

Título do capítulo	CAPÍTULO 5 – AS METRÓPOLES BRASILEIRAS: A INCONTORNÁVEL REFORMA URBANA
Autores(as)	Luiz Cesar de Queiroz Ribeiro Sérgio de Azevedo Juciano Martins Rodrigues
DOI	https://dx.doi.org/10.38116/978-65-5635-068-4/capitulo5

Título do livro	50 ANOS DE REGIÕES METROPOLITANAS NO BRASIL E A POLÍTICA NACIONAL DE DESENVOLVIMENTO URBANO: NO CENÁRIO DE ADAPTAÇÃO DAS CIDADES ÀS MUDANÇAS CLIMÁTICAS E À TRANSIÇÃO DIGITAL
Organizador(es)	Marco Aurélio Costa
Volume	6
Série	-
Cidade	Brasília
Editora	Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea)
Ano	2024
Edição	-
ISBN	978-65-5635-068-4
DOI	https://dx.doi.org/10.38116/978-65-5635-068-4

© Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada – ipea 2024

As publicações do Ipea estão disponíveis para *download* gratuito nos formatos PDF (todas) e EPUB (livros e periódicos). Acesse: <http://www.ipea.gov.br/portal/publicacoes>

As opiniões emitidas nesta publicação são de exclusiva e inteira responsabilidade dos autores, não exprimindo, necessariamente, o ponto de vista do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada ou do Ministério da Economia.

É permitida a reprodução deste texto e dos dados nele contidos, desde que citada a fonte. Reproduções para fins comerciais são proibidas.

AS METRÓPOLES BRASILEIRAS: A INCONTORNÁVEL REFORMA URBANA

Luiz Cesar de Queiroz Ribeiro
Sérgio de Azevedo
Juciano Martins Rodrigues

1 INTRODUÇÃO

As metrópoles navegam à deriva na trajetória do nosso desenvolvimento capitalista. O padrão fragmentado e fragmentador da intervenção pública sobre seus territórios evoca a hipótese de *A Marcha da Insensatez*, formulada pela historiadora Bárbara W. Tuchman (2003). Baseada em vários acontecimentos históricos nos quais se observou a adoção pelos governos de políticas contrárias aos seus próprios interesses, da guerra de Tróia à guerra do Vietnã, a historiadora catalogou situações nas quais uma espécie de cegueira coletiva conduziu os governantes a atitudes desastrosas, plenamente evitáveis se a *insensatez* prevalecesse como critério na tomada de decisão. Por exemplo, logo no início do seu livro, Tuchman interroga-se sobre as razões que explicariam o fato de os dirigentes de Tróia terem permitido o ingresso dentro de seus muros daquele cavalo de madeira, portador de todos os sinais de que algo de muito errado e ameaçador estava anunciado. Com base em outros exemplos históricos, ela constata que, apesar dos enormes progressos da ciência e da tecnologia com os quais os seres humanos vêm conseguindo controlar a natureza; a despeito das condições hoje disponíveis para prever e antecipar os acontecimentos; apesar, portanto, do aumento da capacidade de governabilidade das sociedades, verificamos inúmeros casos de desgoverno que muitas vezes resultam em catástrofes que atingem os próprios interessados, aqueles que detêm os mandatos. Por que os governos são incapazes de tomar decisões, até mesmo quando estas são úteis à manutenção do poder? A autora propõe quatro razões: tirania ou opressão; ambição desmedida; incompetência; e, finalmente, a *insensatez*. Esta última se manifesta sob duas formas: por uma situação na qual ocorre uma decisão equivocada; ou por uma não decisão diante de um problema percebido como tal pela coletividade, ao mesmo tempo que existe uma alternativa viável para enfrentá-lo.

As reflexões, a partir dos resultados das pesquisas e das reflexões desenvolvidas pela rede Observatório das Metrópoles, indicam a existência de claros sinais da cegueira das nossas elites econômica e política quanto aos desafios colocados pelos

problemas acumulados em nossas metrópoles. Com efeito, estas se mostram incapazes de mobilizarem-se em torno de um projeto de construção de instituições que aproveite a força produtiva e o potencial concentrado em um sistema urbano-metropolitano complexo e diversificado como o brasileiro – somente comparável a poucos países do mundo – e que, ao mesmo tempo, evite sua anulação pelos potenciais desastres sociais e ambientais presentes de maneira evidente nas metrópoles brasileiras.

