

# A RECONFIGURAÇÃO ESPACIAL DA REGIÃO METROPOLITANA DO RECIFE

## Processo de fragmentação e integração

### **Amélia Reynaldo**

Curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Católica de Pernambuco<sup>1</sup> (Coordenadora da pesquisa em curso) / Email: ameliareynaldo@yahoo.com.br

### **Maria Reynaldo**

Caixa Econômica Federal / Email: mariareynaldo@hotmail.com

### **Norma Lacerda**

Programa de Pós-graduação em Desenvolvimento Urbano da Universidade Federal de Pernambuco. / Email: norma\_lac@yahoo.com.br

### **Suely Jucá Maciel**

Prefeitura Municipal de Jaboatão dos Guararapes / Email: suelyjucamaciel@hotmail.com

## **RESUMO**

A Região Metropolitana do Recife (RMR) vem sendo palco do surgimento de novas urbanizações, propostas como cidades ou bairros planejados, especialmente dispersos no território. Diante dessa situação, o texto apresenta uma análise do atual processo de estruturação das cidades distribuídas no entorno do Recife (núcleo metropolitano), chamando a atenção sobre a fragmentação e a integração espacial entre as novas urbanizações e os núcleos urbanos existentes.

**Palavras-chave:** planejamento metropolitano; fragmentação espacial; integração espacial.

## **ABSTRACT**

Recife's Metropolitan Region (RMR) is being stage of new urbanizations, proposals such as cities or planned neighborhoods spatially dispersed in the territory. Facing this situation, this text presents an analysis of the current process of structuring of cities distributed in the surroundings of Recife (metropolitan core), calling attention to the fragmentation and spatial integration between the new urbanizations and the existing urban center.

**Keywords:** metropolitan planning; spatial fragmentation; spatial integration.

---

<sup>1</sup>Participam do trabalho Fernanda Campos e Vanefrida Lemos. Estudantes do Curso de Arquitetura e Urbanismo da UNICAP e pesquisadoras do Laboratório das Paisagens Culturais: [fernandamedeiroscampos@gmail.com](mailto:fernandamedeiroscampos@gmail.com) e [vfridac@yahoo.com.br](mailto:vfridac@yahoo.com.br)

## 1. INTRODUÇÃO

O território brasileiro vem sendo objeto de recentes transformações de sua configuração espacial, em decorrência de importantes investimentos industriais e empreendimentos urbanísticos. Muitos desses empreendimentos, propostos como cidades ou bairros planejados, surgem em função da realização da Copa do Mundo de 2014 e dos programas de financiamento da casa própria do Governo Federal, com ênfase na oferta de habitação de interesse social (Programa Minha Casa Minha Vida – PMCMV, iniciado em 2009).

A Região Metropolitana do Recife, com uma população de 3,69 milhões de pessoas (IBGE, 2010), está incluída entre os territórios de maior transformação no País, na atualidade: o município de São Lourenço da Mata sediará jogos do campeonato mundial de futebol; no porto de SUAPE (município do Ipojuca) estão sendo implantados um estaleiro e uma refinaria, além de diversas outras plantas industriais de atividades complementares; o PMCMV tem prevista a construção de unidades habitacionais em todos os municípios da RMR. Embora a maior concentração dos investimentos ocorra no município do Ipojuca, observa-se que vários outros sofrem o impacto dessa dinâmica econômica, com forte repercussão na sua configuração espacial.

Vale salientar, que o fenômeno abordado nesta pesquisa, na RMR repete, de alguma maneira, fenômenos similares aos que a partir da década de 1970 ocorreram nas cidades periféricas de São Paulo, por exemplo. Segundo Nakano (2012:C9), ocorre no período uma “explosão imobiliária nas bordas de São Paulo”. Neste contexto, data da época a construção do primeiro empreendimento Alphaville - empresa brasileira de urbanização (1973) cuja marca Alphaville caracteriza um padrão de projeto de condomínio habitacional fechado e dotado de áreas comerciais e de serviço de acesso exclusivo dos moradores (Alphaville, 2003) -, localizado no município de Barueri. Na atualidade, a empresa de urbanização Alphaville está presente em 21 estados brasileiros e é responsável por 3 dos projetos ora estudados na RMR.

O estudo considera que o processo de transformação territorial em curso na Região Metropolitana do Recife se caracteriza pela descontinuidade das novas urbanizações em relação aos núcleos urbanos existentes – tanto do Recife, como dos demais municípios metropolitanos.

