



UNIVERSIDADE FEDERAL DE PERNAMBUCO
CENTRO DE ARTES E COMUNICAÇÃO
DEPARTAMENTO DE ARQUITETURA E URBANISMO
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM DESENVOLVIMENTO URBANO

Ana Cláudia Arruda Laprovitera

Orientadora: Profa. Dra. Norma Lacerda

Dinâmica espacial: persistência de um modelo mononuclear na Região Metropolitana do Recife

Recife - PE

2015



UNIVERSIDADE FEDERAL DE PERNAMBUCO
CENTRO DE ARTES E COMUNICAÇÃO
DEPARTAMENTO DE ARQUITETURA E URBANISMO
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM DESENVOLVIMENTO URBANO

Ana Cláudia Arruda Laprovitera

Orientadora: Profa. Dra. Norma Lacerda

Dinâmica espacial: persistência de um modelo mononuclear na Região Metropolitana do Recife

Tese de Doutorado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Urbano do Centro de Artes e Comunicação da Universidade Federal de Pernambuco (UFPE), como requisito para a obtenção do grau de Doutor.

Recife - PE

2015

Catálogo na fonte

Bibliotecária Maria Valéria Baltar de Abreu Vasconcelos, CRB4-439

L317d Laprovitera, Ana Cláudia de Albuquerque Arruda

Dinâmica espacial: persistência de um modelo mononuclear na Região Metropolitana do Recife / Ana Cláudia de Albuquerque Arruda Laprovitera. – Recife: O Autor, 2015.

286 f.: il.

Orientador: Norma Lacerda Gonçalves.

Tese (Doutorado) – Universidade Federal de Pernambuco. CAC. Desenvolvimento Urbano, 2015.

Inclui referências e anexos.

1. Planejamento urbano. 2. Portos - Recife, Região Metropolitana de (PE). 3. Economia regional. 4. Urbanização. 5. Portos - Indústrias - Pernambuco. I. Gonçalves, Norma Lacerda (Orientador). II. Título.

711.4 CDD (22. ed.)

UFPE (CAC 2015-216)

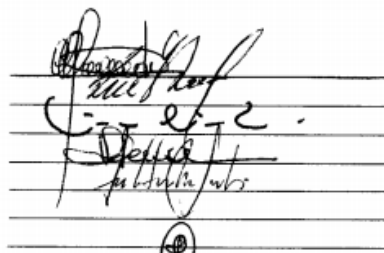
Ata da quarta defesa de TESE de Doutorado, do Programa De Pós-Graduação em Desenvolvimento Urbano do Centro de Artes e Comunicação da Universidade Federal de Pernambuco, no dia 12 de março 2015.

Aos doze dias do mês de março de dois mil e quinze (2015), às 10 horas, na sala de aula do Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Urbano da Universidade Federal de Pernambuco, em sessão pública, teve início a defesa da Tese intitulada "DINÂMICA ESPACIAL: PERSISTÊNCIA DE UM MODELO MONONUCLEAR NA REGIÃO METROPOLITANA DO RECIFE" da aluna ANA CLÁUDIA DE ALBUQUERQUE ARRUDA LAPROVITERA, na área de concentração Desenvolvimento Urbano, sob a orientação da Professora Norma Lacerda Gonçalves. A doutoranda cumpriu todos os demais requisitos regimentais para a obtenção do grau de Doutor(a) em Desenvolvimento Urbano. A Banca Examinadora foi indicada pelo colegiado do programa de pós-graduação em 09 de dezembro de 2014, na sua 9ª Reunião ordinária e homologada pela Diretoria de Pós-Graduação, através do Processo Nº 23076.011827/2015-55 em 12/03/2015 composta pelos Professores: Suely Maria Ribeiro Leal, da Pós-Graduação em Desenvolvimento Urbano/UFPE; Valdeci Monteiro dos Santos, Economia/UNICAP, Livia Izabel Bezerra de Miranda, PPGECA/UFPE; Helena Lúcia Zagury Tourinho, Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento e Meio Ambiente Urbano/Universidade da Amazônia. Após cumpridas as formalidades, a candidata foi convidada a discorrer sobre o conteúdo da Tese. Concluída a explanação, a candidata foi argüida pela Banca Examinadora que, em seguida, reuniu-se para deliberar e conceder à mesma a menção APROVADA da referida Tese. E, para constar, lavrei a presente Ata que vai por mim assinada, Secretário de Pós-Graduação, e pelos membros da Banca Examinadora.

Recife, 12 de março de 2015.

BANCA EXAMINADORA

Profa. Norma Lacerda Gonçalves
Profa. Suely Maria Ribeiro Leal
Profa. Livia Izabel Bezerra de Miranda
Profa. Helena Lúcia Zagury Tourinho
Prof. Valdeci Monteiro dos Santos
Ana Cláudia de Albuquerque Arruda Laprovitera
Renata de Albuquerque Silva (Secretária)



AGRADECIMENTOS

Este trabalho não teria sido possível sem o apoio e generosidade de pessoas e instituições com quem dialoguei, aprendi e apurei a minha compreensão sobre os problemas relativos ao espaço geográfico e ao desenvolvimento urbano.

Nominar as pessoas que me incentivaram à conclusão desta tarefa não é fácil. Foram muitas as palavras de apoio e incentivo frente às diversas dificuldades enfrentadas ao longo do percurso. Agradeço a todas as pessoas que estiveram comigo ao longo desta caminhada. Agradeço em especial:

Ao Programa de Pós Graduação em Desenvolvimento Urbano da Universidade Federal de Pernambuco (MDU/UFPE), que acolheu a minha proposta de trabalho. Sinceros agradecimentos a todos os professores com quem tive a oportunidade de cursar as disciplinas do doutorado.

Ao Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas – SEBRAE e à Universidade Católica de Pernambuco – UNICAP, instituições às quais estou vinculada profissionalmente há quase duas décadas, respectivamente, como analista e professora de economia.

À professora e amiga Norma Lacerda, que, com sua grande experiência profissional e acadêmica, possibilitou-me percursos intelectuais incríveis, que só me engrandeceram como profissional e professora de economia. A ela deixo a minha profunda gratidão e a minha grande admiração como profissional, intelectual e acadêmica. O seu aguçado senso crítico e sua perspicácia como orientadora me levaram a outro patamar de percepção dos problemas de desenvolvimento econômico com desdobramentos sobre o espaço. Professora Norma Lacerda: muito obrigada!

Aos professores Suely Leal, Tânia Bacelar, Livia Miranda e Valdeci Monteiro, participantes da banca de defesa do projeto e de qualificação da tese, agradeço, com sinceridade, as suas sugestões e contribuições ao desenvolvimento deste trabalho.

Ao meu pai, Adalberto Arruda, com quem tive oportunidade de trocar ideias por inúmeras vezes sobre o tema ao qual me debrucei. Agradeço imensamente o seu apoio e incentivo! À minha mãe, pelo exemplo de vida. A vocês dois, meu amor eterno.

Ao meu marido, Hugo Laprovitera, e aos meus filhos, Bruna e Antônio, que, por perceberem e compreenderem o quanto era importante para mim este trabalho, que exigia tempo, dedicação e renúncia, o que me levou muitas vezes a não poder compartilhar momentos importantes de suas vidas, entenderam e me apoiaram. A eles, o meu amor e minha gratidão eterna!

"O estudo do desenvolvimento tende a concentrar-se na caracterização das estruturas, na identificação dos agentes significativos e nas interações entre determinadas categorias de decisões e as estruturas. Estas condicionam o processo de irradiação e a eficácia no espaço e no tempo das decisões [...]"

(FURTADO, CELSO, 1966, p. 92)

RESUMO

O que se pretende nesta tese é analisar até onde os processos e fenômenos econômicos que estão acontecendo no entorno do Complexo Portuário Industrial de Suape – CIPS estão efetivamente determinando uma nova configuração espacial metropolitana. Parte-se da hipótese de que a estrutura espacial que vem sendo gestada no entorno do CIPS vem fortalecendo a articulação entre esse complexo e a Cidade do Recife, núcleo da RMR, e, portanto, vem reforçando o caráter monocêntrico dessa metrópole, em detrimento da emergência de uma nova centralidade no território do complexo. A metodologia adotada estabelece definições e teorias que contribuem para o tratamento objetivo da questão e ajuda a entender as estruturas econômicas e espaciais interurbanas, mais especificamente, os fluxos materiais que emanam do CIPS e de seu entorno, com implicações na estrutura espacial do território. Assume-se, também, como questão central, que a rede urbana – bem como os indicadores de performance econômica e social que se estabelecem a partir das estruturas físico-territoriais existentes –, consiste na condição fundamental para direcionar o processo de integração econômica e social e a consequente criação de novas centralidades. Assume-se, também, que o processo de desenvolvimento em curso no Estado de Pernambuco é um processo modernizante em bases conservadoras, no qual se assiste ao tradicional pacto político-social e tecnocrático do setor público com a tecnocracia e o grande capital imobiliário. Não há mudanças substanciais nos padrões das estruturas sociais, culturais e econômicas, e sim a manutenção e perpetuação do *status quo* pré-existente no que pese a transformações modernizadoras. Por fim, conclui-se que a Cidade do Recife, por possuir fortes características de polarização e atratividade em seu eixo central, além de vantagens competitivas históricas e naturais construídas ao longo do seu processo de desenvolvimento, possui fortes economias locais de aglomeração que fortalecem ainda mais a sua estrutura monocêntrica, em detrimento da criação de novas centralidades urbanas dinâmicas em seu entorno.

PALAVRAS-CHAVE: Complexo Industrial Portuário de Suape – CIPS. Território Estratégico de Suape –TES. Região Metropolitana do Recife – RMR. Recife .

ABSTRACT

The aim of this thesis is to analyze how far the processes and economic phenomena that are going on around the Industrial Port Complex of Suape - CIPS are effectively determining a new metropolitan spatial configuration . It starts with the hypothesis that the spatial structure that it is growing in the vicinity of CIPS is strengthening the links between this complex and the City of Recife, core of RMR, and therefore has reinforced the monocentric character of this metropolis, to the detriment of emergence of a new centrality in the territory of the complex. The methodology establishes definitions and theories that contribute to the treatment purpose of the issue and help us to understand the economic and spatial structures long distance. More specifically, the structures include the material flows emanating from the CIPS and its surroundings, with implications for the spatial structure of the territory, and also the central issue, the urban network – and the indicators of economic and social performance that are established from the existing physical and territorial structures. This is the fundamental condition to direct the process of economic and social integration and the subsequent creation of new centers. It should also be assumed that the ongoing development process in the state of Pernambuco is a modernizing process on conservative bases, in which we witness the traditional political and social pact and technocratic public sector with the technocracy and the great real estate capital. There are no changes in the patterns of social, cultural and economic structures, but the maintenance and perpetuation of the pre-existing status quo despite the modernizing transformations. Finally, we have concluded that the city of Recife, because it has strong characteristics of polarization and attractiveness in its central axis, in addition to historical and natural competitive advantages built over its development process, has strong local agglomeration economies that greatly strengthen its monocentric structure, rather than creating new dynamic urban centralities in its surroundings.

KEYWORDS: Industrial Port Complex of Suape – CIPS. Strategic Territory of Suape – TES. Metropolitan Region of Recife – RMR. Recife.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1 – Localização do Território Estratégico de Suape	17
Figura 2 – Sistema de intenções dos atores no espaço.....	49
Figura 3 – Padrões de interações espaciais e sua variabilidade espaço-temporal.....	51
Figura 4 – Projetos de infraestrutura prioritários no Governo FHC	93
Figura 5 – Os 10 eixos de desenvolvimento da Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional da América do Sul – IIRSA.....	95
Figura 6 – Pernambuco: regiões de desenvolvimento	112
Figura 7 – RMR e TES: rendimento médio mensal das pessoas responsáveis por domicílios particulares permanentes (2000 e 2010).....	148
Figura 8 – RMR e TES : grandes empreendimentos abertos nos períodos 2000 – 2006 e 2007 – 2012	153
Figura 9 – RMR e TES- grandes empreendimentos abertos no período 2000- 2006, por segmento econômico	154
Figura 10 – RMR e TES: grandes empreendimentos abertos no período 2007- 2006, por segmento econômico.....	155
Figura 11 – RMR e TES: grandes empreendimentos abertos nos períodos 2000 -2006 e 2007-2012.....	156
Figura 12 – RMR e TES: rodovias federais e estaduais e sistema metroviário (2014).....	173
Figura 13 – Mapa do sistema viário do Território Estratégico de Suape.....	175
Figura 14 – Mapa do Metrorec e do trem a diesel.....	176
Figura 15 – Tempo de deslocamento via rodoviária dos municípios do TES para o CIPS.....	178
Figura 16 – Região Metropolitana do Recife: mapa do saldo de deslocamento pendular por motivo de trabalho.....	180
Figura 17 – RMR e TES: rendimento nominal médio mensal das pessoas responsáveis por domicílios particulares permanentes e estrutura viária e metroviária (densidade por setor censitário)	182
Figura 18 – Moradores em domicílios particulares permanentes ou população residente em domicílios particulares permanentes e estrutura viária e metroviária (densidade por setor censitário)	183

Figura 19 – Projetos produtivos e imobiliários do TES (empresas implantadas e anunciadas)	194
Figura 20 – RMR: níveis de integração dos municípios.....	204
Figura 21– Modelos de desenvolvimento estrutural da cidade latino americana.....	212
Figura 22 – RMR e TES: cidade polarizada e ao mesmo tempo espalhada	221

LISTA DE QUADROS

Quadro 1 – Padrões de interações espaciais em rede.....	42
Quadro 2 – Evolução temporal da cidade portuária industrial ocidental	66
Quadro 3 – Principais eventos, investimentos e desonerações no Brasil (2013 - 2016).....	98
Quadro 4 – TES e Cidade do Recife: ano de criação e meios de acessibilidade das cidades.....	181
Quadro 5 – Regiões ampliadas, intermediárias e imediatas de articulação Urbana: graus de influência.....	206
Quadro 6 – Região metropolitana e TES: regiões ampliadas, regiões de articulação urbana.....	207
Quadro 7 – Região metropolitana e TES: regiões ampliadas, intermediárias e imediatas de articulação urbana.....	209

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 – Composição do PIB da Região Nordeste por UF (2011).....	103
Gráfico 2 – Brasil e Nordeste: participação das atividades econômicas no Valor Adicionado Bruto (2011).....	104
Gráfico 3 – Pernambuco: distribuição dos trabalhadores por classe de rendimento.....	113

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 – Região Nordeste e Brasil: Produto Interno Bruto (2003 – 2013)	102
Tabela 2 – Pernambuco e Brasil: Produto Interno Bruto (2000 – 2013)	106
Tabela 3 – Brasil, regiões e Pernambuco: participação (%) dos setores e subsetores econômicos no VAB (2011)	107
Tabela 4 – Pernambuco: distribuição da produção industrial anual (2011)	108
Tabela 5 – Região Nordeste e Brasil: estoque de emprego formal e(%) dos estados no estoque de emprego formal (março, 2014)	109
Tabela 6 – Pernambuco: estoque de emprego (março, 2014)	110
Tabela 7 – Pernambuco: distribuição do valor adicionado dos estabelecimentos e dos empregos formais do setor industrial (em %) por regiões de desenvolvimento (2000- 2010).....	111
Tabela 8 – Região Metropolitana do Recife: participação do PIB dos municípios da RMR no PIB estadual (2006 – 2011)	135
Tabela 9 – Pernambuco, Recife e TES: taxa de variação anual do PIB (2000 – 2010) e PIB a preços correntes (2011).....	136
Tabela 10 – Cidade do Recife e TES: PIB “per capita” e valor do rendimento médio anual do trabalho principal das pessoas de 10 anos ou mais de idade, ocupadas na semana de referência, com rendimento do trabalho principal (R\$) (2011).....	137
Tabela 11 – RMR E TES: número de estabelecimentos dos setores de indústria de transformação, construção civil, comércio e serviços (2002, 2006 e 2013).....	139
Tabela 12 – RMR e TES: número de empregos formais dos setores indústria de transformação, construção civil, comércio e serviços (2002, 2006 e 2013)	143
Tabela 13 – Brasil, Recife e TES: pessoas de 10 anos ou mais de idade, por classe de rendimentos mensais e resultados gerais da amostra (em %) variável classes de rendimento nominal mensal, Recife e municípios do TES (2000-2010).....	146

Tabela 14 – Pernambuco, RMR e TES: abertura de empreendimentos de grande porte (2000 – 2006), (2007– 2012) e total de empresas de grande porte constituídas (1966 – 2012)	151
Tabela 15 – Complexo Portuário Industrial de Suape: investimentos realizados e previstos na implantação e na ampliação do projetos (2009 - 2012) e previsão para os próximos anos (2013 - 2016)	157
Tabela 16 – Região Metropolitana do Recife e do Território Estratégico de Suape: estrutura de comando da gestão empresarial, (2014).....	162
Tabela 17 – Região Metropolitana do Recife, TES e Município do Recife : intensidade classificação da gestão pública e classificação da gestão do território (2013).....	167
Tabela 18 – Cidade do Recife e TES: Pessoas ocupadas na semana de referência, que trabalhavam fora do domicílio e retornavam para o seu domicílio diariamente, segundo o tempo habitual de deslocamento para o trabalho (2010).....	177
Tabela 19 – TES e Cidade do Recife: pessoas ocupadas na semana de referência que trabalhavam fora do domicílio e retornavam para o seu domicílio diariamente (em %), segundo o tempo habitual de deslocamento para o trabalho (2010).....	179
Tabela 20 – Pernambuco, TES e Recife: população absoluta, taxa de variação da população, taxa de crescimento dos domicílios e taxa de urbanização (2000 – 2010).....	185
Tabela 21 – Municípios do Território Estratégico de Suape e Recife: taxa de analfabetismo (2000 – 2010)	187
Tabela 22 – Municípios do Território Estratégico de Suape e Recife: características (%) do entorno dos domicílios particulares permanentes em áreas urbanas (2010)	188
Tabela 23 – RMR e TES: complexos imobiliários em implantação	196
Tabela 24 – Caracterização geográfica e econômica da rede de influência Recife (2009 – 2010).....	210

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	15
2 ESPAÇO, ESTRUTURA ESPACIAL E ECONÔMICA: DEFINIÇÕES E TEORIAS	26
2.1 Espaço de contradições : estrutura espacial e estrutura econômica	27
2.2 Território e redes	43
2.3 Lugares centrais e centralidade	53
3 O COMPLEXO PORTUÁRIO INDUSTRIAL DE SUAPE: ASPECTOS HISTÓRICOS	63
3.1. Relação porto – cidade	64
3.2 Evolução histórica do porto de Suape	71
3.3 II PND e CIPS	79
3.4 CIPS e restrições históricas para o uso dos incentivos fiscais	86
3.5 Economia brasileira e desenvolvimento regional	91
3.6 Economia nordestina e investimentos infraestruturais	101
3.7 Economia pernambucana e Suape	106
4 METRÓPOLE RECIFENSE E TES	121
4.1 Reconfiguração espacial metropolitana	122
4.2 Reestruturação produtiva	134
4.3 Evolução e distribuição espacial do emprego e da renda	141
4.4 Distribuição espacial dos investimentos produtivos e centralidade urbana	149
4.5 Estrutura de comando da gestão empresarial	161
5 DEFICIÊNCIAS DE INFRAESTRUTURAS ECONÔMICAS E SOCIAIS NO TERRITÓRIO ESTRATÉGICO DE SUAPE	171
5.1 Estrutura física de transportes, deslocamentos e mobilidade para o trabalho	171
5.2 Urbanização precária do TES	184
5.3 Investimentos Imobiliários implantados e anunciados	193

6 METRÓPOLE RECIFENSE E TERRITÓRIO ESTRATÉGICO DE	
SUAPE: REFORÇANDO A CENTRALIDADE DA CIDADE DO RECIFE	201
6.1 Recife no comando do TES	201
6.2 Nova estrutura espacial e econômica: O TES e a Cidade do Recife	212
7 CONSIDERAÇÕES FINAIS	222
REFERÊNCIAS	230
ANEXO A – Breve história econômica dos municípios do TES	240
ANEXO B – Cabo de Santo Agostinho, Ipojuca, Jaboatão, Recife e Olinda -	
Fluxos de Gestão Empresarial / Cabo de Santo Agostinho,	
Ipojuca, Recife e Olinda – Fluxos da Gestão Pública	248
ANEXO C – Quadros e figuras adicionais	274

1 INTRODUÇÃO

A indústria foi no Nordeste brasileiro uma das principais atividades que contribuiu para a diluição do modelo concentracionista de investimentos produtivos no espaço nacional. Iniciada na década de 70 com a política desconcentracionalista proposta pelo II Plano Nacional de Desenvolvimento – II PND, a estratégia industrializante da economia nordestina, liderada pela SUDENE, embora não tenha sido capaz de gerar efetivamente uma dinâmica interna setorial e multissetorial integrativa entre as diversas unidades federativas da Região Nordeste, foi capaz de gerar polos de modernidade atrelados à dinâmica nacional, em particular à do Sudeste do país. O exemplo de maior sucesso na história do desenvolvimento econômico da Região Nordeste é a indústria petroquímica baiana, através do Complexo Industrial de Camaçari.

O mesmo não pode ser dito da economia pernambucana. Apesar da diversidade de sua estrutura produtiva industrial, não houve, nesse caso, a consolidação de um setor industrial articulado e intensivo em tecnologia. O que ocorreu foi a perda de posição relativa da indústria do Estado em relação a outras economias estaduais. A diversidade observada na atividade industrial não permitiu à indústria pernambucana, ao longo das décadas de 1970, 1980 e 1990, firmar-se nos cenários regional, nacional e internacional como um segmento dinâmico e de alto conteúdo tecnológico. Isso ocorreu à conta do elevado grau de dispersão e dos fracos efeitos a montante e a jusante das indústrias de maior peso na economia, fortemente demandantes de matérias-primas de outras regiões. Grande parte desta incapacidade de retomada da atividade econômica no Estado esteve atrelada, até os anos 90, à ausência de políticas públicas de atração de investimentos estruturadores, capazes de reverter a lógica desta estagnação. Tal situação mudou de forma radical, o que resultou numa grande reversão dessa tendência declinante e iniciou um novo movimento de expansão intensiva, a partir da primeira década do século XX, pautado no desenvolvimento industrial.

Ao longo dos últimos anos, um bloco de investimentos estruturadores foram implantados no Complexo Industrial Portuário de Suape – CIPS, Estado de Pernambuco, no dito Território Estratégico de Suape – TES¹. Estes investimentos estão reconfigurando a

¹ O Território Estratégico de Suape compreende cinco municípios na sua área de influência direta e indireta: Cabo de Santo Agostinho, Ipojuca, Jaboatão dos Guararapes, Moreno, Escada, Sirinhaém, Rio Formoso, Ribeirão. No ano de 2008 foi realizado Diagnóstico do Território Estratégico de Suape que objetivou estudar e propor diretrizes, projetos e ações para os municípios limítrofes ao CIPS a partir dos

atividade industrial desse estado e estão focados, sobretudo, no que Pernambuco tem de mais relevante: *know-how* nos setores químico petroquímico (refinaria e plantas petroquímica) e metalmeccânica (estaleiros) .

O CIPS é formado por um conjunto de grandes plantas industriais com amplos rebatimentos setoriais, efeitos multiplicadores e economias de aglomeração. Atualmente, por conta do seu exitoso dinamismo econômico, o CIPS vem chamando a atenção de estudiosos, *police makers* e investidores do Brasil, tendo em vista a sua capacidade de atrair investimentos industriais modernos e de grande tamanho, com fortes efeitos de encadeamento para amplos setores da economia regional.

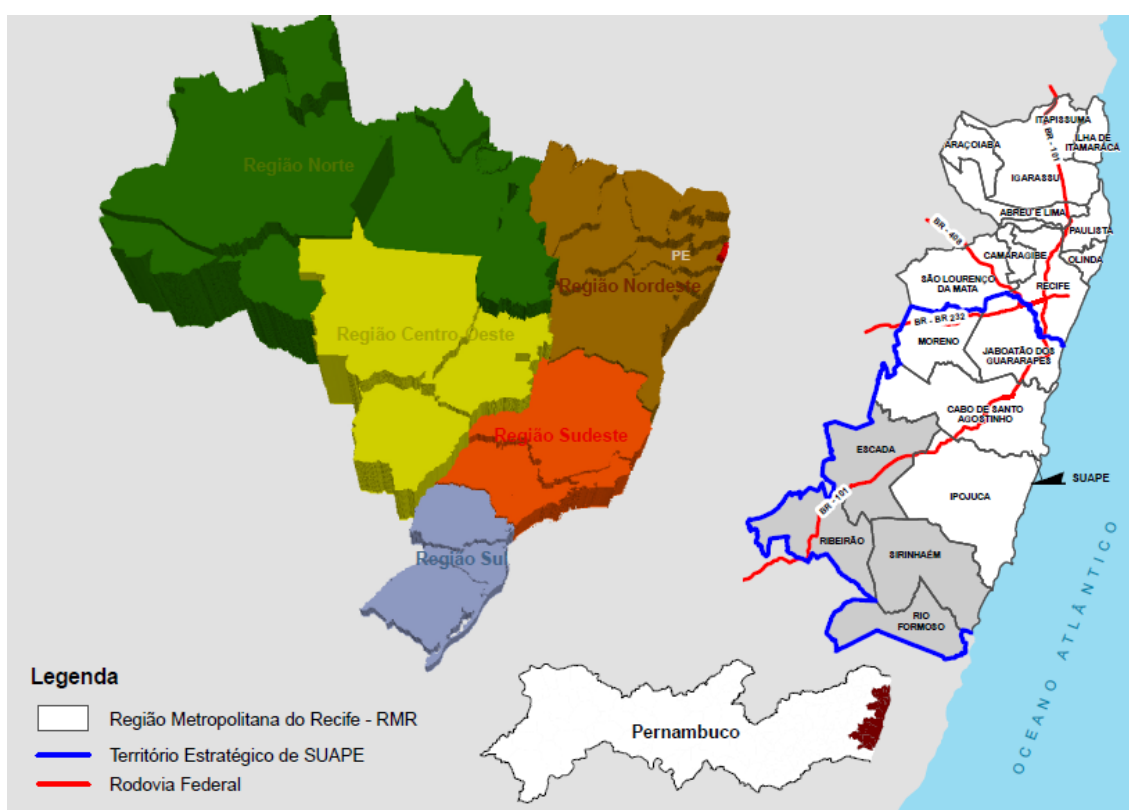
Situado a 40 km da Cidade do Recife (acesso pela BR 101 e pela PE 60), o CIPS ocupa uma ampla área de 13.400 hectares, dividida em quatro zonas: portuária, industrial, administrativa e de preservação ecológica e cultural. Dos 13.400 ha, a maior parte encontra-se no Município do Cabo de Santo Agostinho. Mas, a parte principal, que inclui o Porto, a Refinaria de Petróleo Abreu e Lima, o Estaleiro Naval Atlântico Sul e a Petroquímica Suape (fábricas de PTA, POY E PET), encontra-se localizada no Município de Ipojuca. Atualmente estão sendo implantados e em operação mais de 100 empreendimentos. Importante destacar, como fator de fortalecimento das infraestruturas localizadas no CIPS, a nova Ferrovia Transnordestina . Trata-se de moderna e grande ferrovia de integração regional que cruzará os estados do Maranhão, Ceará, Pernambuco, Piauí, Paraíba e Alagoas, com a perspectiva de ligação com o sistema ferroviário do Estado da Bahia e com a ferrovia Norte-Sul. Compreendem o TES, sete

grandes investimentos que à época estavam em processo de implantação (Estaleiro Atlântico Sul, CITEPE – Fábrica de POY, Petroquímica Suape – Fábrica de PTA, Petrobrás- RNEST – Refinaria de Petróleo. O estudo foi elaborado pela Agência CONDEPE/FIDEM e apontava para programas estratégicos cujo principal objetivo era promover a ocupação sustentável do TES com a melhoria da habitabilidade e da competitividade, através da qualificação ambiental, com destaque para os seguintes programas: organização do território, mobilidade, meio ambiente e saneamento ambiental. Um dos principais méritos do estudo foi definir o macrozoneamento do território. Foram definidas as seguintes macrozonas: Macrozona Urbana (MU), Macrozona de Expansão Urbana (MEU), Macrozona Rural (MR). Foram criadas, também, as macrozonas especiais: Macrozona Especial de Proteção Ambiental Rigorosa (MPR), Especial de Proteção Ambiental de Uso Sustentável (MPA), Macrozona Especial de Lazer e Turismo (MLT), Macrozona Especial de Desenvolvimento Produtivo (MDP) Macrozona Especial de Desenvolvimento Industrial (MDI), Macrozona Especial de Proteção do Patrimônio Histórico-Cultural (MHC). Com relação à mobilidade, o estudo aponta para a implantação de ações estruturadoras compartilhadas entre Estado, Suape e iniciativa privada. Com relação ao meio ambiente e saneamento ambiental, o estudo recomenda a observância de diretrizes estratégicas para a gestão ambiental. Por fim, o estudo aponta para uma agenda de desenvolvimento integrado para o TES, enfatizando a necessidade de compatibilização entre as Diretrizes para o TES, o Plano Diretor de Suape, os Planos Diretores Municipais e os Programas Especiais de Controle Urbano-Ambiental (CONDEPE/FIDEM, 2008).

importantes municípios do Estado de Pernambuco: Cabo de Santo Agostinho, Ipojuca, Jaboatão dos Guararapes, Moreno, Escada, Sirinhaém e Ribeirão (Figura 1). Exceto os municípios de Escada, Ribeirão, Sirinhaém e Rio Formoso, todos os demais fazem parte da Região Metropolitana do Recife – RMR.

A rigor, a área de jurisdição do Porto de Suape, determinada pela superfície física abrangida, insere-se nos municípios do Cabo de Santo Agostinho e Ipojuca, considerados territórios de influência direta.

Figura 1 – Localização do Território Estratégico de Suape²



Fonte: CONDEPE – FIDEM. Elaboração própria

²O limite do Complexo de Suape foi ampliado de 5 (cinco) para 8 (oito) municípios a partir do Plano Diretor de Suape – Decreto Estadual no.37.160 de 23 de setembro de 2011, que institui o Plano Diretor de Suape-2030 e dispõe sobre o ordenamento do solo da Empresa Suape – Complexo Industrial Portuário Governado Eraldo Gueiros, que alterou o anterior (Decreto Estadual n. 8.447/83 e suas alterações).

O PIB do “Território Estratégico” concentra-se nos municípios de Jaboatão dos Guararapes, Ipojuca e Cabo de Santo Agostinho. De acordo com o Censo Demográfico – IBGE, em 2010 viviam no TES cerca de 1,2 milhão de habitantes, dos quais, grande parte, cerca de 60%, concentrada nesses três municípios. Analisando a realidade regional, o que se observa é que não obstante as mudanças na estrutura econômica e nas infraestruturas e o consequente dinamismo na rede urbana dos municípios integrantes do TES verificadas nos últimos anos, não ocorreram transformações significativas nas condições socioeconômicas das populações envolvidas, em função de uma série de gargalos estruturais que serão analisados na presente tese de doutorado. Ademais, os investimentos vêm provocando efeitos e movimentos significativos no que diz respeito ao dinamismo econômico do Estado, com amplos reflexos não só no entorno do CIPS, como em outros espaços econômicos da RMR.

Em face do exposto, a presente tese procura responder às seguintes perguntas:

- 1 – Como os processos econômicos que ocorrem no CIPS vêm influenciando a estrutura espacial do seu entorno e da RMR? Mais precisamente, quais as características do processo de reestruturação espacial da RMR decorrente dos fluxos do CIPS?
- 2 – Essa estruturação tem contribuído para uma maior articulação entre Suape e os núcleos urbanos do seu entorno, a exemplo de Jaboatão, Ipojuca e Cabo de Santo Agostinho?
- 3 – Os impactos das mudanças provocadas pelo CIPS vêm reforçando a articulação entre este Complexo e o município núcleo da RMR (Cidade do Recife)?

Tais indagações impulsionaram a estabelecer o **objetivo geral** desta tese, qual seja desvendar se os processos econômicos que estão acontecendo no entorno do CIPS vêm determinando uma nova configuração espacial metropolitana.

A partir deste objetivo geral, foram definidos os seguintes **objetivos específicos**:

1. analisar os processos econômicos básicos e determinantes verificáveis e em curso no CIPS e na sua área de influência;
2. identificar e examinar o movimento das estruturas espaciais (ativo fixo ou imobilizado) e dos fluxos deles decorrentes entre o CIPS e os núcleos urbanos da Região Metropolitana do Recife – RMR;
3. analisar a nova configuração espacial que vem se desenhando na Região Metropolitana do Recife – RMR a partir dos movimentos econômicos provocados pelo CIPS;
4. examinar até que ponto está se definindo uma nova centralidade a partir do CIPS.

Para atingir esses objetivos, parte-se da hipótese de que a estrutura espacial (ativo fixo e imobilizado) que vem sendo gerada no entorno do CIPS tende a reforçar a articulação econômica e social entre este Complexo e o município núcleo da RMR (Cidade do Recife), em detrimento da emergência de uma nova centralidade no território do CIPS.

A comprovação de tal hipótese depende da demonstração da seguinte sub-hipótese: a Cidade do Recife continua mantendo sua hegemonia como foco de irradiação do processo de desenvolvimento a partir do CIPS, fortalecendo ainda mais sua estrutura monocêntrica dentro da RMR, não havendo sinais no sentido de formação de um modelo espacial policêntrico.

Para demonstrar a hipótese e sub-hipótese, será necessário analisar os processos econômicos em curso no CIPS e na sua área de influência, identificando e examinando as suas estruturas espaciais (ativo fixo ou imobilizado) e os fluxos existentes entre o CIPS e os núcleos urbanos da RMR, em especial com a cidade do Recife. Tal demonstração exigirá um esforço teórico e empírico, com a pretensão de combinar duas dimensões: a econômica e a espacial. Significa, portanto, identificar, sistematizar e analisar a relação economia e espaço.

Destarte, desvendar a estrutura espacial de toda a área do CIPS leva necessariamente a refletir à luz da dinâmica econômica regional advinda de grandes investimentos do complexo, sobre a função da rede urbana do TES no processo de integração físico-territorial e a questionar sobre a função das cidades inseridas nesse território.

A questão fundamental é analisar se elas exercem, ou não, a função de comandantes e articuladoras centrais daquele espaço.

Ressalte-se, desde logo, que a intensidade e eficácia desse papel depende, entre outros fatores fundamentais, dos meios de mobilidade que articulam essas cidades, dentre eles, as vias, imprescindíveis para o deslocamento de pessoas, cargas e veículos. Para Diniz (2013), a implantação de novas e eficientes vias tem sempre um papel fundamental e decisivo sobre o processo de integração econômica. Por seu turno, vê-se que a criação de “novas centralidades” dependerá, fundamentalmente, e, sempre, do sistema de transporte regional e dos equipamentos urbanos, ou seja, das estruturas físicas dessas cidades. O autor ressalta que o enfrentamento dos problemas de desenvolvimento regional implica em pensar não só na relação das desigualdades sociais, como também numa estratégia de ordenamento do território, entendendo-se por ordenamento do território a estruturação da infraestrutura física, notadamente a de transportes. A combinação da infraestrutura física de transportes e cidades é o elemento decisivo para o desenvolvimento regional e urbano (DINIZ, 2013).

A metodologia adotada exige assumir e estabelecer definições e teorias que possam contribuir para um tratamento objetivo da questão e ajudar a entender as estruturas econômicas e espaciais interurbanas, mais especificamente, os fluxos materiais que emanam do CIPS e de seu entorno, com implicações na estrutura espacial do território.

Assume-se, também, como questão central, que a rede urbana, bem como os indicadores de performance econômica e social que se estabelecem a partir das estruturas físico-territoriais existentes, são condições fundamentais para o processo de integração econômica e social e consequente criação de novas centralidades.

Assim, um conceito central deste estudo é o de “estrutura”. Os conceitos de *estrutura econômica* e *estrutura espacial* afiguram-se como centrais na discussão deste trabalho e sua definição precisa é essencial para o atingimento dos objetivos fins da análise, tendo em vista a multiplicidade de significados e de conotações epistemológicas

O conceito de *rede urbana* é outro conceito relevante para o adequado entendimento dos processos econômicos interurbanos que ocorrem no Complexo Industrial de Suape e no entorno do CIPS, tornando-se necessário analisar as funções e relações das estruturas espaciais (fixos) e dos fluxos interurbanos que emanam do território.

A rede interurbana que interessa, para fins desta tese, é constituída pelo conjunto de cidades no entorno do CIPS e da RMR. A intensidade de fluxos entre elas decorre da divisão territorial do trabalho, das funções de produção e das relações sociais de produção, do tempo presente e do tempo remoto que nessa rede se estabelecem.

Para isto, entre as variáveis relevantes a serem consideradas, figuram os meios de integração física e de acessibilidade interurbana que vêm sendo criados nas cidades e no entorno do CIPS, ao longo dos últimos 10 anos, bem como os indicadores socioeconômicos e de infraestrutura social básica.

A tese está estruturada nos seguintes capítulos que se seguem além da introdução :

O Capítulo 2 discute os conceitos de estrutura econômica, estrutura espacial, fluxos, território, cidade industrial, centralidade e distrito industrial. Tratam-se de conceitos que embora muito utilizados, no que pese serem de grande utilidade metodológica e instrumental, possuem várias abordagens e são pouco precisos, tanto na literatura do desenvolvimento regional, quanto na literatura do desenvolvimento urbano. Contudo, noções e conceitos assumidos como precisos, caso de espaço, estrutura e fluxo são fatores centrais para a construção teórico-metodológica da presente tese. O procedimento de pesquisa utilizado foi o de levantamento bibliográfico de autores clássicos e contemporâneos, centrando-se, em especial, nos estudos de Santos (1985), François Perroux (1969), Henry Lefebvre (1970) e David Harvey (1989), além de outros autores.

O Capítulo 3 analisa os principais fatores históricos, físicos, políticos e econômicos que estão possibilitando a construção de um território competitivo no Complexo Industrial e Portuário de Suape e no entorno do Porto de Suape, bem como descreve os principais planos e programas de integração regional para economia brasileira, elaborados e postos em prática desde a década de 1990, com destaque para os voltados aos investimentos em portos marítimos. Como se sabe, o Porto de Suape, hoje, é um *locus* de poder de atração de grandes investimentos industriais privados, possuindo condições competitivas diferenciadas e favoráveis, se comparado a outros portos no Brasil. Para fundamentar essa assertiva, utilizou-se como procedimento de pesquisa o levantamento e a análise documental de informações existentes, a exemplo do *Estudo sobre o Desenvolvimento e Implantação de Indústrias, Interessando a Pernambuco e ao Nordeste*, do Padre Joseph Lebret, publicado no ano de 1955; do *Relatório da Fundação*

de Estudos do Mar do Rio de Janeiro, publicado no ano de 1972; *Manifesto contra o Complexo de Suape*, publicado em 1974, entre outros estudos. Com relação aos planos e programas de integração regional para economia brasileira, especial destaque é dado aos planos de investimentos para a Região Nordeste e para o Estado de Pernambuco. Por meio deles, o Porto de Suape pôde desfrutar de fortes investimentos propulsores. O método de pesquisa utilizado foi a análise documental de planos e programas dos governos FHC, Lula e Dilma Rousseff, bem como artigos acadêmicos e estudos técnicos a exemplo dos relatórios da Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional da América do Sul –IIRSA, entre outros.

No Capítulo 4 (capítulo empírico), o que interessa é a análise dos fenômenos relativos à dinâmica e a direção dos movimentos econômicos que estão acontecendo na metrópole Recife e nos municípios do TES, no contexto recente da economia pernambucana. Para o alcance desse objetivo, serão discutidas as funções das sedes dos municípios que conformam o TES na rede urbana e suas conexões com a RMR, notadamente com o núcleo primaz, Recife.

Como a ênfase a ser dada neste capítulo são os municípios do TES e a Cidade do Recife como núcleo metropolitano, será analisado, inicialmente, o papel das metrópoles dentro da concepção contemporânea de desenvolvimento urbano, refletindo-se sobre a nova reconfiguração espacial metropolitana, seus atores e perspectivas. Na sequência, o capítulo conta com uma análise da nova reestruturação produtiva em curso no Estado de Pernambuco e a consequente distribuição setorial dos empreendimentos e dos vínculos formais. O período analisado é 2002 a 2013 e a base de dados utilizada é a RAIS - Ministério do Trabalho, 2013.

A análise empírica se apoia, também, em base de dados, obtida através de informações do *Cadastro SEBRAE de Empresas – CSE, 2012*. Para um melhor entendimento dos processos econômicos, optou-se por extrair da referida base de dados o movimento de abertura de empreendimentos de grande porte, especificamente, nos núcleos urbanos do TES e da RMR nos seguintes períodos: 2000 – 2006 e 2007 – 2012. Esta seleção foi feita partindo-se do pressuposto de que os empreendimentos de grande porte são, em geral, organizações econômicas que possuem uma forte e diferenciada capacidade de transformação nas estruturas espaciais e econômicas em que estão inseridos. Este corte analítico possibilita extrair análises significativas e estruturadas da evolução da abertura

de filiais e matrizes de grandes corporações abertas (fundadas) nos municípios selecionados nos períodos assinalados. A partir da localização dos empreendimentos de grande porte na RMR e no TES, nos dois períodos assinalados, foram elaborados mapas temáticos, utilizando-se a base de dados intitulada Cadastro SEBRAE de Empresas, em nível de setor censitário. O objetivo é deixar claro o movimento desses grandes empreendimentos no espaço metropolitano, onde se observa uma grande convergência de empreendimentos para o núcleo da RMR (Cidade do Recife) no período estudado, 2000 – 2012, confirmando a hipótese central desta tese. Ressalte-se que grande parte desses empreendimentos, na Cidade do Recife, são filiais de grandes empresas, cujas matrizes estão em outras localidades (estados e regiões), fundamentalmente voltadas para os setores de comércio e serviços.

Um outro aspecto observado neste capítulo foram as estruturas de comando da gestão empresarial e pública, cuja análise considera-se relevante ao entendimento dos movimentos e das conexões territoriais dos municípios do TES e da RMR. A base de informações utilizadas para esta análise foi o estudo recentemente realizado pelo IBGE (2014), intitulado *Redes e Fluxos do Território: Gestão do Território*. O referido estudo permite o entendimento das conexões entre as cidades estudadas e as estruturas de comando, dando conta do papel dos agentes econômicos da gestão pública e empresarial nestes espaços. Este exame se complementa às análises anteriores, relativas ao movimento de abertura das Grandes Empresas na RMR, no TES e na Cidade do Recife; bem como nos indicadores socioeconômicos apresentados (renda domiciliar e densidade demográfica), possibilitando o aprofundamento do teste de hipótese desta pesquisa.

Ainda, como forma de testar e calibrar a hipótese central desta pesquisa, foram realizadas entrevistas estruturadas com formadores de opinião sobre o CIPS, o TES e a Cidade do Recife. O objetivo dessas entrevistas foi captar as percepções sobre a trajetória e as perspectivas de desenvolvimento do CIPS, da RMR, do Território Estratégico e da Cidade do Recife com especialistas e lideranças portadoras de uma visão geral do Estado de Pernambuco, do CIPS e do TES.

O Capítulo 5 tem por objetivo apresentar as deficiências de infraestruturas econômicas e sociais da RMR e do TES objetivando reforçar o argumento de que o modelo de desenvolvimento tomado como base é um processo modernizante em bases

conservadoras, em que se assiste ao tradicional pacto político-social e tecnocrático do setor público com o grande capital industrial e o grande capital imobiliário, não se constatando mudanças nos padrões das estruturas sociais, culturais e econômicas, e sim a manutenção e perpetuação do *status quo* pré-existente no que pese a transformações modernizadoras. O capítulo apresenta ainda a descrição da estrutura física de transportes e deslocamentos dos municípios do TES, bem como os aspectos precários do processo urbanístico, sendo concluído com uma análise dos empreendimentos imobiliários implantados e anunciados à luz destes fatores restritivos.

Além dos mapas assinalando o movimento dos grandes empreendimentos, foram elaborados mapas temáticos relativos ao sistema viário (rodovias federais e estaduais etc.), cruzando-os a população e a estrutura de renda familiar das cidades do Território Estratégico de Suape e dos demais municípios da RMR. Cumpre ressaltar que tais mapas foram desagregados por setor censitário, a partir de base de dados alfanuméricos, para os anos de 2000 e 2010. Ao analisar o comportamento dessas variáveis nos municípios da RMR e do TES, observa-se que as rendas domiciliares e a densidade demográfica são maiores nas cidades onde há o predomínio de acesso por rodovias.

O Capítulo 6 tem por objetivo principal analisar a Cidade do Recife como centro dinâmico de uma rede regional. A questão que se coloca neste capítulo é o recente desempenho da Cidade do Recife na RMR e sua integração com os municípios que compõem o TES. O capítulo encontra-se dividido em duas seções. A primeira trata da estrutura de comando da Cidade do Recife na RMR e no TES. Nela são analisados estudos recentes que denotam a importância dessa metrópole no processo de condução da rede de cidades na RMR. Na seção 2 é feita uma leitura e interpretação integrada entre o TES e a Cidade do Recife sob a ótica da formação de uma economia caracterizada por uma estrutura de modernização conservadora. O capítulo é finalizado com uma análise da nova estrutura espacial metropolitana, sinalizando para o redesenho da nova configuração espacial, na qual se constata a persistência de um modelo nuclear na RMR e a afirmação do monocentrismo da metrópole.

A conclusão geral é uma síntese dos aspectos centrais discutidos nos capítulos anteriores com reflexões sobre os desdobramentos futuros do comportamento do ordenamento do território do TES e da RMR. Assume-se, nesta tese, que os elementos

que formam as diversas estruturas interurbanas e as intensidades dos fluxos materiais que emanam dessas estruturas definem a configuração espacial do território e o grau de centralidade dos núcleos urbanos. A existência, em Pernambuco, de uma infraestrutura básica combinada com a vontade política contribuiu, decisivamente, para atrair esses investimentos, tornando esse Estado competitivo em termos nacionais ao viabilizar grandes plantas industriais, em especial, de forma articulada com o comércio inter-regional. Esses novos investimentos, dos quais alguns já implantados ou em fase de implantação, possibilitarão uma configuração produtiva mais harmoniosa para o Estado na medida em que estão centrados em dois setores específicos de atividades, que são a indústria química petroquímica e a indústria naval (metalmecânica), setores esses inseridos em uma ampla cadeia produtiva com fortes efeitos inter e intraindustriais.

2 ESPAÇO, ESTRUTURA ESPACIAL E ECONÔMICA: DEFINIÇÕES E TEORIAS

O presente capítulo visa a explicitar conceitos e matrizes teóricas do desenvolvimento regional e urbano, de forma a se dispor de instrumentos de análise para melhor apreensão do objeto empírico que se tem em mira: os processos econômicos que vêm ocorrendo no CIPS e como eles vêm impactando a estrutura espacial do seu entorno e da RMR.

Para melhor exposição, o presente capítulo está dividido em três seções. No Item 1, é abordado o conceito de espaço de contradições ou conflitual, pretendendo-se estudar as interações entre os elementos que compõem o espaço (fixos e fluxos), para compreender a dinâmica do sistema espacial. Tais elementos muitas vezes possuem amplas contradições em suas funções e objetivos e encontram-se sempre em processo de mutação. Essa discussão apoia-se em dois grandes pensadores: Henri Lefebvre e Milton Santos.

Neste item serão discutidos os conceitos de estrutura espacial e econômica. Embora não se tenha a intenção nem se constitua objetivo deste trabalho aprofundar o debate sobre as diversas teorias que fundamentam o conceito de estrutura, e dada a sua elevada complexidade conceitual e teórica, aceita-se o conceito de estrutura econômica apresentado pelo economista francês François Perroux (1955). O outro conceito, fundamental para o entendimento da presente tese, é o de estrutura espacial. Este remete aos principais elementos (fixos) responsáveis pelas formas/padrões de ocupação de um determinado território. Outra categoria de análise relevante será a trabalhada pela corrente teórica dos autores denominados estruturalistas (Perroux, Myrdal e Hirschmann). Tais autores trazem elementos, conceitos e modelos de análise para o entendimento das chamadas economias com desequilíbrios e dos efeitos dos polos de crescimento sobre o ambiente. O tratamento teórico dado por esses autores ao entendimento das dinâmicas econômicas espaciais permite reflexões e dá pistas relevantes ao entendimento do problema empírico.

O Item 2 refere-se ao conceito de território, desenvolvimento e redes. Compartilha-se nesta pesquisa a noção de que o território é construído historicamente, sendo produzido no espaço geográfico a partir de diferentes relações sociais e econômicas.

O Item 3 discute o conceito de centralidade. Para isto, serão analisadas e tomadas por base as teorias das localidades centrais de Walter Cristaller (1933) e August Losch (1954). Trata-se de discussões que, se adaptadas à contemporaneidade, trazem elementos relevantes e estratégicos para o entendimento amplo do conceito de centralidade urbana. Este item é concluído com uma reflexão das tipologias de Distrito Industrial propostas por Ann Markusen em seu trabalho intitulado *Áreas de Atração de Investimentos em um Espaço Econômico Cambiante: uma Tipologia de Distritos Industrial*, publicado em 1995.

2.1 Espaço de contradições : estrutura espacial e estrutura econômica

O espaço³ constitui uma das categorias de análise mais importantes para o adequado entendimento do processo de desenvolvimento econômico, pois é nele que se materializa o processo de desenvolvimento e de realização das pessoas. Entende-se por desenvolvimento “a combinação das transformações de ordem mental e social de uma população que lhe possibilitam o aumento cumulativo e duradouro do seu produto real global” (Perroux, 1964, pág.179). Ao incorporar os elementos relativos às transformações de ordem mental e social de uma população, Perroux dá um salto qualitativo na análise econômica. Este conceito é compartilhado por Furtado (1979) ao qual destaca que o crescimento é o aumento de produção em um determinado setor econômico especializado. E o desenvolvimento para o autor “é o mesmo fenômeno quando observado do ponto de vista de suas repercussões no conjunto econômico de estrutura complexa”. Continua o autor destacando que “o conceito de desenvolvimento supera, portanto, o conceito de crescimento” (Furtado, 1979, pág 91).

³ Emanuel Kant em sua obra *Crítica da Razão Pura* considerava o espaço como “condição de possibilidades de fenômenos”. Para W.E. Moore (1963) o espaço é uma condição do comportamento, mas condição passiva, só varia quando o comportamento humano varia. Para Emile Durkheim (1895, 1962) o espaço é uma coisa, existe fora do indivíduo, se impõe ao indivíduo, é, portanto, um fato social, uma realidade objetiva. Durkheim destaca ainda que “existem mais sobrevivências na sociedade que nos organismos biológicos”. Para Karel Kosik (1967) o espaço é um fato social e histórico (Santos, 2008).

Henri Lefebvre, em sua obra *Espaço e Política* (1976), destaca:

Não se pode dizer que o espaço seja simplesmente um instrumento, é o mais importante de todos os instrumentos, é pressuposto de toda a produção e de todo o intercâmbio. Está essencialmente vinculado com a reprodução das relações sociais de produção (LEFEBVRE, 1976, p. 34).

Sobre as relações sociais de produção, o autor enfatiza:

Deve-se tomar como referência não a produção no sentido restrito dos economistas – isto é, o processo de produção das coisas e de seu consumo –, mas a reprodução das relações de produção. Nesta ampla acepção, o espaço da produção implicaria, portanto, e encerraria, em seu seio, a finalidade geral e a orientação comum a todas as atividades dentro da sociedade neocapitalista. Trata-se da produção no mais amplo sentido da palavra: produção das relações sociais e reprodução de determinadas relações (LEFEBVRE, 1976, p. 34).

Ainda com relação às diversas imbricações das relações sociais de produção nos processos econômicos e sociais que ocorrem e determinam dialeticamente a natureza do espaço, Henri Lefebvre (1974) destaca que é neste espaço de contradições e de conflitos que se realiza a reprodução das relações de produção. Tais conflitos são decorrentes das relações de produção, advindos ou não do tempo histórico. Destarte, acrescenta o autor, a sobrevivência do capitalismo estaria associada a um espaço de produção e de reprodução econômica e social, e esse espaço, expressão das relações sociais de produção, serve de suporte para que tais relações aconteçam.

Santos (2009) aceita o conceito de Lefebvre sobre espaço e destaca a necessidade de apreensão dele a partir de categorias de análises objetivas. Para ele, o estudo que considera apenas a dialética da forma de produção e das relações sociais de produção perde a validade nas condições históricas atuais.

Para o autor:

O espaço é formado por um conjunto indissociável, solidário e contraditório, de sistemas de objetos e sistemas de ações não considerados isoladamente, mas como o quadro único no qual a história se dá. No começo era a natureza selvagem, formada por objetos naturais, que ao longo da história vão sendo substituídos por objetos fabricados, objetos técnicos, mecanizados e, depois, cibernéticos, fazendo com que a natureza artificial tenda a funcionar como uma máquina. Através da presença desses objetos técnicos,- hidroelétricas, fábricas, fazendas modernas, portos, estradas de rodagem, estradas de ferro, cidades -, o espaço é marcado por esses acréscimos, os quais dão um conteúdo extremamente técnico (SANTOS, 2009, p. 63).

O autor chama a atenção para o fato de cada vez mais os sistemas de objetos serem artificiais e as ações terem intencionalidades estranhas ao lugar e aos seus habitantes (SANTOS, 1998, p. 117). O homem necessita de um conhecimento profundo do território para neutralizar as intencionalidades estranhas e sugerir ações de interesse social de forma eficaz e produtiva.

Afirma ainda este autor:

Entre o que somos e o que desejamos ser, entre os impasses atuais e as possibilidades e esperanças, jamais o homem e as regiões tanto necessitaram de conhecimento. Tudo começa com o conhecimento do mundo e se amplia com o conhecimento do lugar, tarefa conjunta que é hoje tanto mais possível porque cada lugar é mundo. É daí que advém uma possibilidade de ação. Conhecendo os mecanismos do mundo, percebemos por que as intencionalidades estranhas vêm instalar-se em um dado lugar, e nos armamos para sugerir o que fazer no interesse social (SANTOS, 1998, p. 117).

Continuando a analisar o processo de interação entre os sistemas de objetos e sistemas de ação, Milton Santos destaca:

De um lado, os sistemas de objetos condicionam a forma como se dão as ações e, de outro lado, o sistema de ações leva à criação de objetos novos ou se realiza sobre estes objetos preexistentes. É assim que o espaço encontra a sua dinâmica e se transforma (SANTOS, 2009, p. 63).

Para Santos, os objetos são construídos em função da ciência e da técnica. Sobre a técnica, chama a atenção para o fato de que a história universal é a história absoluta das técnicas manejadas por grupos sociais portadores de técnicas socioculturais diversas com desdobramentos sobre o espaço. Localidades que acolhem a técnica tendem a se tornar espaços privilegiados de modernização, com tendência de polarização. São os chamados *espaços inteligentes*. A influência da técnica sobre o espaço ocorre de duas maneiras (SANTOS, 2009):

- (1) através das infraestruturas técnicas (portos, rede rodoviária, rede ferroviária, sistema de transporte público, sistema educacional, sistema de saúde etc.);
- (2) através da introdução dos novos métodos de produção, o que se dá com os investimentos produtivos de empresas inovadoras ou não.

As formas de domínio do espaço acima citadas ocorrem através da existência do *objeto técnico concreto*. O *objeto técnico concreto* influencia o entorno em que se encontra inserido em função do processo de difusão e de propagação dos seus efeitos. A ação se

torna a mais eficaz possível quando há uma grande aderência do objeto técnico (fixo) ao espaço (SANTOS, 2009).

Sobre a ação, Santos destaca:

A ação é própria do homem. Só o homem tem ação, porque só ele tem objetivo e finalidade. A natureza não tem ação porque ela é cega, não tem futuro. As ações humanas não se restringem aos indivíduos, incluindo, também, as empresas, as instituições (SANTOS, 2009, p. 82).

Santos (1998) chama atenção para o fato de os objetos e ações necessitarem de um discurso para se impor numa determinada localidade. A força desse discurso está vinculada às características das estruturas internas dos objetos e também ao poder de sedução (do objeto e das ações) perante a sociedade (SANTOS, 1998).

Masini, citado por Santos (2009, p. 80), ressalta que embora as ações sejam decorrentes do homem, o homem comum tem um papel limitado neste processo. Os grandes responsáveis pelas ações são: os governos, as empresas multinacionais, as organizações internacionais, as grandes agências de notícias, os chefes religiosos.

No caso do CIPS, por se tratar de um Complexo Industrial Portuário com alta densidade de sistema de objetos técnicos e sistemas de ações localizados (com plantas industriais de grande porte, com grandes possibilidades de retorno de investimento no médio e longo prazo e com amplas tomadas de decisões no sentido *latu sensu*), o discurso do desenvolvimento vem sendo facilmente introduzido nos diversos grupos da sociedade. Não obstante, existem tensões sociais e problemas de natureza estrutural no TES, de difícil reversão em curto prazo. Isso será analisado no Capítulo 3 da presente tese.

É oportuno registrar que para Milton Santos (2009) há duas formas de analisar o espaço geográfico: a que aborda as conexões estabelecidas entre os elementos *fixos* e *fluxos* e a que considera a configuração geográfica e as relações sociais.

Sobre fixos e fluxos, Santos esclarece:

A análise dos fluxos é às vezes difícil, pela ausência de dados. Mas, o estudo dos fixos permite uma abordagem mais cômoda, através dos objetos localizados: agências de correio, sucursais bancárias, escolas, fábricas etc. Cada tipo de fixo surge com suas características que são técnicas e organizacionais. E, desse modo, cada tipo de fixo corresponde a uma tipologia de fluxo. Um objeto geográfico, um fixo, é essencialmente um objeto técnico, mas também, um objeto social, graças aos fluxos. Fixos e fluxos interagem e se alteram mutuamente (SANTOS, 1988, p. 78).

Com relação aos elementos *fixos*, as ações que emanam deles modificam os lugares em que estão inseridas, criando novos fluxos, redefinindo, inclusive, os lugares. Quanto aos *fluxos*, “estes são o resultado direto e indireto das ações e atravessam e se instalam nos fixos” (SANTOS, 2009, p. 61). *Fixos e fluxos* se organizam compondo redes de diferentes naturezas, extensões e propriedades.

A *configuração territorial ou geográfica* consiste na segunda forma de analisar o espaço. O processo econômico e social que está por trás da configuração territorial é a divisão territorial do trabalho consiste no modo pelo qual os recursos disponíveis se distribuem social e geograficamente (SANTOS, 2009). A divisão territorial do trabalho é, portanto, portadora das forças de transformação e possui um papel privilegiado na organização do espaço, na medida em que grandes investimentos produtivos e ou de infraestrutura, estruturados espacialmente, alteram a especificidade produtiva de diversas áreas previamente existentes .

A dinâmica territorial é determinada por dois grandes elementos estruturais: investimentos produtivos e sistema de infraestrutura, em especial, o sistema de transportes e de comunicações, que determina o sentido dos fluxos. Por outro lado merece uma ressalva que o processo de colocar a produção em movimento é um dos maiores desafios da dinâmica territorial do desenvolvimento. Não basta produzir volume, é necessário favorecer a fluidez, a circulação. O ritmo e intensidade da fluidez é, na realidade, o grande responsável pelas transformações dos objetos técnicos e conseqüentemente aos lugares onde estão inseridos (SANTOS, 2009, p. 274). Lugares com baixa capacidade de fluidez tendem a se tornar pouco competitivos e a envelhecer mais rápido, em detrimento de lugares com alta fluidez. Os fluxos dão vida aos espaços e são os responsáveis pelo processo de acumulação de capital.

Como a dinâmica dos fluxos influencia a dinâmica do espaço, o espaço sofre alterações após ter sido alcançado pelos fluxos (SANTOS, 2009).

A capacidade de atrair investimentos e atividades competitivas depende do grau de amadurecimento das estruturas físicas que asseguram a fluidez dos bens materiais e imateriais. A capacidade de gerar fluidez é uma tarefa conjunta do poder público e da iniciativa privada, consistindo fundamentalmente na estruturação de infraestruturas que são vitais ao funcionamento dos espaços. Embora o espaço não seja um produto “congelado”, e sim em permanente estado de transformação, seus elementos fixados ao solo são os fixos. Acontece que esses elementos metamorfoseiam-se em outras formas (adaptando-se), quando muda a finalidade responsável por sua origem ou por seu conteúdo. É o caso, por exemplo, de uma escola transformada /adaptada para ser um hospital; ou um centro de treinamento técnico transformado em *shopping center* etc. Santos (1985, p. 28) considera o espaço como um “sistema complexo, um sistema de estruturas, submetido em sua evolução à evolução de suas próprias estruturas”.

Acrescenta Milton Santos (1985) que estão implícitas no conceito de espaço duas noções fundamentais ao entendimento dialético: o conceito de sistema e o de estrutura. O sistema espacial é composto por elementos de natureza complexa e diversificada, tais como: os homens (empregados e desempregados que trabalham e demandam bens e serviços); capitalistas (pequenos, médios e grandes empresários); as firmas (unidades técnicas de produção de bens, serviços e ideias); as instituições (produzem normas e legitimações); o chamado meio ecológico (conjunto de complexos territoriais que constituem a base física do trabalho humano); e a infraestrutura (trabalho humano materializado na forma de casas, plantações, caminhos etc.). Cada um desses elementos dentro do espaço possui fatores de intercambialidade (ou interação) que são forças determinantes da produção social, sofrendo mutações de acordo com o período histórico.

Estudar as interações entre os elementos que compõem o espaço é condição de fundamental importância para a compreensão da dinâmica dos sistemas espaciais, já que os elementos estão submetidos a variações quantitativas e qualitativas e estão sempre em processo de transformação. Dada a singularidade e especificidade do lugar, cada variável tem uma idade e um valor diferente em relação ao lugar em que se encontra. Cada lugar possui, por conseguinte, uma estrutura técnica e de capital própria,

com diferentes padrões de combinação e diferentes estágios de desenvolvimento. Entre os exemplos de evolução espacial, destacam-se: a construção de uma nova estrada; de um novo porto, de um novo bairro; de uma nova cidade etc.

As relações generalizadas entre os elementos formam o chamado *sistema econômico*. O sistema comanda o modo de produção. O espaço é, portanto, um sistema dinâmico de objetos e ações em evolução permanente e resultado da história dos processos produtivos e sociais. Para Santos (1985), investimentos em capital fixo alteram o meio técnico-científico-informacional através da criação de novos processos produtivos que, superpondo-se um ao outro, modificam esse meio e alteram as relações entre os elementos, modificando, por conseguinte, o todo. Isso pode ser notado, claramente, no caso do CIPS e em seu entorno, onde objetos técnicos como os meios de acessibilidade e grandes plantas industriais vêm se implantando e se difundindo no espaço geográfico, alterando e repercutindo os diversos elementos (o sistema), assim como novos equipamentos imobiliários e do setor de logística rebatem no entorno.

Para Santos (1985), o espaço é também um sistema de estruturas. Cada estrutura evolui quando o espaço total evolui, e a evolução de cada estrutura afeta a totalidade⁴. O *espaço* está, portanto, em evolução permanente. Isso é resultante da combinação das seguintes estruturas: de uma estrutura demográfica específica; de uma estrutura de produção específica; de uma estrutura de renda específica; de uma estrutura de consumo específica; de uma estrutura de classes específica e de um arranjo de técnicas produtivas e organizativas utilizadas por aquelas estruturas. A realidade social resulta da interação dessas estruturas, sendo a ação externa o elemento chave de modificação das estruturas e dos sistemas espaciais.

O economista francês François Perroux (1955) desenvolveu também o conceito de espaço⁵, inserindo-o na teoria econômica. Para o autor, o espaço econômico é um

⁴A noção de totalidade é central na obra de Santos por tratar-se de elemento fundamental para o conhecimento e análise da realidade. Karel Kosik (1967) considera a decomposição do todo como o traço mais característico do conhecimento. Na obra *Teoria do Homem e do Cidadão*, Thomas Hobbes afirma que, tal como num relógio ou outro mecanismo algo complexo, é impossível saber com exatidão qual é a função de cada uma das peças e pequenas engrenagens, salvo desmontando o todo e estudando, um por um, a matéria, a forma e o movimento dos elementos” (SANTOS, 1985).

⁵Na literatura econômica o conceito de espaço econômico e de região desenvolvidos por François Perroux e Jacques Boudeville é um dos mais utilizados. Perroux definiu os espaços econômicos como espaços abstratos, formados por um conjunto de relações econômicas, sociais, institucionais e políticas interdependentes, sem considerar aspectos geográficos, pois acreditava que as atividades econômicas, sociais e políticas são deslocalizadas, tendo apenas uma dimensão econômica, social ou política. Em

espaço abstrato (conceito matemático) no qual devem ser analisadas as inter-relações econômicas. Para Perroux, os espaços econômicos devem ser entendidos em sua complexidade, e a empresa, que é a unidade de produção de bens e serviços, ocupa lugar primordial dentro desse espaço, construindo relações econômicas com seus fornecedores de matérias primas e com os seus compradores, relações estas mutáveis ao longo do tempo.

Um outro aspecto relativo ao espaço econômico é que a empresa constrói um campo de forças centrípetas e centrífugas que podem ser invalidadas pelos campos de força de outras empresas (PERROUX, 1969). Sendo assim, os espaços econômicos existentes dependem das vicissitudes específicas dos diversos fenômenos econômicos que, por sua vez, relacionam-se com suas respectivas estruturas, com implicações na estrutura espacial e vice-versa.

Os conceitos de **estrutura econômica e estrutura espacial** afiguram-se como central na discussão deste trabalho e sua definição precisa é essencial para o atingimento dos objetivos fins da análise. Do ponto de vista epistemológico, a palavra *estrutura* assume diversos sentidos, sendo aplicada à área de anatomia, de arquitetura e construção, biologia, filosofia, física quântica, sociologia, linguística etc.

Lalande em seu *Vocabulaire Critique de La Philosophie* (LALANDE apud BARRE, 1962, p. 185) assume que a palavra estrutura pode ser tomada em dois sentidos: a) disposição das partes que formam um todo, por oposição à sua função (anatomia e fisiologia);

consequência, ele dividiu os espaços econômicos em três: espaço homogêneo (formado por elementos que apresentam características semelhantes. Ele traz implícita a ideia de uniformidade), espaço polarizado (formado por pontos ou polos onde se concentram as atividades econômicas, sociais, políticas e administrativas, inter-relacionadas com outros pontos do espaço em uma relação de dominação. Ele é heterogêneo e as relações existentes entre ele são complementares, sendo que os polos econômicos mantêm com o polo de ordem imediatamente superior mais trocas do que com polos da mesma ordem); e espaço de planejamento (caracterizado como sendo referência espacial de decisões econômicas). Representa um conjunto de áreas, dependentes de uma decisão central, no qual será desenvolvido um plano. São espaços definidos por empresas ou entidades públicas, nos quais elas desenvolverão suas atividades ou ações de interesse, com o intuito de melhorar o aproveitamento de suas potencialidades ou atingir seus objetivos. Esta mesma classificação também pode ser utilizada para as regiões: regiões homogêneas, regiões polarizadas e regiões de planejamento. Boudeville ainda recomenda a diferenciação entre espaços geográficos e espaços econômicos, pois considera a característica geográfica, ou seja, a localização da região dentro dos limites político-administrativos, indispensável. Segundo o autor, o espaço econômico se forma a partir da inclusão de um espaço matemático em um espaço geográfico concreto.

b) “um todo formado de fenômenos solidários, de tal forma que cada um de seus elementos dependa dos outros e só pode ser o que é através de sua relação com eles”(BARRE, 1962, p. 185).

Barre afirma que o conceito de estrutura manifesta-se tanto no plano da explicação, quanto no plano da ação. No plano da explicação: a) permite compreender melhor o funcionamento da economia; b) permite evitar as interpretações mecanicistas; c) permite a aplicação das teorias econômicas. No plano da ação, o conceito de estrutura permite elaborar uma política econômica eficaz (BARRE, 1962, p. 101).

Para esse autor, as políticas econômicas de intervenção variam em suas intensidades e meios em função da idade da estrutura e do seu grau de solidez.

Por fim, veja-se que o conceito de **estrutura econômica**⁶ é instrumento de economia aplicada que possibilita, também, através da análise e compreensão sobre a importância relativa, a interdependência e a função dos diversos elementos constitutivos, a adoção de estratégias ou métodos de intervenção no domínio econômico com vistas a promover mudanças no aparelho produtivo e na sociedade, viabilizando, inclusive, a definição, criação e adoção de novos instrumentos específicos de política econômica e social.

⁶Segundo definição proposta por François Perroux (*Cours d'Économie Politique*), um dos fortes expoentes da Teoria Estruturalista “a estrutura de uma unidade econômica é o conjunto de proporções e relações que a caracterizam em determinadas condições e em dado momento”. *Proporções*, ou seja, a importância relativa dos elementos que compõem a unidade examinada. *Relações*, ou seja, ligações estabelecidas entre os elementos que constituem a unidade de um lado, e, de outro, entre esta unidade e as outras unidades econômicas. Pode-se estudar a estrutura econômica, por exemplo, no caso de uma Nação: a) por setores da atividade econômica: primário, secundário e terciário; b) segundo a natureza das atividades produtivas: agrícolas, industriais, comerciais, financeiras; c) segundo as dimensões das unidades econômicas: micro, pequenas, médias e grandes unidades. d) segundo a distribuição da renda nacional: entre grupos definidos (BARRE, 1962).

Trata-se de categoria de análise econômica de grande utilidade prática, revestindo-se para muitos do título de nova teoria econômica, a Teoria Estruturalista. Com efeito, trouxe novos elementos ou conceitos de novos modelos econômicos e a análise das relações e interação entre os fenômenos econômicos e que são passíveis de ação modificativa racional e programada. Inicialmente, permite, dá ensejo a medir-se as características estruturais típicas de sociedades de maior ou menor nível de desenvolvimento econômico (desenvolvida ou de bem-estar) e outra de nível inferior (subdesenvolvida ou em desenvolvimento). Em segundo lugar, dá ensejo, também, através da análise aprofundada da importância relativa e função dos diversos elementos constitutivos, à adoção de estratégias ou métodos de se promover mudanças no aparelho econômico e na sociedade, viabilizando inclusive a definição e adoção de novos instrumentos específicos de política econômica.

Como exemplo desse recurso ao conceito e análise estruturalista, cita-se a teoria do desenvolvimentismo ou do desenvolvimento, a exemplo da adotada pela CEPAL na América Latina e perfilada por Celso Furtado.

Neste trabalho, serão estudados os movimentos econômicos das cidades que compõem o território estratégico de Suape, o que inclui a estrutura econômica e a estrutura socioeconômica. Grande parte dessas informações serão colhidas nos Censos de 2000 e 2010 e nos relatórios técnicos mencionados anteriormente.

O conceito de **estrutura espacial**⁷ é uma outra categoria analítica relevante ao entendimento teórico conceitual da presente tese. Consiste basicamente na análise da distribuição da rede de cidades e suas conexões locais (estradas, vias, rodovias, ferrovias, portos, aeroportos), regionais, nacionais e internacionais. Noutras palavras, estrutura espacial consiste na distribuição dos objetos técnicos relevantes (naturais ou construídos) que permitem e viabilizam a dinâmica territorial. Tais objetos possuem fundamental importância na configuração territorial, pois é a partir deles que são emanados os fluxos materiais e imateriais.

A estrutura econômica consiste nas atividades produtivas de uma sociedade (atividade agrícola, industrial, comercial, financeira) e a estrutura espacial é o capital imobilizado/fixo, como afirma Marx (apud HARVEY, 2011, p. 51). Este capital imobilizado viabiliza a fluidez da estrutura econômica e, dependendo da sua disponibilização física, redesenha configurações geográficas das mais diversas ordens, integrando espaços geográficos ou criando descontinuidades geográficas.

No caso do CIPS, além dos pesados investimentos produtivos implantados e em implantação (a exemplo do estaleiro naval, refinaria de petróleo e indústrias químicas e petroquímicas de base), existem objetos técnicos infraestruturais (porto, terminais portuários, rodovias, subestação, linha de transmissão de energia elétrica, ferrovias, projetos imobiliários etc.) que exercem e exercerão importantes funções na dinâmica do território.

⁷Para Marx, as estruturas espaciais se manifestam através de formas fixas e imóvel (capital imobilizado) de recursos de transportes, instalações fabris e outros meios de produção de consumo, impossível de serem removidos sem serem destruídos. Tais estruturas espaciais criam barreiras contra a acumulação adicional, já que a existência no passado de capital fixo e de imobilizado em uma paisagem geográfica inibe a construção de novos ativos imobilizados (HARVEY, 2011, p. 51).

Para fins desta pesquisa, aceita-se o conceito de estrutura como um *constructo*, não uma abstração mental. Estrutura é sempre uma realidade concreta e está inserida dentro de um sistema. Sistema, por sua vez, é o conjunto de todos os elementos que compõe o todo. Estruturas são apenas os elementos essenciais ao funcionamento do todo.

A partir do conceito de estrutura, uma corrente de economistas incorporou no seu arcabouço teórico os elementos estruturais nas mais diversas dimensões de análise, a exemplo: do regime de propriedade de terra, do controle das empresas por grupos estrangeiros, das relações sociais etc. (FURTADO, 1979).

Entre os pensadores estruturalistas que entraram em cena na década de 50, destacam-se François Perroux (1969), Gunnar Myrdal (1957) e Albert Hirschman (1958). François Perroux⁸ define estrutura “por uma rede de relações, uma série de proporções entre fluxos e estoques de unidades elementares e de combinações efetivamente significativas dessas unidades”⁹. As desigualdades no interior da estrutura criam diferentes capacidades de criar estoques e fluxos” (PERROUX, 1969, p. 371).

Além de ser o grande difusor da abordagem estruturalista na ciência econômica, nas décadas de 1950 e 1960, o economista francês François Perroux (1969) propõe discussões teóricas relevantes para a análise dos polos de desenvolvimento. Para esse autor, as inovações, bem como o Estado, possuem um papel fundamental na dinâmica capitalista, sendo responsáveis por mudanças estruturais. Partindo das proposições apresentadas por Schumpeter a respeito das inovações na dinâmica capitalista, Perroux explora as relações entre indústrias que ele denomina de “motrizes” com as chamadas indústrias “movidas”.

No caso do CIPS, existem três empreendimentos-chave ou motrizes capazes de gerar os chamados efeitos propulsivos perrouxianos, que são: os estaleiros navais, com destaque para o estaleiro Atlântico Sul, a Refinaria de Petróleo Abreu e Lima e o Polo Integrado de Produção de Polyester (Petroquímica Suape – CITEPE).

⁸Professor no Collège de France, François Perroux criou em 1955 o Instituto de Ciência Econômica Aplicada (ISEA) e é um dos grandes difusores do modelo estrutural entre os economistas.

⁹Para François Perroux, *unidade econômica simples* é quando a produção de bens e serviços depende de apenas um agente econômico; *unidade econômica complexa* é quando depende de mais de um agente econômico; *conexão* é o percurso habitual de bens e serviços entre as unidades produtivas.

Para Perroux (1969), indústrias “motrizes”, “chave” ou “líderes” seriam aquelas que possuem caráter propulsivo ou dinâmico sobre as atividades econômicas de uma dada região. Dado o seu caráter propulsivo, tais empresas, em seus conjuntos, seriam capazes de agir sobre as suas próprias estruturas, alterando a direção dos fluxos e consequentemente do nível de atividade e atmosfera econômica. Assim, a indústria “motriz” possui papel fundamental no processo de desenvolvimento econômico, já que ela tem capacidade de aumentar o nível de vendas e de compras de serviços de outras empresas. Ela induz um ambiente de crescimento a partir das relações com as “indústrias movidas” e, consequentemente, altera as estruturas econômicas.

Conforme destaca ainda o autor, o crescimento não ocorre de forma homogênea no espaço. Os polos de crescimento expandem-se com intensidades variadas e com efeitos diversos sobre o ambiente geográfico em que estão inseridos. No caso de um polo industrial complexo e dinâmico, ele modifica não só o meio geográfico em que está inserido, como também a estrutura inteira da economia nacional em que estiver situado. Esses efeitos decorrem da intensificação do nível de atividade econômica e do encadeamento produtivo.

Sobre os polos de crescimento, François Perroux destaca:

O crescimento econômico não aparece simultaneamente em toda parte. Ao contrário, manifesta-se em pontos ou polos de crescimento, com intensidades variadas e expande-se por diversos canais, com efeitos finais variáveis sobre toda a economia (PERROUX, 1969, p. 146).

Na visão de Perroux, a expansão de um polo, situado em uma região atrasada, requeria pelo menos duas condições básicas:

- (1) capacidade do polo em gerar efeitos em cadeia, ou seja, efeitos que induzam a novos investimentos;
- (2) capacidade de minimizar os vazamentos para outras regiões.

Todos os empreendimentos que estão sendo implantados ou em implantação no CIPS ou no TES anteriormente mencionados, a princípio, atendem a pelo menos uma dessas condições básicas perrouxiana, fato este extremamente favorecedor ao processo de desenvolvimento regional.

Entre as críticas à teoria de François Perroux, situam-se estudos que mostram que os efeitos multiplicadores e aceleradores, provenientes de polos de crescimento em regiões mais pobres, são pequenos e há um grande vazamento de recursos para regiões mais ricas. Vários países chegaram a propor e implementar estratégias de desenvolvimento regional baseadas no conceito de polos de crescimento de François Perroux. Todavia, muitas dessas experiências de desenvolvimento regional falharam, notadamente por não terem sido capazes de difundir as inovações tecnológicas, tendo ocorrido até uma maior concentração regional nos países que adotaram o citado modelo.

Além de Perroux, destacam-se mais dois autores estruturalistas que deram contribuições relevantes à Teoria do Desenvolvimento Regional: Gunnar Myrdal (1957), Hirschman (1958). Tais autores foram fundamentais no desenvolvimento de políticas econômicas, com destaque para o incentivo e à criação de instituições de desenvolvimento que objetivaram reduzir as heterogeneidades regionais.

O sueco Gunnar Myrdal (1972) é outro autor estruturalista, cuja contribuição mais conhecida acerca do desenvolvimento/subdesenvolvimento diz respeito ao princípio do *círculo vicioso*, que ele denomina "causação circular e acumulativa", pelo qual um fator negativo é, simultaneamente, causa e efeito de outros fatores negativos.

Contrariando os princípios do equilíbrio geral neoclássico, segundo os quais haveria um processo de convergência de renda inter-regional, o jogo das forças econômicas de mercado, segundo Myrdal, tenderiam a aumentar a desigualdade entre as regiões. As forças do mercado, atuando livremente, tenderiam a provocar uma concentração econômica dentro do espaço nacional, criando o chamado "círculo vicioso". Em função do processo de "causação circular", as regiões mais pobres tenderiam a se tornar mais pobres, e as mais ricas tenderiam a se tornar mais ricas. Isso ocorreria devido a razões históricas e a dois fatores: a acumulação de economias externas e a acumulação de economias de escala. Segundo Myrdal, há uma tendência inerente no livre jogo das forças do mercado a criar desigualdades regionais e essa tendência tanto mais se agrava quanto mais pobre for o país (MYRDAL, 1972, p. 63).

A única vantagem que as regiões pobres apresentariam seria o volume (abundância) de mão de obra mais barata, condição essa absolutamente ineficiente para superar as vantagens desfrutadas pela região mais rica. Myrdal trabalhou com dois tipos de efeitos para dimensionar os impactos: efeito *spread* e o efeito *backward*.

Os efeitos *spread* são efeitos de transmissão positiva. São efeitos que arrastam. Efeitos que se transmitem de uma região rica para uma região pobre. Ocorre, por exemplo, quando o desenvolvimento de uma região rica provoca um aumento de demanda na região pobre, ou, em um segundo caso, quando uma região rica pode, por exemplo, promover o desenvolvimento de uma região pobre através do desenvolvimento do progresso técnico. Enfim, os efeitos *spreads* ocorrem quando a redução do nível de pobreza resulta do relacionamento positivo da região pobre com a região rica.

Os efeitos *backward* têm consequências regressivas e inibidoras do processo de desenvolvimento. São efeitos de transmissão negativa e que impactam negativamente o desenvolvimento de uma região pobre, com a qual se relaciona. Para o autor, o desenvolvimento de uma região rica tende a “absorver” o desenvolvimento de uma região pobre com a qual se relaciona livremente, através, por exemplo, do fluxo de mão de obra qualificada da região pobre para a região rica. Esse fato aumenta ainda mais a divergência entre as regiões pobres e ricas. Mais do que rentabilidade, retornos e lucros, as multinacionais têm procurado instalar-se em áreas de amenidades (a exemplo de lazer e de cultura), para os seus colaboradores. Grandes empresas preferem localizar-se próximas a grandes centros urbanos.

Quanto ao comércio inter-regional, segundo Myrdal, as relações que tendem a existir entre as regiões pobres e ricas sempre é de dominância. O comércio inter-regional é de dependência econômica, ou seja, a região rica impõe seu comércio em relação à região pobre. As regiões pobres tendem a produzir produtos de baixo valor agregado. À medida que a região mais rica começa a transacionar com as regiões mais pobres, o resultado ocorrido é que as regiões mais pobres terão menos condições de concorrer com as regiões mais ricas no comércio nacional.

No Brasil, a instalação de rodovias, nos anos 1950 e 1960, aumentou fortemente o comércio inter-regional. Isso possibilitou à Região Nordeste ser mais facilmente abastecida pelas regiões mais desenvolvidas do sudeste e sul do país, notadamente de produtos industrializados ou semielaborados, intensificando o processo de “causação circular” do tipo *backward* com efeitos negativos inibidores para o Nordeste, sendo quase impossível de ser revertido.

