

Diagnóstico (Síntese)

Limoeiro Cidade-Polo Microrregional

Limoeiro é cidade-polo microrregional. O município tem população predominantemente pobre - quase metade de sua gente (48,73% - Censo 2000), tem renda domiciliar abaixo de 2 salários mínimos. O seu tamanho demográfico é o mesmo desde 1970. Salvo pequenas variações no período, permaneceu com pouco mais de 57 mil habitantes desde então. O quadro da economia municipal é marcado hoje pela perda relativa da sua importância no concerto estadual. A falência das atividades tradicionais que foram esteio da economia local durante décadas, deixou ao município os encargos de suas funções como polo regional sem a sustentação necessária de uma economia pujante.

Sector Terciário na Economia Municipal

Os números do PIB municipal de 2001 e 2002 (IBGE), revelam forte preponderância do sector terciário na economia municipal. Este setor ultrapassa 75% da formação do PIB, e apresenta discreto crescimento desta sua participação neste período 2001/02. Somadas as participações do setor secundário (indústria) e do setor terciário (serviços) na formação do PIB de Limoeiro, é alcançada a cifra de 91,37%. Os dados do Censo 2000 mostram que nas atividades econômicas de natureza urbana estão ocupadas cerca de 75,00% da população economicamente ativa municipal. Portanto, a economia de Limoeiro é uma economia predominantemente urbana.

Limoeiro e seu Contexto

Comparados os seus indicadores sociais com os dos municípios assemelhados de sua vizinhança, Limoeiro não é discrepante. Ao contrário, com suas deficiências e carências, algumas bastante agudas, o município apresenta índices e números condizentes com a realidade de seu contexto, acompanhando as evoluções ocorridas, que embora sejam positivas, como o caso do seu IDH e dos seus vizinhos, estão longe de representarem situações desejáveis.

Isolamento do Centro Urbano

O Centro, onde a administração pública, o comércio e os principais serviços se estabeleceram, consolidou sua localização na parte sudoeste da área mais antiga da cidade. Hoje, mostra-se adensado e fortemente congestionado pela intensificação das funções comerciais e de outros serviços da cidade, sem a necessária ampliação desses espaços, nem a imprescindível disciplina e controle urbanístico do uso e ocupação desses pontos comerciais e vias públicas. Tal situação é culminada em dias de feiras-livres. As intervenções viárias mais importantes e recentes na cidade concorreram, junto com o congestionamento e as dificuldades de acesso acima relacionadas, para desviar o fluxo de transportes do Centro, causando um certo isolamento dessa área em relação aos que transitam em Limoeiro vindos das cidades da sua microrregião e área de domínio funcional urbano.

Crescimento e Redução da Pobreza

O quadro apresentado adma requer mudanças em busca do fomento do crescimento e da intensificação da economia municipal, associada à redução da pobreza e melhoria das graves carências sociais identificadas. A base urbana - a cidade de Limoeiro - é certamente onde está o caminho dessas transformações econômicas, que precisam ser acompanhadas de medidas de efetiva inclusão social.

A vertente desses esforços deverá se dar pelo reconhecimento da importância estratégica do papel de polo microrregional da cidade de Limoeiro e do potencial de seus efeitos para a economia da cidade e do município. Por conseguinte, o desempenho das funções internas da cidade e o seu ordenamento assumem relevância especial em Limoeiro.

Nos estudos e levantamentos realizados, não foram identificados projetos de impacto capazes de alterar a realidade local ou microrregional. O projeto mais promissor é a possibilidade de execução das obras de novo abastecimento d'água, com nova obra a ser construída pela COMPESA. Aliás, cabe registrar o altíssimo índice de perdas do sistema de distribuição local de d'água (59,60%).

Transformações BR 232 e Novos Roteiros

Por outro lado, a recente duplicação da BR-232 vem provocando transformações visíveis no Agreste, notadamente nos municípios por ela cortados. É o caso de Gravata e Bezerros, situações na vizinhança de Limoeiro. Todavia, essas transformações são recentes e ainda não se dispõe de dados e números para aferir o que se vem passando.