2 A ERA DAS METRÓPOLES

As metrópoles estão no centro dos dilemas societários contemporâneos. As transformações tecnológicas, sociais e econômicas em curso desde a segunda metade dos anos 1970 – em especial, as decorrentes da globalização e da reestruturação socioprodutiva – aprofundaram a dissociação engendrada pelo capitalismo industrial entre progresso material e urbanização. Segundo o último relatório do Programa das Nações Unidas para os Assentamentos Humanos (ONU-Habitat), a população urbana de países de baixa renda, que era de 100 milhões em 1975, vai passar para 700 milhões em 2070. Além disso, as previsões apontam que nesses países o número de cidades com mais de 5 milhões de habitantes chegará a 15 milhões, com uma população de 150 milhões de habitantes, contra os 18 milhões que havia em 2020 (UN, 2022).

Ao mesmo tempo, enquanto boa parte das metrópoles do hemisfério sul continuará a conhecer taxas explosivas de crescimento demográfico, desprovido do necessário progresso material, aquelas que concentram as funções de direção, comando e coordenação dos fluxos econômicos mundiais encolherão relativamente de tamanho. Nesse cenário, podemos imaginar duas condições urbanas: a gerada pela vertiginosa concentração populacional em grandes cidades nos países que estão conhecendo o processo de *desruralização* induzido pela incorporação do campo à expansão das fronteiras mundiais do espaço de circulação do capital; e a condição urbana decorrente da concentração do capital, do poder e dos recursos de bem-estar social.

Ao mesmo tempo, apesar do aumento das assimetrias, as metrópoles vêm intensificando seu papel indutor do desenvolvimento econômico em função da exacerbação do conhecido papel das grandes cidades na inovação social e tecnológica, como já mostraram trabalhos clássicos, a exemplo dos de Jacobs (1969; 1984) e Bairoch (1988), bem como pesquisas sobre a relação entre a globalização e as metrópoles (Veltz, 1999; 2002; Storper e Venables, 2005).

Contudo, para que as metrópoles sejam mais que mera plataforma de atração de capitais, mas, ao contrário, constituam-se em territórios capazes de reterritorializar a economia, e de impedir o aprofundamento da disjunção entre Estado e nação, é necessário que contenham os elementos requeridos pela nova economia

de aglomeração da fase pós-fordista, entre os quais se destacam os relacionados aos meios sociais germinadores da inovação, da confiança e da coesão social.

De fato, a redução dos custos da distância e das vantagens pecuniárias – produto da revolução dos meios de transportes e comunicação e dos novos sistemas de gestão empresariais – conta hoje menos do que os efeitos de aglomeração decorrentes da densificação das relações sociais, intelectuais e culturais. Veltz (2002) menciona que as novas exigências competitivas são os *recursos relacionais* e menos o estoque de recursos materiais de baixo custo. É claro que, para alguns setores organizados sob procedimentos rotineiros de produção de *commodities*, funcionando em enclaves de alta produtividade, mantendo relações apenas físicos-materiais com o território, a localização se orienta pelo estoque de recursos materiais de baixo custo. Entretanto, para os setores dinâmicos da economia globalizada importa que as grandes metrópoles contenham o que Veltz chama de *ecossistema relacional*, tanto na organização interna da empresa quanto nas suas interações com fornecedores, profissionais, consumidores etc. Estudos mostram, com efeito, que as metrópoles onde prevalecem menores índices de dualização e polarização do tecido social são as que têm levado vantagens na competição pela atração dos fluxos econômicos – ou seja, as que recusaram a lógica da competição buscando oferecer apenas governos locais empreendedores e as virtudes da mercantilização da cidade.

Embora não seja exclusivo, o *território entendido como espaço social* tornou-se um estratégico fornecedor de tais *recursos relacionais*, com a organização e os esquemas de comunicação da grande firma.