O que se conclui é que o livre mercado tem como resultado final a dominância dos efeitos *backward* sobre os *spreads*, ou seja, os efeitos negativos tendem a ser mais fortes que

os efeitos positivos. Para Myrdal, a única forma de romper e reverter esse círculo vicioso perverso e concentracionista seria a intervenção planejada do Estado sobre as livres forças do mercado. Essa intervenção bloquearia o processo de “causação circular”. O Estado capacitaria as regiões mais pobres para romper o círculo vicioso de “causação circular”, podendo a modalidade de intervenção estatal ser de forma direta ou indireta. A forma indireta seria a estruturação de políticas de estímulo ao desenvolvimento regional, a exemplo de uma política nacional de crédito destinada aos pequenos e médios produtores localizados nas regiões pobres, ou políticas de incentivos fiscais de atração de investimentos. A experiência histórica mostra, entretanto, que estímulos indiretos não são muito eficazes para reverter o quadro. Os estímulos diretos são historicamente comprovados para reduzir as desigualdades regionais, a exemplo de obras de infraestrutura físicas e humanas e investimentos diretos produtivos, a exemplo do que vem ocorrendo com a Região Nordeste, particularmente com o Estado de Pernambuco e no CIPS nos últimos anos.

O alemão Albert Hirschman (1958) compartilha com Myrdal (1970) e François Perroux (1955) essas mesmas preocupações quanto ao processo de desenvolvimento econômico. Esse autor estruturalista traz contribuições significativas à teoria do desenvolvimento regional, tendo publicado, em 1958, a obra *A Estratégia do Desenvolvimento Econômico*. Para Hirschman, o desenvolvimento econômico seria dificultado em função dos círculos viciosos. Para o autor, os países retardatários possuem em sua essência um processo de desenvolvimento econômico pouco planejado, sendo necessária a introdução de instrumentais fortes de planejamento sob a responsabilidade do Estado.

Para Hirschman (1960):

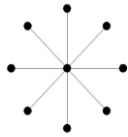
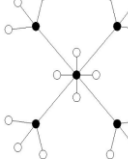
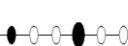
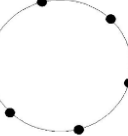
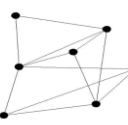
O progresso econômico não se manifesta em toda parte ao mesmo tempo e, uma vez que surja, forças poderosas promovem a concentração espacial do desenvolvimento, em volta dos pontos originários iniciais (HIRSCHMAN, 1960, p. 275).

Há, como se vê, por parte de todos esses pensadores estruturalistas, uma análise aprofundada e a defesa do papel do Estado na indução do processo de desenvolvimento. É consenso, também, nos autores supramencionados, a necessidade de regulamentação e intervenção do Estado como forma de evitar abusos de poder

econômico e conter as forças de mercado que tenderiam a acentuar os níveis de desigualdade regionais.

Corrêa (2006), analisando os padrões das estruturas espaciais e o seu entorno, apresenta tipologias para os diversos padrões de interações espaciais: rede solar, dendrítica, christalleriana, axial, circular e de múltiplos circuitos, conforme análise a seguir.

Quadro 1 – Padrões de interações espaciais em rede

 SOLAR	A rede solar caracteriza-se pela localização central de um relativamente poderoso nó, ponto focal de vias e fluxos vinculados a nós muito menores. Trata-se de rede frequentemente centralizada, com ausência de ligações entre os pequenos nós subordinados.
 DENDRÍTICA	Uma rede dendrítica é caracterizada pela localização excêntrica do centro nodal mais importante e por vias e fluxos que se distribuem segundo o padrão análogo ao de uma rede fluvial.
 CHRISTALLERIANA	A rede christalleriana [...] rede na qual o centro nodal de maior nível hierárquico tem uma localização central. Circundando-o estão centros de níveis hierárquicos inferiores dispostos sistematicamente e controlando, cada um, inúmeros centros de hierarquia ainda menor. As interações espaciais[...] obedecem à hierarquia dos lugares centrais, havendo muito pouca ou nenhuma interação entre centros de mesmo nível hierárquico
 AXIAL	A rede axial caracteriza-se pela disposição linear de nós, associada, via de regra, à existência de uma única via de tráfego linearmente disposta.
 CIRCULAR	Trata-se de rede na qual o único circuito abarca todos os nós, os quais estão dispostos de modo circular. Neste tipo de rede não há um centro nodal nitidamente dominante, ainda que os nós possam diferenciar-se entre si. Os fluxos, por sua vez, podem assumir a direção dos ponteiros de um relógio ou a direção contrária.
 MÚLTIPLOS CIRCUITOS	Na rede de múltiplos circuitos existem várias ligações possíveis entre um mesmo par de nós. É uma rede mais complexa.

LEGENDA
Hierarquia dos centros



Interações espaciais

Fonte: CORRÊA, 2006.

Assume-se que o CIPS e os núcleos urbanos do seu entorno enquadram-se no padrão do tipo christalleriano: um centro nodal de maior nível hierárquico circundado por centros hierárquicos de nível inferior, com baixa interação econômica e social. No caso da Cidade do Recife (município núcleo da RMR), ela desfruta de padrão de interação espacial do tipo rede christalleriana, ao ser o centro nodal de maior nível hierárquico sendo circundada por centros hierárquicos inferiores a exemplo dos municípios de Jaboatão dos Guararapes, Ipojuca e Cabo de Santo Agostinho, que por sua vez controlam centros hierarquicamente menores a exemplo dos demais municípios do chamado Território Estratégico de Suape. Nesta tipologia de análise, existe muito pouca ou nenhuma interação entre os centros de mesma hierarquia. Desconfia-se que de fato esse é o tipo de fenômeno que ocorre entre os municípios da rede de cidades que compõem o Território Estratégico.

2.2 Território e redes ¹⁰

Compartilha-se, neste trabalho, a noção de que o território¹¹ é construído historicamente e produzido no espaço geográfico a partir de diferentes relações sociais e a ideia de que nem todo *espaço* é um *território*. Destarte, pode-se dizer ainda que o território caracteriza-se por ser um campo de forças, uma teia ou rede de relações sociais, econômicas e políticas que se projetam no espaço (ALBAGLI, 2004).

Evidencia-se, portanto, que os territórios se movimentam e se fixam sobre o espaço geográfico. Deve-se ainda admitir que, no interior de um espaço geográfico, há diferentes territórios, fenômeno esse denominado por Haesbaert (2004) de multiterritorialidade.

¹⁰Para efeito de representação gráfica, rede é um conjunto de pontos ou nós conectados entre si por segmentos – arcos – que viabilizam o intercâmbio de fluxos – de bens, pessoas, ideias ou informações – entre os diversos pontos da estrutura, cada nó representando o ponto no qual uma curva se entrecorta. As redes podem ser abstratas (redes sociais, sistemas de relações que vinculam indivíduos ou grupos sociais entre si) ou concretas (redes de transporte e comunicação); podem ser visíveis (rodovias e ferrovias) ou invisíveis (redes de telecomunicações). As redes podem ser ainda formais/explicítas ou informais/tácitas (ALBAGLI, 2004).

¹¹O termo território vem do latim, *territorium*, que, por sua vez, deriva de *terra* e significa pedaço de terra apropriado. Na língua francesa, *territorium* deu origem às palavras *terroir* e *territoire*, este último representando o “prolongamento do corpo do príncipe”, aquilo sobre o qual o príncipe reina, incluindo a terra e seus habitantes. As noções de espaço e de território são distintas. O espaço representa um nível elevado de abstração, enquanto que o território é o espaço apropriado por um ator, sendo definido e delimitado por e a partir de relações de poder, em suas múltiplas dimensões. Cada território é produto da intervenção e do trabalho de um ou mais atores sobre determinado espaço (ALBAGLI, 2004).

Cada território é, portanto, determinado por uma combinação de condições e forças internas e externas, devendo ser compreendido como parte de uma totalidade espacial.

Ainda neste sentido, Fernandes (2005) destaca que os territórios são determinados pela diversidade das relações sociais e econômicas e podem ser caracterizados por áreas contínuas ou descontínuas em pontos e redes, formados por diferentes escalas e dimensões. Assim, os territórios podem ser países, estados, regiões, municípios, departamentos, fábricas, vilas, propriedades, moradias, salas, mente, pensamento e conhecimento.

O debate contemporâneo e as políticas públicas sobre o desenvolvimento regional e urbano têm trazido à tona o “redescobrimento” da dimensão e da “escala territorial”. Essa redescoberta resulta da observação empírica e é fruto dos insatisfatórios e fracos resultados das políticas macrorregionais implantadas no mundo, bem como dos efeitos da globalização que reduz a autonomia dos Estados Nacionais como escala privilegiada das relações econômicas, ensejando que se recrie as localidades como escala de regulação (SWYNGEDOUW, 1997 apud DINIZ, 2006).

Diniz (2006), defendendo o processo de regionalização do território a partir das dimensões de homogeneidade e polarização de François Perroux (1967) e Boudeville (1969), também destaca:

Diante do conflito das escalas, das características de homogeneidade (desigualdade) natural, econômica e social e das forças polarizadoras determinadas pela rede diferenciada de cidades, seus equipamentos e sua infraestrutura de acessibilidade, a regionalização do território deve partir das dimensões de homogeneidade e polarização para se construir a escala de ação na linha originalmente formulada por Perroux e por Boudeville (DINIZ, 2006, p. 5).

Como já foi destacado anteriormente, os efeitos do processo de globalização intensificaram-se a partir das últimas três décadas com rebatimentos dramáticos sobre as estruturas e sistemas espaciais (regionais e urbanos), sobretudo dos países periféricos. Entre essas, destacam-se: forte processo de desindustrialização em alguns países, mudanças na divisão internacional do trabalho, surgimento de novas áreas industriais, recriação de regiões, marginalização de países e fragmentação de mercados. Todos esses efeitos têm repercussões nas estruturas espaciais urbanas e regionais, com impactos desconcertantes sob as metrópoles brasileiras.

Lacerda (2011) ressalta que no caso das metrópoles brasileiras, os seus respectivos processos de estruturação espacial vêm ocorrendo mediante fortes movimentos de *fragmentação e integração*. Destaca a autora que a metrópole é um produto recente, fruto de transformações históricas, abrigando formações urbanas resultantes de processos sociais que produzem fragmentações de ordem espacial e também cultural, econômica, social e política. Ademais, contesta a noção de *cidade dual*, afirmando que esta noção não dá conta dos fenômenos espaciais contemporâneos.

A metrópole moderna não apresenta claramente duas ordens distintas - espaços de inclusão e de exclusão - , e sim uma combinação de fragmentos com níveis diferenciados de integração definidos pelas infraestruturas físico-territoriais de mobilidade das pessoas e da matéria e pelos serviços de informação e comunicação. Para essa autora, a fragmentação e integração são dois movimentos não excludentes e o que está em jogo é o nível de integração dos diversos fragmentos.

Para maior clareza, comporta mencionar o conceito de cidade industrial de Henri Lefebvre (2001, 1999). Para esse autor, a cidade industrial sofre um duplo processo de *implosão* e de *explosão*. A implosão se dá na cidadela sobre si mesma. A explosão se dá sobre o espaço circundante, com a extensão do tecido urbano, estendendo-se ao espaço regional imediato e, eventualmente, ao campo longínquo conforme as demandas da produção e da reprodução coletiva. O processo de explosão possui fortes rebatimentos sobre a qualidade de vida cotidiana, sobre o meio ambiente, enfim, sobre a reprodução ampliada da vida (MONTE-MÓR, 2006). Neste contexto, o industrial passa a ser submetido a limitações do urbano, por exigências das condições gerais de produção (e consumo) e das relações de produção (e de reprodução).

O fenômeno acima descrito apresenta-se fortemente evidente no entorno do CIPS. Pressões de demanda de toda ordem, fruto do intenso processo de investimento de infraestrutura portuária e industrial, vêm provocando fortes efeitos no interior de todo o Complexo, gerando disfunções diversas e outros efeitos desconcertantes no seu entorno, inclusive na Cidade do Recife.

Não há dúvida de que o papel do governo do Estado foi e tem sido fundamental na implantação do CIPS por meio da criação das condições gerais ao desenvolvimento Industrial e imobiliário. Porém é evidente que algumas lacunas ficaram em aberto, a

exemplo do enfrentamento dos problemas sociais e institucionais na região do entorno do CIPS. Isso será analisado no decorrer do presente estudo.

Em face da dinâmica e da grande complexidade dos fenômenos envolvidos, é de se ver que, a rigor, nenhuma corrente teórica clássica – mesmo às referentes especificamente ao desenvolvimento regional ou urbano estruturalista –, consegue apresentar explicações suficientes e consistentes para os movimentos da estrutura espacial contemporânea, havendo a necessidade de um esforço de nova análise crítica e tentativa de síntese dentro de uma nova proposta de reconstrução teórica.

Brandão (2007) defende uma nova perspectiva aos estudos regionais e urbanos que passaria pela construção de estratégias multiescalares. Trata-se de proposta alternativa ao estudo do espaço, cuja ênfase é o tratamento adequado de todas as escalas, em detrimento do pensamento único, localista, que eleva o território a uma categoria analítica de poder ilimitado. Na estrutura de pensamento localista há uma negligência às questões estruturais do país e às especificidades das regiões dando ao território identidade e autonomia de proporções ilimitadas¹² (BRANDÃO, 2007).

O autor destaca ainda:

É preciso discutir a espacialidade dos problemas e implementar políticas, levando-se em consideração a escala específica desses problemas, mas em um contexto em que esteja presente um projeto nacional de desenvolvimento. Penso que ao contrário daquelas visões, as escalas intermediárias ganham novo sentido e importância nessa fase do capitalismo (BRANDÃO, 2007, p. 36).

O autor tece uma crítica à literatura contemporânea do desenvolvimento local endógeno que exclui do debate as categorias analíticas relevantes ao entendimento crítico dos problemas da sociedade. Cita, por exemplo, o abandono por autores contemporâneos do conceito de “luta de classes”. Em relação a Putnam, ele destaca (PUTNAM, 1993 apud BRANDÃO, 2007) que o conceito de luta de classes é substituído pelo conceito de “comunidade cívica”. Uma outra crítica refere-se ao papel das estruturas de comando local. A literatura contemporânea localista tende a exagerar o papel das redes de cooperação ao afirmar que tais redes tendem a ser coesas e recíprocas e capazes de criar um ambiente econômico virtuoso. O Estado deveria ter uma pequena atuação,

¹²Para os autores do pensamento localista, o espaço local é visto como um nó de uma rede ou é visto como entidade do futuro. Trata-se de visão otimista e exagerada, na visão de Brandão (2007), e que é aceita e compartilhada na presente pesquisa.

apenas na construção de marcos jurídicos e de sistemas normativos de mercado. Seguindo essa corrente de pensamento, o tecido produtivo seria tão virtuoso a ponto de criar uma atmosfera sinérgica e coesa (BRANDÃO, 2007).

Brandão destaca ainda que os estudos localistas ao enfatizar as economias aglomerativas e as fontes de conhecimento e aprendizagem local esquecem as hierarquias inter-regionais e os comandos dos processos que geralmente estão fora da análise. Por fim, ao superdimensionar os aspectos locais, a literatura do desenvolvimento local endógeno negligencia o poder político não analisando os processos assimétricos do poder. Deposita, portanto, nos atores sociais, a perspectiva de vencer os processos de subdesenvolvimento (BRANDÃO, 2007).

Frente ao exposto, o que se percebe é que o pleno entendimento do processo de desenvolvimento requer estudos nos moldes multiescalar, já que ele amplia o espectro de análise, permitindo ao analista uma visão ampliada do processo de acumulação e reprodução do capital e uma análise apurada dos processos que regem as relações sociais e seus impactos no espaço. Frente a isto, tem sido frequente, por parte dos estudiosos contemporâneos, um constante retorno aos clássicos, a exemplo de autores como François Perroux, Myrdal, Hishmann, Henri Lefebvre e Milton Santos. Para Diniz (2006), tais fenômenos são tão complexos que para serem compreendidos e dominados, há sempre a necessidade de articulação interdisciplinar, notadamente, através das diversas disciplinas como economia, geografia, ciência política, engenharia, urbanismo, sociologia, estudos ambientais.

Autores como Beccattini e Rulani (1996 apud ALBUQUERQUE, 2008), no esforço de compreender e interpretar esses atuais e complexos fenômenos territoriais, destacam que o território produz efeitos e oferece prestações específicas à economia local, fornecendo à produção para consumo uma “integração flexível”, ou, em outras palavras, um “entorno” com capacidade para gerar vantagens competitivas diferenciadas. Continuam esses autores destacando que a reprodução deste entorno inovador não é facilmente reproduzível, sendo a qualidade das relações entre os diferentes atores que dará densidade e potencialidade a este território (ALBUQUERQUE, 2008).

No Brasil, desenvolvimento econômico territorial só passou a fazer parte da agenda do Governo Federal, no último quartel do século XX, em função do sucesso das experiências do Vale do Silício (USA), Rodovia 128 (USA), Corredor M4 (Inglaterra),

Sophia Antópolis e Tecnópolis japonesas, bem como das experiências com os Distritos Industriais Italianos e o caso de Mondragon, no País Basco.

Diante dessas experiências exitosas no mundo, países da América Latina e Caribe, durante toda a década de 1990, passaram a dar um novo enfoque ao desenvolvimento empresarial, salientando a criação das condições de competitividade territorial. Para a OCDE (1991), os anos 1990 representam uma nova reorientação na política industrial em todo o mundo, com novos conteúdos de desenvolvimento empresarial, com destaque para:

- i. a importância para as políticas de corte microeconômico;
- ii. o caráter pró-ativo das atuações das políticas públicas;
- iii. a interdependência entre indústria, agricultura e serviços;
- iv. a relevância de políticas horizontais dirigidas ao entorno territorial (formação de recursos humanos, promoção e assistência às empresas de pequeno e médio porte, marco legal jurídico apropriado, infraestrutura espacial).

A grande preocupação dos países tem sido, portanto, a criação de entornos territoriais favoráveis ao desenvolvimento empresarial e às cidades, de forma a poder absorver ativamente os efeitos dos grandes investimentos produtivos. Correlativamente, registra-se que a inexistência de políticas de qualificação de espaços urbanos tende a anular as externalidades positivas geradas pelos investimentos, sejam eles decorrentes de arranjos produtivos locais ou de grandes complexos Industriais.

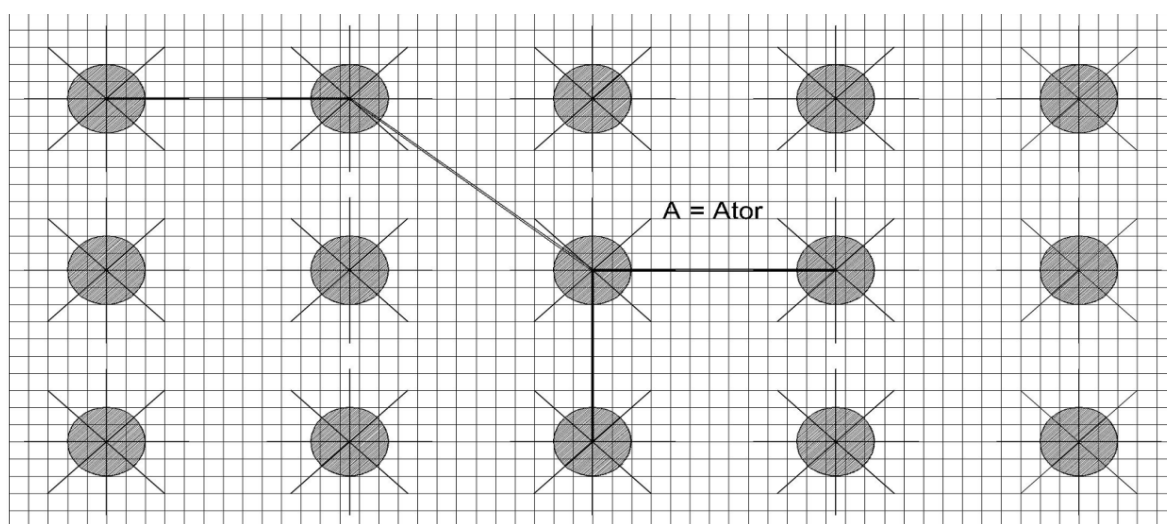
Convém registrar que o enfoque do desenvolvimento econômico territorial requer, indispensavelmente, a participação efetiva e a liderança do aparelho do Estado – como agente coordenador, indicativo e orientador dos agentes sociais –, e o envolvimento da sociedade civil organizada.

Ainda com relação ao território, a noção de relação de poder também aparece em grande parte dos autores que estudam esse conceito. Claude Raffestin (1993), em sua obra *Por uma Geografia do Poder*, publicada originalmente em 1980, estuda as relações fundamentais que caracterizam o território. Para Raffestin (1993), espaço e território não são termos equivalentes. O território se forma a partir do espaço e é sempre o resultado de uma ação conduzida por um ator sintagmático (ator que realiza um programa) em

qualquer nível. Ao apropriar-se de um espaço concreto ou abstratamente (por exemplo, pela representação), o ator “territorializa” o espaço. Assim, as relações de “poder” entre os atores que atuam no território são a chave para o entendimento da problemática relacional (RAFFESTIN, 1993).

Analisando os antecedentes das imagens e representações que retratam o espaço, observa-se que este, em seus primórdios, surgiu da cartografia que privilegiava a “sintaxe euclidiana” na modelagem do comportamento do poder, utilizando os seguintes elementos: superfície ou plano, a linha ou a reta e o ponto ou momento do plano. Sabe-se, entretanto, que essa abordagem cartesiana está sujeita a um sistema de intenções que ultrapassa o instrumental de análise geométrico. Para ilustrar esse sistema de intenções, Raffestin (1993) mostra uma representação possível de ser construída, na qual situa um ator A em um ponto do espaço e dispõe os demais elementos de sua representação, utilizando apenas os pontos, as linhas e a superfície. A partir da relação construída entre o ator e o seu espaço, observa-se a construção de um espaço que se torna o território de um ator, dentro de um conjunto de relações possíveis e verificáveis.

Figura 2 – Sistema de intenções dos atores no espaço



Fonte: RAFFESTIN, 1993.

No exemplo de Raffestin, o ator tem sempre um papel fundamental na construção do espaço e atua objetivamente, comunicando e construindo suas relações através de *redes*. Assim, os objetivos intencionais do ator constroem junções e conexões ou criam rupturas.

Segundo esse modelo, ao introduzir um segundo ator A', uma nova representação passa a ser construída, com novas conexões e rupturas. O que se observa no trabalho de Raffestin (1993, p. 6) é que, embora essas relações não possam ser geometrizadas, é possível estabelecer alguns axiomas de comportamento dos atores no território, à sua semelhança e base na geometria euclidiana. Desta forma, para esse autor:

- Toda superfície é passível de ser “tecida em malhas” (no sentido de divisão territorial);
- Esse sistema de malhas não é único;
- Pode-se estabelecer ao menos um caminho entre dois pontos dessa superfície;
- Esse caminho não é único;
- Entre dois pontos dessa superfície, pode-se estabelecer ao menos uma rede.

O que se conclui do pensamento de Raffestin é que as relações de poder entre grupos organizados constroem *malhas, nós e redes* nas superfícies do território, criando situações propícias às operações econômicas. Uma rede é então um sistema de linhas que desenham tramas, abstratas ou concretas, invisíveis ou visíveis. Toda rede é uma imagem de poder ou do poder dos atores dominantes. Entre os exemplos de redes concretas que ligam ou partem pontos precisos, destacam-se as redes rodoviárias, as redes ferroviárias, as redes de navegação. São também condutoras de fluxos, as redes de circulação de fluxo material e as redes de comunicação ou de fluxos imateriais, dados, informações etc (RAFFESTIN, 1993).

Tal sistema construído de *malhas, nós e redes* pode possibilitar a alocação e distribuição eficaz dos recursos e, conseqüentemente, a integração e coesão dos territórios, como também pode provocar disjunções, rupturas, dualidades e/ou fragmentações (RAFFESTIN, 1993).

Rogério Haesbaert (2004) possibilita uma visão abrangente e multidimensional do território, analisando-o sob os seguintes enfoques, a saber:

1) *jurídico-político*, no qual “o território é visto como um espaço delimitado e controlado sobre o qual se exerce um determinado poder, especialmente o de caráter estatal”;

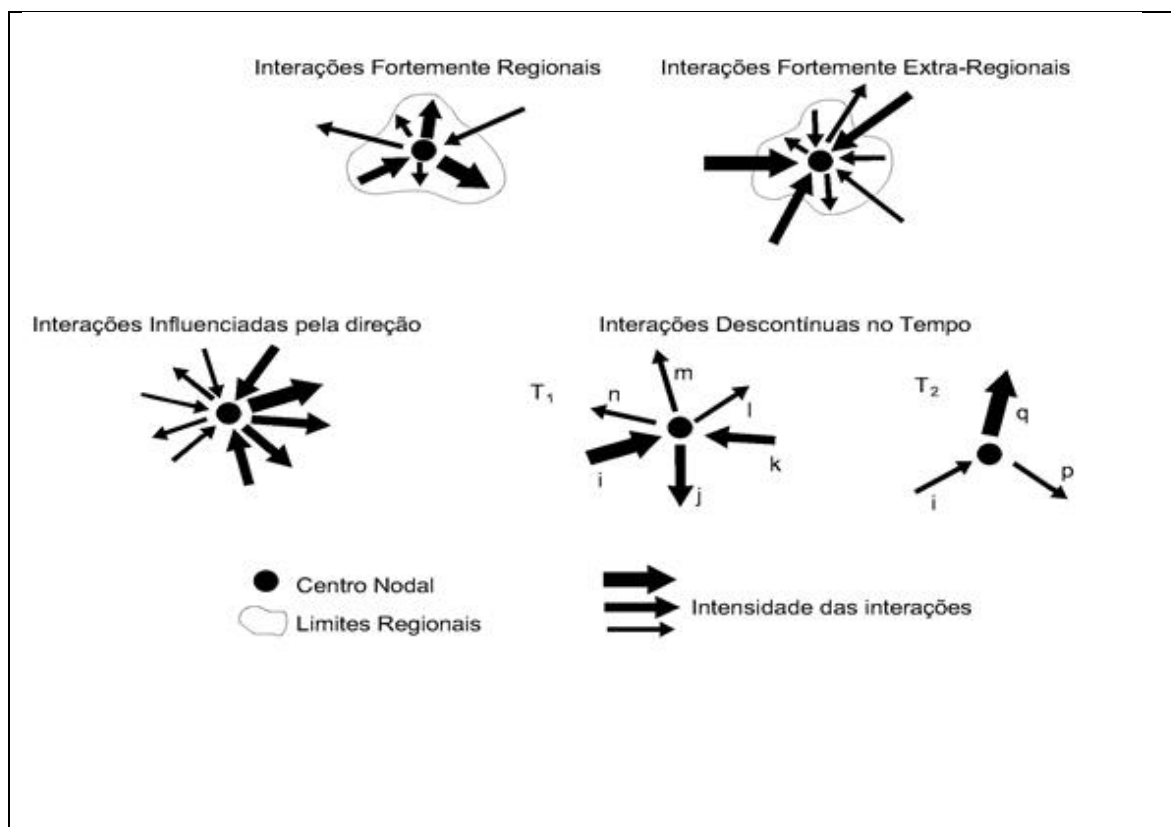
2) *cultural(ista)*, que “prioriza dimensões simbólicas e mais subjetivas, o território visto fundamentalmente como produto da apropriação feita através do imaginário e/ou identidade social sobre o espaço”;

3) *econômico*, “que destaca a desterritorialização em sua perspectiva material, como produto espacial do embate entre classes sociais e da relação capital-trabalho” (HAESBAERT apud SPOSITO, 2004, p. 18).

Analizando sob a ótica do ciclo de reprodução do capital, Corrêa destaca que as interações espaciais apresentam diversos padrões de comportamento. Para o autor:

[...] as interações espaciais constituem um amplo e complexo conjunto de deslocamentos de pessoas, mercadorias, capital e informação sobre o espaço geográfico. Podem apresentar maior ou menor intensidade, variar segundo a frequência de ocorrência e, conforme a distância e direção, caracteriza-se por diversos propósitos e se realiza através de diversos meios e velocidades (CORRÊA, 1997, p. 279).

Figura 3 – Padrões de interações espaciais e sua variabilidade espaço-temporal



Fonte: Corrêa, 1997.

Essas interações podem mudar à medida que se alteram as intensidades dos fluxos a depender do amadurecimento dos movimentos e dos processos econômicos. No caso do CIPS, em fase de implantação, ocorrem interações de alcance ou dimensões fortemente regionais e localizadas dentro do próprio território. Na fase de amadurecimento, as interações devem adquirir caráter fortemente extrarregional e macrorregional em função do volume e da complexidade produtiva e mercadológica.

Para o adequado entendimento dos processos econômicos interurbanos que ocorrem no entorno do CIPS, torna-se necessário realizar acurada análise das estruturas espaciais (fixos) e dos fluxos interurbanos que emanam do território, conceito este compatível com o conceito de rede urbana. E isto é o que se intenciona fazer no terceiro capítulo da presente tese. Para este objetivo, entende-se por rede urbana:

O conjunto de cidades que polarizam o território regional e os fluxos de bens, pessoas e serviços que se estabelecem entre elas e com as respectivas áreas rurais. Em uma versão simplificada é formada por centros urbanos de dimensões variadas, que estabelecem relações dinâmicas entre si, como campos de forças de diferentes magnitudes que interagem no decorrer do tempo (IPEA, IBGE, NESUR, 1999 apud BRASIL, 2005a, p. 21).

Ainda sobre rede urbana, Corrêa (1994) traz uma contribuição ao tentar sistematizar as diversas tipologias de centros da rede urbana no Brasil: a) Metrópole Regional, que apresenta a maior gama de bens e serviços; b) Capital Regional, que não possui bens e serviços de maior complexidade tecnológica; c) Centro Sub-Regional, detém bens e serviços com níveis intermediários de complexidade; d) Centros de Zona, que apresentam bens e serviços inferiores aos do Centro Sub-Regional; e) e os Centros Locais, sendo as menores unidades administrativas possuindo os bens e serviços mais simples. A concentração de produção de bens e serviços vai diminuindo quanto mais se distancia da cidade polo.

Como já se verificou, as relações econômicas que se estabelecem entre os centros urbanos e o CIPS são realizadas por meio de fluxos materiais e imateriais, com diferentes intensidades de relacionamento. Contudo, são os objetos técnicos ou naturais que possibilitam os movimentos e definem a configuração espacial do entorno. No caso, dentre os objetos técnicos responsáveis pelas conexões entre o CIPS e os centros urbanos do entorno destacam-se as rodovias, as ferrovias e outros meios materiais de ligações. Como salientado anteriormente, ganha realce o papel dos objetos técnicos e

dos fluxos que se estabelecem no entorno do CIPS. A efetividade desse papel depende dos meios de mobilidade que articulam as cidades do mencionado entorno, notadamente as vias. Para Diniz (2006), a implantação de novas vias tem papel decisivo sobre o processo de integração da economia e criação de novas centralidades que dependem do sistema de transporte regional e dos equipamentos urbanos.

Veja-se que, no caso do CIPS, os fluxos interurbanos entre as cidades do chamado Território Estratégico de Suape se realizam pelo meio tradicional: as rodovias.

2.3 Lugares centrais e centralidade

Até a década de 1940, é consenso entre os teóricos do desenvolvimento econômico que as preocupações com o espaço estavam restritas à teoria da localização, cujos principais pressupostos apoiavam-se nas contribuições teóricas e históricas da época, a exemplo dos modelos de Von Thunen, Alfred Weber, Christaller e August Losch e Walter Isard. Ademais, as contribuições desenvolvidas pelo geógrafo alemão Walter Christaller (1933) e pelo economista August Losch (1939)¹³ têm sido aceitas pacificamente por parte dos analistas regionais e urbanos contemporâneos, como relevantes e estratégicas na discussão sobre a centralidade urbana.

O economista Von Thunen, autor da obra *o Estado Isolado*, publicada em 1826, foi o primeiro economista a interessar-se pelo espaço. Contemporâneo de David Ricardo, Thunen é amplamente considerado o fundador da economia espacial, sendo uma referência obrigatória nos livros textos sobre economia regional e urbana. O modelo formal de Von Thunen procura estudar a localização das diferentes atividades agrícolas em torno de uma cidade (centro de consumo). Para o autor, as terras mais próximas às cidades produziam a custos de transporte menos elevados. Por seu turno, as terras mais distantes produziam a custos de transportes maiores. O resultado seria a formação de *círculos concêntricos*. A preocupação central de Thunen concentrava-se em determinar quais seriam, no entorno da cidade, as culturas agrícolas que poderiam maximizar a renda da terra, a qual, em última análise, dependeria da distância ao

¹³A Teoria do Lugar Central de Christaller e o modelo de redes urbanas de Losh apoiam-se no princípio da centralidade. Para esses autores, o espaço se organizaria em torno de um Lugar Central, que seria o principal núcleo urbano, sendo todos os demais núcleos do entorno dependentes do núcleo central. Os conceitos e as conclusões de ambos os autores são semelhantes.

mercado. O modelo mostrou que a produção agrícola seria uniformemente distribuída, no entorno da cidade, em função dos custos de transportes. Os *transfer costs*, ou custos de transportes, passaram a assumir, portanto, importância vital na análise de Thunen. O autor conclui seu trabalho construindo o conceito de *Anéis de Thunen*, que consiste em analisar as diversas composições das culturas agrícolas no entorno das cidades (THUNEN, 1826 apud AZZONI, 1982).

Já o alemão Alfred Weber, autor da obra *Teoria da Localização Industrial*, publicada em 1909, teve como preocupação central apresentar uma teoria para a localização industrial de uma firma individualmente. A localização da atividade industrial dependeria de 3 fatores: (1) custo de transporte; (2) custo de mão de obra; (3) fator locacional (forças de aglomeração e desaglomeração). Quanto a Weber, uma indústria tende a se localizar onde os custos de transportes de matérias primas e produtos finais sejam mínimos. Assim, a localização que assegure mínimo custo de transporte fornece a primeira aproximação para se obter a desejada localização ótima. A partir daí são levadas em consideração outras vantagens: mão de obra mais barata e economias de aglomeração, embora Weber enfatize o papel dos custos de transportes e mão de obra na decisão. Uma das principais críticas ao modelo de Weber foi este autor não lidar com ganhos crescentes de escala.

Um outro autor que dá continuidade ao pensamento clássico é o geógrafo alemão Walter Christaller, que em 1933 publica a obra *Os Lugares Centrais no Sul da Alemanha*. Christaller procura explicar a funcionalidade hierárquica existente entre centros urbanos, analisando as leis que determinam o número, o tamanho e a distribuição das cidades. A função de um centro urbano é servir de lugar central, como fornecedor de bens e serviços para sua área de influência. Quanto mais especializado for um bem, maior a centralidade do núcleo urbano que está disposto a oferecê-lo e menor será o número de cidades aptas a oferecê-lo. Os centros de ordem mais baixa atendem a população rural com bens e serviços mais essenciais.

No modelo de Christaller, parte-se do pressuposto de que os principais atores envolvidos nos núcleos urbanos (consumidores, produtores) agem com racionalidade perfeita, otimizando sempre suas escolhas locacionais.

O modelo de análise de Losch (1940) descreve como uma empresa típica produz um bem industrial, a um determinado custo médio, atingindo o consumidor mais distante ou

melhor, até o ponto em que o custo do transporte e o custo de produção sejam iguais ao preço do produto. Losch parte de uma planície homogênea na qual a população se distribui por todo o território e ocupa-se de um produto agrícola para o autoconsumo. Em função de economias de escala, na preparação do produto agrícola para o consumo final, alguns pontos do território passam a produzir para comercializar. Sob concorrência perfeita, os centros produtores passam a competir entre si pelo suprimento de mais área possível. No final do processo, cada centro produtor deve atender a uma região circular de igual área. A estabilidade é conseguida com uma conformação hexagonal (colmeia). A importância teórica da localização de Losch está em sua contribuição à análise do equilíbrio geral das regiões. O autor tinha uma preocupação com a maximização de lucros como variável fundamental para a escolha da localização ótima.

Ambos os modelos (Christaller e Losch) procuram mostrar que o sistema de cidades estrutura-se por hierarquia de lugares centrais e que essa hierarquia define-se em função da complexidade dos processos produtivos e das distâncias interurbanas. Centros de ordem superior tendem a abranger maiores áreas de influência.

Há por parte dos analistas regionais e urbanos contemporâneos um consenso sobre a importância da centralidade urbana desenvolvida pelos economistas alemães Walter Christaller (1933) e August Losch (1940). Ambos esses autores destacam o papel das cidades como centros de consumo e de apoio aos negócios.

As principais críticas feitas aos estudos baseados na *Teoria dos Lugares Centrais* apontam que esses autores não foram capazes de incorporar aos seus arcabouços teóricos os novos papéis urbanos das cidades e as possíveis relações de complementaridade entre cidades de diferentes portes, algo inconcebível na teoria dos lugares centrais christalleriana. Além dessas críticas, ressalta-se que tais estudos estão apenas vinculados à produção de bens e serviços. Para os autores (Christaller e Losch) existem localidades de todos os tamanhos, exercendo graus de influência diferenciados.

A crise do modelo produtivo do fordismo, seguida pelas novas tecnologias lideradas pela eletrônica e informatização, geraram mudanças profundas na estruturação do sistema produtivo internacional. Esses acontecimentos foram responsáveis pela desestruturação do processo de produção em massa que começou a entrar em crise a partir dos anos 60 e o surgimento do *sistema de produção flexível*, cujas principais características foram a flexibilidade do processo de trabalho e a organização da produção.

Harvey (2010) destaca que a produção flexível permitiu: a aceleração do ritmo de inovação do produto, a exploração de nichos de mercados especializados, o uso de novas tecnologias, o uso de novas formas de organização (*just in time*), redução do tempo de giro do produto, redução do tempo de vida útil (modas fugazes), onda de fusões, aumento do trabalho autônomo, arranjos produtivos de subcontratação e florescimento de pequenos negócios. Empresas como a Nike, Benneton etc. são *máquinas de marketing*. A ênfase da atividade empresarial passou a ser a informação precisa (consultorias e serviços especializados).

Nas palavras do autor:

A estética do modernismo fordista cedeu lugar a instabilidade e qualidades fugidias de uma estética pós-moderna que celebra a diferença, a efemeridade, o espetáculo, a moda e a mercadificação de formas culturais (HARVEY, 2010, p. 148).

Este novo sistema de produção ensejou uma série de mudanças no novo arranjo geográfico da economia mundial, assumindo as *cidades* importantes funções dentro dessa nova lógica de desenvolvimento.

O debate contemporâneo do desenvolvimento urbano vem sendo marcado por importantes matrizes discursivas com mudanças apenas de enfoque sobre a natureza das transformações do espaço urbano. É consenso entre os pensadores contemporâneos do desenvolvimento urbano que as cidades têm um papel fundamental na atual reestruturação do capitalismo mundial. O novo modelo de desenvolvimento se baseia no modo de desenvolvimento informacional em detrimento ao industrial. Castells (1995) destaca em sua obra *The Informational City* que há um aprofundamento na divisão histórica entre o trabalho manual e intelectual. Este aprofundamento vem repercutindo sobre as relações de trabalho, sobre a dispersão espacial e o consequente surgimento de redes de subcontratação. Há uma tendência das grandes empresas prestadoras de serviços concentrarem suas atividades nos distritos financeiros das grandes metrópoles que dispõem de linhas de comunicação de larga distância em fibra ótica e permitem o acesso aos satélites de telecomunicações por meio de estações terrestres (teleportos). Este modelo de desenvolvimento vai de encontro ao modelo industrial fordista verticalizado, no qual os custos de transportes e de matérias-primas determinavam a localização. Hoje a telemática permite à empresa operar em escala mundial. A Ilha de Manhattan, na Cidade de Nova Iorque, desfruta dessas condições

estratégicas de infraestrutura. Este modelo de cidade não é facilmente reproduzível, embora existam centros financeiros de segundo nível a exemplo de Singapura e Hong Kong (CASTELLS, 1995).

Estudo do IPEA *Caracterização e Tendências da Rede Urbana do Brasil*, publicado no ano 2000, aceita a tese christalleriana e loschiana dos lugares centrais, afirmando que “para aqueles autores existem aglomerações urbanas de todos os tamanhos dotadas de funções centrais que consistem na produção e na distribuição de bens e serviços a um *hinterland* em relação ao qual o centro urbano ocupa posição central” (IPEA, 2000, p. 26). Enfim, significa dizer que existe um sistema hierarquizado de cidades que se organizam em função da oferta de bens e serviços.

Na presente tese, trabalhou-se com a hipótese que a Cidade do Recife continua e continuará exercendo uma função central, de ordem mais alta, na oferta de bens e serviços especializados para o CIPS, e que essa função continuará *ad infinitum* em função dos problemas estruturais das cidades do entorno.

Aceita-se, portanto, a Teoria da Localidade Central, de Walter Christaller, em um primeiro momento, com as devidas adaptações à realidade contemporânea. Esta hipótese será melhor investigada no Quarto Capítulo do presente estudo.

Ainda com relação às críticas feitas à Teoria do Lugar Central, destaca-se o fato de que elementos de ordem imaterial, tais como redes de comunicação e de transmissão de informação geradoras de novas interações econômicas não foram contempladas na teoria das localidades centrais, assim como as contradições do modo e das relações sociais de produção. Ressalte-se que as novas tecnologias de transmissão de dados e de formas de comunicação vêm mudando a lógica dos negócios, diminuindo a importância e papel do local, do estadual e do regional na hierarquização dos núcleos urbanos, afetando, assim, o conjunto dos sistemas urbanos. Atualmente são grandes e fortes as mudanças nas relações das cidades ou núcleos urbanos com as novas formas de interações e modernas redes de comunicação e de informação. Existe, portanto, em curso, todo um processo de alterações relevantes nos padrões de comportamento de interação regional, incorrendo, também, em um aumento nas interações extrarregionais e extranacionais (TOURINHO, 2011, p. 115).

Outra forte crítica aos teóricos supramencionados é que o desenvolvimento seria fruto de decisões individuais racionais e a liberalização econômica consistia no principal elemento dinamizador do crescimento econômico. A julgar válido esse ponto de vista, o problema regional, definido como a permanência do desequilíbrio entre regiões, seria passageiro. Eventuais diferenças seriam eliminadas pelo mercado e livre circulação de fatores e mercadorias. Falta, também, aos modelos dos autores uma análise sobre os fatores de aglomeração e desaglomeração externos e internos, provocados pelas economias ou deseconomias internas e externas de escala.

Esses fatores de aglomeração e desaglomeração têm sido considerados nas contribuições teóricas mais recentes sobre economia regional e urbana que têm se apoiado em dois segmentos de análise :

(1) os métodos menos formais de análise da reestruturação produtiva, com ênfase nas externalidades e com referências explícitas a Alfred Marshall, Schumpeter, Michael Porter e a corrente neo-shumpeteriana;

(2) a nova geografia econômica que analisa os conceitos de aglomeração e custos de transportes com modelos matemáticos cuja referência mais explícita é o trabalho de Krugman, Venables e Fujita.

Experiências efetivas, com programas de desenvolvimento ativos regional e urbano, vêm sendo conduzidas em diversos países. Grande parte dos investimentos produtivos estão espacialmente inseridos em ambientes geográficos que desfrutam de amplas economias de aglomeração e próximos a grandes metrópoles. Storper e Venables (2005, p. 23), que estudaram esses fenômenos, apontam as razões pelas quais as atividades econômicas se aglomeram no entorno das cidades e concluem que três importantes elementos contribuem para esse fato, a saber:

(1) os efeitos de encadeamentos para frente e para trás das firmas, incluindo-se o acesso a mercados;

(2) a aglomeração de trabalhadores;

(3) as interações localizadas promotoras da inovação tecnológica.

Destacam ainda esses autores:

As teorias da aglomeração têm progressivamente abandonado os custos de transporte físico como seu mecanismo causal e se concentrado nas transações imateriais, especialmente nas que têm foco na transmissão e intercâmbio de informações, conhecimento e ideias. As cidades são crescentemente percebidas como locais onde intercâmbios imateriais são facilitados, o que faz com que elas sejam lugar propício para a criação de novos conhecimentos, e, como consequência, centros de inovação. As cidades costumavam ser centros de produção material. Agora, a força motora das aglomerações passou a ser a produção e comunicação de ideias, conhecimento e informação (STORPER; VENABLES, 2005, p. 22).

O texto acima reforça a hipótese central desta tese de que mesmo com os intensos fluxos materiais e os intensos investimentos na criação de estruturas e de infraestruturas imobiliárias e de escoamento da produção no TES, não existem sinais de quebra na estrutura espacial monocêntrica da Cidade do Recife, e sim o seu fortalecimento. Isto se deve sobretudo ao que Storper e Venables (2005) destacam: a crescente percepção das pessoas de que cidades, como a do Recife, são espaços privilegiados de intercâmbio imaterial, produção e comunicação de ideias, conhecimento e informação.

Outro autor relevante no estudo do entendimento dos fenômenos territoriais contemporâneos é a geógrafa norte-americana Ann Markusen (1995). Ela tem contribuído para uma nova ênfase na região, inserindo novas tipologias de análise para os Novos Distritos Industriais – NDIs. Para essa autora, Distrito Industrial é: “uma área espacialmente delimitada, com uma nova orientação de atividade econômica de exportação e especialização definida, esteja relacionada à base de recursos naturais, ou a certos tipos de indústria ou serviços”. (PARK; MARKUSEN, 1994 apud MARKUSEN, 1995, p. 15). Embora o CIPS não seja um Distrito Industrial, e sim um Complexo Industrial, é possível, à luz das tipologias trabalhadas por Markusen (1995), realizar algumas reflexões sobre os processos econômicos e sociais que estão ocorrendo no CIPS.

Além do Distrito Industrial Marshalliano e sua variante italiana, Markusen destaca a existência, em diversos países do mundo, de outros tipos de NDIs, a exemplo de Distritos Industriais Centro-Radiais, Plataformas Satélites e os Distritos Industriais Ancorados pelo Estado.

Abaixo segue uma síntese das características dos Distritos Industriais levantados pela autora:

- 1) Distritos Industriais Italianos: pequenas empresas que decidem localmente a produção e o investimento. A renda é bem distribuída e há fortes instituições de apoio.
- 2) Distritos Industriais Centro-Radiais: são caracterizados por uma estrutura econômica baseada em uma ou mais grandes firmas verticalmente integradas.
- 3) Plataformas Satélites: caracterizam-se como uma congregação de filiais de firmas multinacionais baseadas no exterior. Aglomeram-se em certas localidades buscando redução de custos e não criam *linkages* com a economia local.
- 4) Distritos Industriais Ancorados pelo Estado: regiões que possuem como âncora a presença forte de alguma atividade estatal. O mercado de trabalho é condicionado pela atividade.

Markusen (1995) destaca ainda que do ponto de vista do bem estar, os quatro tipos de NDIs possuem desempenho bem diferentes quanto à distribuição de renda, organização do trabalho, flutuações de curto e médio prazo e vulnerabilidade de longo prazo.

No caso específico do Complexo Industrial Portuário de Suape, assume-se a hipótese que se trata de um *mix* combinado de duas tipologias de análise ora citadas, Plataforma Industrial Satélite e Distrito Centro Radial, com predominância de características mais fortes típicas de Plataforma Industrial Satélite, contendo também marcantes características do modelo tipificado de Distrito Centro Radial. Plataformas Industriais Satélites são normalmente organizadas fora dos grandes centros urbanos, por governos nacionais ou estaduais, objetivando proporcionar estímulo ao desenvolvimento de regiões longínquas e rebaixamento dos custos operacionais dos negócios, evitando enfrentar, nestes casos, altos salários, aluguéis e impostos além dos problemas de mobilização próprios das grandes concentrações urbanas. As atividades desenvolvidas nessas plataformas satélites podem variar desde a simples rotina de montagem (*low end cases*) até pesquisas tecnológicas relativamente sofisticadas “*high and cases*” (MARKUSEN, 1995, p. 25). O que diferencia a Plataforma Industrial Satélite do Distrito Centro Radial é que, no caso do *Distrito Centro Radial*, as firmas possuem sempre centro de decisão local, diferentemente da alternativa Plataforma Satélite.

As Plataformas Industriais Satélites possuem sempre estrutura produtiva dominada por grandes firmas, cuja propriedade e controle são externos ao Distrito, e cujas decisões mais importantes são tomadas fora do Distrito e da região. Markusen (1995) destaca que, neste tipo de Distrito, “as características mais marcantes são a ausência de conexões no interior do Distrito e a sua exclusiva orientação para a matriz ou para as subsidiárias da mesma corporação, inclusive no que diz respeito ao intercâmbio de pessoal” (MARKUSEN, 1995, p. 26). Neste modelo de Distrito, não existe enraizamento local, o mercado de trabalho é interno ao conjunto de firmas e somente a mão de obra voltada para atividades rotineiras é recrutada localmente. A autora destaca que, com o passar do tempo, é possível o desenvolvimento de fornecedores locais e o aumento de pessoal qualificado, entretanto, não existindo o desenvolvimento de laços culturais e identidades com a região em que está inserido. A autora chama atenção inclusive para a frequente destruição destes laços pré-existentes. Entre as características desse tipo de Distrito, ainda segundo Markusen (1995, p. 27), destacam-se:

- As principais fontes financeiras, técnicas e gerenciais que são externas ao distrito e providas por matrizes das corporações.
- A existência de capital local apropriado à implantação de novos negócios.;
- A diversidade das atividades econômicas, dificultando a associação de interesses empresariais afins. O ativismo dos governos locais e nacionais tende a compensar parcialmente.

Ademais, os efeitos econômicos e sociais desse tipo de Distrito são inconclusivos. Em alguns casos, é possível a criação de um significativo número de empregos técnicos, sendo possível detectar expressivas desigualdades salariais no interior das unidades produtivas, sobretudo do tipo matriz versus subsidiária.

Com relação à integração nas políticas de desenvolvimento regional, em alguns casos, segundo essa autora, as Plataformas Satélites impactam sempre, provocando a quebra do domínio de antigas elites políticas locais, através da chegada de novos migrantes e de quadros técnicos especializados (MARKUSEN, 1995). Destaca ainda a quase impossibilidade de se encontrar exemplos no mundo de Distritos Industriais tipicamente marshallianos do tipo italiano, seja nos países industrializados, seja nos países em desenvolvimento. Para o CIPS, este seria o modelo ideal, para não dizer, um “sonho”,

mas impossível de ser realizado, haja vista as próprias características estruturais desse Complexo, calcado em empreendimentos de grande porte, capital intensivo.

A autora destaca que é possível encontrar, em algumas zonas metropolitanas, Distritos Centro-Radiais, com suas firmas eixos, Plataformas Satélites, Distritos Ancorados pelo Estado ou a combinação entre eles. Ela ressalta que “um distrito industrial do mundo real seria um amálgama de um ou mais tipos” (MARKUSEN, 1995, p. 15).

Como analisado, neste Capítulo, os conceitos de estrutura econômica, estrutura espacial e rede urbana afiguram-se como essenciais e centrais para a verificação da hipótese central desta tese: analisar se há possibilidade de alteração da estrutura espacial monocêntrica da Cidade do Recife, em face dos investimentos que vêm ocorrendo no TES, território onde localiza-se o CIPS. Este, por sua vez, afigura-se como poderoso Complexo Industrial, mas com limitações graves no que diz respeito às economias de escala e aos efeitos multiplicadores, já que ele não apresenta as vantagens do mundo marshalliano, conforme foi apresentado por Markusen (1995).

O próximo capítulo coloca em foco o CIPS, seus aspectos históricos e sua importância econômica para Pernambuco e para a Região Nordeste. Nele, são detalhadas leituras e reflexões sobre o processo de surgimento e transformações do CIPS ao longo da história econômica estadual e regional.

3 O COMPLEXO PORTUÁRIO INDUSTRIAL DE SUAPE: ASPECTOS HISTÓRICOS

As décadas de 1970 e 1980 foram caracterizadas por um conturbado período de reestruturação econômica e de ajuste social e político provocados pela crise do *Welfare State* Keynesiano, e, conseqüentemente, pelo surgimento de um novo regime de acumulação de capital apoiado na produção flexível e na acumulação financeira em grandes proporções.

O sistema fordista expandiu suas bases como regime de acumulação no período pós Segunda Grande Guerra, predominantemente, até a década de 1970. Entre as características desse sistema, destacam-se a rigidez do processo produtivo, a grande escala do capital fixo e o sistema de produção em massa com pouca flexibilidade na especificação dos produtos. Nas décadas citadas, verificou-se a grande ruptura do processo de acumulação fordista-keynesiano e um vigoroso processo de reestruturação econômica, com respectivo ajuste social e político. As características da acumulação flexível opõem-se à rigidez do fordismo, com destaque para a flexibilidade dos processos de produção, flexibilidade dos mercados de trabalho, flexibilidade nos modelos dos produtos, flexibilidade dos padrões de consumo, surgimento de novos mercados, criação de emprego no setor de serviços com elevado ritmo de inovação dos produtos, uso de novas tecnologias e de novas formas de organização *just in time*. A acumulação flexível representa, também, um movimento de compressão do espaço-tempo, através da mudança tecnológica, da comunicação via satélite e do conseqüente surgimento de novos territórios produtivos (HARVEY, 2010).

Novas hierarquias urbanas e territoriais se configuraram e novas alterações passaram a ocorrer na natureza das relações econômicas, políticas e sociais, tendo na tecnologia da informação o instrumento vital para a determinação da saúde, dinâmica e viabilidade econômica dos países. O mercado especializado e as economias de aglomeração surgem então como elementos fundamentais na localização das atividades econômicas (CASTELLS, 1999).

A inovação tecnológica passa a ser o grande instrumento gerador da capacidade de antecipar e definir as possíveis evoluções tecnológicas, das necessidades de mercado, da trajetória tecnológica e da competitividade das grandes empresas.

Além disso, a experiência internacional de implantação de novos polos de desenvolvimento passa a seguir critérios que, além do desenvolvimento industrial, também estabelecem novas estratégias locais de forma a contribuir diferenciadamente para o desenvolvimento regional a nível internacional e intranacional. Nesse novo contexto, a característica mais marcante desse “novo capitalismo” é a vocação marcante das principais *idades* do mundo para o terciário avançado. A lógica anterior de localizar indústrias no interior dos grandes centros urbanos desfrutando economias de aglomeração não mais subsiste em função da queda dos custos dos transportes apoiada nos revolucionários avanços tecnológicos das comunicações.

Investimentos em portos (marítimos e fluviais) são vistos como condição possuidora de lugar central no processo de desenvolvimento econômico, tendo em vista serem eles portas de entrada para a criação de oportunidades industriais e comerciais. A atividade portuária se constitui, portanto, em um importante instrumento de qualificação dos territórios em função do grau de complexidade das atividades econômicas construídas no seu entorno. A criação de estruturas fixas concomitante à fluidez e intensidade dos fluxos materiais e imateriais terminam por impactar no grau de ordenamento e na configuração dos territórios do entorno.

Considerando o exposto, este capítulo tem por objetivo apresentar os principais fatos históricos, geográficos e político-institucionais que possibilitaram o surgimento e consequente amadurecimento do CIPS, bem como descrever os principais planos de desenvolvimento regional e de integração comercial e política para a economia brasileira e regional (Região Nordeste), desde o governo Fernando Henrique Cardoso até o governo atual. Especial destaque será dado aos planos de investimentos para a Região Nordeste e para o Estado de Pernambuco, a partir de 2003, no governo Lula, no qual se tem uma forte tendência de organização de um novo padrão de desempenho para enfrentamento das desigualdades sociais e regionais e o Porto de Suape pôde desfrutar de fortes investimentos, bem como a Região Nordeste como um todo.

3.1 Relação porto - cidade

O processo de globalização caracterizado pelo aumento na produção e circulação de bens e serviços em escala geográfica mundial provocou intensificação e mudanças profundas na estrutura produtiva das economias nacionais de todo o mundo, com

diversos efeitos sobre o sistema marítimo portuário internacional. Grandes empresas multinacionais realocalizaram suas atividades produtivas, dependendo para isso da utilização de um sistema logístico cada vez mais complexo, com implicações em especial nas estruturas portuárias, determinando novas relações porto-cidade.

Entre os vários fatores de competitividade responsáveis pela integração entre o porto, a cidade e o território destacam-se: 1) acessibilidade terrestre; 2) infraestrutura e instalações portuárias adequadas; 3) reconhecimento da sociedade (neste aspecto, muitos autores destacam que o porto necessita muito mais do apoio e da cumplicidade da cidade, do que a cidade do porto); 4) mecanismos de planificação (Plano Estratégico, Plano Diretor, Planos de Espaços Portuários, Plano Geral de Ordenamento Urbano, Plano Estratégico da Cidade e Planos de Desenvolvimento Territorial, considerados importantes instrumentos de diálogo do porto com a cidade e o território; 5) mecanismos de controle ambiental e de segurança, já que a atividade portuária, por si só, provoca impactos ambientais de toda ordem, como no transporte de mercadorias perigosas, ruídos, sujeira e desastres marinhos (LLAQUET, 2004).

Ao longo do século XX, os grandes portos em todo o mundo passaram a perder a função tradicional de entreposto de entrada e saída de mercadorias e ganharam novas estruturas técnicas e operacionais, assumindo novas funções no processo e modelo de desenvolvimento econômico territorial e regional. Essas novas funções só foram possíveis com o advento dos novos paradigmas de desenvolvimento técnico- científico-informacional do final século XX, que, também, possibilitaram e estimularam profundas transformações nas estruturas produtivas das economias nacionais com fortes intercâmbios de bens, serviços, tecnologias e capitais. Como principal consequência sofrida pelos portos para atender ao novo paradigma de desenvolvimento, destaca-se a consequente diminuição dos custos operacionais, notadamente em virtude do processo de containerização.

Para Monié e Vidal, a nova reestruturação produtiva consiste numa verdadeira explosão dos fluxos imateriais e materiais nas mais diversas escalas geográficas, em que o transporte marítimo, associado a outros tipos de modais, assume importância inusitada neste processo (MONIÉ; VIDAL, 2006, p. 982).

O Quadro 2, a seguir, apresenta dados comparativos e esquemáticos sobre a evolução histórica da cidade portuária industrial, onde podem ser observadas as mudanças e

tendências do movimento de transformação do porto marítimo em relação às cidades ao longo da história do desenvolvimento do capitalismo.

Quadro 2 – Evolução temporal da cidade portuária industrial ocidental

ETAPA	SÍMBOLO		PERÍODO	CARACTERÍSTICAS
	Cidade	Porto		
I - Porto-Cidade primitivos			Antiguidade/ Medieval Até o século XIX	Íntima associação espacial e funcional entre cidade e porto
II - Porto-Cidade em expansão			Século XIX – início do século XX	Rápido crescimento comercial/industrial, forças de crescimento para o porto desenvolver-se mais além do limite com a cidade, com cais linear e indústrias de carga fracionada.
III - Porto-Cidade industrial moderno			Metade do século XX	O crescimento industrial (especialmente as refinarias) e a introdução de contêineres/ro-ro(roll-on/roll-off) impõe ao porto a necessidade mais espaços
IV - Recuo da frente marítima			1960-1980	As mudanças na tecnologia marítima induzem o crescimento das áreas de desenvolvimento industrial e marítimo separadas
V - Remodelação da frente marítima (waterfront)			1970-1990	O porto moderno consome grandes áreas (de terra/mar): renovação urbana do núcleo original

Fonte: Hoyle,1989 apud Monié e Vasconcelos, 2012.

Na etapa inicial do desenvolvimento, o que se observa é uma forte conexão do porto com a cidade. As atividades portuárias estavam então totalmente imbricadas no tecido urbano. Contudo, à medida que o processo de desenvolvimento do capitalismo avança, o Porto passa a se realocar, saindo dos limites da cidade, passando a buscar novas áreas de desenvolvimento industrial e marítimo. A segunda metade do século XX é marcada pela realocação das atividades portuárias e de produção para áreas com grandes extensões de terras e com calado profundo, em geral, fora dos limites urbanos. Funda-se assim a era do “porto-cidade industrial moderno” (HOYLE, 1989 apud MONIÉ; VASCONCELOS, 2012). O final do século XX (última fase do modelo de Hoyle) passa então a ser marcado por uma “remodelação da frente marítima”. Nesta fase, para que os portos adquiram a produtividade e competitividade requeridas, tornam-se necessários investimentos novos em grandes estruturas produtivas conectadas com complexas arquiteturas de infraestrutura logística.

O Porto de Suape, inserido dentro do CIPS, encontra-se na etapa 5 do modelo apresentado. Evoluiu a tal ponto de transformar a frente marítima onde encontra-se inserido, consumindo um percentual significativo de grandes áreas de terras (13.400 ha). Um aspecto que merece ser ressaltado e que foi levantado nas entrevistas realizadas para o presente estudo é que não ocorreu um processo de renovação urbana dos municípios do entorno. Essa questão será amplamente discutida no decorrer do estudo. O CIPS modernizou-se, mas as cidades do entorno, sobretudo as de influência direta (Cabo de Santo Agostinho e Ipojuca), foram sucateadas, em detrimento dos amplos investimentos do Complexo.

No Brasil, portos monofuncionais, localizados fora dos grandes centros – em zonas especificamente construídas para as suas atividades denominadas de Zona Industrial Portuária (ZIP), a exemplo de Pecém, Suape, Itajaí etc., também chamados de portos sem cidade –, passam a ter relevância em relação a portos generalistas, a exemplo dos portos de Recife, Fortaleza, Santos, Rio de Janeiro, Paranaguá e Vitória do Espírito Santo.

Esse comportamento faz parte da nova lógica dos operadores logísticos internacionais que privilegiam a agilidade dos processos de carga, descarga e estocagem dos fluxos das mercadorias, em detrimento de uma hinterlândia terrestre cuidada. Ou seja, a lógica do sistema capitalista contemporâneo, calcado na eficiência e competitividade, leva, necessariamente, a uma dissociação dos interesses entre a atividade econômica portuária e os atores locais, com o consequente distanciamento e surgimento de relações conflituosas entre as atividades do porto e os atores responsáveis pelo cotidiano das cidades que estão no entorno.

É bem verdade que esse processo de distanciamento entre cidades e portos tem suas peculiaridades e depende de aspectos históricos e geográficos específicos. A cidade de Oslo, Capital da Noruega, é um exemplo de empreendimento bem sucedido de uma cidade contemporânea integrada à atividade portuária. O Porto de Oslo é o grande fornecedor de produtos e serviços para os habitantes da Capital e de todo o *hinterland* norueguês.

Há, nesse caso, uma convivência harmoniosa entre o porto e a cidade que se retroalimentam competitivamente. Por se tratar de uma estrutura milenar, o Porto de Oslo e suas intensas atividades logísticas de grande escala integram-se espacialmente ao

ambiente urbano. Além de Oslo, outros exemplos de sucesso de relação intensa e integrada entre cidade-porto podem ser mencionados, como os das cidades portuárias de Barcelona, Málaga, Cape Town, Rotterdam, Amsterdam etc.

De certa forma, vale mencionar que esforços de intervenção e de integração urbana foram realizados nessas cidades no sentido de transformar os *waterfronts* em áreas diferenciadas e aprazíveis dentro de um novo conceito do “marketing urbano pós-moderno”, que incorpora e agrega as áreas portuárias, sobretudo atrelando-as à chamada indústria cultural. Como exemplos, destacam-se o projeto de revitalização da Docklands de Londres, Baltimore, Boston e San Francisco (HARVEY, 2010).

Historicamente, as cidades litorâneas brasileiras, desde o início da colonização, tiveram suas estruturas de funcionamento ligadas aos portos. Eram pelos portos que entravam os escravos africanos que serviriam aos interesses da coroa portuguesa e dos senhores de engenho de açúcar. Eram pelos portos que saíam os produtos extraídos da colônia e entravam os produtos manufaturados da metrópole. Eram pelos portos coloniais que entravam a cultura europeia, os jornais, a informação, a exemplo do que marcou, historicamente, o Porto de Recife.

Assim, eram os portos e o seu entorno urbano (praça cívica, igrejas, cais, docas etc.) que protagonizavam o desenvolvimento das cidades. Enfim, era sempre por este objeto técnico (o porto) que aconteciam os fluxos materiais e imateriais que movimentavam a vida urbana das cidades. Tais fluxos eram constituídos, fundamentalmente, pelo movimento de embarque e desembarque de pessoas, de produtos e sob a forma de comunicação. Havia, portanto, grande interdependência tanto das cidades em relação ao porto, como dos portos em relação às cidades.

Desde a sociedade colonial até o final do século XIX, as condições técnicas de funcionamento dos portos eram bastante precárias, impactando fortemente sobre o desenvolvimento das cidades. É somente no final do século XIX e nas primeiras décadas do século XX que o Brasil inicia o processo de modernização dos portos, em função sobretudo da dinamização da atividade econômica agrário-exportadora, calcada na cultura cafeeira.

Tal movimento, concentrado na Região Sudeste, possibilitou a ampliação e modernização das instalações portuárias, que vinham, também, acompanhadas de

outros equipamentos, como a construção de ferrovias e outros investimentos de infraestrutura. Com este processo, iniciou-se uma nova lógica na relação cidade-porto, sobretudo com a intensificação do processo de urbanização.

Com a mudança no perfil produtivo e expansão e diversificação da economia nacional, que passou de uma economia apoiada no setor agrário-exportador para uma economia urbano-industrial, no decorrer do século XX, a relação existente entre cidade-porto intensificou-se mais ainda, passando-se à busca de uma nova construção, as chamadas cidades portuárias industriais. Os exemplos de maior sucesso são as cidades do Rio de Janeiro, Santos e Vitória do Espírito Santo que, por concentrarem fortemente a produção e serem responsáveis pelos fluxos comerciais, os respectivos portos passaram a impactar e modificar as respectivas estruturas urbanas, influenciando comportamentos e modos de vida.

Em função da intensificação e forte concentração das atividades industriais nessas cidades supramencionadas, as intervenções urbanísticas foram realizadas não só em função da intensificação da atividade econômica, mas, sobretudo, em função de problemas ligados à salubridade, ao adensamento urbano e aos novos estilos de vida.

Siqueira (1995), analisando o Porto de Vitória do Espírito Santo, destaca que já no início do século XX começou-se ali a estruturar um plano de urbanização cidade-porto, sendo iniciadas obras de saneamento público da capital, com investimentos em:

[...] serviços de água, esgoto, energia e, inclusive bondes elétricos, aterro de mangues, construção de parques, alargamento e calçamento de novas ruas[...] reconstrução dos primeiros edifícios públicos e a construção da Santa Casa de Misericórdia (SIQUEIRA, 1995, p. 79).

Foi em decorrência da execução do plano de modernização do porto que a Cidade de Vitória do Espírito Santo, já na década de 1940, passou a desfrutar da posição de terceiro porto cafeeiro do Brasil, possibilitando à cidade um forte dinamismo econômico e social, com rebatimentos econômicos regionais.

Mas, é o Porto de Santos, em São Paulo, que vai experimentar as mais rápidas e profundas transformações em função dos fortes investimentos industriais realizados na baixada santista (petroquímico, siderúrgico, metalúrgico etc.). A partir de então, o Porto de Santos insere-se, ao longo da década de 70, no circuito da produção industrial nacional, transformando-se em um anexo da produção industrial do ABC paulista. Hoje

é considerado o maior porto do Brasil. Vários estudos destacam que os efeitos sinérgicos do Porto de Santos sobre a Cidade de Santos e adjacências não são mais compatíveis com a dimensão do porto, sendo necessária a formulação e uma nova agenda articulada para a cidade e para a região (MONIÉ; VIDAL, 2006).

Esta mesma necessidade acontece com o Porto da Cidade do Rio de Janeiro, localizado no centro da cidade, responsável pelo embarque e desembarque de automóveis, trigo, açúcar e produtos siderúrgicos, movimentados e armazenados em 23 grandes armazéns portuários. O transporte terrestre de acesso ao porto é realizado via rodoviária e ferroviária. O canal de acesso a esse porto tem 18,5km, 150 metros de largura e 17 metros de profundidade e um cais contínuo de 6.700 metros. O porto possui ainda um amplo terminal de passageiros para cruzeiros marítimos, que movimenta anualmente cerca de 100.000 pessoas. Embora a estrutura portuária seja de grande relevância e magnitude, estudos apontam para pouca integração da cidade com o porto.

A década de 1980, como já foi mencionado anteriormente, foi marcada pela globalização, trazendo grandes modificações nas estruturas produtivas mundiais, grande abertura comercial entre países e consequente intensificação e dinamização dos fluxos comerciais em todas as escalas geográficas. É a partir dessa década que o transporte marítimo passa a adquirir relevância crescente, passando a ser o grande instrumento responsável pelos novos fluxos comerciais entre países e continentes.

Para melhor ajustar-se ao novo contexto técnico-econômico da globalização, os países centrais passaram a reorganizar suas estruturas e infraestruturas portuárias de forma a garantir a adequada competitividade das operações portuárias.

No Brasil, a modernização dos portos só foi efetivada e tornou-se possível com a promulgação da Lei n. 8.630/93 (Lei de Modernização dos Portos)¹⁴, que, neutralizando todas as leis anteriores, instituiu uma agência reguladora para as atividades portuárias, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ, em 2001, e criou também os Conselhos de Autoridades Portuárias – CAP, em cada porto, conselho este fundamental

¹⁴A Lei de Modernização dos Portos teve como objetivo incentivar a competitividade dos portos, definindo novas competências para os setores públicos e privados na construção da infraestrutura portuária, na qual caberia ao setor privado o aparelhamento portuário para a operação dos terminais e ao setor público a manutenção da infraestrutura portuária, além da fiscalização.

para discutir e deliberar sobre o futuro dos portos e sobre diretrizes e projetos básicos específicos para o seu desenvolvimento e eficiência.

Cumprе ressaltar que os planos de modernização dos portos brasileiros, instituídos na década de 1990, embora possibilitassem enormes ganhos de produtividade às atividades portuárias e consequente aumento de competitividade, não foram capazes de incorporar elementos transformadores e criação de sinergias aos territórios urbanos correspondentes.

Esse é o grande desafio do século XXI, sobretudo em se tratando de portos brasileiros. Trata-se de uma tarefa complexa para as autoridades portuárias e demais atores envolvidos, mas imprescindível ao processo de desenvolvimento econômico territorial e regional.

3.2 Evolução histórica do porto de Suape

Na atual área de localização de Suape, no município do Cabo de Santo Agostinho, em Pernambuco, há referências ao antigo Porto de Santo Agostinho que hoje faz parte dos registros da história de descobrimento do Brasil. O seu descobrimento é datado de 1500, quando o navegador espanhol Vicente Pinzón teria sido o primeiro europeu a pisar nas terras onde hoje localiza-se o Porto de Suape. Por possuir uma geografia favorável, com um cordão de arrecifes de arenito, um local favorável à atracação de navios, o estuário de Suape teve uma importância na história econômica de Pernambuco e do Brasil, pois era nesse estuário que desembarcavam os escravos africanos e por esse estuário embarcava parte da produção de cana-de-açúcar.

Outro aspecto relevante era a posição estratégica do porto em relação à América e à Europa. Registra-se que, no século XVII, esse porto foi abandonado em função da invasão holandesa e paulatinamente foi perdendo a importância, sendo suplantado pelo Porto do Recife.

Desde o século XVI, com a chegada dos portugueses ao Recife, a muralha de arrecifes servia de ancoradouro, também chamado de Arrecife dos Navios. A partir daí, passa a protagonizar todos os principais acontecimentos da cidade. Em meados do século XX, o porto dessa cidade já não mais comportava expansões, ou seja, operações comerciais e transporte dentro da área urbana.

A rigor, a construção do Porto do Recife foi iniciada no ano 1909, sendo concluída em setembro de 1918. A obra foi executada pela *Société de Construcion du Port de Pernambuco*.

Durante a década de 70, as limitações físicas do porto em pauta começavam a dar sinais de esgotamento, em função de sua sobrecarga. Estudo produzido pelo Grupo de Trabalho Interministerial – GTI, no ano de 1976, registrava que o seu colapso era iminente. O estudo apontava a inviabilidade prática de ampliação do Porto a uma dimensão superior àquela que a cidade ao seu redor pudesse ou desejasse suportar. Era necessário aliviar a cidade, inclusive do perigo e risco de um grande parque de estocagem de derivados de petróleo incrustada no centro da cidade (GTI, 1976 apud ALVES, 2011).

Três estudos foram decisivos para a defesa de construção do porto industrial em Suape. O primeiro – produzido pelo padre economista francês Louis Joseph Lebreton, em 1954, encomendado pelo Governo do Estado e intitulado *Estudo sobre o desenvolvimento e Implantação de Indústrias, Interessando a Pernambuco e ao Nordeste* –, já tratava do esgotamento da capacidade do Porto do Recife, em função do assoreamento e da baixa profundidade, e apontava a necessidade de sua realocização. Outro estudo de destaque foi o produzido no ano de 1972 pela Fundação Estudos do Mar (do Rio de Janeiro), intitulado *Um Novo Porto para o Nordeste*, de autoria do oceanólogo e almirante Paulo de Castro Moreira da Silva¹⁵.

Trata-se de um documento referência, pois além de fazer uma radiografia detalhada sobre a situação econômica e social do Nordeste, define linhas e diretrizes para uma política industrial de integração da Região Nordeste com o Brasil, defendendo a importância de um porto-indústria localizado em Suape.

Chama atenção para o fato de que “o problema não é o de fazer um porto para o Nordeste, e sim o de fazer um Nordeste para um porto”. O almirante ressaltava a necessidade de um projeto maior para essa região, sendo o porto apenas um instrumento (GARCIA; MUSSALÉM, 2011, p. 34).

¹⁵Este documento, de difícil acesso até então, foi publicado nos anexos do livro de autoria do jornalista Carlos Garcia e do economista Josué Mussalém (2011), intitulado *SUAPE: muito mais que um Porto*.

Um terceiro documento relevante intitulado *Complexo Portuário Industrial de Suape*, de novembro de 1974, de autoria do engenheiro Lafayette Prado, estudou a viabilidade técnico-econômica (CAVALCANTI, 2008)¹⁶. O engenheiro Prado afirmava, em seu documento, contar o Estado de Pernambuco com inúmeras variáveis a seu favor, já que pensara não só no porto, como também em um Distrito Industrial, anexo ao porto. Tais condições, nas palavras do engenheiro, eram “*para, a um só golpe, alterarem a feição do estado e levá-lo a uma contribuição mais ampla à região e ao país. A área do novo porto dispunha de terras que carecem de regularização [...] com material que se originará dos trabalhos de desmonte, terraplenagem e dragagem necessários à construção do porto escavado*” (PRADO, 1974, p. 6 apud CAVALCANTI, 2008, p. 5). O documento admitia, também, “a abertura de uma ou duas janelas no cordão de recifes, para acesso amplo ao complexo lagunar”, preservadas as condições de estabilidade do cordão e de manutenção da profundidade do canal (PRADO, 1974, p. 12 apud CAVALCANTI, 2008, p5).

O documento mencionava a capacidade do projeto de atrair empreendimentos dinâmicos como uma refinaria de petróleo, um complexo de fertilizantes, uma fábrica de alumínio e uma de pneumáticos. Nenhuma menção à natureza e aos problemas ambientais envolvidos.

Em abril de 1975, um grupo de pensadores acadêmicos pernambucanos lançava o *Manifesto contra o Complexo de Suape*, publicado nos maiores jornais da Cidade do Recife. Esse manifesto de autoria do economista Clóvis Cavalcanti é subscrito por intelectuais de renome, a exemplo do nutrólogo Nelson Chaves, do ecólogo João de Vasconcellos Sobrinho, do historiador José Antônio Gonçalves de Mello, dos sociólogos Renato Carneiro Campos e Roberto Martins e do economista Renato Duarte. O manifesto destacava omissão de discussão mais ampla quanto à viabilidade técnica e econômica do projeto e a relação custo benefício e destacava o que chamava histeria e obsessão em que se transformou a implantação do parque industrial e do porto de Suape. A ênfase do manifesto era centrada nos aspectos econômicos do empreendimento, até porque questões de natureza ambiental ainda não estavam na agenda do país. Para Cavalcanti (2008), no período 1972-1975, as discussões sobre a natureza eram de baixa popularidade. A única menção à natureza, constante no

¹⁶Para Cavalcanti (2008), a imprensa passou a chamar, em alguns casos com sarcasmo explícito, de *Manifesto dos Cientistas*.

documento, era a evocação, em algumas passagens, das palavras: “beleza natural”, “patrimônio artístico natural”, “admirável cenário”. Acreditava-se que a força de tais palavras provocaria o interesse do público sobre o tema “natureza.”

As passagens abaixo constituem pontos relevantes transcritos do *Manifesto contra o Complexo de Suape*.

Permitir que no sítio escolhido se construa um porto e um complexo de fábricas implica em perda definitiva de uma riqueza que faz parte do acervo de Pernambuco. Isto, em qualquer raciocínio analítico, representa um custo [...] é lícito especular sobre os benefícios esperados no longo prazo superarão com tranquila margem aquilo que se estima serem os custos decorrentes do sacrifício que se imporá à paisagem – para não trazer à baila problemas igualmente relevantes relacionados com a poluição do meio ambiente [...] Não é só Suape que pagará, em termos de mutilação do meio ambiente e de deterioração da qualidade de vida [...] Todo um conjunto de recantos preferidos serão também sacrificados (CAVALCANTI, 2008, p. 8).

E sobre os equívocos cometidos pelos países industrializados que estavam revendo suas estratégias sobre as propostas futuras de desenvolvimento econômico, o documento destacava:

Tudo isso exige que se tome uma posição. Que se denuncie a fragilidade de um planejamento exclusivamente voltado para a promoção tacanha da produção de mercadorias e da renda *per capita*, não importando que custos a sociedade está pagando [...] Que se considerem a experiência e sobretudo os equívocos cometidos pelos países já industrializados e que hoje lamentam a tomada de certas decisões pouco sábias, inclusive e principalmente no que se refere à detestada e combatida poluição do meio ambiente [...] convém que se enfatize o perigo que é para nosso mar a instalação de fábricas gigantescas de fertilizantes e de alumínio junto à costa pernambucana (CAVALCANTI, 2008, p. 9).

O manifesto teve uma ampla repercussão com muitas réplicas e tréplicas nos jornais locais e nacionais. Nota oficial publicada no Diário de Pernambuco¹⁷, publicada pelo Serviço de Imprensa do Governo Estadual, logo após a publicação do manifesto, em 1975, destaca que os signatários do manifesto estão desinformados e que o projeto “trará emprego, melhorará as condições de vida das populações do Estado e dará condições de aumentar a produtividade dos campos de Pernambuco e da região”. Destaca ainda que absorverá a população desempregada da microrregião e de parte do Estado. Com relação aos problemas ambientais, a nota destaca “há no projeto a ser executado uma central de tratamento de resíduos, que os autores do manifesto não enxergaram”. Há

¹⁷DIARIO DE PERNAMBUCO. Recife, 08 abr. 1975. Primeiro Caderno, p. 5.

também uma barreira de proteção ecológica com reflorestamento etc. Com relação às consultas, a nota destaca: “as consultas se fizeram, pois a Assembleia Legislativa aprovou o projeto, através do Prac, e os órgãos de classe e clube de serviços debateram e deram seu apoio”. Destaca ainda que Gilberto Freire, na época Presidente do Conselho Estadual de Cultura, apoiou o projeto por sua preocupação com o Patrimônio Cultural e a defesa do meio ambiente. O escritor Gilberto Freire reviu a sua posição. Em entrevista no Diário de Pernambuco, após a publicação da nota do governo, em 1975, Gilberto Freire destaca: “sou um dos que, agora, reconhece serem duvidosos os benefícios de ordem econômica que este porto trará para Pernambuco”. E concluiu: “cedi ao argumento talvez mais por um caso emocional, do que objetivo do projeto e de corresponder à necessidade de Pernambuco” (CAVALCANTI, 2008, p. 11).

Várias outras correntes políticas, além da direita pernambucana aderiram ao projeto, a exemplo de destacados políticos de esquerda, como o deputado Artur Lima Cavalcanti e do senador Marcos Freire, grandes opositores ao regime militar. A necessidade de um novo porto para Pernambuco, seguindo o modelo porto-indústria, parecia evidente, em decorrência do esgotamento do tamanho do Porto do Recife, ausência de retroterra, tendo em vista sua localização no centro da megacidade, a capital de Pernambuco.

O recôncavo do Cabo possuía relatos históricos de viabilidade técnica e operacional que foram aprofundados no estudo do engenheiro Lafayette Prado, da empresa contratada pelo Governo que projetou Suape, o consórcio francês Transcon. A ideia de um terminal extraurbano (40 quilômetros ao sul da Cidade do Recife) e que não interferisse no funcionamento da cidade era muito bem-vinda, já que respondia às grandes tendências dos portos no mundo todo. O Porto de Suape, caracterizado por ser um terminal extraurbano, integrava-se ao conceito contemporâneo de porto-indústria e objetivava atingir a categoria de *hub port*. Segundo o Dicionário Oxford, a palavra *Hub*, de origem inglesa, significa “a parte central e mais importante de um lugar ou atividade em particular”. A concepção porto-indústria, também denominada de *Maritime Industrial Development Areas* – MIDAS, caracteriza-se por possuir condições técnicas, operacionais e geográficas para a instalação de grandes plantas industriais e centros de distribuição, bem como capacidade técnica de receber navios de grande porte.