No caso de Limoeiro, distante da BR-232 em 44 Km, tal duplicação trouxe uma nova situação - a cidade foi virtualmente replanada de modo vantajoso. O novo trajeto adotado para acesso ao Recife passou a ser pela BR-232, completado pela PE 050, tanto para Limoeiro como para todas as demais cidades da microrregião interessando ao seu espaço de domínio funcional. Assim, Limoeiro passou a ser a primeira cidade que se corta, indo ou voltando à capital, para os que se deslocam de João Alfredo, Surubim, Bom Jardim, Ororó, Machados, São Vicente Férrer, Passira, Salgadoinheira e Cumaru, entre outras. Esta nova situação relativa é, de fato, oportunidade e potencial de desenvolvimento para atividades econômicas, sobretudo para um município que tem na cidade a base da sua economia, como Limoeiro.

BR 232 e Oportunidades Rurais

A área rural do município é dividida, segundo proposta deste Plano Diretor, em 2 macrozonas: A Macrozona MZ3, dedicada predominantemente à agricultura (banana), reúne a porção Norte do território municipal, tem topografia acidentada e maior pluviosidade, contém os cursos d'água tributários da bacia do Rio Golana e abriga as duas vilas rurais e únicos assentamentos expressivos fora da cidade de Limoeiro. A MZ2, situada ao Sul da cidade, é mais agreste, concentra predominantemente a pecuária, é banhada pelo Rio Capibaribe e conta com os tributários desse rio. A concentração fundiária é excessiva nestas zonas. Apenas 18% da terra são compostas por propriedades de pequeno porte (de até 20 ha) e outra porção também equivalente a 18% compõe-se de propriedades de médio porte (de 20 a 100 ha). Enquanto os estabelecimentos de grande porte (com mais de 100 ha) ocupam 64% da terra.

No âmbito das atividades econômicas rurais, que ocupam cerca de 25,00% da população economicamente ativa municipal, a evolução recente não mostra nada de novo nessas duas zonas. Entretanto, as novas perspectivas para a zona rural no Agreste estadual, sobretudo nas vizinhanças da BR-232 duplicada, está associada ao turismo e à pecuária de raça (ovinos, caprinos, bovinos e eqüinos), para leilões e atividades turísticas e de lazer (vaquejadas, cavalgadas e hotéis fazenda). Essa nova demanda de produção de animais de genética aprimorada poderá ser atendida por Limoeiro rural com vantagens, pois o município dispõe de bons acessos e comunicações, empresários e mão-de-obra experientes, terras adequadas e a preços mais competitivos que aquelas já disputadas para empreendimentos de lazer ao longo da BR -232. A cidade poderá apoiar esses empreendimentos em seu Parque de Exposições.