Deste modo, a pesquisa que ora se elabora tem como objetivo avançar na compreensão da seguinte questão: a partir de quais paradigmas essa Região vem se estruturando espacialmente. Essa indagação orienta a análise do atual processo de reconfiguração das cidades distribuídas no entorno do Recife, chamando a atenção sobre a fragmentação e integração espacial entre a expansão urbana em curso e os núcleos urbanos existentes.

Para atingir os objetivos do presente estudo são definidas duas etapas. A primeira adota como procedimento a identificação e o mapeamento das transformações em curso na RMR, enquanto a segunda, busca caracterizar a configuração espacial das referidas transformações.

Na primeira etapa, são identificados e mapeados os empreendimentos propostos, por meio de pesquisa realizada na imprensa escrita e *sites* dos promotores imobiliários e respectivas prefeituras. A partir de então, são analisados os impactos dos empreendimentos em função (i) da adequação dos mesmos quanto à localização relativa à área urbana e/ou de expansão urbana previamente formulada pelas normativas urbanísticas e (ii) do acréscimo de população resultante.

A segunda etapa busca caracterizar a configuração espacial das transformações territoriais estudadas, no intuito de concluir sobre a fragmentação e o grau de integração (Lacerda 2002, 2012) das mesmas em relação aos núcleos urbanos existentes. Para tanto, foram adotadas algumas categorias analíticas comparativas de percepção da forma urbana, como são as bordas e as portas de acesso a um recinto territorial delimitado (Reynaldo, 2007, 2008; Rykwert, 1988).

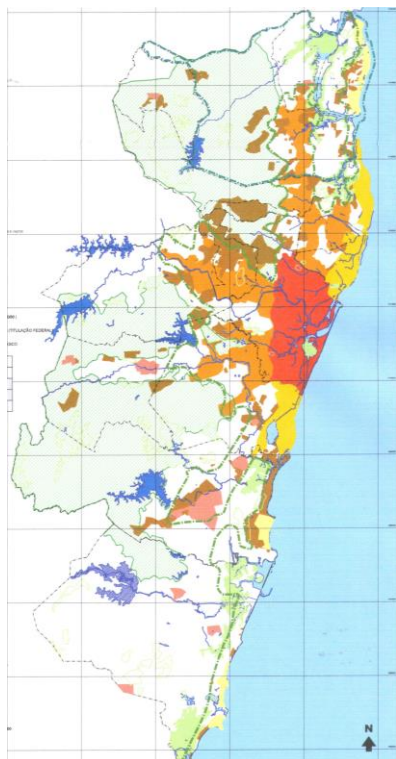
## 2. A REGIÃO METROPOLITANA DO RECIFE

### 2.1. Configuração da Região Metropolitana do Recife até o final do século XX

A formação da RMR pode ser compreendida como consequência de um processo iniciado pelos primeiros colonizadores ao fundarem as cidades de Olinda e Recife, em Pernambuco, no século XVI. A escolha dos

sítios deveu-se aos portos naturais estuarinos, protegidos por arrecifes, onde hoje estão localizados os portos do Recife e de SUAPE e ao ancoradouro do rio de Santa Cruz.

Em 1639, Recife passa a capital de Pernambuco. Os caminhos de articulação entre as áreas de cultivo e o porto prenunciavam a 'vocalização metropolitana', pelos fluxos e a complementaridade instalada (Reynaldo, 2005). Na segunda metade do século XIX, a rede ferroviária articula o Recife ao norte, ao sul e ao oeste, alcançando os núcleos urbanos hoje integrantes da sua área metropolitana. A ferrovia impulsiona o processo de metropolização, que ganha novo ímpeto a partir da década de 1940, decorrentes do importante crescimento demográfico que se estende até a década de 1970 - entre as décadas de 1940 e 1970, o Recife cresce na ordem de 3,9 a 4,0% ao ano. De acordo com o Censo de 1950 (IBGE), era a terceira maior cidade do país.



A região metropolitana se estrutura a partir de uma rede de povoados e caminhos que os articulam ao Recife e configuram, na atualidade, os seus principais eixos viários.