A sua retroárea exige grandes espaços de construção de plantas industriais e de circulação de bens e serviços. Dada a concepção arrojada à época em que foi projetado,

já contemplando espaço para a instalação de grandes indústrias, especialmente a petrolífera, petroquímica, siderúrgica e naval, o Porto de Suape possui, como já mencionado anteriormente, além de grande disponibilidade de retroterra, uma concepção moderna de infraestrutura.

Na época em que foi concebido, o porto estava em sintonia com a geografia marítima dos anos 70, que pregava a litoralização da atividade industrial, a exemplo das Zonas de Processamento de Exportações – ZPES, utilizadas nos países asiáticos e em grande parte dos países industrializados europeus. Foi necessária a desapropriação de 13,5 mil hectares (cerca de 130 km²) localizadas em engenhos de cana-de-açúcar.

A implantação do Porto de Suape forjou-se dentro do processo de euforia econômica do II PND (1974), que apontava para a necessidade cada vez mais crescente de se criar condições competitivas para as regiões que apresentavam graves desequilíbrios regionais, a exemplo da Região Nordeste, o que seria de forte repercussão para o desenvolvimento econômico regional e nacional.

O Porto de Suape foi concebido dentro dessa lógica. Cumpre ressaltar que a sua implantação e operacionalização ocorreu dentro de um processo cíclico de avanços e retrocessos, mas sempre em marcha lenta. Esses avanços e retrocessos devem ser entendidos à luz de um contexto histórico, político e institucional amplo e complexo, que durou cerca de 30 anos, afetando o padrão de competitividade, comprometendo o processo de desenvolvimento econômico estadual .

Nos antecedentes históricos de SUAPE, merece destaque a atuação do Governador Nilo Coelho, que, em 8 de janeiro de 1971, antes de deixar o Governo, instituiu um grupo para elaborar os estudos preliminares de viabilidade econômica do Complexo Industrial do Novo Porto. Entre os estudos elaborados, figura o documento intitulado *Subsídios para localização de uma refinaria de petróleo no Nordeste* entregue ao então Presidente da República, General Ernesto Geisel (GARCIA; MUSSALÉM, 2011).

A colocação feita pelo Presidente motivou ainda mais o Governador da época (Nilo Coelho) a levar adiante a ideia da criação de um porto-indústria no litoral sul, com condições técnicas de atracação de navios de grande porte. Tratava-se de grande avanço político, já que a principal preocupação desse Governador, muitas vezes explicitada, era a construção das rodovias integradoras ligando o Sertão do São

Francisco (de onde era originário) a Recife. Qual seja, sua principal missão era integrar o interior à capital.

O Governador Nilo Coelho foi sucedido pelo Governador Eraldo Gueiros, que, embora não fosse pernambucano, após conhecer o estudo do Padre Lebrete e as percepções do Almirante Paulo Moreira da Silva sobre Suape, encomenda no ano de 1972 um estudo à Fundação dos Estudos do Mar do Rio de Janeiro intitulado *Um Novo Porto para o Nordeste*. Este documento foi fundamental para a tomada de decisão para a implantação de um porto-indústria em SUAPE, servindo como importante instrumento de alavancagem e conscientização dos formadores de opinião do Estado e do Governo Central. O então Governador Eraldo Gueiros contrata, também, empresa de engenharia para a elaboração do Plano Diretor do Complexo Industrial de Suape, financiado com recursos federais. Ele, inclusive, influenciou para que o porto fosse incluído no II Plano Nacional de Desenvolvimento – II PND, do Presidente Ernesto Geisel, passando o porto a ser incorporado nas obras prioritárias da infraestrutura do país.

A partir do estudo da Fundação dos Estudos do Mar do Rio de Janeiro, formou-se, no Estado, um grupo de técnicos e empresários favoráveis ao projeto de instalação do novo porto industrial fora dos limites urbanos. Uma das principais iniciativas deste grupo foi procurar a adesão não só das lideranças políticas, mas também das lideranças técnicas das instituições promotoras do desenvolvimento, a exemplo da SUDENE .

O documento da Fundação dos Estudos do Mar, transcrito no estudo de Garcia e Mussalém (2008), consiste em uma análise detalhada sobre os problemas enfrentados pela economia nordestina e propõe a implantação de um moderno porto nacional na Região Nordeste como importante instrumento de integração nacional. Defendia a ideia de que um porto bem equipado era um instrumento técnico transformador capaz de atrair atividades da indústria pesada, dependentes de grandes volumes de matérias- primas, de alto valor específico, a exemplo da indústria siderúrgica.

O documento já apontava a racionalização e minimização dos custos de fretes dos portos em função das inovações e racionalização no processo de trabalho que o setor vinha sofrendo. Assinalava, também, a inviabilidade técnica dos portos urbanos de operarem o sistema *roll on/roll of* (caminhões carregados que, em vez de circular em vias terrestres, entravam em navios especiais). Conclui apontando a viabilidade de se implantar um porto numa grande planície costeira, penetrada por estradas de terra e também pelo mar,

situada na região ao sul do Cabo de Santo Agostinho, Suape. E citando C.C. Baker, destaca:

A velha ideia vitoriana de que só se devia cogitar um porto quando o comércio exigia um porto maior, deu lugar a uma outra: a antecipação da procura, através da pesquisa profunda sobre os possíveis transportes do futuro. Pois verificou-se que, criando-se facilidades portuárias antes da demanda, cria-se esta demanda (GARCIA E MUSSALÉM, 2011, p. 208).

A partir do Governo Eraldo Gueiros, inicia-se o processo de montagem de infraestrutura do Porto de Suape com avanços e retrocessos, muito mais retrocessos do que avanços. Como será visto nas páginas seguintes, os últimos dez anos estão sendo decisivos para o CIPS, pois é somente a partir de 2006 que ele passa a receber dotação de recursos de infraestrutura adequada para a sua implantação.

A seguir, apresentam-se os principais eventos relevantes nos governos que se seguiram a Eraldo Gueiros e as suas respectivas linhas de atuação e postura em relação ao porto de Suape.

- Em 1996, Governo Arraes, foi dada a continuidade à construção de 965 metros de cais (primeira etapa do porto interno, com profundidade de 16,5 metros. As obras foram finalizadas em 1999 (CUNHA; LUCENA, 2006).
- Em 1999, Governo Jarbas Vasconcelos, foi iniciada a segunda etapa do porto interno, com a dragagem de 1,3 milhões de metros cúbicos que se estendeu até o canal de navegação em mais 450 metros.
- No ano 2000, Governo Jarbas Vasconcelos, ocorreu a abertura de concorrência internacional para a operacionalização do terminal de *containers* (TECON), vencendo a empresa multinacional filipina *International Container Terminal Service – ICTSI*. Este contrato (com período de exploração de 30 anos) tem assegurado condições competitivas ao porto em relação aos demais portos do Brasil.
- Em 2002, deu-se a duplicação da avenida portuária (4,4 km de extensão) e a construção do primeiro prédio da Central de Operações portuárias.
- Em 2003 o porto recebeu a Certificação *Food and Drug Administration – FDA* atestando o porto contra medidas da lei contra o bioterrorismo.

- Em 2004, foi inaugurado o Centro de Treinamento do Complexo Industrial Portuário de Suape.
- A partir de 2006, Governo de Eduardo Campos, o porto passou a receber vultosos investimentos em sua infraestrutura, desfrutando a posição de ser um dos portos mais competitivos do país. O porto de Suape é hoje um forte instrumento de atração de investimentos produtivos do país, chamando a atenção de investidores nacionais e estrangeiros. Como mencionado, possui três grandes empreendimentos apoiados pela Petrobrás e subsidiárias, a saber: a Refinaria Abreu e Lima, o polo petroquímico e o polo naval que estão alterando a matriz industrial do Estado de Pernambuco.

3.3 II PND e CIPS

A desarticulação estrutural da região nordestina foi tema recorrente de reflexões e discussões no âmbito dos estudos da questão econômica do Nordeste. Castro (1972) destaca o fato de que, embora o Estado tenha facilitado e propiciado o surgimento de um “Novo Nordeste”, tal processo não foi capaz de gerar um fluxo contínuo e integrado de encadeamentos intersetoriais e interindustriais dentro da própria região, levando-a a uma economia autossustentada.

O lento e fracassado surto de indústrias tradicionais (têxteis, alimentares etc.) acoplado ao pouco dinamismo das atividades agrário-agroexportadoras não permitiu ao nordeste brasileiro uma ampla e integrada expansão industrial no estilo clássico. Tal estilo expressou-se no caso da expansão econômica cafeeira. À medida que tal cultura se alastrava pelos diversos estados do sudeste do país até atingir o estado de São Paulo, introduziram-se (conjugado às terras férteis) mudanças estruturais (sobretudo nas relações trabalhistas), permitindo a articulação da produção mercantil com outros setores, como o transporte ferroviário e portuário, com serviços urbanos complementares etc.

A revolução dos transportes, no caso do Nordeste, a partir da década de 1950, embora tenha propiciado um impetuoso movimento de integração intra e interregional (revelando algumas potencialidades da economia nordestina), não foi capaz por si só de impulsionar um dinamismo autônomo à economia, em face da inexistência de um setor-chave estruturador capaz de gerar efeitos dinamizadores e aglutinadores.

Em 1958, o então Presidente Juscelino Kubistheck, em sua plataforma política de construir “Cinquenta Anos em Cinco” integrou o Nordeste na economia nacional. Criou o Grupo de Trabalho para o Desenvolvimento do Nordeste (GTDN), dirigido pelo eminente economista Celso Furtado, famoso mestre da Teoria do Desenvolvimento. O grupo concluiu que a promoção do desenvolvimento regional deveria ter, como elemento central, a industrialização da referida região. Esta seria capaz de reverter o seu subdesenvolvimento. A estratégia do GTDN teve sempre como apoio teórico as ideias e diretrizes de política econômica defendida pela Comissão Econômica para América Latina – CEPAL /ONU, cuja ênfase recaía nas ideias do nacionalismo, industrialização, intervencionismo estatal no planejamento e substituição de importações.

A proposta do GTDN estava, portanto, calcada no pressuposto de que a implantação de um núcleo industrial regional, relativamente autônomo, atuaria como elemento dinâmico da economia nordestina e como um processo substitutivo de importação. Seria, assim, capaz de gerar efeitos autopropagadores para toda a economia regional.

Após a criação da SUDENE, em dezembro de 1959 (Lei 3692, de 15.12.1959), e a introdução do dispositivo “34/18” (art. de 34 da Lei 3991 e art. 18 da Lei 4239/63, incentivos fiscais e financeiros) para empreendimentos privados industriais (e depois também agropecuários), passou-se a viver uma profunda alteração no perfil econômico da Região Nordeste. Os Planos Diretores e os diversos programas governamentais coordenados pela SUDENE passaram a conferir grande ênfase ao desenvolvimento industrial. A partir de então, a industrialização regional passou a se constituir em uma verdadeira pré-condição fundamental para a mudança estrutural e a retirada da economia nordestina do quadro de subdesenvolvimento em que se encontrava.

Esse dinamismo somente ganhou destaque a partir de meados da década 1970 (com o II PND), quando as atividades industriais expandiram-se a elevadas taxas anuais (em média 9% a.a.) e o Nordeste pôde desfrutar de taxas de crescimento do PIB maior que a média nacional. O ciclo expansivo de desenvolvimento econômico da Região Nordeste deu-se, porém, durante esse período, de forma isolada e profundamente desintegrada .

De qualquer forma, a intervenção estatal no Nordeste permitiu a essa região obter expressivas transformações na sua estrutura produtiva, alterando sensivelmente a natureza das vinculações e o grau de dependência econômica em relação às regiões mais desenvolvidas do país (CASTRO, 1972). A ideia de utilizar complexos industriais,

como um dos instrumentos-chave na estratégia de desenvolvimento regional, possibilitou o surgimento de novos e modernos eixos industriais, que, embora não tenham se constituído como polos de fronteiras tecnológicas, podem ser enquadrados na categoria de polos dinâmicos absorvedores de tecnologias.

Entre os aspectos que devem ser ressaltados, para um entendimento da realidade nordestina nas décadas de 1960-80, destacam-se:

- a. entre 1960-1980, a economia regional nordestina sustentou uma taxa de crescimento de 7,1% aa no seu Produto Interno Bruto;
- b. entre 1965 e 1980, no que se refere à Formação Bruta de Capital Fixo, o crescimento ocorreu a uma taxa expressiva anual de 12%;
- c. entre 1960-1989, o setor industrial, que se modernizou, tornou-se cada vez mais integrado à economia industrial do sudeste do país, e cresceu a uma taxa anual de 8,4%, já que a indústria de transformação nos anos 1965-80 expandiu-se 9,4% aa;
- d. a infraestrutura econômica, notadamente a rede rodoviária federal pavimentada e a produção de energia elétrica, cresceram significativamente.

Embora a Região Nordeste tenha desfrutado de um elevado ritmo de crescimento econômico de modernização, tal realidade deu-se de forma desigual sobre o espaço nordestino. Criaram-se centros dinâmicos profundamente atrelados às economias nacional e internacional, a exemplo do complexo petroquímico baiano. Isso acentuou as desigualdades intrarregionais. É preciso registrar que o crescimento industrial e a desconcentração observada, sobretudo durante a década de 1970, ocorreram com uma grande expansão das indústrias básicas (bens intermediários), articuladas à base de recursos naturais. Dado os elevados investimentos diretos na Bahia, ocorreu uma grande concentração de capital naquele estado, o que possibilitou uma acentuada queda na participação da economia pernambucana na economia regional e nacional (SILVA, 1992). Do ponto de vista territorial, quando comparadas às capitais de Recife e Salvador, os efeitos de tais investimentos foram maiores na Cidade de Salvador, em função da elevada intensidade do capital aplicado no estado e da concentração da atividade econômica. Merece destaque a forte presença da Petrobrás no Estado da Bahia, desde a década de 1950. A Cidade do Recife, por seu turno, embora tenha sentido os efeitos da política industrial, não foi capaz de absorver largos efeitos, sobretudo em função da

diversificação acentuada da atividade industrial, de baixa intensidade de capital, sendo esta uma forte característica do Estado de Pernambuco.

Registra-se que a estrutura industrial nordestina demonstrava, desde os seus primórdios, uma certa especialidade por produtos intermediários, tendência essa que se acentuou com a política de incentivos fiscais e regionais. Estes beneficiaram principalmente atividades do tipo capital-intensivo que refletiam as necessidades de expansão da economia do centro-sul e que integravam os mercados regionais aos mercados nacionais. É dentro dessa estratégia que programas setoriais, como é o caso do complexo petro-álcool-químico, assumem a liderança na composição total do produto industrial, sendo o grande responsável, em última instância, por estreitos laços com a economia nacional.

É certo, também, que o esforço concentrado dos governos brasileiros, através dos programas governamentais coordenados pela SUDENE, conferia uma grande ênfase ao desenvolvimento industrial como pré-condição fundamental para a mudança estrutural e retirada da economia nordestina do quadro de subdesenvolvimento em que se encontrava.

Assim, as atividades industriais expandiram-se a elevadas taxas anuais. O Nordeste passou a desfrutar de taxas de crescimento do PIB maiores que a média nacional.

Impõe-se registrar que é com base na disponibilidade de recursos naturais existentes no solo e subsolo de algumas unidades federativas nordestinas que foram instalados expressivos grandes complexos industriais, apoiados nas prioridades e diretrizes estabelecidas pelo II PND (período 1974-1979) .

A proposta do II PND é de ajustamento estrutural dos estrangulamentos da economia brasileira, tendo-se como ideia central completar a pirâmide industrial iniciada no Plano de Metas, do final da década de 1950, procurando superar os desequilíbrios intersetoriais e assim permitindo ao país enfrentar o estágio de subdesenvolvimento e de dependência em que se encontrava.

As linhas estratégicas do II PND eram: 1) processo liderado pelo Estado; 2) fortalecimento do Capital Nacional; 3) desenvolvimento tecnológico e científico através da formação de *joint ventures*, baseada no tripé: capital-estatal, investidor privado nacional e capital estrangeiro; 4) desconcentração industrial, objetivando a redução das

disparidades regionais. Dada a grande envergadura do Plano, o principal problema enfrentado foi o de encontrar um padrão de financiamento adequado que desse as bases à sua operacionalização. Como não havia recursos internos suficientes, a grande peça de financiamento consistiu nas fontes externas, através dos empréstimos em moeda estrangeira e do capital de risco *joint venture*. Optou-se, portanto, por um padrão de crescimento com elevado grau de endividamento. Destaque-se que o II PND coincide com a primeira crise do petróleo. Não obstante essa crise – que fez todas as principais economias do mundo ajustarem-se, por meio de políticas econômicas restritivas, de forma a contornar os estrangulamentos energéticos –, no caso específico da economia brasileira, a opção foi a de não desacelerar. O propósito maior perseguido era o de completar a pirâmide industrial com a indústria de base.

Foi esse elevado endividamento externo que terminou por aumentar a vulnerabilidade da economia brasileira, crescentemente dependente da conjuntura econômica internacional.

Nesse contexto, e já a partir de 1979, pela primeira vez, o Brasil passa a contratar recursos para assumir compromissos com os juros da dívida externa contraída. Ademais, a incapacidade do Estado de gerar receitas tributárias reduziu ainda mais a capacidade financeira das empresas estatais para expandir investimentos e financiar as estruturas de funcionamento dos grandes empreendimentos industriais em que participava acionariamente.

Essa dificuldade vai repercutir durante toda a década de 80. O período 1979-80 corresponde à fase de explosão das taxas de juros internacionais e ao segundo choque do petróleo. Como todos os contratos de financiamento externo da economia brasileira foram realizados a juros flutuantes, houve expressivo aumento da dívida externa brasileira e comprometimento da capacidade de pagamento .

A opção de potencializar o crescimento, via endividamento externo, durante a década de 70, revelou-se geradora de insustentáveis constrangimentos financeiros tanto no ambiente externo, quanto no ambiente interno, com rebatimentos desconcertantes sobre a economia brasileira que vão perdurar e comprometer o futuro processo de crescimento, com repercussões severas durante toda a década de 1980 e parte da década de 1990.

Ainda com relação do II PND, cumpre ressaltar que havia à época uma preocupação muito grande dos formuladores de políticas industriais de implantar grandes complexos industriais e agroindustriais sobretudo voltados para as indústrias química e petroquímica. Tal estratégia era compatível com as diretrizes do II PND, formuladas para dar continuidade ao processo de substituição de importação brasileiro, apoiando as indústrias de base, fornecedoras de insumos energéticos para os demais setores econômicos.

A instalação dos Polos Petroquímico de Camaçari, Integrado de Sergipe, Cloroquímico de Alagoas, da Indústria Química de Pernambuco, Siderúrgico do Maranhão, Têxtil de Fortaleza e do Complexo Agroindustrial do Médio do São Francisco (Petrolina/Juazeiro) aumentou o grau de integração e o fortalecimento relativo da indústria nordestina frente às regiões do sul e sudeste do país. O Polo Petroquímico da Bahia destaca-se hoje como o maior complexo petroquímico do Brasil e da América Latina. O Estado da Bahia é responsável por mais de 40% da produção nacional de petroquímicos, pelo mais significativo parque químico-petroquímico da América Latina (com indústrias de 1ª e 2ª gerações).

A sua importância econômica e estratégica está calcada em função das disponibilidades locais de recursos naturais (produção petrolífera – óleo e gás natural), como também por outros fatores locacionais, como, por exemplo, a refinaria de petróleo, proximidade com os maiores centros consumidores do país, bem como a disponibilidade de infraestrutura e outras externalidades existentes no entorno da região. O modelo de desenvolvimento viabilizado pelo complexo baiano é constituído de um vasto número de empresas monoprodutoras, com relativo grau de integração. Ademais, a estruturação daquele polo foi responsável por introduzir, na sua área de abrangência, um dinâmico parque industrial petroquímico, constituído de várias indústrias de transformação ligadas à produção de bens intermediários. Essas indústrias foram implantadas dentro de um alto padrão tecnológico e de encadeamento produtivo, possibilitando uma vasta rede de apoio sob a forma de serviços de infraestrutura básica, permitindo a criação, no entorno da região, de economias de aglomeração, causando amplas repercussões espaciais e consequentes efeitos sinérgicos e externalidades positivas.

O Porto de Suape, embora tenha sido contemplado no II PND, não conseguiu nesse contexto ter reconhecida a sua devida importância em relação aos demais investimentos

em implantação no país. O projeto, além de ter chegado tarde, não possuía uma empresa âncora, a exemplo da Petrobrás, para fazer as conexões de interesses entre o Estado e a União (SILVA, 1992). Como a grande preocupação e prioridade do II PND era a montagem da pirâmide industrial, iniciada no Plano de Metas, através dos grandes complexos industriais, e como a malha rodoviária do país e das regiões Norte e Nordeste funcionavam a relativo contento (era a grande prioridade), os investimentos em portos públicos ficaram em segundo plano.

No caso do Porto de Suape, não obstante a influência de políticos pernambucanos junto aos generais-presidentes da ditadura, não foi possível superar os interesses maiores do poder executivo autoritário que, de certa forma, estavam acoplados aos grandes interesses do grande capital oligopolista. Além disso, o Estado brasileiro já começava a apresentar sinais de exaustão no que se refere ao padrão de financiamento da crise fiscal. Em face da crise, combinada com a não priorização desse investimento nas estratégias do governo, as poucas obras de infraestrutura do Porto de Suape, implantadas entre 1978 e 1992, tiveram que ser realizadas com recursos do Governo do Estado (era o chamado “dinheiro azul e branco”, cores da bandeira de Pernambuco) e, inclusive, com a contratação de recursos externos. Tudo, porém, realizava-se em ritmo lento. Essa situação se prolongou até a década de 90, ou mais especificamente até o ano de 1993, quando foi retomada a discussão sobre a Modernização dos Portos no Brasil. A ausência de apoio da União, até essa data, reduziu os interesses do governo estadual e afugentou investidores.

Eram volumosas as ações de *marketing* em um porto sem infraestrutura. Em abril de 1992, o porto passa a integrar o sistema de portos do país. No final dos anos 1990, a União aumenta os repasses para a estruturação da infraestrutura em Suape.

O desenvolvimento econômico da Região Nordeste, nessa década, sob o comando da União, deu-se, porém, de forma isolada, desintegrada e sem continuidade de ação determinada. A orientação política e ideológica dos governos federais (tendo como base o liberalismo econômico), beneficiou as regiões mais desenvolvidas do país, a exemplo do Estado de São Paulo e imediações, reforçando suas especialidades regionais.

3.4 CIPS e restrições históricas para o uso dos incentivos fiscais

O chamado sistema “34/18” consiste em recursos deduzidos do Imposto de Renda das Pessoas Jurídicas – IRPJ de todo o país para aplicação em empreendimentos econômicos aprovados pela SUDENE, sendo essa aplicação feita mediante subscrição de capital de risco das novas empresas do Nordeste. A atratividade maior desse modelo de financiamento resultava do fato dele representar recursos inexigíveis ou de capital de risco da sociedade, com vantagens sobre os financiamentos bancários (exigíveis) e mobilizáveis mediante oferecimento prévio de ativos fixos, livres de ônus em garantia hipotecária. Ativos esses nem sempre disponíveis para os fragilizados empresários da região.

O modelo “34/18”, assim chamado, foi criado pelo art. 34 da Lei nº 4239, de 27.07.1963, Segundo Plano Diretor da SUDENE. Foi repetido e ampliado pelo art. 18 da Lei nº 4869, de 01.12.1965, Terceiro Plano Diretor da SUDENE. Anote-se que este sistema foi substituído no ano de 1971, através do Decreto-Lei nº 1376, de 12.12.1974, pelo modelo do Fundo de Investimento do Nordeste-FINOR, que passou a receber, *mutatis mutandis*, o mesmo tratamento legal atribuído ao antigo sistema “34/18” substituído.

Logo no início do ano de 1969, por iniciativa da SUDENE, o governo federal baixou o Decreto nº 64.214, de 18.03.1969, passando a regulamentar de forma nova e seletiva – com diferenciação de tratamento entre estados e áreas específicas dentro do Nordeste –, a administração dos incentivos fiscais constantes das Lei nº 4239/63, nº 4869/65 e nº 5508/48, referentes aos incentivos fiscais e financeiros administrados por essa superintendência.

O objetivo básico era estabelecer critérios seletivos para administração dos incentivos fiscais, associando objetivos sociais e econômicos múltiplos, entre outros. Procurava, assim, evitar o surgimento ou agravamento de desigualdades econômicas dentro do próprio Nordeste, ao criar atrativos fiscais e financeiros diferenciados e especiais para levar investidores privados a se implantarem e operarem em áreas menos atrativas e menos desenvolvidas. Em seu art. 31, passa a estabelecer os então chamados Critérios de Prioridade dos projetos a serem implantados para efeito de participação dos recursos do “artigos 34 e 18”. Foram, então, definidas 5 (cinco) Faixas de Prioridades, designadas pelas letras A (taxa de participação de 75%), B (taxa de participação de 60%), C (taxa

de participação, de 50%), D (taxa de participação de 40%) e E (taxa de participação de 30%).

Com isso, ficaram estabelecidos os limites máximos para as taxas de participações, calculadas sobre as chamadas inversões totais dos projetos, inclusive o capital de trabalho, sendo deduzidos os financiamentos de longo prazo, concedidos por fontes bancárias de crédito.

O enquadramento nas respectivas Faixas de Prioridade, em conformidade com o art. 32 do Decreto, dava-se mediante a acumulação de pontos indicativos das prioridades definidas a partir das características específicas e méritos econômicos e sociais do investimento. A quantidade gerada de emprego por unidade de capital, o grau de participação dos salários na formação dos custos totais, o nível de utilização de matérias-primas regionais, a localização em áreas consideradas menos desenvolvidas e a essencialidade dos produtos asseguravam pontos adicionais. Neste conjunto, o fator localização passou a ser fortemente determinante. Projetos industriais localizados nos estados do Piauí ou do Maranhão contabilizavam 25 pontos, enquanto nos municípios dos estados de Pernambuco e da Bahia, por serem mais desenvolvidos, mesmo sendo localizados na Zona do Polígono da Seca, conferiam apenas 10 pontos.

Considerando ainda o fator localização, o art. 33 do citado Decreto nº 64214/69, dispunha que:

Sem prejuízo do disposto nos art. 31 e 32 deste Decreto, a SUDENE concederá, no máximo, faixa de prioridade “B” àqueles projetos que se localizarem no Recife, Salvador e nos seus respectivos município limítrofes, bem como nos que venham a se desmembrar e nos Distritos Industriais que servem ou venham a servir àquelas capitais.

Como se vê, qualquer projeto industrial previsto para Recife, suas cidades limítrofes e distritos industriais nelas situados, estaria impedido de enquadramento na Faixa A. Por oportuno, registre-se que quase todo empresário que pretendesse investir no Nordeste, baseando sua decisão em favor desta região devido ao diferencial de vantagem financeira decorrente dos incentivos fiscais da SUDENE, tinha sempre como fator decisivo o chamado “enquadramento na Faixa A de Prioridade” .

Era esse o discurso do *marketing* da época, veiculado pelos diversos estados e municípios da Região Nordeste tentando atrair e disputar novos investidores. Veja-se

que neste contexto, o Distrito Industrial de SUAPE, estando localizado nos municípios do Cabo de Santo Agostinho e Ipojuca, estava excluído dessa prerrogativa.

É oportuno constatar que, apesar dessa restrição, diversos expressivos investimentos industriais vieram para a Região Metropolitana do Recife, especialmente por parte de grandes grupos empresariais estrangeiros, a exemplo da PHILLIPS, RHODIA, Tintas CORAL, Pilhas RAYOVAC, FORMIPLAC, UNILEVER, ALCA, Sorvetes KIBON etc. Essas empresas basearam sua decisão em estratégia mercadológica, facilidades de mão de obra qualificada, proximidade de outras indústrias etc. Contudo, veja-se que esses investimentos sequer se localizaram em SUAPE. Situaram-se em áreas diversas dos municípios de Jaboatão dos Guararapes, Paulista, Cabo de Santo Agostinho, Igarassu etc.

A propósito, registre-se que esse tratamento restritivo da legislação da SUDENE baseava-se na redução das desigualdades econômicas e sociais da Região Nordeste. O diagnóstico era a relativa concentração econômica no Recife e em Pernambuco, em relação aos demais estados componentes da região, à exceção da Bahia, onde figuravam menores índices sociais de qualidade de vida.

Ressalte-se que essa política de maior ajuda e cooperação em relação aos demais estados da região encontrou acolhimento, tácito ou explícito, por parte da intelectualidade e elite política de Pernambuco, o que revela simpática marca de solidariedade e abnegação do povo pernambucano.

Em consequência disso, SUAPE foi ficando à margem do processo de atração de investimentos industriais, não obstante pesados investimentos do setor público estadual na implantação da infraestrutura do distrito, tais como construção de um grande molhe de 1.300 m de comprimento em águas profundas para apoio ao cais de atracação na área externa dos arrecifes (Porto Externo), estradas de acesso e vias internas, obras de terraplanagem e aterros, urbanização, planejamento, publicidade, prédios para centro administrativo, pesadas subestações e rede de distribuição de energia elétrica, sistema de abastecimento de água mediante construção de barragens (Bitá e Utinga) e rede de distribuição de água etc.

Apesar disso, os investimentos industriais privados tardavam a chegar. Daí alguns críticos o apelidarem de “Deserto Industrial”, em paródia ao conceito de Distrito Industrial que não vingava.

Os critérios perduraram de 1969 até 1987, quando, por proposição do Conselho Diretor da SUDENE, foi retirado o impedimento de acesso do projetos industriais de SUAPE à chamada “Faixa A”.

Com o enfraquecimento da influência da SUDENE, sobretudo após sua extinção imposta no Governo FHC em 2001, os incentivos financeiros do FINOR praticamente deixaram de existir. Nesse ínterim, fixou-se nova política de disputa (captação) e atração de investimento privados, agora, através da política de renúncia fiscal, assegurando-se incentivo de redução dos custos (fiscais) da produção. Era a política de redução das alíquotas do ICMS, estabelecendo-se o que se passou a chamar “Guerra Fiscal” entre os estados. Porém, passou a funcionar efetivamente com resultados positivos para estimular e atrair novos investimentos privados. Nesse contexto, SUAPE contava com o diferencial competitivo ao dispor de toda uma nova e poderosa infraestrutura já estabelecida, além dos incentivos remanescentes da SUDENE. Estava em pé de igualdade com qualquer outra localização dentro do Nordeste em termos de isenção e/ou redução de até 75% do Imposto de Renda para as Pessoas Jurídicas – IRPJ, além de estar localizado na RMR, dotada de concentração econômica e facilidades operacionais e administrativas para as empresas. Daí assumiu êxito efetivo a partir de 2006.

Como foi relatado anteriormente, Pernambuco era dotado, até 1970, de um porto marítimo regional, o Porto do Recife, notável não só por sua importância histórica e posição geográfica, mas também por ter sido o primeiro porto de ligação marítima entre o Brasil e o continente europeu, e principalmente por ser, àquela época, o principal do Nordeste. Notabilizou-se pela movimentação de carga e capacidade instalada (dezoito berços de atracação e 3.800m de cais acostável) .

Todavia, com a evolução das atividades econômicas, as mudanças tecnológicas no sistema de transporte marítimo e a urbanização intensiva do Recife, evidenciaram-se as suas fortes limitações para atender às novas necessidades da economia e do desenvolvimento de Pernambuco. Consequentemente emergiu a necessidade de construção de um novo porto de grande capacidade operativa. As evidências pautaram-se nos seguintes aspectos:

- a) o Porto do Recife tinha localização no epicentro (Marco Zero) da Cidade do Recife, tendo sido envolvido pelo amplo sistema urbano com o extraordinário crescimento dessa cidade, dificultando o acesso rodoviário e ferroviário de carga de apoio ao porto;
- b) a inexistência de área de retroterra para instalações, movimentação e estocagem de carga;
- c) as dificuldades crescentes e insustentáveis para operar com os novos navios cargueiros, de crescentes tamanhos e exigentes de calados profundos para operação;
- d) a necessidade de realocização do seu “parque de combustíveis líquidos”, quer por inexistência de área para ampliação e deficiência técnica de sua estrutura, como por problemas de segurança contra risco de incêndio, que seria catastrófico para a cidade.

É importante registrar que os três primeiros Planos Diretores da SUDENE, respectivamente, Lei nº 3692/61, Lei nº 2995/63 e Lei nº 4239/65, não consignavam nenhum recurso, nem faziam nenhuma referência ao projeto de SUAPE, por inexistente. Como o Projeto SUAPE já havia sido proposto e vinha sendo estudado em Pernambuco, o IV Plano Diretor (Período 1969/1973), Lei nº 5508, de 11 de outubro de 1968, também segue o mesmo comportamento. Com efeito, no item Sistema Portuário, assegura dotações orçamentárias apenas para os portos de Itaqui (Maranhão), Mucuripe (Ceará), Recife (Pernambuco), Aratu (Bahia), Ilhéus (Bahia), adicionando também recursos para Terminais Pesqueiros. Como se sabe, esses Planos Diretores eram elaborados na região, antes de sua aprovação no Congresso Nacional. Eram debatidos e aprovados em reunião do Conselho Deliberativo – CONDEL, da SUDENE, com a participação de todos os governadores da região, representantes dos ministérios da área econômica do governo federal, BNDES, BNB, CODEVASF e representantes dos empresários e trabalhadores.

Todavia, como se sabe, a partir daí, com o desmantelamento do sistema de planejamento do país, a SUDENE, autarquia do governo federal, também ingressou neste processo, passando a operar sem o instrumento dos Planos Diretores específicos. Apresentava sua programação de investimento anual dentro da sistemática de elaboração e administração, aplicável ao Orçamento Geral da União – OGU.

A retomada do planejamento regional ocorreu apenas em 1988, com o Plano Trienal de Desenvolvimento do Nordeste (período 1988/1990), intercorrendo período de quinze

anos, de 1973 a 1988. Porém, esse Plano operou de modo fragilizado. Veja-se que, à época desse Plano Trienal de Desenvolvimento, período 1988/93, o Porto de Suape já se encontrava em fase adiantada de implantação e vinha sendo construído apenas com recursos financeiros de responsabilidade do governo estadual, ou, como se dizia “orgulhosamente” em Pernambuco, com “dinheiro azul e branco”. Todavia, nesse Plano Trienal, mais especificamente no subprograma Transporte Hidroviário, o Porto de SUAPE aparecia sem nenhuma ênfase. É referido como complexo portuário e industrial e mencionado apenas em um único parágrafo, ao lado de diversos outros portos, esses com referências mais detalhadas, como os portos de Itaqui (MA), Luís Correia (PI), Fortaleza (CE), de Natal e Areia Branca (RN), Cabedelo (PB), Maceió (AL), Aracaju (SE), Salvador, Aratu e Ilhéus (BA) e o Porto do Recife (PE).

3.5 Economia brasileira e desenvolvimento regional

A severa crise enfrentada pela economia brasileira durante os anos 1980 e as políticas de cunho liberal dos anos 1990 contribuíram para a redução abrupta dos investimentos do setor público e das empresas estatais e de infraestrutura, acirrando ainda mais as desigualdades regionais. Tal comportamento tendeu, sem dúvida, a prejudicar o objetivo de integração nacional do desenvolvimento econômico regional equilibrado. Por sua vez, ao longo da década de 90 até meados do ano 2000, o processo de desenvolvimento industrial foi marcado predominantemente pelo espraiamento de atividades produtivas de alto conteúdo tecnológico na Região Sudeste. Tratava-se de modernos complexos químicos e petroquímicos, eletrônicos e de informática, telecomunicações e materiais bélicos, bem como uma moderna agroindústria de processamento de carnes, de sucos cítricos e alcooleira, além do complexo de soja. Com esse comportamento, a expansão das atividades tecnologicamente modernas contribuíram para integrar e concentrar ainda mais as áreas mais industrializadas do país. Por sua vez, com a crise financeira do Estado, acentuada nos anos 90 e em parte dos anos 2000, as decisões privadas e de localização de empreendimentos produtivos e de investimentos em infraestrutura passaram a obedecer à lógica do capital privado nacional e internacional. À vista das imprecisões e indefinições de políticas explícitas de integração e desenvolvimento regional, esses empreendimentos passaram a se concentrar ainda mais nos espaços econômicos mais dinâmicos e de alta competitividade.

Diniz (1996) aponta para a tendência de reconcentração no polígono Belo Horizonte, Uberlândia (MG), Maringá (PR), Porto Alegre (RS), Curitiba (PR), São José dos Campos (SP), Belo Horizonte (MG). Ressalta o autor, à época, que as deseconomias de aglomeração tiravam as grandes regiões metropolitanas do Rio de Janeiro e São Paulo do circuito.

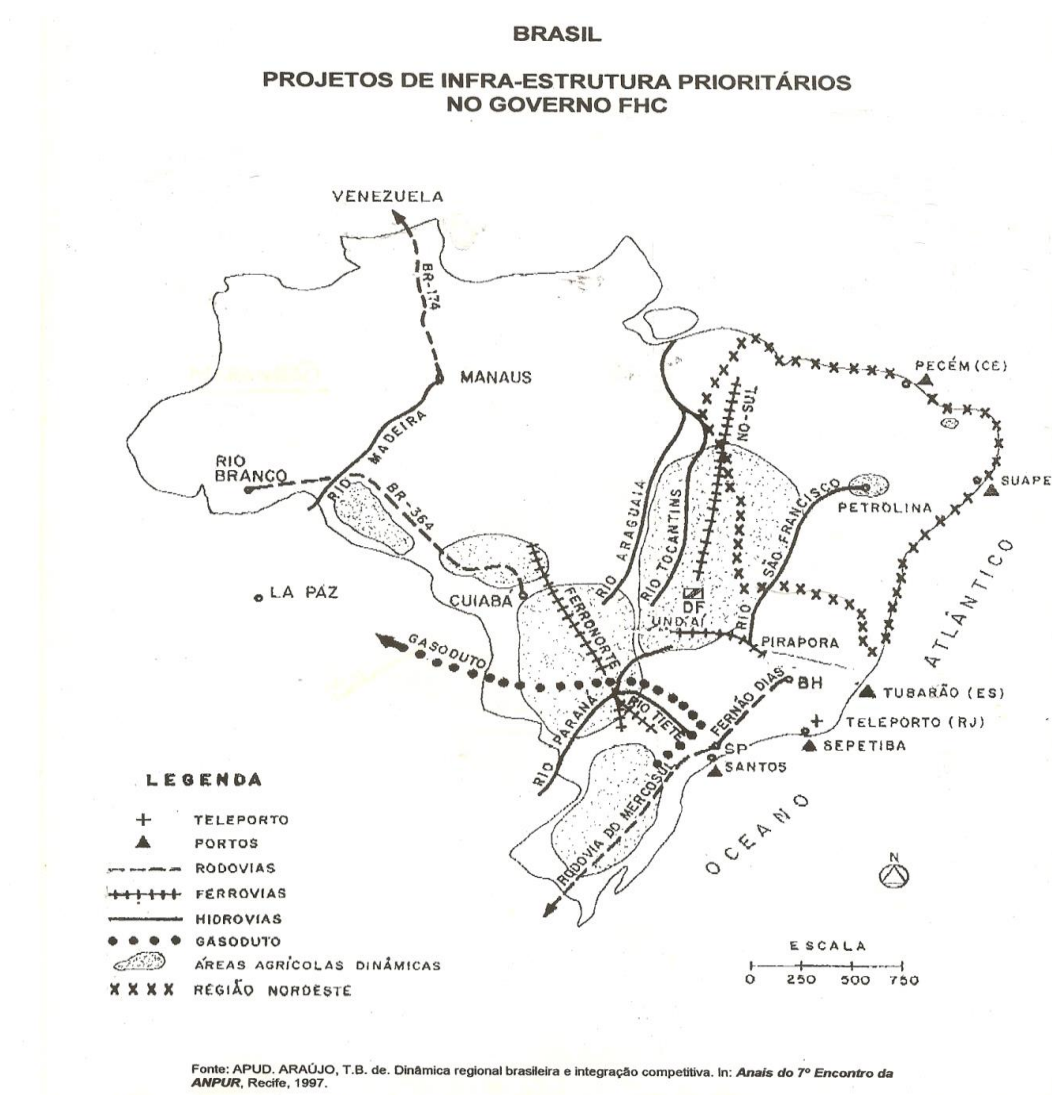
Araújo (2006) analisando o *Plano Brasil em Ação*, do Governo Fernando Henrique, contemplado no Plano Plurianual – PPA de investimentos para o período 1996-1999, destaca que os projetos de infraestrutura, capazes de influir na dinâmica regional do Brasil, visavam a integração competitiva de espaços e setores dinâmicos com o mercado externo e com o Mercosul. Priorizava os setores ou eixos dinâmicos do Brasil (agrícolas, agroindustriais, agropecuários e industriais), significando a concentração dos investimentos no Sul/Sudeste, na fronteira noroeste e em alguns eixos dinâmicos do Norte e Nordeste (ARAÚJO, 2000). A ênfase estratégica desse plano fixava-se no conceito “eixos de desenvolvimento”, em substituição à noção de polos. A ideia central dessa estratégia era articular os eixos logísticos nos complexos econômicos especializados já estabelecidos ou de evidente potencial de crescimento (ACSERALD, 2001, p. 70).

O segundo Plano Plurianual do Governo Fernando Henrique Cardoso (PPA 2000-2003), denominado *Avança Brasil*, continuava a reforçar as mesmas tendências de concentração de investimentos nas regiões centro-oeste e sudeste do país. Ambos os planos reforçavam a ideia de que os investimentos em infraestrutura multimodal, em transportes (rodoviário, hidroviário e ferroviário), conectados aos complexos econômicos produtores de *commodities* minerais e agroindustriais fortaleceriam a integração entre esses complexos, bem como as relações comerciais entre eles e os demais países da América do Sul e/ou com os portos voltados para o exterior, com pouca ou nenhuma vinculação com a integração interna. O projeto dos *Eixos Nacionais de Integração e Desenvolvimento*, constantes dos dois planos do Governo FHC, foram calcados na hipótese de que parcela significativa dos recursos dos investimentos viriam do setor privado, cabendo ao setor público pequena participação complementar, agindo mais como agente mobilizador/animador de parcerias de recursos privados.

O mapa a seguir apresenta os principais projetos de infraestrutura contemplados no Governo FHC, onde se observa um notório vazio de projetos expressivos para a região

nordeste do Brasil. O Nordeste passa ao largo das metas e preocupações explícitas nos programas, fato este que acelerou ainda mais o processo de desconexão econômica do Nordeste com as áreas dinâmicas do país e que já vinha se acentuando desde o início da década de 1980.

Figura 4– Projetos de infraestrutura prioritários no Governo FHC



Fonte: ARAÚJO, T.B. de. Dinâmica regional brasileira e integração competitiva. In: *Anais do 7º Encontro da ANPUR*. Recife, 1997.

A opção do Governo FHC em investir prioritariamente nos eixos de desenvolvimento, em espaços dinâmicos conectados com o mercado externo e com o Mercosul, foi alicerçada no estudo intitulado *Infraestrutura para o Desenvolvimento Sustentado e Integração da*

América do Sul, publicado no ano de 1995 e elaborado pelo ex-presidente da Companhia do Vale do Rio Doce (CVRD), Eliezer Batista da Silva. Este defendia um modelo de integração comercial da América Latina por meio do fortalecimento da infraestrutura, através dos chamados eixos logísticos articulados. Este documento serviu de base para a concepção da Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional da América do Sul – IIRSA, consolidada por doze presidentes dos estados nacionais da América do Sul, em Brasília, em setembro de 2000, que reconheciam a ausência de investimento em infraestrutura como o grande responsável pela fragmentação e fragilidade entre os mercados sul americanos e pela pequena abertura de novos mercados. Os investimentos previstos na IIRSA consistem em projetos de infraestrutura de larga envergadura, visando a integração competitiva dos países da América Latina. Estão voltados para a logística de transportes, comunicações e energia, visando à consolidação de um bloco regional articulado e voltado comercialmente para a América do Sul e para o Oceano Pacífico¹⁸. Ressalte-se que a noção de *Eixos Nacionais de Integração e Desenvolvimento* está implícita na concepção da IIRSA e faz parte dos planos de desenvolvimento dos últimos governos brasileiros (FHC e Lula¹⁹) e igualmente dos PPAs. Trata-se de ações compartilhadas pelos dois últimos governos federais e amplamente aceitas e avalizadas pelo Governo Dilma Rousseff.

O mapa a seguir apresenta os 10 eixos de desenvolvimento da IIRSA, sendo possível observar a vasta cobertura dos investimentos em toda a América Latina.

¹⁸Os projetos da IIRSA têm como principal objetivo interligar os sistemas modais dos países através de inúmeras centrais de transportes. As três principais saídas para o Pacífico apontadas nos projetos da IIRSA, que receberão investimentos seus ou de governos nacionais, são: a) saída do Brasil pelo Peru–Porto Velho até Cruzeiro do Sul e daí ao Peru; b) saída do Brasil pelo Peru: corredor com o trajeto Porto Velho–Rio Branco (BR-364); Assis Brasil (rodovia); Puerto Maldonado–Juliaca–portos de Puno/Ilo ou Matarani; c) saída do Brasil pela Bolívia: Porto Velho–Abunã–Guajará Mirim (BR-364 e BR-317); Guayaramerín–Caracnavi–La Paz, de estrada; La Paz a Patacamaya–Tambo Quemado–portos de Arica e Iquique (CASTRO, 2012, p. 5).

¹⁹A noção de eixos de desenvolvimento está presente no Plano Brasil em Ação (1996–1999), no Plano Avança Brasil (2000–2003) e no Plano Brasil Maior (2004–2007) e nos respectivos PPAs.

Figura 5 – Os 10 eixos de desenvolvimento da Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional da América do Sul – IIRSA



Fonte: Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional da América do Sul – IIRSA, 2014.

As “marcas” e “rachaduras” deixadas pelo Governo FHC nas políticas de desenvolvimento para a Região Nordeste são muito fortes. Houve uma total ausência de política explícita em favor dessa região. A opção clara era os investimentos nos eixos mais dinâmicos do país. Acrescente-se que o Governo FHC implantou uma série de medidas macroeconômicas e estruturais tais como a privatização de empresas públicas; reforma (parcial) da Previdência Social; renegociação das dívidas estaduais; aprovação da Lei de Responsabilidade Fiscal (LRF), entre outras medidas, que não impactaram positivamente o desempenho de alguns indicadores macroeconômicos (GIAMBIANGI, 2011).

Ao final do Governo FHC, os indicadores macroeconômicos apresentavam patamares sofríveis, com destaque para o baixo crescimento da economia brasileira e a baixa geração de emprego, a forte elevação da dívida pública (que dobrou em 8 anos), o aumento da dívida externa, com o agravante de corrida ao FMI, ao final da gestão. Combinado a esses fracos indicadores de desempenho, a ausência de políticas de desenvolvimento regional aprofundou, ainda mais, as desigualdades inter e intrarregionais, sobretudo na Região Nordeste. Isto gerou a “guerra fiscal” instalada entre os estados do país. Tratava-se da principal política de atração de investimentos, criando as chamadas e conhecidas “ilhas de dinamismo” em meio à pobreza e miséria extrema, com graves comprometimentos das receitas estaduais.

Como tentativa de reverter esta insustentável situação, lideranças regionais começaram, a partir de 2003, no Governo Lula, a se organizar no sentido de criar um novo padrão de desempenho para enfrentamento das desigualdades sociais e regionais. No período compreendido entre 2003-2010 (Governo Lula) constatou-se um grande esforço de retomada das discussões e formulações de políticas de desenvolvimento nacional.

A partir de 2003, a economia brasileira entra em um novo processo político-econômico e de desempenho. Esta mudança e seus resultados positivos resultaram, em grande parte, das políticas de contenção da inflação (Plano Real), das reformas do Estado implantadas nos anos 1990, combinada com uma conjuntura internacional favorável. Tais elementos foram fundamentais para assegurar uma trajetória sustentável de crescimento que perdurou durante todo o Governo Lula.

Foi durante o Governo Lula que se evidenciou uma nova percepção do papel do Brasil no mundo. Entre os fatores que possibilitaram esta nova percepção, destacam-se:

- o crescimento intensivo da economia chinesa, com forte impacto no aumento dos preços e na demanda de *commodities* agrícolas e minerais exportados pelo Brasil;
- o crescente consumo das novas economias emergentes por produtos produzidos no Brasil;
- as possibilidades associadas à produção de etanol;
- as descobertas do petróleo do pré-sal;

- a escolha do Brasil para ser sede da Copa do Mundo de 2014 e das Olimpíadas em 2016.

O país passa então a entrar em um novo ciclo virtuoso de crescimento, o qual se tornou possível desenhar e implantar intensas políticas de cunho social e de infraestrutura.

O Programa de Aceleração do Crescimento (PAC I e II), institucionalizado no segundo Governo Lula, de 2007 a 2010, e realinhado no Governo Dilma Rousseff, de 2011 a 2013, vem se constituindo em poderoso instrumento de investimentos e vem possibilitando ao Estado brasileiro recuperar a sua capacidade de articular políticas desenvolvimentistas, utilizando estrategicamente empresas estatais, como a Petrobrás e bancos públicos, a exemplo do BNDES.

Criado em 2007 (PAC I) para alcançar o crescimento do PIB nacional, esse programa dividia-se em três eixos: Logística, Energética e Social e Urbana. Administrativamente ganhou dimensão ampla, envolvendo a Política de Desenvolvimento Produtivo (PDP), a Política Nacional de Logística e Transporte (PNLT), a Política Nacional de Transporte Hidroviário (PNTH), o Plano Nacional de Viação, o Plano Nacional de Energia 2030 e a Matriz Energética Nacional 2030, a Política Nacional de Aviação Civil (PNAC), o Plano Hidroviário Estratégico, o Plano Nacional de Mineração e o Plano de Ordenamento Territorial.

Em sequência ao PAC 1, o PAC 2 (2011-2013), por seu turno, é composto por seis eixos e com maior conteúdo social: PAC Cidade Melhor (enfrentar os principais desafios das grandes aglomerações urbanas, propiciando melhor qualidade de vida); PAC Comunidade Cidadã (garantir a presença do Estado nos bairros populares, aumentando a cobertura de serviços); PAC Minha Casa, Minha Vida (reduzir o déficit habitacional, dinamizando o setor de construção civil e gerando trabalho e renda); PAC Água e Luz para Todos (universalizar o acesso à água e à energia elétrica); PAC Transportes (consolidar e ampliar a rede logística, interligando os diversos modais, garantindo qualidade e segurança); PAC Energia (garantir a segurança do suprimento a partir de uma matriz energética e desenvolver as descobertas no pré-sal).

Ressalta-se que as obras de infraestrutura são o cerne desse Programa. Ademais, o PAC é convergente com o Plano Plurianual – PPA do governo federal e as prioridades estabelecidas na Política Nacional de Desenvolvimento Regional –PNDR (2007).

Para melhor avaliação da dimensão desse programa, veja-se o quadro a seguir, que apresenta o calendário e o volume de investimentos e desonerações para a economia brasileira nos anos vindouros.

Quadro 3 – Principais eventos, investimentos e desonerações no Brasil (2013 –2016)

Eventos	Ano	Setores	Investimentos/desoneração (estimativas)
Copa das Confederações	2013	Construção civil, turismo, TIC, Comércio varejista, Serviços, Vestuário, Madeira e móveis e Agronegócios	R\$ 142 bilhões
Copa do Mundo	2014		
Olimpíadas (RJ)	2016	Idem acima	R\$ 30 bilhões
Internet	longo prazo	Tecnologias de Informação e Comunicação (TIC), e-commerce e web 2.0	ND
Petrobras (Pré-sal)	até 2016	cadeia produtiva do petróleo	R\$ 87,4 bilhões
Outros investimentos do PAC	de 2012 a 2015	Minha Casa Minha Vida	R\$ 390 bilhões
		Energia	R\$ 300 bilhões
		Petróleo e gás	R\$ 228 bilhões
		Transportes	R\$ 117 bilhões
		Total	R\$ 1,122 trilhão
Plano Brasil Maior e Medidas de Estímulo à Economia	Julho de 2012	confecções, couros, calçados, call center e software, têxtil, naval, aeronáutico, material elétrico, autopeças, bens de capital, plásticos, móveis, ônibus, hotéis e design house (chips)	R\$ 63 bilhões
Programa de Investimento em Logística: Rodovias e Ferrovias	2013 a 2017	Construção civil pesada	R\$ 79,5 bilhões

Fonte: Sebrae – NA, 2013.

Do ponto de vista do desenvolvimento regional – como forma de preencher lacuna dos governos anteriores (Collor e FHC) –, o Governo Lula, no ano de 2003, elaborou (institucionalizada no ano de 2007, através Decreto no. 6.047 de 22 de fevereiro de 2007), a partir de um novo conceito de regiões, a I Política Nacional de Desenvolvimento Regional – PNDR pelo Ministério da Integração Nacional²⁰. O objetivo básico era retomar as políticas de redução das desigualdades espaciais de renda e de vida no país, buscando a equidade e a competitividade de regiões (macrorregiões e sub-regiões). Dentre os principais objetivos da PNDR, destacam-se: reverter a trajetória das desigualdades regionais e explorar os potenciais endógenos da diversa base produtiva regional brasileira, quer ao nível da macrorregião, como das sub-regiões.

²⁰Encontra-se em curso no país a construção de uma nova Política Nacional de Desenvolvimento Regional (PNDR). Este trabalho foi coordenado pelo Ministério da Integração Nacional através de uma construção participativa com a realização de conferências nos vinte e sete estados, nas cinco macrorregiões e na Conferência Nacional. Os resultados devem estar sendo entregues em 2014.

Como foi visto, no caso do Nordeste, são grandes os desafios para essa região. Tais desafios concentram-se, basicamente, na deficiência de infraestrutura, na baixa capacidade de poupança local e nas lacunas do sistema educacional e tecnológico.

Nos anos recentes, mais precisamente a partir de 2006, a Região Nordeste passou a desfrutar de posição estratégica no mapa econômico nacional. A atividade industrial, que foi o principal vetor das políticas de desenvolvimento da SUDENE na década de 70, voltou a ter papel relevante no movimento e no processo econômico regional contemporâneo. Essa região continua sendo um dos maiores desafios aos planejadores do país, tendo em vista o elevado nível de pobreza de parcela significativa da população e de indicadores de performance social e econômica bastante aquém da média nacional.

Importante ressaltar que com uma população de 191 milhões de habitantes e um PIB de US\$ 1,9 trilhões de dólares, o Brasil faz parte do grupo das potências econômicas emergentes no mundo. Tem reservas internacionais de U\$ 377 bilhões (2012) e, sobretudo, deu fortes passos no caminho do fortalecimento do seu grande mercado interno. Neste último aspecto, algumas das principais medidas adotadas ao longo dos últimos 10 anos foram:

- a) manter a inflação baixa e controlada, o que permite defender o poder de compra e o consumo da população, já a partir de 1994;
- b) crescimento efetivo do PIB, ou seja, da renda real média da população;
- c) política de crescimento do Salário Mínimo Real, que tem subido acima da taxa de crescimento do PIB, estando hoje cerca de U\$ 300.00, além dos acréscimos legais de 13% salário e férias de 30 dias, vale-refeição e vale-transporte;
- d) políticas públicas compensatórias de renda, como o Vale-Educação, PETI, Vale-Alimentação e a atual “Bolsa Família” focadas sobretudo para as regiões mais pobres do espaço nacional, a exemplo das regiões Norte e Nordeste.

Por seu turno, a retomada do crescimento da economia brasileira estimulou grandes investimentos privados, notadamente internacionais, permitindo ao país desfrutar de posição favorável no *ranking* dos mercados mais atraentes para os investimentos

internacionais. No ano de 2012, os investimentos diretos estrangeiros (IED) somaram US\$ 34,6 bilhões, de acordo com dados do Banco Central do Brasil.

Analisando o comportamento da economia mundial, nos anos recentes, o que se observa é o descolamento dos países emergentes BRICS – Brasil, Índia China, Rússia e África do Sul dos demais países. Tais países conseguiram criar estratégias próprias de desenvolvimento, a tal ponto que foram capazes de manter a economia mundial até certo ponto em expansão. É fato que a severa crise de confiança do sistema financeiro mundial, deflagrada a partir de 2008, tende a continuar gerando baixas taxas de crescimento global nos próximos anos. Isso afetará o comportamento das empresas globais americanas e europeias que irão se tornar muito mais seletivas com relação às suas decisões sobre investimentos. Sem dúvida, a aprovação do plano de socorro ao sistema financeiro em escala global adotada pelo FMI, Banco Europeu e Bancos Centrais Nacionais, será um poderoso instrumento para a recuperação das economias afetadas pela crise. Todavia o que se sabe é que levará tempo para estes ajustamentos. Ademais, os países que estão sendo capazes de fazer seus deveres de casa – buscando a redução de déficit financeiro e o equilíbrio fiscal, empenhados em atrair investimentos estrangeiros, promover o investimento em infraestrutura, manter impostos baixos, manter o respeito a propriedade e à propriedade intelectual –, terão grandes chances de se integrarem a este novo cenário internacional.

Há que ressaltar que a energia, bem como a descoberta de novas fontes alternativas energéticas será o grande negócio do futuro, e o Brasil desponta como um país com grandes chances de intensificar este processo de integração com a economia mundial, através da tecnologia energética limpa, aliada à produção de *commodities*.

Muitos países, a exemplo do Brasil, estão com intensas estratégias de construção de portos, aeroportos e estradas, que são instrumentos fundamentais para a ampliação do comércio. Um dos aspectos estratégicos da economia brasileira, para os próximos anos, é o fato do país possuir empresas globais, bem como fortes investimentos em infraestrutura. O que se observa, portanto, no cenário internacional para os próximos anos, é uma nova configuração geopolítica caracterizada pela multipolaridade, em detrimento de um modelo econômico unipolar. Nações como Brasil, Índia, China e Rússia passam a ter posição competitiva significativa no mercado internacional, abrindo, assim, espaço, para amplas reformas e intensificação de uma nova estrutura produtiva para

estes países nos próximos anos. Um dos exemplos mais reais é a criação, em 2014, do Novo Banco de Desenvolvimento (NBD), objetivando o financiamento de projetos de infraestrutura em países emergentes.

3.6 Economia nordestina e investimentos infraestruturais

Na Região Nordeste vivem quase 51.534 milhões de habitantes (28% da população brasileira), possuindo um PIB de R\$ 618 bilhões (ano de 2013). Conforme exposto anteriormente, é a macrorregião mais atrasada do país, com indicadores econômicos e sociais sofríveis. O esforço de desenvolvimento dos últimos 50 anos, com grande intervalos de descontinuidades de políticas desenvolvimentistas, voltadas basicamente para a redução da pobreza e da miséria, não foi capaz de criar uma trajetória própria sustentada de crescimento. Não obstante, com as políticas de incentivo à industrialização, a participação da Região Nordeste no PIB brasileiro tem se mantido mais ou menos constante desde 1940 (em torno de 13% do PIB Nacional), bem aquém do eixo Rio – São Paulo (participando em média com 45% do PIB nacional). Em 2008, a Região Nordeste concentrava mais de 66% do total de pobreza extrema. A região apresentava PIB per capita em torno de 40% da média nacional, e 47%, no ano de 1995, levando a concluir pela existência de um lento processo ou tendência de convergência de renda, à vista de taxas de crescimento do PIB acima da média nacional. Carleial e Cruz ressaltam que considerando-se o limite de 75% da média nacional definido pela União Europeia para que as regiões não sejam mais foco de políticas regionais, o PIB per capita da economia do Nordeste só atingiria este valor em 2073, se o país mantiver as taxas médias de crescimento observadas entre 1995 e 2008. Os autores chamam a atenção para o tamanho do desafio da política regional no Brasil (CARLEIAL E CRUZ, 2012, p. 16).

Investimentos públicos em infraestrutura constituem importante estratégia de desenvolvimento econômico em áreas atrasadas. Nos últimos anos, mais precisamente a partir de 2006, a Região Nordeste do Brasil vem crescendo mais que a média nacional, sobretudo em decorrência dos investimentos em obra de infraestrutura (Plano de Aceleração Econômica – PAC) e industriais, puxados pela “guerra fiscal” e pelas políticas públicas compensatórias e de renda mínima implantadas pelo governo federal. O PIB da Região Nordeste cresceu, no período 2003 – 2010, a uma taxa média anual de 4,5% com destaque para o Maranhão (5,7%) e o Piauí (5,4%). Nos 3 maiores estados, o

crescimento médio anual foi de 4,4% para a Bahia, de 4,2% para o Estado de Pernambuco e de 4,6% para o Estado do Ceará, para o período correspondente (2003 – 2010).

A tabela a seguir apresenta a evolução do PIB da Região Nordeste e do Brasil, no período 2003 – 2013, em que se observa a excelente performance da economia nordestina frente à economia brasileira.

Tabela 1 – Região Nordeste e Brasil: Produto Interno Bruto (2003 – 2013)

Ano	Nordeste (1)		Brasil (1)	
	Valor em R\$ milhões (2)	Variação Real (%)	Valor em R\$ milhões (2)	Variação Real (%)
2003	217.037	1,9	1.699.948	1,1
2004	247.043	6,5	1.941.498	5,7
2005	280.545	4,6	2.147.239	3,2
2006	311.104	4,8	2.369.484	4
2007	347.797	4,8	2.661.344	6,1
2008	397.500	5,5	2.032.203	5,2
2009	437.720	1	3.239.404	-0,3
2010	507.502	7,2	3.770.085	7,5
2011	555.325	2,3	4.143.013	2,7
2012	599.837	2,5	4.392.094	1
2013	618.262	3,1	4.837.949	2,3

(1) nova série das Contas Regionais (ref.2002) e das Contas Nacionais (ref.2000)

(2) preços correntes

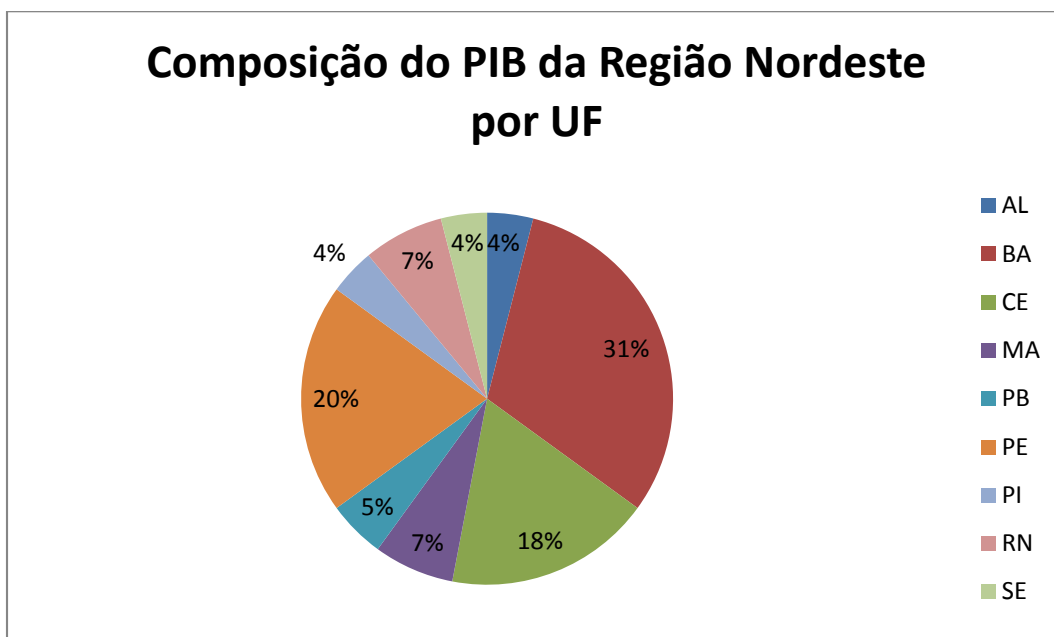
Fonte: IBGE, 2000–2013.

Analisando a taxa de crescimento acumulada, entre o período 2003 e 2013, de acordo com o IBGE, o que se observa é que o Brasil cresceu 45,7%; a Região Nordeste 53,9% e o Estado de Pernambuco 57,9%. Sendo assim, no período 2003 – 2013, o PIB da Região Nordeste cresceu a uma taxa média anual de 4,0%; Pernambuco 4,2%; e o Brasil, 3,5%.

Do ponto de vista da composição do PIB (Gráfico 1), o Estado da Bahia lidera a participação na Região Nordeste, participando com 31%, seguido do Estado de

Pernambuco com 20% e do Ceará, com 18%. Do ponto de vista do PIB per capita, o estado que apresenta o menor PIB per capita na Região Nordeste é o Piauí (com R\$ 7,8 mil) e o que apresenta o maior PIB per capita é o Estado de Sergipe (com R\$ 12,5 mil). O Estado de Pernambuco possui um PIB per capita de R\$ 11,8 mil reais (2011).

Gráfico 1 – Composição do PIB da Região Nordeste por UF (2011)



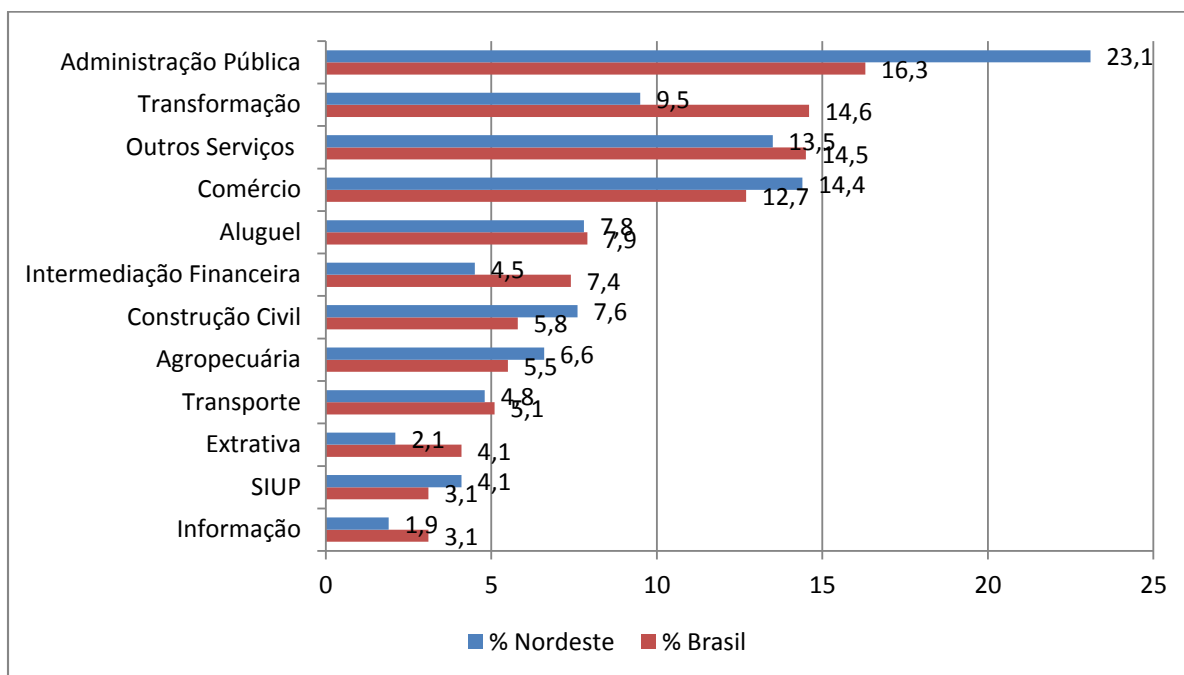
Fonte: IBGE, 2011.

Um outro fator relevante ao desempenho positivo da economia do Nordeste, no período 2003–2013, além das políticas compensatórias de renda, foram os investimentos pesados do PAC e os grandes investimentos produtivos, calcados em grandes plantas industriais. Um dos aspectos que merecem ser destacados é o elevado grau de diversificação dos investimentos produtivos que vem se instalando na região e o relevante papel da Petrobrás.

Como dito anteriormente, a economia da Região Nordeste mostrou maior dinamismo que a economia nacional e, no ano de 2013, manteve sua performance crescendo 3,1% contra 2,3% do Brasil. O gráfico 2 possibilita uma análise da estrutura produtiva da Região Nordeste e no Brasil. Conforme pode ser observado, é muito alta a participação da Administração Pública na Região Nordeste (23,1% do VAB) em relação ao Brasil (16,3% do VAB). O comércio participa com 14,4% do VAB na Região Nordeste.

A indústria de transformação representa 9,5% do VAB. No Brasil, essa indústria respondeu, no ano de 2012, por 14,6% do VAB. Um aspecto interessante a ser observado é que, em 2011, a construção civil na Região Nordeste participou com 7,6% do VAB e no Brasil a participação foi de 5,5%.

Gráfico 2 – Brasil e Nordeste: participação das atividades econômicas no Valor Adicionado Bruto (2011)



Fonte: IBGE, 2011.

Objetivando ampliar e diversificar a base produtiva frente aos novos desafios para a economia brasileira, novos setores (complexos e dinâmicos) vêm sendo internalizados, ao longo dos últimos anos, na Região Nordeste. São investimentos em diferentes setores econômicos com destaque para petróleo e gás, construção civil, papel e celulose, química e petroquímica, energia renovável, automotivo, entre outros. A Petrobrás tem um papel significativo neste processo ao ampliar significativamente sua participação na Região Nordeste, sobretudo através do investimento em três refinarias, em três estados do Nordeste: Pernambuco, com a Refinaria Abreu e Lima em fase adiantada de implantação, e mais duas grandes unidades de refino, previstas para o Ceará e o Maranhão paralisado recentemente. Tais investimentos possuem grande capacidade de diversificação e de formação de cadeias produtivas, devem gerar, quando concluídos, fortes rebatimentos nos territórios e na região do entorno onde estão inseridos.

Para os próximos anos o cenário é incerto. Da conjuntura em curso não dá para afirmar que o Nordeste crescerá acima da média nacional como aconteceu nos últimos anos. Entretanto, quando se observa as principais variáveis que levaram a Região Nordeste a obter taxas de crescimento comportamento acima da média nacional ao longo dos últimos anos destacam-se as políticas compensatórias de renda e os investimentos do PAC nos últimos anos, com destaque para:

- modernização e ampliação de portos e aeroportos;
- ampliação e integração da redes de gasodutos;
- ampliação do sistema elétrico, inclusive com o apoio à implantação do parque eólico regional;
- duplicação da BR 101, afetando mais diretamente RN, PB, PE e AL ;
- Investimentos da Petrobrás, não só em PE, com a Refinaria Abreu e Lima, mas em outros estados como o do Ceará, com o gasoduto e terminal de fornecimento de gás, de alta capacidade já construído até Pecém;
- gasoduto de integração do Espírito Santo até o Polo de Camaçari /Bahia, havendo previsão de novas Refinarias de Petróleo no R. G. do Norte, no Ceará e no Maranhão;
- programa habitacional do governo para construção de um milhão de novas residências, com impacto mais forte no Nordeste;
- revitalização da Bacia e da Hidrovia do São Francisco;
- integração da Bacia do São Francisco com Bacias Hidrográficas e outros rios do Nordeste Setentrional;
- transposição de água do rio São Francisco, com investimentos globais de U\$.5,4 bilhões;
- construção da Ferrovia Transnordestina, com pesados investimentos com apoio governamental.

3.7 Economia Pernambucana e Suape

O Estado de Pernambuco é a segunda maior economia do Nordeste. Participa com 18,8% do PIB da região e 2,5% do PIB Nacional (IBGE, 2011). Analisando o comportamento do Produto Interno Bruto do Brasil e do Estado de Pernambuco, no período 2003 a 2013, o que se observa é que, a partir do ano de 2006, as taxas de crescimento da economia do estado apresentaram-se acima da taxa de crescimento nacional, evidenciando-se, na segunda metade da década, uma mudança de perspectiva e de dinamismo na economia estadual. Esse desempenho é resultado do intenso processo expansionista e modernizante da economia pernambucana, centrado, sobretudo, na expansão da atividade industrial, iniciada nos anos 2000 e intensificada a partir do ano de 2006, conforme pode ser observado na tabela a seguir.

Tabela 2 – Pernambuco e Brasil: Produto Interno Bruto (2000 – 2013)

Ano	Pernambuco (1)		Brasil (1)	
	Valor em R\$ milhões (2)	Variação Real (%)	Valor em R\$ milhões (2)	Variação Real (%)
2003	39.308	-0,6	1.699.948	1,1
2004	44.011	4,1	1.941.498	5,7
2005	49.922	4,2	2.147.239	3,2
2006	55.493	5,1	2.369.484	4
2007	62.256	5,4	2.661.344	6,1
2008	70.441	5,3	2.032.203	5,2
2009	78.428	2,8	3.239.404	-0,3
2010	95.187	7,7	3.770.085	7,5
2011	104.394	5,7	4.143.013	2,7
2012(3)	...	3,7	4.392.094	1
2013(3)	...	3,5	4.837.949	2,3

(1) Nova série das Contas Regionais (ref.2002) e das Contas Nacionais (ref.2000)preços correntes

(2) Condepe/FIDEM

Fonte: IBGE, 2000–2013.

A estrutura produtiva do Estado de Pernambuco é histórica e marcadamente voltada para as atividades de serviços, com destaque, sobretudo, para os serviços relativos à administração pública, que participa com 24,0%, conforme na tabela a seguir. Trata-se de um percentual quase duas vezes superior ao sudeste e sul do país e bem acima da média nacional, que é de 16,3%. O fato de grande parte do VAB da economia nordestina e pernambucana ser dominada pela administração pública explica, em parte, a baixa performance empreendedora da região. A atividade industrial, em Pernambuco, no ano de 2011, participava com 24% do VAB, com destaque para a construção civil e para a indústria de transformação, que participam respectivamente com 8,6% e com 10,0%. Tratam-se de dois setores estratégicos ao desenvolvimento econômico, tendo em vista a sua capacidade de gerar produtos variados, estabelecerem (no caso específico da indústria de transformação) amplas relações entre consumidores e fornecedores e estarem abertos à concorrência sob às mais diversas estruturas de mercado.

Tabela 3 – Brasil, regiões e Pernambuco: participação (%) dos setores e subsetores econômicos no VAB (2011)

	Brasil	Norte	Sudeste	Sul	Centro-Oeste	Nordeste	PE	NE/BR	PE/BR	PE/NE
Agropecuária	5,5	9,3	3,2	8,2	9,8	6,6	3,5	16,6	1,6	9,6
Indústria	27,7	34	29,4	29	16,3	23,6	24	11,8	2,2	18,5
Extrativa	4,1	12,1	5,5	0,3	0,7	2,1	0,2	7	0,1	1,4
Transformação	14,6	11,8	16	19,5	7,9	9,3	10	8,7	1,7	20
Construção Civil	5,8	7	5,4	5,1	5,5	7,6	8,6	18,1	3,7	20,6
SIUP	3,1	3,1	2,5	4,1	2,2	4,7	5,1	20,9	4,1	19,7
Serviços	67	56,7	67,4	62,7	73,9	69,9	73	14,4	2,7	18,9
Comércio	12,6	10,8	32	14,7	11,7	14,4	14	15,7	2,7	17,2
Transportes	5,1	3,8	5,5	5,3	3,9	4,8	4,4	12,8	2,1	16,6
Informação	3	1,4	4	2,1	2,2	1,9	2,1	8,5	1,7	20,5
Intermediação Financeira	7,4	2,7	9,1	6,4	6,6	4,5	5,6	8,4	1,9	22,4
Aluguel	7,9	6,9	8,3	7,5	6,7	7,8	7,9	13,6	2,5	18,6
Administração Pública	16,3	22,6	12	13,6	31,7	23,1	24	19,5	3,7	18,8
Outros Serviços	14,5	8,6	16,5	13,2	11	13,4	15	12,8	2,6	20,2
Total	100	100	100	100	100	100	100	13,8	2,5	18,2

Fonte: IBGE VAB - Contas Regionais, 2011.

Para uma análise mais detalhada da composição da indústria de transformação do Estado, a tabela a seguir possibilita a visualização da produção industrial para o ano de 2011. Observa-se a liderança dos setores tradicionais: indústria de alimentos (28,1% da

produção industrial), indústria de produtos químicos (12,3% do produto industrial) e a indústria de bebidas (11,6% da produção industrial). A indústria de bebidas e de alimentos participa com quase 40% do produto industrial (bens de consumo não duráveis). Trata-se de setor tradicional com baixa capacidade de inovação e dinamismo econômico. O grande desafio, portanto, para os próximos anos, é alterar a pauta da produção industrial, fortalecendo os setores industriais de bens intermediários e de bens de consumo duráveis e de capital, que é a principal proposta da Política Industrial do Estado, lançada no ano de 2013.

Tabela 4 – Pernambuco: distribuição da produção industrial anual (2011)

Seções e Atividades	PIA 2011
Indústrias extrativas	6,5
Indústrias de transformação	93,5
Alimentos 1/	28,1
Produtos químicos	12,3
Bebidas	11,6
Produtos minerais não metálicos	8,6
Metalurgia	6,4
Produtos de borracha e de material plástico	5
Máquinas, aparelhos e materiais elétricos	4,1
Produtos de metal, exceto máquinas e equipamentos	2,9
Celulose, papel e produtos de papel	2,2
Artigos de vestuário e acessórios	2
Móveis	1,4
Outros equipamentos de transporte, exceto veículos automotores	1,2
Têxtil	1,2
Impressão e reprodução de gravações	1,2
Máquinas e equipamentos	1,2
Manutenção, repar. E instalação de máq. e equip.	1
Prepar. de couros e fabricação de artef. De couro, art. Viagem e calç.	0,8
Coque de produtos derivados do petróleo e de bio-combustíveis	0,6
Equipamentos de informática, produtos eletroeletrônicos e ópticos	0,6
Veículos automotores, reboques e carrocerias	0,4
Produtos farmoquímicos e farmacêuticos	0,4
produtos diversos	0,3
produtos de madeiras	0,1

1/ No caso da PIM, o peso refere-se a "alimentos e bebidas "

Fonte: IBGE – Pesquisa Industrial Anual, 2011.

Analisando a estrutura industrial, observa-se que, em 2011, 67% do produto industrial esteve concentrado nos seguintes segmentos: alimentos, produtos químicos, produtos minerais não metálicos, metalurgia. Esses segmentos foram, também, os mais importantes nos anos 2000.

Do ponto de vista do estoque de emprego (Tabela 5), a Região Nordeste participa com 17,8 % de todo o emprego gerado no país. O Estado de Pernambuco, por sua vez, participa com 13% do emprego formal gerado na Região Nordeste, possuindo 1.715.006, empregados formalizados. Destaca-se como o segundo estado em estoque de emprego na Região Nordeste após o Estado da Bahia.

Tabela 5 – Região Nordeste e Brasil: estoque de emprego formal e (%) dos estados no estoque de emprego formal (março, 2014)

Área Geográfica	Estoque de Emprego*	% Part. Estoque de Emprego
Sergipe	404.028	5%
Ceará	1.476.769	17%
Paraíba	642.608	7%
Rio Grande do Norte	616.232	7%
Piauí	432.601	5%
Pernambuco	1.175.006	13%
Bahia	2.231.153	25%
Alagoas	489.507	6%
Maranhão	705.983	8%
Nordeste	8.803.887	100%
Brasil	48.914.598	

Fonte: CAGED/RAIS, TEM, 2014.

*março, 2014

A maior parte dos empregos formais gerados no Estado de Pernambuco estão concentrados na atividade de serviços (34%) e na administração pública (22%). Ambos concentram 56% do estoque de empregos existentes. Do ponto de vista da distribuição setorial do estoque de empregos, o que se observa nesse estado é uma concentração nos setores serviços, administração pública, comércio e na indústria de transformação (Tabela 6).

Tabela 6 – Pernambuco: estoque de emprego (março, 2014)

Setores de Atividade	Estoque de Emprego (março, 2014)	
Agropecuária, extração vegetal, caça e pesca	42.474	2%
Indústria de Transformação	225.900	13%
Extrativa mineral	3.001	0%
Serviços industriais de utilidade pública	19.548	1%
Serviços	578.929	34%
Administração Pública	382.747	22%
Comércio	312.978	18%
Construção Civil	149.429	9%
Total	1.715.006	100%

Fonte: CAGED/RAIS,TEM,2014.

A RMR, de acordo com a Tabela 7, concentra 70% do VAB do Estado de Pernambuco; 53,3% do número de estabelecimentos e 61,8% do volume de empregos formais gerados. Todos os municípios, epicentro dos grandes investimentos (Cabo de Santo Agostinho e Jaboatão dos Guararapes) estão localizadas na RMR. A tabela a seguir apresenta a distribuição espacial da riqueza gerada no estado, comparativamente nos anos 2000 e no ano de 2010. Conforme pode-se observar há uma pequena queda relativa de participação no VAB da Região Metropolitana, no período 2000 – 2010, saindo de 69,9% para 69,3%, com pequena alteração de participação na geração de riqueza (VAB) na Mata Sul, Agreste Setentrional, Agreste Central e Sertão do Pajeú, no período correspondente.

