaboatão dos Guararapes. Com isso, realizou-se a construção de uma via com 6,2 km de extensão, mais uma ponte de 320 m, mediante contrato de Concessão Patrocinada, que estipula a cobrança de pedágio para sua travessia por um período de 33 anos (DINIZ; ROCHA, 2015) sob a responsabilidade do Consórcio Odebrecht Investimentos em Infraestrutura LTDA e da Construtora Norberto Odebrecht S.A.,. Com características turísticas de acesso ao litoral Sul, mas com maior fluidez para acesso à Suape, construiu-se também a Via Expressa em parte da PE-009. Conecta o Cabo de Santo Agostinho e Ipojuca, e está sob responsabilidade da Concessionária Rota do Atlântico e deve receber até o final da concessão, (ROTA DO ATLÂNTICO, 2016); 3) Já na nucleação Norte, mais carente em integração com os demais municípios da região metropolitana, exceto por Olinda e Paulista, os investimentos em mobilidade e transporte têm sido menos oriundos de oportunidades exógenas e mais indutores das condições para se consolidar com centralidade e atrair empresas e capital. São eles: a duplicação da rodovia BR-101 Norte, que beneficiou os municípios de Itapissuma, Igarassu e Goiana, obras de estruturação de rodovias estaduais, como PE-049 e projetos de requalificação das rodovias PE-015, PE-062, PE-075, PE-048, dentre outras; 4) na nucleação Oeste, também carente de integração com os demais

municípios da região metropolitana, com a realização do mundial e a definição da implantação da Arena, em São Lourenço da Mata, conseguiu-se a oportunidade para viabilizar várias intervenções, a exemplo da duplicação da BR-408, o Ramal da Copa e o Terminal Integrado Cosme e Damião – o qual funcionava apenas em dias de jogos, fazendo com que o Tribunal de Contas do Estado emitisse um alerta de responsabilização, já que se tratava de um legado da copa em mobilidade urbana, passando em junho de 2016 a funcionar diariamente e com integração temporal com os ônibus (INAUGURADO HÁ, 2016).

Além dos investimentos em mobilidade nos municípios e com alguma intenção em conectar duas a três cidades vizinhas, cabe destacar também os projetos de infraestrutura rodoviária e de transportes de maior escala que visam garantir a infraestrutura de comunicação entre cidades distantes, buscando uma maior conexão da RMR como um todo.

Nesse âmbito, destacam-se os investimentos em: 1) transporte de passageiros, como o novo modal de ônibus BRT (Bus Rapid Transit) Via Livre, dividido em dois corredores: o corredor Via Livre Norte/Sul que faz a ligação dos municípios de Igarassu, Abreu e Lima, Paulista e Olinda ao centro do Recife; e o corredor Via Livre Leste/Oeste, que liga o município de Camaragibe (englobando parte do Ramal da Copa) até o centro do Recife (GRANDE RECIFE, 2016); 2) transporte de carga com a implantação da Ferrovia Transnordestina, a qual propõe uma comunicação em escala regional, visa conectar os portos de Pecém, no Ceará, e o porto de Suape, em Pernambuco, à cidade de Eliseu Martins, no Piauí, em um trajeto de 1.728 km de extensão, o que ajudará na logística regional de escoamento da produção agrícola e mineral e, por conseguinte, na elevação da competitividade regional. A obra que foi iniciada em 2006, ainda não foi concluída, tendo sido executada até março de 2016, 56% do total (ORÇAMENTO DA FERROVIA, 2016) e encontra-se paralisada desde então; 3) rodovias que encurtem distâncias e diminuam o tempo das viagens, como o Arco Metropolitano, um anel viário expresso interligando a BR-101 Norte no município de Goiana, à BR-101 Sul, no município do Cabo de Santo Agostinho, visando oferecer uma melhor ligação entre os polos de desenvolvimento localizados ao Sul, a Oeste e ao Norte. Desloca o atual contorno do Recife, e de áreas urbanas vizinhas, que já se encontram saturadas em vários pontos de conexão com vias urbanas, para um traçado com características de tráfego rodoviário não urbano (PERNAMBUCO, 2010) e o miniarco, rodovia estadual pedagiada, de 14,4 km, contornando a BR-101 nas cidades de Igarassu e Abreu e Lima, servindo de paliativo, melhorando o acesso às indústrias instaladas na Zona Norte da RMR, como a fábrica da Fiat (PERNAMBUCO, 2016) (Ver figura 2 que traz mapeamento dessas intervenções).