3 AS METRÓPOLES BRASILEIRAS

O Censo Demográfico, do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE),¹ referente a 2022 revelou que a população brasileira superou os 203 milhões de pessoas. Ao mesmo tempo, é provável que seus resultados reforcem também o fato do Brasil como um país predominante urbano, confirmando uma taxa de urbanização superior àquela detectada pelo Censo Demográfico 2010 (IBGE, 2012), 85%. Se considerarmos o comentado anteriormente sobre a relação entre a urbanização e o desenvolvimento econômico, trata-se de uma boa notícia, especialmente se consideramos a presença das metrópoles na rede urbana.

No entanto, o que são metrópoles? Em primeiro lugar, é necessário distinguir essa categoria de cidade da realidade institucional designada como regiões metropolitanas (RMs) no país. Obedecendo a Constituição Federal de 1967 (CF/1967), as primeiras RMs no Brasil foram criadas em 1973, por meio da Lei Complementar (LC) nº 14. Naquela época, foram instituídas as RMs de São Paulo, Belo Horizonte, Salvador, Recife, Fortaleza, Belém, Curitiba e Porto

1. Disponível em: <https://censo2022.ibge.gov.br/panorama/index.html>.

Alegre. Em 1974, com a fusão e a extinção do estado da Guanabara, foi criada a RM do Rio de Janeiro. Durante muitos anos, o conjunto desses nove recortes territoriais constituiu o quadro de referência metropolitano no país.

A partir de 1988, a responsabilidade pela criação e organização das RMs foi transferida do governo federal para os estados, de acordo com o § 3º do art. 25 da Constituição Federal de 1988 (CF/1988), inaugurando um novo e contínuo ciclo de institucionalização de novas unidades urbanas regionais. Desde então, mas sobretudo após os anos 2000, o quadro oficial das unidades territoriais urbanas vem sofrendo alterações, tanto na composição interna das RMs, com a inclusão e a exclusão de municípios, quanto na criação de novas RMs, com o surgimento de categorias de organização territorial com outras denominações: as regiões integradas de desenvolvimento econômico (Rides) e aglomerações urbanas (AUs).

Até 31 de julho de 2021,² o Brasil contava com 78 RMs, três Rides e três AUs, definidas por lei federal ou estadual. Algumas regiões contam ainda com colares metropolitanos, áreas de expansão metropolitana e entorno metropolitano definidos em lei. No caso das Rides, vale lembrar, ainda, que sua composição inclui municípios de diferentes Unidades da Federação (UFs).

Embora a maioria dessas unidades regionais institucionalizadas seja nucleada por capitais estaduais ou por cidades que exercem peso populacional e funções regionais imediatas relevantes, grande parte destas é criada por força da lei, sem considerar nenhum critério que considere o fenômeno metropolitano concreto. Muitas das vezes, essas unidades incluem municípios alheios a qualquer relação com a dinâmica metropolitana e, ao mesmo tempo, estão longe de refletir qualquer aderência a uma base conceitual consagrada (Moura *et al.*, 2007).

Nesse contexto, diversos esforços empíricos têm procurado avançar na identificação dos polos de irradiação de uma dinâmica metropolitana de fato, que se caracteriza não apenas pelo compartilhamento de funções de interesse comum – como nas áreas de saneamento e transporte – e pela atração de fluxo de outros municípios, como também pela identificação do território funcional de cada metrópole. Tal território é compreendido pelos municípios que efetivamente têm relações de interdependência no plano da produção, do mercado de trabalho, do ambiente construído, da natureza e da vida coletiva.

A série de estudos Regiões de Influência das Cidades (Regic), do IBGE, tem se consolidado como a principal referência sobre a caracterização da rede urbana brasileira e a evolução do fenômeno urbano no país. A tabela oferecida por essa

2. Pode ser que, no momento da divulgação deste capítulo, a tabela já tenha se alterado, em virtude da própria dinâmica de institucionalização de RM por parte de cada estado. Esse dado corresponde ao número de unidades territoriais urbanas institucionalizadas na data de referência do último levantamento disponibilizado pelo IBGE: 31 de julho de 2021.

publicação é baseado no estabelecimento de hierarquias e vínculos entre as cidades, bem como na delimitação das áreas de influência. Sua última edição, disponibilizada em 2018, é resultado do aperfeiçoamento contínuo dos aportes teóricos e metodológicos de trabalhos desenvolvidos desde a década de 1970 (IBGE, 2020).