TAB. 01 - Índices Urbanísticos para Uso e Ocupação do Solo em Áreas Urbanas

ZONA / SETOR	DIRETRIZES	RECUOS INICIAIS		PARÂMETROS		OBSERVAÇÕES GERAIS
		Frontal	Lateral/Fundos	Taxa de Ocup.	Cobertura Máxima	
ZUP 1 Zona de Urbanização Preferencial 1	Organizar a ocupação urbana, melhorar os espaços das atividades econômicas e a mobilidade urbana.	2,0m	-	85%	-	No caso em que um trecho de logradouro, compreendido entre duas esquinas, apresente um conjunto maior de edificações, superior a 70% das unidades, construídas com recuo frontal de mesmo alinhamento, será permitido adotar como recuo frontal o recuo usual da rua, seguindo o alinhamento majoritário, desde que a) a edificação tenha gabarito máximo menor que a média dos gabaritos máximos das edificações que compõem o conjunto; b) a altura da fachada frontal não ultrapasse a altura média das edificações componentes deste conjunto; e c) não sejam anãdidos, mesmo que parcialmente, os recuos laterais e de fundos.
ZUP 2 Zona de Urbanização Preferencial 2	Organizar a ocupação e a expansão urbana, melhoras na infraestrutura urbana e criação de espaços públicos.	3,00m	1,50m	65%	-	(No caso de terreno de testada inferior a 10m, é permitido 2 metros nos recuos frontais, bem como 1m nos recuos laterais, conforme solicitação do proprietário).
ZPC Zona Patrimonial do Centro	Ordenar a recuperação e conservação do patrimônio; ordenar a ocupação e melhorar os espaços para atividades econômicas.	2,00m	-	85%	3 Pavos (11m)	-
ZRU Zona de Reestruturação Urbana	Promover melhorias na infra-estrutura urbana.	-	-	65%	-	-
ZDE Zona de Desenvolvimento Econômico	Ordenar a ocupação urbana promovendo o desenvolvimento das atividades econômicas e produtivas municipais: a) Promover fortalecimento da influência regional de Limoeiro; b) Promover a ampliação e organização das atividades características do centro de Limoeiro; c) Promover melhorias na infra-estrutura e nos serviços urbanos.	3,00m	1,50m 3,00m	50%	-	-
ZEU Zona de Expansão Urbana	Ordenar a expansão urbana da cidade e garantir os espaços públicos.	-	-	50%	-	-
ZPA Zona de Proteção Ambiental	Preservar recursos paisagísticos e ambientais e criar espaços públicos.	-	-	15%	-	A área do terreno não edificada deverá ter a vegetação natural recuperada.
ZNR Zona de Núcleo Rural	Organizar a ocupação e a expansão urbana, melhorias na infra-estrutura urbana e criação de espaços públicos.	3,00m	1,50m	65%	-	Idem às observações gerais das ZUP, ZUP 2, ZPC e ZRU.
ZEMR Zona de Expansão do Núcleo Rural	Ordenar a expansão urbana da cidade e garantir os espaços públicos.	3,00m	-	-	-	-
APP Área de Proteção Ambiental	Promover a recuperação ambiental e regularização urbanística e fundiária das ocupações.	-	-	-	Área "non aedificandi"	Conforme Lei Federal 4711/65 E Resolução do CONAMA.
ZEIS Zona Especial de Interesse Social	Promover a regularização urbanística e fundiária dos assentamentos.	-	-	-	-	Conforme projeto urbanístico específico.

Observações Gerais:
 * A vaga de estacionamento destinada a automóvel deverá ter medida mínima de 5,0 x 2,2 m. A vaga destinada a caminhão deverá ter medida mínima de 10,0 x 4,0 m.
 * Os recuos mínimos iniciais são exigíveis sem acréscimos para toda e qualquer edificação, porém deverá ser acessado ao recuo inicial mínimo recuo extra, equivalente a 50cm para cada pavimento edificado acima do 2º pavimento, na frente, nas laterais e nos fundos do bloco.
 * O gabarito máximo não poderá ultrapassar o número máximo de pavimentos determinado nem a altura máxima determinada, medida a partir do elemento mais alto da construção em projeção vertical até o ponto de encontro com o nível médio do meio do calçada da via frontal do bloco.
 * Para uso habitacional o imóvel deverá reservar espaço exclusivo para 01 vaga destinada a automóvel desde que exceda 120m² em área construída.
 * Para uso comercial ou de serviços, o imóvel deverá arquivar 01 vaga destinada a automóvel a cada 60m² de área construída.
 * Para uso industrial ou de comércio atacadista, o imóvel deverá reservar espaço exclusivo para 01 vaga destinada a automóvel para cada 400m² de área construída e 01 vaga destinada a caminhão, além das Vias Internas de manobra e circulação necessárias a processo de carga e descarga.
 * Usos parâmetros de acesso ao trânsito, a critério da SETROM, deverão providenciar estacionamento, mesmo que provisório, capaz de atender a 5%, no mínimo, do público usuário.

TAB. 02 - Índices Urbanísticos para Parcelamento do Solo em Áreas Urbanas

ZONA / SETOR	TIPO DE VIA / TIPO DE LOTE	LOTES				Distância máxima entre as esquinas das quadras
		Testada Mínima	Área Mínima	Comprimento da Vias Locais	Distância máxima entre as esquinas das quadras	
ZUP 1, ZUP 2, ZPC, ZRU, ZEIS, ZNR, ZEMR	Vias Locais	15,00m	240m ²	10,00m	200,00m	
-	Vias Arteriais e Secundárias	12,00m	300m ²	12,00m	-	
-	-	15,00m	300m ²	12,00m	-	
ZDE	-	20,00m	1000m ²	15,00m	-	
ZPA	-	-	-	12,00m	250,00m	

TAB. 03 - Índices Urbanísticos para o Sistema Viário em Parcelamentos e Condomínios