Com isso, observa-se um cenário em que se cristalizam significativas transformações na economia pernambucana, com intensos investimentos a fim de garantir as condições para a expansão produtiva, além de inúmeros incentivos que atraem o deslocamento de várias empresas e indústrias. Sabe-se que essas mudanças impulsionam também outros setores, especialmente o setor imobiliário e rebatem diretamente na produção do espaço urbano, principalmente da RMR.

Na tabela a seguir apresentam-se os principais empreendimentos oriundos desse processo, em que se ressalta o tamanho e as características dos mesmos, ora pautados pelo modelo de bairro/cidade planejada, com multiuso, ora em condomínios verticais envoltos de vários itens de lazer, recreação e amenidades naturais, ora aproveitando-se dos recursos do MCMV para a construção de inúmeras unidades. A figura 2 na sequência espacializa os empreendimentos, empresas e grandes projetos de infraestrutura desse período.

Tabela 3 – Grandes empreendimentos imobiliários da RMR e Goiana .

	<b>EMPREENDIMENTO</b>	<b>MUNICÍPIO</b>	<b>RESPONSÁVEIS</b>	<b>UHS</b>	<b>STATUS</b>
<b>1</b>	<i>Ecocity</i> Jiquiá	Recife	Construtora Conic	4000	Projeto
<b>2</b>	Novo Recife – Cais Estelita	Recife	Ara Empreendimentos, GL Empreendimentos, Moura Dubeux Engenharia e Queiroz Galvão	960	Projeto
<b>3</b>	<i>Le Parc</i>	Recife	Cyrela e JCPM	1056	Oferta
<b>4</b>	<i>Alphaville</i> Pernambuco	Jaboatão	Alphaville Urbanismo S.A	1101	Oferta
<b>5</b>	Reserva Villa Natal	Jaboatão	MRV engenharia	336	Oferta
<b>6</b>	Reserva do Paiva	Cabo de S. Agostinho	Organização Odebrecht	1568	Oferta
<b>7</b>	Convida Suape	Cabo de S. Agostinho	Moura Dubeux Engenharia e Cone Suape	25000	Projeto
<b>8</b>	<i>Dharma Ville</i>	Cabo de S. Agostinho	Grupos Carlos Alberto Pereira	1063	Oferta
<b>9</b>	Engenho Trapiche	Ipojuca	Cyrela e Grupo Queiroz Galvão	16000	Projeto
<b>10</b>	Reserva Ipojuca	Ipojuca	Pernambuco Construtora	4864	Oferta
<b>11</b>	Porto Antilhas	Paulista	ACLF Empreendimentos	336	Oferta
<b>12</b>	<i>Park Jardins</i>	Paulista	ACLF Empreendimentos e Grupo Queiroz Galvão	640	Oferta
<b>13</b>	<i>Green Village</i>	Paulista	ACLF Empreendimentos	480	Oferta
<b>14</b>	Residencial Campo de Aviação	Paulista	Tenda - operada pela Gafisa	304	Oferta
<b>15</b>	Nova Paulista	Paulista	ACFL Empreendimentos	1856	Oferta
<b>16</b>	<i>Northville Houses</i>	Goiana	Consórcio Paradigma	406	Oferta
<b>17</b>	Cidade Atlântica	Goiana	Consórcio Atlântica	18000	Projeto
<b>18</b>	Novo Horizonte	Goiana	Grupo de Investimentos Bom Negócio	559	Oferta
<b>19</b>	Portal do Mar	Goiana	AMP empreendimentos, Aparauá Ecoaventura e Carvalheira Soluções Imobiliárias	450	Oferta
<b>20</b>	Mirante do Mar	Goiana	Imobi Desenvolvimento Urbano	310	Oferta