Estudo de Ribeiro *et al.* (2012) é outro exemplo de esforço que buscou identificar como cada município se posiciona na rede urbana, mas com foco na integração à dinâmica da metropolização. A metodologia aplicada no relatório *Nível de Integração dos Municípios Brasileiros em RMs, Rides e AUs à Dinâmica da Metropolização* (Ribeiro *et al.*, 2012) permitiu estabelecer uma classificação na qual os municípios do país, que no momento do estudo faziam parte dos recortes oficiais, são identificados segundo sua integração, contando com as seguintes categorias: muito alta, alta, média, baixa e muito baixa, na dinâmica da metropolização.

Esse estudo parte do pressuposto de que a observação interna desses espaços – até mesmo na escala municipal – pode fornecer relevantes informações sobre sua configuração e como esse aspecto se relaciona à dinâmica socioespacial e à gestão dos espaços metropolitanos. Além dos diferentes níveis de integração, uma das principais características desses espaços são os contrastes persistentes entre o município-núcleo – a maioria é capital de estado – e os demais municípios. Em termos populacionais, por exemplo, os núcleos metropolitanos já apresentavam tendência de menor ritmo de crescimento desde a década de 1990. Além disso, as mudanças econômicas no último quarto do século XX afetaram diretamente parte desses territórios, que se formaram como áreas de concentração dos setores mais modernos e dinâmicos da economia e, agora, se tornam cada vez mais centros de serviços.

Por sua vez, mantendo uma trajetória iniciada nos anos 1980, os municípios dos entornos dos núcleos apresentam tendência de crescimento além da média do país. O estudo de Ribeiro *et al.* (2012) mostra que, até 2010, os municípios classificados com alta e média integração à dinâmica metropolitana apresentaram maior crescimento populacional nos últimos dois períodos intercensitários (1991-2000 e 2000-2010). Esses municípios representam uma espécie de segundo anel de evolução na maioria das estruturas metropolitanas, o que indica tendência de expansão metropolitana em direção a municípios mais distantes dos núcleos, uma vez que nem esses nem os municípios considerados extensão-polo ou com muito alta integração apresentam as taxas de crescimento que experimentaram em décadas anteriores.

Esses são apenas exemplos das mudanças na dinâmica populacional de tais espaços, que, por sua vez, estão relacionadas tanto à consolidação desses espaços como pontos de concentrações urbanas de natureza metropolitana, quanto à configuração espacial, econômica e populacional que lhes confere poder para influenciar outros pontos da rede urbana. São, por demais, espaços extremamente dinâmicos dos pontos de vista demográfico e espacial.

Nesse sentido, a própria consolidação dos espaços indiscutivelmente metropolitanos articula-se também com o surgimento de novas AUs e o fortalecimento de centros não aglomerados no interior dos estados – as cidades médias, por exemplo –, o que contribuiu para um reforço da rede urbana nacional (Moura, 2009; 2013).

Embora esse estudo forneça elementos importantes para entendermos de quais objetos espaciais estamos falando quando acionamos o conceito de metrópole, a edição 2018 do Regic (IBGE, 2020) de fato oferece não somente o estudo mais atual sobre a rede urbana, mas também o mais completo e bem fundamentado teórica e metodologicamente, consolidando-se como o principal quadro de referência sobre a rede urbana brasileira. Para além da óbvia necessidade de definição de recortes territoriais que possam tornar mais claros os objetivos e os objetos de intervenção pública, outras se impõem quando se trata da identificação das concentrações urbanas de natureza metropolitana. Trata-se da própria necessidade de definir unidades de análise para os estudos que visam compreender os diversos fenômenos que envolvem esses territórios. Mais que isso – e para além do que pode parecer preciosismo acadêmico –, entendemos que é preciso discutir a concepção de recortes institucionais que reflitam suas espacialidades econômica e físico-ambiental. O ponto de partida, portanto, seria reconhecer um recorte territorial que possibilite diagnósticos coerentes sobre os problemas que extrapolam os limites municipais e as soluções que levem em conta as funções de interesse comum.