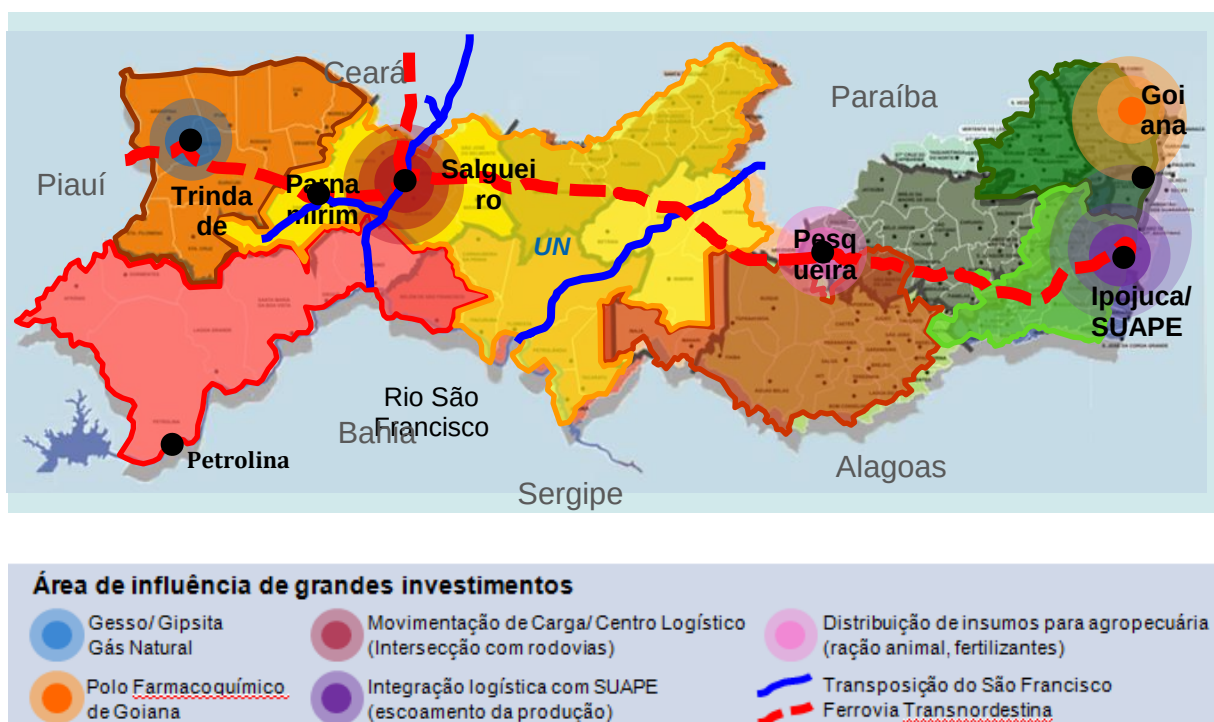
Tabela 7 – Pernambuco: Distribuição do valor adicionado dos estabelecimentos e dos empregos formais do setor industrial (em %) por regiões de desenvolvimento (2000 – 2010)

Estado e Regiões de Desenvolvimento	Valor Adicionado bruto		Estabelecimentos		Empregos	
	2000	2010	2000	2010	2000	2010
RDs de Pernambuco	100	100	100	100	100	100
Metropolitana	69,9	69,3	61,9	53,3	64,7	61,8
Mata Norte	5,2	4,4	4,1	3,7	9,6	8
Mata Sul	5,4	5,5	4	3,7	11,8	10,6
Agreste Setentrional	1,5	2	4,7	8,3	1,6	2,8
Agreste Central	5,1	6	11,4	16	5,9	7,2
Agreste Meridional	2,3	2,8	3,2	2,9	1,4	1,1
Sertão do Moxotó	0,6	0,8	1,2	1,3	0,6	0,7
Sertão do Pajeú	0,9	1,1	2	1,7	0,7	0,7
Sertão de Itaparica	4,7	3	0,6	0,4	0,4	0,3
Sertão Central	0,5	0,9	0,6	0,7	0,3	2,8
Sertão do São Francisco	2,4	2,8	3,5	4,5	1,9	2,7
Sertão do Araripe	1,5	1,3	2,8	3,5	1,3	1,3

Fonte: Ministério do Trabalho, IBGE e Rais, 2010.

Ainda com relação às Regiões de Desenvolvimento no Estado de Pernambuco, a Figura a seguir apresenta essas regiões, bem como a área de influência dos grandes investimentos.

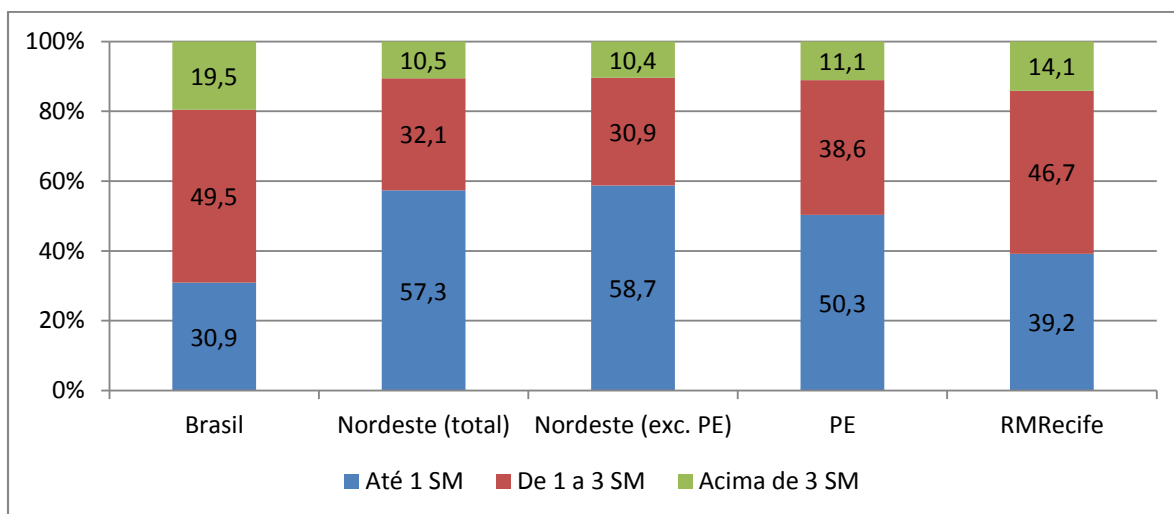
Figura 6– Pernambuco: regiões de desenvolvimento



Fonte: SEBRAE-PE, 2014.

Com relação aos rendimentos dos trabalhadores, o que se observa no Estado de Pernambuco é uma predominância de baixos salários. De acordo com a PNAD, 2012 (Gráfico 3), nesse estado, 50,3% dos trabalhadores recebem até 1 salário mínimo e 38,6% entre 1 e 3 salários mínimos. Em relação à RMR, há uma pequena melhora nessa distribuição, já que 39,2% recebem até 1 salário mínimo; 46,7% recebem de 1 a 3 salários. Apenas 14% dos trabalhadores da RMR recebem acima de 3 salários mínimos.

Gráfico 3 – Pernambuco: distribuição dos trabalhadores por classe de rendimento



Fonte: PNAD-IBGE, 2012.

O Complexo Industrial de Suape – CIPS, como anunciado, encontra-se inserido no Território Estratégico de Suape, que compreende nove municípios: Cabo de Santo Agostinho, Ipojuca, Jaboatão dos Guararapes, Moreno, Escada, Sirinhaém e Ribeirão, Rio Formoso. Os municípios considerados territórios de influência direta do CIPS são os municípios do Cabo de Santo Agostinho e Ipojuca. Todavia, trata-se de uma região de importância histórica em termos da formação econômica e social do Estado de Pernambuco, voltada originalmente para a produção agrícola de cana de açúcar.

O PIB Território Estratégico de Suape, no ano de 2011, foi da ordem de R\$ 24 bilhões de reais, concentrados nos municípios de Ipojuca e Cabo de Santo Agostinho, representando cerca de 24,4% do PIB estadual. Parte desse território encontra-se na Região Metropolitana do Recife, possuindo uma população significativa. Estima-se que, em 2010, viviam no TES mais de 1,3 milhão de habitantes, dos quais, grande parte, cerca de 60%, encontravam-se localizados nos municípios de Jaboatão dos Guararapes (644.620 habitantes), seguido do Cabo de Santo Agostinho (185.000 habitantes) e Ipojuca (80.000 habitantes).

O CIPS possui grande potencial de desenvolvimento, apresentando efetivas vantagens competitivas. Encontra-se situado no extremo leste da costa marítima brasileira próxima ao Atlântico Norte, área oceânica de maior intensidade de movimentos internacionais de navios e aviões do mundo (entre a Europa e América do Norte). Possui, portanto, localização privilegiada e estratégica em relação às principais rotas marítimas de navegação do globo.

O Porto de Suape é considerado porto profundo, possuindo capacidade de receber navios de grande porte, calado de 15,5 metros. Possui, também, moderna infraestrutura física e operacional, com terminais de *contêineres*, com capacidade de 400.000 TEU's por ano. É equipado com modernos pátios de *contêineres* – 65 toneladas; terminal de carga geral, terminal de minérios e terminais especializados em grãos, granéis sólidos e novo terminal de *contêineres*. Possui parque de tancagem de granéis líquidos e gases (com 520.000 metros cúbicos), sistema de atracação monitorada a laser, central de facilitação de desembaraço aduaneiro, ampla retroárea para expansão das atividades de movimentação e estocagem de mercadorias e área física para a implantação de indústrias, além de ser interligado à rede rododiferroviária. É, também, um excelente destino para investimentos externos devido às oportunidades geradas por demanda identificada, tais como terminais de grãos, granéis sólidos e líquidos, açúcar, petróleo, derivados de petróleo e etanol, além de terminal de regaseificação de gás natural liquefeito. Dentre os principais produtos movimentados destacam-se: trigo, álcoois, óleos vegetais, produtos siderúrgicos, automóveis, máquinas, derivados de petróleo, produtos químicos em geral, carga geral em contêineres. Estima-se que o movimento anual esteja acima de 15 milhões de toneladas.

Assim, ao longo dos últimos dez anos, o Porto de Suape vem se destacando como um excelente destino de atração de investimentos. Esta performance resulta de um esforço conjunto do poder público e da iniciativa privada, aliada à uma conjuntura econômica favorável tanto para a economia brasileira, como para a economia nordestina e pernambucana.

A economia de Pernambuco teve reversão favorável de seu desempenho a partir do ano de 2006, quando o estado passou a crescer a taxas acima de 5% a.a. em função, sobretudo, dos novos investimentos industriais. O valor total dos investimentos em andamento, em 2010, era de US\$ 20 bilhões, com destaque para a Refinaria Abreu e

Lima, o Estaleiro Atlântico Sul e o Polo Petroquímico de Suape para os empreendimentos referentes à Ferrovia Transnordestina e à Transposição do Rio São Francisco, no interior do Estado.

Os empreendimentos citados estão em sua maior parte concentrados no litoral sul de Pernambuco, mais precisamente no Território Estratégico de Suape, e, pelo seu efeito multiplicador, vêm abrindo possibilidades de novos investimentos produtivos.

A decisão da Petrobrás em construir uma refinaria no Complexo Industrial impulsionou o processo de atração de investimentos produtivos em grande escala e com relativa complexidade tecnológica. Entre os investimentos destacam-se, pelo elevado tamanho e fortes efeitos germinativos: o “Polo Naval” (Estaleiro Atlântico Sul – EAS); o Polo Petroquímico, puxado pela Petroquímica Suape, cujos principais projetos componentes estão indicados adiante; e a Refinaria Abreu e Lima (em implantação e com capacidade de processar 320 mil bpd), sendo a maior parte da produção direcionada para a produção de diesel, todos localizados no Complexo Portuário Industrial de Suape. Tais investimentos, alguns já implantados ou em fase de implantação, quando em operação plena, possibilitarão uma configuração produtiva fortemente dinâmica e transformadora para o estado na medida em que estão centrados em dois setores específicos de grande potencial e dinamismo que são a indústria petroquímica e a indústria naval, setores esses inseridos em uma ampla cadeia produtiva com fortes efeitos inter e intraindustriais.

Além disso, a consolidação dos investimentos em curso no Estado de Pernambuco (a exemplo da Refinaria Abreu e Lima, do Polo de Polyester e o Polo Naval) exigirá, para serem competitivos, custos logísticos decrescentes e reduzidos. Hoje, estima-se que o custo logístico dos produtos no Brasil esteja perto de 10% do PIB.

Além de todos estes investimentos ligados ao eixo químico petroquímico e à indústria de petróleo, outro grande investimento mencionado, voltado para dar suporte à indústria de petróleo nacional, é o Estaleiro Atlântico Sul – EAS. Inicia-se, assim, um Polo Naval, o qual contempla seis projetos de estaleiros, estando um deles já implantado (Estaleiro Atlântico Sul), outro em fase final de implantação e quatro em estudos. O estaleiro Atlântico Sul configura-se como o maior e mais moderno estaleiro do hemisfério sul, para a construção de embarcações de grande porte e plataformas *offshore*. Esse estaleiro consolida a implantação da indústria naval no estado, gerando novas oportunidades para fornecedores e empresas prestadoras de serviços que deverão buscar parcerias através

de *joint ventures*, atraindo para Pernambuco empresas estrangeiras produtoras de componentes. Estes investimentos colocam a região Nordeste do Brasil, mais precisamente, o Estado de Pernambuco, na rota naval internacional, gerando uma nova reconfiguração industrial à indústria naval nacional, hoje fragilizada e concentrada no sudeste do Brasil, notadamente, no Estado do Rio de Janeiro.

Para enfrentar a problemática do transporte ferroviário, o CIPS e o Nordeste contam com a implantação da Transnordestina (previsto no PAC), que deverá contribuir para integrar melhor os estados nordestinos entre si e o país como um todo. Trata-se de um projeto estratégico, em implantação pelo setor privado, com forte apoio governamental. Possui grande importância e viabilidade técnica e econômica, sobretudo considerando o novo *boom* de investimentos que estão se consolidando na Região Nordeste.

Um dos grandes gargalos da infraestrutura de transporte e logística nacional brasileira é a deficiência do sistema ferroviário, embora no caso da Região Nordeste isso passe a representar também uma grande oportunidade de investimento. A médio prazo, no Estado de Pernambuco, o sistema ferroviário poderá transportar no mínimo 10 milhões de toneladas de produtos diversos, tais como: grãos (trigo, milho, soja, sorgo, arroz, feijão etc.), gipsita e gesso calcinado e outros produtos de gesso, além de derivados de petróleo (gasolina, óleo diesel, *fuel oil*, asfalto etc.), como também diversos outros produtos.

Além dos investimentos mencionados anteriormente merecem destaque:

- 1- Fábrica de resina polietileno tereftalato (PET) – fábrica de resina PET que serve para a produção de garrafas PET e outras embalagens para acondicionamento de líquidos.
- 2- Fábrica de ácido teraftálico purificado (PTA) – um dos principais componentes do processo de fabricação de resina PET e de poliéster e vem sendo liderado pelo grupo italiano Mossi e Ghisolfi (M&G), com investimentos orçados em US\$ 800 milhões.
- 3-Fábrica de fios de poliéster texturizado (POY) – em escala mundial e com tecnologia de ponta, abastecerá as tecelagens e malharias em todo o território nacional, com preços mundialmente competitivos. Prevê-se que a instalação dessa indústria tenha importantes efeitos dentro da economia nordestina, tendo em vista a existência de grandes cadeias produtivas da indústria têxtil, dependentes de insumos (algodão, poliéster etc.) importados.

4-Fábrica de paraxileno (PX) – matéria prima para a produção de PTA.

5- Companhia Industrial Têxtil do Nordeste (Citene) – em parceria com a Petroquisa (braço petroquímico da Petrobrás) a Citene é responsável pela criação do Polo de Poliéster, que implicará a geração de cadeias produtivas da indústria têxtil e da indústria de confecções, atividade tradicional de importante representatividade econômica para Pernambuco e para a Região Nordeste. Esse polo prevê investimentos de US\$ 1,2 bilhões, apoiado pela associação de capitais e interesses entre grandes empresas tradicionais, como a Petroquisa, Vicunha Têxtil, Polyenka, FIT e outras.

Destarte, vale ressaltar que as transformações, ampliações e fortalecimento da estrutura produtiva de Pernambuco, nos próximos anos, dependerão do comportamento das seguintes variáveis: a) realização e distribuição setorial dos investimentos produtivos previstos; b) efetivação dos impactos esperados (efeitos para frente e para trás) dos grandes investimentos na estrutura produtiva; c) realização efetiva dos investimentos em infraestrutura previstos e necessários; d) comportamento da economia mundial e resposta adequada da economia brasileira; e) continuidade das políticas públicas compensatórias de renda do governo federal e fundamentalmente das respostas econômicas e sociais do território onde se encontra o Porto de Suape; f) vigência da política de incentivos fiscais, quer na forma de renúncias parciais do ICMS, quer ainda na forma de incentivos fiscais regionais, mediante redução dos tributos federais, como parte dos programas de apoio ao desenvolvimento da Região Nordeste; g) política, desde que estarão ocorrendo as eleições para Presidência da República, em 2014, podendo afetar negativamente, tendo em vista a mudança na correlação das forças políticas que impulsionam essa região.

À vista das análises e dados observados, acredita-se que se pode chegar, resumidamente, às conclusões enumeradas a seguir:

a) A maximização dos efeitos desses investimentos dependerá de uma infraestrutura favorável ao fluxo de informações, da disponibilidade de bens e serviços, bem como de uma infraestrutura física adequada para o escoamento de produtos e insumos de forma a reduzir os custos de transação.

b) A boa infraestrutura portuária existente no Estado de Pernambuco, no Complexo Industrial Portuário de Suape, distante 40 km da Cidade do Recife, e a existência de um

amplo mercado de produtos e derivados são fatores condicionantes para o sucesso dos mencionados empreendimentos.

Entre outros aspectos que merecem ser considerados para a maximização desses investimentos na economia nordestina e pernambucana, destacam-se:

- 1) a necessidade de criação de novos métodos e instrumentos de apoio ao empreendedorismo regional;
- 2) a necessidade urgente de ampliação dos avanços sociais (educação básica e fundamental);
- 3) a necessidade de maior inserção da economia nordestina e pernambucana no Brasil do século XXI;
- 4) a necessidade de avaliação e reavaliação da economia nordestina e pernambucana, frente à reconcentração industrial no sudeste do Brasil (setor metal mecânico);
- 5) a necessidade de pensar na integração da economia pernambucana e nordestina com o resto do mundo e, sobretudo, com a América do Sul. O Pacífico é um dos principais oceanos do século 21;
- 6) a necessidade de retomada das políticas de desenvolvimento regional. Hoje a questão regional está embutida nas políticas nacionais. Não existem instrumentos claros e estruturados de desenvolvimento regional, e, sim, ações pontuais;
- 7) a necessidade de aproveitar o potencial da Petrobrás na Região Nordeste. A Petrobrás deixou de ampliar antigas refinarias e criou novas refinarias. A política de aquisição de navio deverá usar o poder de compra para estimular a economia;
- 8) a necessidade de rever e ampliar as políticas de apoio aos APLS que têm sido dispersas e sem efetividade.

Embora a indústria químico-petroquímica, de estaleiro naval e de petróleo não sejam setores de fronteira do ponto de vista tecnológico, são grandes absorvedores de tecnologias fornecidas por empresas internacionais e nacionais situadas no exterior e centro sul do país. O grande desafio para a Região Nordeste, nos próximos anos, será transformar estes investimentos produtivos em atividades capazes de gerar *linkages* com as economias de base local e regional, o que dependerá também e fortemente das

articulações e convergências de interesses dos governos estaduais, das lideranças e da sociedade civil organizada.

Conforme foi enfatizado nos aspectos teóricos trabalhados no Capítulo 1, a divisão social e territorial do trabalho que se estabelece a partir do processo acentuado de investimentos produtivos e infraestruturais em um determinado espaço geográfico é capaz de transformar as estruturas produtivas e determinar e organizar espaços geográficos. Nas palavras de Celso Furtado, “a luta contra o subdesenvolvimento é um processo de construção de estruturas, portanto, implica na existência de uma vontade política orientada por um projeto” (FURTADO, 1999, p. 36-37). E isto é que vem sendo feito nos últimos anos na Região Nordeste e no CIPS, conforme descrito no presente capítulo.

Por outro lado, embora os investimentos produtivos e em infraestrutura criem efeitos *linkages* (*backward* e *forward*) de fundamental importância para garantir o processo de desenvolvimento econômico, a fluidez no processo de circulação de bens materiais e imateriais nas palavras de Santos (2009, p. 274) é um dos maiores desafios da dinâmica territorial do desenvolvimento e determinante para assegurar o nível de produtividade e consequentemente de competitividade de uma região. Combinada aos problemas de infraestrutura de circulação/fluidez de bens e serviços, a reprodução das relações de produção ocorre dialeticamente e define a natureza do espaço (LEFEBVRE, 1974). O controle das tensões econômicas, políticas e sociais em espaços produtivos de alta complexidade e com grandes problemas estruturais, a exemplo do CIPS e do TES, constitui-se em grande desafio aos gestores públicos, privados e aos planejadores.

O espaço geográfico em que está inserido o CIPS é o resultado de um ambiente de alta complexidade social e econômica com grandes contradições econômicas e sociais, conforme será descrito nos capítulos que se seguem. O presente capítulo procurou descrever os elementos norteadores que possibilitaram o surgimento do Porto de Suape e sua relação com a economia do Estado. O que se percebe ao longo da exposição é que a evolução do processo de reestruturação produtiva na economia do Estado, a partir do CIPs e seu entorno, deu-se mediante fluxos de tensão, de relações conflituosas, de avanços e de retrocessos. Essas relações conflituosas e algumas vezes contraditórias pautaram o processo de desenvolvimento industrial do Estado de Pernambuco, possibilitando chegar no atual estágio de desenvolvimento em que se encontra.

O Capítulo 4, a seguir, apresenta as relações econômicas e sociais entre o TES, a RMR e a metrópole recifense no recente contexto da economia pernambucana. Especial destaque será dado à RMR e às características intrínsecas e endógenas da Cidade do Recife, capital do estado, o que lhe confere atributos especiais e bastantes singulares de atratividade.

4 METRÓPOLE RECIFENSE E O TES

Este capítulo tem por objetivo a análise do movimento espacial dos processos econômicos que vêm se verificando na metrópole recifense e nos municípios do TES, no contexto recente da economia pernambucana. A questão que se coloca é o recente desempenho da Cidade do Recife e sua função de centro dinâmico metropolitano, em face aos municípios que compõem o TES, frente ao CIPS. A ênfase será dada ao período 2000 e 2012. Este período, como exposto, é marcado por um processo de modernização e transformação da estrutura produtiva do Estado, intensificado no período 2006 – 2012.

Este capítulo está dividido em cinco partes. Na primeira parte são levantadas reflexões sobre o processo recente de fragmentação das cidades e de reconfiguração das metrópoles, do papel dos seus atores e das perspectivas. Na segunda parte, é analisado o processo de reestruturação produtiva dos municípios da RMR e do TES, a partir da distribuição espacial e setorial dos investimentos produtivos, sobretudo a partir dos anos 2000, com destaque para o período 2006 – 2013, sendo usado nesta análise o Cadastro da RAIS - Relatório Anual de Informações Sociais - Ministério do Trabalho. Na terceira parte do capítulo analisa-se a evolução e distribuição da estrutura do emprego dos municípios do TES e da RMR, a partir do Cadastro da RAIS – TEM, nos anos de 2002, 2006 e 2012. Na quarta, apresenta-se o estudo do movimento de abertura das grandes empresas instaladas na RMR e no TES, no período 2000 – 2012, utilizando-se o Cadastro SEBRAE de Empresas – CSE. Na quinta, é feita a análise da estrutura de comando e controle da rede de gestão pública e empresarial dos municípios do TES e da RMR, com base no estudo recentemente produzido pelo IBGE (2014), intitulado *Redes e Fluxos do Território: Gestão do Território*. O referido estudo permite o entendimento das conexões entre as cidades estudadas e as estruturas de comando, dando conta do papel dos agentes econômicos da gestão pública e empresarial nesses espaços. Esta análise complementa as anteriores relativas ao movimento de abertura das grandes empresas na RMR, no TES e na Cidade do Recife, e ao comportamento dos indicadores socioeconômicos apresentados, possibilitando o aprofundamento dos testes das hipóteses levantadas nesta tese. Destaque-se que nessa parte são

apresentados, também, sínteses das entrevistas²¹ realizadas com formadores de opinião e especialistas sobre o comportamento recente da economia do Estado, as forças e perspectivas da RMR, do TES e da Cidade do Recife. Objetivando manter o sigilo das opiniões, os entrevistados foram identificados por meio de letras do alfabeto.

4.1 Reconfiguração espacial metropolitana

Uma das melhores definições para a metrópole é a do geógrafo francês Guy Di Méo (2008), que diz que as metrópoles são como mães possessivas: híbridas e multirraciais, são as grandes organizadoras dos espaços geográficos. São importantes interlocutoras de outros espaços e responsáveis por uma série de funções econômicas, sociais, culturais políticas e ideológicas. Assim, ao irradiar seus efeitos, a metrópole cria polarizações secundárias, ou seja, cria novas centralidades parciais no seu entorno. E, continua o autor:

A palavra “metrópole”, sabe-se, contém os conceitos de “pole” (certamente, poli, ou cidade), como também “polo” (latim polus e grego polos), que quer dizer, o pivô sobre o qual gira uma coisa. Um centro e um eixo em torno do qual se desenvolve uma dinâmica, um movimento. Não são os polos os dois pontos virtuais pelos quais passa o eixo de rotação da Terra? Mas, “polo” é também um ponto que atrai (polo de atração) em um dado campo magnético, metáfora possível de um espaço geográfico e social submetido às leis físicas. Se ele atrai, é porque irradia e exerce influência sobre seu meio ambiente. Esta atração descreve no espaço um gradiente; ela se atenua com a distância se não é reativada por polarizações secundárias, por retransmissões do polo ou metrópole. À medida que a influência do polo se esgota ou se reanima com a distância, ela engendra jogos de escala que fundam novas unidades geográficas (DI MÉO, 2008, p. 7).

Cunninggham (2005), citando Karl Scheffler (1910), destaca: “O que é absolutamente determinante para o conceito de metrópole moderna não é o número de seus habitantes, mas sim o espírito da metrópole”. Este assunto foi ainda muito bem apresentado no ensaio ontológico de George Simmel, publicado no ano 1903, intitulado *A Metrópole e a Vida Mental*, que apresenta os estímulos existenciais que envolvem a vida das pessoas que habitam as metrópoles, bem como o poder de atratividade, de sofisticação e de estilo de vida metropolitana. Para Simmel “a metrópole sempre foi a

²¹ A autora agradece a atenção de todos os entrevistados: Fernando Clímaco (responsável pelo blog Pernambuco em Desenvolvimento e Ex-Secretário de Desenvolvimento Econômico de Escada), Paulo Guimarães (Chefe da Representação Regional do BNDES), Jan Bitoun (Professor do curso de pós-graduação em Geografia da UFPE), Luciano Pinto (Diretor da Agência Condepe-FIDEM), Jaime Alheiros (Diretor de Planejamento Urbano de Suape).

sede da economia monetária. E o dinheiro é quem domina a metrópole" (SIMMEL, 1979, p. 14).

Na antiguidade clássica, o termo “metrópole” significava as mais importantes cidades gregas. No período mercantilista europeu, as metrópoles correspondiam às nações que dominavam a revolução comercial e, por conseguinte, detinham militarmente e comercialmente suas colônias para o escoamento de seus produtos.

No mundo contemporâneo, fundamentalmente marcado pela “sociedade urbana”, as metrópoles exercem um poder inquestionável na dinâmica econômica, influenciando comportamentos humanos, relações sociais e políticas em várias esferas e escalas geográficas. Atuam como “nós” ou “nódulos” centrais no comando e controle dos fluxos materiais e imateriais das redes urbanas de uma região, de um país, ou mesmo do mundo.

O século XXI vem assistindo a alterações significativas na forma metropolitana. A cidade que antes apresentava-se concentrada e limitada em sua esfera geográfica vem sofrendo alterações com processos contínuos de “explosão” além dos seus limites (LEFEBVRE, 2001) ou de “desenraizamento dos seus limites” (CACCIARI, 1973 apud CUNNINGHAM, 2005, p. 6). Este processo é denominado de “metropolização” e consiste, em última instância, em um certo transbordamento da cidade para além dos seus limites, passando a integrar uma região ou mesmo uma rede mundial de metrópoles. A metrópole que antes (sec. XIX e XX) assumia forma compacta, hoje, apresenta-se, em sua forma física, como foi dito anteriormente, espraiada. Este espraiamento, sobretudo nas cidades latino-americanas, vem se configurando difuso e fragmentado.

Por fragmentação espacial, Lacerda (2011) entende que:

[...] a divisão da cidade em partes (fragmentos), que podem ser individualizadas, a partir da identificação dos diversos padrões de uso e de ocupação do solo, bem como dos níveis de provimento de infraestruturas, mais particularmente das redes de mobilidade de matéria (pessoas e bens) e informação. Esses níveis, por sua vez, definem o grau de integração de cada uma das partes com as demais e, até mesmo, com as de outras cidades do país ou do exterior (LACERDA, 2011, p. 2).

A fragmentação é um aspecto bem característico da moderna forma de organização urbana em que estão implícitos dois elementos-chave: a fragmentação social e a

fragmentação territorial ou espacial (SALGUEIRO, 1999, p. 67). E é o fenômeno do espraiamento da forma e da estrutura física das cidades, além dos seus limites territoriais, o responsável, em muitos casos, pela criação de “novas centralidades”, reduzindo assim o poder de influência do núcleo central metropolitano.

Esse processo de “policentrismo metropolitano” que vem caracterizando fortemente os movimentos urbanos em países desenvolvidos, a exemplo dos EUA e Europa, não ocorre na mesma escala nas grandes metrópoles brasileiras, incluindo a Cidade do Recife. Daí a importância da tese aqui firmada.

Outro aspecto que merece ser destacado no processo de explosão fragmentada das cidades é o surgimento dos chamados “enclaves” urbanos, que são, em geral, caracterizados por grandes projetos imobiliários que estão ocorrendo no TES (com estrutura de lazer, trabalho, educação, compras etc.) (SALGUEIRO, 1999, p. 67).

Lacerda (2011), procurando analisar os processos de fragmentação e integração nas metrópoles brasileiras, rejeita as teses de Borsdorf (2003) e de Janoschka (2002), segundo as quais a fragmentação das cidades é um processo recente. Para aquela autora, as cidades coloniais já apresentavam sinais de fragmentação, embora em número bastante reduzido se comparadas às cidades contemporâneas. O Complexo “Casa Grande e Senzala” é o melhor retrato da fragmentação do período colonial, mas, segundo ela, havia interdependência, articulação e integração entre esses dois fragmentos. Para Lacerda, na cidade contemporânea, a fragmentação continua presente. Os seus fragmentos territoriais se articulam e se interconectam em diversos níveis, variando de metrópole para metrópole. Lacerda (2011) é ainda enfática ao afirmar que não existe isolamento total entre os fragmentos espaciais, e acrescenta que o grau de integração entre eles depende das características dos processos históricos, políticos, econômicos e culturais de cada metrópole.

Para o citado geógrafo francês Guy Di Méo (2008),

as metrópoles realizam a integração das diferentes formas de poder apenas sobre curtas sequências territoriais, as dos seus centros e as dos enclaves de elevada valorização econômica e social. Para o resto, ou seja, para a imensa maioria das superfícies metropolitanas, é frequentemente o *laissez-faire* que prevalece (DI MÉO, 2008, p. 11).

Outro fenômeno importante a destacar no processo de metropolização é a acumulação de injustiças sociais e disfunções espaciais. Ela é capaz de criar novas formas, novas

funções e novas paisagens nos espaços urbanos, incluindo novas superfícies de acentuada precariedade de condições de vida e de injustiça social (DI MÉO, 2008).

Borja e Castells (1997) chegam a cogitar, em tom profético, sobre a existência no futuro de um “mundo sem cidades”. Para esses autores, diante de um mundo global tecnologicamente conectado por redes de comunicações de longa distância, as elites tenderiam a estar organizadas em torno dos grandes centros de comando, enquanto que as populações tenderiam a estar dispersas nas periferias conectadas nas redes de telecomunicações. A lógica tecnoeconômica geraria excesso de fragmentação das cidades e de dispersão das populações, a exemplo dos filmes de ficção científica. Até certo ponto e guardadas as devidas proporções, é possível já se observar alguns movimentos neste sentido. É o caso dos “condomínios fechados”, que, a reboque da metrópole espraiada, constrói uma nova lógica de crescimento das cidades, criando assim novas estruturas espaciais.

Mais do que a forma espacial metropolitana e os processos que estão em curso e que levam a estas alterações, os elementos mais significativos para a análise dos fenômenos contemporâneos recentes vêm sendo as novas funções metropolitanas (novas cidades a partir de arrojados projetos imobiliários multifuncionais) e as novas estruturas espaciais (vias, autopistas, rodovias, shopping centers, novos hotéis, loteamentos imobiliários etc.) nas unidades geográficas que estão sendo criadas a partir do espraiamento da metrópole.

É o caso, por exemplo, do projeto Reserva do Paiva, no Cabo de Santo Agostinho, Litoral Sul da RMR, nas imediações do CIPS, entre outros projetos imobiliários e empresariais de grande impacto que estão sendo gestados.

Este processo vem sendo observado com bastante clareza no entorno do CIPS e é analisado neste capítulo.

Venables e Storper (2005), em artigo intitulado *O burburinho: a força econômica da cidade*, publicado no livro *Economia e Território – UFMG* (2005), ao procurar entender os fatores determinantes das economias de aglomeração, destacam a importância do burburinho e do contato “Face a Face” (FaF) como importantes instrumentos no processo de crescimento e desenvolvimento das cidades contemporâneas culturalmente criativas. Para os autores, a construção de relações humanas é a base

para o desenvolvimento econômico dentro de um ambiente urbano complexo e diversificado e o contato Face a Face (FaF), diferentemente do contato virtual, é a “solda” da construção da confiança e representa investimento valioso, com altos custos de oportunidade.

O contato Face a Face (FaF), para Venables e Storper (2005), está no âmago das questões relativas às economias de aglomeração e isso não tem sido tratado pelos diversos teóricos que têm se debruçado sobre o tema, com exceção da Jane Jacobs, que embora trate do assunto, não o aprofundou teoricamente. Para esses autores:

todas as demais teorias sobre aglomeração e crescimento urbano limitam-se a outros tipos de mecanismos, tais como circulação de pessoas entre empresas, redes interpessoais costumeiras ou profissionais, ou aqueles de natureza tácita, que são, então, respectivamente, o veículo ou a arquitetura da circulação da informação ou a própria natureza da informação. Supondo que estes mecanismos sejam partes importantes do processo, as teorias ainda assim quase nada dizem a respeito do que faz esta gente, de como as pessoas agem quando circulam e entram em contato recíproco, por que o fazem e o que fazem. Tem-se evitado a questão central, isto é, o contato face a face entre pessoas de proximidade física regular (STORPER e VENABLES, 2005, p. 31)

Ao teorizar sobre o papel das grandes cidades como autorreprodutoras de um processo constante de crescimento, Storper e Venables (2005) destacam como fatores determinantes a função da concentração populacional, a demanda por bens e serviços, o grau de concentração territorial dos serviços e o contato face a face (Face to Face). Esse último seria, enfim, o grande fator determinante direto do grau de centralidade e da capacidade criativa e cultural de uma metrópole.

Torna-se mister concluir que as estruturas de comando, o poder de dominação e de criação e o desenvolvimento de economias de aglomeração estão na metrópole, seja ela mundial, nacional ou regional.

Por sua vez, essas unidades geográficas (metrópoles) possuem, em grande parte, estruturas espaciais (infraestrutura básica e produtiva) e econômicas (setores produtivos) adaptadas e ligadas às novas atividades. Estas se caracterizam por serem intensas em conhecimento e vinculadas à produção cultural (moda, desenho, artes, turismo), aos serviços especializados de alta complexidade (engenharia, medicina etc.), à alta tecnologia e pesquisa e ao poder de influência de universidades, de governos, de sedes de empresas e de associações profissionais. Por seu turno, todas essas

atividades contêm no seu “DNA”, e criam, o que Storper e Venables (2005) chamam de “burburinho”, que são atividades intensas, isto é, agudizadas, que exigem o contato “face a face” (FaF) para acontecerem de forma dinâmica e produtiva.

Nos últimos anos, têm sido frequentes e consensadas as discussões teóricas sobre o reposicionamento das grandes cidades e a tendência de fortalecimento de sua influência territorial. Esta discussão vai de encontro às tendências teóricas das décadas de 70 e 80 que prognosticavam a perda de influência e de estagnação das grandes cidades em decorrência dos processos de transformações estruturais das economias maduras provocados sobretudo pelas quedas nas taxas de lucros da velha indústria. As novas tecnologias passaram a substituir a velha matriz tecnológica nas indústrias maduras. Este processo de reestruturação produtiva, iniciado na década de 70 e aprofundado nas décadas de 80 e 90, repercutiu, de forma severa, sobre as metrópoles dos países desenvolvidos e em desenvolvimento, alterando seus processos produtivos, suas atribuições e consequentemente sua forma urbana (MATTOS, 2005, p. 342).

A década de 90 foi marcada pelo reflorescimento das grandes cidades e o retorno de sua importância e capacidade de influência²². Dentro da nova concepção de desenvolvimento global e de revalorização das grandes cidades, as estruturas de comando, em geral, tendem a se concentrar nas grandes metrópoles, já que estas reúnem as melhores condições técnicas e operacionais, tais como: clima favorável para negócios, qualidade de vida, força de trabalho experiente e especializada, infraestrutura moderna e eficiente (voltada sobretudo para a tecnologia da informação), mercado imobiliário flexível, melhores sistemas de comunicação, presença de atores relevantes com a mesma categoria hierárquica, comunicação direta formal e informal entre os pares, serviços especializados, mercado de trabalho mais amplo, serviços amplos e diversificados entre outros atributos (MATTOS, 2005, p. 346).

Uma das principais variáveis que vêm sendo impactadas dentro dessa nova concepção de desenvolvimento é o mercado de trabalho. Este vem sofrendo transformações radicais ao longo das últimas décadas com o surgimento de colocações altamente especializadas e intensivas em conhecimento, conjugadas a espaços ocupacionais

²²Christian Lefevre (2009 apud MARICATO, 2011) chama a atenção para o paradoxo que essas grandes cidades vêm enfrentando no mundo todo. Cresce sua importância mas diminui o seu poder político em detrimento das pequenas localidades. Uma evidência dessa perda de poder político é o fracasso das instituições metropolitanas.

vulneráveis e precarizados. A mão de obra pouco especializada encontra-se voltada para serviços de baixa qualificação e remuneração, a exemplo dos serviços domésticos, de limpeza, manutenção, vigilância etc. Em geral, são atividades de baixa produtividade, baixa remuneração e precárias do ponto de vista trabalhista, tendo em vista, inclusive, a pouca fiscalização do Estado no que diz respeito ao cumprimento da legislação vigente. A preocupação com a estrutura do mercado trabalho intrametrópole e do seu entorno é de extrema relevância para a dinâmica metropolitana, conforme aponta Mattos (2005).

Na Cidade do Recife, são grandes as contradições internas intraurbanas no que diz respeito ao mercado de trabalho, o que consolida um modelo de desenvolvimento urbano dicotômico, podendo ser caracterizado como “dual” ou “fractal” (SOJA, 2000). O modelo de desenvolvimento urbano “dual” ou “fractal” caracteriza-se por grandes desigualdades, e é um fenômeno típico dos países latino-americanos, aparecendo com grande intensidade nas capitais nordestinas brasileiras. Tal modelo de desenvolvimento tende a impactar, fortemente, a configuração da estrutura espacial da metrópole. Grande parte dos trabalhadores “precarizados” moram em bairros pobres da periferia ou habitam em favelas, alterando a estrutura espacial, frente às crescentes demandas de infraestrutura social básica, que surgem para o atendimento de suas necessidades.

Cumprir ressaltar que a precarização do trabalho é, também, acompanhada de sua alta volatilidade, fato este que aumenta, ainda mais, a fragmentação social.

Nos países latino americanos, sobretudo nas cidades periféricas, a exemplo do Recife, as transformações na estrutura produtiva vigente ainda estão muito longe de caracterizar-se como uma estrutura produtiva orientada para a tecnologia e inovação. Isso decorre das grandes fragilidades estruturais destas cidades, no que diz respeito à infraestrutura social básica (mobilidade, saneamento, habitação etc.) combinada a um mercado de trabalho de baixa qualificação e de baixa remuneração. Neste ambiente a estratégia de perseguir o empreendedorismo inovador e cultural é um caminho difícil, mas estratégico e seguro para a inserção competitiva das metrópoles periféricas no mercado regional, nacional e global.

Importa registrar que Markusen (2005) defende a ideia de que os estudos no âmbito da economia regional e urbana deveriam dar mais ênfase às instituições e serem mais centrados nos atores ou agentes. Para aquela autora, entre os atores destacam-se: a corporação empresarial, o Estado, os sindicatos e as demais instituições que possam

influir nesses espaços geográficos (regional e urbano). O entendimento do comportamento das estratégias desses atores está no “cerne” do entendimento dos movimentos econômicos e de seus efeitos sobre o espaço geográfico. O espaço geográfico é, também, o resultado do efeito da ação efetiva desses agentes.

O que se tem observado, também, no debate dos estudiosos sobre o desenvolvimento regional e urbano é o consenso, anteriormente comentado, de que o processo de desenvolvimento econômico mundial vem provocando impactos na morfologia metropolitana de forma abrupta, fazendo surgir novos centros dinâmicos no seu interior, afirmando o que vem a ser chamado de policentrismo.

No caso da metrópole recifense o que se tem observado é a continuidade de um processo de expansão da mancha urbana no sentido litoral norte (Olinda), e, sobretudo, no sentido litoral sul (Jaboatão dos Guararapes). O processo de intensificação da ocupação deste último vem fortalecendo áreas “periféricas”, em especial nos bairros de classes média e alta (Piedade e Candeias). Na verdade esses bairros são profundamente influenciados pelos movimentos da metrópole Recife e pelo dinamismo dos Distritos Industriais do litoral sul, mais precisamente os de Jaboatão dos Guararapes e Cabo de Santo Agostinho. Combinada a esse fenômeno, o que se observa é uma forte tendência ao adensamento construtivo e à verticalização, fortemente acentuada na área litorânea da Cidade do Recife e de Jaboatão dos Guararapes, além do bairros a oeste do núcleo metropolitano (Torre, Madalena etc). Tal questão será retomada mais adiante quando da análise da centralidade da metrópole recifense e do TES.

Apesar do fortalecimento de áreas “periféricas”, não se pode falar em policentrismo nos termos acima mencionados. Tal fortalecimento vai de encontro à lógica do desenvolvimento urbano de cidades como Los Angeles, nos Estados Unidos, que através de um estruturado sistema viário e de novas tecnologias, vem possibilitando, no seu entorno o surgimento de nucleações dinâmicas e espalhadas de forma contínua (MATTOS, 2005). Isso só foi possível ocorrer face à robusta e intensa estrutura viária e de telecomunicações criadas nessas localidades. No Brasil, é possível afirmar que esse fenômeno esteja ocorrendo na Cidade de São Paulo. Com efeito, como destaca Diniz & Campolina (2007), a cidade de São Paulo vem, ao longo dos últimos anos, sofrendo um forte processo de “metropolização expandida”, com a criação de extensões territoriais, formando o que vem a ser chamada de “cidade-região” composta pela Região

Metropolitana de São Paulo – RMSP e pelas microrregiões de Jundiaí, Campinas, São José dos Campos, Sorocaba e Santos, que estão dentro de um raio de ação de 100 Km, contabilizando um conglomerado de 26 milhões de habitantes. Trata-se de região que contempla três quartos do produto industrial de São Paulo. Para esses autores, essa cidade-região tende a reforçar o processo de concentração industrial no Brasil em detrimento de outras regiões (DINIZ & CAMPOLINA, 2007, p. 41).

Sobre a aplicação do conceito de cidade-região, no caso da RMR, o entrevistado X, em entrevista²³, pronuncia-se:

A cidade-região que está se configurando no entorno da Cidade do Recife deve ser vista em escala ampliada sob um determinado ângulo de visão. É preciso trabalhar por eixo além da RMR, pensando em dois eixos Norte e Sul. Tem que pensar a BR-101 e sua integração entre Goiana e João Pessoa, a BR 232 e a BR 408 em direção a Carpina. Ao longo desses eixos está se construindo a cidade-região que vai até João Pessoa e até Caruaru nas imediações de São Caetano e Carpina e Surubim. Berta Beker há muito tempo atrás falava que o Nordeste Oriental era uma cidade só. Na minha concepção só se vista da lua! Hoje você tem ao longo dos grandes eixos outra realidade com centralidades urbanas e rurais, na perspectiva de Monte Mor. É preciso a partir desta visão se pensar nas diversas centralidades. No caso da Mata Sul a realidade é diferente. Não dá para trabalhar a partir da RMR sem ver as descontinuidade entre o rural e o urbano. Hoje o que se tem na Mata Sul são empreendimentos associados ao capital fundiário e financeiro previsto para o longo prazo. Tenho desconfiança partindo de uma experiência anterior. O planejamento metropolitano nos anos 70 na RMR projetava que a Cidade do Recife chegaria a 5 milhões de pessoas em 1980 ou 1990. As estimativas eram exageradas. Hoje a RMR chega a 3 milhões. Um pouco dessa ideia tem a ver com o tempo. O tempo institucional é diferente do tempo conjuntural. O surto de investimento dá-se em um determinado momento. Em São Paulo, a Grande São Paulo, concentra 40% do PIB brasileiro. Nenhum país de grande dimensão tem este tamanho de concentração (China, EUA entre outros). O resto do Brasil no século XXI vem se desenvolvendo em diversos contextos (Belém, Fortaleza, Recife). O que se assiste nestas grandes metrópoles são fortes alianças entre o capital financeiro e o capital imobiliário, conduzida por grandes empreendedores que tem que pegar o momento, porque o momento pode passar. Não se tem garantia do futuro! O mito do planejamento metropolitano, nos anos 70, incentivou a construção de conjuntos habitacionais (via BNH), próximo aos Distritos Industriais. O que está acontecendo hoje, parece uma repetição dos anos 70. Para os empreiteiros e o capital financeiro e as classes profissionais envolvidas o que vai acontecer depois não importa. Não podem perder a conjuntura.

O surgimento de novas centralidades dinâmicas requer não só a criação de novas estruturas econômicas, como também, e, sobretudo, que esse processo de expansão

²³Entrevista sobre a **Aplicação do conceito de cidade-região na RMR**. Recife, 10 ago. 2014. (Entrevista inédita).

contenha “conteúdos” específicos capazes de criar, nas palavras de Mattos (2005, p. 353), “fatos” urbanos que influenciem o poder de decisão dos agentes econômicos. Esse autor destaca entre os agentes econômicos: as famílias, o capital produtivo, o capital imobiliário e o Estado. Para Mattos, esses três agentes são tomadores de decisões orquestradas, sendo, em última instância, os grandes responsáveis pela forma ou configuração espacial. Merece acrescentar à análise dos atores o aparelho do Estado. Trata-se, sem dúvida, do ator econômico de maior relevância no processo de ordenamento e configuração dos espaços geográficos. Contudo, a combinação entre o capital produtivo, capital imobiliário e as famílias (grandes demandadoras dos espaços de convivências, de relacionamentos e de consumo) é que redesenham a forma urbana contemporânea. A máquina do crescimento urbano depende, fundamentalmente, da coalisão de interesses entre os atores econômicos citados (MOLOTCH, 1976 apud MATTOS, 2005, p. 353).

Analisando o ator “família”, é este que assume papel determinante nas decisões locais de habitação no caso dos segmentos de média e alta renda. A expansão dos limites da metrópole, a exemplo do Recife, depende em grandes proporções da máquina veicular (automóvel), da construção de vias de deslocamentos, de estradas e da infraestrutura de comunicação e de informação. A decisão da localização residencial das famílias de média e alta renda é uma variável de alta relevância no processo de expansão de uma metrópole. É preferência desses segmentos habitarem em áreas ou conviverem em espaços de baixa ou nenhuma tensão social. Destarte tendem a habitar em ambientes que possuam amenidades locais, boas escolas, clima amigável e facilidades de deslocamentos, ou seja, próximos a atores sociais responsáveis pela criação dos chamados “fatos urbanos” de alta performance.

Em geral, as atividades de serviços seguem a lógica de decisão da localização das famílias, o que possibilita o surgimento de estruturas urbanas complexas e adequadas a este atendimento a exemplo dos sofisticados shoppings, serviços médicos especializados, lojas de grifes, lojas de departamentos, cadeias globais de *fast food*, cadeias de hotéis internacionais, feiras e eventos internacionais, espaços para competições desportivas nacionais e internacionais, salas de cinema multiplex, museus, expressões artísticas, saraus, exposições culturais etc. Esses “ícones” da modernidade criam as chamadas amenidades locais e conseqüentemente as economias de aglomeração, que tendem a se retroalimentar em escala ampliada.

Como já foi ressaltado no presente texto e é destacado por Mattos (2005), as famílias de renda alta e média tendem a habitar residências distantes das de famílias de baixa renda. Registra-se também que em algumas cidades latino-americanas vem ocorrendo, ao longo das últimas décadas, uma expansão de bairros de classes média e alta para as periferias urbanas em geral segregadas em condomínios fechados e de alta segurança. Em São Paulo, destaca-se o condomínio Alphaville. Esse mesmo movimento é realizado pelas classes menos abastadas que procuram periferias em geral pobres, de baixo custo habitacional e próximas a vias e rodovias de fácil acesso à metrópole e aos bairros periféricos de elevada renda, onde podem realizar os chamados serviços de baixa remuneração e qualificação (limpeza doméstica, manutenção e segurança).

Assim como as famílias, as chamadas “empresas produtivas” (em geral indústrias de transformação e atividades comerciais atacadistas de médio e grande porte) tendem a se localizar fora do eixo urbano principal, nos chamados Distritos Industriais. Tais localizações empresariais tendem a criar, nos seus arredores, condições propícias à moradia dos executivos e profissionais com relativa proximidade a esses Distritos Industriais, fazendo surgir centros comerciais próximos aos bairros residenciais. O caso mais emblemático no Estado de Pernambuco é o mencionado caso do município de Jaboatão dos Guararapes. Os seus bairros de Piedade e Candeias, desde a década de 70, vêm se adensando em face aos investimentos produtivos dos Distritos Industriais de Jaboatão dos Guararapes e do Cabo de Santo Agostinho. Grande parte dos executivos desses dois tradicionais Distritos Industriais pernambucanos habitam esses bairros litorâneos. O processo de expansão industrial possibilitou, desde então, uma expansão metropolitana, para o litoral sul, criando infraestruturas e consequentemente o surgimento de economias de aglomeração.

Cumprе ressaltar que os municípios sede dos Distritos Industriais (os núcleos urbanos do Cabo de Santo Agostinho e de Jaboatão dos Guararapes), até o momento, não conseguiram se inserir dentro do modelo contemporâneo de desenvolvimento em face das fragilidades das estruturas urbanas desses municípios. Um dos fatores da não inserção desses núcleos urbanos na dinâmica econômica é o fato de estarem localizados a uma distância de 20 km da costa litorânea e possuírem grandes bolsões de pobreza e de miséria, secularmente acumuladas.

O “capital imobiliário” ou investidores privados fazem parte do terceiro grupo de atores relevantes citados por Mattos (2005). Esse grupo exerce importância preponderante na chamada “máquina de crescimento urbano”, tendo em vista a sua capacidade de entendimento das percepções da demanda, seja ela das famílias ou das empresas produtivas, bem como a sua influência e capacidade de criar novos desenhos na morfologia urbana através dos fortes processos de intervenção. São, em última instância, os grandes responsáveis pela criação de novas nucleações urbanas, haja vista a sua capacidade de transformar, áreas, antes inóspitas, em áreas habitáveis e com infraestrutura. São criadores, portanto da nova lógica e da nova imagem urbana (MATTOS, 2005).

O que se observa na Cidade do Recife e está sendo investigado nesta tese é o fato de que, embora o capital imobiliário e produtivo venham criando novas formas de intervenção no espaço geográfico, haja vista os investimentos em infraestrutura urbanística (conjuntos habitacionais) que vêm sendo construídos no entorno do CIPS e áreas adjacentes, a força atrativa dessa cidade e as opções de moradia dos segmentos de média e alta renda tendem a se fortalecer ainda mais no centro dinâmico da metrópole, ou seja, em bairros onde existam as chamadas amenidades e economias de aglomeração que permitem a esses segmentos realizar suas preferências de localização e de consumo de bens e serviços.

4.2. Reestruturação produtiva

A Região Metropolitana do Recife - RMR composta por catorze municípios e mais o Distrito Estadual de Fernando de Noronha, possui um PIB de 51,1 bilhões de reais (em 2011) e uma população de 3.693.177 habitantes, distribuídos em uma área de 2.790,77 km², contabilizando uma densidade demográfica de 1.323 hab/km². Encontra-se localizada na porção leste mais extrema do Estado de Pernambuco, com clima tropical litorâneo. Do ponto de vista de sua topologia física, a RMR é composta por planícies e tabuleiros costeiros e é entrecortada pelos rios Capibaribe, Beberibe, Ipojuca, Botafogo e Pirapama. A Tabela 8, a seguir, refere-se à taxa de participação dos municípios da RMR no PIB estadual, no período 2006-2011. Os dados mostram que, a partir do ano de 2006, ocorreu pequena desconcentração relativa da riqueza, com discreta elevação do PIB de alguns municípios na composição do PIB estadual. Embora a Cidade do Recife

tenha tido uma perda de participação de 1%, no período 2006-2011, no ano de 2011, concentrava, ainda, cerca de 31,7 % do PIB do Estado, configurando-se, assim, um movimento de concentração histórica, no núcleo primaz da RMR.

Neste mesmo ano, os municípios de Ipojuca, Jaboatão dos Guararapes e Cabo de Santo Agostinho, desfrutaram respectivamente de 9,16%; 8,12% e 5,17% de participação no PIB estadual.

Dentre os municípios que tiveram aumento de participação no PIB estadual, no período analisado, destaca-se o município de Ipojuca, que apresentou incremento de participação de 1,36%, saindo de 7,8% (em 2006), para 9,16% (em 2011). Este movimento não foi acompanhado pelos municípios do Cabo de Santo Agostinho e Jaboatão dos Guararapes, que mantiveram suas taxas de participação relativa no PIB do Estado. Um fato interessante a observar é que os municípios de Olinda e Itapissuma (municípios de influência direta dos efeitos econômicos da Cidade do Recife) mantiveram trajetórias estáveis de taxas de participação, no período 2006-2011.

Tabela 8 – Região Metropolitana do Recife: participação do PIB dos municípios da RMR no PIB estadual (2006 - 2011)

Municípios	Anos					
	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Abreu e Lima	0,98	0,91	0,96	0,94	0,9	0,87
Araçoiaba	0,09	0,08	0,07	0,07	0,07	0,07
Cabo de Santo Agostinho	5,1	4,68	4,78	4,59	4,75	5,17
Camaraçipe	0,83	0,79	0,79	0,8	0,8	0,8
Fernando de Noronha	0,04	0,03	0,03	0,04	0,04	0,04
Igarassu	1,2	1,17	1,36	1,37	1,26	1,28
Ipojuca	7,8	8,59	8,65	8,78	9,67	9,16
Ilha de Itamaracá	0,13	0,12	0,12	0,12	0,13	0,13
Itapissuma	0,73	0,67	0,7	0,62	0,51	0,47
Jaboatão dos Guararapes	8,54	8,98	9,09	9,29	8,08	8,12
Moreno	0,35	0,33	0,33	0,35	0,32	0,33
Olinda	3,62	3,47	3,37	3,32	3,27	3,27
Paulista	2,2	2,19	2,29	2,32	2,32	2,37
Recife	33,01	33,23	31,9	31,52	31,7	31,75
São Lourenço da Mata	0,52	0,5	0,52	0,56	0,55	0,59

Fonte: Agência Estadual de Planejamento e Pesquisas de Pernambuco – Agência CONDEPE/FIDEM, 2012.

No período 2000-2010, observa-se que alguns municípios apresentaram taxas de crescimento do PIB superiores aos relativos à Cidade do Recife e ao Estado de Pernambuco. Nesse período, Ipojuca foi o município com a maior taxa de crescimento (11,4% a.a), seguido do município de Sirinhaém (6,4% a.a), Jaboatão dos Guararapes (5,5% a.a) e Cabo de Santo Agostinho (4,9% a.a). A taxa média de crescimento do PIB dos municípios que compõem o TES, no período 2000 – 2010, foi de 6,4%, duas vezes acima da taxa de crescimento da Cidade do Recife. Medido pelo Produto Interno Bruto, a economia do município de Ipojuca cresceu 2,7 vezes mais que a economia pernambucana, e o município de Jaboatão dos Guararapes cresceu 1,3 vezes mais que essa mesma economia, conforme tabela a seguir.

Tabela 9 – Pernambuco, Recife e TES: taxa de variação anual do PIB (2000 – 2010) e PIB a preços correntes (2011)

Município	Taxa de Variação Anual do PIB 2000 – 2010	PIB a preços correntes (2011)
Ipojuca	11,4	9.560.448
Cabo de Santo Agostinho	4,9	5.401.388
Jaboatão dos Guararapes	5,5	8.474.650
Moreno	4,3	343.039
Ribeirão	4,4	265.050
Sirinhaém	6,4	318.632
Escada	4,1	459.078
Rio Formoso	2,3	175.366
Taxa Média de Crescimento do PIB do TES	6,4	24.997.651
Recife	3,2	33.149.385
Pernambuco	4,2	97.593.164

Fonte: PIBs dos Municípios. Cálculo do PIB a preços constantes de 2000: Ipeadata-IPEA (1) PIB dos municípios calculados a preços constantes de 2000.

Não obstante essas elevadas taxas de crescimento, algumas, inclusive, em ritmo maior que o chinês, o que se observa, ainda, é uma frágil e incerta repercussão dos efeitos econômicos sobre os indicadores sociais. Nos municípios núcleos do TES, existe uma grande diferença entre o PIB "per capita" e o rendimento médio anual do trabalho principal. Em Ipojuca, essa diferença é de quase 26 vezes.

No caso do Cabo de Santo Agostinho, a diferença chega a ser de 5,8 vezes, denotando-se uma grande incapacidade de transbordamento da riqueza sobre os indicadores de emprego e massa salarial, conforme pode-se observar na tabela a seguir.

Tabela 10 – Cidade do Recife e TES: PIB "per capita" e valor do rendimento médio anual do trabalho principal das pessoas de 10 anos ou mais de idade, ocupadas na semana de referência, com rendimento do trabalho principal (R\$) (2011)

Localidade	PIB per capita (R\$ 1,00) (2011)	Valor do rendimento médio anual do trabalho principal das pessoas de 10 anos ou mais de idade (R\$ 1,00) (2011)
Cabo de Santo Agostinho	28.860	5.008
Ipojuca	116.198	4.334
Jaboatão dos Guararapes	13.042	6.903
Escada	7.177	3.819
Moreno	5.990	3.917
Ribeirão	5.905	3.739
Rio Formoso	7.878	3.754
Sirinhaém	7.799	3.554
Recife	21.435	11.810

Fonte: Agência CONDEPE/FIDEM, 2011. Nota: Valor do rendimento médio anual do trabalho principal das pessoas de 10 anos ou mais de idade, ocupadas na semana de referência, com rendimento do trabalho principal (R\$).

O dinamismo de uma cidade está ligado aos indicadores de performance social, como também ao ambiente de negócios. A qualidade desse ambiente depende da disponibilização das estruturas de apoio, bem como do número e diversificação de empresas produtivas existentes. A tabela a seguir, extraída a partir da base de dados da RAIS – Ministério do Trabalho, 2013, refere-se ao número de estabelecimentos

(pequeno, médio e grande porte) na RMR e no TES. Observa-se a liderança da Cidade do Recife, seguida dos municípios de Jaboatão, Olinda, Ipojuca e Cabo de Santo Agostinho. O número de empreendimentos da RMR e do TES (setores indústria, construção civil, comércio e serviços), que no ano de 2002 era de 76.742, passou, no ano de 2013, para 101.933. No ano de 2013, a Cidade do Recife contabilizou 60.615 estabelecimentos empresariais, formais, concentrando 59% do total de empreendimentos existentes na RMR e no TES. Em termos de volume de estabelecimentos, a Cidade do Recife é seguida pelos municípios de Jaboatão dos Guararapes (11.925 empreendimentos), Olinda (8.807 empreendimentos) e Paulista com 4.959 empreendimentos. Analisando o movimento de expansão de empreendimentos entre 2002 – 2013, o município que liderou o processo de abertura de novos empreendimentos foi novamente o do Recife, apresentando um montante absoluto de 13.596 empreendimentos no período 2002 – 2013, seguida de Jaboatão dos Guararapes (com 3.715 empreendimentos), Olinda (1.853 novos empreendimentos), Cabo de Santo Agostinho (1.308 novos empreendimentos) e Ipojuca (com 1.176 novos empreendimentos).

Do ponto de vista setorial no período 2002 – 2013 houve uma expansão de 11.475 empreendimentos no setor comércio/serviços no Recife. Interessante observar o desempenho da atividade industrial nesse município. No período 2002 – 2013 foram instalados cerca de 1.187 empreendimentos industriais (dos mais diversos porte) no Recife, 342 em Jaboatão dos Guararapes, 186 no Cabo de Santo Agostinho, 151 em Olinda e 136 em Ipojuca. Merece ressalva o fato de que os investimentos industriais dos municípios do TES (sobretudo de Ipojuca, Cabo de Santo Agostinho e Jaboatão dos Guararapes) são marcadamente expressivos e de alta complexidade, em detrimento dos instalados na Cidade do Recife, que em sua quase totalidade são de pequeno porte e de baixa complexidade. Na atividade da construção civil, esta cidade liderou, também, no período assinalado, a abertura de estabelecimentos (com 934 empreendimentos), seguida de Jaboatão dos Guararapes com 274 estabelecimentos. Os municípios de Ipojuca e do Cabo de Santo Agostinho tiveram, respectivamente, uma expansão de 69 e 66 novos estabelecimentos de construção civil.

Tabela 11 – RMR E TES: número de estabelecimentos dos setores indústria de transformação, construção civil, comércio e serviços (2002, 2006 e 2013)

Municípios	Indústria			Construção Civil			Comércio e Serviços			Total			
	2002	2006	2013	2002	2006	2013	2002	2006	2013	2002	2006	2013	D(2013-2002)
Abreu e Lima	125	141	231	27	24	43	779	871	1066	931	1036	1340	409
Aracoiaba	9	9	2	3	2	5	81	74	106	93	85	113	20
Camaragibe	178	193	214	52	61	66	1458	1548	1745	1688	1802	2025	337
Escada	71	95	101	24	15	43	584	619	801	679	729	945	266
Fernando de Noronha	3	6	9	8	7	4	255	248	274	266	261	287	21
Igarassu	153	162	208	52	40	53	1022	1000	1189	1227	1202	1450	223
Itapissuma	19	24	34	14	11	18	137	115	166	170	150	218	48
Moreno	39	64	91	13	21	41	421	602	814	473	687	946	473
Olinda	649	773	800	283	285	436	6022	6751	7571	6954	7809	8807	1853
Paulista	399	403	565	137	123	241	3174	3667	4153	3710	4193	4959	1249
Recife	189	3806	4376	1907	1790	2841	41923	46516	53398	47019	52112	60615	13596
Total RMR	1834	5676	6631	2520	2379	3791	55856	62011	71283	63210	70066	81705	18495
Território Estratégico de Suape													
Jaboatão dos Guararapes	805	938	1147	318	291	592	7087	8053	10186	8210	9282	11925	3715
Ipojuca	54	106	190	49	70	118	939	1506	1910	1042	1682	2218	1176
Cabo de Santo Agostinho	279	342	465	86	103	152	2010	2354	3066	2375	2799	3683	1308
Ribeirão	61	69	63	12	10	26	538	530	519	611	609	608	-3
Rio Formoso	13	9	11	10	2	2	152	135	161	175	146	174	-1
São Lourenço da Mata	108	126	148	44	33	63	777	991	991	929	1150	1202	273
Sirinhaém	15	16	18	2	5	13	173	173	387	190	194	418	228
Total TES	1335	1606	2042	521	514	966	11676	13742	17220	13532	15862	20228	6696
Total RMR + TES	169	7282	8673	3041	2893	4757	67532	75753	88503	76742	85928	101933	25191

Fonte: RAIS, Ministério do Trabalho, 2013. Fonte: MTE, RAIS. Elaboração Própria. Nota: Foram excluídos da análise de emprego os serviços públicos, serviços de utilidade pública, indústria extrativa e agropecuária.

Conforme dito na introdução do presente capítulo, objetivando testar as hipóteses levantadas na presente pesquisa, foram realizadas entrevistas com especialistas e formadores de opinião, procurando-se investigar elementos que dessem subsídios ao entendimento, entre outros aspectos, das modificações recentes na estrutura produtiva do TES. Foi destacado de forma unânime que o CIPS vem sendo foco de um processo recente de expressivos investimentos de grande porte, em tempo recorde e em grande velocidade (ocorridos nos últimos seis anos), com fortes impactos sobre a estrutura

produtiva do Estado. Possui 105 (cento e cinco) empresas implantadas e/ou em implantação, 70 (setenta) em operação e contabiliza 25 mil empregos diretos.

Com relação à evolução dos investimentos produtivos e de infraestrutura no CIPS e no TES, existe uma forte convergência no entendimento dos entrevistados de que houve, sobretudo ao longo dos últimos 10 anos, no Estado de Pernambuco, um processo intenso de crescimento e dinamização da estrutura produtiva, com efeitos em diversas dimensões. Todos os entrevistados apresentaram visão otimista, mas cautelosa, com relação aos desdobramentos do processo de desenvolvimento do CIPS, em relação ao TES e à Cidade do Recife nos anos vindouros.

Foi lembrado por todos os entrevistados que o projeto industrial de maior dimensão e que ocupa área de 600 ha, é a Refinaria Abreu e Lima – RNEST, de controle econômico da Petrobrás, com capacidade de produção de 230.000 bpd. Trata-se de refinaria de grande dimensão que tem como principal produto o óleo diesel, sendo estratégico para o aumento da capacidade nacional de refino de petróleo, com grandes efeitos multiplicadores a montante e a jusante. Há mais de 30 anos não se faz construção de refinaria no Brasil. As refinarias antigas estão espalhadas nas regiões sul e sudeste do país e são tecnicamente ultrapassadas, necessitando de difíceis e grandes investimentos para o aumento da capacidade produtiva e competitividade efetiva. Ao contrário, a RNEST resultou de projeto moderno e que atende aos mais eficientes padrões de eficiência técnica do mundo, sendo, por isso, o mais moderno tecnicamente no Brasil. Um dos entrevistados lembrou que a decisão de implantação da refinaria em Pernambuco foi uma decisão do Governo Lula (2003 – 2010) fundamentalmente de cunho político, como também com base em razões técnicas e econômicas, pois são evidentes e fortes as vantagens locais efetivamente existentes em Suape para aquele projeto.

Nas entrevistas, foi destacado que as empresas do CIPS cumpriram sempre o que prometeram, isto é, instalaram seus empreendimentos segundo os projetos básicos apresentados e absorveram parte significativa da mão de obra local. Um dos exemplos citados é o caso do projeto do Estaleiro EAS, projetado para construir navios petroleiros e plataformas marítimas, e que cuidou de treinar e utilizar, sempre que possível, a mão de obra local. Foi destacado, também, que, em algumas empresas, a mão de obra é toda local. O segundo estaleiro, o PROMAR, seguindo essa mesma estratégia, possui 700 empregados e conseguiu contratar toda a mão de obra no Cabo de Santo Agostinho e

em Ipojuca (municípios adjacentes ao empreendimento). Foi destacado que esses estaleiros vêm construindo condomínios residenciais operários (5 a 6 mil operários), objetivando fidelizá-los e que, hoje, cerca de 30 mil pessoas estão trabalhando em Suape. Foi ressaltado, também, que o Porto de Suape só aceita fornecer área para empresas cujas atividades tenham relações técnicas com o Porto, ou seja, empresas que precisem do porto para importar/exportar. Para a expansão da área para novas atividades industriais, a ideia é empurrar parte das empresas para o lado oeste do CIPS, ou seja, para os municípios de Escada, Ribeirão e Moreno. Hoje, projeta-se a duplicação de todas as principais rodovias intermunicipais do TES, com isso sendo possível fazer um quadrilátero integrando os 54 municípios do entorno, como destaca um dos entrevistados. A duplicação dessas vias virá para integrar espacialmente os 54 municípios, e contribuirá para atrair empresas para esses municípios, estimulados pela proximidade e integração com o grande porto.

4.3 Evolução e distribuição espacial do emprego e da renda

Com relação ao volume de emprego formal (vínculos ativos), a tabela a seguir, obtida a partir da base de dados da RAIS – Ministério do Trabalho, 2013, apresenta a geração de empregos nos anos de 2002, 2006 e 2013, nos municípios da RMR e do TES. Esse corte temporal objetiva melhor captar a extensão dos efeitos das transformações ocorridas na RMR, no TES e no Recife, em decorrência dos grandes investimentos. Conforme pode-se observar, no acumulado, entre 2002 – 2013, foram gerados na RMR e nos municípios que compõem o TES cerca de 554.592 mil empregos formais, distribuídos entre a indústria de transformação, a construção civil, o comércio e os serviços. A Cidade do Recife gerou, no acumulado, 317.513 empregos formais nesse mesmo período.

No ano de 2013, essa cidade detinha um volume de 753.198 empregos formais assim distribuídos: 6,6% na atividade industrial, 9,5%, na construção civil e 84% no comércio e serviços. Uma constatação interessante é que, no período 2002 – 2013, foram gerados um adicional de 10.574 empregos formais nos estabelecimentos da atividade industrial do Recife, volume próximo ao verificado no município de Ipojuca, que obteve, nesse período, a geração adicional de 13.215 empregos industriais. O município do Cabo de Santo Agostinho foi responsável pela geração de 8.640 empregos industriais no período, em pauta, ambos epicentro dos grandes investimentos dentro do CIPS.

Tabela 12 – RMR e TES: número de empregos formais dos setores indústria de transformação, construção civil, comércio e serviços (2002, 2006 e 2013)

Município- Pernambuco	Indústria			Construção Civil			Comércio/Serviços			Total			D(2013- 2002)
	2002	2006	2013	2002	2006	2013	2002	2006	2013	2002	2006	2013	
Abreu e Lima	1759	2070	4555	321	155	684	5510	4748	8497	7590	6973	13736	6146
Aracoiaba	19	17	5	4	73	3	245	412	955	268	502	963	695
Camaraçipe	799	788	1389	274	106	336	6229	7083	9539	7302	7977	11264	3962
Escada	1088	859	4318	74	210	327	2878	3452	4810	4040	4521	9455	5415
Fernando de Noronha	10	28	40	30	18	9	456	872	1153	496	918	1202	706
Igarassu	6741	7570	11752	168	362	360	3684	4659	8392	10593	12591	20504	9911
Itapissuma	1357	1500	2842	39	125	1207	1032	1097	2082	2428	2722	6131	3703
Moreno	262	813	739	6	96	299	2398	2436	3756	2666	3345	4794	2128
Olinda	3827	5662	6500	3730	4394	7915	40712	51895	72261	48269	61951	86676	38407
Paulista	5680	4843	7845	1001	503	4056	13354	16866	26264	20035	22212	38165	18130
Recife	39554	40843	50128	27217	26887	71928	368914	436009	631142	435685	503739	753198	317513
Total RMR	61096	64993	90113	32864	32929	87124	445412	529529	768851	539372	627451	946088	406716
Território Estratégico de Suape													
Cabo de Santo Agostinho	6120	9836	14760	535	1519	5012	8188	11708	23976	14843	23063	43748	28905
Jaboatão dos Guararapes	12640	16878	19502	2621	2187	5939	42375	54433	81898	57636	73498	107339	49703
Ipojuca	6675	7819	19890	1052	290	24862	5867	11764	25119	13594	19873	69871	56277
Ribeirão	554	1009	950	17	0	26	1441	1551	2279	2012	2560	3255	1243
Rio Formoso	5615	7019	5244	37	0	1	983	1148	1140	6635	8167	6385	-250
São Lourenço da Mata	580	866	1724	350	112	635	3013	4050	6734	3943	5028	9093	5150
Sirinhaém	38	5205	5658	1	2	32	989	1066	2186	1028	6273	7876	6848
Total TES	32222	48632	67728	4613	4110	36507	62856	85720	143332	99691	138462	247567	147876
Território Estratégico de Suape													
Total RMR +TES	93318	113625	157841	37477	37039	123631	508268	615249	912183	639063	765913	1193655	554592

Fonte: Rais – Ministério do Trabalho, 2013.

Analisando os três setores, agregadamente, o segundo município, de acordo com o quadro, que mais gerou emprego formal depois da Cidade do Recife foi o de Ipojuca (com 56.277 novos vínculos de trabalho no período 2002-2013). Interessante observar que, no ano de 2013, o Município de Ipojuca contabilizava 69.871 empregos formais, dos quais 35% (24.862) eram da construção civil e 28% (19.890) da atividade industrial e 36% eram do comércio e serviços (25.119) . O Município de Jaboatão dos Guararapes destaca-se em 3º lugar na geração de empregos formais, contabilizando um acréscimo, no período 2002 – 2013 de 49.703. Na 4º e 5º posição destacaram-se os municípios de Olinda e Cabo de Santo Agostinho, com um incremento de emprego, neste mesmo período, de respectivamente, 38.407 e 28.905 empregos formais.

Nos demais municípios da RMR, o saldo líquido de empregos formais não foi significativo no período analisado.

No resultado final, todos os municípios pertencentes à RMR tiveram resultados favoráveis na geração de emprego formal no período 2002 – 2013, alguns significativos, outros não. Foram gerados na RMR, nesse período, cerca de 406.716 empregos. A Cidade do Recife, núcleo primaz da RMR, teve um desempenho notável, sendo seguida pelos municípios de maior proximidade ou influência direta: Ipojuca, Jaboatão dos Guararapes, Olinda e Cabo de Santo Agostinho. Os dados apresentados para os municípios da RMR e do TES, referentes aos anos de 2002 – 2013, apontam para a duplicação do número vínculos ativos. O número de vínculos ativos formais no ano 2002 (nos municípios do TES e RMR) era de 639.063, passa, no ano de 2013, para 1.193.655, sendo a RMR responsável por mais de 79% da geração desses empregos, conforme a análise retroapresentada.

A trajetória do emprego formal é bem significativa e serve para requalificar o debate sobre os processos econômicos em curso na RMR, na Cidade do Recife e no TES. Embora a análise do emprego formal tenha alta relevância na explicação das transformações econômicas, ela, por si só, não dá subsídios suficientes ao entendimento mais profundo do processo de desenvolvimento econômico e social. É preciso ir mais além, analisando a evolução da distribuição de renda.

Na década 2000 – 2010, observou-se sensível melhoria de performance do nível de distribuição de renda em todos os municípios do TES, bem como na Cidade do Recife. Tal efeito deve-se tanto às relativamente elevadas taxas de crescimento do PIB de Pernambuco nesse período (superior ao nacional), como às medidas compensatórias de distribuição de renda do governo, implementadas ao longo da última década, como ainda aos efeitos internos e multiplicadores provenientes dos investimentos estruturadores no CIPS e em seu entorno. É certo que isso possibilitou avanços significativos nos indicadores sociais e na distribuição dos rendimentos mensais dos trabalhadores. Contudo, não obstante as melhorias ocorridas ao longo da década, a situação de pobreza pouco mudou²⁴. Excetuando-se a Cidade do Recife, somando as categorias que não recebem rendimento ou recebem rendimento até um salário mínimo, considerando as pessoas de 10 anos ou mais de idade, chega-se a um percentual em torno de 80%, em quase todos os municípios nesta categoria de rendimento. É o que pode ser conferido na tabela apresentada a seguir.

²⁴As mudanças expressivas ocorreram a partir de 2005. Ressalte-se que os projetos de maior impacto ainda estão em processo de maturação.

Tabela 13 – Brasil, Recife e TES: pessoas de 10 anos ou mais de idade, por classe de rendimentos mensais e resultados gerais da amostra (percentual) variável classes de rendimento nominal mensal, Recife e Municípios do TES (2000 – 2010)

Municípios	Classes de Rendimentos	2000	2010
Cabo de Santo Agostinho	Até 1 salário mínimo	19,86	32,21
	Mais de 1 a 2 salários mínimos	14,08	17,81
	Sem rendimento	52,52	40,47
Escada	Até 1 salário mínimo	26,13	40,25
	Mais de 1 a 2 salários mínimos	12,71	13,97
	Sem rendimento	52,97	40,41
Ipojuca	Até 1 salário mínimo	21,3	33,75
	Mais de 1 a 2 salários mínimos	15,39	16,3
	Sem rendimento	54,25	42,4
Jaboatão dos Guararapes	Até 1 salário mínimo	16,99	33,13
	Mais de 1 a 2 salários mínimos	15,21	17,37
	Sem rendimento	47,87	36,22
Moreno	Até 1 salário mínimo	25,95	40,95
	Mais de 1 a 2 salários mínimos	12,52	12,23
	Sem rendimento	52,17	40,71
Ribeirão	Até 1 salário mínimo	23,97	36,6
	Mais de 1 a 2 salários mínimos	10,84	12,05
	Sem rendimento	55,72	44,66
Rio Formoso	Até 1 salário mínimo	28,92	36,49
	Mais de 1 a 2 salários mínimos	8,45	12,52
	Sem rendimento	54,59	46,11
Sirinhaém	Até 1 salário mínimo	27,57	39,63
	Mais de 1 a 2 salários mínimos	10,21	11,32
	Sem rendimento	55,89	44,04
Municípios	Classes de Rendimentos	2000	2010
Recife	Até 1 salário mínimo	17,3	29,18
	Mais de 1 a 2 salários mínimos	14,43	16,51
	Sem rendimento	42,1	33,08
Brasil	Até 1 salário mínimo	17,92	27,78
	Mais de 1 a 2 salários mínimos	14,04	20,33
	Sem rendimento	42,22	32,78

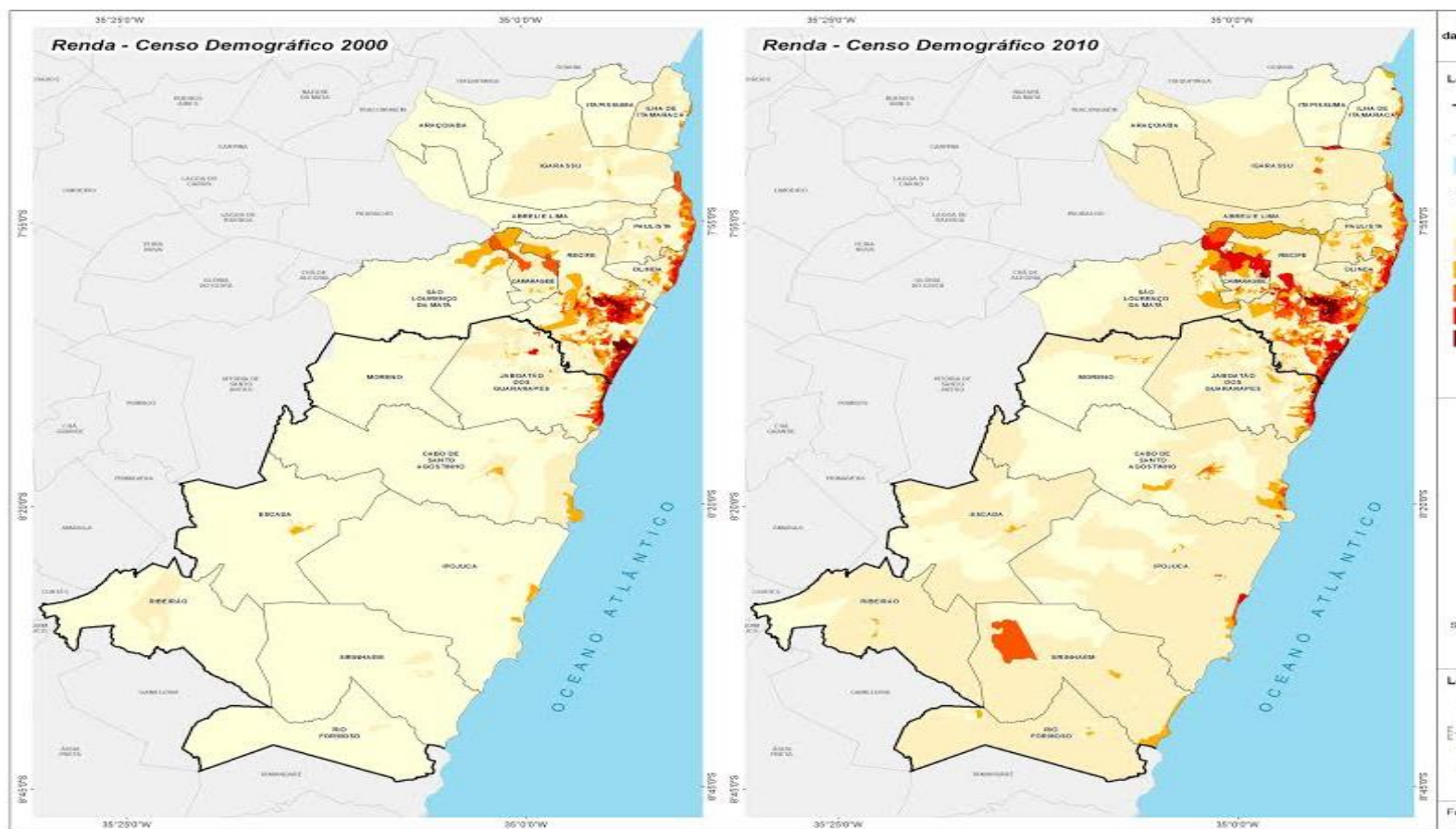
Fonte: IBGE – Censos Demográficos 2000 e 2010. Nota: 1 - Dados da Amostra. 2 - Para 2000: salário mínimo utilizado: R\$ 151,00. 3 - Para 2010: salário mínimo utilizado: R\$ 510,00. 4 – A categoria sem rendimento inclui as pessoas que recebiam somente em benefícios..