21	Goiana <i>Beach Life</i>	Goiana	Imobi Desenvolvimento Urbano	500	Oferta
22	Caminho da Praia	Goiana	Patrimônio Incorporações LTDA	522	Oferta
23	Engenho Camarás	Camaragibe	Tenda - operada pela Gafisa	560	Oferta
24	Reserva Camará	Camaragibe	A. B Côte Real, Carrilho FMSA, Casa Grande Engenharia, Consulte Engenharia, MASF e Moderno	2700	Projeto
25	Reserva São Lourenço	São L. da Mata	Pernambuco Construtora	2048	Oferta
26	Cidade da Copa	São L. da Mata	Organização Odebrecht	9000	Projeto
27	Residencial Vila Verde	São L. da Mata	VL Construtora	432	Oferta
28	Reserva Atlântica	São L. da Mata	Nacional Empreendimentos	1616	Oferta

Fonte: REYNALDO et al. 2013. Atualizado em 2016 por meio de sítios eletrônicos e anúncios publicitários.

Figura 2 – Localização dos GPUs, empresas e projetos estruturantes na RMR e Goiana.



Fonte: Elaboração própria, 2016.

Como se pode observar, muitos deles são megaempreendimentos com expectativa de comportar o equivalente a uma população de cidades médias, causando grandes impactos na morfologia urbana das cidades. Muitos deles são em formato de condomínios (horizontais e

verticais) murados, o que deverá levar a ampliação das fragmentações socioespaciais existentes e das condições de segregação na região (Figura 3).

Figura 3 - Alguns dos grandes projetos urbanos implantados na RMR: da esquerda para direita, de cima para baixo - *Le Parc*, Alphaville, Reserva do Paiva e Reserva Ipojuca.



Fonte: Material de divulgação, s/d.

No que se refere aos responsáveis pelos empreendimentos, entre construtoras, incorporadoras e imobiliárias, pode-se destacar as empresas de capital aberto Cyrela, a MRV Engenharia, e a Tenda, que é operada pela Gafisa, também de capital aberto. Vê-se que essas construtoras passam a atuar na região metropolitana em face da expectativa de novas demandas, em virtude da dinamização da economia e, especialmente, em busca dos investidores em potencial que começam a aparecer nessas áreas.

Nesse contexto, destaca-se o empreendimento *Le Parc*, o qual nasce de uma associação entre o grupo local JCPM, que detinha a propriedade fundiária, e da *joint venture* entre a incorporadora Cyrela e a construtora Andrade Mendonça. De acordo com o material publicitário do *Le Parc Boa Viagem*, consta no empreendimento uma ampla infraestrutura de lazer, com mais de cem itens distribuídos entre os pavimentos térreo e vazado de cada edifício e a área externa. Incita-se atenção nesse caso o público ao qual o empreendimento é voltado, classe média alta e classe alta, em uma área que antes era desvalorizada, mas por meio da mídia e do status do empreendimento que é passado como de sucesso em outras cidades, consegue paulatinamente atender a demanda pretendida. Modificando as características da área e valorizando exponencialmente o entorno.

Ainda nesse contexto, aborda-se também a implantação de Alphavilles, em Jaboatão dos Guararapes. A responsável pelo empreendimento, Alphaville Urbanismo S.A, é tida como líder nacional em empreendimentos horizontais de grande porte e alto padrão, tem participação acionária da Private Equity AE Investimentos e Participações S.A, com 70% e da Gafisa S.A com 30% (ALPHAVILLE, 2016). Em 2011, motivados pela expansão imobiliária que se via, sobretudo, na RMR e municípios vizinhos, a Alphaville Urbanismo lançou o Alphaville Pernambuco com 540 lotes residenciais, sendo vendidos em 6 horas após o lançamento. O sucesso nas vendas antecipou o lançamento do Alphaville Pernambuco 2, em frente ao primeiro, com mais 561 lotes, para dezembro de 2011, quando estava previsto para acontecer em 2012 (ALPHAVILLE PERNAMBUCO 1, 2012). O que demonstra o aquecimento do mercado imobiliário naquele período.