Como vimos, o estudo Regic 2018 (IBGE, 2020) identificou quinze centros urbanos principais. São, por sua vez, pontos do território capazes de influenciar todas as cidades no país, formando grandes regiões de influência direta. Um detalhe metodológico fundamental desse estudo é que esses centros urbanos correspondem ao que o IBGE definiu em estudo anterior – também a partir da noção de integração – como arranjo populacional (AP), entendido como um agrupamento de municípios muito integrados por possuírem deslocamentos frequentes de populações para trabalho e estudo (IBGE, 2016). Foram identificados 294 arranjos populacionais no país, cobrindo 953 municípios.

Vale lembrar, também, que esses quinze espaços considerados metropolitanos têm enorme importância na concentração das forças produtivas nacionais. Em 2012, esses mesmos espaços centralizavam 62% da capacidade tecnológica do país, medida pelo número de patentes e artigos científicos, pela população com mais de doze anos de estudos e pelo valor bruto da transformação industrial (VTI) das empresas que inovam em produtos e processos; concentravam também 55% do valor de transformação industrial das empresas que exportam. Quando utilizamos o termo metrópole, portanto, estamos tratando de espaços urbanos complexos e grandes (aglomerações com mais de 1 milhão de habitantes), de conjuntos de unidades político-administrativas (municípios)

diversas, com diferentes tamanhos e níveis de integração entre essas unidades, que conjuntamente apresentam caráter metropolitano.

Apesar de muitos olhares apontarem tendências de desconcentração populacional a partir das metrópoles, pode-se notar que, no geral, estas seguem abarcando significativa parcela da população brasileira. Embora com menores ritmos de crescimento (0,38% ao ano – a.a.), segundo os primeiros resultados do Censo Demográfico 2022,³ a participação da população metropolitana permanece constante, em torno de 35%. Entre 2010 e 2022, os dados indicam uma sensível queda na participação das metrópoles (35,2% para 34,7%).⁴ Apesar disso, houve aumento absoluto de aproximadamente 3,1 milhões de habitantes, e, atualmente, mais de 73 milhões de brasileiros residem nas metrópoles – em 214 municípios, em um universo de 5.570. Esse conjunto de espaços considerados efetivamente metropolitano está, em grande medida, inserido no quadro metropolitano brasileiro oficial, que são as RMs institucionalizadas pelos estados, as Rides e as AUs. Entretanto, diferem em tamanho e em conteúdo econômico e social da maioria desses recortes institucionalizados por força da lei. O conjunto de municípios que compõem esses recortes oficiais, embora some 1.215 no total, corresponde a apenas 23,7% da população do país e, entre os dois últimos censos, cresceu a 0,96% a.a.

Nos núcleos das metrópoles, os dados do Censo Demográfico 2022⁵ mostram uma perda de participação, com queda de 20,3% em 2010 para 19,2%. Os municípios do entorno dos núcleos metropolitanos, por sua vez, ganharam 0,4% de participação na população total do país (de 15% para 15,4%), apresentando maior ritmo de crescimento populacional (0,78% a.a.) em comparação com os do núcleo. Nesse caso, o que chama atenção é o aumento absoluto da população, que passa de 28,5 milhões de habitantes em 2010 para 31,3 milhões em 2022, aumento superior a 2,7 milhões de pessoas. O conjunto de recortes oficiais, composto por RMs, Rides e AUs, abrange em torno de 23,7% da população do país, com aumento de 0,9% na participação, a uma taxa de 0,91% a.a.

No caso dessas aglomerações, a taxa de crescimento populacional é praticamente idêntica entre núcleos (0,91% a.a.) e nos entornos (0,9% a.a.). Entre 2010 e 2022, a participação dos demais municípios do país diminuiu de 42,2% para 41,7%. Esses municípios apresentam baixa taxa de crescimento populacional, embora maior que as metrópoles; são municípios que crescem menos que os entornos metropolitanos e os recortes oficiais e, também, estão abaixo da média de crescimento do país como um todo (0,52% a.a.).

3. Disponível em: <https://censo2022.ibge.gov.br/panorama/index.html>.

4. De acordo com a prévia da População dos Municípios divulgada pelo IBGE, com base nos dados do Censo Demográfico 2022 coletados até 25 de dezembro de 2022.