TIPO DE VIA	Taxa de domínio (mínimo)	Plata central/Divisor	Acostamento/Estacionamento	Passelo/Calçadas	Margem de pavimentação preferencial	Distância máxima entre esquinas (ou retrocesso)	Raio mínimo da curva descrita pelo meio de nos cruzamentos
VIAS EXPRESSAS (autovias)	20,00m	-	Conforme projeto específico.	-	Asfalto	1000m	Conforme projeto específico.
VIAS ARTERIAIS E SECUNDARIAS	-	8,0m	2,0m	2,0m	Asfalto	250m	8,0m
VIAS LOCAIS	-	7,0m	-	1,5m	Pavimentado ou Bloqueado	250m	6,0m

* Os limites intermunicipais devem ser conferidos segundo informações retrificadoras provenientes da Agência CONDEPE/FIDEM - IBGE.

PLANO DIRETOR DE LIMOEIRO



O que é Plano Diretor?

O Plano Diretor é o instrumento básico da política de desenvolvimento e expansão urbana. Tem a função de, como instrumento, interferir no processo de desenvolvimento local, a partir da compreensão integradora dos fatores políticos, econômicos, financeiros, culturais, ambientais, institucionais, sociais e territoriais que condicionam a situação encontrada no Município. É construído a partir da participação dos diferentes setores sociais, fazendo com que, coletivamente, ocorra sua elaboração, implementação e sua natural e necessária revisão. *