Além do que vem sendo exposto, é importante salientar uma particularidade desse processo de financeirização: a participação de empresas de capital fechado também nesse cenário, que ganham com essa rápida valorização, já que determinadas áreas sofrem a partir dos investimentos públicos e privados, ao comprar um terreno por preços muito baixos e lucram com o valor agregado, independentemente de ter o capital se valorizando na bolsa. Muitas vezes para compor o capital necessário, elas se unem e formam consórcios, bem como aproveitam da maior oferta de financiamentos e créditos para a construção civil e/ou para a comercialização.

Nesses casos, essas empresas contam com acesso a informações que são determinantes para suas decisões. Como exemplo tem-se o grupo Queiroz Galvão que ao participar da obra viária do Corredor Via Mangue, que visava melhorar a mobilidade entre bairros nobre do Recife e a porção central, viu em uma área antes degradada e sem interesse algum do mercado imobiliário, a oportunidade de uma transformação urbana e grande lucro, adquirindo terrenos baratos e lançando posteriormente, empreendimentos voltados ao público de alta renda divulgando as amenidades oferecidas, tendo como vizinho o Parque dos Manguezais, maior reserva de mangue urbana que conforma uma Zona Especial de Preservação Ambiental (ZEPA).

Outro exemplo, refere-se à organização Odebrecht, a qual também não conta com capital aberto, e teve grande sucesso em um empreendimento realizado na cidade do Cabo de Santo Agostinho com retorno de investidores. Respalhada pelo movimento intenso de empregados de alto escalão nas empresas instaladas em SUAPE, a Odebrecht ofertou o megaempreendimento Reserva do Paiva, em 550 hectares, que se constituiu em um complexo turístico imobiliário. Trata-se de um modelo definido como bairro planejado com estruturas de: lazer, como o Parque da

Lagoa e o Parque do Paiva – tidos como área pública para os moradores e visitantes da Reserva; de moradia, com várias opções de condomínio, tanto horizontal quanto vertical; rede hoteleira, com o Sheraton Reserva do Paiva Hotel & Convention Center; educacional, com o colégio tradicional no Recife, Santa Maria; empresarial; *open mall*, shopping aberto com jardins e várias opções de comércio e serviços; e um centro gastronômico chamado Empório Gourmet (RESERVA DO PAIVA, 2016). Atende a um público muito restrito de alto poder aquisitivo, e embora, o bairro em si não seja fechado intramuros, o acesso é de certa forma regulado pela via pedagiada, que restringe, inclusive, acesso a ônibus e caminhões.

Apesar de ter capital fechado, a Odebrecht contou com a parceria do grupo Promovalor Brasil Participações LTDA., no projeto e no investimento do Hotel Sheraton. É um grupo econômico de participações financeiras, oriundo de Portugal, especialista em promoção imobiliária e turística, o qual se propõe a levar uma nova perspectiva a todos os projetos que apoia, para maximizar o valor, segundo o mesmo, de uma forma responsável e sustentável (PROMOVALOR, 2016).

Ainda no que se refere às empresas responsáveis por grandes empreendimentos, destacam-se também construtoras locais que são atraídas pelo *boom* observado e passam a atuar de maneira semelhante às demais, como: 1) a Pernambuco Construtora, a qual, dentre outros empreendimentos, ofertou a Reserva de Ipojuca e a Reserva de São Lourenço da Mata. Ambos foram divulgados como sendo os primeiros bairros planejados de seus respectivos municípios, divididos em condomínios fechados, mas com o diferencial de serem participantes do programa MCMV e, portanto, atenderem a um público de classe média; e 2) a ACFL Empreendimentos, com 16 anos de atuação no mercado imobiliário em Pernambuco, concentra seus investimentos no município de Paulista, onde já produziu 1757 unidades habitacionais. Grande parte desse número foi alcançada com a ampliação da sua produção, a partir de 2011 e por meio de verticalização, através dos empreendimentos (ACFL Empreendimentos, 2016). Mesmo com a retração na economia, a construtora lançou em maio de 2016 o Projeto Nova Paulista, em oferta de 1856 novas unidades habitacionais, divididas em três empreendimentos que se encaixam no programa MCMV.