Em 1973, a Lei Federal Complementar nº 14 cria as primeiras regiões metropolitanas no Brasil. Entre elas a RMR, formada pelos municípios do Recife, Cabo de Santo Agostinho, Igarassu, Itamaracá, Jaboatão dos Guararapes, Moreno, Olinda, Paulista e São Lourenço da Mata. Em 1994, com a aprovação da Lei Estadual Complementar nº 10, a RMR é redefinida, incorporando os municípios de Camaragibe, Ipojuca, Itapissuma e Abreu e Lima. Posteriormente, em 1996, é anexado o município de Araçoiaba.

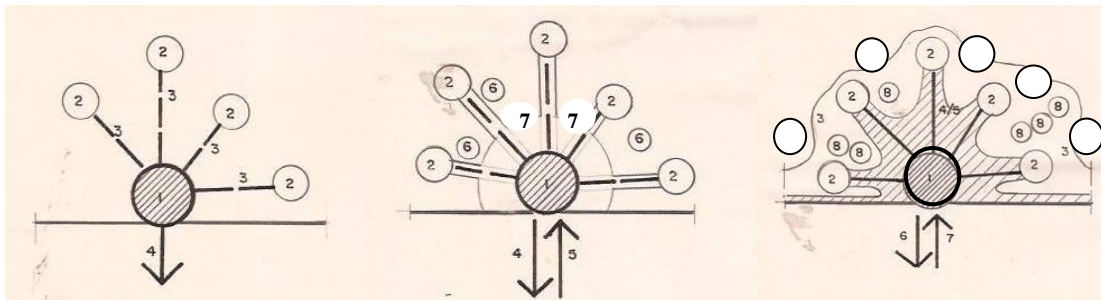
Entre as décadas de 1960 e 1980, as metrópoles brasileiras conhecem um intenso processo de urbanização. No que se refere à RMR, esse processo desponta, sobretudo, a partir da última década do século XX, em decorrência do grande impulso da economia pernambucana

**Gráfico 1:** RMR: dimensão territorial e representação da mancha urbana centrada no Recife (vermelha) e ao longo dos principais eixos viários. (Reynaldo, 2005)

## 2.2. Reconfiguração espacial da Região Metropolitana do Recife

No início dos anos 2000, a economia de Pernambuco revela um importante crescimento à conta do contínuo investimento em infraestrutura de grande porte e na ampliação do setor industrial, de serviço e logística. Esse dinamismo, com forte repercussão na RMR, resulta: (i) do desenvolvimento da economia brasileira, caracterizado pela ampliação do consumo interno; (ii) do crescimento do setor da construção civil, impulsionado por importantes aportes financeiros do Governo Federal para a construção de habitações; e, principalmente, (iii) da consolidação do Complexo Industrial Portuário de SUAPE e dos investimentos relacionados à Copa de 2014.

A ampliação do setor industrial e o acesso ao financiamento habitacional geram uma diversificada e intensa oferta de projetos imobiliários, tanto pela substituição da unidade habitacional unifamiliar pela multifamiliar de grande altura – Recife, Jaboatão dos Guararapes e Olinda (nucleação centro) – como pela urbanização do solo rural, segundo projetos de urbanização distribuídos nas proximidades dos núcleos urbanos dos municípios metropolitanos. O esquema do gráfico 2 retrata as características do processo de configuração da RMR, até os fenômenos atuais, objeto do presente estudo.



**Até o século XIX**

- 1. Primeiro núcleo urbano
- 2. Área agrícola
- 3. Caminhos
- 4. Porto

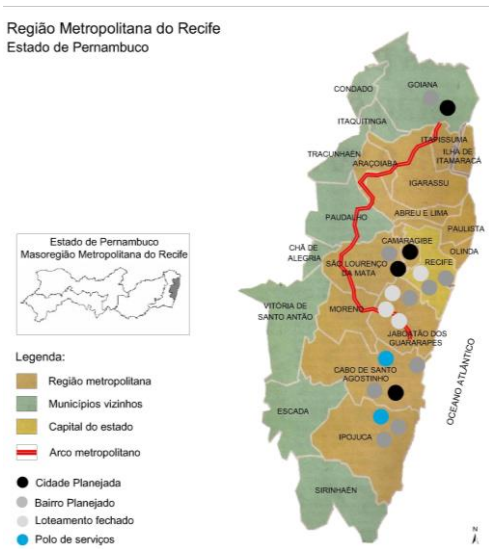
**Século XX**

- 1. Centro urbano
- 2. Área agrícola
- 3. Rede viária básica;
- 4/5. Porto
- 6. Vazio urbano
- 7. Expansão da mancha urbana