O conjunto de ilustrações a seguir apresentadas foram construídas a partir de setores censitários dos municípios da RMR e do TES, sendo possível observar o movimento das manchas urbanas, no que diz respeito à renda média mensal das pessoas responsáveis pelas famílias (Figura 7). O que se observa, no período 2000 a 2010, é um aumento e melhor distribuição espacial, dessa renda média, tanto na Cidade do Recife, quanto nos municípios da zona oeste (mais especificamente Camaragibe, com destaque para Aldeia) e litoral sul da capital (bairros de Boa Viagem, Piedade e Candeias).

Importante destacar que uma das inovações do Censo Demográfico de 2010 foi incorporar, nas células censitárias, os chamados aglomerados subnormais, as favelas.

Analisando o Município de Recife, o que se observa é que renda média mensal das pessoas responsáveis pelo domicílio na faixa de 7 a 10 salários mínimos, permanece fortemente concentrada, na zona norte (Apipucos Casa Forte, Aflitos e Parnamirim) e sul (Bairro de Boa Viagem) da capital. O grande destaque, neste período, é a elevação da renda média no sentido de Recife – Aldeia (Camaragibe), levando a crer, no futuro, a existência de uma certa centralidade naquela região em desenvolvimento. Na zona sul (Pina e Boa Viagem), observa-se uma certa desconcentração de renda no período 2000 – 2010.

Figura 7 – RMR e TES: rendimento médio mensal das pessoas responsáveis por domicílios particulares permanentes (2000-2010)



Fonte: IBGE- Censo Demográfico 2000 e 2010

O CIPS hoje vem enfrentando um grande processo de desmobilização de mão de obra provocado pela finalização de grande parte das obras e instalações civis constitutivas da chamada fase de implantação dos empreendimentos. Sobre este aspecto, há uma grande preocupação dos gestores públicos e privados.

A maioria dos entrevistados demonstrou preocupação com o que vem ocorrendo, destacando que a RNEST e o Estaleiro EAS mobilizaram cerca de 55 mil homens no ápice do processo de construção, dos quais, hoje, cerca de 20 mil homens já foram desligados. Foi destacado que, quando em plena operação, a refinaria absorverá como mão de obra direta somente 1,5 mil empregados, havendo, todavia, grande número de empregos indiretos e terceirizados e com alta remuneração.

De qualquer forma, a evolução e distribuição espacial dos empregos e da renda acompanhou a lógica locacional dos investimentos produtivos.

4.4 Distribuição espacial dos investimentos produtivos e centralidade urbana

Embora a análise do emprego formal tenha alta relevância na explicação do curso e das transformações econômicas, ela, por si só, não dá subsídios suficientes ao entendimento mais profundo dos processos econômicos. É preciso ir mais além, analisando, sobretudo, a evolução dos empreendimentos produtivos que dão sustentação a esses empregos.

Para um melhor entendimento desta realidade, optou-se por trabalhar com o número de estabelecimentos de matrizes e filiais de grandes empresas (GDe) nos municípios da RMR e do TES, abertas nos seguintes períodos: 2000 a 2006 e 2007 a 2012. Estes dois cortes temporais refletem os dois recentes momentos econômicos relevantes para o Estado de Pernambuco no que diz respeito à retomada dos investimentos. A intenção é, a partir desses cortes, captar a dinâmica econômica dos municípios da RMR e do TES nos dois períodos assinalados. A seleção foi feita partindo-se do pressuposto de que os grandes empreendimentos industriais e de logística trouxeram uma diferenciada e forte capacidade de transformação nas estruturas espaciais e econômicas em que estão inseridos. Para essa análise, optou-se pela utilização do Cadastro SEBRAE de Empresa – CSE, em detrimento dos dados de estabelecimentos da RAIS – Ministério do Trabalho. Assim, a análise que se segue tem como base de dados, informações do citado cadastro que é elaborado a partir dos dados da Receita Federal (resguardado o devido sigilo).

Essas informações possibilitam análises da evolução das matrizes e filiais das grandes corporações abertas nos municípios selecionados nos períodos assinalados.²⁵ A tabela a seguir refere-se ao número de estabelecimentos (matrizes e filiais) de Empresas de Grande Porte (GDe), abertas no período 2000 a 2012, localizadas em Pernambuco nos municípios da RMR (3.830) e no Território Estratégico de Suape (1.076).

²⁵A informação de porte oriunda da RAIS baseia-se no número de empregados formais do estabelecimento e respeita as faixas apresentadas na tabela abaixo, que variam conforme o setor de atuação. No caso, é considerada grande empresa (GDe) indústria com 500 ou mais funcionários e comércio e serviços com 100 ou mais funcionários. Trata-se de um conceito bem mais restrito que o conceito de GDE usado no Cadastro SEBRAE de Empresas que contabiliza como Grande Empresa (GDe) estabelecimentos com um volume de faturamento acima de R\$ 35 milhões de reais incluindo subsidiárias (filiais) e matrizes. A fonte de dados mais completa e atualizada para obtenção de indicadores relativos às empresas brasileiras é o Cadastro Nacional de Pessoas Jurídicas (CNPJ), gerido pela Receita Federal do Brasil (RFB), especialmente se enriquecido com informações do porte baseado no faturamento, que também estão sob gestão da RFB. Esta é a base de dados relativa ao número de estabelecimentos Grande Empresa que está sendo utilizada no presente capítulo.

Tabela 14 – Pernambuco, RMR e TES: abertura de empreendimentos de grande porte (2000 – 2006), (2007– 2012) e total de empresas de grande porte constituídas (1966 – 2012)

Municípios	Abertura de GDE (2000-2006)	Abertura de GDE (2007-2012)	Total de GDE Abertas (2000-2012)	%Part. do Estado	Total de GDE (1966-2012)	%Part.
Abreu e Lima	14	11	25	1%	33	1%
Camagibe	9	15	24	1%	30	1%
Igarassu	7	14	21	1%	32	1%
Itamaracá	1	1	2	0%	4	0%
Itapissuma	0	0	0	0%	1	0%
Olinda	30	31	61	2%	120	3%
Paulista	23	36	59	2%	91	2%
São Lourenço	5	25	30	1%	37	1%
Território Estratégico de Suape						
Cabo de Santo Agostinho	51	85	136	5%	170	4%
Ipojuca	26	49	75	3%	115	3%
Jaboatão dos Guararapes	116	156	272	10%	386	10%
Escada	5	10	15	1%	24	1%
Moreno	0	4	4	0%	7	0%
Municípios	Abertura de GDE (2000-2006)	Abertura de GDE (2007-2012)	Total de GDE Abertas (2000-2012)	%Part. do Estado	Total de GDE (1966-2012)	%Part.
Ribeirão	0	1	1	0%	7	0%
Sirinhaém	2	2	4	0%	5	0%
Rio Formoso	2	2	4	0%	5	0%
Total TES	102	309	511	0%	719	0%
Marco de Comparação						
Recife	512	806	1318	48%	2048	51%
RMR	794	1233	2027	73%	3074	76%
Estado de Pernambuco	1032	1730	2762	100%	4012	100%

Fonte: CES - Cadastro SEBRAE de Empresas, 2012, a partir dos dados da Receita Federal. Nota: Foram excluídos da base de dados os seguintes segmentos: administração pública em geral, atividades associativas e de direitos sociais, atividades e organizações patronais, atividades religiosas, atividades de correio nacional e seguridade social. Elaboração Própria.

No período compreendido entre 2000 e 2012 foram abertos (fundados) na RMR 2.027 empreendimentos de grandes empresas (matrizes e filiais), representando 73% do

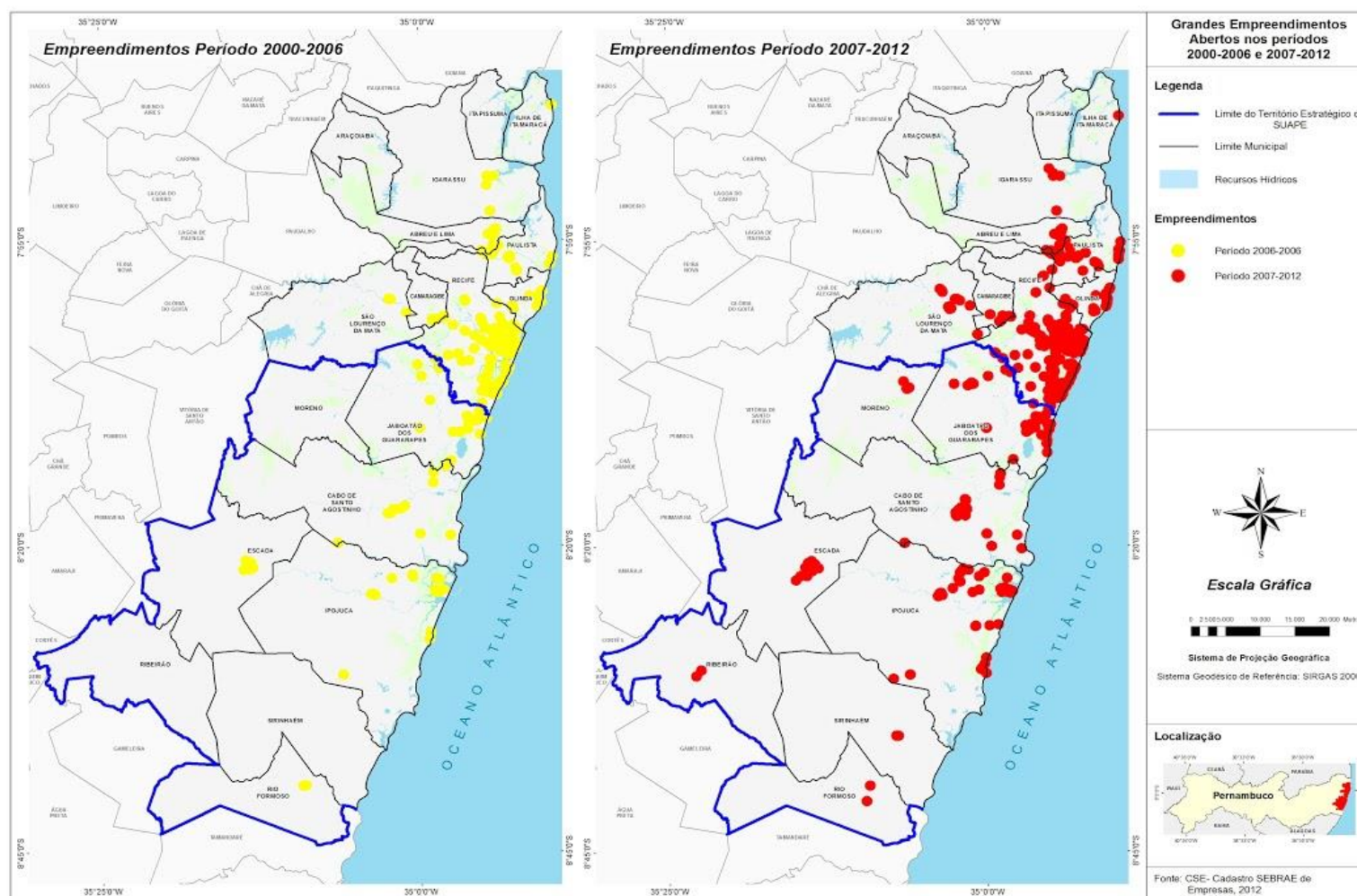
número total de empresas abertas no Estado de Pernambuco. Dos 2.762 estabelecimentos de grande porte, abertos neste Estado, no período 2000 – 2012, 1.318 (48%) localizam-se no Recife. No período 2007 – 2012 foram abertas, nesta cidade, 806 grandes empresas (GDes), significando um incremento de 55%, em relação ao período 2000 – 2006. A RMR contabilizou no mesmo período uma taxa de incremento de abertura de novas empresas próxima de 55%. Jaboatão destaca-se como o segundo colocado em abertura de estabelecimentos de grande porte na RMR, somando, no período 2000 – 2012, 272 empreendimentos de grande porte abertos/fundados. O município do Cabo de Santo Agostinho contabilizou, nesse mesmo período, a abertura de 136 empreendimentos de grande porte. Em Ipojuca, no período 2000 – 2012, foram abertas 75 grandes empresas tendo sido o influxo maior no período 2007 – 2012 (foram abertos 49 empreendimentos de grande porte).

O conjunto de figuras, a seguir, consistem em representação visual da Tabela 14 anteriormente apresentada. Refere-se à distribuição dos empreendimentos por célula censitária. A ideia central é mostrar o movimento das filiais e/ou matrizes das grandes empresas que se instalaram na RMR e no TES, nos períodos compreendidos entre 2000 – 2006 e 2007– 2012. Conforme pode-se observar (Figura 8), o maior fluxo de empreendimentos ocorreu no período 2007– 2012, sendo grande parte desse fluxo dentro da Cidade do Recife, concentrado em empresas do chamado terciário tradicional (comércio varejista) e do terciário moderno com forte espraiamento para o litoral sul até o município de Ipojuca e as praias de Muro Alto e Porto de Galinhas (Figura 9).

Nas cidades pertencentes ao TES, a predominância é da atividade industrial, observando-se em um primeiro momento (período 2000-2006), uma preferência locacional pelos municípios do Cabo de Santo Agostinho, Jaboatão dos Guararapes e Ipojuca. Em um segundo momento (período 2007-2012), observa-se uma desconcentração de abertura de empreendimentos de grande porte nas direção das cidades de Moreno e Escada, bem como uma sensível intensificação de investimentos empresariais nos municípios do Cabo de Santo Agostinho e Ipojuca (Figura 10).

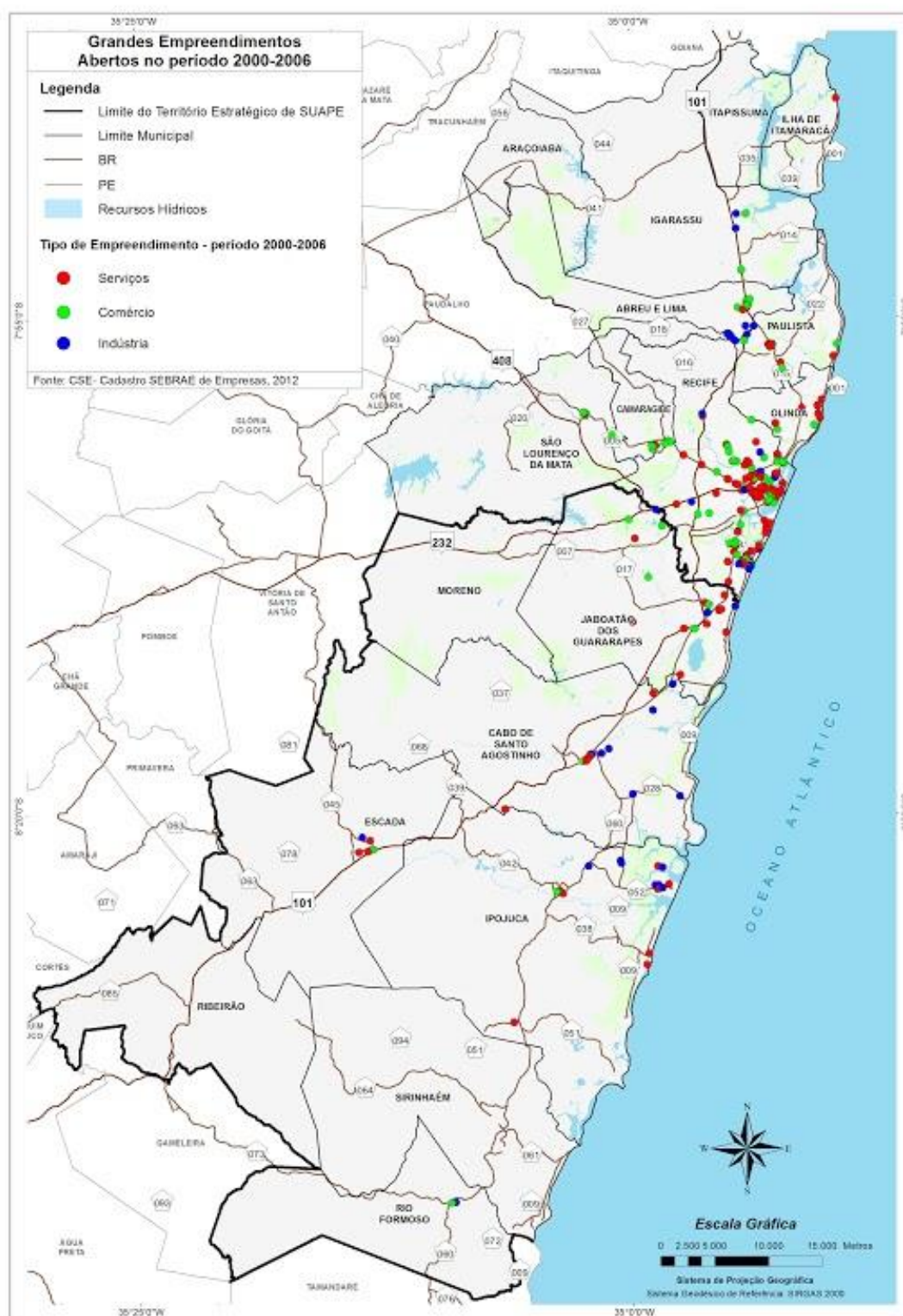
A Figura 11 sintetiza os dois momentos de abertura de empreendimentos de grande porte na RMR e no TES (período 2000 a 2006) e período (2007 a 2012), possibilitando a visualização do processo de convergência de empreendimentos no Município do Recife.

Figura 8 – RMR e TES- Grandes empreendimentos abertos nos períodos 2000 – 2006 e 2007 – 2012



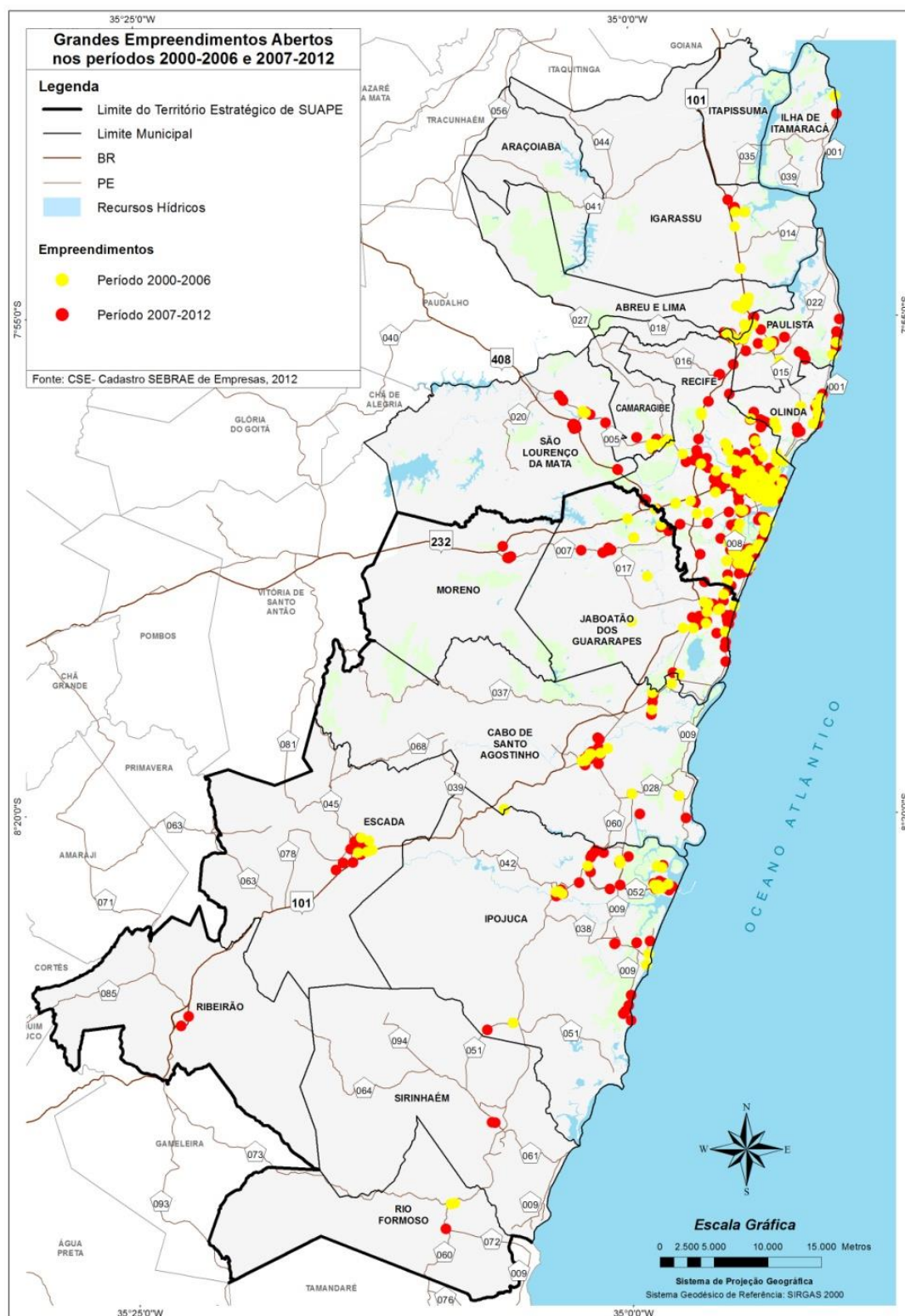
Fonte: CSE – Cadastro SEBRAE de empresas, 2012. Elaboração própria.

Figura 9 – RMR e TES: grandes empreendimentos abertos no período 2000 – 2006, por segmento econômico



Fonte: CSE – Cadastro SEBRAE de empresas, 2012. Elaboração Própria.

Figura 11 – RMR e TES: Grandes empreendimentos abertos nos períodos 2000 – 2006 e 2007 – 2012



Fonte: CSE – Cadastro SEBRAE de empresas, 2012. Elaboração Própria.

A tabela a seguir, extraída do estudo *Diagnóstico Integrado: uma leitura territorial estratégica*, realizado pelo Consórcio DIAGONAL – CEPLAN, 2012, para o governo do Estado de Pernambuco, permite aprofundar a análise dos investimentos, realizados no período 2009 – 2012 e a projeção para os próximos anos (2013 - 2016), com investimentos totais estimados em mais de R\$ 41 bilhões.

Tabela 15 – Complexo Portuário Industrial de Suape: investimentos realizados e previstos na implantação e na ampliação do projetos (2009 - 2012) e previsão para os próximos anos (2013 - 2016)

Segmento (segundo classificação de CNAE)	Implantação	%	Ampliação	%	Total	%
Indústria de Transformação	39.499,25	98,7	530,78	1,3	40.030,03	100,0
Alimentação e Bebidas	653,22	100,0	0,00	0,0	653,22	100,0
Metalurgia em geral (*)	2.261,76	95,5	107,00	4,5	2.368,76	100,0
Borracha e material plástico	53,50	100,0	0,00	0,0	53,50	100,0
Produtos químicos e derivados (**)	34.545,96	100,0	0,00	0,0	34.545,96	100,0
Fabricação de outros equipamentos de transporte (indústria naval)	1.681,32	84,0	320,22	16,0	2.001,54	100,0
Outras indústrias de transformação (***)	303,50	74,6	103,56	25,4	407,06	100,0
Comércio em geral	9,20	47,6	10,12	52,4	19,32	100,0
Transporte, armazenagem e correios	348,95	39,8	527,97	60,2	876,92	100,0
Outros segmentos (****)	243,53	100,0	0,00	0,0	243,53	100,0
Total	40.100,93	97,4	1.068,86	2,6	41.169,79	100,0

Fonte: Pesquisa Direta Diagonal/Ceplan, 2012.

(*) Fabricação de máquinas, aparelhos e materiais elétricos; fabricação de produtos de metal, exceto máquinas e equipamentos; metalurgia; fabricação de máquinas e equipamentos.

(**) Fabricação de produtos químicos; fabricação de coque, de produtos derivados do petróleo e de biocombustíveis.

(***) Veículos automotores; produtos de madeira; produtos de minerais não metálicos; impressão e reprodução de gravações; celulose, papel e produtos de papel.

(****) Atividades administrativas e serviços complementares; atividades profissionais, científicas e técnicas; educação; eletricidade e gás.

Os efeitos desses investimentos, em grande parte em fase de operacionalização, já começam a se refletir nas taxas de crescimento do PIB dos municípios do entorno do

CIPS, como assinalado no presente capítulo. Contudo, os efeitos econômicos ainda não repercutiram positivamente, como era de se esperar, sobre os indicadores sociais da área, que continuam oferecendo ainda padrões frágeis e desconcertantes. Contudo, espera-se que o desempenho econômico desses investimentos crie os chamados “efeitos pontuais indiretos” sobre as cadeias produtivas ligadas às atividades desempenhadas dentro do CIPS, potencializando seu crescimento. Esta é a expectativa e o grande desafio para todos os atores envolvidos, notadamente para os *policemakers*.

Atrelado a esse movimento, assiste-se à consolidação na Cidade do Recife de um espaço propício ao empreendedorismo tecnológico e cultural mediante o fortalecimento do chamado terciário moderno. Surpreende também nos dados apresentados, a elevada abertura de matrizes e filiais de empresas de grande porte nesta Cidade no período analisado. Contudo, merece ressalva que a abertura de muitos desses estabelecimentos são estruturados como filiais (de grupos locais, regionais e nacionais), e não, propriamente, de estabelecimentos de matrizes. Por seu turno, merece destaque, também, que, grande parte desses estabelecimentos são filiais de grandes grupos empresariais situados no centro sul, voltados para o comércio varejista e para os “serviços tecnologicamente avançados”.

Os dados apontam e confirmam, também, o acentuado processo de reestruturação e mudanças econômicas, sobretudo nas cidades epicentro dos grandes investimentos industriais (Cabo de Santo Agostinho, Jaboatão e Ipojuca), como resultado dos empreendimentos de grande porte. Chama a atenção ainda o volume de filiais destes empreendimentos, que correspondem a mais de 90% das empresas abertas (CSE, 2012). Em todo esse contexto, cumpre ressaltar que, a expansão da atividade industrial verificada no período transcorrido entre 2007– 2012, se fez com alto volume de capital, projetado em grandes plantas industriais de alta complexidade tecnológica.

Finalmente, fica claro, a partir dos dados de emprego e da distribuição espacial dos investimentos produtivos e da centralidade urbana, que não há nesse contexto nenhuma tendência de formação de subcentros, e sim uma tendência clara de fortalecimento polarização da Cidade do Recife. Em reforço, pode-se dizer, também, que o fenômeno mais emblemático dessa centralidade são os modernos centros

comerciais e “shopping centers” de luxo que continuam a ser instalados e expandidos na capital pernambucana, bem como a implantação de grandes empreendimentos imobiliários verticalizados, notadamente no sentido sul e oeste do seu território.

Cumprе ressaltar que a Cidade do Recife, como marca e exercício de sua centralidade e força de polarização, abriga a sede do governo estadual, as secretarias estaduais, Assembleia Legislativa, Tribunais Regionais Federais (5ª Região), Tribunal Regional do Trabalho, Comando Militar do Nordeste e do IV exército, III Comar e II Zona Aérea. Possui duas grandes Universidades Federais (UFPE, UFRPE), Universidade Estadual (UPE) e centros universitários privados, além de equipamentos culturais e artísticos, grandes escritórios de engenharia, advocacia e auditoria, imprensa falada e escrita, consultoria econômica, financeira e de gestão, como ainda grandes e fortes hospitais e centros médicos especializados. Com isso, o Recife possui fortes economias de aglomeração que se retroalimentam num processo de causação circular (MYRDAL, 1957), reforçando sua posição hierárquica de primeiro nível na RMR (CHRISTALLER, 1966) e no Estado de Pernambuco.

Do ponto de vista da criação de novas centralidades, nas entrevistas realizadas, foi destacada a necessidade de se analisar melhor a quantidade e o tipo de emprego gerado pelas fábricas recém-implantadas ou em fase de implantação. Segundo um dos entrevistados, a quantidade de pessoas que vão circular no TES não vai possibilitar a geração de uma nova centralidade em Suape. Afinal, as novas empresas não são intensivas em geração de emprego de mão de obra. E isto não tem sido questionado. Sobre o processo de crescimento de Ipojuca, Cabo de Santo Agostinho e Suape, no que diz respeito às migrações pendulares para o trabalho, foi destacado que o Município do Cabo de Santo Agostinho tornou-se ponto de atração de mão de obra durante a fase de implantação, mais especificamente, na fase de construção do Estaleiro, da Refinaria e da Petroquímica Suape. Contudo, trata-se de um período específico e delimitado. Nessa fase Ipojuca, também, passou a ser um polo fundamental, com grande deslocamento de peões de obra.

Sobre as possibilidades de criação de estruturas policêntricas na Cidade do Recife, foi comentada, nas entrevistas, a dificuldade desta cidade em construir, nos seus bairros, um modelo de desenvolvimento urbano nos moldes, por exemplo, da Cidade do Rio de Janeiro, com bairros polinucleados e dinâmicos. A única iniciativa concreta

na RMR, em termos de tentativa de criação de uma nova centralidade, é a projetada Cidade da Copa, no município de São Lourenço da Mata, considerada de difícil consolidação no curto e médio prazo, e mesmo difícil em um horizonte de tempo maior.

Foi salientado, ainda, a preocupação de alguns entrevistados com o “boom econômico”, porque o “momento pode passar”. Há a percepção de que capital financeiro, o capital imobiliário e as classes profissionais envolvidas, o que vai acontecer no futuro não importa. O importante é construir, construir e ganhar dinheiro com isso. Ninguém está preocupado “se isso vai funcionar”, destaca um dos entrevistados.

Ainda sobre a centralidade da Cidade do Recife, o entrevistado “Y” afirma em entrevista²⁶ (sic):

Do ponto de vista da criação de novas centralidades no TES ela não é percebida nos curto e médio prazos e nem mesmo no longo prazo. O que se observa é o fortalecimento da centralidade na Cidade do Recife e uma parte (litoral) de Jaboatão dos Guararapes. O município de Ipojuca possui uma pequena franja de investimentos imobiliários (Muro Alto e Porto de Galinhas), mas é de alto padrão e restrito, não caracterizando indício de centralidade. A única iniciativa na RMR, em termos de tentativa de criação de nova centralidade, é a Cidade da Copa, que é uma tentativa de difícil consolidação. Por fim, a descentralização produtiva deverá ocorrer no longo prazo, mas não a descentralização humana, esta deverá ser concentrada na Cidade do Recife e no tentáculo de Jaboatão dos Guararapes, chegando até Praia do Paiva de forma muito limitada tendo em vista a inexistência de ambiência e de economias aglomerativas atrativas para a classe média pernambucana e não pernambucana.

Quando questionado se havia um processo de monocentrismo na Cidade do Recife, o entrevistado “X” afirma em entrevista²⁷ que:

Sobre o monocentrismo em Recife? Não é monocentrismo. É um monocentrismo espalhado sobretudo na orla norte e sul, a partir da Cidade do Recife. A oeste tem condomínios horizontais. A expansão para oeste é menor e mais espalhada e vai depender do estilo de vida. A parte compacta da RMR se expande até a orla do Cabo e ao norte. Os executivos de Suape continuarão morando em Recife, Boa Viagem, Candeias e Paiva.

²⁶ **A centralidade da Cidade do Recife.** Recife, 27 jul. 2014. (Entrevista inédita).

²⁷ **Monocentrismo em Recife.** Recife, 10 ago. 2014. (Entrevista inédita)

4.5. Estrutura de comando da gestão empresarial

Em recente estudo temático intitulado *Redes e Fluxos do Território: Gestão do Território* (2014), o IBGE construiu, através de levantamento de dados e de informações, novos padrões de interpretação e entendimento do território a partir da gestão pública e empresarial. Trata-se de estudo criativo atualizado e que traz índices relevantes para o teste e fundamento da hipótese desta tese. Possibilita conhecer, por exemplo, por meio das instituições estatais, a natureza e estrutura da gestão pública e, na esfera privada, as articulações entre sedes e filiais de empresas localizadas nos municípios. O referido estudo parte do pressuposto de que uma apreensão adequada do território requer um entendimento apurado dos fluxos dos dois principais agentes econômicos: o Estado e o mercado. Um entendimento adequado destes dois atores, como bem afirma Mattos (ver item 4.1. deste capítulo) permite uma análise das forças moduladoras das estruturas espaciais de um território. O Estado²⁸ e o mercado²⁹ são, em última instância, os grandes organizadores das estruturas econômicas e espaciais. No caso do Estado, ao construir estruturas de atendimento às populações e às empresas, inseridas em um determinado território, cria as condições institucionais e sociais propícias às transformações econômicas. No caso do mercado, as organizações empresariais são entendidas como responsáveis, em última instância, pelas transformações das estruturas econômicas e espaciais, tendo em vista a sua capacidade de geração de emprego, de produtos e de serviços. São ações que completam e se potencializam

A tabela a seguir apresenta, para os municípios da RMR e do TES, os principais resultados e indicadores dos níveis de centralidade empresarial destes territórios. Objetivando analisar a capacidade empresarial dos territórios, estabeleceu-se, como forma de centralidade, a intensidade das ligações de cada centro com o seu

²⁸Foram selecionadas instituições pertencentes aos poderes executivo e judiciário, uma vez que o legislativo se localiza exclusivamente em Brasília. Elas são o Instituto Nacional do Seguro Social – INSS, o Ministério do Trabalho e Emprego, a Secretaria da Receita Federal, a Justiça Federal, os Tribunais Regionais Eleitorais, os Tribunais Regionais do Trabalho, e o próprio IBGE (IBGE, 2014).

²⁹Para o levantamento das sedes e filiais de companhias privadas, foi utilizado o Cadastro Central de Empresas – Cempre, do IBGE (ESTATÍSTICAS..., 2013), cujos dados foram levantados em 2011 (IBGE, 2014).

congênere (município e o distinto do município analisado). O indicador construído para medir a centralidade empresarial está baseado no somatório de empresas sedes e filiais que se encontram na condição de comando, como de atração (polarização).

Tabela 16 – Região Metropolitana do Recife e Território Estratégico de Suape: estrutura de comando da gestão empresarial (2014)

Município	Empre- sas contro- ladora s	Munic- ípios contro- lados	Estabe- lecime- ntos- filiais control- ados	Munic- ípios atraí- dos	Estabe- lecime- ntos- filiais atraído- s	Empre- sas atraí- das	Intensida- de ³⁰ (CI)	Distância média das interações entre o município seus congêneres (km)	Assalariados externos comandados pelo município (pessoas)	Percentual sobre o total de assalariados que se reportam a empresas- sede fora dos limites municipais (*) ³¹	Percentual sobre a diversidade na oferta de serviços classificados como avançados de apoio às empresas ³² (CDP)
Abreu e Lima	25	24	48	25	77	69	219	1024	2.808	18,74	24,44
Camaragibe	26	10	30	26	89	80	225	597	147	14,4	28,89
Escada	20	23	47	27	47	43	157	849	537	18,06	20
Igarassu	38	20	44	21	52	49	183	823	235	11,72	24,44
Ilha de Itamaracá	3	2	3	2	5	5	16	566	7	2,61	8,89
Itapissuma	4	9	10	14	17	16	47	1283	152	64,49	0
Olinda	120	82	288	54	258	210	876	1211	7981	22,04	62,22
Paulista	68	38	107	37	152	132	459	1001	2198	13,45	55,56

(continua)

³⁰O indicador de Intensidade do Centro de Gestão Empresarial (CI) é dado pelo somatório de empresas e filiais, tanto na condição de controle (comando ou projeção) como de atração (polarização). Nesse sentido, estabeleceu-se como fórmula de centralidade a intensidade das ligações entre cada centro com seus congêneres. O indicador, portanto, se expressa pela fórmula do coeficiente de intensidade no centro de gestão empresarial (CI): $CI = \frac{\sum SF_{extA}}{\sum F_{extSA} \sum F_{atrA} \sum SF_{atrA}}$ Onde: $\sum SF_{extA}$ é o total de empresas-sede no município A que mantém filiais fora dele; $\sum F_{extSA}$ é o total das filiais relacionadas à S FextA; $\sum F_{atrA}$ é o total de filiais atraídas para o município A, cuja sede não esteja situada neste município; e $\sum SF_{atrA}$ é o total das empresas-sede que controlam os estabelecimentos filiais considerados em FatrA (IBGE, 2014).

³¹Os assalariados externos são os trabalhadores lotados fora dos limites municipais em que estão situadas as empresas-sede. O cálculo do quociente segue a seguinte estrutura: $SPO_{exA} = \frac{\sum PO_{exAT}}{\sum PO_{exAT}}$ Onde: $\sum PO_{exAT}$ é a soma dos assalariados externos aos limites do município A, considerando o total de municípios brasileiros (IBGE, 2014).

³²O coeficiente do percentual de diversidade na oferta de serviços avançados de apoio às empresas (CPDsavA) é dado pela fórmula: $CPDsavA = \frac{\sum CNAEsavA}{\sum CNAEsavT} \times 100$, Onde: $\sum CNAEsavA$ é o total de classes CNAE representativas de serviços avançados disponibilizados pelo município A; e $\sum CNAEsavT$ é o total de classes CNAE representativas de serviços avançados (IBGE, 2014).

(Conclusão)

Município	Empresas controladoras	Municípios controlados	Estabelecimentos-filiais controlados	Municípios atraídos	Estabelecimentos-filiais atraídos	Empresas atraídas	Intensidade ³³ (CI)	Distância média das interações entre o município e seus congêneres (km)	Assalariados externos comandados pelo município (pessoas)	Percentual sobre o total de assalariados que se reportam a empresas-sede fora dos limites municipais (*) ³⁴	Percentual sobre a diversidade na oferta de serviços classificados como avançados de apoio às empresas (CDP) ³⁵
Jaboatão dos Guararapes	254	126	562	145	765	627	2208	1323	15.921	23,95	55,56
Cabo de Santo Agostinho	68	53	144	90	300	268	780	1267	5.748	31,96	42,22
Ipojuca	40	45	88	59	212	190	530	1153	842	40,53	22,22
Moreno	10	11	19	10	15	15	59	804	32	6,57	37,78
Ribeirão	10	7	14	13	24	23	71	544	50	10,25	13,33
Rio Formoso	6	8	8	7	11	11	36	1054	29	2,18	2,22
Recife	1046	325	2598	283	2662	1802	8108	1248	63.728	21,88	84,44

Fonte: Extraído do Banco de Dados do estudo Redes e Fluxos do Território: Gestão do Território – IBGE, Diretoria de Pesquisa, Cadastro Central de Empresas, 2014. Nota: Os municípios de Araçoiaba e Fernando de Noronha, que compõem a Região Metropolitana do Recife – RMR foram retirados da análise tendo em vista a sua pouca representatividade. Nota: 1) **Empresas Controladoras**: são unidades empresariais do município listado que possuem filiais em outros municípios (B); 2) **Empresas Filiais Controladas**: totais de filiais do município listado; 3) **Empresas Filiais Atraídas**: total de empresas atraídas para o município listado, cuja sede esteja em outro município B; 4) **Empresas Atraídas**: empresas-sede que controlam as filiais atraídas para o município listado.

Os resultados obtidos para a RMR e para o TES indicam que a Cidade do Recife encontra-se no topo da centralidade no que diz respeito à intensidade de relacionamentos com os demais municípios (seus congêneres), desfrutando de posição hierárquica e estratégica de comando nessa Região Metropolitana. Quando confrontada com os demais municípios, a Cidade do Recife desfruta de uma forte capacidade de atração de filiais de estabelecimentos oriundas de outras localidades, que não da Cidade do Recife. O indicador construído para medir o grau de centralidade empresarial, denominado no estudo de intensidade de ligações entre

³³O indicador de Intensidade do Centro de Gestão Empresarial (CI) é dado pelo somatório de empresas e filiais, tanto na condição de controle (comando ou projeção) como de atração (polarização). Nesse sentido, estabeleceu-se como fórmula de centralidade a intensidade das ligações entre cada centro com seus congêneres. O indicador, portanto, se expressa pela fórmula do coeficiente de intensidade no centro de gestão empresarial (CI): $CI = \frac{\sum F_{extA} \sum F_{extSA} \sum F_{atrA} \sum F_{atrA}}{\sum F_{extA}}$ Onde: $\sum F_{extA}$ é o total de empresas-sede no município A que mantém filiais fora dele; $\sum F_{extSA}$ é o total das filiais relacionadas à S FextA; $\sum F_{atrA}$ é o total de filiais atraídas para o município A, cuja sede não esteja situada neste município; e $\sum F_{atrA}$ é o total das empresas-sede que controlam os estabelecimentos filiais considerados em FatrA (IBGE, 2014).

³⁴Os assalariados externos são os trabalhadores lotados fora dos limites municipais em que estão situadas as empresas-sede. O cálculo do quociente segue a seguinte estrutura: $SPO_{exA} = \frac{\sum PO_{exAT}}{\sum PO_{exAT}}$ Onde: $\sum PO_{exAT}$ é a soma dos assalariados externos aos limites do município A, considerando o total de municípios brasileiros (IBGE, 2014).

³⁵O coeficiente do percentual de diversidade na oferta de serviços avançados de apoio às empresas (CPDsavA) é dado pela fórmula: $CPDsavA = \frac{\sum CNAEsavA}{\sum CNAEsavT} \times 100$, Onde: $\sum CNAEsavA$ é o total de classes CNAE representativas de serviços avançados disponibilizados pelo município A; e $\sum CNAEsavT$ é o total de classes CNAE representativas de serviços avançados (IBGE, 2014).

cada centro com seus congêneres, baseou-se no somatório de empresas sedes e de filiais, ou seja, de empresas tanto na condição de controle (comando) como de atração (polarização). Conforme pode-se constatar, até o ano de 2011, que é ano da realização da pesquisa CEMPRE- IBGE, 2011, a Cidade do Recife³⁶ tinha atraído de outros municípios 2.662 estabelecimentos de filiais. Além da atração dessas filiais, essa cidade contabilizou, também, um número de 2.598 empresas filiais controladas por empresas sediadas em outro município em outros estados. Por seu turno, as empresas controladoras (empresas com sede em Recife e que mantêm filiais fora do município do Recife) totalizam 1.046, distribuídas em 325 municípios. O Município de Jaboatão dos Guararapes desfruta da segunda posição, no que diz respeito a empreendimentos de filiais atraídos (765 estabelecimentos), Cabo de Santo Agostinho (300 estabelecimentos) e Ipojuca (212 estabelecimentos). O Município de Olinda atraiu 258 estabelecimentos de filiais, encontrando-se abaixo do Cabo de Santo Agostinho e um pouco acima do município de Ipojuca, indica haver um alto poder de atratividade de filiais desses dois municípios do TES. No quesito intensidade de ligações (indicador que mede o grau de centralidade empresarial), o Recife desfruta de um grau de intensidade de ligações com suas congêneres³⁷ de 8.108³⁸. O município de Jaboatão dos Guararapes ocupa a segunda posição (com 2.208 de intensidade), seguido dos municípios de Olinda (876), Cabo de Santo Agostinho (780) e Ipojuca (530).

³⁶Para um melhor detalhamento do fluxo de gestão empresarial dos municípios de Recife, Jaboatão dos Guararapes, Ipojuca, Cabo de Santo Agostinho e Olinda, consultar os anexos do presente estudo.

³⁷Congêneres são as sedes ou filiais de empresas localizadas em diferentes municípios.

³⁸O Município de São Paulo desfruta de uma intensidade de ligações de 69.808; o Município do Rio de Janeiro de 27.427; Brasília de 23802; Porto Alegre de 16.120 ligações; Belo Horizonte 113.434; Curitiba 12.830; Osasco 8.304 e Recife 8.108 intensidade das ligações. A Cidade do Recife desfruta, portanto, do oitavo lugar no Brasil em termos de intensidade de ligações. Na Região Nordeste o Município de Recife lidera em intensidade de ligações, ficando à frente de Salvador e Fortaleza, que aparecem respectivamente na nona e décima primeira posição. A lista dos 43 municípios, no Brasil, de maior intensidade de ligações encontra-se nos anexos do presente estudo.

No quesito diversidade na oferta de serviços classificados como avançados³⁹, de apoio às empresas, a liderança novamente recai sobre a Cidade do Recife, com um percentual de 84,4% de diversificação. Olinda possui um percentual significativo de diversificação com 62,2%, embora este indicador não sinalize para um movimento positivo nos outros indicadores de estrutura de comando de gestão empresarial.

Os municípios do TES apresentam baixo percentual de diversidade na oferta de serviços (Cabo de Santo Agostinho apresentou uma taxa 42,2% e Ipojuca 22,2%) e embora, em termos relativos, esses dois municípios registraram um elevado grau de atração de investimentos, sobretudo de empresas cujas sedes estão localizadas em outros municípios. Outro aspecto relevante, extraído das bases de dados levantadas no estudo, é que a distância média entre os municípios do TES e seus congêneres ultrapassa o raio de 1.000 km, incluindo a Cidade do Recife. Isto implica dizer que a estrutura de comando dos estabelecimentos não só dos municípios do TES como da metrópole Recife, encontra-se a uma distância média de mais de mil quilômetros.

³⁹Nos serviços avançados foram considerados: desenvolvimento de programas de computador sob encomenda; desenvolvimento e licenciamento de programas de computador customizáveis; desenvolvimento e licenciamento de programas de computador não customizáveis; consultoria em tecnologia da informação; suporte técnico, manutenção e outros serviços em tecnologia da informação; tratamento de dados, provedores de serviços de aplicação e serviços de hospedagem na internet; portais, provedores de conteúdo e outros serviços de informação na internet; agências de notícias; outras atividades de prestação de serviços de informação não especificadas anteriormente; bancos comerciais; bancos múltiplos, com carteira comercial; caixas econômicas; bancos de investimento; agências de fomento; crédito imobiliário; sociedades de crédito, financiamento e investimento - financeiras; arrendamento mercantil; sociedades de capitalização; holdings de instituições financeiras; holdings de instituições não financeiras; fundos de investimento; sociedades de fomento mercantil - *factoring*; securitização de créditos; outras atividades de serviços financeiros não especificadas anteriormente; seguros não vida; resseguros; previdência complementar fechada; previdência complementar aberta; administração de bolsas e mercados de balcão organizados; atividades de intermediários em transações de títulos, valores mobiliários e mercadorias; atividades auxiliares dos serviços financeiros não especificadas anteriormente; avaliação de riscos e perdas; atividades auxiliares dos seguros, da previdência complementar e dos planos de saúde não especificadas anteriormente; atividades de administração de fundos por contrato ou comissão; gestão e administração da propriedade imobiliária; atividades jurídicas, exceto cartórios; atividades de contabilidade, consultoria e auditoria contábil e tributária; atividades de consultoria em gestão empresarial; agências de publicidade; atividades de publicidade não especificadas anteriormente; pesquisas de mercado e de opinião pública; gestão de ativos intangíveis não financeiros; seleção e agenciamento de mão de obra; fornecimento e gestão de recursos humanos para terceiros; serviços combinados de escritório e apoio administrativos. Fonte: Classificação nacional de atividades econômicas – CNAE: versão 2.0. Rio de Janeiro: IBGE, 2007 (IBGE, 2014).

Como revelado, o modelo ou a classificação final da gestão do território é um indicador que capta a estrutura organizacional operacionalizada tanto pelo Estado quanto pelo Mercado. O quadro a seguir apresenta ambos os indicadores de performance para os municípios da RMR e do TES.

No quesito gestão pública⁴⁰, exceto Recife (que está bem posicionada), todos os municípios analisados apresentam baixa performance no desenvolvimento da gestão pública, inclusive o Município de Jaboatão dos Guararapes. Para análise da gestão pública foram criados nove níveis de centralidade, sendo o nível 1 o mais forte nível de centralidade (composto por instituições públicas de primeiro nível) e o nível nove, o de menor capacidade de gerar centralidade (Tabela 17).

No quesito “gestão do território”⁴¹ a liderança recai, também, sobre o Município do Recife (que desfruta o nível 3), seguida de Jaboatão dos Guararapes. Todos os demais municípios apresentam baixa performance na gestão do território, inclusive o Município de Olinda que, mesmo tão perto do Recife, apresenta um indicador de performance próximo ao Cabo de Santo Agostinho.

⁴⁰No quesito gestão pública foram analisadas instituições cuja lógica de atuação afetam o desempenho do território. No caso em estudo foram selecionadas instituições pertencentes ao judiciário e ao executivo, localizadas nas diversas cidades. Entre as instituições estudadas destacam-se: INSS, Ministério do Trabalho e Emprego, Secretaria da Receita Federal, Justiça Federal, Tribunais Regionais e Eleitorais, Tribunais Regionais do Trabalho e IBGE, além dos órgãos da administração indireta mono localizadas e de alcance nacional (agências, conselhos nacionais, fundações e instituições de caráter nacional). Estas instituições podem ser conferidas no Anexo 4 do presente estudo (IBGE, 2014).

⁴¹A gestão do território refere-se à síntese geográfica das redes de fluxos do Estado e do mercado. Possibilita o posicionamento das cidades na rede urbana em que está inserido.

Tabela 17 – Região Metropolitana do Recife, TES e Município do Recife: intensidade classificação da gestão pública e classificação da gestão do território (2013)

Município	Classificação final da gestão pública ⁴² (CGPj)	Classificação final da gestão do território ⁴³ (CGTj)
Abreu e Lima	9	8
Camaragibe	9	8
Igarassu	9	8
Ilha de Itamaracá	9	9
Itapissuma	-	-
Moreno	9	8
Olinda	9	6
Paulista	9	7
Território Estratégico de Suape		
Ipojuca	9	7
Escada	9	8
Cabo de Santo Agostinho	9	6
Jaboatão dos Guararapes	8	5
Ribeirão	9	8
Rio Formoso	9	9
Recife	3	3

Fonte: Banco de Dados do estudo Redes e Fluxos do Território: Gestão do Território - IBGE, 2014.

⁴²Foram criados cinco níveis para o cálculo da fórmula da centralidade de gestão pública (CGP). O nível mais elementar (as agências do próprio IBGE, da Receita Federal e as unidades de atendimento do INSS, por exemplo) foi comparado à escala das microrregiões. As unidades das instituições com uma atuação maior foi comparada às mesorregiões. No processo de ponderação considerou-se que um nível teria um peso duas vezes maior que o do nível imediatamente anterior. Então, o primeiro nível foi considerado em termos absolutos, o segundo teve seu valor multiplicado por dois, o terceiro por quatro, o quarto por oito e o quinto por dezesseis, sendo fórmula da centralidade de gestão pública (CGP) dada da seguinte forma: $CGP_j = IP1_j + 2 \times IP2_j + 4 \times IP3_j + 8 \times IP4_j + 16 \times IP5_j$. Onde: IPX é o número de instituições públicas do nível X considerado no município j (IBGE, 2014).

⁴³A fórmula da centralidade de gestão do território (CGT), é dada por: $CGT_j = \log_{10}(CGP_j) + \log_{10}(CI_j)$. Onde: CGP é o valor da centralidade de gestão pública do município j ; e CI é o coeficiente de intensidade da gestão empresarial do município j . A utilização de logaritmo foi a forma encontrada para a obtenção de resultados comparáveis entre as instituições públicas e a intensidade das relações entre sedes e filiais empresariais (IBGE, 2014).

Sobre a estrutura de poder e de comando da Cidade do Recife em relação ao TES, em entrevista⁴⁴ realizada em agosto de 2014, o entrevistado “J”, destaca (sic):

A sede da Petrobrás é em Recife. A estrutura de comando da Petrobrás está na capital (no prédio do JCPM) que se reporta ao Rio de Janeiro. Olinda é cidade dormitório há muitos anos. As cidades de Olinda, Jaboatão e Camaragibe estão voltadas para o Recife. A própria estrutura da Cidade do Recife concentra a inteligência e a estrutura de serviços tais como Cesar, Porto Digital etc. O poder está aqui. Embora o Recife tenha perdido a sua importância histórica com o esvaziamento da SUDENE e da CHESF, a estrutura de poder está aqui. Efetivamente é o 2º polo médico no Brasil. Não somos padrão São Paulo porque não temos a área de enfermagem de qualidade, mas o corpo médico é bem formado. Marcelino Guedes, ex-presidente da RNEST fez pesquisa com os funcionários da Petrobrás concursados. Dos 1.500 funcionários que virão para Pernambuco, 93% queriam morar em Boa Viagem. Nenhum queria morar em Piedade ou Candeias. Ninguém se dispunha a morar em outro bairro. Preferiam viajar 40 km todos os dias.

Para o entrevistado “K”⁴⁵:

Com relação à alta gestão das empresas, estas não estão dentro do CIPS, atualmente. A Petrobrás, a Petroquímica Suape e grande parte das empresas do CIPS têm suas estruturas de comando localizadas na Cidade do Recife. A nossa intenção é trazer para dentro do CIPS os escritórios centrais dessas empresas. A ideia é criar um ambiente interessante em que as pessoas passem a conviver, a ouvir mais e a discutir mais. O Latitude Suape são edifícios empresariais e é uma forma de atração de uma nova centralidade. Serão construídas 6 torres para suprir a demanda de serviço. Está todo mundo investindo. Os investidores têm tranquilidade para investir em 30 anos. Com relação à classe média, não vejo como essa classe irá migrar para os projetos imobiliários do TES. Vejo sim a criação de uma nova classe média a partir dos investimentos. A FIAT está se implantando na região com esta proposta. A ideia é esta classe média saia do programa Minha Casa Minha Vida e passe para um outro estágio de vida e vá morar no Convida Suape, na Usina Trapiche, por exemplo. No longo prazo daqui a 2 ou 3 gerações teremos a criação de uma nova classe média. Recife não tem mais como crescer e adensar mais. Criando a oferta nos municípios, as pessoas não terão que se deslocar para buscar serviços em Recife. As pessoas vão querer ficar nos seus próprios municípios. Isto gerará o efeito multiplicador da renda, levando a outros efeitos. Essa massa transformadora será o motor de transformação dos trabalhadores de Suape e o efeito se dará em cadeia, criando, assim, um ambiente de transformação. Cabe aos empresários criar escolas e empreendimentos de suporte a esta nova classe média.

⁴⁴ **A estrutura de poder da Cidade do Recife.** Recife, 04 ago. 2014. (Entrevista inédita)

⁴⁵ **Estruturas de comando das empresas.** Recife, 09 ago. 2014. (Entrevista inédita).

Importa registrar que o TES experimenta uma realidade onde convivem dois mundos diferentes: de um lado, reminiscências de um mundo secular e decadente da cultura tradicionalista do *plantation* de cana-de-açúcar de origem escravocrata, embora desfrutando de relativa “modernização conservadora”⁴⁶, de outro lado, um mundo contemporâneo, vivenciando tecnologias de ponta, técnicas e processos modernos, com atividades e negócios a níveis nacionais e internacionais. Trata-se de uma região ainda com elevado predomínio de pobreza, combinado com graves problemas de infraestrutura e acessibilidade. Um forte desafio para os anos vindouros será a criação de canais de conexão entre esses dois mundos, de forma a racionalizar e tornar eficiente o processo de transformação econômica e social .

É forçoso dizer que, no processo de planejamento, assim como na gestão do complexo, até recentemente, não se verificou uma adequada preparação do espaço para os processos de transformações socioespaciais. Com efeito, os déficits de infraestrutura são enormes e, conjugados às fragilidades do controle ambiental, dão a impressão de um crescimento desordenado com grandes possibilidades de efeitos ainda desastrosos. A questão central que se coloca é saber até que ponto o TES dará respostas adequadas ao CIPS, já que ambos precisam um do outro. Por seu turno, existem limites para essas respostas.

Esses limites estão ainda nos sofríveis indicadores sociais que pouco mudaram e persistem há séculos, aliados à incipiente e precária base de falta de infraestrutura econômica e social e aos graves problemas ambientais das cidades do TES. Um dos aspectos que merece ser destacado nas reflexões realizadas no estudo do *Suape Global/Suape Local: O caminho sinuoso do Desenvolvimento Integrado* (2009) é o excesso de confiança dos gestores e governantes do território, mesmo diante de uma base frágil no que diz respeito à infraestrutura econômica e urbana, aos serviços de saúde, educação e segurança, mão de obra qualificada e fornecedores locais.

⁴⁶Trata-se de processo de modernização sem grandes alterações nos padrões estruturais vigentes. O que se observa no caso do CIPS é a manutenção do *status quo* dos setores tecnocráticos e políticos aliada ao grande capital empresarial e imobiliário. É sem dúvida um modelo de desenvolvimento com traços de modernidade, mas com forte manutenção das estruturas conservadoras.

De acordo com o entrevistado “Y”⁴⁷:

O CIPS acabou sendo foco de um processo recente de expressivos investimentos em tempo recorde, ocorridos nos últimos cinco há seis anos. Estes investimentos ocorreram em uma grande velocidade e sem ambiência. Não havia um ambiente de agregação de valor social urbano no seu entorno. A média de escolaridade da população no entorno do CIPS é de 4,5 anos de ensino. O estado de Pernambuco teve que se deparou com escolhas e teve que realizá-las e depois correr atrás dos elos faltantes. O BNDES foi o grande investidor criando muitas externalidades positivas e também negativas. Do ponto de vista ambiental, o CIPS foi cuidadoso (dentro do Complexo), dos 13.400 ha, conseguiram expandir de 47% de área preservada passando para 56%. Embora o CIPS tenha ganhado musculatura, ao longo dos últimos anos, os municípios não o acompanharam. A gestão dos municípios do TES é frágil e carente. O ambiente, por ser destino turístico, aumenta ainda mais o desafio. A refinaria e o estaleiro mobilizaram cerca de 55 mil homens. Hoje 20 mil homens estão desempregados e a Mata Norte dificilmente os absorverá. Os investimentos da FIAT são mais enxutos, simplificados e programados para entrar em operação o mais rápido possível. O investimento em uma refinaria é mais complexo. A refinaria entrará em operação no final de 2014.

Como observado ao longo do presente estudo, a economia do TES constitui um intenso processo de acumulação de capital, com expressivos investimentos industriais, comerciais e de logística, geradores de fortes impactos na economia do Estado de Pernambuco e também do Nordeste. Se por um lado estes investimentos são fortes impulsionadores da atividade econômica, por outro, foram concebidos dentro de um modelo de desenvolvimento baseado no capital financeiro, imobiliário e fundiário, liderado por uma tecnocracia governamental dentro de um ambiente de condições sociais de grande precariedade, o que será melhor analisado no capítulo 5, a seguir.

⁴⁷ **Investimentos no CIPS.** Recife, 27 jul. 2014. (Entrevista inédita).

5 DEFICIÊNCIAS DE INFRAESTRUTURAS ECONÔMICAS E SOCIAIS NO TERRITÓRIO ESTRATÉGICO DE SUAPE

Este capítulo tem por objetivo apresentar e apresentar as condições existentes e os desafios relativos às deficiências de infraestruturas físicas, econômicas e sociais dos municípios do TES.

O capítulo encontra-se dividido em três partes. Na primeira é feita uma análise da base da infraestrutura física de transporte e a questão da mobilidade no TES e seus municípios; na segunda, realça-se os aspectos ligados às condições da infraestrutura urbana dos municípios do TES e as características de seus processos de urbanização; e na terceira, examina-se o processo de expansão imobiliária em curso no TES, buscando analisar seus impactos no território.

Procura-se destacar, neste capítulo, os indicadores socialmente precários do processo de urbanização desse território, no que pese os traços de modernidade do modelo de desenvolvimento implantado no Estado ao longo dos últimos anos.

Assim como no capítulo anterior, neste capítulo são apresentados, também, trechos e sínteses das entrevistas realizadas com formadores de opinião e especialistas sobre os temas a serem abordados neste capítulo.

5.1 Estrutura física de transportes, deslocamentos e mobilidade para o trabalho

Os portugueses ao se estabelecerem no Estado de Pernambuco introduziram grande parte dos engenhos de cana-de-açúcar às margens dos rios navegáveis. Os rios foram durante séculos a única via de circulação pelo interior. À medida que a população e as atividades comerciais cresciam e as áreas cultivadas expandiam-se para o interior, abriam-se estradas carroçáveis que durante muitos anos passaram a ser as principais vias de circulação da produção canavieira. As estradas carroçáveis, em geral localizavam-se nos fundos dos vales. No caso do espaço objeto deste estudo, passavam por perto do porto de Suape, Rio Formoso, Tamandaré, Recife, Itamaracá.

A grande revolução nos transportes de Pernambuco se deu com a construção das ferrovias construídas no intuito de dar suporte aos engenhos produtores de cana de

açúcar. Em geral estas ferrovias eram construídas, e, com o tempo, por falta de manutenção, sucateadas.

O processo de expansão viária além de lento era custoso. Faltava qualificação técnica e também vontade política. Até o ano de 1951, existiam apenas 6,9 quilômetros de estradas pavimentadas que ligavam a Cidade do Recife a algumas localidades dos demais municípios da região metropolitana.

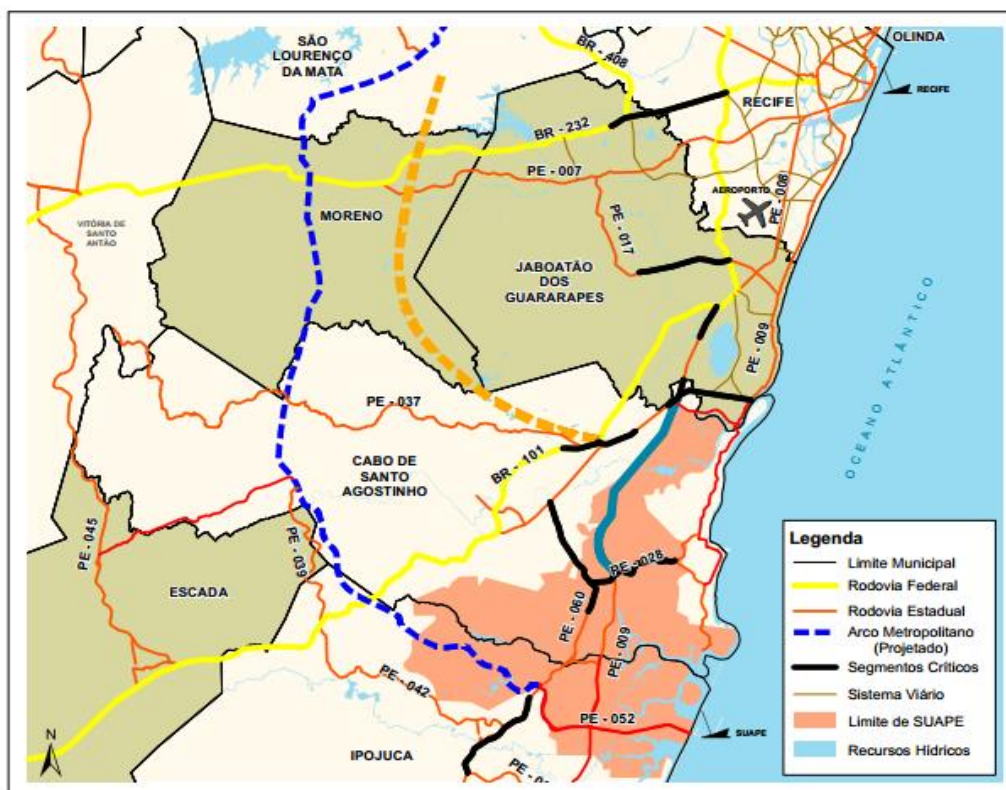
Em 1955, a pavimentação se aproxima do litoral norte da Cidade de Goiana, no tronco norte, e atinge a Cidade de Carpina. No tronco central, alcança a Cidade de Vitória de Santo Antão e, no tronco sul, a Cidade de Escada. No ano de 1958, foram construídas as estradas da Serra das Russas entre Pombos e Gravatá e os trechos entre: Ribeirão - Palmares, Carpina-Limoeiro e Caruaru-São Caetano. No quadriênio do Governo Cid Sampaio (1959 – 1962), foram construídas 162,9 km de rede pavimentada. Trata-se de uma fase extremamente importante para o rodoviarismo de Pernambuco, já que integrou o tronco norte (até a divisa da Paraíba), região litorânea produtora de açúcar e de coco do litoral, ao tronco central (Recife, Jaboatão dos Guararapes, Caruaru, Vertentes e Agrestina). Todas essas estradas pavimentadas foram fundamentais para a integração econômica entre o litoral e o agreste de Pernambuco.

O grande destaque entretanto recai sobre o Governo Nilo Coelho. Durante os quatro anos de sua gestão, foram construídas cerca de 705,10 km de estradas pavimentadas até a Cidade de Petrolina. Entre os trechos que interessa a este estudo, destaca-se a rodovia pavimentada que liga o Cabo de Santo Agostinho à Cidade de Barreiros. O Governo Eraldo Gueiros (1971 – 1974) teve uma importância grande na construção das estradas de integração das regiões pernambucanas mais dinâmicas. Embora tenham sido pavimentadas apenas 251 km de estradas, havia uma preocupação de integrar as microrregiões das zonas produtoras de cana-de-açúcar e de álcool para o porto de Suape e outras localidades. Uma ênfase muito grande foi dada à pavimentação de estradas vicinais nas Mata Norte e Sul. No período compreendido entre 1975 – 1979, Governo Moura Cavalcanti, foram pavimentadas 365 km de estradas. No Governo Marco Maciel foram construídas 1.087 km, com ênfase na integração do Sertão, bem como das cidades e vilas próximas às usinas de produção de álcool. O TES dispõe, hoje, de um conjunto estruturante de rodovias federais e

No estudo Suape Sustentável, Diagonal-Ceplan, 2012, a mobilidade foi apontada como um dos mais graves problemas para o TES. No que diz respeito ao Arco Metropolitano⁴⁸, foi ressaltado que ele resolverá o problema em especial de transporte carga através de via expressa, unindo a Mata Norte à Mata Sul, mas não será instrumento de fomento à criação de novas centralidades. A efetiva possibilidade de integração do território seria o transporte por trilho (metrô/ transporte urbano e interurbano), pois isso tornaria o Porto de Suape mais competitivo. Atualmente, um dos problemas principais enfrentados no TES é certamente o da mobilidade, incluindo o acesso e transporte de cargas e pessoas. É significativa a ocorrência de congestionamentos nos principais eixos de acesso ao Complexo Suape (BR101, BR 232, e PE-060), eixos que ligam esse complexo a várias localidades da RMR. Os pontos operacionais mais críticos situam-se nos acessos principais ao CIPS (BR-101 e PE-060), conforme pode-se observar na figura a seguir, que apresenta o sistema viário central do TES, apontando os segmentos críticos que precisam ser enfrentados de forma objetiva e pragmática e a exigirem com elevados investimentos, nos próximos anos. O segmento em verde apontado no mapa consiste em continuação rodovia estadual (PE 09), privatizada, concluída em janeiro de 2014, e que possibilita o acesso rápido ao complexo petroquímico de Suape, evitando a passagem pelo anel viário do Cabo de Santo Agostinho e pela cidade de Ipojuca. A nova rota diminuiu para 50km a distância entre o aeroporto do Recife e o CIPS.

⁴⁸ O Arco Metropolitano é um projeto viário com 77 quilômetros de rodovia expressa, conectando A mata Norte a Mata Sul de Pernambuco e consiste em rota alternativa à BR-101 Norte. Trata-se de solução de viária para escoamento de produção de mais de dez indústrias localizadas nos municípios de Goiana, Itapissuma e Igarassu.

Figura 13 – Mapa do sistema viário do Território Estratégico de Suape



Fonte: Redesenhado do Estudo Projeto Suape Sustentável, 2012.

Além da estrutura rodoviária, o sistema viário conta também com um sistema metroviário, conforme pode ser visto na figura a seguir. O sistema metroviário, que parte da Cidade do Recife, ainda não chega a Suape. Existe um projeto ramal VLT, até o Cabo de Santo Agostinho e até Suape. Administrado pela Companhia Brasileira de Trens Urbanos, o Metrô Recife possui 39,5km de extensão, 28 estações e transporta 205 mil usuários por dia. Conta com 62 linhas de ônibus, operadas pelo Sistema Estrutural Integrado – SEI, o que permite aos seus usuários a integração com toda a RMR.

O trem a diesel atende a 8 estações e opera entre a Cidade do Cabo de Santo Agostinho e o bairro do Prazeres, no Município de Jaboatão dos Guararapes. Possui 31,5 km de extensão, dos quais 7 km em via dupla e 24 km em via simples. O trem a diesel faz integração com o metrô elétrico na Estação do Cajueiro Seco. O material rodante é composto de 4 locomotivas diesel e 21 carros. A figura, a seguir, apresenta o traçado do metro elétrico e do trem a diesel e sua cobertura na RMR.

Figura 14 – Mapa do Metrorec e do trem a diesel



Fonte: Urbanrail, 2011.

Apesar de dar um suporte significativo às atividades do CIPS, o sistema de metrô e trem a diesel é extremamente insuficiente em função de sua área de extensão e de sua capacidade de carga, já apresentando sinais claros de esgotamento, conforme descrito no estudo temático sobre mobilidade que compõe o Projeto Suape Sustentável, Diagonal - Ceplan, 2012.

Com relação ao sistema e as vias de transporte na RMR e a integração com o porto, destaca o entrevistado “Y”⁴⁹:

O Arco Metropolitano resolverá o problema de carga através da via expressa, unindo a Mata Norte a Mata Sul, não sendo instrumento de fomento à criação de novas centralidades. A única possibilidade de integração seria o transporte por trilho (metrô/ transporte urbano e interurbano), isto tornaria o Porto de Suape mais competitivo, mas não está clara a política de expansão. As iniciativas do METROREC são tímidas. O fato do METROREC ser federal impede uma política de desenvolvimento para o transporte sobre trilhos mais efetiva, diferentemente do Rio de Janeiro e São Paulo, onde o metrô é estadual. A CBTU não percebe a participação do METROREC nas decisões locais relativas ao porto.

⁴⁹ O Arco Metropolitano. Recife, 27 jul. 2014. (Entrevista inédita).

Do ponto de vista das pessoas ocupadas por local de trabalho, o Município de Jaboatão dos Guararapes chama a atenção por possuir, em 2010, cerca de 152.907 pessoas ocupadas residentes, dos quais 100.216 trabalhavam em outro município. Excetuando Recife (onde apenas 8% da população ocupada trabalha em outro município), o menor percentual recai para o Município de Ipojuca (onde apenas 6% da população trabalha em outro município), ou seja, a quantidade dos munícipes de Ipojuca trabalha no próprio município, o que pode ser conferido na tabela a seguir.

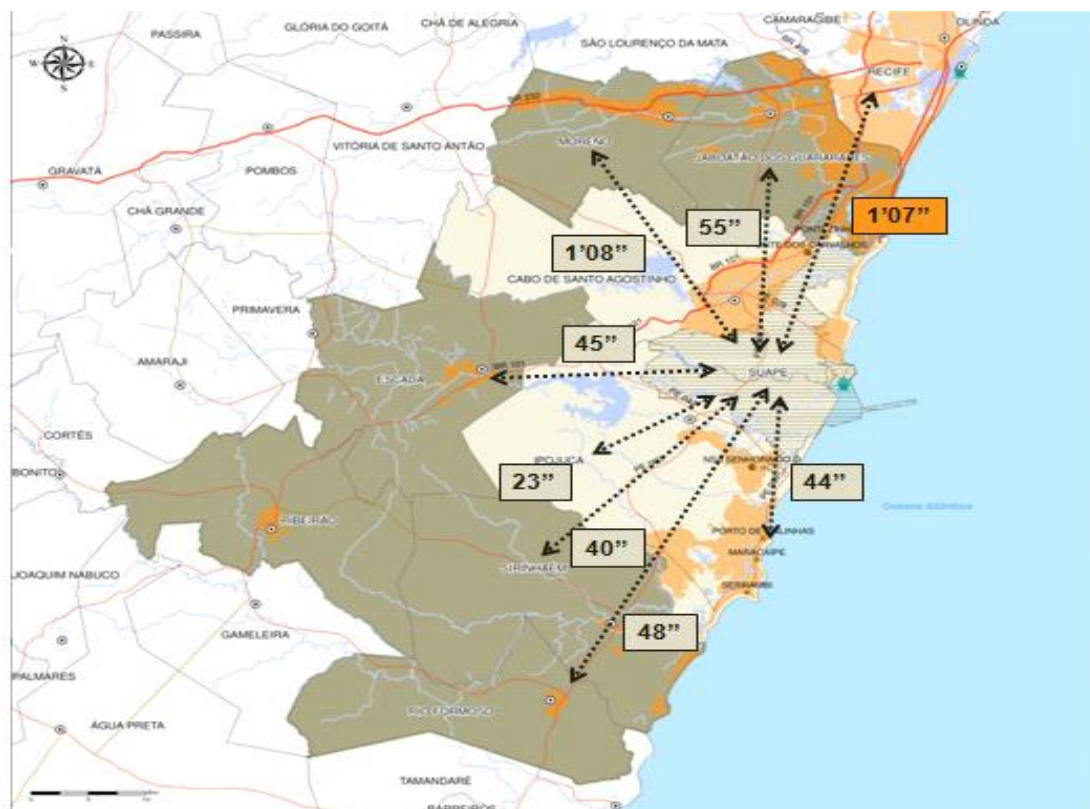
Tabela 18 – Cidade do Recife e TES: Pessoas ocupadas na semana de referência, que trabalhavam fora do domicílio e retornavam para o seu domicílio diariamente, segundo o tempo habitual de deslocamento para o trabalho (2010)

Município de Residência	Local onde trabalha						
	No município onde residem			Em outro município	Em país estrangeiro	Em mais de um município ou país	total
	Total	No próprio domicílio	Apenas neste município, mas não no próprio domicílio				
Cabo de Santo Agostinho	50.946	11.804	39.142	16.422	40	186	67.594
Ipojuca	23.461	4.374	22.087	1.593	14	60	28.128
Escada	13.992	3.207	10.785	5.637	0	77	19.706
Jaboatão dos Guararapes	152.907	42.217	110.690	100.216	106	2.814	256.043
Moreno	10.604	3.249	7.355	7.307	10	222	18.143
Ribeirão	10.833	3.718	7.115	2.128	0	61	13.022
Rio Formoso	5.510	1.265	4.245	970	6	58	6.544
Sirinhaém	10.534	1.713	8.821	2.063	10	11	12.618
Recife	604.649	143.400	461.249	49.858	369	6.176	661.052

Fonte: IBGE – Censo Demográfico, 2010.

A dispersão territorial aumenta os tempos de deslocamento e a necessidade de investimentos públicos em infraestrutura. A ilustração, a seguir, extraída do estudo *Diagnóstico Integrado: Uma leitura Territorial Estratégica* (2012), apresenta o tempo de deslocamento via rodoviária dos municípios do TES para Suape.

Figura 15 – Tempo de deslocamento via rodoviária dos municípios do TES para o CIPS



Fonte: Projeto Suape Sustentável, 2012.

Os movimentos pendulares (ida e vinda diária de trabalhadores) e migratórios das populações repercutem fortemente sobre as condições e estruturas do espaço geográfico, já que afetam as vias, rodovias e as estruturas domiciliares. Estima-se que cerca das 28.513 pessoas que trabalham dentro do TES, grande parte não reside no município onde trabalha e retorna para casa diariamente. Muitas delas são transportadas em ônibus fretados pelas empresas que operam no CIPS.

A tabela a seguir, tomando-se como base o Censo Demográfico – IBGE (2010), apresenta o percentual de pessoas ocupadas que trabalhavam fora do município e retornavam para os seus domicílios diariamente. É possível observar que parte significativa desses trabalhadores (em média 30%) gastava mais de meia hora e até uma hora com deslocamentos habituais para o trabalho.

Tabela 19 – TES e Cidade do Recife: pessoas ocupadas na semana de referência, que trabalhavam fora do domicílio e retornavam para o seu domicílio diariamente (em %), segundo o tempo habitual de deslocamento para o trabalho (2010)

Tempo de deslocamento para o trabalho	Território Estratégico de Suape								
	Cabo de Santo Agostinho	Ipojuca	Jaboatão dos Guararapes	Moreno	Escada	Ribeirão	Rio Formoso	Sirinhaém	Recife
Total	53.340	22.439	199.120	13.374	14.394	8.220	4.761	9.874	487.354
Até 5 minutos	6,9	10,3	6,6	7,9	6,9	12,4	19,6	11,3	6,9
De 6 minutos até meia hora	46,8	58,8	34,8	39,9	46,4	63,7	56	51,2	47
Mais de meia hora até uma hora	35,3	24	37,6	21,2	32	17,6	18,9	25,7	34,8
Mais de uma hora até duas horas	9,7	5,5	19,2	25,7	12,2	5,3	4,6	6,6	10,2
Mais de duas horas	1,2	1,3	1,9	5,3	2,6	0,9	0,9	5,3	1,1

Fonte: Censo Demográfico, 2010. Resultados gerais da amostra.

Um outro estudo relevante foi elaborado, no ano de 2013, pela Agência Condepe – FIDEM e intitulado *Mobilidade para o Trabalho na RMR – Deslocamento*⁵⁰. Baseado nos microdados da Pesquisa de Emprego e Desemprego – PED da RMR, apresenta um retrato do perfil dos ocupados e dos deslocamentos para o trabalho do município de residência. Este estudo vem corroborar, ainda mais, a hipótese central desta tese. Conforme pode ser observado, é grande a massa de trabalhadores que se deslocam para a Cidade do Recife diariamente. Segundo dados apresentados, havia, em 2013, um contingente de 494 mil pessoas na RMR que trabalhavam fora do município em que residiam. Desse contingente 64% deslocam-se para a Cidade do Recife diariamente, alimentando o chamado fluxo pendular, por motivo de trabalho. Conforme pode ser constatado no estudo, Recife é a grande absorvedora de trabalhadores dos

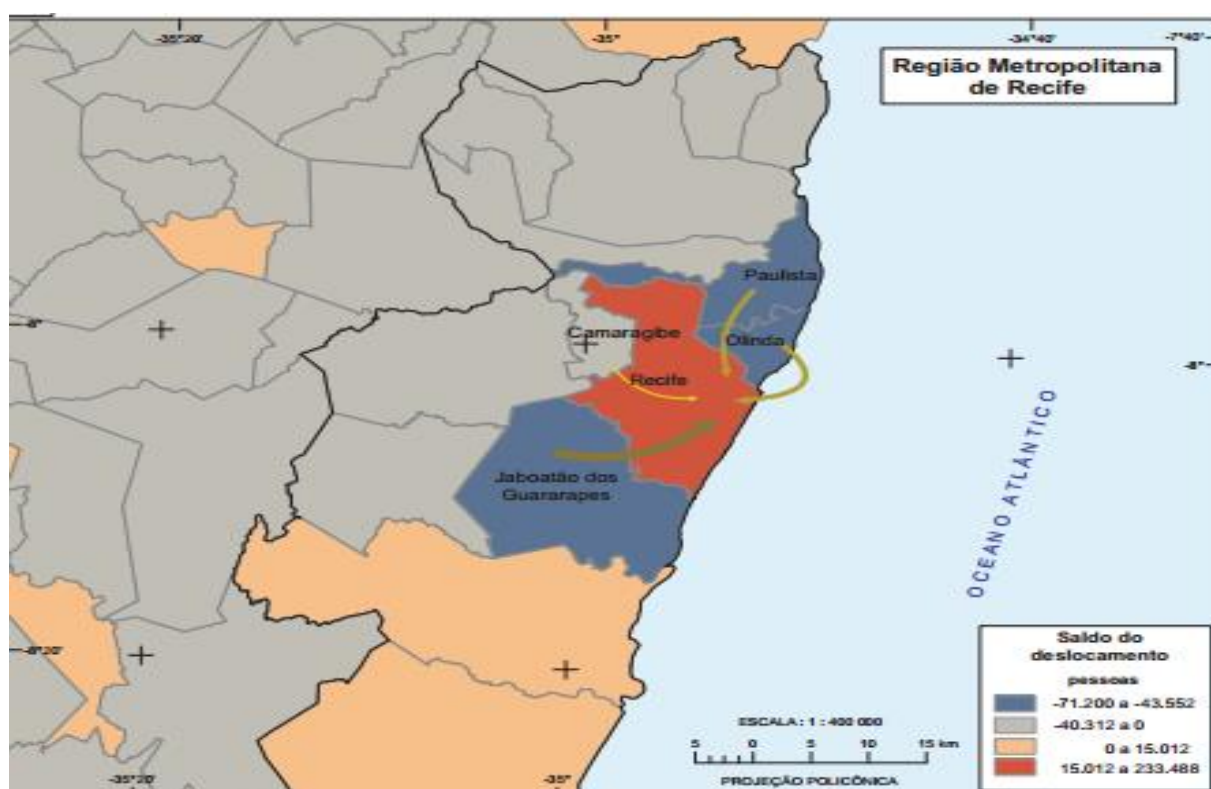
⁵⁰ Para maiores detalhes consultar o documento estudo *Mobilidade para o Trabalho na Região Metropolitana do Recife – Deslocamento Pendular e Perfil Socioeconômico dos Ocupados – 2011/2013* desenvolvido pela Agência CONDEPE/FIDEM, no endereço <http://www.condepe.fidem.gov.br>.

municípios adjacentes, com destaque maior para o município de Jaboatão dos Guararapes, Camaragibe, Olinda e Paulista.