Embora a tabela 3 apresente a grande euforia do mercado imobiliário em aproveitar as benesses de uma economia financeirizada, verifica-se também o grande número de projetos que até não saíram do papel, tais como: EcoCity Jiquiá, Novo Recife, Convida Suape, Engenho Trapiche, Cidade Atlântica, Reserva Camará e Cidade da Copa. A maioria deles de grande magnitude e impacto, mas que ora enfrentaram resistência de parte da população, como no caso



do Novo Recife, em função da localização do empreendimento voltado para a alta renda, da forma como o terreno foi adquirido e a proximidade com uma grande Zona Especial de Interesse Social (ZEIS), dentre outras questões, ora em função da crise econômica, na maioria dos casos, bem como a consequente diminuição de recursos para o programa MCMV, ou ainda, em virtude de conflitos de interesses, como no caso do empreendimento Cidade Atlântica, o qual foi impedido de se implantar, após pedido da fábrica da Fiat, por possuir interesse no terreno, uma vez que era vizinho a Fábrica e poderia servir para futuras ampliações.

Além disso, deve-se destacar dentre os empreendimentos entregues como loteamento de casas, que foram vendidos, mas que até então as casas não foram construídas, o que aconteceu a maioria dos que foram entregues em Goiana. Notadamente, em virtude das compras terem sido com vistas a investimento e também em virtude da expectativa de demanda de novos moradores que viriam a trabalhar nos altos postos de trabalhos das empresas instaladas, o que não se confirmou, tendo estes adotado como residência fixa, as capitais Recife ou João Pessoa, em função do acesso a serviços como saúde e educação de maior qualidade. O que por sua vez indica a existência de espaços infraestruturados na cidade em contraposição a demandas do operariado que não conseguiram adquirir moradia nesses empreendimentos e foram ocupar áreas periféricas da cidade ou ainda municípios vizinhos.

Com isso, observa-se que boa parte do volume aportado tem sido direcionada mais a conectar à rede financeira, do que a conectar pessoas, sem um maior atendimento a demandas sociais antigas observadas nessas cidades, tais como: saneamento básico, moradia de interesse social, serviços públicos etc.

## **5 CONSIDERAÇÕES FINAIS**

Conforme abordado, os investimentos se dispersaram pelo território da RMR criando em um espaço de tempo de cinco anos (a partir principalmente de 2009 até 2014 – em virtude da crise iniciada em 2015) novas centralidades para além do circuito Jaboatão dos Guararapes, Recife e Olinda – que já possuíam alta integração – a exemplo do Cabo de Santo Agostinho, Goiana, Camaragibe, São Lourenço da Mata, Paulista, Itapissuma e Goiana.

Os diversos investimentos realizados no setor industrial, serviços e portuários, além das melhorias nas redes de comunicação rodoviárias e de infraestrutura básica, impulsionaram o mercado imobiliário a investir também naquele cenário apostando em demandas futuras nos vários perfis sociais, mas que foram caracterizados essencialmente em condomínios horizontais e

loteamentos esparsos para ricos e condomínios verticais para os pobres. A exceção é identificada no Recife, com o megaempreendimento *Le Parc*, com edifícios verticais em um condomínio fechado com vários itens de lazer, para uma faixa de renda alta da população, o que se justifica pela escassez de terrenos no Recife.

Com as transformações, observa-se que a RMR e o Estado de Pernambuco conseguiram retomar a importância econômica e política frente a região Nordeste e em escala nacional, em que se destacam os novos postos de trabalho e as melhorias urbanas, especialmente, em mobilidade – ainda que se discuta sua abrangência e alcance a população como um todo – no entanto, sem lograr maiores mudanças sociais positivas. Ao contrário, verifica-se que as desigualdades podem estar se ampliando, face o modelo econômico vigente e a forma de reprodução do espaço urbano para o capital e não para as pessoas.