**Início do século XXI**

- 1. Centro histórico decadente
- 2. Área agrícola
- 3. Expansão urbana
- 6/7. Porto
- 8. Núcleos urbanos
- 9. Urbanizações recentes

**Gráfico 2: RMR - Modelos de configuração espacial - Séculos XIX, XX e XXI**  
Elaboração própria



A dimensão territorial desse dinamismo pode ser avaliada por meio das informações contidas nos gráficos 3 e 4. Os projetos propostos, em número de 17, sendo 1 não residencial – Cone SUAPE, se distribuem em uma área de 2.124 ha, não contígua, entre as manchas urbanas do Recife, de Camaragibe e do Ipojuca (nucleações centro, oeste e sul). Estima-se a oferta de cerca de 70 mil novas unidades habitacionais, com oferta de moradia para 330 mil pessoas, nos próximos 15 anos. A nucleação sul – em decorrência do porto de SUAPE – acolhe mais de 80% das unidades habitacionais propostas, enquanto as centro e oeste contemplam 7,3% e 10,4%, respectivamente. No último caso, resultante dos investimentos relativos à Cidade da Copa, localizada em São Lourenço da Mata.

**Gráfico 3: RMR: distribuição das novas urbanizações no território**  
Elaboração própria

Nucleação	Cidade	Nº ficha	Empreendimento	Tipo	Área (ha)	UHS (mil)	População moradora estimada (mil)	Inserido no Programa de habitação social		Inserido na Zona de Expansão (legislação urbanística)			Anuência Agência CONDEPE/FIDEM		
								Sim	Não	Sim	Não	Ambiental	Sim	Não	Em análise
Sul	Cabo de Santo Agostinho	1	Reserva do Paiva (4 fases)	Bairro planejado	450	3,75	15								
		2	Convida Suape	Cidade planejada	470	25	100								
		3	Cone Suape	Torres empresariais	14										
		4	Dharma Ville Santo Agostinho	Bairro planejado	200	3	2								
	Ipojuca	5	Reserva Ipojuca	Bairro planejado	72	5	20								
		6	Projeto Engenho Trapiche Ipojuca	Bairro planejado	200	14	56								
	Jaboatão dos Guararapes	7	Reserva Villa Natal	Bairro planejado	37	3,7	15								
		8	Loteamento Condomínio Villa Três Lagoas	Loteamento fechado	100	0,2	0,8								
		9	Alphaville Pernambuco 1	Loteamento fechado	88	0,5	2,7								
		10	Alphaville Pernambuco 2	Loteamento fechado	89	0,6	2,2								
<b>Sub total 1</b>					<b>1720</b>	<b>55,6</b>	<b>213,7</b>								
Centro	Recife	11	Projeto Novo Recife	Bairro planejado	10	0,5	2,4								
		12	Ecocity Jiquiá	Cidade planejada	26	4	40								
		13	Alphaville Francisco Brennand	Loteamento fechado	70	0,4	2,1								
<b>Sub total 2</b>					<b>106</b>	<b>4,9</b>	<b>44,5</b>								
Oeste	Camaragibe	14	Parque Verde Condomínio Clube (2 fases)	Condomínio fechado		0,6	2,3								
		15	Reserva Camará	Cidade planejada	26	2,7	8								
	São Lourenço da Mata	16	Cidade da Copa (Campus UPE + shopping)	Cidade planejada	240	5	50								
		17	Reserva São Lourenço	Bairro planejado	32	2	12								
<b>Sub total 3</b>					<b>298</b>	<b>10</b>	<b>72,3</b>								
<b>Total RMR</b>					<b>2124</b>	<b>70,3</b>	<b>330,5</b>								

**Gráfico 4: RMR - Empreendimentos propostos**  
(imprensa escrita e sitio dos promotores imobiliários, dezembro 2012)

Os dados de população atual, segundo o Censo de 2010, e da estimada pelas urbanizações propostas permitem quantificar em 12,3% o futuro crescimento populacional dos municípios de Cabo de Santo Agostinho, Camaragibe, Ipojuca, Jaboatão dos Guararapes, Recife e São Lourenço da Mata.