5. Disponível em: <https://censo2022.ibge.gov.br/panorama/index.html>.

Essa tendência geral de diminuição dos ritmos de crescimento da população pode e deve ser analisada quando forem divulgados os demais dados do censo realizado em 2022, sobretudo para que possam ser analisados também à luz das mudanças na dinâmica demográfica, considerando-se aspectos como migração, fecundidade e mortalidade. No caso específico das metrópoles, como são espaços que primeiramente apresentam os indícios das mudanças no perfil e nos comportamentos da população, as taxas de crescimento mais reduzidas nesses espaços muito se explicam por fatores relacionados à dinâmica especificamente demográfica, seguindo o comportamento observado inclusive desde os anos 1980.

TABELA 1

População e taxa de crescimento em metrópoles, RMs, Rides e AUs, bem como nos demais municípios do país (2010-2022)

Recorte espacial	2010		2022		2010-2022	
	População	População (%)	População	População (%)	Variação absoluta	Taxa de crescimento (%)
15 metrópoles	67.234.505	35,2	70.386.517	34,7	3.152.012	0,38
Núcleos	38.672.631	20,3	39.039.766	19,2	367.135	0,08
Entornos dos núcleos	28.561.874	15,0	31.346.751	15,4	2.784.877	0,78
63 RMs, Rides ou AUs	43.110.363	22,6	48.035.247	23,7	4.924.884	0,91
Núcleos	18.516.726	9,7	20.643.843	10,2	2.127.117	0,91
Entornos dos núcleos	24.593.637	12,9	27.391.404	13,5	2.797.767	0,90
Demais municípios do país	80.410.931	42,2	84.640.748	41,7	4.229.817	0,43
Total	190.755.799	100,0	203.062.512	100,0	12.306.713	0,52

Fonte: Censos Demográficos do IBGE. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/estatisticas/sociais/populacao/9662-censo-demografico-2010.html?edicao=10503&t=resultados>; <https://www.ibge.gov.br/estatisticas/sociais/populacao/22827-censo-demografico-2022.html?edicao=37225>. Acesso em: 7 nov. 2023.

Outras informações sobre inserção no mercado de trabalho, geração de renda e riqueza também comprovam as enormes diferenças nesses universos. As quinze metrópoles identificadas pelo Regic 2018 (IBGE, 2020) detinham, em 2020, 44,9% do produto interno bruto (PIB) do país e 37,7% do valor adicionado (VA) da indústria. Chama atenção, ainda, que, nos quinze núcleos dessas metrópoles, estão concentrados 27% do PIB. Por sua vez, nas 69 unidades territoriais oficiais abarcavam em torno de 23% do PIB e 22,8% do VA da indústria, conforme a tabela 2. Apesar dessas diferenças, o percentual de ocupados sobre a população total de cada recorte espacial – não sobre o total do país – é relativamente próximo, 47,2% nas metrópoles e 46% nas outras 43 aglomerações.

TABELA 2

Participação no PIB e no VA da indústria nas metrópoles, RMs, Rides e AUs e demais municípios do país (2010 e 2022)
(Em %)

Recorte espacial	2010		2020	
	PIB	VA da indústria	PIB	VA da indústria
15 metrópoles	50,0	41,8	44,9	37,7
Núcleo	32,0	20,1	27,2	15,0
Entorno do núcleo	18,0	21,7	17,7	22,8
69 RMs, Rides ou AUs	21,1	24,1	23,0	25,6
Núcleo	10,1	10,3	10,3	9,8
Entorno do núcleo	11,0	13,8	12,6	15,9
Demais municípios do país	28,9	34,1	32,1	36,6
Total	100,0	100,0	100,0	100,0

Fonte: Tabulação especial do IBGE.