Um outro dado relevante é o fato de que o Estado de Pernambuco é um dos estados brasileiros com um maior contingente de pessoal ocupado que trabalha fora do município em que residem (Condepe-FIDEM, 2013).

A figura a seguir, elaborada com base nos dados do Censo 2010, apresenta esse deslocamento pendular por motivo de trabalho, considerando o saldo do deslocamento. Esta figura representa bem a situação atual dos fluxos de trabalho na RMR.

Figura 16 – Região Metropolitana do Recife: mapa do saldo de deslocamento pendular por motivo de trabalho



Fonte: Atlas do Censo Demográfico 2010 (IBGE) obtido no endereço <http://censo2010.ibge.gov.br/apps/atlas/> IBGE, Censo Demográfico 2010.

Nota: O saldo considera apenas os que se deslocavam para trabalho e retornavam a seus domicílios diariamente.

As cidades que compõem Território Estratégico de Suape são fisicamente ligadas e relacionam-se por rodovias. A paisagem predominante na relação interurbana, como já foi dito, é a da cana-de-açúcar, que influencia o modo de vida, o comportamento

dos habitantes e os processos de estruturação dos espaços urbanos e a própria configuração espacial urbana dos municípios. Excetuando Moreno e Ribeirão, cujo ano de criação remonta ao século XX, todos os demais municípios foram fundados de fundação no início do século XIX marcados pela cultura canavieira. Uma ressalva recai sobre a vila de Sirinhaém, criada antes mesmo da Cidade do Recife (em 1627). São portanto cidades seculares que carregam, em seus processos de desenvolvimento urbano, político e social, o legado da cana-de-açúcar. O quadro a seguir apresenta informações relevantes sobre as características dos município do TES, tais como: período de criação da vila e das cidades, meios de acessibilidade entre outras. Ressalte-se que embora haja um conjunto estruturado de vias rodoviárias com potencial operacional, existem graves deficiências de conservação.

Quadro 4 – TES e Cidade do Recife: ano de criação e meios de acessibilidade das cidades

Municípios	Ano de Criação	Vias de Acesso
Cabo de Santo Agostinho	1811	Acesso rodoviário BR-101 sul e PE-60, seguindo de PE-28 (Rodovia Vicente Pinzón) e pela via Parque/Paiva)
Escada	1854	Acesso rodoviário PE-63, PE45, BR 101, PE60, PE37
Ipojuca	1864	Acesso rodoviário PE 060, PE73
Jaboatão dos Guararapes	1873	Acesso rodoviário BR 232, BR101, BR408, PE007
Moreno	1928	Acesso rodoviário BR232, PE007
Ribeirão	1928	Acesso rodoviário BR101, PE 085, PE064
Rio Formoso	1833	Acesso rodoviário PE 060, PE073
Sirinhaém	1627	Acesso rodoviário PE060, PE064
Recife	1709	Acesso rodoviário (BR 101, BR 232, PE 15, BR 408) e acesso aeroportuário (Aeroporto Internacional dos Guararapes)

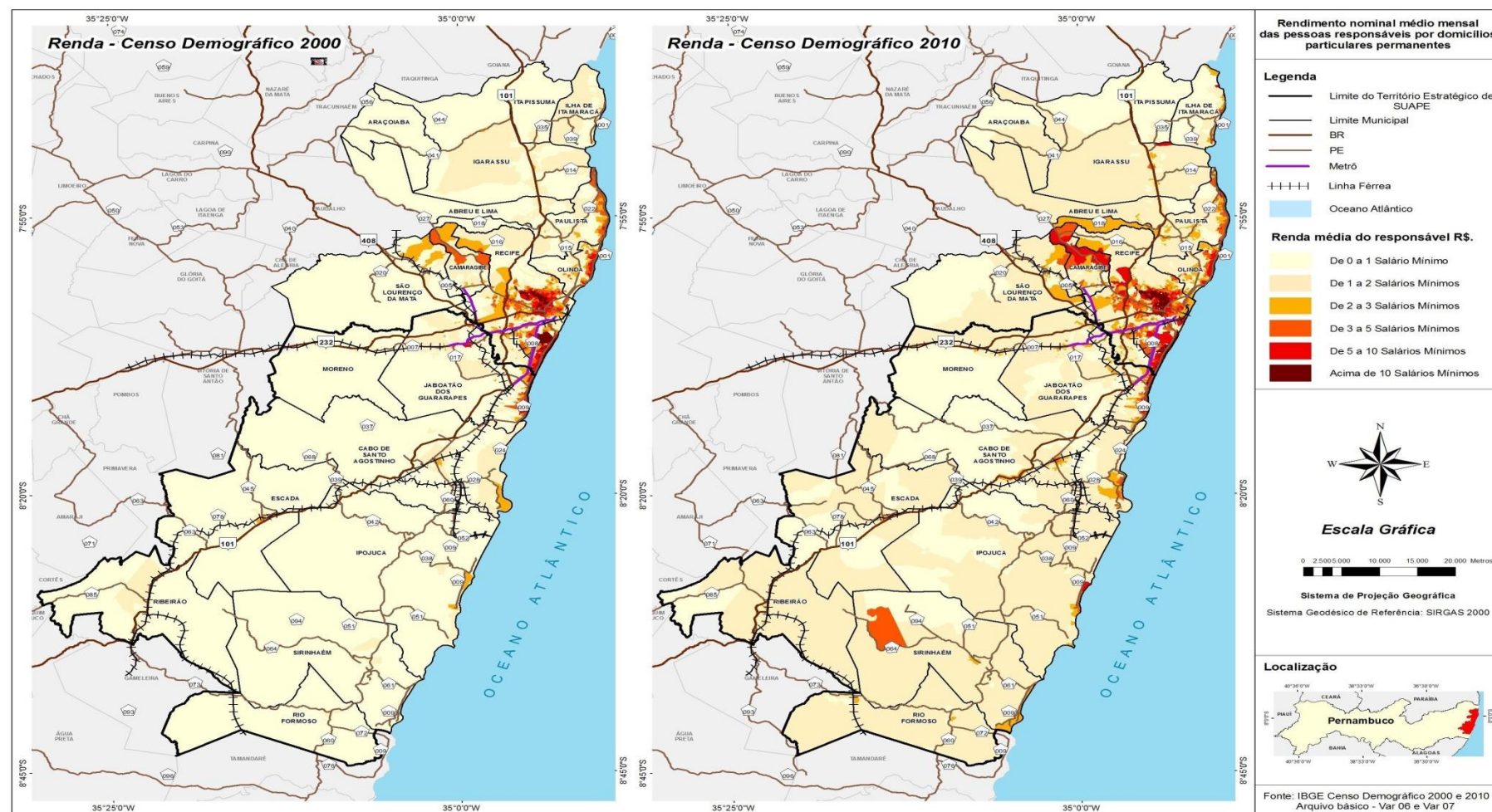
Fonte: IBGE e Agência Condepe – Fidem.

Do ponto de vista da estrutura viária, o que se observa é uma grande convergência de renda (Figura 17) e de densidade demográfica (Figura 18) para as localidades que dispõem de estrutura viária de escoamento de produção e de pessoas, o que pode ser constatado nas ilustrações a seguir, combinada com a estrutura viária (rodovias).

No que diz respeito à densidade demográfica, no período analisado (2000-2010), não se observa grandes alterações na estrutura demográfica. A Cidade do Recife

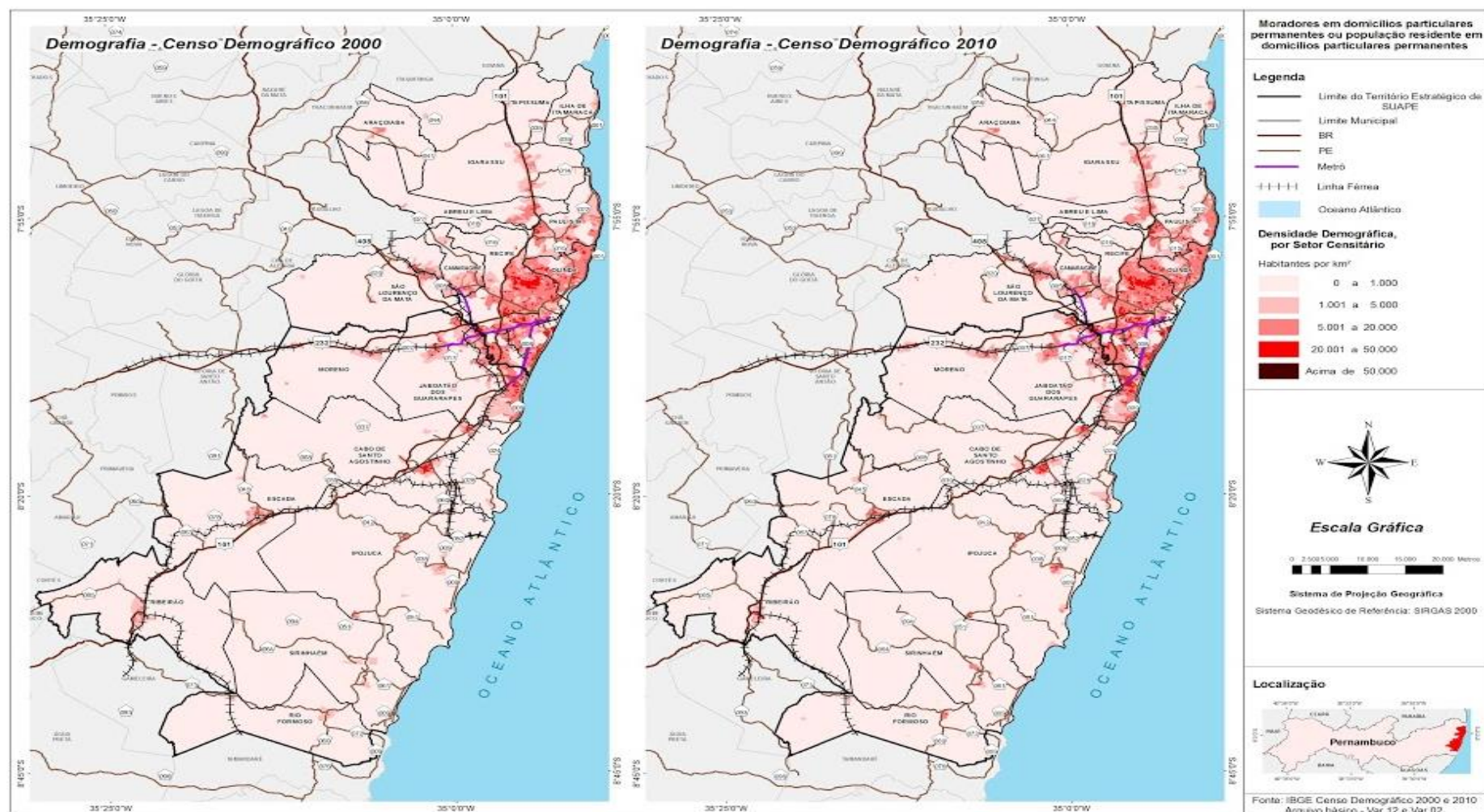
apresenta-se como núcleo central, com espraiamento para o litoral sul (bairros de Piedade e Candeias), conforme pode ser visualizado na Figura 18.

Figura 17 – RMR e TES: rendimento nominal médio mensal das pessoas responsáveis por domicílios particulares permanentes e estrutura viária e metroviária (setor censitário)



Fonte: IBGE – Censo Demográfico 2000 e 2010.

Figura18- RMR e TES: moradores em domicílios particulares permanentes ou população residente em domicílios particulares permanentes e estrutura viária e metroviária (densidade por setor censitário)



Fonte: IBGE – Censo Demográfico 2000 e 2010.

5.2 Urbanização precária do TES

A forma como vem se dando a ocupação urbana nos municípios de influência do CIPS tem gerado um território sem qualidade urbanística. A quantidade de assentamentos irregulares (favelas) decorrentes da insuficiência de planos habitacionais para as populações de baixa renda confirmam, inclusive, a falta de controle urbanístico do TES. Na verdade assiste-se a uma pulsante degradação urbana. Além disso, evidencia-se o surgimento de “zonas residenciais” isoladas, assunto a ser abordado no próximo item, denotando-se um processo de fragmentação espacial. Isso pode ser claramente observado nos municípios do Cabo de Santo Agostinho, Ipojuca e Jaboatão dos Guararapes. Há que ressaltar que, do ponto de vista locacional, o CIPS encontra-se localizado em zona urbana de interesse histórico⁵¹ e ambiental⁵².

Do ponto de vista populacional, as maiores concentrações são observadas nos municípios de Jaboatão dos Guararapes e do Cabo de Santo Agostinho, que além de possuírem uma elevada população absoluta (concentram mais de 50% da população total do Território Estratégico) tiveram uma taxa de crescimento geométrico populacional, entre os anos de 2000 a 2010, bastante significativa, contabilizando juntos um incremento em termos absolutos de quase 100 mil pessoas no período. Com exceção de Rio Formoso, todos os municípios expandiram suas populações nesse período. Ipojuca destacou-se com a maior taxa de crescimento populacional, entre 2000 – 2010 (3,12% aa). Um aspecto que merece ser ressaltado é que as cidades que tiveram um maior influxo de populações absolutas, entre 2000 – 2010, foram aquelas articuladas por importantes rodovias (BR 101, BR 232 e PE 60) e encontram-se no núcleo central do processo de desenvolvimento do CIPS, como é o caso de Cabo de Santo Agostinho, Jaboatão dos Guararapes e Ipojuca. Ainda

⁵¹Além das definições inseridas na Constituição Federal sobre a proteção e a valorização do Patrimônio Cultural existem as leis federais que ajudam a gerir o patrimônio Histórico de Suape, a exemplo do Parque Armando Holanda e Engenho Massangana: 1 – Lei Federal 3924/61, que trata dos bens arqueológicos, o Decreto 25/37, que trata do tombamento, a Lei 3551/00, sobre a cultura imaterial e as Portarias do IPHAN, como a 230/02 e a 07/88, direcionadas para a regulamentação dos estudos a serem implementados, de modo a garantir a preservação dos bens culturais representativos para a sociedade brasileira.

⁵²Várias Leis voltadas ao meio ambiente regulam a ocupação destas áreas. As principais leis reguladoras são as seguintes: Lei Fed. 4.771/65 - Código Florestal alt. Lei 7803/89 e Lei 12.651/2012; Lei Est. 11.206/95 - Política Florestal de PE; Lei Est. 9.860/86 - Área de Proteção dos Mananciais da RMR; Lei Est. 11.426/97 – Política Estadual de Recursos Hídricos.

analisando os anos entre 2000 e 2010, observa-se que ocorreu uma taxa de crescimento na população do TES de 1,6% a.a. o que contabilizou um influxo absoluto de 141.762 pessoas. Este tipo de crescimento populacional nos municípios do TES ocorreu acima da média estadual e foi decorrente do forte movimento migratório para o TES, sobretudo em função da atração econômica do CIPS. Este aumento populacional é, portanto, um forte indicador de dinamismo econômico da região.

Tabela 20 – Pernambuco, TES e Recife: população absoluta, taxa de variação da população, taxa de crescimento dos domicílios e taxa de urbanização (2000 – 2010)

Município	População 2000	População 2010	Taxa de Variação Anual da População 2000-2010	Taxa de Crescimento dos Domicílios 2000-2010	Taxa de Urbanização 2000	Taxa de Urbanização 2010
Ipojuca	59.281	80.637	3,1	5,9	68	74,1
Cabo de Santo Agostinho	152.977	185.025	1,9	4,0	87,9	90,7
Jaboatão dos Guararapes	581.556	644.620	1,0	2,7	97,8	97,8
Moreno	49.205	56.696	1,4	4,2	77,8	88,5
Ribeirão	41.449	44.439	0,7	2,9	71,5	76,5
Sirinhaém	33.046	40.296	2,0	6,7	41,3	53,3
Escada	57.341	63.517	1,0	3,4	79,5	85
Rio Formoso	20.764	22.151	0,6	6,5	40,2	53,3
TOTAL	995.619	1.137.381	1,4	-	-	-
Recife	1.422.905	1.537.704	0,8	2,3	100	100

Fonte : IBGE - Censos Demográficos 2000 e 2010.

Um dos elementos merecedores de observação é que, em todos os municípios do TES, as taxas de crescimento dos domicílios permanentes no período 2000 – 2010, encontram-se bem acima da taxa de crescimento da população. Um dos fatores para tal comportamento deve-se aos crescentes fluxos migratórios internos e externos

advindos do influxo de pessoas de outros estados e outros municípios do Estado de Pernambuco, grande parte em busca de oportunidades de emprego. Essa expansão na taxa de domicílio acima da taxa média de crescimento da população reflete a construção ora de novas moradias, ora a subdivisão ou ampliação de outras, que inclusive passaram a abrigar pessoas solteiras ou casais sem filhos. Há outros casos de moradias "definitivas", mais comuns nos casos de executivos ou outros profissionais de melhor remuneração que ficam efetivamente vinculados ao empreendimento por período de médio e longo prazo. Nos casos do Cabo de Santo Agostinho e Ipojuca, verificou-se acréscimo na década de 2000/2010, de 15 mil (48,5%) e de 7,4 mil (78,1%) moradias respectivamente.

Outro indicador social relevante é a evolução na taxa de urbanização. Os municípios do TES foram marcados, na década 2000 – 2010, por um amplo processo de urbanização, o que pode ser observado no quadro acima apresentado. A ampliação do processo de urbanização deveu-se sobretudo às pressões por necessidade de habitação das classes trabalhadoras e dos emigrantes, com consequente incorporação das terras no entorno das cidades. O Município de Rio Formoso, embora tenha apresentado uma taxa de crescimento populacional reduzida (de 0,6% entre 2000-2010), liderou o processo de urbanização no TES, apresentando uma taxa de crescimento de 50%. Sirinhaém destacou-se, também, com uma taxa elevada de crescimento no processo de urbanização (com 29%), seguido dos municípios de Ipojuca (com 9%) e dos municípios de Moreno (com 7%) e Escada (com 7%). Os municípios que apresentaram menores taxas de crescimento no processo de urbanização foram os municípios do Recife (0%), Jaboatão dos Guararapes (0%) e Cabo de Santo Agostinho (3%). Este aumento na taxa de urbanização não significa, necessariamente, qualidade urbanística, e sim ampliação de áreas urbanas sobre áreas rurais, implicando em aumento no preço da terra, decorrente de um processo acentuado de especulação imobiliária. Destaca-se no processo intenso de urbanização o aspecto fundiário. As terras de usinas passaram a ser negociadas para habitação, bem como a implantação de atividades produtivas.

Quando se analisa a evolução da taxa de analfabetismo, no período 2000 – 2010, observa-se uma tendência de queda significativa em todos os municípios do TES na Tabela 21, a seguir. Entretanto, o patamar ainda se encontra elevado. A incidência de

analfabetos (pessoas que não sabem ler e escrever) ainda é muito alta. Em todas as cidades a taxa de analfabetismo fica acima de 8,3% (Cidade do Recife). A pior taxa é do município de Sirinhaém com (23%), seguido de Ribeirão com (22%). Jaboatão dos Guararapes apresenta um dos melhores resultados (9,1%), o que pode ser justificado em função de sua capacidade econômica e de sua proximidade com a metrópole Recife. Interessante observar que o município de Ipojuca desfruta a posição de 2º. Maior PIB municipal e maior arrecadação per capita de Pernambuco com 20,6% de taxa de analfabetismo.

Tabela 21 – Municípios do Território Estratégico de Suape e Recife: taxa de analfabetismo (2000 – 2010)

Municípios	Taxa de Analfabetismo Ano 2000	Taxa de Analfabetismo Ano 2010
Cabo de Santo Agostinho	20,5	13
Escada	30,3	21,7
Ipojuca	30,3	20,6
Jaboatão dos Guararapes	16,4	9,1
Moreno	23,1	16,8
Ribeirão	33,5	23,3
Rio Formoso	33,8	22,8
Sirinhaém	33,4	25,4
Recife	10,6	8,3

Fonte: IBGE – Censos Demográficos, 2000 e 2010.

Como se sabe, os serviços urbanos prestados à população geram efeitos diretos sobre o nível de produtividade, sobretudo a qualidade de vida de um ambiente. Procurando conhecer essa realidade nos municípios brasileiros, o IBGE contemplou no Censo Demográfico de 2010 uma amostra de domicílios. A Tabela 22 procura fornecer retrato da qualidade de vida urbana do TES, realçando a fragilidade dos indicadores sociais analisados, referentes ao nível da qualidade urbanística do entorno dos domicílios particulares permanentes dos municípios desse território, onde se registra uma baixíssima qualidade no tecido urbano existente.

Tabela 22 – Municípios do Território Estratégico de Suape e Recife: características (%) do entorno dos domicílios particulares permanentes em áreas urbanas, 2010*

Municípios	Não Existe iluminação pública	Não Existe pavimentação do logradouro	Não Existe calçada	Não Existe arborização	Existe Esgoto a céu aberto	Existe Lixo acumulado nos logradouros
Cabo de Santo Agostinho	4,94	38,09	43,97	68,10	27,47	10,74
Escada	2,61	29,46	73,33	76,45	31,52	10,79
Ipojuca	3,80	15,86	33,15	63,32	37,48	3,92
Jaboatão dos Guararapes	5,37	48,26	53,75	78,87	31,06	6,37
Moreno	4,45	37,48	70,10	82,00	37,11	3,69
Rio Formoso	8,74	33,27	64,22	28,16	42,11	15,79
Sirinhaém	11,03	38,63	92,69	70,82	27,77	9,14
Recife	2,9	19,9	26,4	41,4	17,1	5,8

Fonte: IBGE, Censo Demográfico, 2010. *Domicílios particulares permanentes em áreas urbanas com ordenamento regular, por forma de abastecimento de água e existência e características do entorno rede geral de distribuição.

No que diz respeito à **iluminação pública**, Sirinhaém apresenta o pior indicador entre os municípios do Território Estratégico, onde cerca de 11% dos seus logradouros não possuem energia elétrica. A situação é desconcertante também em Rio Formoso (8,74%), Jaboaão dos Guararapes (5,37%), Cabo de Santo Agostinho (4,94%). Todos os municípios estudados encontram-se em situação pior do que a Cidade do Recife, onde apenas 2,9% dos logradouros não possuem este serviço.

No quesito **pavimentação**, a liderança (negativa) recai para Jaboaão dos Guararapes onde 48% dos logradouros não possuem pavimentação, seguida de Sirinhaém (38,96%) e Cabo de Santo Agostinho (38,09%).

Em Sirinhaém 92% dos **logradouros não possuem calçadas**. Os demais municípios seguem esta tendência desastrosa de ausência de calçadas. O pior indicador é em Sirinhaém, onde 92,69% das ruas não tem calçadas. Quem melhor se destaca no

questo calçada é o município de Ipojuca, onde apenas cerca de 33,15% dos domicílios particulares não possuem calçadas. Em Escada 73,3% declararam não possuir calçadas.

Com relação a **arborização**, o resultado em todos os municípios é muito ruim, com exceção de Rio Formoso que neste quesito se destaca como uma cidade arborizada, apenas 28,16% dos logradouros não possuem árvores em seu entorno.

Em Ipojuca 37,48% dos domicílios apresentam **esgoto a céu aberto** no seu entorno. O maior percentual entretanto fica com o município de Rio Formoso, onde 42,11% dos domicílios possuem esgoto a céu aberto no seu entorno. Recife, como era de se esperar, apresenta o menor percentual (17,1%) de domicílios cujo entorno apresenta esgoto a céu aberto.

No quesito lixo **acumulado nos logradouros**, todas as cidades do Território Estratégico, inclusive a cidade de Recife (5,8%), possui um percentual significativo de lixo acumulado nas ruas. A liderança recai para Rio Formoso (16%), seguida de Escada (11%) e Cabo de Santo Agostinho (11%).

Sobre o nível de desempenho da gestão municipal, o controle urbano apresenta-se como o grande problema. Foi destacado pelos entrevistados que vem ocorrendo, ao longo dos últimos anos, um sucateamento das cidades do TES em detrimento de amplos investimentos na infraestrutura do CIPS.⁵³

Retomando às entrevistas, sobre o controle urbano no território, o entrevistado “K”⁵⁴ destaca:

A minha experiência como Secretário de Desenvolvimento Econômico foi participar de alguns fóruns que tinham como objetivo a integração de cidades. O Condepe – FIDEM criou o chamado Território Estratégico com os municípios não enquadrados no processo oficial de regionalização do Estado. Criaram um território não oficial com cidades da RMR e cidades da Mata Sul chamado de TES. O critério foi muito mais econômico do que geográfico. O fórum tinha como objetivo trabalhar o controle urbano, o ambiental e a mobilidade. Esse fórum conseguiu funcionar durante 3 anos. Na época foi produzido um documento com ação prática que foi o *Programa Especial de Controle*

⁵³A Praia de Gaibu, por exemplo, localizada no município do Cabo de Santo Agostinho, foi citada como um exemplo real prático do que não deve ser feito e do preço de uma má administração pública. O mesmo efeito não ocorreu em Porto de Galinha, porque, à época, havia uma legislação de perda de isenção ISS para os pousadeiros que alugassem seus imóveis para empresas

⁵⁴Entrevista sobre **Controle urbano e plano do território**. Recife, 12 ago.2014. (Entrevista inédita).

Urbano para os 5 municípios (ação concreta). Não participavam deste fórum nem o município de Rio Formoso, nem Ribeirão. Esse foi o primeiro processo de integração de forma coletiva. A ideia era criar uma central de controle urbano ambiental, cabendo ao CONDEPE – FIDEM a coordenação. Compraram carros, computadores, softwares de georreferenciamento. O fórum do TES acabou. Tinha a missão definida que era a produção de um documento com diretrizes para o governo do estado. Uma das sugestões do fórum foi a construção da estrada para Nossa Senhora do Ó, apresentando uma solução mais técnica para o problema da mobilidade. Inclusive foi discutido neste fórum o Arco Metropolitano. O Fórum do TES foi concluído. Depois veio o Fórum Suape Global coordenado pelo Sílvio Leiming com outro foco. O Fórum Suape Global muito mais desarticulado do que o fórum do TES. As instituições que foram convidadas eram comprometidas. Mas, o que se decidia ficava lá. Havia uma grande distância entre o Diretor de Suape e o Presidente de Suape. A administração de Suape era uma coisa, outra coisa era o fórum. O fórum Suape global chegou a formular o primeiro esboço de política industrial. Esforço de água abaixo. O governador Eduardo Campos convidou um grupo de notáveis e em uma semana elaborou um plano industrial sem ouvir o fórum. Um dos aspectos importantes que merece ser ressaltado é que houve uma integração entre os secretários, criando o Consuape – Conselho de Secretários de Desenvolvimento Econômico dos Municípios do TES. Fomos aconselhados a desistir de continuar neste conselho pois o governador não nos ouviria “.

São grandes as dificuldades de estruturação do processo de planejamento no Estado, sendo este fato apontado nas entrevistas como um dos entraves a um processo de desenvolvimento amplo e sustentável. A fragilidade das instituições de planejamento do Estado é muito grande, a exemplo da Agência CONDEPE–FIDEM. Esta Instituição foi indicada, nas entrevistas, que, se bem aparelhada, poderia ser a grande articuladora do processo de planejamento do estado, pois possui tradição e pessoal técnico experiente. Foi citada em várias entrevistas, por exemplo, a experiência de parceria produtiva entre a Agência CONDEPE–FIDEM e o BNDES por meio do *Programa Especial de Controle Urbano e Ambiental do TES*. O BNDES financiou R\$10 milhões para compra de equipamentos para a elaboração, por exemplo, de imagens satélites do CIPS, bem como a revisão dos Planos Diretores Municipais, e revisão da Lei do Uso do Solo dos municípios, entre outros componentes. Entretanto, este programa ainda encontra-se em andamento, aguardando-se seus resultados.

Sobre os problemas relativos à gestão metropolitana Lacerda e Ribeiro (2014) destacam que mesmo com os avanços ocorridos nos últimos anos através da criação de instrumentos institucionais de regulação – a exemplo da Lei da Parceria Público Privada (2002) e Lei dos Consórcios (2005) –, há um vácuo no sistema de gestão dos

territórios metropolitanos na maior parte das regiões metropolitanas do país. Para as autoras o problema central é muito mais político do que de gestão e as ações coletivas metropolitanas em geral são desconexas . A criação de estruturas institucionais, por si só, não dão conta sozinha de favorecer a governança metropolitana se não existir um sistema político organizado, como afirmam as autoras (LACERDA E RIBEIRO, 2014).

Uma das indagações feitas por um dos entrevistados refere-se ao pouco ou nenhum investimento feito nas cidades de influência direta do CIPS. Sobre o futuro do TES, os entrevistados comparam ao que aconteceu com Camaçari, na Bahia, e com Macaé, no Rio de Janeiro. Cidades-regiões que tinham muito dinheiro, mas que a riqueza não pertence ao território. Macaé, sede da Petrobrás, possui 3.500 empresas ligadas ao setor de petróleo. A cidade possui alto índice de violência e de consumo de drogas. Macaé, que tinha 30 mil habitantes, agora possui 300 mil habitantes, destaca um dos entrevistados .

Há uma convergência entre os entrevistados de que a existência de fóruns de discussão, com encaminhamentos concretos de propostas, é algo extremamente relevante para o processo de concertação social e de tratamento mais eficaz dos problemas econômicos e sociais do TES. Foram concebidos dois fóruns de discussão relevantes que tinham como objetivo a integração de cidades: o Fórum do Território Estratégico e o Fórum Suape Global. Embora com resultados questionáveis, são necessários e fundamentais ao processo de integração dos municípios.

Sobre o futuro do TES, o entrevista “Y”⁵⁵, afirma:

As mudanças no território dependem fundamentalmente do governo estadual e passariam necessariamente pelo fortalecimento do órgão de planejamento CONDEPE/FIDEM. Do ponto de vista dos municípios não existe esta possibilidade e as perspectivas não são das melhores. Existe no âmbito do governo do estado um *Programa Especial de Controle Urbano de Ambiental* do TES, mas que ainda não decolou. No Estado existe uma tentativa do governo estadual de uma descentralização do ponto de vista produtivo, inclusive . Hoje Suape chegou em um estágio que escolhe seus empreendimentos estratégicos. A primeira pergunta que faz é se o empreendimento necessita de infraestrutura portuária, caso não precise, é encaminhado para outro Distrito industrial. A única iniciativa conhecida na RMR de criação de nova centralidade é a “Cidade da Copa”, que é

⁵⁵Entrevista sobre o **Futuro do TES**. Recife, 30 jul. 2014. (Entrevista inédita).

uma tentativa de difícil consolidação. Acredito que a descentralização produtiva deverá ocorrer no longo prazo, mas não a descentralização humana, esta deverá ser concentrada na Cidade do Recife e no tentáculo de Jaboatão dos Guararapes, chegando até Praia do Paiva de forma muito limitada tendo em vista a inexistência de ambiência e de economias aglomerativas atrativas para a classe média pernambucana e não pernambucana.

Não obstante, as entrevistas realizadas indicam um otimismo relativamente ao processo de desenvolvimento industrial do CIPS. A maioria considera que os projetos implementados possibilitaram, sobretudo nos últimos 6 anos, a criação de nova estrutura produtiva para o Estado de Pernambuco, calcada em projetos industriais de médio e grande porte. Ademais, esta nova estrutura produtiva não aponta para mudanças na dinâmica social espacial dos municípios que compõem o TES, já que, para a maioria dos entrevistados, o processo de planejamento foi falho e desestruturado. Houve, na verdade, um efetivo sucateamento das cidades. O CIPS avançou, as cidades não. E isso por uma série de fatores, com destaque para a incapacidade de se gerar um processo de concertação entre todos os atores.

Contudo, de um modo geral, os entrevistados concordam e reafirmam a hipótese central desta tese, de fortalecimento da estrutura monocêntrica da metrópole recifense, sendo o Recife o polo fornecedor de serviços especializados ao CIPS e concentrador da estrutura de comando de todo esse processo de desenvolvimento. Ficou claro também por meio dos dados e das entrevistas que o modelo de desenvolvimento implementado ao longo dos últimos anos ocorreu nos moldes de uma “modernização conservadora” calcado na coalização entre o capital imobiliário, o capital financeiro e a tecnocracia. Isto é bem enfatizado na fala de um dos entrevistados ao afirmar: “O Fórum Suape Global chegou a formular o primeiro esboço de política industrial. Esforço de água abaixo. O Governador Eduardo Campos convidou um grupo de notáveis e, em uma semana, elaborou um plano industrial sem ouvir o Fórum”, destaca o entrevistado “Y”⁵⁶.

Por fim, não há dúvida de que o Município do Recife encontra-se, utilizando as palavras de Azzoni (1986), dentro de um “campo aglomerativo”. Para Azzoni (1986), o campo aglomerativo refere-se a uma rede urbana hierarquizada e geograficamente integrada, a exemplo do que se consolida no entorno de São Paulo. No caso em

⁵⁶Entrevista sobre **Política industrial**. Recife, 12 ago.2014. (Entrevista inédita).

estudo, encontra-se em curso na Cidade do Recife a estruturação de uma rede urbana conectando sobretudo a metrópole recifense ao litoral sul. Trata-se de um “campo aglomerativo”, com grandes fragilidades de conexão econômica e social, formado por nucleações urbanas com relativo dinamismo, apresentando grandes descontinuidades e interrupções nas conexões territoriais. Nessas nucleações, como mencionado, destaca-se o conjunto formado pelos bairros de Piedade, Candeias e Barra de Jangada, localizados no Município de Jaboatão dos Guararapes. Este conjunto destaca-se pela sua dinâmica econômica, notadamente em termos de comércio e serviços.

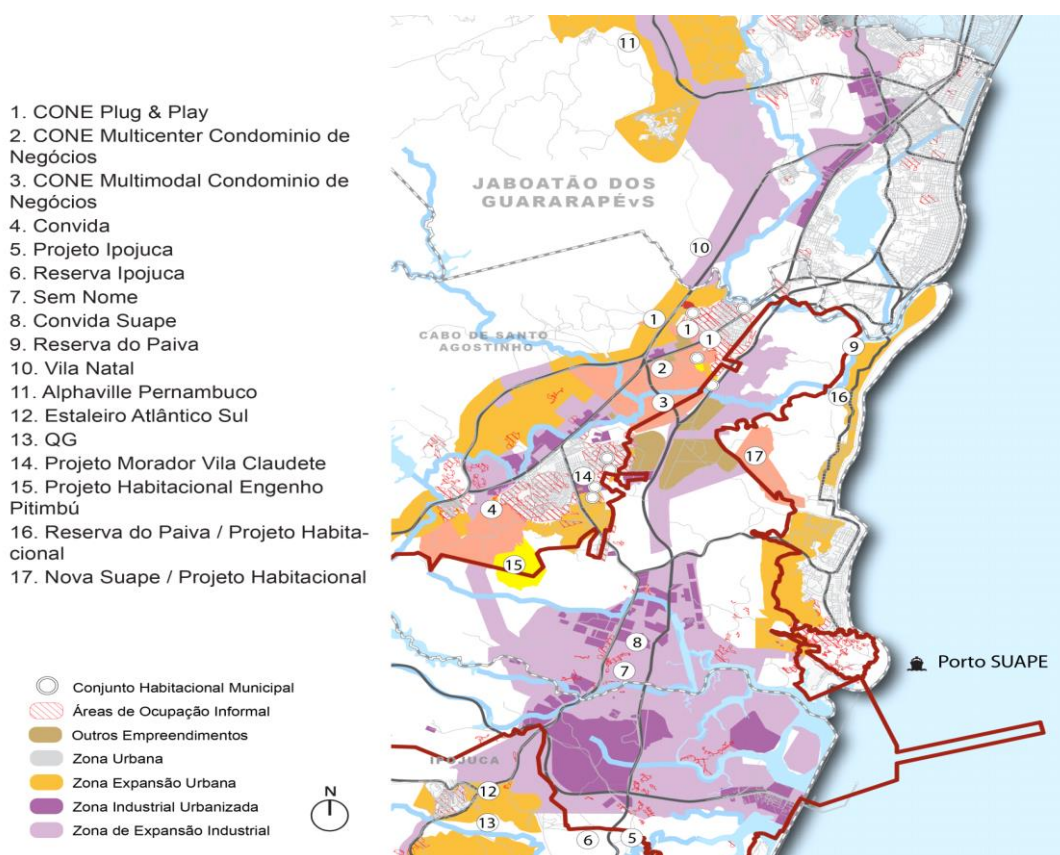
Tratam-se de nucleações urbanas vizinhas ao núcleo central da metrópole recifense e que foram profundamente influenciadas e incorporadas à sua dinâmica espacial e econômica, além de fortalecidas nos últimos nos últimos 10 anos.

5.3. Investimentos imobiliários implantados e anunciados

Frente à elevada demanda gerada por habitações no TES, vêm sendo implantados e anunciados vários empreendimentos imobiliários direcionados a diferentes segmentos sociais, localizados, em geral, fora dos seus núcleos urbanos caracterizados, como visto, por uma urbanização precária.

O mapa a seguir, extraído do estudo Diagonal/Ceplan (2012) apresenta a distribuição espacial dos principais investimentos imobiliários anunciados e alguns já implantados e outros em implantação para a Região do TES, bem como as diversas zonas de desenvolvimento urbano e industrial do TES.

Figura 19 –Projetos produtivos e imobiliários do TES (empresas implantadas ou anunciadas)



Fonte: Projeto Suape Sustentável, Diagonal – Ceplan, 2012.

Entre os projetos enumerados no mapa acima, chamam atenção, além dos produtivos e logísticos, os imobiliários relacionados no quadro a seguir, extraído de uma reportagem publicada no *Caderno de Economia* do *Jornal do Commercio* do Recife, em 3 de agosto de 2014⁵⁷, onde são apresentados os principais projetos em implantação no TES. O objetivo principal destes complexos imobiliários é responder às demandas da expansão do Recife para o litoral sul, a partir do conceito de bairro planejado. Na reportagem, foi destacado que, dos 14 projetos anunciados em 2012,

⁵⁷A reportagem do *Jornal do Commercio* do Recife de 03 de agosto de 2014, intitulada “Onde o negócio é urbanizar”, de autoria do jornalista Giovanni Sandes, traz uma radiografia atualizada do andamento do processo de implantação dos grandes complexos imobiliários anunciados para o TES e para a RMR, também chamados de cidades planejadas. (SANDES, Giovanni. Onde o negócio é urbanizar. *Jornal do Commercio*. Recife, 03 ago. 2014. Caderno de Economia.)

mais da metade ficou no papel. Dos que apresentam algum movimento, dois encontram-se no início das obras, um está em fase de terraplenagem e quatro não têm perspectivas. O projeto realmente em amplo processo de desenvolvimento é o pioneiro Reserva do Paiva, que desfruta de um grande cartão postal.

Esse complexo encontra-se na sexta etapa de execução. Próximo a ele, no bairro de Barra de Jangada, assiste-se a uma explosão imobiliária de torres de apartamentos (são 11 torres de 30 andares em fase de conclusão). A grande expectativa do mercado imobiliário é a implantação de um empreendimento semelhante à Reserva do Paiva: o Convida Suape (com perspectivas de implantação em 10 anos), na *express way*, da Cidade de Cabo de Santo Agostinho, próximo ao bairro da Charneca. Trata-se de grande empreendimento imobiliário cujo objetivo maior é criar produtos para as classes de A a C, através de mix de produtos, que caracteriza uma área urbana como educação escolar de qualidade até o grau universitário, serviços de alimentação e comércio. O Convida Suape é, na visão dos empreendedores, uma cidade e não um bairro. A expansão do Recife para o litoral sul é a grande aposta dos investidores. Os empreendedores dão como exemplo a expansão urbana ocorrida na Grande São Paulo, com Osasco e Santo André. Segue abaixo, a tabela extraída da reportagem do Jornal do Comércio, em 3 de agosto de 2014.

Tabela 23 – RMR e TES: complexos imobiliários em implantação

Empreendimento	Localização	Empreendedores	Características	População Estimada
Complexos Imobiliários em Implantação no Território Estratégico de Suape (Eixo Sul)				
Reserva Villa Natal	Jaboatão dos Guararapes	Moura Dubeux e MRV	3.700 unidades populares em 100 edifícios, em 37 hectares	15 mil pessoas
Alphaville Pernambuco	Jaboatão dos Guararapes	Alphaville	540 lotes na primeira fase, 561 residências e 41 lotes multiuso na segunda, em 900 ha	5 mil pessoas nas duas fases
Reserva Ipojuca	Ipojuca	Pernambuco Construtora Soft	4.846 residências, em 71,6 hectares	20 mil pessoas
Reserva do Paiva	Cabo de Santo Agostinho	Odebrecht Realizações Imobiliárias, Grupo Cornélio Brennand, Grupo Ricardo Brennand, Promovalor Investimentos (na terceira etapa)	10 mil unidades imobiliárias (entre residências, flats, salas comerciais, espaços corporativos de comércio, hotéis e serviços), em 550 hectares	50 mil pessoas incluindo população flutuante
Convida Suape	Cabo de Santo Agostinho	Moura Dubeux, Cone S.A. e futuros incorporadores	25 mil residências em 470 hectares	100 mil pessoas
Complexos Imobiliários em Implantação na RMR (Eixo Norte)				
Reserva Lourenço	São Lourenço da Mata	Pernambuco Construtora Soft	2.048 unidades em 32 hectares	10 mil pessoas
Nothville	Goiana	AWM Engenharia, CA3 Construtora e Construtora Maluz	10 mil unidades imobiliárias (entre residências, flats, salas comerciais, espaços corporativos de comércio, hotéis e serviços), em 50 hectares	10 mil pessoas
Reserva Camará	Camaragibe	FMSA Carrilho, Romarco, AB Corte Real, Masf, Consult Engenharia e Casa Grande Engenharia	10 mil unidades imobiliárias (entre residências, flats, salas comerciais, espaços corporativos de comércio, hotéis e serviços), em 50 hectares	10 mil pessoas

Fonte: SANDES, Giovanni. Onde o negócio é urbanizar. **Jornal do Commercio**. Recife, 03 ago. 2014. Caderno de Economia.

Sobre as cidades planejadas, o entrevistado “K”, destaca⁵⁸:

Falar em cidades planejadas, só na imaginação, sem falar em estruturar o que já existe é um absurdo. Falar em cidade planejada é falar em uma “bolha”. É falar em uma “ilha” no meio do inferno social.

⁵⁸Entrevista sobre **Cidades planejadas**. Recife, 12 ago.2014. (Entrevista inédita).

Para você ter uma ideia, a Sadia, antes de se instalar em Vitória de Santo Antão, passou um dia e meio em Suape. Queria saber quantas clínicas e hospitais existiam em Ipojuca, qual era a qualidade desses hospitais. Visitaram vários hospitais. Havia uma preocupação grande com a cidade, com a qualidade da cidade. O que acontece hoje é que houve um sucateamento das cidades e um investimento no Complexo Industrial. Cabo de Santo Agostinho e Ipojuca tiveram grandes impactos negativos. Reverter isso é muito complicado. Com relação aos empreendimentos imobiliários, a Praia do Paiva está começando a ser criada. Paiva tem um cheiro artificial. Ainda não tem o aval da cidade do Recife! No Convida Suape, só o fato de estar perto do trabalho não justifica morar lá. Sobre Escada e Moreno, ambas se tornaram cidades com Distritos Industriais. Participei ativamente da montagem do Distrito Industrial de Escada. Essas cidades viraram cidades escravas do Distrito Industrial. Todas criaram seus Distritos Industriais, inclusive, Rio Formoso e Sirinhaém. Não vejo o movimento de Recife para o TES. Vejo o movimento ao contrário. Todos querem se aproximar do centro urbano mais dinâmico. Fazer um clone de Recife lá, não existe. Como garantir que as boas escolas vão para lá. Todos terão que estudar na mesma escola? Só em Dubai tem essa coisa de transplantar! A tese de descentralização não existe. São Paulo desmente. Só inchou e cresceu cada vez mais. Esse movimento de esvaziamento da principal centralidade não aconteceu em São Paulo. Não acredito que acontecerá com o Recife .

Sobre os empreendimentos imobiliários em curso dentro do TES destaca o entrevistado W⁵⁹:

A Moura Dubeux comprou toda a área em torno da *express way*, próximo ao bairro Charneca, objetivando construir um condomínio classe A, B e C. Esse empreendimento imobiliário deve ficar na classe C. Na verdade deve ser transformado em um grande condomínio habitacional. Ipojuca tem dois grandes loteamentos: o Loteamento Pernambuco Construtora que fica dentro da Cidade de Ipojuca e a Usina Ipojuca que consiste em loteamento no interior da Usina Trapiche. Não ouvi falar mais neste condomínio. Acho que não saiu do papel.

Sobre cidades operárias ressalta o entrevistado “X”⁶⁰:

Falar em cidades operárias sem analisar se terão muitos operários é discutível. A articulação Estado, capital imobiliário e fundiário mudou a força do capital financeiro. O importante é construir... construir. Ninguém está preocupado se isso vai funcionar. Importante destacar que a cidade-região não está na perspectiva metropolitana. O Censo de 2010 mostra que tem 2 polos importantes: Ipojuca e Recife. O polo de Ipojuca deve ser situado no tempo. O Censo de 2020 deverá mostrar outra perspectiva. Para a Mata Sul é mais complicado. No caso da Mata norte, Goiana está ligada a João Pessoa. A famosa cidade-região está se configurando, mas dentro de uma nova

⁵⁹. Entrevista sobre **Empreendimentos imobiliários no TES**. Recife, 09 ago. 2014. (Entrevista inédita).

⁶⁰Entrevista sobre **Cidades operárias**. Recife, 10 ago. 2014. (Entrevista inédita).

perspectiva. A tendência é o operariado industrial não crescer. A conjuntura tem um espaço de tempo mais curto. De fato, no período 2010, referente às migrações pendulares para o trabalho, a Cidade do Cabo de Santo Agostinho, tornou-se ponto de atração de mão de obra, quase equivalente ao polo Recife. Mas, foi um período específico. De fato, em 2010, Ipojuca passou a ser um polo fundamental, com um grande deslocamento de peões de obra. Quando isso terminar a estrutura produtiva instalada lá, vai gerar atração para quem? É preciso analisar o tipo de emprego que vai ser gerado nestas fábricas após o período de construção e a quantidade desses empregos. Hoje vejo uma grande quantidade de construções na Mata Norte (Casa Caiada). Há uma grande quantidade de apartamentos já distribuídos em Piedade e Jaboatão que talvez não se tenha tanta demanda. Os executivos de Suape continuarão morando em Recife, Boa Viagem, Candeias e Paiva. Existem muitas construções não concluídas. O que é importante é o tempo... tempo de construção de uma coisa... Acho que valeria a pena pensar as ilusões de planejamento da RMR: 1) 5 milhões de pessoas para os anos 1990?; 2) argumentos de se levar 100 mil pessoas para um loteamento no TES? 3) a localização dos conjuntos habitacionais ligados ao Distrito Industrial? São perguntas que merecem melhor estudo.

Sobre as perspectivas de atração de moradias dos executivos e a situação dos trabalhadores chão de fábrica de Suape, o entrevistado “M”, destaca⁶¹:

Os trabalhadores do estaleiro (chão de fábrica) moram espalhados na RMR, indo desde Paulista, passando por Escada, Cabo e Ipojuca. Em algumas empresas a mão de obra é toda de Ipojuca, a exemplo da *Wind Power*. O estaleiro PROMAR (com 700 empregados) conseguiu contratar toda a mão de obra do Cabo e de Ipojuca. A mão de obra é sazonal e trabalha sob encomenda, o que dá oportunidade dessas pessoas de terem sua própria empresa. Recife não tem tendência de decadência, nem de perda de centralidade, e sim de reforço. Talvez o problema da mobilidade leve à criação de novas centralidades

O Município de Ipojuca possui uma pequena franja de investimentos imobiliários (Muro Alto e Porto de Galinhas) de alto padrão e restrito, não caracterizando indício de centralidade. Os entrevistados destacam que a alta gestão das empresas não está dentro do CIPS, a exemplo da Petrobrás e da Petroquímica Suape. No caso da Petrobrás, a estrutura de comando é na capital Recife (prédio do JCPM) que se reporta ao Rio de Janeiro (comando central). Por outro lado, foi destacado o esforço do CIPS em criar as condições para que estes escritórios e centrais se desloquem para o Complexo. Para isto, está sendo implantado o “Latitude Suape”, que consiste em 6 (seis) torres para suprir a demanda de serviço. O “Latitude Suape”, consiste em

⁶¹ Entrevista sobre **Perspectivas de atração de moradias dos executivos e a situação dos trabalhadores chão de fábrica de Suape**. Recife, 09 ago. 2014. (Entrevista inédita).

um conglomerado de escritórios e centros administrativos, cujo objetivo é atrair os escritórios centrais dessas empresas para localidades próximas do centro administrativo do complexo. É unanimidade, portanto, entre os entrevistados, que a estrutura da Cidade do Recife concentra a inteligência e a estrutura de serviços e que a estrutura de poder e de comando ainda está na capital pernambucana.

Sobre o desenvolvimento de projetos imobiliários e de cidades planejadas no TES é convergente a percepção da dificuldade de implantação destes complexos e da não existência de movimento do Recife para o TES. Todos querem se aproximar do centro urbano mais dinâmico. As pessoas são cada vez mais urbanas e metropolitanas.

É unanimidade entre os entrevistados de que a tese de descentralização, no sentido do TES, não existe. As pessoas não vão sair de Recife para morar nas cidades do TES. Recife tende a fortalecer ainda mais a sua centralidade. Um dos exemplos citados é a Cidade de São Paulo que cresceu ainda mais com o desenvolvimento do seu entorno. Esse movimento de esvaziamento da principal centralidade, não aconteceu em São Paulo, e não acontecerá com o Recife.

Com relação aos empreendimentos imobiliários, existe uma aposta de que a Praia do Paiva, que está começando a ser criada, servirá de abrigo para parte dos executivos de Suape. Mas, um dos entrevistados destaca que esse empreendimento tem “um cheiro artificial e ainda não tem o aval da Cidade do Recife”. Embora a Praia do Paiva possua centros empresariais para suprir a demanda de serviços, os serviços especializados ainda estarão na Cidade do Recife. Além disso, a Praia do Paiva se configura como segunda residência. Um dos entrevistados destaca “se você passar à noite na Praia do Paiva verá que as casas estão apagadas, o que caracteriza um projeto imobiliário de segunda residência”.

Sobre os grandes projetos imobiliários há que fazer uma diferenciação entre o “Cone Logístico” e o Projeto Habitacional Convida Suape, ambos empreendimentos com capital do Grupo Moura Dubeux. O “Cone Logístico” é um projeto de infraestrutura. Não é no Cabo, e sim em Jaboatão dos Guararapes. Jaboatão é hoje grande Centro Logístico de Pernambuco. Na Muribeca, bairro localizado no Município de Jaboatão dos Guararapes, estão todas as grandes empresas com estrutura logística.

O capítulo a seguir tem como objetivo apresentar o modelo nuclear esperado para a nova configuração espacial metropolitana, que exclui a possibilidade de estruturação de uma cidade-região no entorno da Cidade do Recife.

6 –METRÓPOLE RECIFENSE E TES: REFORÇANDO A CENTRALIDADE DA CIDADE DO RECIFE

Neste capítulo conclusivo é analisado o desempenho recente da Cidade do Recife como centro dinâmico de uma rede urbana regional. O capítulo encontra-se dividido em duas seções. O primeiro Item trata do comando da Cidade do Recife na RMR e do TES. São analisados estudos recentes que denotam a importância desta metrópole no processo de condução da rede de cidades na RMR. No Item 2 é feita uma leitura e interpretação integrada entre o TES e a Cidade do Recife sob a ótica da sua configuração espacial impulsionada pelos movimentos econômicos. Conclui-se sobre a impossibilidade de surgimento a longo e médios prazos de uma cidade-região no entorno da metrópole Recife.

6.1 Recife no comando do TES

A análise das estruturas e redes urbanas brasileiras e suas relações entre cidades e regiões vem sendo sistematicamente estudado pelo IBGE desde meados da década de 60. O primeiro estudo elaborado pelo IBGE intitula-se *Esboço preliminar da divisão do Brasil, em espaços polarizados*, publicado em 1967. O estudo seguinte, publicado em 1972, atualizou o primeiro e se intitulou *Divisão do Brasil em Regiões Funcionais Urbanas*. Tratam-se de dois estudos relevantes e embrionários para o entendimento do processo de desenvolvimento regional e urbano brasileiro, possibilitando contribuições às políticas de desenvolvimento. Especificamente o estudo de 1972 permitiu uma análise do sistema hierarquizado de divisão territorial das cidades, servindo de modelo para uma política de desenvolvimento urbano e regional. A metodologia obedeceu ao método de contagem de relacionamentos ou vínculos mantidos entre os centros urbanos em três setores de atividades: fluxos agrícolas, distribuição de bens e serviços à economia e a população. Para a definição dos centros, outras variáveis foram incorporadas, com destaque para: a) população; b) número total de relacionamentos em todo o território nacional; c) número de relacionamentos dentro de sua área de influências; d) número de centros subordinados.

De acordo com o estudo, no ano de 1970, a Cidade do Recife desfrutava a posição de metrópole da Região Nordeste, com grande projeção regional, abrangendo os estados de Pernambuco, Paraíba, Rio Grande do Norte, Alagoas, metade do sul do Piauí e sudeste do Maranhão. A área total de influência da metrópole era de 431.207 km², com uma população de 10.339.731 habitantes.

O estudo *Regiões de Influência das Cidades*, publicado no ano de 1987 é uma revisão do estudo *Divisão do Brasil em Regiões Funcionais Urbanas*, publicado no ano de 1972. Objetivou retratar o quadro da rede de influência e da dinâmica das cidades brasileiras, tendo como base a teoria das localidades centrais de Christaller (1930). Procurou, assim, descrever e caracterizar de forma hierárquica os diversos arranjos espaciais. Na sua construção, foram aplicados 1.416 questionários nas sedes municipais previamente selecionadas em função de possuir um grau mínimo de atividades que potencialmente possibilitassem o exercício da centralidade. A partir dessa pré-seleção, foram estruturados questionários específicos com perguntas-chave que pudessem medir o grau de centralidade, a exemplo da procedência das pessoas e a consequente utilização de serviços na localidade.

No ano de 1993, dando continuidade aos estudos iniciados na década de 60, o IBGE apresentou uma nova versão do estudo *Região de Influência das Cidades*. Este trabalho, embora tenha sido realizado em 1993, foi publicado no ano 2000. Novamente apoiando-se nos referenciais teóricos da *Teoria dos Lugares Centrais*, de Christaller, o estudo buscou definir o nível de centralidade das cidades brasileiras. O trabalho é apresentado em forma de cartograma e quadro. O método estabelecido foi capaz de revelar o nível máximo de centralidade para as seguintes cidades: São Paulo, Rio de Janeiro, Curitiba, Porto Alegre, Goiana, Salvador, Recife, Fortaleza. Todas consideradas cabeças de rede.

O último estudo relevante sobre as aglomerações urbanas brasileiras de autoria do IBGE é o *REGIC – Regiões de Influência das Cidades*, publicado no ano de 2008. Neste estudo, o quadro metropolitano do Brasil seria composto por uma "grande metrópole nacional" (São Paulo), duas "metrópoles nacionais" (Brasília e Rio de Janeiro) e 9 "metrópoles regionais", onde estariam as seguintes cidades: Belo Horizonte, Porto Alegre, Recife, Salvador, Curitiba, Belém, Fortaleza, Goiania e Manaus. O estudo do REGIC identifica, portanto, 12 metrópoles. Além disso,

reconhece 70 "capitais regionais", 169 "centros sub-regionais", 556 "centros de zona" e 4.473 "centros locais".

A hierarquia identificada no REGIC – 2007 (2008) identificou a influência das cidades por meio das redes criadas nos diversos territórios, levando-se em conta a capacidade de gestão do território e a intensidade dos relacionamentos econômicos.

Em 2009, o estudo produzido pelo Observatório das Metrópoles intitulado *Hierarquização e identificação dos espaços urbanos*, coordenado pelo Prof. Luiz Cesar de Queiroz Ribeiro, apontava que os espaços urbanos metropolitanos devem ser dimensionados pelo seu grau de importância, em função dos seguintes elementos: i) complexidade e diversidade de funções e sua abrangência espacial; ii) papel de comando e coordenação em relação à rede urbana; iii) tamanho populacional e econômico; iv) mercado de trabalho diversificado; v) concentração de perícia, vi) conhecimento e serviços avançados; e vii) progresso tecnológico. Segundo esse estudo, a cidade de São Paulo seria a metrópole com maior grau de importância (RIBEIRO et al, 2009, p. 4).

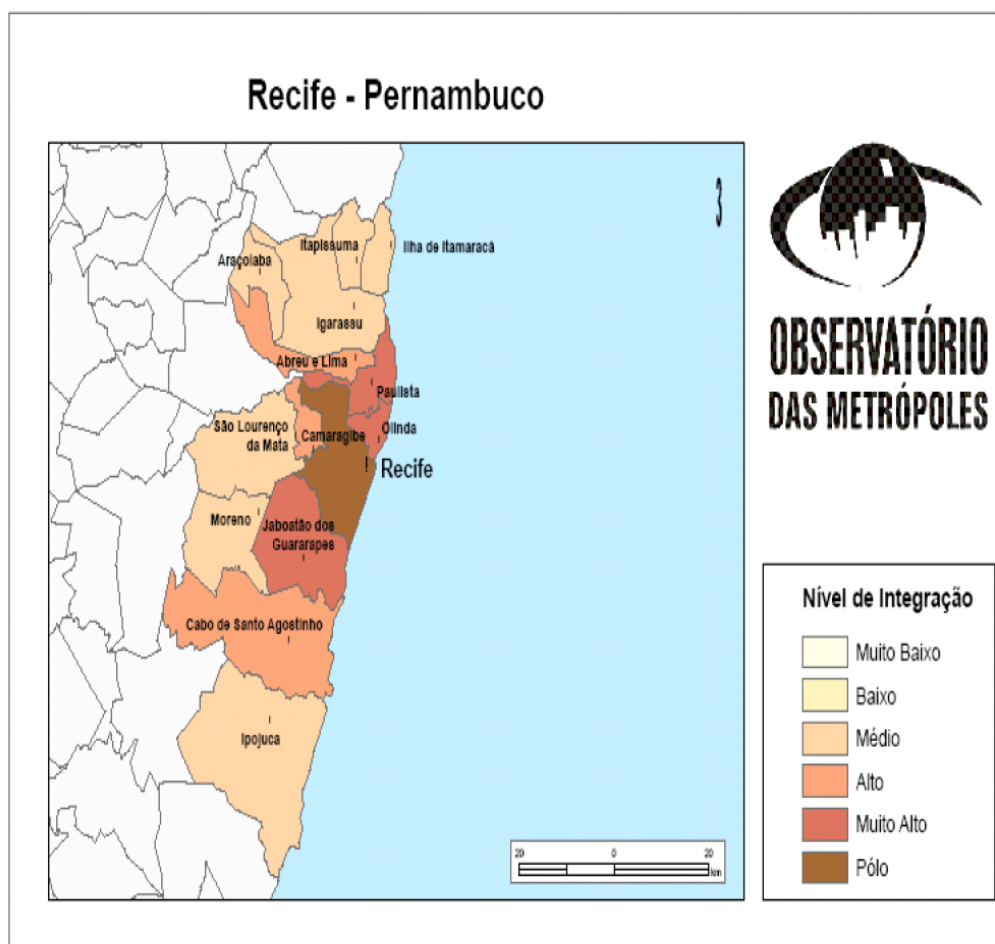
Apoiados na teoria de Christaller (1933) das localidades centrais, descrita no Capítulo 1, com as devidas adaptações, os estudos sobre as *Regiões de Influência das Cidades* constituem-se em um referencial teórico-conceitual extremamente relevante para o entendimento da evolução da rede urbana brasileira e o grau de articulação entre as cidades nas quatro últimas décadas. Ao hierarquizar os centros urbanos do país, de acordo com o seu grau de relevância na oferta de serviços e equipamentos urbanos, o REGIC possibilita um melhor entendimento das relações e dos diversos elementos determinantes da organização territorial do Brasil.

Ainda sobre a intensidade das conexões, outro estudo – elaborado pelo Observatório das Metrópoles, no ano de 2009 e intitulado *Relatório Estadual de avaliação dos Planos Diretores Participativos de Pernambuco* –, avalia o nível de integração dos municípios metropolitanos a partir de: 1) Polo; 2) Muito alta; 3) Alta; 4) Média; 5) Baixa; 6) Muito baixa. A integração entre os diversos municípios e, em particular, com o Polo, foi medida a partir das seguintes variáveis: ritmo de crescimento da população e sua concentração; perfil da ocupação dos trabalhadores; presença de funções específicas e indispensáveis à circulação de pessoas e mercadorias (portos e aeroportos); e

capacidade de geração de renda pela economia local, expressa por sua participação no PIB da Região (OBSERVATÓRIO DAS METRÓPOLES, 2009).

Neste caso, os municípios que compõem a RMR apresentaram quatro níveis de integração. O Recife foi classificado como polo. Os municípios de integração muito alta são: Olinda, Jaboatão dos Guararapes e Paulista. Os municípios de integração alto em relação à metrópole Recife. Os municípios de nível de integração médio são: Ipojuca, Moreno, São Lourenço da Mata, Igarassu, Itapissuma e Araçoiaba. No referido estudo, os níveis baixos e muito baixos de integração ao polo não foram detectados.

Figura 20 – RMR: níveis de integração dos municípios



Fonte: Relatório Estadual de avaliação dos Planos Diretores Participativos de Pernambuco, Observatório das Metrópoles – Pernambuco, 2009.

O estudo mais recente sobre a efetividade e potencial de Influência das Cidades, no âmbito do projeto *Regiões de Influência das Cidades* (REGIC), foi publicado em abril de 2013, com o título *Divisão Urbano-Regional* e constitui o produto final do REGIC,

2008. Neste estudo, foram redefinidos novos arranjos, com novas delimitações urbanos regionais, denominadas de *Regiões de Articulação Urbana* e objetivam captar as transformações ocorridas no Brasil no período recente. Foram adotadas três escalas de referência, cujas tipologias são: (Nível 1) Regiões ampliadas de articulação urbana, geralmente ligadas a uma metrópole; (Nível 2) Regiões intermediárias de articulação urbana, regiões ligadas a uma capital regional ou centro sub-regional; e (Nível 3) Regiões imediatas de articulação urbana que são regiões ligadas geralmente a um centro sub-regional ou centro de zona.

As chamadas regiões ampliadas de articulação urbana (Nível 1) consistem na escala mais ampla e revelam a importância dos fluxos materiais e imateriais na configuração territorial e na liderança dos grandes centros urbanos. O estudo identificou a existência no Brasil de 14 *Regiões Ampliadas de Articulação Urbana* comandadas pelas principais cidades do território nacional. Dentre os principais "centros urbanos regionais" no Nordeste, destacaram-se as cidades de Fortaleza, Recife e Salvador⁶².

O quadro, a seguir, apresenta esquematicamente o grau de interação e de influência da metrópole Recife em relação a outras cidades e capitais que desfrutam da posição de Regiões Ampliadas de Articulação Urbana – nível 1. Essa metrópole exerce um forte poder de influência de nível 1, nas capitais do Rio Grande do Norte, Alagoas e Paraíba e várias cidades destes estados. No caso dos municípios do TES, este poder se amplia em todas as dimensões. Recife desfruta da condição de “Região Ampliada, Intermediária e Imediata de Articulação Urbana”, no próprio Município de Recife e nas cidades do Cabo de Santo Agostinho, Jaboatão dos Guararapes e Escada, conforme pode ser observado no quadro a seguir.

⁶²No Sul, as cidades de Porto Alegre e Curitiba. No Sudeste, São Paulo, Rio de Janeiro e Belo Horizonte. No Norte, Manaus, Belém e Porto Velho. No Centro-Oeste: Cuiabá.

No que diz respeito às Regiões Intermediárias de Articulação Urbana (Nível 2) foram identificadas 161 regiões. As Regiões Intermediárias de Articulação Urbana são regiões com moderada centralidade possuidora de centros urbanos nos níveis de capital regional A, B e C e de centro sub-regional. Com relação às regiões imediatas de articulação urbana (Nível 3) foram identificadas 482 regiões, identificadas a partir da subdivisão das Regiões Intermediárias de Articulação Urbana. São regiões formadas em torno dos centros sub-regionais A, e B e dos centros de zona A e B, de atuação abaixo da capital Regional, caracterizada pela presença de atividades e produtos de baixa complexidade.

Quadro 5 – Regiões ampliadas, intermediárias e imediatas de articulação urbana: graus de influência

Nome do Município	Unidade da Federação	Regiões Ampliadas de Articulação Urbana – nível 1	Regiões Intermediárias de Articulação Urbana – nível 2	Regiões Imediatas de Articulação Urbana – Classificação final
Maceió	AL	Recife	Maceió	Maceió
Rio Largo	AL	Recife	Maceió	Maceió
Coqueiro Seco	AL	Recife	Maceió	Maceió
Santa Luzia do Norte	AL	Recife	Maceió	Maceió
Satuba	AL	Recife	Maceió	Maceió
São Lourenço da Mata	PE	Recife	Recife	Recife
Moreno	PE	Recife	Recife	Recife
Jaboatão dos Guararapes	PE	Recife	Recife	Recife
Abreu e Lima	PE	Recife	Recife	Recife
Ilha de Itamaracá	PE	Recife	Recife	Recife
Recife	PE	Recife	Recife	Recife
Itapissuma	PE	Recife	Recife	Recife
Paudalho	PE	Recife	Recife	Recife
Camaragibe	PE	Recife	Recife	Recife
Cabo de Santo Agostinho	PE	Recife	Recife	Recife
Paulista	PE	Recife	Recife	Recife
Olinda	PE	Recife	Recife	Recife
Escada	PE	Recife	Recife	Recife
Igarassu	PE	Recife	Recife	Recife
Lagoa Seca	PB	Recife	Campina Grande	Campina Grande
Queimadas	PB	Recife	Campina Grande	Campina Grande
Campina Grande	PB	Recife	Campina Grande	Campina Grande
Bayeux	PB	Recife	João Pessoa	João Pessoa
Cruz do Espírito Santo	PB	Recife	João Pessoa	João Pessoa
Santa Rita	PB	Recife	João Pessoa	João Pessoa
Cabedelo	PB	Recife	João Pessoa	João Pessoa
João Pessoa	PB	Recife	João Pessoa	João Pessoa
São Gonçalo do Amarante	RN	Recife	Natal	Natal
Parnamirim	RN	Recife	Natal	Natal
São José de Mipibu	RN	Recife	Natal	Natal
Extremoz	RN	Recife	Natal	Natal
Natal	RN	Recife	Natal	Natal
Nísia Floresta	RN	Recife	Natal	Natal
Macaíba	RN	Recife	Natal	Natal

Fonte: Divisão Urbano Regional, IBGE, 2013.

A partir de ajustamentos feitos no estudo do IBGE (2013), foi possível definir o nível de articulação entre a metrópole do Recife e os municípios do Território de Estratégico de Suape. Chegou-se à síntese apresentada no Quadro 6, a seguir, onde

se observa forte grau de polarização/centralidade da Cidade do Recife em relação aos municípios que compõem o chamado TES e a RMR. Foram consideradas todas as situações de grau de articulação (região ampliada de articulação urbana, região intermediária e região imediata) desempenhado pela Cidade do Recife, demonstrando o seu elevado nível de centralidade. Merece ressalva, entretanto, que, em face dos pesados investimentos produtivos que vêm sendo implantados na região, as cidades mais diretamente conectadas à Cidade do Recife, a exemplo do Cabo de Santo Agostinho, Escada, Moreno e Jaboatão dos Guararapes, desfrutam de uma situação tipificada claramente como de polo da região ampliada de articulação urbana em todos os ajustamentos realizados (P1, P2 e P3). Os demais municípios, geograficamente distantes da metrópole, são apresentados no referido estudo na categoria de "demais municípios que compõem a região" – DM1, DM2 e DM3.

Quadro 6 – Região metropolitana e TES: regiões ampliadas, regiões de articulação urbana

Município	Nome das Regiões Ampliadas de Articulação Urbana - Classificação final resultante da calibração entre níveis	Nome das Regiões Intermediárias de Articulação Urbana - Classificação final resultante da calibração entre níveis	Nome das Regiões Imediatas de Articulação Urbana - Classificação final resultante da primeira regra	Identifica se o município é o polo da Região Ampliada de Articulação Urbana (P2) ou é um dos demais municípios que compõem a região (DM2).	Identifica se o município é o polo da Região Ampliada de Articulação Urbana (P2) ou é um dos demais municípios que compõem a região (DM2).	Identifica se o município é o polo da Região Ampliada de Articulação Urbana (P2) ou é um dos demais municípios que compõem a região (DM2).
Abreu e Lima	Recife	Recife	Recife	P1	P2	P3
Araçoiaba	Recife	Recife	Recife	DM1	DM2	DM3
Paulista	Recife	Recife	Recife	P1	P2	P3
Camaragibe	Recife	Recife	Recife	P1	P2	P3
Escada	Recife	Recife	Recife	P1	P2	P3
Fernando de Noronha	Recife	Recife	Recife	DM1	DM2	DM3
Igarassu	Recife	Recife	Recife	P1	P2	P3
Ipojuca	Recife	Recife	Recife	DM1	DM2	DM3
Ilha de Itamaracá	Recife	Recife	Recife	P1	P2	P3

(Continua)

(Conclusão)

Município	Nome das Regiões Ampliadas de Articulação Urbana - Classificação final resultante da calibração entre níveis	Nome das Regiões Intermediárias de Articulação Urbana - Classificação final resultante da calibração entre níveis	Nome das Regiões Imediatas de Articulação Urbana - Classificação final resultante da primeira regra	Identifica se o município é o polo da Região Ampliada de Articulação Urbana (P2) ou é um dos demais municípios que compõem a região (DM2).	Identifica se o município é o polo da Região Ampliada de Articulação Urbana (P2) ou é um dos demais municípios que compõem a região (DM2).	Identifica se o município é o polo da Região Ampliada de Articulação Urbana (P2) ou é um dos demais municípios que compõem a região (DM2).
Itapissuma	Recife	Recife	Recife	P1	P2	P3
Olinda	Recife	Recife	Recife	P1	P2	P3
Recife	Recife	Recife	Recife	P1	P2	P3
Território Estratégico de Suape						
Jaboatão dos Guararapes	Recife	Recife	Recife	P1	P2	P3
Moreno	Recife	Recife	Recife	P1	P2	P3
Cabo de Santo Agostinho	Recife	Recife	Recife	P1	P2	P3
Ribeirão	Recife	Recife	Recife	DM1	DM2	DM3
Rio Formoso	Recife	Recife	Recife	DM1	DM2	DM3
Sirinhaém	Recife	Recife	Recife	DM1	DM2	DM3

Fonte: Divisão Urbano Regional, IBGE, 2013.

O quadro, a seguir, ratifica ainda mais a posição de centralidade de Recife diante dos municípios analisados. Ele se refere ao processo de formação das regiões ampliadas, intermediárias e imediatas, depois de várias análises realizadas pelo IBGE.

Quadro 7 – Região metropolitana e TES: regiões ampliadas, intermediárias e imediatas de articulação urbana

Município	Nome das Regiões Ampliadas de Articulação Urbana - Classificação resultante da primeira regra de classificação do nível 1	Nome das Regiões Ampliadas de Articulação Urbana - Classificação resultante da segunda regra de classificação do nível 1	Nome das Regiões Ampliadas de Articulação Urbana - Classificação final resultante da calibração entre níveis	Nome das Regiões Intermediárias de Articulação Urbana - Classificação resultante da primeira regra de classificação do nível 2	Nome das Regiões Intermediárias de Articulação Urbana - Classificação resultante da segunda regra de classificação do nível 2	Nome das Regiões Intermediárias de Articulação Urbana - Classificação final resultante da calibração entre níveis	Nome das Regiões Imediatas de Articulação Urbana - Classificação final resultante da primeira regra
Abreu e Lima	Recife	Recife	Recife	Recife	Recife	Recife	Recife
Olinda	Recife	Recife	Recife	Recife	Recife	Recife	Recife
Camaragibe	Recife	Recife	Recife	Recife	Recife	Recife	Recife
Escada	Recife	Recife	Recife	Recife	Recife	Recife	Recife
Fernando de Noronha	Recife	Recife	Recife	Recife	Recife	Recife	Recife
Ilha de Itamaracá	Recife	Recife	Recife	Recife	Recife	Recife	Recife
Itapissuma	Recife	Recife	Recife	Recife	Recife	Recife	Recife
Recife	Recife	Recife	Recife	Recife	Recife	Recife	Recife
Território Estratégico de Suape							
Ipojuca	Recife	Recife	Recife	Recife	Recife	Recife	Recife
Moreno	Recife	Recife	Recife	Recife	Recife	Recife	Recife
Jaboatão dos Guararapes	Recife	Recife	Recife	Recife	Recife	Recife	Recife
Cabo de Santo Agostinho	Recife	Recife	Recife	Recife	Recife	Recife	Recife
Ribeirão	Recife	Recife	Recife	Recife	Recife	Recife	Recife
Rio Formoso	Recife	Recife	Recife	Recife	Recife	Recife	Recife
Sirinhaém	Recife	Recife	Recife	Recife	Recife	Recife	Recife

Fonte: Divisão Urbano Regional, IBGE, 2013.

Em conclusão, em relação ao REGIC, o que se observa, no estudo publicado no ano de 2008 e no estudo complementar de 2013, é que a Cidade do Recife comanda uma rede de primeiro nível. Destaca-se como uma das redes mais significativas e populosas do País, abrangendo cerca de 18.875.595 pessoas, em 2010, sendo 19,91% concentrada nesta cidade (núcleo) e 80,09% na região de influência dos municípios que compõem oficialmente essa região de influência. A tabela, a seguir, sumariza dados demográficos, geográficos e econômicos à região de influência da Cidade do Recife e no Estado de Pernambuco. Esta região estende-se por espaços bastante amplos e compreende uma rede de 680 municípios, sendo o núcleo constituído pelos seguintes municípios: Recife, Abreu e Lima, Cabo de Santo Agostinho, Camaragibe, Escada, Igarassu, Ilha de Itamaracá, Itapissuma, Jaboatão

dos Guararapes, Moreno, Olinda, Paudalho, Paulista e São Lourenço da Mata. A influência da Cidade do Recife avança sobre os estados da Bahia, Ceará e Sergipe, além de exercer uma influência direta e mais forte nos estados de Pernambuco, Paraíba, Alagoas e Rio Grande do Norte (onde divide a influência com a cidade de Fortaleza).

Tabela 24 – Caracterização geográfica e econômica da rede de influência Recife (2009 – 2010)

CARACTERÍSTICAS	BRASIL	REDE RECIFE		NÚCLEO DA REDE RECIFE		REGIÃO DE INFLUÊNCIA RECIFE EM PE	
		total de rede	Participação (%) da rede no Brasil	total núcleo	do do núcleo na rede	total região de influência	participação (%) da região de influência na rede
População total (2010)	190.755.799	18.618.136	9,76	3.706.628	19,91	14.911.508	80,09
População rural	29.829.995	4.293.180	14,39	102.143	2,38	4.191.037	97,62
População urbana	160.925.804	14.324.956	8,90	3.604.485	25,16	10.720.471	74,84
Taxa de urbanização (%)	84	77	..	97	..	72	..
Área (Km²)	8.514.876,6	309.651	3,64	2.769,8	0,89	306.882	99,11
Densidade demográfica (hab./Km²)	22	60	..	1.338	..	49	..
Número de municípios	5.564	680	12,22	14	2,06	666	97,94
PIB a preços básicos 2010 (milhões R\$)	3.227.181	156.101	4,84	44.469	28,49	111.632	71,51
Valor adicionado da agropecuária	171.177	7.800	4,56	191	2,44	7.609	97,56
Valor adicionado da indústria	905.852	33.907	3,74	10.665	31,46	23.241	68,54
Valor adicionado dos serviços*	1.627.374	72.137	4,43	25.346	35,14	46.791	64,86
Valor adicionado da APU	522.777	42.258	8,08	8.267	19,56	33.990	80,44
Impostos líquidos de subsídios	542.904	22.260	4,10	8.553	38,42	13.707	61,58
PIB a preços de mercado 2010	3.770.085	178.361	4,73	53.022	29,73	125.339	70,27
PIB per capita (R\$ 1,00)	19.766,33	9.579,72	..	14.312	..	8.404	..

*Excluindo-se APU

Fonte: Agência CONDEPE/FIDEM - PIB Estadual 2012; IBGE - Geociências, 2012; IBGE - Sidra, 2012 (a); IBGE - Sidra, 2012 (b)

Diante da análise das cidades que compõem o entorno do CIPS e das constatações e argumentos expostos no corrente texto, merece ressalva especial a Cidade de Recife. Ao revestir-se de vários dos atributos e características suprarreferidas que lhes garantem a condição de núcleo de metrópole regional, desfruta de efetiva e grande importância econômica e cultural para o estado e para a Região Nordeste. Assim,

irradia seus efeitos sobre o ambiente não só local como também regional. É oportuno observar que as economias de aglomeração que estão dispostas e constatáveis na metrópole Recife são decorrentes de seu presente, como também do seu passado econômico e político, gerador de sua especial significância histórica e cultural no contexto regional e nacional. A dinâmica econômica e social da secular cidade do Recife decorre, portanto, de forças que foram construídas ao longo do seu processo histórico de desenvolvimento.

A cidade, impulsionada pelo Porto do Recife e pela sua posição geográfica e condições naturais, era a porta de entrada de pessoas, contatos e influências da Europa. Ademais, por ter sido palco de inúmeras revoluções libertárias, culturais (movimentos abolicionistas e poéticos) e filosóficos, a exemplo da “Escola do Recife”, no final do século XIX, exerceu forte capacidade de influência. Assim, desfrutava de vantagens competitivas construídas a partir de relacionamentos econômicos, políticos e culturais. Na contemporaneidade, no dizer de Venables e Storper (2005), essas vantagens decorreram, em grande parte, dos “burburinhos” e dos contatos “Face a Face”.

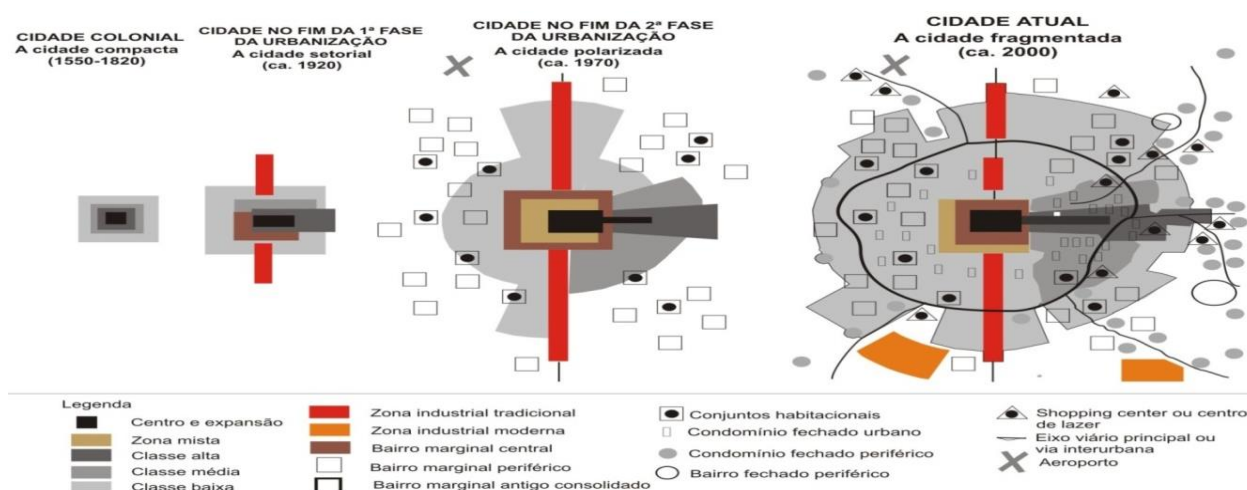
Resta saber se hoje ela dispõe, ainda, desses valorosos atributos que lhe foram relevantes para caracterizá-la como uma cidade contemporânea dita culturalmente criativa. Acredita-se que sim. Mas, esta hipótese precisa ser testada face a problemas estruturais físicos, econômicos e sociais graves, que em grande medida são impeditivos para que parte de seus habitantes desfrutem de uma vida cultural criativa de construção de relacionamentos produtivos. Fica a sugestão para os novos projetos de pesquisa.

Considerando que a Cidade do Recife – por possuir, como citado anteriormente, uma série de atributos que reforçam a sua posição de centro de criação e inventividade e ordenamento da divisão do trabalho do Estado de Pernambuco e da região do CIPS –, sua centralidade é inquestionável. Diante dos desafios que estão por vir nos anos vindouros e em face dos estudos e análises realizados na presente tese, a posição de centralidade desta cidade na condução do processo de divisão inter-regional do trabalho do Estado de Pernambuco vem sendo reforçada.

6.2 Nova estrutura espacial e econômica : O TES e a Cidade do Recife

O melhor modelo para explicar o processo de desenvolvimento urbano do TES e da Cidade do Recife é o modelo desenvolvido por Bahr, Borsdorf e Janoschka (2002), para cidades latino-americanas, descrito e baseado em estudos e observações executadas para as cidades de Santiago, Lima e Cidade do México, requerendo as devidas adaptações e análises críticas. Este modelo foi desenvolvido em forma de círculo em função da localização das cidades (não eram litorâneas). A figura, a seguir, extraído de Borsdorf (2003), apresenta as quatro fases distintas de urbanização para as cidades latino-americanas, indo desde a cidade colonial (século XIX) até a cidade contemporânea fragmentada (século XXI).