Município	População		
	2010	Empreend.	%
Cabo de Sto Agostinho	185.025	117.000	63,2
Camaragibe	144.466	10.300	7,1
Ipojuca	80.637	76.000	94,2
Jaboatão dos Guararapes	644.620	20.700	3,2
<b>Recife</b>	<b>1.537.704</b>	<b>44.500</b>	<b>2,9</b>
São Lourenço da Mata	102.895	62.000	60,3
<b>Total</b>	<b>2.695.347</b>	<b>330.500</b>	<b>12,3</b>

Conforme se observa no gráfico ao lado, este crescimento se dá na ordem de 60% no Cabo de Santo Agostinho e em São Lourenço da Mata, ultrapassando os 90% em Ipojuca, que neste caso, quase dobra de população. O que mostra a importância de estudos sobre o fenômeno e aponta para a necessidade de um planejamento territorial metropolitano.

#### Gráfico 5: RMR - Empreendimentos propostos

(imprensa escrita e sitio dos promotores imobiliários, dezembro 2012)

Os dados a seguir (gráfico 6) mostram que a expansão urbana da RMR, entre 1991 e 2000, se dá na ordem de 75%. E apontam para a expressiva contribuição do Ipojuca, com 67%, no período.

É interessante constatar que embora a superfície urbanizada pelos empreendimentos propostos seja de apenas 8% da atual mancha urbana dos 6 municípios em destaque, observa-se que a urbanização proposta para o Cabo de Santo Agostinho equivale a 72% de sua área total urbanizada.

Município	Área total (ha)	Mancha urbana (ha)				% empreend. Mancha 2000
		Legislação urbanística	2000	Expansão 1991/2000 %	Proposta	
Cabo de Sto Agostinho	44.650	7.618	1.565	9	1.134	72%
Camaragibe	4.810	4.810	2.584	25	26	1%
Ipojuca	7.390	561	265	67	272	103%
Jaboatão dos Guararapes	25.620	14.998	5.496	45	314	6%
<b>Recife</b>	<b>21.780</b>	<b>21.780</b>	<b>11.789</b>	<b>3</b>	<b>106</b>	<b>1%</b>
São Lourenço da Mata	26.330	3.577	1.953	42	272	14%
<b>Total</b>	<b>130.580</b>	<b>53.344</b>	<b>25.652</b>	<b>75</b>	<b>2.124</b>	<b>8%</b>

Já a expansão urbana proposta para o Ipojuca é praticamente equivalente à sua atual superfície urbanizada. Vale salientar, que a área da urbanização proposta, somada à existente (equivalente a 537 ha), praticamente esgota a mancha urbana definida pelo Plano Diretor do município (na ordem de 561 ha), Lei nº 1490/2008.

#### Gráfico 6: RMR: expansão urbana proposta

(Elaboração própria a partir de dados da Agência CONDEPE/FIDEM)

A partir do mapeamento das urbanizações propostas, foi possível confrontar a localização dos mesmos em relação às áreas e/ou zonas de expansão urbana, previamente previstas pelas normativas urbanísticas municipais, tomando-se como referência os planos diretores e as leis de uso e ocupação do solo. Neste sentido, observa-se que apenas o projeto Reserva São Lourenço não está inserido na expansão urbana prevista e Alphaville Pernambuco 1 e Ecocity Jiquiá estão propostos em áreas de proteção ambiental.

### 2.3. Características da reconfiguração espacial da Região Metropolitana do Recife

Para efeito deste estudo, a caracterização da reconfiguração espacial da RMR parte do pressuposto da fragmentação e do baixo grau de integração (Lacerda 2002, 2012) das novas urbanizações propostas, em relação aos núcleos urbanos existentes.