No contexto de estudo de economia financeirizada e aproximação do mercado imobiliário ao setor financeiro, observa-se que há uma grande corrida de empresas construtoras para aproveitar as oportunidades que se assinalam, após volumosos aportes de capital e contrapartidas do Estado. Nesse cenário se verificam desde pequenas empresas locais a grandes empresas, com experiências nacionais que disputam mercado usando as diversas estratégias, capital aberto na bolsa de valores, formação de consórcios, joint ventures, SPEs ou assumindo riscos maiores em atuação individual. Ainda que não apresentem um sistema financeiro consolidado a nível municipal, as intervenções que vêm ocorrendo incorporam o modus operandi do momento atual, e estabelecem parcerias em outras escalas e com empresas mais ou menos integradas ao capital financeiro.

Além disso, os novos empreendimentos – muitas vezes, isolados intramuros – não dialogam diretamente com o espaço urbano pré-existente, criaram ilhas de modernidade, nas quais se buscou impor novas identidades e novas lógicas de morar, rompem com a morfologia, imagem e modo de vida locais, oferecendo um novo desenho urbano, recriando fragmentos nas cidades de base socioespacial já fragmentada, e quando não se confirmaram como fins de moradias, sugerem outras implicações na qualidade espacial.

Com isso, conclui-se também que a fragmentação socioespacial presente, desde a formação das cidades da região metropolitana, tem sido recriada de maneira cada vez mais rápida, modificando relações de integração e conexão entre os diversos fragmentos constantemente. De modo que mantido o modelo econômico vigente de economia financeirizada e, sobretudo, atrelado ao setor imobiliário, a tendência é de uma contínua fragmentação e refragmentação socioespacial, impondo maiores desafios nas políticas de enfrentamento das desigualdades socioespaciais, que

demandam análises teórico-metodológicas que deem conta das várias dimensões envolvidas no processo: político-institucional, legal, simbólica, urbanística e imobiliária. Haja vista que essas estão cada vez mais imbricadas.

#### 4 REFERÊNCIAS

ALBUQUERQUE, M. Z. A.; GOMES, E. T. A. A Via Mangue no processo de produção do espaço da cidade do Recife. In: X Encontro Nacional da Associação Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em Geografia, 2013, Campinas. **Anais [...]** Campinas: Enanpege, 2013.

ALPHAVILLE PERNAMBUCO 1 com novos lotes disponíveis a venda. **Jc on-line**. Recife, 20 set. 2012. Disponível em <http://jconline.ne10.uol.com.br/canal/imoveis/noticia/2012/09/20/alphaville-pernambuco-1-com-novos-lotes-disponiveis-a-venda-56989.php>. Acesso em 23 dez. 2016.

ALPHAVILLE. **Sítio do Alphaville urbanismo**. Disponível em [www.alphaville.com.br](http://www.alphaville.com.br). Acesso em 23 dez. 2016.

BNDES. **Sítio do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social**. Disponível em: <http://www.bndes.gov.br/wps/portal/site/home/transparencia/estatisticas-operacionais/>. Acesso 18 out. 2016.

CAETANO, Luciana. Construção civil e mercado de trabalho no Nordeste na visão da economista Luciana Caetano. In: **Revista Condomínio e Mercado Imobiliário**. Ano 1 – nº 04 – jun., 2015.

CARVALHO, Cícero Péricles. Nordeste: sinais de um novo padrão de crescimento (2000/2008). In: **Economia Política do Desenvolvimento**, v. 3, p. 70-90, 2008.

DINIZ, Fabiano Rocha; ROCHA, Daniele. A Região Metropolitana do Recife e o interesse incomum: dimensões da governança de uma metrópole institucionalmente fragmentada. In: Maria Ângela de Almeida Souza; Jan Bitoun. (Org.). **Recife: transformações na ordem urbana**. 1ed. Rio de Janeiro: Letra Capital, v. 1, p. 419-458. 2015.

GOVERNO DO ESTADO. **PIB de Pernambuco apresenta crescimento superior ao do Brasil**. Disponível em <http://www.pe.gov.br/blog/2013/03/11/pib-de-pernambuco-apresenta-crescimento-superior-ao-do-brasil/>. Acesso 17 de out. 2016.

GRANDE RECIFE. **Sítio do Consórcio de Transporte Grande Recife**. Disponível em <http://www.granderecife.pe.gov.br/web/grande-recife>. Acesso em 20 dez. 2016.