Figura 21 – Modelos de desenvolvimento estrutural da cidade latino-americana



Fonte: Adaptado por Borsdorf (2003, p. 3).

A seguir são descritas as principais características dessas quatro fases de desenvolvimento urbano presente em grande parte das cidades latino-americanas:

a) A Cidade Colonial Compacta (1550-1820)

Nas colônias latino-americanas da América espanhola e portuguesa, as capitais eram compactas, com os bairros distribuídos em forma de círculo, de acordo com a gradação social, tendo como centro a praça central. A praça principal possuía grande relevância, haja vista ser a principal caixa de ressonância dos acontecimentos sociais e políticos. A aristocracia tinha suas residências localizadas no entorno da praça, sendo o próximo círculo ocupado pela classe média. No último círculo, localizavam-

se as classes menos abastadas (brancos pobres, mestiços e índios). Para Borsdorf (2003), a centralização forte e as gradações sociais do centro para a periferia caracterizava a configuração urbana em forma de círculos nas cidades coloniais da América Latina.

Importante ressaltar que nas cidades latino-americanas, sob o domínio português, o interior do território não era relevante, já que a riqueza e o comércio estavam localizados no litoral.

b) Cidade no Fim da 1ª Fase de Urbanização: Cidade Setorial (1820-1920)

Este período é marcado pela independência das colônias portuguesas e espanholas e a chegada no Novo Mundo de imigrantes europeus em busca de uma nova vida. A influência europeia teve grande papel no desenho urbano das principais cidades latino-americanas.. Embora os países latino-americanos ainda não tivessem entrado na fase de industrialização, sendo a estrutura produtiva fundamentalmente voltada para a atividade agroexportadora, já era possível observar, nesta fase, o surgimento de áreas específicas destinadas ao beneficiamento de produtos. É nesta fase que aparecem as primeiras áreas destinadas à pequena produção industrial, em geral localizadas próximas às ferrovias. A emergência de áreas urbanas destinadas para atividades específicas dá-se neste período, quebrando a estrutura urbana circular da cidade colonial, passando-se, a partir de então, a se configurar a chamada cidade setorial.

c) Cidade no Fim da 2ª Fase de Urbanização: Cidade Polarizada (1920-1970)

O processo de substituição de importação⁶³ na América Latina inicia-se a partir de 1920 e se estende até a década de 1970, tendo no Estado a principal ancoragem. Neste período ocorreu um rápido processo de expansão das cidades, com consequente surgimento de bairros periféricos, no interior das cidades e nos limites externos a ela, ou seja, nas suas periferias. É nesta fase que se constroem os primeiros bairros de habitação social, como também bairros exclusivos com os ricos tendendo se afastar do núcleo central da cidade. As principais cidades dos países

⁶³O processo de substituição de importação especificamente da economia brasileira inicia-se a partir de 1930 e um dos traços mais fortes é a expansão da atividade industrial e o consequente fortalecimento do mercado interno. No Brasil, este processo se estende até o final da década de 1970, quando se dá a fase de finalização dos investimentos do II PND, do governo Geisel (Ver Capítulo 2).

latino-americanos passam a copiar o estilo de vida americano. Borsdorf (2003) destaca que este período é marcado pela polarização (cidade rica versus cidade pobre), e pelo crescimento fora dos limites da cidade (áreas periurbanas), provocados pela intensidade do processo de industrialização, pela urbanização acentuada e pelo crescimento rápido da população .

d) Cidade Atual: A Cidade Fragmentada (1970 – até o presente momento)

A Cidade Atual, no modelo de Borsdorf (2003), tem como principal característica a expansão das estruturas urbanas em nodos fragmentados. Nesta fase assiste-se ao surgimento de bairros residenciais dispersos e misturados. Borsdorf (2003) destaca que, nesta fase, os imóveis de luxo estão localizados em bairros pobres; centros comerciais espalham-se em toda a cidade; e as favelas localizam-se próximas às moradias das classes superiores, o que só se viabiliza em função da existência de paredes e cercas e barreiras (condomínios fechados) que separam e protegem as classes dominantes contra as ilhas de pobreza, denominadas de estruturas insulares. Este modelo de proteção se estende, também, aos bairros de classe média e classe pobre, que também possuem paredes de proteção (Borsdorf, 2003, p. 3).

Um outro aspecto que merece ser ressaltado no processo de fragmentação latino-americana é que o centro das cidades perde importância como centro abastecedor do consumo, e os shoppings centers e outros centros comerciais assumem importância, criando estruturas de consumo pulverizadas.

Do ponto de vista da estrutura industrial, assiste-se, também, ao surgimento de parques empresariais/industriais, muitas vezes localizados em áreas de distribuição gratuita pelo Estado e com largos incentivos. No Brasil esta prática do incentivo fiscal é uma constante e de difícil reversão. Em geral a localização desses empreendimentos produtivos é orientada por fortes investimentos em infraestrutura intra e interurbana, a exemplo de rodovias, ferrovias, aeroportos, vias expressas etc. Este processo, por seu turno, possibilitou o surgimento de condomínios dos mais diversos tipos: urbanos, suburbanos e bairros fechados, em geral possuidores de extensas áreas verdes e luxuosas infraestruturas, habitados por famílias de classe de renda média alta e alta.

O modelo acima apresentado se adequa a grande parte das cidades latino-americanas com suas devidas adaptações, em geral, decorrentes de questões culturais e de natureza regional, e tem como principal característica o surgimento de estruturas insulares. Janoschka (2002) destaca que as estruturas insulares das cidades latino-americanas possuem quatro dimensões: a) ilhas de riqueza, formada por condomínios urbanos para as classes médias e altas; b) Ilhas de produção, que são áreas industriais novas, formadas por ilhas industriais; c) ilhas de consumo, consistentes em ilhas urbanas de consumo; d) ilhas de precariedade, consistentes em bairros informais localizados na periferias das grandes cidades. O autor destaca ainda que o elemento estruturante de ligação e adensamento da rede urbana que viabiliza a existência dessas estruturas insulares são as vias de locomoção, formadas por autopistas e rodovias (JANOSCHKA, 2002, p. 25).

A análise a seguir procura descrever o modelo espacial de desenvolvimento urbano dos municípios do TES e da Cidade do Recife, inspirada no modelo de Borsdorf, Bähr e Janoschka (2002), adaptado por Borsdorf (2003, p. 3), já acima descrito. Apresenta o modelo que está sendo gestado a partir das transformações econômicas que vêm ocorrendo, sobretudo na última década, e que explicam as conexões entre o TES e a Cidade do Recife. As etapas do processo de desenvolvimento descritas a seguir foram adaptadas do estudo acima referido, tendo sido introduzida, também, uma quinta etapa de desenvolvimento na configuração urbana, denominada “modernização conservadora”, que representa um traço característico do atual processo de desenvolvimento econômico do Estado de Pernambuco, marcado pela coalisão política e econômica entre o governo, a tecnocracia, o capital imobiliário e fundiário com fortes desdobramentos sobre a estrutura urbana e as condições sociais de vida da população.

a) 1ª Fase – Fase Colonial (1554-1870): A primeira fase do processo de urbanização do Estado de Pernambuco se deu a partir da Cidade do Recife, e teve como referência central o Porto do Recife. Foi a partir do Porto do Recife que a cidade se expandiu. Nesta fase não havia casas nobres, mas apenas pequenas habitações de pescadores. Quando o Conde Maurício de Nassau chegou à Cidade do Recife procurou edificar uma grande cidade com traçado no modelo norte europeu. Pontes e diques foram construídos. O porto com sua praça central era o centro de referência

social, política e cultural. Era por ele que vinham as notícias d'além mar e de onde se travava o comércio com a metrópole, que estava na Europa. Neste ambiente, a posição social dos habitantes da cidade estava condicionada à distância da praça e do porto. Esta fase é compatível com a fase colonial descrita pelos autores Borsdorf, Bähr e Janoschka (2002). A aristocracia canavieira, que era a classe dominante, estava localizada na hinterlândia do Porto do Recife, em função dos seus interesses comerciais, políticos e sociais. Por se tratar de uma cidade litorânea, o processo de urbanização do Recife deu-se em forma de meia lua, assim como ocorreu com todas as cidades oceânicas brasileiras, a exemplo de Salvador e Rio de Janeiro.

Com relação aos municípios do TES, os núcleos urbanos, surgem a partir do processo de exploração da cana-de-açúcar e toda a sua dinâmica está ligada ao apoio à atividade açucareira. As primeiras manchas urbanas começaram a surgir a partir dos pequenos portos/ ancoradouros litorâneos que davam suporte à extração de açúcar da cana nos municípios do TES (Rio Formoso, Sirinhaém e Ipojuca)⁶⁴ e próxima às capelas dos engenhos do Cabo de Santo Agostinho, Jaboatão dos Guararapes, Ribeirão, Escada e Moreno e que era transportado para o Porto do Recife.

b) 2ª Fase – Ampliação Moderada (1870-1930): No período que se estendeu de 1870 a 1930 ocorreu a criação dos bairros próximos ao porto marítimo do Recife (Marco Zero), a exemplo dos bairros da Boa Vista, São José, Santo Antônio, Madalena e Afogados, que, em sua maior parte, eram ocupados por manguezais. O bonde puxado por burros e o trem moxambombas eram o meio transporte público utilizado na Cidade do Recife, tendo a linha principal saindo do Marco Zero até a zona oeste da cidade (bairro da Várzea). Grande parte dos bairros periféricos (arrabaldes) começaram a se formar nesta fase, a exemplo do bairro da Caxangá (antigo engenho Caxangá). Esta é a fase também dos sobrados e mocambos⁶⁵. Nesta fase ocorre a abertura das estradas carroçáveis para o interior e a navegação de cabotagem na porção do litoral norte e sul. Nos vilarejos do TES observa-se a ampliação da mancha urbana em função da intensificação da atividade canavieira. Inicia-se um processo de

⁶⁴Para um melhor entendimento das cidades que compõem o TES, consultar o anexo 2 desta tese que trata de uma breve história das cidades que compõem o TES.

⁶⁵Tão bem descrito em livro homônimo de Gilberto Freire, *Sobrados e Mocambos*.

expansão urbana moderada a partir dos ancoradouros e capelas. O transporte usado é o transporte ferroviário e o marítimo (cabotagem).

c) 3ª Fase – Moderada Expansão e Desconcentração (1930-1970): Esta fase é marcada pelo processo de substituição de importações e intensificação do aparato industrial do país. No Nordeste, a partir da década de 60, assiste-se a um movimento industrializante provocado pelas políticas industriais da Sudene, que tem um forte rebatimento sobre as aglomerações urbano industriais nordestinas, sobretudo nas Capitais de Recife e Salvador (ver Capítulo 3, Item 3.4) . O período que se estende de 1930 a 1970, na Cidade do Recife, é marcado pela expansão da mancha urbana (como manchas de óleo) para os arrabaldes da zona norte, oeste e para o litoral sul. De 1920 a 1970 a Cidade do Recife assiste a um processo intensivo de expansão de sua população que sai de 232 mil em 1920 para 1 milhão em 1970. O crescimento da população da cidade foi acompanhado também pelo crescimento das populações das cidades adjacentes, provocado sobretudo pela estruturação dos meios de acessibilidade. O forte crescimento dos tentáculos da Cidade do Recife expandiu-se além das fronteiras municipais para as cidades adjacentes, estruturando os corredores de penetração para as cidades do interior. Este processo iniciou-se na década de 60 e intensificou-se durante a década de 70 com a consolidação dos Distritos Industriais (do Cabo de Santo Agostinho e Jaboatão dos Guararapes) fora do núcleo urbano central. Neste período o Estado de Pernambuco apresentava um perfil produtivo diversificado em sua pauta industrial, combinado a um setor terciário pujante, que veio a se consolidar, sobretudo, nas décadas de 80 e 90, quando ocorreu um processo de arrefecimento da atividade industrial que tinha resultado da política de incentivos da SUDENE, descrita no Capítulo 3, Item 3.7, desta tese.

d) 4ª Fase – Fase de Forte Expansão e de adensamento construtivo (1970-1980): caracterizou-se pela intensificação e aumento da densidade nos bairros da periferia e nos bairros nobres da cidade em função das políticas econômicas expansionistas (habitacionais e de financiamento à habitação), da década de 70, com consequente intensificação da mancha urbana. Os bairros de Boa Viagem, Espinheiro e Graças passaram a ser padrão de referência para o novo estilo de vida e de status social de quem se beneficiou do processo expansionista da economia brasileira na década de

70. Seguindo o padrão americano de morar longe do centro, surgiram bairros residenciais de classe média alta no bairro de Piedade, localizado no município de Jaboatão dos Guararapes, adjacente ao município do Recife.

Do ponto de vista econômico, há nesta fase uma forte concentração da estrutura produtiva voltada para a o terciário (comércio e serviços) de apoio à indústria (sobretudo a agroindústria canavieira), dentro da Cidade do Recife e uma explosão para fora (para os Distritos Industriais) das poucas indústrias localizadas no centro da cidade. Verifica-se uma tendência deliberada e consciente de transformar os municípios da RMR em centros dinâmicos industriais, deixando para a Cidade do Recife o exercício das atividades ligadas ao serviço especializado. Há, também, uma moderada concentração das atividades comerciais em bairros residenciais de alta classe média, como, também, moderada verticalização. A partir dos anos 80, Recife assume sua característica de cidade voltada para a produção de serviços especializados e de comércio sofisticado, passando a ser referência nos estados adjacentes da Região Nordeste, a exemplo da Paraíba, Rio Grande do Norte e Alagoas. Inicia-se então o processo de metropolização da Cidade do Recife.

Nos municípios do TES a continuidade dos investimentos no Porto de Suape, embora pouco expressivos (ver Capítulo 5), impulsiona as atividades dos principais núcleos urbanos do entorno. No caso dos municípios do Cabo de Santo Agostinho e Jaboatão, surgem novos bairros e Distritos Industriais a partir da década de 70, impulsionados pelos investimentos portuários em Suape e as obras de acessibilidade rodoviária. Assiste-se ao surgimento de loteamentos, na faixa litorânea do TES para a segunda residência.

e) 5ª Fase – Modernização Conservadora (1990 até o momento atual): os tentáculos da mancha urbana metropolitana foram ampliados além das fronteiras dos municípios, com ocupações econômicas e populacionais desordenadas e fragmentadas. A partir da década de 1990, com a intensificação do processo de globalização e o acirramento das políticas liberalizantes, assistiu-se a um forte adensamento habitacional dos bairros, a oeste, e no litoral ao sul do Recife e na parte litorânea de Jaboatão dos Guararapes e Olinda, em áreas centrais da cidade do Recife, com um intenso processo de verticalização. Por outro lado, assiste-se,

também, a uma periferização difusa, socialmente fragmentada no entorno desses municípios .

O desenvolvimento urbano da Cidade do Recife, portanto, continuou se expandindo a outros municípios adjacentes a esta cidade, ampliando ainda mais a sua mancha urbana. Dito de outra forma, os movimentos de expansão urbana ampliou-se em todas as direções: para as zonas norte, sul e oeste, com forte intensificação econômica, notadamente no litoral sul.

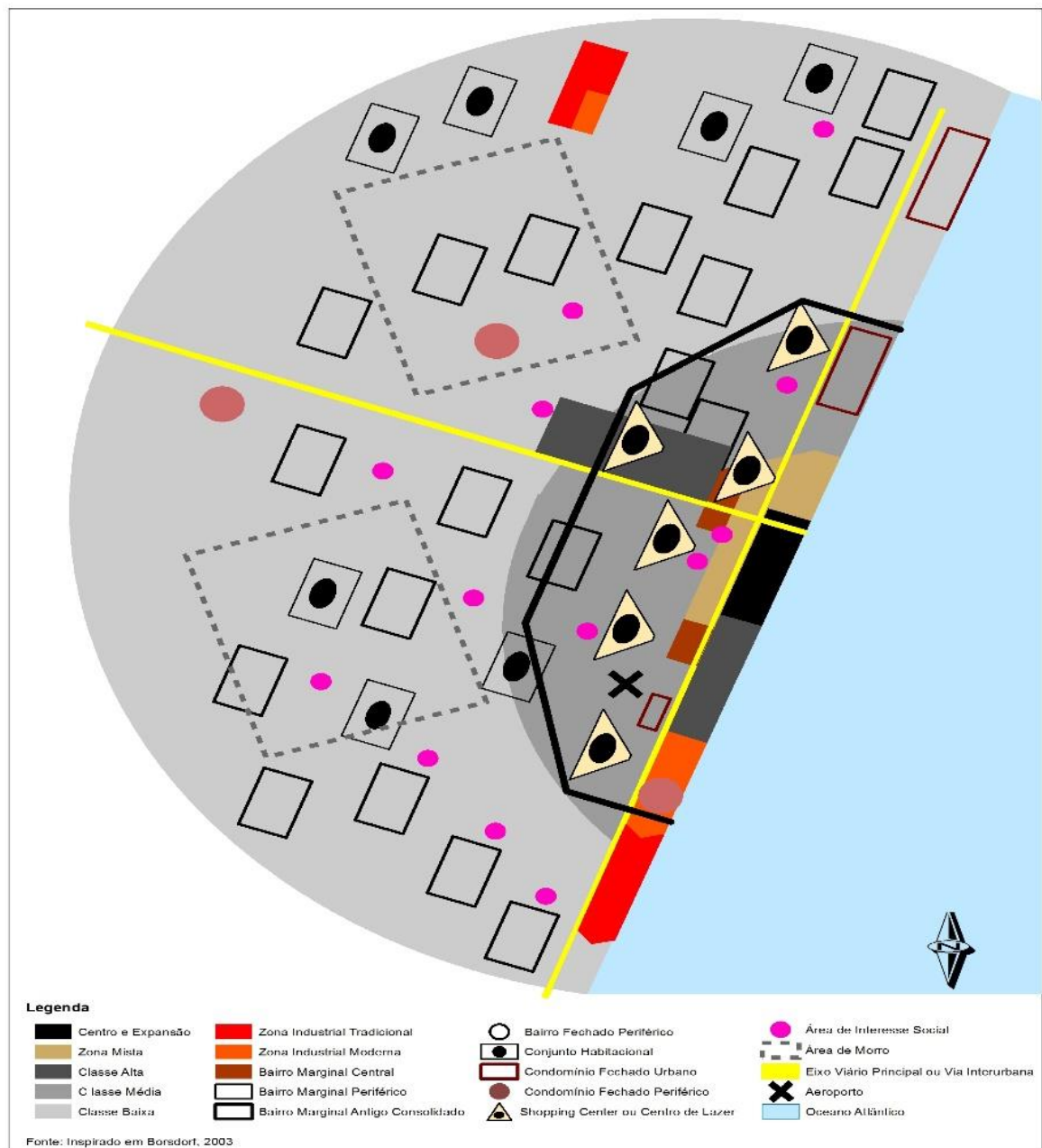
O terciário avançado se instala na Cidade do Recife, a partir dos anos 80 e 90, elevando ainda mais o processo de ocupação e valorização do solo recifense, expulsando para a periferia as atividades de baixa sofisticação, ampliando ainda mais a pobreza nas áreas periféricas. A forte valorização imobiliária ocorrida nas áreas urbanas reestruturou as atividades econômicas de forma segmentada como os centros de compras em grandes shopping centers a exemplo do Shopping Center Recife e o recente Shopping o Rio Mar ambos em Boa Viagem, e do Plaza Shopping, em Casa Forte. Ocorreu, também, uma intensa e agressiva verticalização de edifícios de apartamentos residenciais ou para uso comercial, sobretudo nas áreas nobres. A década de 90 e os anos 2000 são marcados por fortes transformações na estrutura produtiva da Cidade do Recife com a intensificação das atividades voltadas para o setor terciário moderno, com destaque para o varejo moderno, serviços de TI, serviços médicos, serviços de consultoria e assessoria.

Do ponto de vista do TES, a partir do Porto de Suape, assiste-se a uma intensificação sem precedentes no processo de urbanização dos núcleos urbanos do Cabo de Santo Agostinho e Jaboatão dos Guararapes, na direção da Cidade do Recife. Por serem municípios cujas sedes centrais não estão localizadas no litoral (franjas do mar), o município de Jaboatão dos Guararapes e o município do Cabo de Santo Agostinho expandem-se fisicamente numa escala de 360 graus (em forma de círculo), em função das transformações na estrutura produtiva e intensificação das atividades voltadas para o setor terciário e para o setor industrial. O comércio tradicional para as classes C, D e E surge com intensidade nos municípios, bem como o comércio sofisticado (para as classes A e B). Os investimentos imobiliários, industriais e de serviços logísticos adquirem grande relevância, a exemplo do verificado no município de Jaboatão dos Guararapes.

Voltando à Cidade do Recife, a sua intensa verticalização, sobretudo nas áreas nobres e também nas áreas de classe média baixa, combinada com a criação de loteamentos fechados, intensificou o processo de fragmentação espacial da metrópole. Por seu turno e como foi demonstrado ao longo da presente tese, o processo de desenvolvimento urbano convergiu e se intensificou na área da Cidade do Recife, fortalecendo a sua posição enquanto núcleo metropolitano. A conta desse contexto, grande parte dos empreendimentos imobiliários tem se realizado nesta cidade, fortalecendo os seus traços e características de polarização em relação à estrutura urbana microrregional estudada. Vê-se, também, que todo esse processo de transformação produtiva, combinado com os frágeis indicadores de performance social e ao modelo de gestão baseado na trilogia capital imobiliário, governo e tecnocracia caracteriza e consolida o denominado modelo de “modernização conservadora”, que é o atual estágio de desenvolvimento em que se encontra o Estado de Pernambuco e que se reproduz claramente no espaço urbano estudado.

Coerente com as constatações aqui defendidas, veja-se o diagrama a seguir, inspirado no citado modelo de Borsdorf (2003), aplicado à RMR e TES, com suas devidas adaptações. Como afirmado, vê-se que a configuração espacial metropolitana é fortemente marcada pela Cidade do Recife, em função de suas características de atratividade e força de polarização, e apresenta fortes elementos típicos da 3ª fase do processo de urbanização descrito por Borsdorf em seu modelo, com sobreposições de elementos da quarta fase caracterizada por movimentos de fragmentação espacial, tipificando claramente o modelo de desenvolvimento urbano calcado na chamada “modernização conservadora”, com todas as suas especificidades e precariedades sociais.

Figura 22 – RMR e TES: cidade polarizada e ao mesmo tempo espalhada



7 CONSIDERAÇÕES FINAIS

No que pese a experiência histórica e politicamente frustrada da SUDENE, idealizada por Celso Furtado, que previa transformações estruturais significativas para a Região Nordeste, ocorreram movimentos de desconcentração espacial da atividade produtiva no Brasil para as regiões menos desenvolvidas, nas décadas de setenta, oitenta e noventa, embora ainda tímidas quanto aos seus resultados. Este movimento de desconcentração produtiva, intensivo em plantas industriais voltadas para a produção de bens intermediários, não foi capaz de alterar as características centrais do padrão de localização industrial no Brasil. Os setores econômicos fortemente sustentados por ciência e tecnologia fortaleceram-se nas regiões mais desenvolvidas do país, com grandes efeitos positivos sobre o espaço geográfico em que estavam inseridos. Essa tendência vem confirmar as duas grandes vantagens do centro em relação à periferia. A primeira é representada pela vantagem da aglomeração urbano-industrial que se constitui pressuposto fundamental para a geração de progresso técnico. A segunda é a vantagem de se constituir no centro, a localização do *headquarter* das grandes empresas, permitindo assim fortes vinculações com as aglomerações urbano-industriais.

Em contraposição, na periferia, a localização dos grandes capitais deu-se de forma isolada, o que resultou em um desenvolvimento fragmentado mediante um frágil processo de aglomeração urbano-industrial, já que não foi capaz de viabilizar um núcleo gerador forte e sustentado do progresso técnico, tanto no que diz respeito à geração de novas tecnologias, como na fabricação de novos bens de capital. A dinâmica periférica, com sua incapacidade estrutural de gerar progresso técnico endogenamente, atrelada às debilidades no tocante à organização da divisão interna do trabalho, tendeu sempre a se atrelar ao centro de forma descompartmentada, ainda que tardia.

Os investimentos produtivos e de infraestrutura, ora em curso no Brasil, redesenham uma nova divisão inter-regional do trabalho, tendo como característica fundamental a estruturação e orientação de atividades tecnologicamente modernas a serem localizadas, mais fortemente, nas regiões sul e sudeste do país. Porém, como dito no decorrer do presente estudo, ocorreram, na Região Nordeste, ao longo dos últimos 12

anos, políticas de desenvolvimento regional implícitas, com grande volume de projetos estruturais (infraestrutura e produtivos), frutos de uma forte vontade política, a exemplo dos investimentos do Complexo Industrial Portuário de Suape – CIPS.

Os conceitos-chave trabalhados **no capítulo 2** são os conceitos de estrutura econômica e estrutura espacial. O capital imobilizado (que representa os elementos centrais que compõem as estruturas espaciais de um determinado espaço geográfico) é um dos elementos centrais e viabilizadores de criação de fluidez da atividade econômica, dando-lhes condições de movimentar a estrutura econômica e social de um espaço geográfico. Dependendo da sua disponibilização física, ou seja, de como está distribuído, o capital imobilizado redesenha configurações geográficas das mais diversas ordens, integrando espaços geográficos ou cria descontinuidades geográficas a depender da forma de atuação/ interação dos atores e do comportamento da estrutura econômica. Esta conexão entre os dois conceitos é de fundamental importância para esta tese, visto que permite o entendimento de como vem se dando o processo de transformação das estruturas espaciais frente aos processos econômicos nos últimos 10 anos no CIPS.

Partindo-se das análises trazidas pelos economistas estruturalistas (conforme observado no **capítulo 2**) que dão destaque especial ao papel do Estado nas mudanças estruturais, o que se observou até o momento no TES foram intervenções pontuais incapazes de reverter os indicadores desconcertantes de performance econômica como pôde ser constatado ao longo do presente estudo. Os empreendimentos capazes de gerar os efeitos propulsivos perrouxianos, embora tendam a influenciar a atmosfera econômica do ambiente em que estão inseridos, dificilmente conseguirão atuar na atenuação desses indicadores sofríveis, haja vista suas próprias características técnicas, com forte tendência a ser tornarem “grandes enclaves”, bem como suas limitações para resolver problemas estruturais dessa ordem. Combinado às limitações dos investimentos produtivos, o Estado brasileiro e pernambucano, atualmente em crise, com limitações de ordem gerencial e financeira, dificilmente dará respostas adequadas para alterar a estrutura econômica e social existente nos anos vindouros.

Para os estruturalistas o Estado tem um papel fundamental no rompimento dos “círculos viciosos” (Gunnar Myrdal,1972). Para Myrdal razões históricas e a

acumulação de economias externas e economias de escala reforçariam o processo de enriquecimento de regiões mais ricas e de empobrecimento de regiões mais pobres. Daí a importância da ação planejada do Estado na reversão desse processo já que os efeitos negativos tendem a ser mais fortes que os efeitos positivos. O Estado, portanto, de forma direta ou indireta bloquearia o processo de causação circular negativa. Para o autor, a forma direta seria a construção de infraestruturas físicas e a implantação de investimentos produtivos. Os estímulos indiretos seriam as políticas de investimentos e de incentivos fiscais ou de crédito ao pequeno e médio produtor. A opção realizada no CIPS foi a forma direta (pesados investimentos produtivos e de infraestrutura), mas com um atraso de mais de 20 anos; e dentro de um quadro macroeconômico restritivo, e, agora, dentro de um quadro de crise (de baixa no ciclo econômico). A crise iminente deve retardar ainda mais a conclusão dos investimentos em infraestrutura, considerados chaves na competitividade do CIPS, a exemplo da Ferrovia Transnordestina e o acesso rodoviário do chamado Arco Metropolitano que tende a integrar o eixo Norte da Região Metropolitana do Recife (onde encontra-se situada a fábrica da FIAT) ao Eixo Sul, Complexo Industrial Portuário de Suape - CIPS e TES.

A perspectiva adotada pelos autores estruturalistas, acima citados, vai de encontro à lógica localista preconizada por alguns estudiosos do desenvolvimento regional, que enaltece o papel dos agentes/atores locais dando-lhes a responsabilidade de romper com os processos de subdesenvolvimento. Para essa corrente de autores, como ressalta Brandão (2007), **Capítulo 2**, o Estado deveria ser apenas responsável pela construção de marcos jurídicos e sistemas normativos de mercado. Essa lógica esquece, portanto, as estruturas de comando e consequentemente as hierarquias inter-regionais.

O que se observa, portanto, é que a dinâmica da acumulação capitalista local se espalha de forma difusa articulando diversos atores e o Estado que deveria ter um papel central e fundamental não foi capaz de liderar o processo, deixando-o claramente para o capital imobiliário e fundiário presentes de forma intensa na região.

Uma das discussões centrais dessa pesquisa é o conceito de centralidade, discutidos no **Capítulo 2**. Assume-se que, guardados os devidos cuidados, o tratamento da centralidade à luz de Christaller (1933) e August Losch (1954) é compatível com o

modelo das cidades analisadas, onde a funcionalidade hierárquica entre os centros urbanos é função da oferta de bens e serviços. Quanto mais especializado for o centro, maior o seu grau de centralidade. Para Christaller os atores econômicos são racionais e localizam-se em função de suas satisfações/ necessidades otimizando suas escolhas locacionais. Para o autor, centros de ordem superior tendem a abranger e a influenciar o comportamento de outras áreas. A maior crítica que se faz ao modelo de Christaller (**Capítulo 2**) é a incapacidade do modelo de analisar o padrão de complementariedade entre cidades de diferentes portes. Além disso, está fora da análise os elementos de ordem imaterial, como redes de comunicação e de transmissão. Redes estas que vem mudando a lógica dos negócios, alterando, por conseguinte, o comportamento e as interações regionais. Falta, também, aos autores uma análise das economias de aglomeração, algo bastante estudado por Storper e Venables, 2005 (**Capítulo 2**) que destacam as cidades como locais de intercâmbios imateriais e lugares próprios para a criação de novos conhecimentos e inovações. Para estes autores, a força motora das aglomerações passou a ser a produção e comunicação de ideias, o que reforça a hipótese central dessa tese de que a Cidade do Recife possui forte estrutura de produção de ideias e de inovações e atributos consideráveis que lhe coloca numa posição estratégica e de vanguarda econômica e social, fragilizando, por conseguinte, o surgimento de novas centralidades. Não obstante às críticas feitas ao modelo de Christaller e de Losch, vários estudos técnicos, a exemplo do publicado pelo IPEA, 2000, intitulado *Caracterização e Tendências da Rede Urbana do Brasil* entre outros, aceita a tese christalleriana e loschiana dos lugares centrais aceitando, assim, a existência no Brasil de um sistema hierarquizado de cidades que se organizam em função da oferta de bens e serviços.

Entre as constatações mais gerais do estudo é que são grandes, diversas e complexas as transformações espaciais já verificadas e em curso no Território Estratégico de Suape – TES, envolvendo a realização de grandes projetos de infraestrutura, empresariais e imobiliários de toda ordem. Dadas as vocações, especificidades e particularidade de cada um dos municípios, objetivados nesta análise, o planejamento e a gestão da dinâmica econômica do TES e dos municípios atingidos, tornaram-se tarefa demasiada complexa. É o caso, por exemplo, dos municípios do Cabo de Santo Agostinho e Ipojuca, que apresentam atividades industriais, logísticas, portuárias e turísticas.

A primeira constatação é que atrelada a essa complexa dinâmica econômica somou-se uma forte pressão demográfica sobre esse território, gerando um processo de expansão urbana improvisado, crescente e desordenado. Isso vem acarretando uma sobrecarga forte e incompatível com o sistema de infraestrutura interurbana e intraurbana disponível (rodovias, saneamento, habitação popular, equipamentos urbanos etc.), frágil, insuficiente e disperso, sem um “projeto de futuro” articulado e consistente que possa captar, apoiar e ordenar o processo de transformação em curso. Isso gerou também um processo veloz e socialmente perverso de favelização, com forte pressão nas áreas ambientalmente sensíveis, o que tende a impactar negativamente sobre a atividade turística e na qualidade de vida dos habitantes do TES.

Uma segunda constatação é que, além de ter ocorrido um forte processo de favelização no TES, assiste-se, também, a dois movimentos de difícil interação: o surgimento de novos padrões habitacionais para a população de baixo padrão de consumo, bem como a atração de condomínios de luxo de alto padrão, a exemplo do Morada da Península, na Reserva do Paiva. Este movimento de investimentos de alto padrão tende a consolidar investimentos imobiliários da faixa da orla de Jaboatão dos Guararapes, a partir dos bairros de Boa Viagem, Piedade e Candeias até a Praia do Paiva e imediações com população de alta renda, consolidando assim um vetor social e canal de conexão viária entre a Cidade do Recife (metrópole) e o CIPS, desatrelado dos demais municípios. O capital imobiliário aliado ao fundiário tem se tornado, portanto, o principal protagonista do processo de ordenamento do Território, à medida que este vem ampliando de forma contínua o volume e a diversificação de suas atividades e de sua oferta, sem se submeter a diretrizes de um planejamento metropolitano. Destaque que a faixa litorânea voltada para esses empreendimentos imobiliários de alto padrão possui limites territoriais definidos muito claros, inclusive em função do próprio perímetro do CIPS que se encontra bem próximo. Ademais, mesmo com os empreendimentos em curso, ainda existem áreas no entorno da Reserva do Paiva pouco povoadas, com grandes atributos ecológicos e ambientais, o que indica forte tendência para os anos vindouros de pressão de investimentos desse capital imobiliário por sobre essas áreas, consolidando e atraindo investimentos de alto padrão.

Um terceira evidência é que a clareza da tendência de criação e consolidação de um processo de fragmentação social entre estas “ilhas de prosperidade” de alto padrão e as cidades que compõem o CIPS, haja vista os indicadores sociais e urbanísticos de baixa performance que pairam no território, bem como suas respectivas estruturas de oferta de bens e serviços. Neste contexto, o Município de Jaboatão dos Guararapes apresenta-se como eixo de desenvolvimento com maior capacidade de absorção dos efeitos do CIPS no TES. Isto decorre em função de sua maior proximidade com a Cidade do Recife e por possuir uma série de atributos especiais e de diversificação de sua atividade econômica. Trata-se de um polo industrial e logístico de forte tradição no Estado, e possui eixo imobiliário de forte valorização e com grande centralidade (bairro de Piedade e Candeias) equidistantes do CIPS e da Cidade do Recife.

Uma quarta constatação é que os municípios mais próximos ao CIPS, a exemplo de Escada e Moreno, possuem também atributos interessantes em função dessa proximidade do Recife, disponibilidade de área, podendo servir como “válvula de escape” ou alternativa de descentralização para o processo concentracionista de investimentos no entorno do CIPS. Vê-se, por exemplo, que o Município de Escada, à margens de importante rodovia a BR 101, vem consolidando seu Distrito Industrial, bem como o município de Moreno que desponta também com grande potencial de atração de empreendimentos produtivos e imobiliários, a exemplo do condomínio Alphaville, com investimentos em curso. Cumpre ressaltar que o Município de Moreno desfruta de localização estratégica, próxima à BR 232, principal rodovia transversal do Estado, sendo futuramente beneficiado com o investimento rodoviário do Arco Metropolitano que tangenciará esse município, ligando-o a Suape e ao Município de Goiana, onde se instalará o empreendimento da fábrica de automóveis FIAT. Os demais municípios, a exemplo de Ribeirão, Sirinhaém e Rio Formoso, dada a sua localização, dificilmente serão impactados pelo CIPS no curto e médio prazo.

Uma quinta evidência destaca que ficou patenteado que além da ausência de um processo de planejamento racional combinado à presença de um forte desequilíbrio econômico e social no processo de ocupação do território existe uma grande dispersão no padrão de ocupação.

Por fim, impõe-se reconhecer que a objetivada e necessária melhoria de qualidade de vida, de produtividade e eficácia das atividades sociais e econômicas verificadas na

chamada área do Território Estratégico de Suape – TES precisam enfrentar e superar dificuldades no que pese o elevado grau de desenvolvimento e acumulação de capital realizados. A pressão na ocupação urbana que tem se dado sobre restrita e estreita faixa do território vinda de Recife ao Sul, margeando a costa marítima (franjas do mar), área de maior valorização imobiliária, vem fazendo com que o setor privado venha “desorganizadamente” empreendendo ações dispersas, improvisadas e sem um projeto claro de futuro, ficando patente a pouca regulação do setor público no território.

O que se viu ao longo do presente estudo é que os núcleos urbanos do território são fortemente marcados por elevados indicadores de pobreza. Esses indicadores aliados à inexistência de um projeto de desenvolvimento integrado, que contemple todos os municípios, faz com que as ações empreendidas pelo setor público apresentem-se difusas e imprecisas, com reduzidos mecanismos de transparência de participação e controle social.

Um dos fatores limitantes ao desenvolvimento integrado é que grande parte do território está ocupada e depende da cultura da cana-de-açúcar, setor em crise. Embora os investimentos produtivos implantados e em processo de implantação estejam provocando impactos positivos, não só na estrutura produtiva, como também na estrutura urbana das cidades de influência do CIPS, a parte mais dinâmica do território (as cidades do Cabo de Santo Agostinho, Jaboatão dos Guararapes e Ipojuca) é marcada pela sobrecarga dos usos urbanos com elevado grau de informalidade das construções, apresentando forte grau de tensão social com o crescimento dos grandes projetos imobiliários e incremento da população local. Por outro lado, existem grandes vazios territoriais em determinadas áreas, que oneram ainda mais os custos de urbanização.

Um outro aspecto levantado no presente estudo e que se constitui em fator restritivo de alta relevância ao pleno desenvolvimento do TES é a inexistência de funcionamento de modal ferroviário como meio de transporte competitivo e sustentável. Este meio de transporte é essencial e indispensável a qualquer grande porto marítimo e cuja ausência pode comprometer a eficiência global e a competitividade do Porto de Suape, como também provocar sobrecarga de tráfego pesado nas grandes rodoviárias, especialmente na Região Metropolitana do Recife.

À vista das pesquisas, informações e análises sistematizadas e integrantes do presente estudo, fica evidenciado, o fortalecimento do papel estratégico de centralidade da Cidade do Recife na formação e dinâmica da estrutura nuclear e nas atividades técnicas, econômicas e sociais em ocorrência nos espaços e municípios situados dentro do chamado Território Estratégico de Suape – TES.

Por fim, evidencia-se ainda que o moderno complexo de grandes empreendimentos industriais e de centrais de comercialização e logística instalados a partir dos últimos 20 anos, no entorno do porto marítimo de Suape, localizado na Região Metropolitana do Recife-RMR, a 40 km dessa cidade, contribui também para fortalecer a importância da Cidade do Recife como Metrópole Regional dentro da região do nordeste brasileiro.

O que se conclui é que a Cidade do Recife continuará a exercer o seu poder de centralidade monocêntrica e de fascínio, atraindo mais e mais pessoas, não obstante os esforços empreendidos de descentralização de criação de novas centralidades.

REFERÊNCIAS

- ACSERALD, Henry. **Eixos de articulação territorial e sustentabilidade do desenvolvimento no Brasil**. Rio de Janeiro: projeto Brasil Sustentável e Democrático: Fase, 2001. p. 103. Série Cadernos Temáticos, n. 10.
- ALBAGLI, Sarita. Território e Territorialidade. In: **Territórios em movimento: Cultura e Identidade Como Estratégia de Inserção Competitiva**. Brasília: SEBRAE, 2004.
- ALBUQUERQUE, Francisco. Innovación transferencia de conocimientos y desarrollo económico territorial: una política pendiente. In: **Revista Arbor de Ciencia, Pensamiento y Cultura**, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Madrid, n. 732, jul.- agosto 2008.
- AGÊNCIA CONDEPE/FIDEM. **Mobilidade para o trabalho na Região Metropolitana do Recife**: Deslocamento Pendular e Perfil Socioeconômico dos Ocupados – 2011/2013. Recife: Agência CONDEPE/FIDEM, 2013.
- _____. **Estudos dos impactos dos investimentos na economia pernambucana**: Unidades da BR Foods, Hemobrás, Estaleiro Atlântico Sul, Petroquímica Suape e Refinaria Abreu e Lima. Recife: Agência CONDEPE/FIDEM, 2011.
- _____. **Plano Território Estratégico de Suape**: Diretrizes Para Uma Ocupação Sustentável. Recife: Agência CONDEPE/FIDEM, 2008.
- ALVES, José Luiz. **Suape e sua trajetória histórica**: um olhar geográfico. Tese de Doutorado em Geografia. Recife: UFPE, 2011.
- ARAÚJO, Tânia Bacelar de. Nordeste que nordestes. In: **Ensaio sobre o desenvolvimento brasileiro**: heranças e urgências. Rio de Janeiro: Revan: Fase, 2000.
- _____. Brasil nos anos 90: opções estratégicas e dinâmica regional. In: **Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais**, São Paulo: ANPUR, n. 2, p. 9-24, mar. 2000.
- _____. Dinâmica regional brasileira e integração competitiva. In: **Anais do VII Encontro Nacional da ANPUR**. Recife: ANPUR, 1997. p. 1070-1095.
- _____. Revisitando a questão regional. In: **Cadernos de Desenvolvimento**. Ano 1, no1 (2006). Rio de Janeiro. Centro Internacional Celso Furtado para o Desenvolvimento, . 59-76. Obtido em <http://www.centrocelsofurtado.org.br>
- AZZONI, C.R. **Industria e reversão da polarização no Brasil**. São Paulo : USP – IPE, 1986.

_____. **Teoria da localização**: análise crítica a partir de evidências empíricas no estado de São Paulo. São Paulo, 1982. 141p. Tese (Doutorado) - Faculdade de Economia e Administração, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1982.

BARRE, Raymond. **Manual de economia política**. Rio de Janeiro: Editora Fundo de Cultura, 1962.

BASTITE, Roger. **Usos e sentido do termo estrutura**. São Paulo: Editora Herder, 1971.

BORJA, Jordi; CASTELLS, Manuel. **Local y global**: La gestión de las ciudades en la era de la información. Madrid: United Nations for Human Settlements/ Taurus/ Pensamiento, 1997.

BORSODORF, A. Cómo modelar el desarrollo y La dinámica de La ciudad latino-americana. **Revista Eure**, Santiago, v. 29, n. 86, mayo 2003.

BRANDÃO, Carlos. Produção Social do Ambiente Construído e suas Escalas Espaciais: apontamentos para uma teorização sobre ações e decisões de sujeitos concretos. In: FERNÁNDEZ, Victor Ramiro; BRANDÃO, Carlos. **Escalas y políticas del desarrollo regional**: desafios para América Latina. Buenos Aires/ Madrid: Miño y Dávila Editores/FCE-UNL, 2010.

_____. **Território e desenvolvimento**: as múltiplas escalas entre o local e o global. Campinas, São Paulo: Editora UNICAMP, 2007.

_____. Teorias, Estratégias e Políticas Regionais e urbanas Recentes: anotações para uma agenda do desenvolvimento territorializado. **Revista Paranaense de Desenvolvimento**: Curitiba, n. 107, p. 57-76, jul.-dez. 2004.

BRASIL. MINISTÉRIO DO PLANEJAMENTO, ORÇAMENTO E GESTÃO. Secretaria de Planejamento e Investimentos Estratégicos- SPI. **Estudo da dimensão territorial para o planejamento**: Volume III- Regiões de Referência. Brasília: MP, 2008. p. 146.

CARLEIAL, Liana; CRUZ, Bruno de Oliveira. **A hora e a vez do desenvolvimento regional brasileiro**: uma proposta de longo prazo. Brasília, DF: IPEA, 2012. (Texto para discussão, n.1.729).

CARNOY, Martin. **O Estado e teoria política**. Campinas: Papirus, 1986.

CASTELLS, Manuel. **A questão urbana**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1983.

_____. **A sociedade em rede**. 2. ed. Rio de Janeiro: Editora Paz e Terra, 1999.

_____. **La ciudad informacional: tecnologías de la información, reestructuración económica y el proceso urbano-regional**. Alianza editorial, 1995.

CASTRO. Antônio Barros de. **Sete ensaios sobre a economia brasileira**. 2. ed. Rio de Janeiro: Editora Forense, 1972.

CASTRO, Edna. **Expansão da fronteira, megaprojetos de infraestrutura e integração sul americana**, Salvador, v. 25, n. 64, p. 45-61, jan.-abr. 2012. Caderno CRH.

CAVALCANTI, Clóvis. **Desenvolvimento a todo custo e a dimensão ambiental: o conflito do complexo industrial-portuário de Suape, Pernambuco**, 2008. Disponível em: <<http://www.unicap.br/ihu/wp-content/uploads/2010/06/CI%C3%B3visFinal.pdf>> Acesso em: 25 out. de 2014.

CHESNAIS, François (org.). **A finança mundializada: raízes sociais e políticas, configuração, consequências**. São Paulo: Boitempo, 2005.

COMPANS, Rose. O Paradigma das Global Cities nas Estratégias de Desenvolvimento Local. **Revista de Estudos Urbanos e Regionais**, n. 1, maio 1999.

CORRÊA, Roberto Lobato. **Estudos sobre a rede urbana**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2006.

_____. **Trajetórias geográficas**. Rio de Janeiro: Bertrand, 1997.

CONDEPE – FIDEM. Base de dados do estado. <http://www.condepe.fidem.gov.br> –

CUNHA, Paulo Gustavo de Araújo; LUCENA, Vinícios Guerreiro de. **Do sonho à realidade**. Rio de Janeiro: Negócio Editora, 2006.

CUNNINGHAM, David. **O conceito de metrópole: filosofia e forma urbana**. Publicado originalmente como The concept of metropolis: philosophy and urban form. *Radical Philosophy*, p. 13-25, 2005. ISSN 0300-211X.

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

DIAGONAL/CEPLAN. **Projeto Suape Sustentável: relatórios técnicos**. Recife, 2012.

DI MÉO, Guy. **Introdução ao debate sobre a metropolização: uma chave de interpretação para compreender a organização contemporânea dos espaços geográficos**. *Confins [on-line]*, n. 4, São Paulo, 2008, p. 2-11.

DINIZ, Clélio Campolina. **Dinâmica regional e ordenamento do território brasileiro: desafios e oportunidades**, Texto para Discussão - UFMG-CEDEPLAR, n. 471, abr., 2013.

_____. CAMPOLINA, Bernardo. **A região metropolitana de São Paulo: reestruturacao, re-espacialização e novas funções**. **Revista Eure**, Santiago de Chile, v. XXXIII, n. 98, p. 27-43, mayo 2007.

_____. **Dinâmica Espacial e Ordenamento do Território**. São Paulo: CEPAL, jan. 2006.

_____. A Busca de um projeto de Nação: O Papel do Território e das Políticas Regional e Urbana. **Revista Economia**, dez. 2006.

_____. **Repensando a questão regional brasileira**: tendências, desafios e caminhos. São Paulo: BNDES, 2002.

_____. **A dinâmica regional recente e suas perspectivas**. Textos para discussão. n. 375. São Paulo: IPEA, jun. 1995.

_____. **Dinâmica regional da indústria no Brasil**: início de desconcentração, risco de concentração. Tese de Prof. Titular. São Paulo: FACE, 1991.

_____. **Capitalismo, recursos naturais e espaço**. Tese de Doutorado. São Paulo: UNICAMP, 1987.

ECOPOLIS MASTER INTERNACIONAL. **Suape Global/Suape Local**: O caminho sinuoso do Desenvolvimento Integrado. Universidade de Ferrara, SEBRAE/CNI, 2009.

FERNANDES, B. Movimentos sócio territoriais e movimentos sócio espaciais: contribuição teórica para uma leitura geográfica dos movimentos sociais. **Revista Nera**, ano 8, n. 6, jan.-jun. 2005.

FERREIRA, Carlos Maurício. Espaço, Regiões e Economia Regional. In: HADDAD, Paulo Roberto (Org.). **Economia Regional**: teorias e métodos de análise. Fortaleza: BNB. ETENE, 1989. p. 694.

FIEPE. **Política Industrial**: proposta de uma política industrial para o estado de Pernambuco, Federação das Indústrias do Estado de Pernambuco – FIEPE, 2013.

FRESCA, Tânia Maria. Uma Discussão sobre o conceito de Metrópole. **Revista ANPEGE**, v. 7, n. 8, p. 31-52, ago.-dez. 2011.

FURTADO, C. **Teoria e Política do Desenvolvimento Econômico**. 10. ed. São Paulo: Paz e Terra, 1979.

_____. **O longo Amanhecer**: reflexões sobre a formação do Brasil. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1999.

GARCIA, C; MUSSALÉM, J. **SUAPE**: muito mais que um Porto. Recife: Comunigraf Editora, 2011.

GIAMBIANGI, Fábio. Estabilização, Reformas e Desequilíbrios Macroeconômicos: Os Anos de FHC (1995-2002). In: GIAMBIANGI, Fabio et al (Org.). **Economia Brasileira Contemporânea**: 1945-2010. 2. ed. Rio de Janeiro: Elsevier, 2011.

_____. Rompendo com a Ruptura: O Governo Lula (2003-2010). In: GIAMBIANGI, Fabio et al (Org.). **Economia Brasileira Contemporânea**: 1945-2010. 2. ed. Rio de Janeiro: Elsevier, 2011.

GIDDENS, A. **A constituição da sociedade**. São Paulo: Martins Fontes, 1989.

_____. Time, Space and Regionalisation. In: GREGORY, D.; URRY, J. (Ed.). **Social Relations and Spatial Structures**. Londres: MacMillan, Cambridge, 1985.

GOTTDIENER, M. **A produção social do espaço**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1997.

HAESBAERT, Rogério. **O mito da desterritorialização**: do “fim dos territórios” à multiterritorialidade. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2004.

HARVEY, David. **Para entender O Capital**. Livro I. São Paulo: Editora Boitempo, 2013.

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

_____. **Condição pós-moderna**: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural. 19. ed. São Paulo: Edições Loyola, 2010.

_____. **A produção capitalista do espaço**. São Paulo: Annablume, 2005.

_____. **O espaço da esperança**. São Paulo: Edições Loyola, 2004.

_____. Do gerenciamento ao empresariamento: a transformação da administração urbana no capitalismo tardio. In: **Espaço & Debates**: Revista de Estudos Regionais e Urbanos, Cidades: estratégias gerenciais, São Paulo: Núcleo de Estudos Regionais e Urbanos, ano XVI, n. 39, 1996.

_____. O trabalho, o capital e o conflito de classes em torno do ambiente construído nas sociedades capitalistas avançadas. **Espaço & Debates**, São Paulo: Cortez, ano II, n. 6, p. 6-35, jun.-set. 1982.

_____. La Geografia de la acumulacion capitalista: una reconstrucción de la teoria marxista. In: GARCIA, M. D. (Ed.). **La Geografia Regional Anglosajona**. Bellaterra: Universidad Antonina de Barcelona, 1978.

HIRSCHMAN, Albert. **A Estratégia do Desenvolvimento Econômico**. Rio de Janeiro: Fundo de Cultura, 1960.

IBGE. **Redes e fluxos do território**: Gestão do Território. Rio de Janeiro: IBGE, 2014.

_____. **Divisão urbano regional**. Rio de Janeiro: IBGE, 2013.

_____. **Atlas do censo demográfico**. Rio de Janeiro: IBGE, 2010.

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

_____. **Censos demográficos**. Rio de Janeiro: IBGE, 1970, 1980, 1990, 2000 e 2010.

IPEA/IBGE. **Caracterização e tendências da rede urbana do Brasil**. Elaborado pelo IPEA (Instituto de Pesquisas Econômicas Aplicadas), com a parceria do IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística) e NESUR/UNICAMP, 2000.

IIRSA. Disponível em: <<http://www.iirsa.org>>. Acesso em: 20 out. 2014.

JANOSCHKA, M. El nuevo modelo de la ciudad latinoamericana: fragmentación y privatización. **Revista Eure**, Santiago, v. 28, n. 85, dic. 2002.

LACERDA, Norma. **Fragmentação e Integração**: movimentos de Reestruturação Espacial das Metrôpoles brasileiras, 2011. Texto apresentado em Encontro da ANPUR.

_____; RIBEIRO, Suely. Limites da Gestão Metropolitana e Impasses à Governança Cooperada Intermunicipal no Brasil. **Revista Eure**, Santiago, v. 40, n. 121, sept. 2014.

LEBRET, Louis Joseph. **Estudo do desenvolvimento e Implantação de indústrias, Interessando a Pernambuco e ao Nordeste**. 3. ed. Recife: CONDEPE, 2001.

LEFEBVRE, H. **O Direito a Cidade**. São Paulo: Centauro Editora, 2001.

_____. **A revolução urbana**. Belo Horizonte: Editora da UFMG, 1999.

_____. **The Production of Space**. Oxford (R.U.) e Cambridge (EUA): Blackwell, 1991 [1974].

_____. **Espacio y Politica**. Barcelona: Península, 1976 [1972].

_____. **A Re-Produção das Relações de Produção**. Porto, Escorpião (1ª parte de La Survie du Capitalisme). Paris: Anthropos, 1973.

LENCIONE, Sandra. Observações sobre o conceito de Cidade e Urbano. **GEOUSP – Espaço e Tempo**, São Paulo, n. 24, p. 109-123, 2008.

_____. Concentração e centralização das atividades urbanas: uma perspectiva multiescalar. Reflexões a partir do caso de São Paulo. **Revista de geografia Norte Grande**, n. 39, p. 7-20, 2008.

LIMONAD, Ester. Reflexões sobre o espaço, o urbano e a urbanização. In: **GEOgraphia**, Rio de Janeiro, n. 1, 1999, pp. 71-91.

LLAQUET, José Luís Estrada. A competitividade Portuária e a Relação Cidade/Porto. In: **Modernidade e identidade das cidades portuárias**. Lisboa: 2004.

LOJKINE, J. **O Estado capitalista e a questão urbana**. São Paulo: Martins Fontes, 1981.

MACHADO, Thiago et al. O espaço dos fluxos e novas materialidades: O Porto de Suape-PE. In: **Anais de Encontro dos geógrafos da América Latina**. EGAL, 2009.

MARICATO, Ermínia. **Metrópoles desgovernadas**. Estudos Avançados 25 (21), 2001.

MARX, Karl. **O capital**: o processo de produção do capital. 3. ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira S.A., 1975.

MARINHO, Geraldo et al. Transformações urbanísticas na região metropolitana do Recife: um estudo prospectivo. **Cadernos Metrôpole**, p. 193-217, 1º sem. 2007.

MARKUSEN, Ann. Mudança econômica regional segundo o enfoque centrado no ator. In: DINIZ, Clélio Campolina; LEMOS, Mauro Borges (Org.). **Economia e Território**. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2005.

_____. Áreas de Atração de investimentos em um espaço econômico cambiante: uma tipologia de distritos industriais. **Nova Economia**, Belo Horizonte, v. 5, n. 2, dez.1995.

MATTOS, Carlos. Crescimento metropolitano na América Latina: Los Angeles como referência. In: DINIZ, Clélio Campolina; LEMOS, Mauro Borges (Org.). **Economia e Território**. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2005.

MINISTÉRIO DA INTEGRAÇÃO NACIONAL. **I Conferência Nacional de Desenvolvimento Regional**. Texto de Referência (Resumo Executivo). Brasília, jul. 2012.

MONIÉ & VASCONCELOS. **Das relações entre cidades e portos**: entre lógicas homogeneizantes e dinâmicas de diferenciação. Confins. Revue franco-brasilienne de géographie/ Revista franco-brasileira de geografia n.15, 2012. Dossiê Portos, cidades e regiões.

MONIÉ, Frédéric & VIDAL, Soraia Maria do S. Cidades, portos e cidades portuárias na era da integração produtiva. **Revista Brasileira de Administração**, Rio de Janeiro, v. 40, n. 6, p. 975-995, 2006.

MONGIN, Olivier. **A Condição Urbana**: a cidade na era da globalização. São Paulo: Editora Estação Liberdade, 2009.

MONTE-MÓR, Luis. As Teorias Urbanas e o Planejamento no Brasil. In: DINIZ, Clélio Campolina; CROCCO, Marco (Ed.). **Economia regional e Urbana**: contribuições recentes. Belo Horizonte: UFMG, 2006. p. 61-85.

_____. **O que é o urbano, no mundo contemporâneo**. Belo Horizonte: CEDEPLAR/FACE/UFMG, 2006.

MOURA, Rosa. **Arranjos urbano-regionais no Brasil**: uma análise com foco em Curitiba. Tese de doutoramento em Geografia na UFPR. Curitiba, 2009.

_____. Institucionalização de Regiões Metropolitanas: qual o sentido? **Revista Paranaense de Desenvolvimento**, Curitiba, n.111, p. 129-143, jul.-dez. 2006.

_____; Werneck, Débora Ziotnik Rede. Hierarquia e região de Influência das cidades: um foco sobre a Região Sul. **Revista Paranaense de Desenvolvimento**, Curitiba, n. 100, p. 27-57, jan.-jun. 2001.

MYRDAL, G. **Teoria econômica e regiões subdesenvolvidas**. Rio de Janeiro: Saga, 1970.

OBSERVATÓRIO DAS METRÓPOLES. **Como anda a Região Metropolitana do Recife**. UFPE/FASE, set. 2006.

_____. **Relatório Estadual de avaliação dos Planos Diretores Participativos de Pernambuco**. Pernambuco, 2009.

OFFE, Claus. **Problemas estruturais do Estado capitalista**: a democracia Partidária Competitiva e o “ Welfare State” Keynesiano: Fatores de Estabilidade e Desorganização. Rio de Janeiro: Editora Tempo Brasileiro, 1984.

PACHECO, C. A. **Fragmentação da nação**. Campinas: UNICAMP, 1988.

PERROUX, F. **A economia do século XX**. Lisboa: Herder, 1969.

RAFFESTIN, Claude. **Por uma geografia do Poder**. São Paulo: Ática, 1993.

RIBEIRO, Luiz Cesar de Queiroz. **Hierarquização e identificação dos espaços urbanos**. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2009.

SALGUEIRO, Teresa Barata. **Ainda em torno da fragmentação do espaço urbano**. Lisboa: Edições Colibri, 1999. p. 65-76.

_____. **Cidade pós-moderna**: espaço fragmentado. III Congresso de Geografia Portuguesa. Porto, setembro de 1997. Lisboa: Edições Colibri e Associação Portuguesa de Geógrafos, 1999, p. 225-236.

SANDES, Giovanni. Onde o Negócio é Urbanizar. **Jornal do Commercio**, Recife, p. 4-5, 03 ago. 2014. Caderno Economia.

SANTOS, Milton. **A natureza do espaço**: tempo, técnica, razão e emoção. 4 edição, São Paulo: Edusp, 2009.

_____. **Técnica, espaço, tempo**: globalização e meio técnico-científico Informacional. São Paulo: Editora Hucitec, 1998.

_____. **A urbanização brasileira**. São Paulo: Hucitec, 1993.

_____. **Espaço e método**. São Paulo: Nobel, 1985

_____. **Metamorfoses do espaço habitado**. São Paulo: Hucitec, 1988.

_____; SILVEIRA, M. L. Globalização e geografia: a compartimentação do espaço. **Caderno Prudentino de Geografia**, Presidente Prudente: AGB, n. 18, 1996.

SASSEN, Saskia. **As cidades na economia mundial**. Tradução: Carlos Eugênio Marcondes de Moura. São Paulo: Studio Nobel, 1998.

SCHWARTZMAN, J. (Org.). **Economia regional**: textos escolhidos. Belo Horizonte: Cedeplar, 1977.

SEBRAE – CENÁRIO DE ATUAÇÃO 2013-2016

SEBRAE. **Cadastro SEBRAE de Empresas**. SEBRAE-NA, 2012.

SENHORAS, Elói Martins. **Mercosul, Comunidade Andina e o Regionalismo sob Integração Física**: Controvérsias da Iniciativa de Integração da Infra-Estrutura Regional na América do Sul. nov.. 2006.

SILVA, Carlos Alberto Franco. O Complexo Industrial portuário de Sape enquanto Instrumento de Política Industrial. **Caderno de Estudos Sociais**, v. 8, n. 2, p. 165-184, jul.-dez. 1992.

SIMMEL, G. A metrópole e a vida mental. In: Velho, Otávio Guilherme (Org.). **O Fenômeno Urbano**. Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1979.

SIQUEIRA, Maria; RIBEIRO, Luiz. Portos e Cidades: expansão e modernização dos portos de Vitória (Séc. XX-XXI). **Dimensões**, v. 28, p. 385-412, 1995.

SOUZA, Angelita Matos. A iniciativa para a integração da infra-estrutura regional da américa do sul (IIRSA). In: **Proceedings of the 3rd ENABRI 2011 3º Encontro Nacional ABRI 2001**. São Paulo, 2011.

SOUZA, Maria Ângela de Almeida. **Expansão dos espaços de Pobreza no contexto do desenvolvimento da região de Suape**: Deslocamentos populacionais atraídos pelos empregos diretos e indiretos. Trabalho apresentado no XVIII Encontro Nacional de estudos Populacionais, ABEP, realizado em Águas de Lindóia/SP, Brasil de 19 a 23 de novembro de 2012.

SOJA, E. **Postmetropolis**: Critical Studies of Cities and Regions. Wiley-Blackwell: may, 2000. p. 462.

_____. **Geografias Pós-Modernas**: a reafirmação do espaço na teoria social crítica. Rio de Janeiro: Zahar, 1993.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. **Novos conteúdos nas periferias urbanas das cidades médias do Estado de São Paulo**, Brasil. Invest. Geog, México , n. 54, agosto 2004.

STORPER, M. **Economic Development in regional question in the third world**: from import substitution to flexible production. London: Pion, 1991.

STORPER; VENABLES. O Burburinho da Cidade In: **Economia e Território**. Belo Horizonte: Ed. UFMG, 2005.

SUAPE. **Novo Plano Diretor – SUAPE 2030**. Consórcio PLANAVE-PROJETEC, 2011.

TOURINHO, Helena. **Estrutura Urbana de Cidades Médias Amazônicas**: Análise considerando a articulação das escalas interurbana e intraurbana, Tese de Doutorado, MDU-UFPE, 2011.

ANEXO A

Breve história econômica dos municípios do TES

Jaboatão dos Guararapes-PE está situada no litoral sul do Estado de Pernambuco, faz parte da Região Metropolitana do Recife e possui uma área territorial de 256 km. Limita-se ao norte com a metrópole Recife e São Lourenço da Mata, ao sul com o Cabo de Santo Agostinho, a leste com o Oceano Atlântico e a oeste com Moreno. No ano de 2000 (Censo 2000), a população era de 581.556 habitantes. No ano de 2010, a população de Jaboatão passou para 644.620. No ano de 2009 o setor industrial em Jaboatão dos Guararapes participava com 28,4% do PIB, e o comércio e serviços com 71,3%. Jaboatão é o terceiro município do Estado em arrecadação de tributos, depois de Recife e Ipojuca. O município dista 18 km do Marco Zero da cidade do Recife e destaca-se como uma das cidades mais importantes da RMR. A nucleação principal da cidade mantém suas características interioranas voltada para o comércio e serviços. A atividade industrial, que possui um peso relevante na economia do município encontra-se espalhada e distribuída em dois Distritos Industriais (Prazeres e Curado), que possuem importantes unidades industriais a exemplo da Gerda, UNILEVER, IQUINE, VITARELLA entre outras.

O município possui também conjuntos habitacionais de grande porte e alta densidade populacional (Curado I, II e III). Estes conjuntos habitacionais foram construídos no final da década de 70 e meados da década de 80. Nas áreas adjacentes encontra-se um forte mercado habitacional (formado por conjuntos habitacionais de grande porte – Curado I, II e III e Conjunto Marcos Freire entre outros), que, inclusive, servem de apoio logístico à cidade do Recife. Grande parte da população ocupada de Jaboatão (cerca de 100 mil dos 153 mil ocupados) trabalha em outro município. É, portanto uma grande cidade dormitório. Na curta faixa litorânea (Praias de Piedade e Candeias), encontram-se os empreendimentos imobiliários de alta qualidade e para alta renda. O município dispõe também de importante Terminal Integrado de Passageiros –TIP, o mais importante terminal rodoviário do estado de Pernambuco, cujo acesso se dá pelas rodovias BR 232 e BR 408.

Uma das características mais marcantes do Município de Jaboatão é que em suas terras aconteceram as principais batalhas contra os holandeses, no século XVII, com destaque para a Batalha dos Guararapes. O município possui vários monumentos históricos de grande importância, como a Igreja Nossa Senhora dos Prazeres,

construída no século XVI, entre outros acervos históricos de grande importância. Do ponto de vista geográfico, o núcleo urbano de Jaboatão dos Guararapes fica estrategicamente bem posicionado, estando situado entre o Porto de Suape, e a Cidade do Recife, dispondo de importantes interligações rodoviárias como as BR-101, BR-232 e a PE-007 e contando também com infraestrutura metroviária que o liga ao centro do Recife. A área costeira possui mais de 8 km de orla e recebe forte expansão do mercado imobiliário, a exemplo das praias urbanas de Piedade e Candeias.

O crescimento do núcleo urbano de Jaboatão dos Guararapes decorre de sua grande proximidade com a Cidade do Recife e sobretudo dos investimentos realizados de acessibilidade em todas as direções. Embora a nucleação principal da cidade mantenha suas características interioranas, por se tratar de um município, por natureza "espraiado" e com grande abrangência territorial, é na zona costeira que ocorreram as maiores transformações provenientes da intensa dinâmica imobiliária ocorrida nas últimas décadas. O maior estrato de renda se concentra na costa litorânea, mais precisamente nos bairros de Piedade e Candeias, que apresentam do ponto de vista urbano, forte expansão imobiliária verticalizada.

O processo de desenvolvimento de Jaboatão dos Guararapes esteve calcado em atividades econômicas diversificadas e geograficamente dispersas com elevado grau de descontinuidade em função dos limites territoriais do município (que são bem amplos). Jaboatão dos Guararapes também se destaca como um dos principais centros logísticos do Nordeste, com a presença do importantes Centrais de Distribuição (Americanas, Mc Donalds, Walmart, FEDEX etc.). A sede do município, localizada a oeste de seu território, apresenta elevado grau de descontinuidade geográfica em termos de espacialização das suas atividades econômicas. O comércio popular é diversificado, possui características interioranas e ainda encontra-se principalmente em seu núcleo central. Na faixa litorânea do município situam-se as atividades ligadas ao comércio e serviços sofisticados (rede hoteleira, escolas, restaurantes e shopping centers, a exemplo Shopping Center Guararapes). Em contraposição, os núcleos urbanos situados na própria Cidade de Jaboatão e nos bairros adjacentes (Prazeres, Cavaleiro etc.) apresentam intensa atividade econômica voltada para o comércio popular dos segmentos C, D e E e alta densidade populacional, com o predomínio de chefes de domicílio de baixa renda.

Ipojuca consolidou-se como um dos mais importantes sítios do período colonial, haja vista a existência de dois portos importantes para o escoamento da produção canavieira e o comércio de escravos: o Porto de Suape e o Porto de Galinhas. A cidade de Ipojuca dista 57 km da cidade do Recife e os seus principais acessos rodoviários são a PE-60 e BR-101. Ipojuca destaca-se como um dos municípios mais prósperos de Pernambuco com forte potencial para o turismo e para as atividades Industriais e de logística. Na sua área rural existem 72 engenhos e duas usinas de açúcar. A rede de hotéis e restaurantes é desenvolvida e diversificada e encontra-se localizada nas praias do seu litoral que é, relativamente, extensa. Abriga hoje um importante polo industrial, situado no Porto de Suape.

Para Sílvio Zancheti (www.ipojucanos.com), “as cidades de Igarassu, Ipojuca e Sirinhaém são verdadeiros arquivos históricos de morfologia urbana que permanecem desconhecidos”. Ao fazer esta análise o autor destaca duas cidades que compõem o território estratégico (Ipojuca e Sirinhaém), ressaltando a autenticidade dessas cidades e a sua descaracterização em função das expansões urbanas ou desordenadas. Esses núcleos urbanos, no período colonial, eram vilas de apoio à atividade açucareira, cujos limites eram demarcados pelas estruturas de propriedade fundiária monocultora da cana-de-açúcar e por limites naturais (mangues, rios e mar). No ano de 1996, destaca Zanchetti, era possível ver o aglomerado urbano de Ipojuca no meio do canavial com limites muito bem definidos entre o campo e a cidade. Vista de longe a cidade assemelhava a alguma coisa de pictórico e de vida interiorana com casas simples geminadas e pintadas com cores fortes e bucólicas que cativavam o visitante e o expectador que transitasse pela atual PE 60 que passa à margem da cidade. A partir da intensificação do processo de desenvolvimento industrial, com o Porto de Suape, esse modelo foi rompido sem que se fosse criado um plano de urbanização organizado. Este fato decorreu da crise do setor canavieiro (muitas propriedades tiveram que ser vendidas), cedendo espaço para a especulação imobiliária, fato este que vem provocando um processo de urbanização descontrolado, em especial ao longo das margens da rodovia PE-60.

Denota-se, por outro lado, uma tendência clara de favelização com a expansão de construções, não só às margens da rodovia PE-60, como também no interior do sítio

acarretando um processo acentuado de descaracterização histórica deste núcleo urbano tão genuíno, inclusive favelização próxima a Porto de Galinhas.

O mesmo processo vem ocorrendo com a cidade de Sirinhaém, mas em menor proporção. Esta cidade ainda conserva suas características históricas, certamente pela maior distância de Suape, ou seja, pelo seu maior isolamento.

Os processos de urbanização das cidades de Jaboatão dos Guararapes, Ipojuca e Sirinhaém são intimamente dependentes e interligados aos movimentos da indústria açucareira. A partir dos anos 70 com a intensificação de programas de incentivo à produção de álcool, puxados pelo PROÁLCOOL, sobreveio um surto de urbanização nestes núcleos urbanos provocados pelo processo de expulsão da população da zona rural para as cidades. Um importante contingente populacional teve que se estabelecer nas periferias dessas cidades, ocupando morros, manguezais e lugares de difícil acesso de infraestrutura social básica, criando os chamados “bolsões de miséria urbana” em ambientes quase rurais”, algo muito característico na Mata Sul de Pernambuco.

A partir deste momento, com a intensificação da expulsão das populações da zona rural, em quase todos os municípios da Mata Sul assistiu-se a um processo desordenado de ocupação urbana. A crise do setor sucroalcooleiro deflagrada a partir da década de 80, acabou intensificando ainda mais este processo de ocupação desordenada do solo urbano, que se prolongou pelas décadas de 1990 e 2000, provocando efeitos deletérios sobre os indicadores sociais, conforme pôde-se observar ao longo do presente estudo.

Um fato que merece ressalva é a expansão urbana decorrente da ampliação das atividades turísticas e de expansão urbana em toda a costa do litoral sul, através da implantação de condomínios fechados e exploração do turismo de sol e mar. O projeto mais significativo é o Projeto Costa Dourada. Cumpre ressaltar que este padrão de ocupação consubstanciou o que vem a ser chamado de “cidades fantasmas” nas praias do litoral sul de Pernambuco (com a presença de veranistas apenas em determinadas fases do ano). O padrão de ocupação urbano dessas praias foi de alta intensidade e desordenado do ponto de vista urbanístico. A

atividade turística por possuir, naquela região, um alto grau de sazonalidade, não foi capaz de gerar efeitos econômicos propulsores no desenvolvimento dessas regiões.

Cabo de Santo Agostinho fica localizado na Microrregião de Suape e teve sua economia centrada no desenvolvimento da monocultura da cana-de-açúcar. Sua distância é de 33 km do Marco Zero de Pernambuco, na Cidade do Recife e 20 km do Aeroporto Internacional dos Guararapes. Assim como o Município de Jaboatão dos Guararapes, vê-se que o Município do Cabo é estrategicamente bem localizado, sendo cortado pelas rodovias BR-101 sul e PE-60, seguido da PE-28 (Rodovia Vicente Pinzón) e pela Via Parque/Paiva que dá acesso às praias do Município, tais como Paiva, Gaibu, Itapuama, Paraíso. É nele que se situa grande parte do Complexo Industrial Portuário de Suape.

A sua estrutura produtiva é semelhante ao Município de Jaboatão dos Guararapes onde a indústria participa com 28,1% e os serviços com 71,6%. O município do Cabo participa com 5% do PIB do Estado de Pernambuco, encontrando-se no ranking em quarta posição no PIB de Pernambuco.

O Cabo de Santo Agostinho possui rico patrimônio natural e cultural, dezenas de engenhos, reservas ecológicas como o Parque metropolitano histórico-cultural Arquiteto Armando de Holanda Cavalcanti além de valorosos monumentos históricos. O seu litoral contempla cerca de 24 Km de praias de grande beleza, a exemplo das Praias de Gaibu e a do Paiva. A área rural abriga importantes mananciais hídricos responsáveis pelo abastecimento de água de grande parte da RMR, a exemplo das barragens e como as de Bitá, Utinga e Pirapama e rios perenes como o Gurjaú.

É importante lembrar que o Município do Cabo de Santo Agostinho possui relevante memória operária, com destaque para a Companhia Pernambucana da Borracha, montada - Coperbo sob a ótica do II PND, nos anos 70.

No caso do Cabo de Santo Agostinho, vê-se que a sua sede central encontra-se no interior, contudo, destacando-se como um município que dispõe de pequena faixa litorânea, porém, de alta relevância econômica. Geograficamente este município dispõe de importantes conexões de acessibilidade, pois está à margem da BR 101, da PE 60 e do ramal da Rede Ferroviária do Nordeste. O seu processo de

urbanização está intimamente ligado ao apoio à atividade canavieira (inicialmente) e à pesca, e, posteriormente à atividade industrial e turística. Atualmente existem três atividades relevantes que disputam o mesmo espaço geográfico: o turismo, o polo logístico com centrais de distribuição e a atividade industrial-portuária. O centro urbano principal da Cidade do Cabo tem como principal função dar apoio ao porto, às atividades industriais, às centrais de distribuição e à atividade turística. A intensificação do processo industrial, sobretudo a partir do final da década de 90 e anos 2000, vem gerando uma série de ocupações desordenadas, descontínuas e dispersas, com diversos estágios de desenvolvimento. As desapropriações de terras da população rural produtora de agricultura de subsistência, vem contribuindo para a ocupação desordenada na cidade em áreas periféricas e até de condições físicas adversas, como é o caso dos morros de alta declividade e difícil acesso e sem infraestrutura pública. Não obstante essa expropriação de terras, o Cabo de Santo Agostinho apresenta ainda uma elevada produção rural advinda da agricultura familiar que resiste à desigual concorrência da atividade industrial e das centrais de distribuição e da desenfreada expansão urbana. A produção agrícola, pela tradição ruralista, e necessidade de subsistência a agricultura familiar resiste e se entrelaça à atividade urbana, encontrando-se dentro do ambiente urbano da cidade e ao longo e à margem das rodovias. Observa-se, por conseguinte, interações sociais complexas e conflituosas que repercutem sobre a estrutura e qualidade de vida urbana.

Moreno está também localizado na RMR. Possui uma população de 56.696 habitantes e dista 30,6 km da metrópole Recife. O acesso à cidade é feito pelas rodovias BR232 e PE 007. O município possui taxa de urbanização de 88,5% e teve sua origem como núcleo de apoio à produção cana-de-açúcar. Uma das histórias marcantes do município foi da implantação no início do século XX de grande empreendimento têxtil (franco-brasileiro) – Cotonifício Moreno. Atualmente os setores econômicos relevantes no município são a agropecuária, os serviços e comércio. O setor que mais emprega no município é o agropecuário, que representa 13% do PIB. Nas atividades agrícolas, os principais produtos cultivados são a cana-de-açúcar, coco, banana, inhame, mandioca, acerola e maracujá. A renda média é significativamente baixa. De acordo com o Censo Demográfico – IBGE, no ano de 2010, ou seja, 53,0% dos domicílios recebiam de $\frac{1}{4}$ a $\frac{1}{2}$ salário mínimo.

Do ponto de vista da acessibilidade, a cidade de Moreno desfruta de posição geograficamente estratégica, fato este que vem possibilitando uma expansão acentuada do capital imobiliário, a exemplo do Condomínio Alphaville, às margens da BR 232.

A posição geográfica e sua história econômica baseada na indústria têxtil de grande porte, possibilita a este município condições sociais, geográficas e estruturais para servir de campo de atração de novos empreendimentos industriais que estão se direcionando para o entorno do Distrito Industrial de Suape.

As cidades de **Ribeirão, Escada e Moreno** são cidades que possuem as mesmas características históricas no seu processo de surgimento. São oriundas como forma de apoio a antigos engenhos e usinas de açúcar. Por estarem geograficamente próximas e possuírem estrutura de acessibilidade relevante e à margem das grandes rodovias, integram-se, também, ao circuito de cidades impulsionadas e ligadas às atividades do CIPS. Tratam-se de cidades compactas, de forte densidade urbana e densamente povoadas ainda em seu eixo central. Possuem mais viabilidade de integração ao CIPS que as cidades localizadas no extremo sul do estado, a exemplo de Rio Formoso e Sirinhaém. Com efeito, o processo de integração dessas cidades ao CIPS dependerá fundamentalmente da ampliação das estruturas físicas de transporte e acessibilidade em estudo ou em curso, a exemplo do projeto em andamento do Arco Metropolitano e da Ferrovia Transnordestina. Neste contexto, comporta ressalva especial o Município de Moreno, que, além de possuir um Distrito Industrial próprio de apoio ao CIPS, tende a despontar com grande potencial para empreendimentos imobiliários de alta renda, inclusive com residência de lazer. Acredita-se também que o Município de Escada possui igualmente grande potencial de desenvolvimento industrial (áreas industriais disponíveis e com infraestrutura básica), sendo capaz de abrigar boa parte dos investimentos industriais que estão em princípio se direcionando para o CIPS.