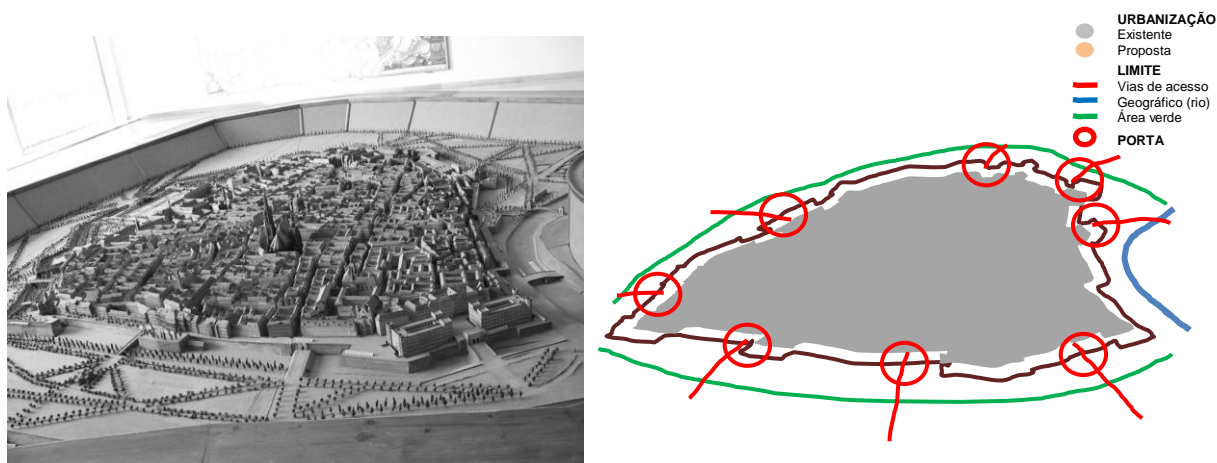
Neste caso, este estudo define como fragmentação espacial a divisão da cidade em partes, individualizadas, a partir da identificação dos diversos padrões de uso e ocupação do solo, bem como dos níveis de provimento das infraestruturas, mais particularmente, das redes de mobilidade. Sendo esses os níveis que definem o grau de integração de cada uma das partes com as demais (Lacerda 2002, 2012).

No intuito de responder ao pressuposto formulado, faz-se necessário a análise da dimensão física dos projetos de urbanização propostos e sua relação com o território onde estão inseridos. Para tal análise foram adotadas categorias analíticas de percepção da forma urbana, como sejam as bordas de dado limite territorial e as portas de acesso a um recinto territorialmente delimitado (Reynaldo, 2007, 2008; Rykwert, 1988), com a intenção de constatar a presença destes nos projetos de urbanização estudados.

A porta é tomada como referência neste estudo enquanto tipo espacial urbano, associada à figura dos vestíbulos ou antessalas de acesso às cidades delimitadas por muralhas, consideradas, no caso, como barreiras ou limites do uso e da ocupação do solo.

A porta pode ser entendida, também, como a forma urbana que suporta, espacialmente, o ritual da passagem de um espaço a outro do território e pode ser identificada, ao longo da história da civilização, como os limites de um recinto fortificado, (Rykwert, 1988), enquanto as barreiras, a delimitação de uma peça urbana em relação ao território onde está assentada.

É justamente nas cidades medievais que se logra fazer uma analogia com a fragmentação espacial e o baixo grau de integração entre as novas urbanizações propostas na RMR e os núcleos urbanos existentes. No caso da Idade Média, a constituição de cidades situadas às margens de algum rio, onde as pontes partiam, geralmente, da porta principal da cidade fortificada, conectando-se a ocupações de menor projeção urbana, que acabam por transformar-se em subúrbios (Le Goff, 1998).



**Gráfico 7: maquete de Viena**

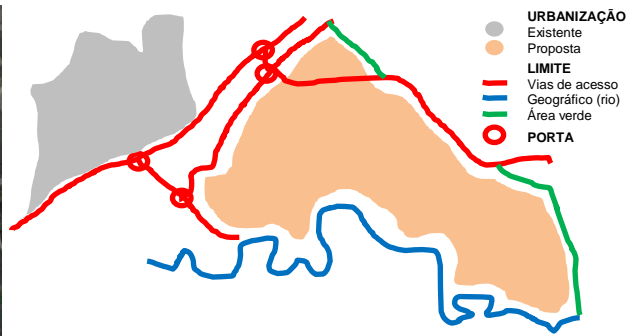
Fonte: foto de Maria Reynaldo, 2011

Diante da possibilidade de identificar portas e barreiras nas urbanizações propostas e, como tal, analisar a fragmentação e a conseqüente integração destas com os núcleos urbanos existentes, elabora-se uma comparação entre a sua forma urbana e as consolidadas na história da construção das cidades.