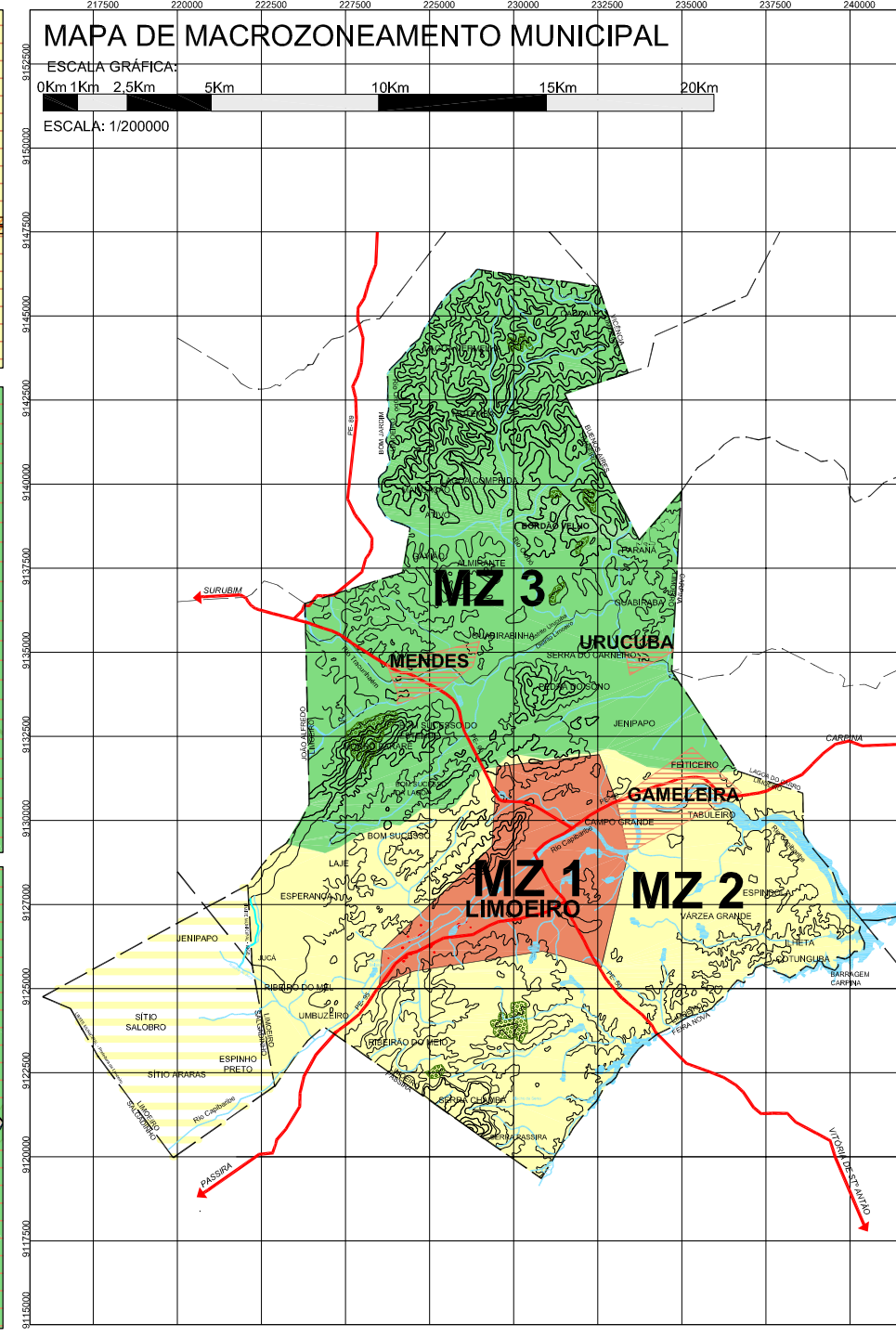
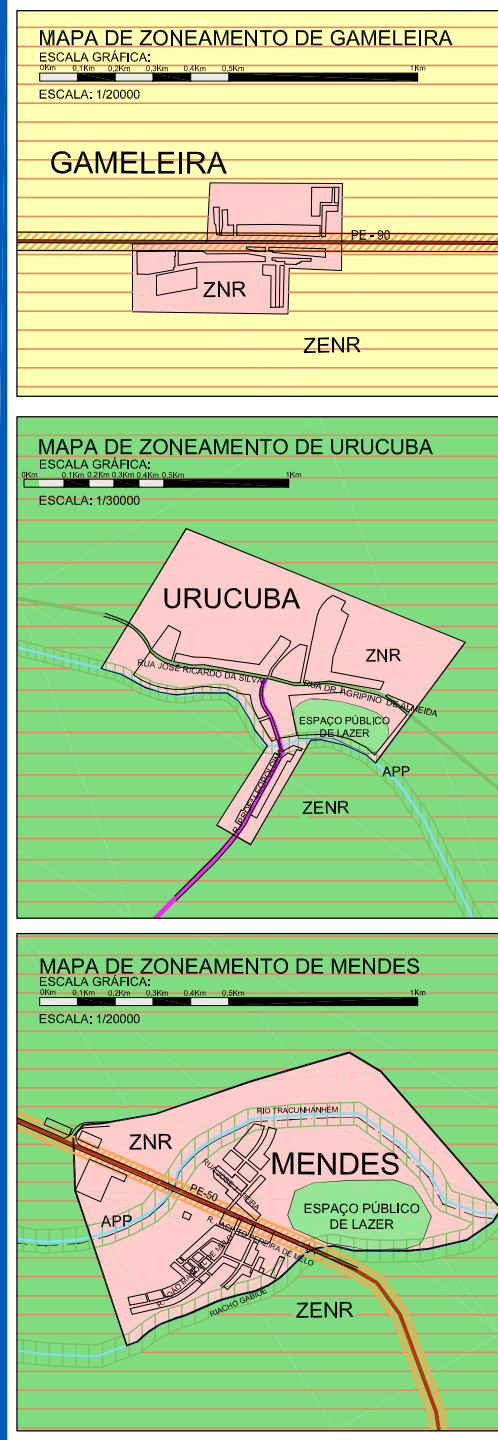
Como foi feito o Plano Diretor em Limoeiro?

O Plano Diretor de Limoeiro foi elaborado através de um amplo processo participativo que possibilitou o diagnóstico municipal e a pactuação das propostas apresentadas. Participaram representantes da sociedade civil organizada, da comunidade local, da Prefeitura e Câmara Municipal, representantes de órgãos estaduais e federais e autoridades. O Plano Diretor foi elaborado no período de agosto de 2006 a janeiro de 2007 em parceria com a Agência Estadual de Planejamento e Pesquisas de Pernambuco - Agência CONDEPE/FIDEM. Foi construído com a realização de duas Oficinas Participativas, uma Audiência Pública, um Fórum de Apresentação, 12 reuniões do Grupo de Trabalho, de uma reunião do Conselho Consultivo da Cidade e de reuniões nos distritos de Mendes, Urucuba, Ribeiro do Mel e Gameleira ; totalizando a participação de mais de 500 pessoas.