ANEXO B

Cabo de Santo Agostinho, Ipojuca, Jaboatão, Recife e Olinda –
**Fluxos de Gestão Empresarial / Cabo de Santo Agostinho,
Ipojuca, Jaboatão, Recife e Olinda – Fluxos da Gestão
Pública**

Quadro 1 – Recife: Fluxo de Gestão Empresarial

Nome município A	Nome município B	Empresas controladoras	Estabelecimentos-filiais controlados	Intensidade	Distância da interação entre o município A e o município B
Recife	São Paulo	469	691	1160	2066
Recife	Rio de Janeiro	172	261	433	1828
Recife	Salvador	132	179	311	659
Recife	Maceió	91	135	226	190
Recife	Brasília	50	170	220	1613
Recife	Porto Alegre	32	74	106	2838
Recife	Aracaju	46	56	102	386
Recife	Barueri	38	62	100	2066
Recife	Belo Horizonte	39	47	86	1596
Recife	Vitória de Santo Antão	38	44	82	40
Recife	Osasco	20	51	71	2064
Recife	Guarulhos	33	35	68	2043
Recife	Curitiba	31	37	68	2359
Recife	São Lourenço da Mata	24	28	52	18
Recife	Vitória	21	22	43	1448
Recife	São Bernardo do Campo	18	22	40	2068
Recife	Feira de Santana	17	21	38	634
Recife	Serra Talhada	16	20	36	372
Recife	Timbaúba	14	16	30	80
Recife	Lauro de Freitas	14	15	29	641
Recife	Campinas	13	13	26	2026
Recife	Arapiraca	9	15	24	265
Recife	Vitória da Conquista	4	20	24	975
Recife	Surubim	10	13	23	96
Recife	Goiânia	10	12	22	1778
Recife	Salgueiro	10	12	22	466
Recife	Itajaí	10	10	20	2455
Recife	Santos	10	10	20	2071
Recife	Paulo Afonso	6	14	20	399
Recife	Ribeirão Preto	9	9	18	1937
Recife	Simões Filho	9	9	18	637

Quadro 1 – Recife: Fluxo de Gestão Empresarial					
Recife	Santa Cruz do Capibaribe	8	10	18	142
Recife	Uberlândia	8	9	17	1817
Recife	Taboão da Serra	6	11	17	2068
Recife	Blumenau	8	8	16	2472
Recife	Santana de Parnaíba	8	8	16	2063
Recife	Serra	7	7	14	1436
Recife	Juazeiro	7	7	14	630
Recife	Niterói	6	8	14	1821
Recife	Caxias do Sul	6	7	13	2762
Recife	São Caetano do Sul	6	7	13	2058
Recife	Camaçari	6	7	13	624
Recife	Aparecida de Goiânia	6	6	12	1782
Recife	Cuiabá	6	6	12	2385
Recife	Joinville	6	6	12	2405
Recife	Florianópolis	6	6	12	2500
Recife	Sorocaba	6	6	12	2100
Recife	Cachoeiro de Itapemirim	5	6	11	1537
Recife	São José dos Pinhais	5	5	10	2361
Recife	Sertãozinho	5	5	10	1949
Recife	São José dos Campos	5	5	10	1986
Recife	Santo André	5	5	10	2059
Recife	Jundiaí	5	5	10	2040
Recife	Nossa Senhora do Socorro	5	5	10	386
Recife	Franca	1	9	10	1866
Recife	Maringá	4	5	9	2378
Recife	Cotia	4	5	9	2077
Recife	Bauru	4	5	9	2110
Recife	Contagem	4	5	9	1603
Recife	Jequié	3	6	9	836
Recife	Campo Grande	4	4	8	2419
Recife	Pelotas	4	4	8	3033
Recife	Duque de Caxias	4	4	8	1820
Recife	Candeias	4	4	8	636

Quadro 1 – Recife: Fluxo de Gestão Empresarial					
Recife	Barreiras	4	4	8	1177
Recife	Laranjeiras	4	4	8	384
Recife	Palmeira dos Índios	4	4	8	237
Recife	Sirinhaém	4	4	8	56
Recife	Santa Maria da Boa Vista	4	4	8	544
Recife	Sumaré	3	5	8	2032
Recife	Jaraguá do Sul	2	6	8	2433
Recife	Itabaiana	3	4	7	389
Recife	Londrina	3	4	7	2316
Recife	Salto	3	4	7	2064
Recife	Petrópolis	2	5	7	1793
Recife	Anápolis	3	3	6	1730
Recife	Tangará da Serra	3	3	6	2508
Recife	Rondonópolis	3	3	6	2268
Recife	Campo Bom	3	3	6	2799
Recife	Concórdia	3	3	6	2652
Recife	Araucária	3	3	6	2377
Recife	Indaiatuba	3	3	6	2053
Recife	Saquarema	3	3	6	1791
Recife	Sento Sé	3	3	6	791
Recife	Casa Nova	3	3	6	665
Recife	São Miguel dos Campos	3	3	6	224
Recife	Penedo	3	3	6	296
Recife	Toritama	3	3	6	124
Recife	Tacaimbó	3	3	6	151
Recife	Sertânia	3	3	6	261
Recife	São José do Egito	3	3	6	270
Recife	Ribeirão	3	3	6	66
Recife	Lauro Muller	2	3	5	2611
Recife	Tapiratiba	2	3	5	1893
Recife	Poá	2	3	5	2038
Recife	Delmiro Gouveia	2	3	5	363
Recife	Nova Veneza	1	4	5	2637

Quadro 1 – Recife: Fluxo de Gestão Empresarial					
Recife	Primavera do Leste	2	2	4	2211
Recife	Jauru	2	2	4	2658
Recife	Palhoça	2	2	4	2515
Recife	Criciúma	2	2	4	2634
Recife	Pinhais	2	2	4	2354
Recife	Cascavel	2	2	4	2581
Recife	Suzano	2	2	4	2038
Recife	São Sebastião	2	2	4	2011
Recife	São José do Rio Preto	2	2	4	2026
Recife	Pindamonhangaba	2	2	4	1939
Recife	Jaguaríuna	2	2	4	2006
Recife	Itaquaquecetuba	2	2	4	2035
Recife	Itapecerica da Serra	2	2	4	2082
Recife	Hortolândia	2	2	4	2032
Recife	Diadema	2	2	4	2067
Recife	Cajamar	2	2	4	2054
Recife	Americana	2	2	4	2030
Recife	São Gonçalo	2	2	4	1811
Recife	Venda Nova do Imigrante	2	2	4	1491
Recife	Iconha	2	2	4	1522
Recife	Uberaba	2	2	4	1846
Recife	Santa Rita do Sapucaí	2	2	4	1895
Recife	Itabira	2	2	4	1530
Recife	Governador Valadares	2	2	4	1387
Recife	Santo Antônio de Jesus	2	2	4	712
Recife	Jaborandi	2	2	4	1188
Recife	Itabuna	2	2	4	870
Recife	Ilhéus	2	2	4	861
Recife	Curaçá	2	2	4	553
Recife	Itaporanga d'Ajuda	2	2	4	410
Recife	Santana do Ipanema	2	2	4	287
Recife	Rio Largo	2	2	4	181
Recife	Trindade	2	2	4	592

Quadro 1 – Recife: Fluxo de Gestão Empresarial					
Recife	São José do Belmonte	2	2	4	425
Recife	São José da Coroa Grande	2	2	4	85
Recife	Novo Hamburgo	1	3	4	2803
Recife	Itu	1	3	4	2072
Recife	Propriá	1	3	4	313
Recife	Apucarana	1	2	3	2354
Recife	Ribeirão Pires	1	2	3	2058
Recife	Vila Velha	1	2	3	1459
Recife	Araguari	1	2	3	1796
Recife	Luís Eduardo magalhães	1	2	3	1257
Recife	Trindade	1	1	2	1797
Recife	Santa Helena de Goiás	1	1	2	1948
Recife	Rio Quente	1	1	2	1791
Recife	Anicuns	1	1	2	1829
Recife	Nova Maringá	1	1	2	2444
Recife	Várzea Grande	1	1	2	2394
Recife	Matupá	1	1	2	2199
Recife	Lucas do Rio Verde	1	1	2	2322
Recife	Campinópolis	1	1	2	2040
Recife	Barra do Bugres	1	1	2	2483
Recife	Sonora	1	1	2	2315
Recife	Jateí	1	1	2	2494
Recife	Corumbá	1	1	2	2629
Recife	Chapadão do Sul	1	1	2	2171
Recife	Bonito	1	1	2	2607
Recife	Água Clara	1	1	2	2272
Recife	Vacaria	1	1	2	2696
Recife	Sarandi	1	1	2	2758
Recife	Sapiranga	1	1	2	2793
Recife	São Sebastião do Caí	1	1	2	2807
Recife	São Leopoldo	1	1	2	2810
Recife	Santa Maria	1	1	2	2940
Recife	Rio Grande	1	1	2	3055

Quadro 1 – Recife: Fluxo de Gestão Empresarial					
Recife	Montenegro	1	1	2	2819
Recife	Lajeado	1	1	2	2827
Recife	Guaíba	1	1	2	2849
Recife	Gravataí	1	1	2	2818
Recife	Garibaldi	1	1	2	2787
Recife	Farroupilha	1	1	2	2775
Recife	Canoas	1	1	2	2825
Recife	Alvorada	1	1	2	2827
Recife	Xaxim	1	1	2	2663
Recife	Timbó	1	1	2	2473
Recife	Tijucas	1	1	2	2475
Recife	São José	1	1	2	2507
Recife	Pomerode	1	1	2	2460
Recife	Navegantes	1	1	2	2446
Recife	Imbituba	1	1	2	2562
Recife	Chapecó	1	1	2	2679
Recife	Canoinhas	1	1	2	2483
Recife	Balneário Camboriú	1	1	2	2456
Recife	Santa Tereza do Oeste	1	1	2	2600
Recife	Quatro Barras	1	1	2	2342
Recife	Ponta Grossa	1	1	2	2384
Recife	Piraquara	1	1	2	2347
Recife	Paranaguá	1	1	2	2331
Recife	Nova Cantu	1	1	2	2504
Recife	Jataizinho	1	1	2	2301
Recife	Guarapuava	1	1	2	2483
Recife	Foz do Iguaçu	1	1	2	2687
Recife	Cianorte	1	1	2	2439
Recife	Carambeí	1	1	2	2365
Recife	Campo Largo	1	1	2	2374
Recife	Bandeirantes	1	1	2	2250
Recife	Arapongas	1	1	2	2343
Recife	Alvorada do Sul	1	1	2	2287

Quadro 1 – Recife: Fluxo de Gestão Empresarial					
Recife	Votorantim	1	1	2	2097
Recife	Vinhedo	1	1	2	2032
Recife	Várzea Paulista	1	1	2	2039
Recife	Valinhos	1	1	2	2029
Recife	Taubaté	1	1	2	1952
Recife	Tatuí	1	1	2	2109
Recife	São João da Boa Vista	1	1	2	1936
Recife	São Carlos	1	1	2	2009
Recife	Rio Grande da Serra	1	1	2	2059
Recife	Rio das Pedras	1	1	2	2054
Recife	Rio Claro	1	1	2	2017
Recife	Pirassununga	1	1	2	1979
Recife	Piraju	1	1	2	2192
Recife	Piracicaba	1	1	2	2050
Recife	Morungaba	1	1	2	2009
Recife	Monte Mor	1	1	2	2045
Recife	Mogi Guaçu	1	1	2	1974
Recife	Moji das Cruzes	1	1	2	2033
Recife	Mauá	1	1	2	2057
Recife	Matão	1	1	2	2010
Recife	Marília	1	1	2	2160
Recife	Jaú	1	1	2	2071
Recife	Jacareí	1	1	2	1999
Recife	Itapevi	1	1	2	2073
Recife	Itapetininga	1	1	2	2140
Recife	Guararema	1	1	2	2013
Recife	Garça	1	1	2	2140
Recife	Francisco Morato	1	1	2	2037
Recife	Embu-Guaçu	1	1	2	2090
Recife	Cruzeiro	1	1	2	1883
Recife	Cachoeira Paulista	1	1	2	1893
Recife	Atibaia	1	1	2	2015
Recife	Araras	1	1	2	2002

Quadro 1 – Recife: Fluxo de Gestão Empresarial					
Recife	Agudos	1	1	2	2115
Recife	Três Rios	1	1	2	1751
Recife	Teresópolis	1	1	2	1774
Recife	São Pedro da Aldeia	1	1	2	1775
Recife	Resende	1	1	2	1851
Recife	Nova Iguaçu	1	1	2	1826
Recife	Macaé	1	1	2	1720
Recife	Itatiaia	1	1	2	1855
Recife	Barra Mansa	1	1	2	1840
Recife	Viana	1	1	2	1474
Recife	Linhares	1	1	2	1348
Recife	Guarapari	1	1	2	1497
Recife	Cariacica	1	1	2	1454
Recife	Vespasiano	1	1	2	1576
Recife	Sete Lagoas	1	1	2	1572
Recife	Santa Luzia	1	1	2	1577
Recife	Pouso Alegre	1	1	2	1906
Recife	Ouro Branco	1	1	2	1633
Recife	Nova Serrana	1	1	2	1655
Recife	Nova Lima	1	1	2	1599
Recife	Montes Claros	1	1	2	1336
Recife	Matias Barbosa	1	1	2	1736
Recife	Lavras	1	1	2	1768
Recife	Lagoa da Prata	1	1	2	1701
Recife	Ibirité	1	1	2	1611
Recife	Confins	1	1	2	1574
Recife	Conceição do Pará	1	1	2	1640
Recife	Cataguases	1	1	2	1659
Recife	Careaçu	1	1	2	1877
Recife	Betim	1	1	2	1613
Recife	Astolfo Dutra	1	1	2	1663
Recife	Ubaitaba	1	1	2	826
Recife	Teixeira de Freitas	1	1	2	1155

Quadro 1 – Recife: Fluxo de Gestão Empresarial					
Recife	Sobradinho	1	1	2	664
Recife	Senhor do Bonfim	1	1	2	629
Recife	Olindina	1	1	2	515
Recife	Jeremoabo	1	1	2	431
Recife	Jaguaripe	1	1	2	703
Recife	Itapebi	1	1	2	992
Recife	Irecê	1	1	2	833
Recife	Ibotirama	1	1	2	1001
Recife	Ibicoara	1	1	2	898
Recife	Governador Mangabeira	1	1	2	665
Recife	Eunápolis	1	1	2	1035
Recife	Cícero Dantas	1	1	2	471
Recife	Catu	1	1	2	597
Recife	Bom Jesus da Lapa	1	1	2	1071
Recife	Baixa Grande	1	1	2	708
Recife	Santa Luzia do Itanhy	1	1	2	452
Recife	Rosário do Catete	1	1	2	365
Recife	Malhada dos Bois	1	1	2	329
Recife	Itabaianinha	1	1	2	467
Recife	Estância	1	1	2	442
Recife	Carmópolis	1	1	2	358
Recife	Canindé de São Francisco	1	1	2	360
Recife	União dos Palmares	1	1	2	174
Recife	São José da Laje	1	1	2	158
Recife	Porto Real do Colégio	1	1	2	304
Recife	Piranhas	1	1	2	351
Recife	Murici	1	1	2	172
Recife	Messias	1	1	2	171
Recife	Coruripe	1	1	2	260
Recife	Batalha	1	1	2	295
Recife	Tupanatinga	1	1	2	274
Recife	Triunfo	1	1	2	351
Recife	Tabira	1	1	2	294

Quadro 1 – Recife: Fluxo de Gestão Empresarial					
Recife	São Joaquim do Monte	1	1	2	102
Recife	São Caitano	1	1	2	135
Recife	Sairé	1	1	2	88

Fonte: Extraído do Banco de Dados do estudo Redes e Fluxos do Território: Gestão do Território – IBGE, 2014.

Quadro 2 – Cabo de Santo Agostinho: Fluxo de Gestão Empresarial

Nome município A	Nome município B	Empresas controladoras	Estabelecimentos-filiais controlados	Intensidade	Distância da interação entre o município A e o município B
Cabo de Santo Agostinho	Recife	72	83	155	20
Cabo de Santo Agostinho	Jaboatão dos Guararapes	41	53	94	18
Cabo de Santo Agostinho	São Paulo	33	37	70	2046
Cabo de Santo Agostinho	Rio de Janeiro	17	21	38	1808
Cabo de Santo Agostinho	Ipojuca	16	17	33	13
Cabo de Santo Agostinho	Olinda	9	10	19	34
Cabo de Santo Agostinho	Escada	8	9	17	23
Cabo de Santo Agostinho	Salvador	8	8	16	639
Cabo de Santo Agostinho	Brasília	5	10	15	1596
Cabo de Santo Agostinho	Jundiaí	6	6	12	2021
Cabo de Santo Agostinho	Guarulhos	6	6	12	2023
Cabo de Santo Agostinho	Paulista	5	6	11	41
Cabo de Santo Agostinho	Osasco	5	5	10	2044
Cabo de Santo Agostinho	Sirinhaém	5	5	10	36
Cabo de Santo Agostinho	Maceió	4	6	10	170
Cabo de Santo Agostinho	Porto Alegre	3	6	9	2818
Cabo de Santo Agostinho	Candeias	4	4	8	616
Cabo de Santo Agostinho	Caruaru	2	6	8	107
Cabo de Santo Agostinho	Nova Prata	3	3	6	2734
Cabo de Santo Agostinho	Curitiba	3	3	6	2340
Cabo de Santo Agostinho	Campinas	3	3	6	2007
Cabo de Santo Agostinho	Camaçari	3	3	6	604
Cabo de Santo Agostinho	Vitória de Santo Antão	3	3	6	35
Cabo de Santo Agostinho	Ribeirão	3	3	6	47
Cabo de Santo Agostinho	Gravatá	3	3	6	60
Cabo de Santo Agostinho	Palmares	2	3	5	77
Cabo de Santo Agostinho	São Bento do Sul	2	2	4	2411
Cabo de Santo Agostinho	Piçarras	2	2	4	2418
Cabo de Santo Agostinho	Barueri	2	2	4	2047
Cabo de Santo Agostinho	Americana	2	2	4	2010
Cabo de Santo Agostinho	Poços de Caldas	2	2	4	1885

Quadro 2 – Cabo de Santo Agostinho: Fluxo de Gestão Empresarial

Cabo de Santo Agostinho	Belo Horizonte	2	2	4	1576
Cabo de Santo Agostinho	Simões Filho	2	2	4	617
Cabo de Santo Agostinho	Igarassu	2	2	4	49
Cabo de Santo Agostinho	Garanhuns	2	2	4	177
Cabo de Santo Agostinho	Joinville	1	2	3	2386
Cabo de Santo Agostinho	Goiana	1	2	3	80
Cabo de Santo Agostinho	Bom Jesus de Goiás	1	1	2	1881
Cabo de Santo Agostinho	São Leopoldo	1	1	2	2791
Cabo de Santo Agostinho	Santa Cruz do Sul	1	1	2	2851
Cabo de Santo Agostinho	Caxias do Sul	1	1	2	2742
Cabo de Santo Agostinho	Canoas	1	1	2	2806
Cabo de Santo Agostinho	Bento Gonçalves	1	1	2	2759
Cabo de Santo Agostinho	Palmitos	1	1	2	2688
Cabo de Santo Agostinho	Jaraguá do Sul	1	1	2	2414
Cabo de Santo Agostinho	Criciúma	1	1	2	2614
Cabo de Santo Agostinho	Sarandi	1	1	2	2356
Cabo de Santo Agostinho	São José dos Pinhais	1	1	2	2342
Cabo de Santo Agostinho	Londrina	1	1	2	2297
Cabo de Santo Agostinho	Cascavel	1	1	2	2562
Cabo de Santo Agostinho	Taboão da Serra	1	1	2	2048
Cabo de Santo Agostinho	Sertãozinho	1	1	2	1930
Cabo de Santo Agostinho	São Manuel	1	1	2	2086
Cabo de Santo Agostinho	São José dos Campos	1	1	2	1966
Cabo de Santo Agostinho	São Bernardo do Campo	1	1	2	2048
Cabo de Santo Agostinho	Santos	1	1	2	2051
Cabo de Santo Agostinho	Santo André	1	1	2	2040
Cabo de Santo Agostinho	Salto	1	1	2	2045
Cabo de Santo Agostinho	Ribeirão Preto	1	1	2	1918
Cabo de Santo Agostinho	Pirassununga	1	1	2	1959
Cabo de Santo Agostinho	Piracicaba	1	1	2	2030
Cabo de Santo Agostinho	Pindamonhangaba	1	1	2	1920
Cabo de Santo Agostinho	Paulínia	1	1	2	2001
Cabo de Santo Agostinho	Mogi das Cruzes	1	1	2	2013
Cabo de Santo Agostinho	Mauá	1	1	2	2037

Quadro 2 – Cabo de Santo Agostinho: Fluxo de Gestão Empresarial

Cabo de Santo Agostinho	Louveira	1	1	2	2015
Cabo de Santo Agostinho	Jardinópolis	1	1	2	1906
Cabo de Santo Agostinho	Jaguariúna	1	1	2	1987
Cabo de Santo Agostinho	Jacareí	1	1	2	1980
Cabo de Santo Agostinho	Itupeva	1	1	2	2028
Cabo de Santo Agostinho	Itapevi	1	1	2	2054
Cabo de Santo Agostinho	Franca	1	1	2	1847
Cabo de Santo Agostinho	Carapicuíba	1	1	2	2046
Cabo de Santo Agostinho	Resende	1	1	2	1831
Cabo de Santo Agostinho	Niterói	1	1	2	1801
Cabo de Santo Agostinho	Duque de Caxias	1	1	2	1800
Cabo de Santo Agostinho	Vitória	1	1	2	1428
Cabo de Santo Agostinho	Guarapari	1	1	2	1477
Cabo de Santo Agostinho	Juatuba	1	1	2	1602
Cabo de Santo Agostinho	Cataguases	1	1	2	1639
Cabo de Santo Agostinho	Betim	1	1	2	1593
Cabo de Santo Agostinho	Vitória da Conquista	1	1	2	955
Cabo de Santo Agostinho	Santo Antônio de Jesus	1	1	2	692
Cabo de Santo Agostinho	Santaluz	1	1	2	576
Cabo de Santo Agostinho	Eunápolis	1	1	2	1015
Cabo de Santo Agostinho	Dias d'Ávila	1	1	2	595
Cabo de Santo Agostinho	Aracaju	1	1	2	366
Cabo de Santo Agostinho	São Miguel dos Campos	1	1	2	204
Cabo de Santo Agostinho	Arapiraca	1	1	2	246
Cabo de Santo Agostinho	Surubim	1	1	2	95
Cabo de Santo Agostinho	Serra Talhada	1	1	2	364
Cabo de Santo Agostinho	São Lourenço da Mata	1	1	2	31
Cabo de Santo Agostinho	Salgueiro	1	1	2	456
Cabo de Santo Agostinho	Petrolina	1	1	2	615
Cabo de Santo Agostinho	Pesqueira	1	1	2	189
Cabo de Santo Agostinho	Limoeiro	1	1	2	65
Cabo de Santo Agostinho	Lajedo	1	1	2	149
Cabo de Santo Agostinho	Gameleira	1	1	2	52
Cabo de Santo Agostinho	Catende	1	1	2	87

Quadro 2 – Cabo de Santo Agostinho: Fluxo de Gestão Empresarial

Cabo de Santo Agostinho	Carpina	1	1	2	55
Cabo de Santo Agostinho	Camaraçari	1	1	2	29

Fonte: Extraído do Banco de Dados do estudo Redes e Fluxos do Território: Gestão do Território – IBGE, 2014.

Quadro 3 – Jaboatão dos Guararapes: Fluxo de Gestão Empresarial

Nome município A	Nome município B	Empresas controladoras	Estabelecimentos-filiais controlados	Intensidade	Distância da interação entre o município A e o município B
Jaboatão dos Guararapes	Recife	281	402	683	11
Jaboatão dos Guararapes	São Paulo	100	113	213	2061
Jaboatão dos Guararapes	Salvador	29	31	60	654
Jaboatão dos Guararapes	Rio de Janeiro	20	29	49	1824
Jaboatão dos Guararapes	Maceió	23	24	47	186
Jaboatão dos Guararapes	Guarulhos	23	23	46	2038
Jaboatão dos Guararapes	Olinda	18	21	39	20
Jaboatão dos Guararapes	Porto Alegre	16	20	36	2833
Jaboatão dos Guararapes	Brasília	8	24	32	1604
Jaboatão dos Guararapes	Barueri	13	14	27	2061
Jaboatão dos Guararapes	Aracaju	13	14	27	380
Jaboatão dos Guararapes	Paulista	11	11	22	26
Jaboatão dos Guararapes	Osasco	8	11	19	2059
Jaboatão dos Guararapes	Curitiba	9	9	18	2354
Jaboatão dos Guararapes	São Bernardo do Campo	9	9	18	2063
Jaboatão dos Guararapes	Belo Horizonte	8	9	17	1590
Jaboatão dos Guararapes	Feira de Santana	8	8	16	627
Jaboatão dos Guararapes	Joinville	7	7	14	2400
Jaboatão dos Guararapes	Camaçari	6	8	14	618
Jaboatão dos Guararapes	Simões Filho	6	7	13	631
Jaboatão dos Guararapes	Campinas	6	6	12	2021
Jaboatão dos Guararapes	Uberlândia	6	6	12	1809
Jaboatão dos Guararapes	Betim	6	6	12	1608
Jaboatão dos Guararapes	Petrolina	6	6	12	617
Jaboatão dos Guararapes	Sumaré	5	5	10	2027

Quadro 3 – Jaboaão dos Guararapes: Fluxo de Gestão Empresarial

Jaboaão dos Guararapes	Serra	5	5	10	1433
Jaboaão dos Guararapes	Marechal Deodoro	5	5	10	200
Jaboaão dos Guararapes	Palmares	5	5	10	88
Jaboaão dos Guararapes	Goiânia	4	4	8	1769
Jaboaão dos Guararapes	Blumenau	4	4	8	2468
Jaboaão dos Guararapes	Esteio	3	3	6	2815
Jaboaão dos Guararapes	São José dos Pinhais	3	3	6	2356
Jaboaão dos Guararapes	Taboão da Serra	3	3	6	2063
Jaboaão dos Guararapes	Embu	3	3	6	2072
Jaboaão dos Guararapes	Diadema	3	3	6	2062
Jaboaão dos Guararapes	Cotia	3	3	6	2072
Jaboaão dos Guararapes	Duque de Caxias	3	3	6	1816
Jaboaão dos Guararapes	Lauro de Freitas	3	3	6	635
Jaboaão dos Guararapes	Juazeiro	3	3	6	620
Jaboaão dos Guararapes	Rio Largo	3	3	6	175
Jaboaão dos Guararapes	Moreno	3	3	6	7
Jaboaão dos Guararapes	Vitória da Conquista	1	5	6	968
Jaboaão dos Guararapes	Cuiabá	2	2	4	2375
Jaboaão dos Guararapes	Campo Grande	2	2	4	2410
Jaboaão dos Guararapes	Caxias do Sul	2	2	4	2757
Jaboaão dos Guararapes	Canoas	2	2	4	2821
Jaboaão dos Guararapes	Itajaí	2	2	4	2451
Jaboaão dos Guararapes	Florianópolis	2	2	4	2496
Jaboaão dos Guararapes	Mandaguari	2	2	4	2364
Jaboaão dos Guararapes	Vinhedo	2	2	4	2027
Jaboaão dos Guararapes	Santana de Parnaíba	2	2	4	2058
Jaboaão dos Guararapes	Mauá	2	2	4	2052
Jaboaão dos Guararapes	Marília	2	2	4	2153
Jaboaão dos Guararapes	Americana	2	2	4	2024
Jaboaão dos Guararapes	Niterói	2	2	4	1817
Jaboaão dos Guararapes	Contagem	2	2	4	1598
Jaboaão dos Guararapes	Dias d'Ávila	2	2	4	609
Jaboaão dos Guararapes	Arapiraca	2	2	4	257

Quadro 3 – Jaboatão dos Guararapes: Fluxo de Gestão Empresarial

Jaboatão dos Guararapes	Taquaritinga do Norte	2	2	4	115
Jaboatão dos Guararapes	São Lourenço da Mata	2	2	4	13
Jaboatão dos Guararapes	Petrópolis	1	2	3	1789
Jaboatão dos Guararapes	Rio Verde	1	1	2	1968
Jaboatão dos Guararapes	Luziânia	1	1	2	1629
Jaboatão dos Guararapes	Aparecida de Goiânia	1	1	2	1773
Jaboatão dos Guararapes	Abadiânia	1	1	2	1694
Jaboatão dos Guararapes	Várzea Grande	1	1	2	2384
Jaboatão dos Guararapes	Barra do Bugres	1	1	2	2473
Jaboatão dos Guararapes	Três Lagoas	1	1	2	2192
Jaboatão dos Guararapes	Sonora	1	1	2	2306
Jaboatão dos Guararapes	Viamão	1	1	2	2827
Jaboatão dos Guararapes	Venâncio Aires	1	1	2	2844
Jaboatão dos Guararapes	Sapucaia do Sul	1	1	2	2813
Jaboatão dos Guararapes	São Sebastião do Caí	1	1	2	2802
Jaboatão dos Guararapes	Santa Cruz do Sul	1	1	2	2866
Jaboatão dos Guararapes	Novo Hamburgo	1	1	2	2799
Jaboatão dos Guararapes	Gravataí	1	1	2	2814
Jaboatão dos Guararapes	Flores da Cunha	1	1	2	2747
Jaboatão dos Guararapes	Camaquã	1	1	2	2928
Jaboatão dos Guararapes	Cachoeirinha	1	1	2	2820
Jaboatão dos Guararapes	São José	1	1	2	2503
Jaboatão dos Guararapes	Rio Negrinho	1	1	2	2433
Jaboatão dos Guararapes	Içara	1	1	2	2630
Jaboatão dos Guararapes	Criciúma	1	1	2	2630
Jaboatão dos Guararapes	Rolândia	1	1	2	2325
Jaboatão dos Guararapes	Rio Negro	1	1	2	2436
Jaboatão dos Guararapes	Ponta Grossa	1	1	2	2378
Jaboatão dos Guararapes	Pinhais	1	1	2	2349
Jaboatão dos Guararapes	Palotina	1	1	2	2557
Jaboatão dos Guararapes	Maringá	1	1	2	2371
Jaboatão dos Guararapes	Londrina	1	1	2	2309
Jaboatão dos Guararapes	Foz do Iguaçu	1	1	2	2681

Quadro 3 – Jaboatão dos Guararapes: Fluxo de Gestão Empresarial

Jaboatão dos Guararapes	Cianorte	1	1	2	2433
Jaboatão dos Guararapes	Castro	1	1	2	2347
Jaboatão dos Guararapes	Araucária	1	1	2	2372
Jaboatão dos Guararapes	Apucarana	1	1	2	2347
Jaboatão dos Guararapes	Valinhos	1	1	2	2023
Jaboatão dos Guararapes	Tietê	1	1	2	2076
Jaboatão dos Guararapes	Taubaté	1	1	2	1947
Jaboatão dos Guararapes	Sorocaba	1	1	2	2094
Jaboatão dos Guararapes	Sertãozinho	1	1	2	1943
Jaboatão dos Guararapes	São Roque	1	1	2	2077
Jaboatão dos Guararapes	São José dos Campos	1	1	2	1981
Jaboatão dos Guararapes	São José do Rio Pardo	1	1	2	1906
Jaboatão dos Guararapes	Salto	1	1	2	2059
Jaboatão dos Guararapes	Rio das Pedras	1	1	2	2049
Jaboatão dos Guararapes	Natividade da Serra	1	1	2	1973
Jaboatão dos Guararapes	Moji das Cruzes	1	1	2	2028
Jaboatão dos Guararapes	Jundiaí	1	1	2	2035
Jaboatão dos Guararapes	Itu	1	1	2	2066
Jaboatão dos Guararapes	Itapevi	1	1	2	2068
Jaboatão dos Guararapes	Itapequerica da Serra	1	1	2	2077
Jaboatão dos Guararapes	Indaiatuba	1	1	2	2047
Jaboatão dos Guararapes	Franca	1	1	2	1859
Jaboatão dos Guararapes	Araraquara	1	1	2	2002
Jaboatão dos Guararapes	Aparecida	1	1	2	1916
Jaboatão dos Guararapes	São Gonçalo	1	1	2	1807
Jaboatão dos Guararapes	Rio das Ostras	1	1	2	1729
Jaboatão dos Guararapes	Barra Mansa	1	1	2	1835
Jaboatão dos Guararapes	Vitória	1	1	2	1445
Jaboatão dos Guararapes	Vila Velha	1	1	2	1456
Jaboatão dos Guararapes	Viana	1	1	2	1471
Jaboatão dos Guararapes	Iconha	1	1	2	1519
Jaboatão dos Guararapes	Ibiraçu	1	1	2	1405
Jaboatão dos Guararapes	Cariacica	1	1	2	1451

Quadro 3 – Jaboatão dos Guararapes: Fluxo de Gestão Empresarial

Jaboatão dos Guararapes	Teófilo Otoni	1	1	2	1270
Jaboatão dos Guararapes	Pedro Leopoldo	1	1	2	1571
Jaboatão dos Guararapes	Laranjal	1	1	2	1646
Jaboatão dos Guararapes	Lagoa Santa	1	1	2	1562
Jaboatão dos Guararapes	Caratinga	1	1	2	1486
Jaboatão dos Guararapes	São Sebastião do Passé	1	1	2	613
Jaboatão dos Guararapes	São Desidério	1	1	2	1172
Jaboatão dos Guararapes	Paulo Afonso	1	1	2	389
Jaboatão dos Guararapes	Mucuri	1	1	2	1189
Jaboatão dos Guararapes	Jequié	1	1	2	829
Jaboatão dos Guararapes	Itabuna	1	1	2	865
Jaboatão dos Guararapes	Alagoinhas	1	1	2	576
Jaboatão dos Guararapes	Laranjeiras	1	1	2	377
Jaboatão dos Guararapes	Itabaiana	1	1	2	382
Jaboatão dos Guararapes	Viçosa	1	1	2	192
Jaboatão dos Guararapes	União dos Palmares	1	1	2	166
Jaboatão dos Guararapes	Messias	1	1	2	166
Jaboatão dos Guararapes	Igaci	1	1	2	235
Jaboatão dos Guararapes	Delmiro Gouveia	1	1	2	352
Jaboatão dos Guararapes	Colônia Leopoldina	1	1	2	115
Jaboatão dos Guararapes	Vitória de Santo Antão	1	1	2	28
Jaboatão dos Guararapes	Triunfo	1	1	2	340
Jaboatão dos Guararapes	Timbaúba	1	1	2	74
Jaboatão dos Guararapes	Surubim	1	1	2	85
Jaboatão dos Guararapes	Sertânia	1	1	2	250
Jaboatão dos Guararapes	Serra Talhada	1	1	2	361
Jaboatão dos Guararapes	Santa Cruz do Capibaribe	1	1	2	130
Jaboatão dos Guararapes	Santa Cruz da Baixa Verde	1	1	2	346
Jaboatão dos Guararapes	Salgueiro	1	1	2	455
Jaboatão dos Guararapes	Paudalho	1	1	2	29
Jaboatão dos Guararapes	Ouricuri	1	1	2	560
Jaboatão dos Guararapes	Limoeiro	1	1	2	53
Jaboatão dos Guararapes	João Alfredo	1	1	2	67

Fonte: Extraído do Banco de Dados do estudo Redes e Fluxos do Território: Gestão do Território – IBGE, 2014.

Quadro 4 – Ipojuca: Fluxo de Gestão Empresarial

Nome município A	Nome município B	Empresas controladoras	Estabelecimentos-filiais controlados	Intensidade	Distância da interação entre o município A e o município B
Ipojuca	São Paulo	29	29	58	2034
Ipojuca	Rio de Janeiro	20	27	47	1795
Ipojuca	Belo Horizonte	7	9	16	1563
Ipojuca	Brasília	6	8	14	1586
Ipojuca	Jaboatão dos Guararapes	6	6	12	31
Ipojuca	São Bernardo do Campo	5	5	10	2036
Ipojuca	Itabuna	5	5	10	837
Ipojuca	Candeias	4	4	8	604
Ipojuca	Sirinhaém	4	4	8	22
Ipojuca	Maceió	3	3	6	156
Ipojuca	Senador Canedo	2	2	4	1734
Ipojuca	Porto Alegre	2	2	4	2806
Ipojuca	São Sebastião	2	2	4	1979
Ipojuca	Santana de Parnaíba	2	2	4	2031
Ipojuca	Campinas	2	2	4	1994
Ipojuca	Vitória	2	2	4	1415
Ipojuca	São Francisco do Conde	2	2	4	609
Ipojuca	Salvador	2	2	4	627
Ipojuca	Camaçari	2	2	4	591
Ipojuca	Tamandaré	2	2	4	40
Ipojuca	Olinda	2	2	4	48
Ipojuca	Gaspar	1	3	4	2433
Ipojuca	Moji das Cruzes	1	2	3	2001
Ipojuca	Goiânia	1	1	2	1751
Ipojuca	Caldas Novas	1	1	2	1746
Ipojuca	Várzea Grande	1	1	2	2372
Ipojuca	Terenos	1	1	2	2409
Ipojuca	Florianópolis	1	1	2	2468
Ipojuca	Mauá da Serra	1	1	2	2332
Ipojuca	Curitiba	1	1	2	2327
Ipojuca	Sorocaba	1	1	2	2068

Quadro 4 – Ipojuca: Fluxo de Gestão Empresarial

Ipojuca	São Caetano do Sul	1	1	2	2026
Ipojuca	Santos	1	1	2	2038
Ipojuca	Salto	1	1	2	2032
Ipojuca	Rio das Pedras	1	1	2	2023
Ipojuca	Ribeirão Preto	1	1	2	1906
Ipojuca	Pindamonhangaba	1	1	2	1907
Ipojuca	Paulínia	1	1	2	1989
Ipojuca	Osasco	1	1	2	2032
Ipojuca	Itatiba	1	1	2	1990
Ipojuca	Caieiras	1	1	2	2015
Ipojuca	Barueri	1	1	2	2034
Ipojuca	Macaé	1	1	2	1687
Ipojuca	Duque de Caxias	1	1	2	1787
Ipojuca	Barra Mansa	1	1	2	1807
Ipojuca	Vila Velha	1	1	2	1426
Ipojuca	Uberlândia	1	1	2	1787
Ipojuca	Uberaba	1	1	2	1815
Ipojuca	Pedro Leopoldo	1	1	2	1544
Ipojuca	Betim	1	1	2	1581
Ipojuca	Jequié	1	1	2	804
Ipojuca	Dias d'Ávila	1	1	2	582
Ipojuca	Poço Verde	1	1	2	426
Ipojuca	Nossa Senhora do Socorro	1	1	2	353
Ipojuca	Laranjeiras	1	1	2	351
Ipojuca	Vitória de Santo Antão	1	1	2	40
Ipojuca	Vicência	1	1	2	87
Ipojuca	Serra Talhada	1	1	2	361
Ipojuca	Santa Cruz do Capibaribe	1	1	2	135
Ipojuca	Rio Formoso	1	1	2	32
Ipojuca	Ribeirão	1	1	2	38
Ipojuca	Petrolina	1	1	2	609
Ipojuca	Paulista	1	1	2	55
Ipojuca	Nazaré da Mata	1	1	2	75

Quadro 4 – Ipojuca: Fluxo de Gestão Empresarial

Ipojuca	Itapissuma	1	1	2	71
Ipojuca	Itambé	1	1	2	110

Fonte: Extraído do Banco de Dados do estudo Redes e Fluxos do Território: Gestão do Território – IBGE, 2014.

Quadro 5 – Olinda: Fluxo de Gestão Empresarial

nome município A	nome município B	Empresas controladoras	Estabelecimentos-filiais controlados	Intensidade	Distância da interação entre o município A e o município B
Olinda	Recife	149	202	351	14
Olinda	São Paulo	24	29	53	2079
Olinda	Paulista	21	23	44	7
Olinda	Rio de Janeiro	7	13	20	1842
Olinda	Salvador	9	9	18	673
Olinda	Maceió	8	8	16	204
Olinda	Brasília	5	10	15	1623
Olinda	Vitória	5	5	10	1462
Olinda	Belo Horizonte	5	5	10	1609
Olinda	Petrolina	5	5	10	634
Olinda	Porto Alegre	4	5	9	2851
Olinda	Barueri	4	4	8	2079
Olinda	Aracaju	4	4	8	399
Olinda	Osasco	2	5	7	2077
Olinda	Curitiba	3	3	6	2372
Olinda	Goiânia	2	2	4	1788
Olinda	Cuiabá	2	2	4	2393
Olinda	Blumenau	2	2	4	2485
Olinda	Sorocaba	2	2	4	2112
Olinda	Santana de Parnaíba	2	2	4	2076
Olinda	Guarulhos	2	2	4	2056
Olinda	Bariri	2	2	4	2080
Olinda	Campos dos Goytacazes	2	2	4	1655
Olinda	Uberlândia	2	2	4	1828
Olinda	São Lourenço da Mata	2	2	4	15
Olinda	Salgueiro	2	2	4	469

Quadro 5 – Olinda: Fluxo de Gestão Empresarial

Olinda	Franca	1	2	3	1878
Olinda	Vitória da Conquista	1	2	3	987
Olinda	Anápolis	1	1	2	1739
Olinda	Campo Grande	1	1	2	2428
Olinda	Caxias do Sul	1	1	2	2775
Olinda	Canoas	1	1	2	2838
Olinda	Joinville	1	1	2	2418
Olinda	Itajaí	1	1	2	2468
Olinda	Florianópolis	1	1	2	2513
Olinda	Chapecó	1	1	2	2691
Olinda	Ponta Grossa	1	1	2	2396
Olinda	Fazenda Rio Grande	1	1	2	2391
Olinda	Cascavel	1	1	2	2593
Olinda	Taubaté	1	1	2	1965
Olinda	Taboão da Serra	1	1	2	2081
Olinda	Sumaré	1	1	2	2045
Olinda	São José dos Campos	1	1	2	1999
Olinda	São Caetano do Sul	1	1	2	2071
Olinda	São Bernardo do Campo	1	1	2	2081
Olinda	Santos	1	1	2	2084
Olinda	Ribeirão Preto	1	1	2	1949
Olinda	Piracicaba	1	1	2	2062
Olinda	Marília	1	1	2	2172
Olinda	Limeira	1	1	2	2032
Olinda	Jundiaí	1	1	2	2053
Olinda	Jaguariúna	1	1	2	2019
Olinda	Campinas	1	1	2	2039
Olinda	Volta Redonda	1	1	2	1845
Olinda	Nova Iguaçu	1	1	2	1839
Olinda	Niterói	1	1	2	1834
Olinda	Duque de Caxias	1	1	2	1833
Olinda	Juiz de Fora	1	1	2	1740
Olinda	Contagem	1	1	2	1616
Olinda	Paulo Afonso	1	1	2	407

Quadro 5 – Olinda: Fluxo de Gestão Empresarial					
Olinda	Lauro de Freitas	1	1	2	654
Olinda	Capela	1	1	2	202
Olinda	Arapiraca	1	1	2	277
Olinda	Vitória de Santo Antão	1	1	2	45
Olinda	Toritama	1	1	2	127
Olinda	Timbaúba	1	1	2	70
Olinda	Serra Talhada	1	1	2	375
Olinda	Santa Cruz	1	1	2	599

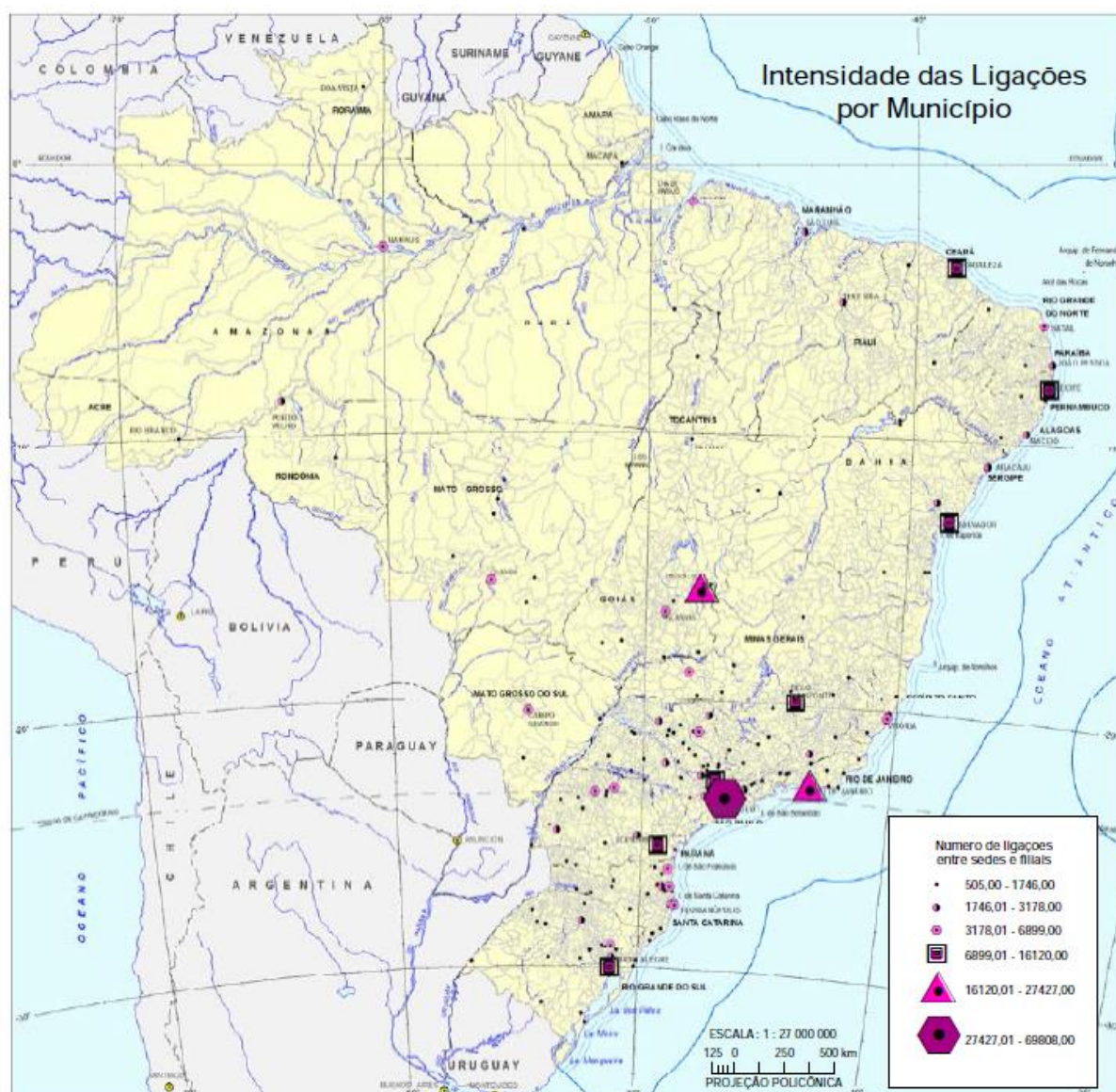
Fonte: Extraído do Banco de Dados do estudo Redes e Fluxos do Território: Gestão do Território – IBGE, 2014.

Quadro 6 – Cabo de Santo Agostinho, Ipojuca, Jaboatão, Recife e Olinda: Fluxos da Gestão Pública

Nome do município de origem da ligação	Nome do município de destino da ligação	Quantidade de ligações entre um par de municípios
Cabo de Santo Agostinho	Cabo de Santo Agostinho	4
Cabo de Santo Agostinho	Jaboatão dos Guararapes	2
Cabo de Santo Agostinho	Recife	4
Ipojuca	Ipojuca	3
Ipojuca	Jaboatão dos Guararapes	2
Jaboatão dos Guararapes	Jaboatão dos Guararapes	6
Jaboatão dos Guararapes	Recife	7
Jaboatão dos Guararapes	Recife	1
Recife	Recife	14
Recife	Brasília	6
Olinda	Olinda	4
Olinda	Recife	7

Fonte: Extraído do Banco de Dados do estudo Redes e Fluxos do Território: Gestão do Território – IBGE, 2014.

Figura 1 – Intensidade das ligações por Município, segundo os níveis superiores de centralidade, 2011



Fonte: Diretoria de Pesquisas, Cadastro Central de Empresas 2011 e Regiões de Influência das Cidades. IBGE, 2007.

Tabela 1 – Intensidade das ligações nos 43 maiores municípios, 2011

Municípios de maior intensidade	Número de empresas		Número de filiais		Intensidade das ligações (5)	Distância média (km)
	Controladoras (1)	Atraídas (2)	Controladas (3)	Atraídas (4)		
São Paulo	9 371	6 894	41 291	12 252	69 808	815
Rio de Janeiro	3 179	4 234	11 823	8 191	27 427	950
Brasília	868	1 914	18 014	3 006	23 802	1 062
Porto Alegre	1 713	2 320	7 959	4 128	16 120	896
Belo Horizonte	1 936	2 245	5 373	3 880	13 434	560
Curitiba	1 860	2 361	5 014	3 595	12 830	686
Osasco	404	772	6 069	1 059	8 304	1 028
Recife	1 046	1 802	2 598	2 662	8 108	1 248
Salvador	962	1 724	2 313	2 943	7 942	852
Campinas	871	1 895	2 325	2 838	7 929	637
Fortaleza	1 088	1 330	3 189	2 134	7 741	1 266
Barueri	639	964	4 103	1 193	6 899	681
Goiânia	1 061	1 383	2 157	2 083	6 684	689
Guarulhos	648	1 519	1 490	1 980	5 637	753
Vitória	611	922	1 624	1 254	4 411	723
Florianópolis	606	981	1 331	1 371	4 289	509
Ribeirão Preto	545	1 103	1 103	1 535	4 286	586
Londrina	507	813	1 771	1 090	4 181	631
São Bernardo do Campo	526	820	1 541	1 155	4 042	612
Manaus	436	963	1 330	1 312	4 041	1 854
Contagem	484	908	1 212	1 197	3 801	559
Maringá	539	846	1 284	1 098	3 767	541
Uberlândia	447	837	1 358	1 113	3 755	651
Santos	475	980	902	1 326	3 683	598
Cuiabá	461	904	1 070	1 243	3 678	1 050
Belém	437	736	1 400	1 089	3 662	1 208
Campo Grande	475	887	998	1 241	3 601	850
Joinville	435	862	1 089	1 118	3 504	610
Caxias do Sul	492	764	1 144	1 018	3 418	697
Santo André/SP	471	783	897	1 152	3 303	523
Natal	462	727	957	1 156	3 302	917
Itajaí	319	1 027	795	1 134	3 275	621
São Caetano do Sul/SP	324	386	1 991	477	3 178	548
Blumenau	482	674	991	910	3 057	642
São José dos Campos	335	827	609	1 210	2 981	505
São Luís	318	730	685	1 097	2 830	1 139
São José do Rio Preto	407	671	831	900	2 809	527
Serra/ES	383	778	672	937	2 770	752
Niterói	340	627	757	978	2 702	688
Sorocaba	352	665	669	919	2 605	593
Duque de Caxias/RJ	295	696	697	894	2 582	793
Canoas/RS	286	586	934	756	2 562	694
João Pessoa	324	613	719	889	2 545	827

Fonte: IBGE, Diretoria de Pesquisas, Cadastro Central de Empresas 2011.

(1) Número de empresas controladoras: contagem das empresas-sede oriundas do município listado, controladoras de filiais externas a este município, enumeradas em número de filiais controladas. (2) Número de empresas atraídas: contagem das empresas-sede externas ao município listado, cujas filiais, enumeradas em número de filiais atraídas, estão alocadas neste município. (3) Número de filiais controladas: contagem das filiais fora dos limites do município listado e, por conseguinte, das suas empresas-sede enumeradas em número de empresas controladoras. (4) Número de filiais atraídas: contagem das filiais circunscritas ao município listado, controladas por empresas-sede externas ao mesmo, estas últimas, enumeradas em número de empresas atraídas. (5) Intensidade das ligações: reflete o somatório das interações entre sedes e filiais, conforme detalhado em notas técnicas, segundo o centésimo superior da distribuição (lista representando 1% dos municípios de maior intensidade).

ANEXO C

Quadros e figuras adicionais

Tabela 1 – Brasil, Regiões e Pernambuco- Composição do Valor Agregado Bruto da produção - 2011

	Brasil	Norte	Sudeste	Sul	Centro-Oeste	Nordeste	PE	NE/BR	PE/BR	PE/NE
Agropecuária	5,5	9,3	3,2	8,2	9,8	6,6	3,5	16,6	1,6	9,6
Indústria	27,7	34	29,4	29	16,3	23,6	24	11,8	2,2	18,5
Extrativa	4,1	12,1	5,5	0,3	0,7	2,1	0,2	7	0,1	1,4
Transformação	14,6	11,8	16	19,5	7,9	9,3	10	8,7	1,7	20
Construção Civil	5,8	7	5,4	5,1	5,5	7,6	8,6	18,1	3,7	20,6
SIUP	3,1	3,1	2,5	4,1	2,2	4,7	5,1	20,9	4,1	19,7
Serviços	67	56,7	67,4	62,7	73,9	69,9	73	14,4	2,7	18,9
Comércio	12,6	10,8	32	14,7	11,7	14,4	14	15,7	2,7	17,2
Transportes	5,1	3,8	5,5	5,3	3,9	4,8	4,4	12,8	2,1	16,6
Informação	3	1,4	4	2,1	2,2	1,9	2,1	8,5	1,7	20,5
Intermediação Financeira	7,4	2,7	9,1	6,4	6,6	4,5	5,6	8,4	1,9	22,4
Aluguel	7,9	6,9	8,3	7,5	6,7	7,8	7,9	13,6	2,5	18,6
Administração Pública	16,3	22,6	12	13,6	31,7	23,1	24	19,5	3,7	18,8
Outros Serviços	14,5	8,6	16,5	13,2	11	13,4	15	12,8	2,6	20,2
Total	100	100	100	100	100	100	100	13,8	2,5	18,2

Fonte: IBGE VAB – Contas Regionais, 2011.

Tabela 2 – TES e Recife: pessoas de 10 anos ou mais de idade, por grupos de idade, condição de atividade e de ocupação na semana de referência, segundo as Unidades da Federação, os municípios e as áreas de ponderação – 2010

Unidades da Federação, municípios e áreas de ponderação	Pessoas de 10 anos ou mais de idade				
	Total	Condição de atividade na semana de referência			
		Economicamente ativas			Não economicamente ativas
		Total	Condição de ocupação na semana de referência		
			Ocupadas	Desocupadas	
Cabo de Santo Agostinho	155 710	81 319	67 594	13 725	74 391
Escada	52 790	23 673	19 707	3 967	29 116
Ipojuca	65 231	32 965	28 128	4 836	32 266
Jaboatão dos Guararapes	547 455	296 505	256 042	40 462	250 950
Moreno	47 884	22 208	18 142	4 066	25 677
Ribeirão	36 766	15 441	13 022	2 419	21 325
Sirinhaém	32 614	14 929	12 618	2 311	17 685
Total TES	938 450	487 039	415 253	71 786	451 411
Recife	1 336 198	755 228	661 052	94 176	580 969

Censo Demográfico, 2010. Resultados Gerais da Amostra por áreas de ponderação.

Nota: Estão listadas apenas as áreas de ponderação de municípios que possuem mais de uma área de ponderação.

(1) Salário mínimo utilizado: R\$ 510,00. (2) Inclusive as pessoas que recebiam somente em benefícios.

Tabela 3 – RMR, TES e Recife: pessoas de 25 anos ou mais de idade, por sexo e nível de instrução, segundo as mesorregiões, microrregiões e os municípios – Pernambuco, 2010

Mesorregiões, microrregiões e municípios	Pessoas de 25 anos ou mais de idade					
	Total	Nível de instrução				
		Sem instrução e fundamental incompleto	Fundamental completo e médio incompleto	Médio completo e superior incompleto	Superior completo	Não determinado
Cabo de Santo Agostinho	103 584	54 555	13 888	30 948	3 731	462
Escada	34 066	21 328	4 355	7 374	939	70
Ipojuca	40 314	26 013	5 079	7 871	1 209	141
Jaboatão dos Guararapes	376 696	169 041	59 156	117 123	29 284	2 092
Moreno	32 036	19 732	4 298	6 738	1 202	67
Recife	950 631	342 792	133 531	289 999	181 711	2 597
Ribeirão	23 825	15 300	2 905	4 729	891	-
Rio Formoso	11 084	7 567	886	2 266	356	9
Sirinhaém	19 949	13 943	2 160	3 327	514	5
Total TES	1 592 185	670 272	226 261	470 374	219 837	5 442
Metropolitana de Recife	2 209 718	925 073	326 418	681 511	269 697	7 019
Recife	1 972 025	790 222	294 821	619 197	261 558	6 228
Total	4 907 623	2 795 033	600 645	1 108 466	392 863	10 616

Fonte: Censo Demográfico, 2010. Educação – Resultados da Amostra.

Nota: Estão listadas apenas as áreas de ponderação de municípios que possuem mais de uma área de ponderação.

(1) Salário mínimo utilizado: R\$ 510,00. (2) Inclusive as pessoas que recebiam somente em benefícios.

Tabela 4 – TES e Recife: pessoas de 10 anos ou mais de idade, ocupadas na semana de referência, por grandes grupos de ocupação no trabalho principal, segundo as Unidades da Federação, os municípios e as áreas de ponderação, 2010

Unidades da Federação, municípios e áreas de ponderação	Pessoas de 10 anos ou mais de idade, ocupadas na semana de referência											
	Total	Grandes grupos de ocupação no trabalho principal					Grandes grupos de ocupação no trabalho principal					
		Diretores e gerentes	Profissionais das ciências e intelectuais	Técnicos e profissionais de nível médio	Trabalhadores de apoio administrativo	Trabalhadores dos serviços, vendedores dos comércios e mercados	Trabalhadores qualificados da agropecuária, florestais, da caça e da pesca	Trabalhadores qualificados, operários e artesãos da construção, das artes mecânicas e outros ofícios	Operadores de instalações e máquinas e montadores	Ocupações elementares	Membros das forças armadas, policiais e bombeiros militares	Ocupações mal definidas
Cabo de Santo Agostinho	67 594	2 179	4 340	4 046	4 573	10 738	2 057	12 115	6 696	13 709	174	6 969
Escada	19 707	477	1 184	963	932	3 604	1 236	2 486	2 075	5 553	51	1 145
Ipojuca	28 128	928	1 472	1 092	1 503	5 745	1 919	3 964	2 458	6 796	21	2 232
Itambé	10 606	233	781	417	443	1 875	1 374	1 014	1 085	2 962	19	402
Jaboatão dos Guararapes	256 042	13 498	22 223	20 591	22 491	55 337	2 025	28 349	19 641	49 456	2 621	19 810
Moreno	18 142	666	1 286	835	1 073	3 225	1 208	2 079	2 163	4 478	87	1 041
Ribeirão	13 022	311	962	633	560	2 299	1 158	1 234	1 331	3 666	34	832
Sirinhaém	12 618	114	566	483	427	1 751	1 246	1 592	1 470	4 220	9	740
Total TES	425 859	18 405	32 814	29 060	32 002	84 573	12 224	52 833	36 920	90 840	3 018	33 172
Recife	661 052	44 486	103 028	60 988	58 712	133 311	2 815	53 899	33 368	113 239	8 502	48 704

Fonte: Censo Demográfico, 2010. Resultados Gerais da Amostra por áreas de ponderação.

Tabela 5 – Pessoas de 10 anos ou mais de idade, por classes de rendimento nominal mensal, segundo as Unidades da Federação, os municípios e as áreas de ponderação, 2010

Unidades da Federação, municípios e áreas de ponderação	Pessoas de 10 anos ou mais de idade								
	Total	Classes de rendimento nominal mensal (salário mínimo) (1)							
		Até 1	Mais de a 2	Mais de a 3	Mais de a 5	Mais de 10	Mais de 5 a 10 a 20	Mais de 20	Sem rendimento (2)
Cabo de Santo Agostinho	155 710	50 160	27 730	7 372	4 684	2 015	502	232	63 016
Escada	52 790	21 248	7 377	1 305	974	385	124	43	21 334
Ipojuca	65 231	22 016	10 631	2 489	1 340	727	320	51	27 658
Jaboatão dos Guararapes	547 455	181 349	95 118	28 009	20 412	15 126	6 604	2 535	198 301
Moreno	47 884	19 609	5 856	1 373	908	494	103	45	19 496
Ribeirão	36 766	13 458	4 430	1 139	760	423	125	13	16 419
Sirinhaém	32 614	12 923	3 692	965	401	241	14	15	14 362
Total TES	938 450	320 764	154 833	42 652	29 479	19 412	7 790	2 934	360 586
Recife	1 336 198	389 953	220 664	74 271	72 372	74 827	37 461	24 598	442 052

Fonte: Censo Demográfico, 2010. Resultados Gerais da Amostra por áreas de ponderação.

Nota: Estão listadas apenas as áreas de ponderação de municípios que possuem mais de uma área de ponderação.

(1) Salário mínimo utilizado: R\$ 510,00.

(2) Inclusive as pessoas que recebiam somente em benefícios.

Tabela 6 – Recife e TES: redes de fluxos do território, gestão do território

	Níveis de centralidade 2007	Denominação de centralidade 2007	Empresas controladoras	Municípios controlados	Estabelecimentos-filiais controlados	Municípios atraídos	Estabelecimentos-filiais atraídos	Empresas atraídas (no. empresas)	Intensidade	Distância média das interações entre o município e seus congêneres (Km)	Assalariados externos comandados pelo município (pessoas)	Percentual sobre o total de assalariados que se reportam a empresas-sede fora dos limites municipais (*)	Percentual sobre o total de assalariados que se reportam a empresas-sede fora dos limites municipais (*)	Classificação final da gestão pública	Classificação final da gestão do território
ABREU E LIMA			25	24	48	25	77	69	219	1024	2808	18,74	24,44	9	8
CABO DE SANTO AGOSTINHO			68	53	144	90	300	268	780	1267	5748	31,96	42,22	9	6
CAMARAGIBE			26	10	30	26	89	80	225	597	147	14,4	28,89	9	8
ESCADA			20	23	47	27	47	43	157	849	537	18,06	20	9	8
IGARASSU			38	20	44	21	52	49	183	823	235	11,72	24,44	9	8
IPOJUCA	5	Centro Local	40	45	88	59	212	190	530	1153	842	40,53	22,22	9	7
ILHA DE ITAMARACÁ			3	2	3	2	5	5	16	566	7	2,61	8,89	9	9
ITAPISSUMA			4	9	10	14	17	16	47	1283	152	64,49	0		
JABOATÃO DOS GUARARAPES			254	126	562	145	765	627	2208	1323	15921	23,95	55,56	8	5
MORENO			10	11	19	10	15	15	59	804	32	6,57	37,78	9	8
OLINDA			120	82	288	54	258	210	876	1211	7981	22,04	62,22	9	6
PAULISTA			68	38	107	37	152	132	459	1001	2198	13,45	55,56	9	7
RIBEIRÃO	5	Centro Local	10	7	14	13	24	23	71	544	50	10,25	13,33	9	8
RIO FORMOSO	5	Centro Local	6	8	8	7	11	11	36	1054	29	2,18	2,22	9	9
SÃO LOURENÇO DA MATA			11	4	12	21	54	51	128	766	58	41,4	13,33	9	8
SIRINHAÉM	5	Centro Local	6	6	9	13	26	24	65	480	49	8,24	2,22	9	9
RECIFE	1C	Metrópole	1046	325	2598	283	2662	1802	8108	1248	63728	21,88	84,44	3	3

Fonte: Redes de Fluxos do Território, Gestão do Território – IBGE,2014. * O total dos assalariados externos não considera aqueles lotados em empresas da administração pública, entidades empresariais sem fins lucrativos, pessoas físicas com CNPJ e organizações internacionais e outras instituições extraterritoriais. Elaboração própria.

Quadro 1 – Quantitativo de ocupados que trabalhavam fora do município de residência matriz: município de residência versus município de trabalho – 2013 (em mil pessoas)

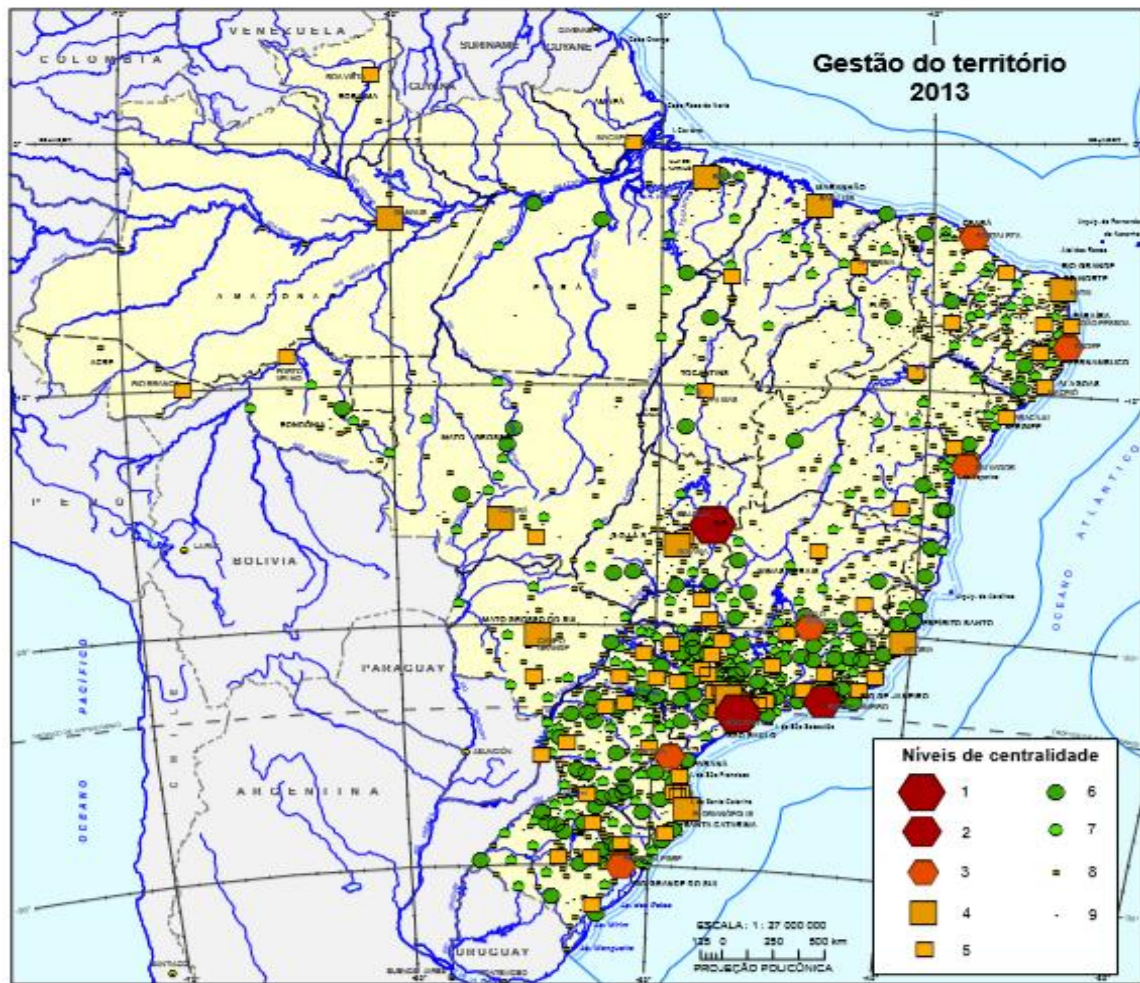
Município de Residência	Município em que Trabalhavam																
	Abreu e Lima	Araçoiaba	Cabo de Santo Agostinho	Camaragibe	Igarassu	Ipojuca	Itamaracá	Itapissuma	Jaboatão dos Guararapes	Moreno	Olinda	Paulista	Recife	São Lourenço da Mata	Outros Municípios Fora da RMR	Vários Municípios	Total
Abreu e Lima	-	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	11	X	X	X	23
Araçoiaba	X	-	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Cabo de Santo Agostinho	X	X	-	X	X	10	X	X	X	X	X	X	6	X	X	X	22
Camaragibe	X	X	X	-	X	X	X	X	X	X	X	X	23	X	X	X	28
Igarassu	X	X	X	X	-	X	X	X	X	X	X	X	7	X	X	X	12
Ipojuca	X	X	X	X	X	-	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Itamaracá	X	X	X	X	X	X	-	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Itapissuma	X	X	X	X	X	X	X	-	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Jaboatão dos Guararapes	X	X	11	X	X	8	X	X	-	X	X	X	114	X	X	X	143
Moreno	X	X	X	X	X	X	X	X	X	-	X	X	X	X	X	X	X
Olinda	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	-	X	83	X	X	X	98
Paulista	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	9	-	50	X	X	X	69
Recife	X	X	8	X	X	7	X	X	24	X	8	X	-	X	7	X	64
São Lourenço da Mata	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	17	-	X	X	22
Total	7	X	23	X	7	29	X	X	38	X	23	14	316	X	18	5	494

Nota: X = Valores não estimados, devido ao tamanho da amostra ser insuficiente para obtenção de estimativas com a precisão estatística desejada.

Fonte: PED/RMR

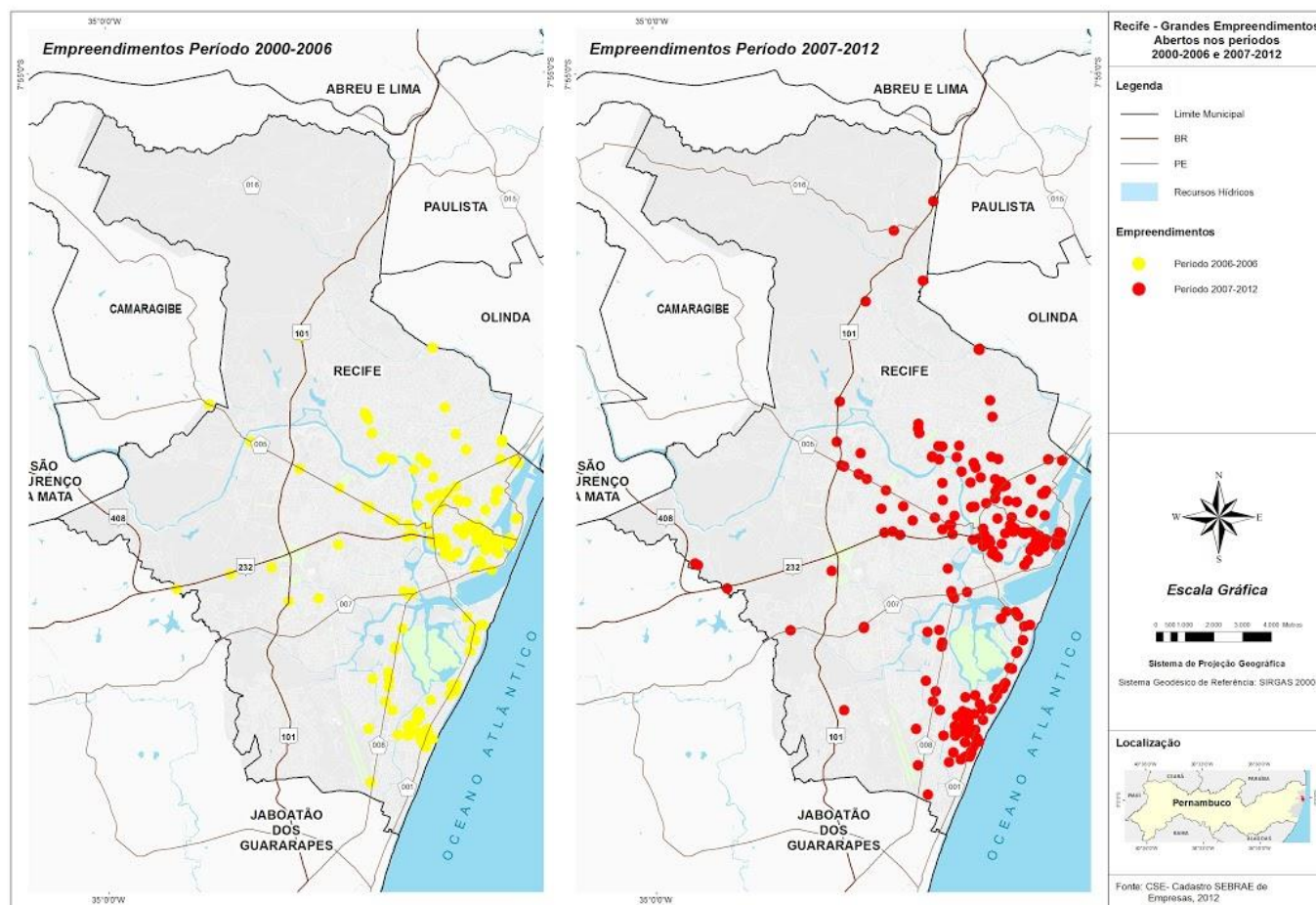
Elaboração: Agência CONDEPE-FIDEM/DEPE/DEPS/GPES - Gerência de Pesquisas

Figura 1– Brasil: rede de centralidades



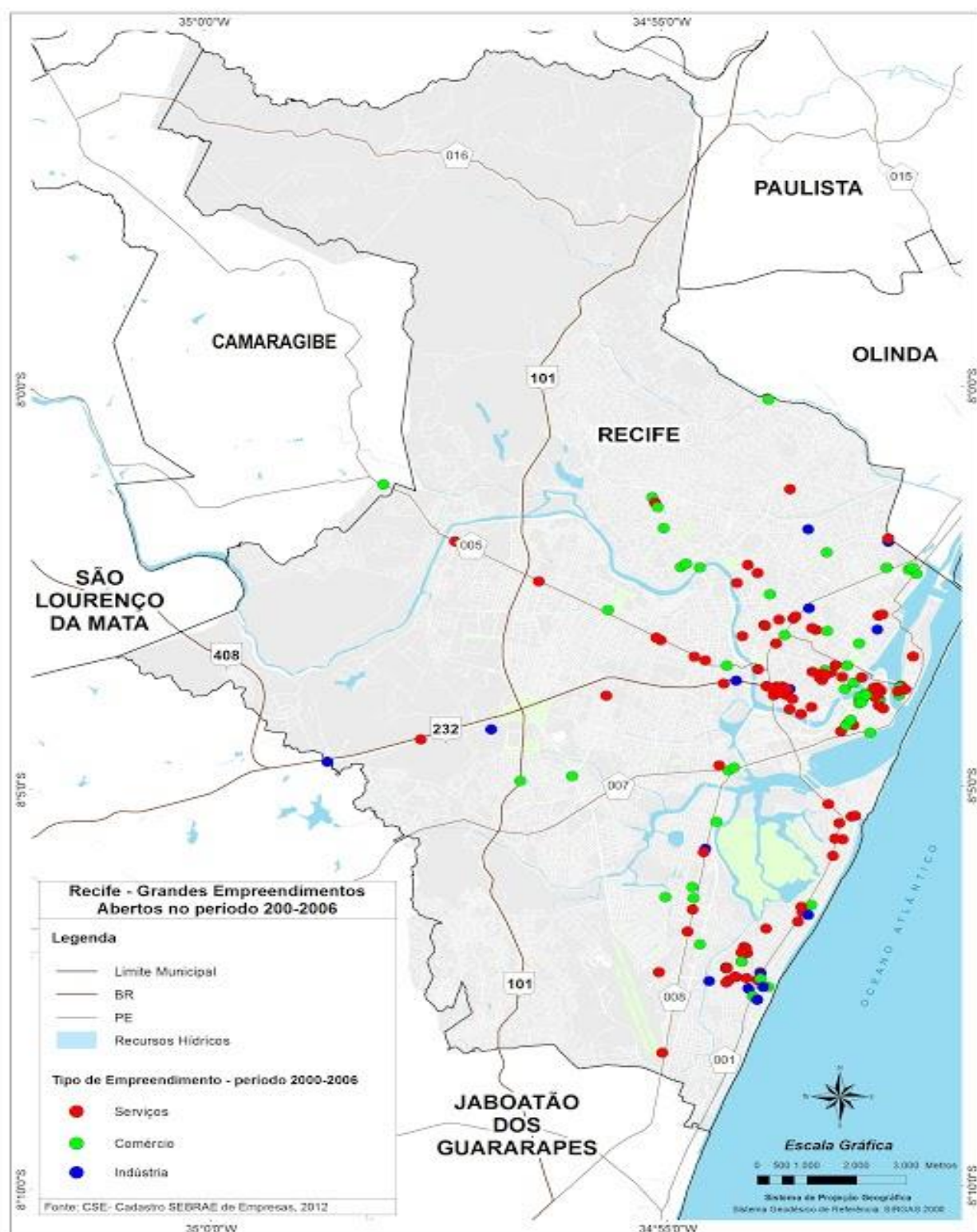
Fonte: IBGE- Redes e Fluxos do Território: Gestão do Território, 2014.

Figura 2 – Recife: grandes empreendimentos abertos nos períodos 2000 – 2006 e 2007 – 2012



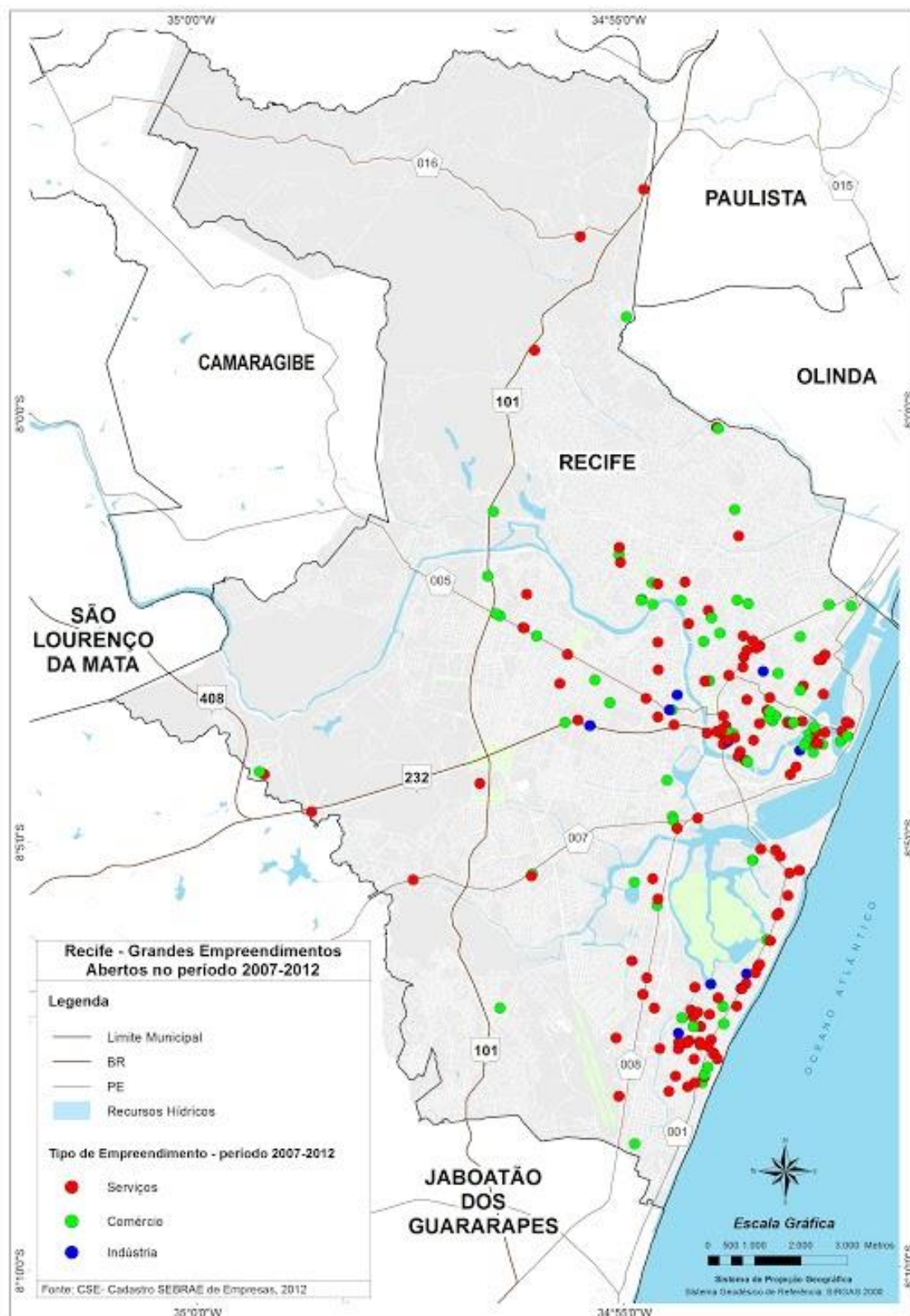
Fonte: CSE – Cadastro SEBRAE de empresas, 2012. Elaboração própria.

Figura 3 – Cidade do Recife: grandes empreendimentos abertos nos períodos 2000-2006, por segmento econômico



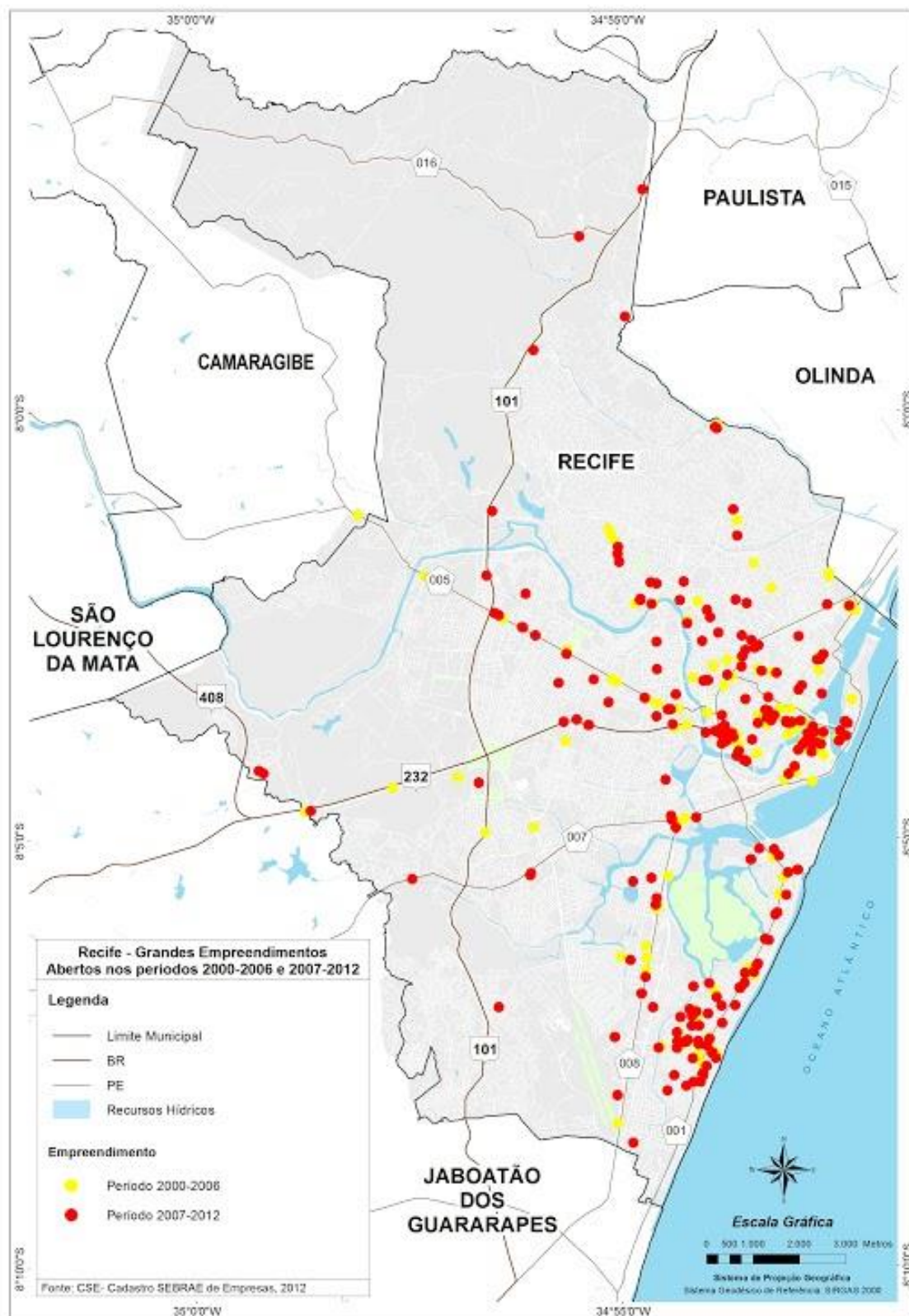
Fonte: CSE – Cadastro SEBRAE de Empresas, 2012 Elaboração própria

Figura 4 – Cidade do Recife: grandes empreendimentos abertos nos períodos 2007–2012, por segmento econômico



Fonte: Cadastro SEBRAE de Empresas, 2012. Elaboração própria.

Figura 5 – Cidade do Recife: grandes empreendimentos abertos nos períodos 2000 – 2006 e 2007–2012



Fonte: Cadastro SEBRAE de Empresas, 2012. Elaboração própria.