Pretende-se demonstrar que as portas e as barreiras presentes na Viena fortificada (gráfico 7) podem ser, de forma análoga, constatadas nos projetos de nova urbanização da RMR. Para proceder com a análise comparativa, capaz de responder a afirmativa acima, foram selecionados, como estudos de casos, dois empreendimentos propostos: o Engenho Trapiche Ipojuca e a Cidade da Copa. Ambos, escolhidos pela representatividade em relação aos fenômenos de maior impacto, já citados, como são o Complexo Industrial Portuário de SUAPE e os investimentos relacionados à Copa de 2014, respectivamente.

O primeiro empreendimento, o Engenho Trapiche, está situado no município do Ipojuca; possui, aproximadamente, 200 ha; estima-se uma população moradora de 56 mil pessoas, com acesso às atividades de comércio e serviços no interior da área. Conforme apresentado na internet, o empreendimento "(...) pretende (sic) ser mais do que um bairro planejado e se tornar uma continuação da cidade", pois, conforme Múcio Souto, diretor regional da Queiroz Galvão Desenvolvimento Imobiliário (QGDI), "Aprovamos junto à Prefeitura de Ipojuca uma Zona de Expansão Urbana numa área para onde a cidade já estava crescendo". Neste caso, se confirma que a urbanização proposta está inserida na Zona Urbana Preferencial 1 prevista pela lei de uso e ocupação do solo municipal, sem, entretanto, integração com a mancha urbana existente.

Pois, como pode ser observado (gráfico 8), o empreendimento proposto possui poucos pontos de articulação com a malha urbana existente, ou portas, apresentando escassa continuidade entre ambos os setores do município do Ipojuca. É oportuno observar que o empreendimento possui limites ou barreiras, definidos pelo Rio Ipojuca, pelas vias de contorno do empreendimento e pelas áreas verdes residuais e periféricas.

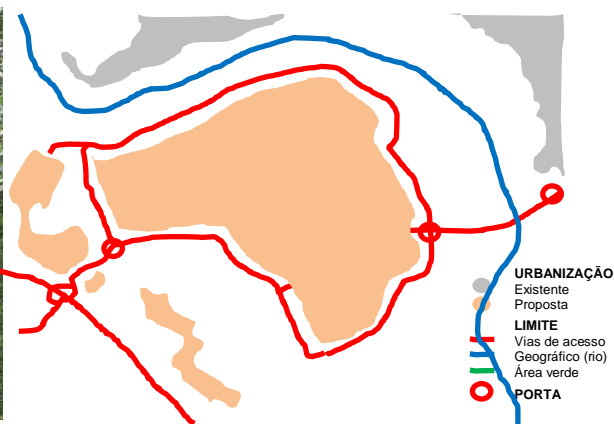
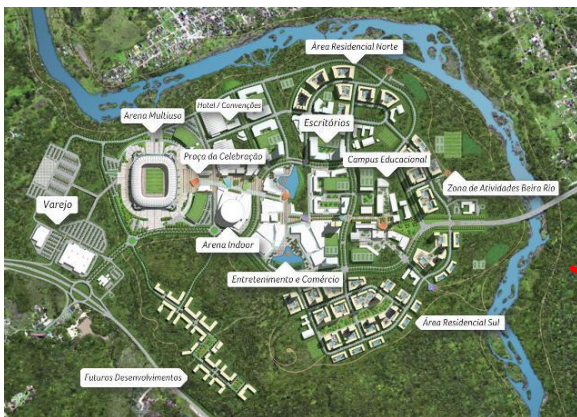


**Gráfico 8: Empreendimento Engenho Trapiche**

Fonte: <http://blogs.ne10.uol.com.br/peinvestimento/files/2012/06/mapa2.jpg>. Acessado em 08/12/12, às 14h30.

O segundo empreendimento, Cidade da Copa, deverá ocupar 240 ha da cidade de São Lourenço da Mata; estima-se uma população moradora de 50 mil pessoas, com acesso às atividades de comércio e serviços no interior da área, salvo o estádio de futebol, onde serão realizadas partidas dos jogos da Copa do Mundo de 2014. Neste caso (gráfico 9), novamente, é notável a pouca continuidade espacial entre o núcleo urbano existente e a cidade ou bairro planejado proposto. Além disso, as barreiras do empreendimento em questão são precisamente definidas por vias periféricas de contorno ao mesmo e reiteradas pelo desenho sinuoso do rio Capibaribe.

Sobre o rio, um único acesso, ou porta, em forma de via trafegável, está projetado de modo a articular o núcleo urbano existente e o bairro planejado proposto. Além deste, apenas mais um ponto, ao sul, foi interpretado como porta de comunicação entre ambos os territórios (o existente e o proposto), resultando restrita a continuidade entre os mesmos.