HARVEY, David. **O enigma do capital e as crises do capitalismo**. São Paulo: Boitempo, 2011.

INAUGURADO HÁ dois anos TI Cosme e Damião inicia operação com apenas duas linhas. **JC on-line**. Recife, 02 jun. 2016. Disponível em <http://jconline.ne10.uol.com.br/canal/cidades/jc-transito/noticia/2016/06/02/inaugurado-ha-dois-anos-ti-cosme-e-damiao-inicia-operacao-com- apenas-duas-linhas-238386.php>. Acesso em 20 dez. 2016.

IPEA. **Índice de Desenvolvimento Humano Brasileiro**. Brasília: PNUD, Ipea, FJP, 2013.

LIMA, J. P. R.; SICSU, A. B.; PADILHA, Maria F. G. Economia de Pernambuco: Transformações Recentes e Perspectivas no Contexto Regional Globalizado. In: **Revista Econômica do Nordeste**, v. 38, p. 525-541, 2007.

LUMBABO, Cátia Wanderley; MACIEL, Suely Jucá. Região Metropolitana do Recife: atores e formas de articulação e governança metropolitana. In: COSTA, Marco Aurélio; TSUKUMO, Isadora Tami Lemos (Orgs.). **40 anos de Regiões Metropolitanas no Brasil**. Brasília: IPEA, 2013.

ORÇAMENTO DA FERROVIA nova Transnordestina sofrerá aumento. **Agência Câmara Notícias**. Mar. 2016. Disponível em: <http://cd.jusbrasil.com.br/noticias/315128798/orcamento-da-ferrovia-nova-transnordestina-sofrera-aumento-diz-presidente-da-valec> Acesso em 09 mai. 2016.

PERNAMBUCO. **Oeste Metropolitano: diagnóstico para o desenvolvimento sustentável**. Relatório final. Dez., 2010.

PERNAMBUCO. Projeto de Lei Ordinária nº 719/2016. Autoriza o Estado de Pernambuco, nos termos do art. 2º da Lei Federal nº 9.074, de 7 julho de 1995, por intermédio do Poder Executivo, a conceder a implantação, operação, exploração, conservação e manutenção de rodovia que servirá de Contorno aos Municípios de Igarassu e Abreu e Lima, interceptando a rodovia BR-101 Sul. **Legislação**. 2016.

PROMOVALOR. **Sítio do grupo Promovalor Investimentos**. Disponível em: <http://promovalor.pt/>. Acesso 20 dez. 2016.

RESERVA DO PAIVA. **Sítio do empreendimento Reserva do Paiva**. Disponível em: <http://www.reservadopaiwa.com.br/>. Acesso em 23 dez. 2016.

REYNALDO, A. M. O.; LACERDA, N.; JUCÁ, S. A reconfiguração espacial da Região Metropolitana do Recife. Processo de fragmentação e integração. In: Román Caracciolo; Pablo Elinbaum; Biel Horrach Estarellas; Mariana Debat. (Org.). **La metrópolis iberoamericana en sus propios términos**. 1ªed.Barcelona: riURB\_editores, p. 117-129. 2013

ROCHA, Daniele; DINIZ, Fabiano. Arenas de decisão, arranjos institucionais e reconfiguração socioespacial ao sul da RMR: o polo Suape no cerne das políticas de desenvolvimento de Pernambuco. In: Maria Ângela de Almeida Souza; Jan Bitoun. (Org.). **Recife: transformações na ordem urbana**. 1ed.Rio de Janeiro: Letra Capital, v. 1, p. 459-501, 2015.

ROSA, Jurema Regueira Arayban M.; OLIVEIRA, Fábio L. Pimentel. Tendências de reestruturação territorial na Região Metropolitana do Recife: Economia e Mercado de Trabalho. In: Maria Ângela de Almeida Souza; Jan Bitoun. (Org.). **Recife: transformações na ordem urbana**. 1ed. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2015.

ROTA DO ATLÂNTICO. **Sítio da Concessionária Rota do Atlântico**. Disponível em <http://www.rotadoatlantico.com.br/>. Acesso em 20 dez. 2016.