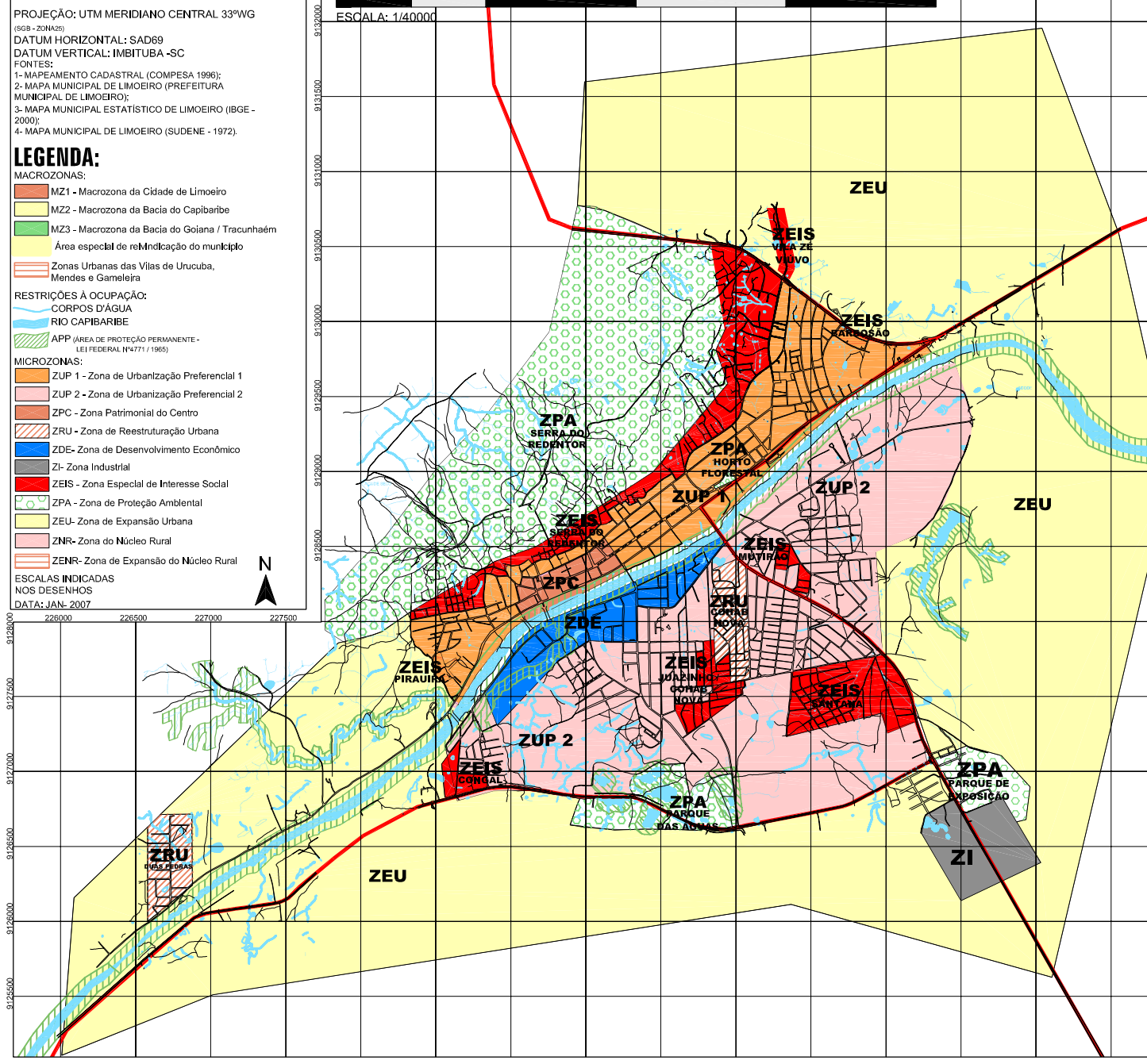
Imagens da participação popular no Fórum de Apresentação, nas Oficinas Participativas e nas reuniões distritais.



* Texto extraído do Estatuto da Cidade - Lei n.º 10.257, de 10 de Julho de 2001.



MAPA SÍNTESE DO PLANO DIRETOR DE LIMOEIRO



MAPA DE HIERARQUIZAÇÃO DO SISTEMA VIÁRIO