**Gráfico 9: Cidade da Copa.**

Fonte: <http://venanciojuniorimoveis.blogspot.com.br/2012/06/bairro-planejado-tambem-em-ipojuca.html>. Acessado em 08/12/12, às 14h00.

Neste caso, do ponto de vista espacial, são nítidos a fragmentação espacial e o baixo grau de integração entre os núcleos urbanos existentes e os propostos, de acordo com a identificação de barreiras (cursos de rios, áreas verdes residuais e traçados viários periféricos), bem como de escassos pontos de articulação ou portas de acesso e comunicação entre os territórios.

### 3. CONCLUSÃO

O que se assiste no caso da RMR é um importante processo de *fragmentação* espacial, com um baixíssimo nível de integração entre as urbanizações propostas e os núcleos urbanos existentes, tanto do Recife como dos municípios onde se localizam. Consta-se, ao longo das análises, que as barreiras – limite entre as áreas propostas e a mancha urbana existente - e a porta ou as portas – ponto ou pontos de acesso de um âmbito ao outro - configuram as novas urbanizações propostas da RMR.

O estudo aponta para inúmeras frentes de pesquisa, tais sejam: i) o impacto das novas urbanizações propostas no território existente; ii) uma prospecção dos desdobramentos urbanos futuros, em decorrência da instalação dos novos empreendimentos em questão; iii) uma análise do discurso de venda dos

empreendimentos em questão, versus o projeto a executar; iv) a relação do fenômeno ora observado na RMR, frente a outros, no mundo; e v) a eficácia de leitura da forma urbana no intuito de diagnosticar a fragmentação espacial e/ou o baixo grau de integração das novas urbanizações propostas, em relação aos núcleos urbanos existentes.

## **BIBLIOGRAFIA**

AGÊNCIA CONDEPE/FIDEM/IPEA/BIRD (2003). Análise do mercado de Solo Urbano em Metrôpoles do Brasil. Recife.

ALPHAVILLE URBANISMO S.A (2003). Viver a vida Alphaville. São Paulo.

LACERDA, N. (2012). Fragmentação e integração: movimentos de reestruturação espacial das metrôpoles brasileiras. In RIBEIRO, A., LIMONAD, E. e GUSMÃO, P. (Orgs.). Desafios do planejamento. Rio de Janeiro: Letra Capital.

LACERDA, N. et al. (2000). Planejamento metropolitano: uma proposta de conservação urbana e territorial. *EURE* (Santiago), v. 26, n.º 79, p. 77-94.

LE GOFF, J. (1998). Por amor às cidades: conversações com Jean Lebrun. Trad. Reginaldo Carmello Corrêa de Moraes. São Paulo: Fundação Editora da UNESP.

NAKANO, K. O Estado de São Paulo. Cidades/Metrópole. São Paulo, 07 de outubro de 2012.

Planos diretores do Recife (Lei nº 17511/2008), do Cabo de Santo Agostinho (Lei nº 2360/2006), do Ipojuca (Lei nº 1490/2008), de Jaboatão dos Guararapes (Lei complementar nº 002/2008), de Camaragibe (Lei complementar nº 341/2007) e de São Lourenço da Mata (Lei nº 2159/2006).

REYNALDO, A. et al. (Org.). (2005) *Metrópole Estratégica: Região Metropolitana do Recife*. Recife, AGÊNCIA CONDEPE/FIDEM.

REYNALDO, M. (2007). *The scheme and the collage as strategy for reading the urban form of actual cities. XIV International Seminar of Urban Form*, Ouro Preto, 28-31 (meio magnético).

----- (2008). As cabeceiras das pontes segundo seus padrões formais. O caso do centro da cidade do Recife/Brasil, do século XVII ao XX. Recife: Dissertação de Mestrado.

RYKWERT, J. (2008). *The Idea of a Town. The Anthropology of Urban Form in Rome, Italy and the Ancient World*. New Jersey: The MIT Press.

### **Fontes eletrônicas:**

<http://blogs.ne10.uol.com.br/peinvestimento/files/2012/06/mapa2.jpg> (08/12/12)

<http://venanciojuniorimoveis.blogspot.com.br/2012/06/bairro-planejado-tambem-em-ipojuca.html> (08/12/12)