Temos, pois, uma rede urbana que se organiza em multiescala e elevado grau de heterogeneidade, com destaque para o grau de importância dos espaços identificados como metropolitanos pelo IBGE. Além disso, o Brasil insere-se entre os países do mundo com mais cidades com população acima de 1 milhão de habitantes. Mais que um país com metrópoles, é possível dizer que o Brasil é um país metropolitano, considerando-se que a evolução da rede urbana brasileira é marcada também por elevada concentração nessas áreas, que passam a operar cada vez mais como transmissoras de recursos humanos, materiais e de conhecimento, redesenhando uma forte articulação em rede entre diversos pontos do território nacional. Ao mesmo tempo, enquanto os espaços metropolitanos são cada vez dotados de funções políticas e econômicas superiores e concentradoras de ocupações em atividades da indústria e dos serviços avançados, a maior parte de suas áreas periféricas permanece desempenhando atividades tradicionais e apresentando altos níveis de pobreza (Moura, 2009).

Assim, o panorama da metropolização brasileira mostra que, na região Sudeste, São Paulo, Rio de Janeiro e Belo Horizonte continuam mantendo suas importâncias econômicas e demográficas, enquanto Vitória exerce influência sobre uma extensa região, apesar de sua proximidade com os principais centros urbanos do país. No Sul, Curitiba, Porto Alegre e, mais recentemente, Florianópolis polarizam com grande força as redes urbanas regionais. No Centro-Oeste, além de Brasília, que já desempenha um importante papel na gestão do território nacional desde sua fundação, Goiânia desponta como uma metrópole em franco processo de consolidação e com alta capacidade para polarizar uma grande região organizada em torno da economia do agronegócio. As metrópoles da região Nordeste (Fortaleza,

Recife e Salvador), cada qual com suas especificidades, continuam se expandindo ainda com forte influência da industrialização e, nos últimos tempos, do chamado imobiliário turístico, levando alguns autores a criarem inclusive o conceito de “metropolização turística” (Dantas, Ferreira e Clementino, 2010). No Norte, Belém é um importante centro que abastece de serviços os numerosos projetos econômicos implantados no estado do Pará e em outras áreas da Amazônia Legal. Manaus, por sua vez, além da primazia urbana sobre uma vasta área da Amazônia, constitui um importante polo econômico por conta da presença da Zona Franca.

Ao mesmo tempo, não se pode esquecer da tendência de formação de uma cidade-região em formação em torno da RM de São Paulo. A hipótese da emergência de uma cidade-região⁶ no Brasil vem sendo objeto de vários trabalhos de investigação, que colocam em evidência empírica tal tendência. O trabalho pioneiro de Tolosa (1991) já apresentou alguns indicadores que apontam para a constituição de uma região urbana global integrando o eixo Rio de Janeiro-São Paulo. Posteriormente, esse mesmo tema foi objeto da reflexão de Diniz (2006), que assume certa cautela quanto ao conceito proposto pelo primeiro autor, ao considerar que a existência de grande distância territorial seria um fator de constrangimentos limitador à configuração dessa região. De qualquer forma, seja que escala assumir, parece haver consenso entre especialistas sobre a emergência de metrópoles com enorme complexidade, o que aumenta ainda os traços de multiescalaridade e heterogeneidade da nossa rede urbana.

Por fim, vale lembrar que o Regic 2018 (IBGE, 2020) identificou, além das metrópoles, outros quatro níveis de hierarquia urbana: capital regional, centro sub-regional, centro de zona e centro local. As metrópoles subdividem-se em três níveis: grande metrópole nacional, metrópole nacional e metrópole. As capitais regionais também se subdividem em três níveis: capital regional A, capital regional B e capital regional C. Os centros sub-regionais, em dois níveis: centro sub-regional A e centro regional B. Por fim, os centros de zona subdividem-se em centro de zona A e centro de zona B.

Entre esses níveis, estão, portanto, as quinze concentrações urbanas identificadas como metrópole: São Paulo, Brasília, Rio de Janeiro, Belo Horizonte,

6. Esse quase conceito vem sendo debatido na literatura internacional nas áreas da economia e da geografia e decorre de algumas interpretações a respeito dos impactos da globalização e da reestruturação produtiva nas grandes metrópoles que foram berço do desenvolvimento industrial anterior. Estas passam a constituir-se em centros de serviços e comando da economia global em diversas escalas, por abrigarem atividades financeiras, de serviços à produção, comercializáveis a distância. Geralmente, as atividades que conferem as novas funções das antigas metrópoles estão concentradas nas áreas mais centrais, mas conformam um território econômico em nova escala e com nova configuração; elementos novos que criariam um território articulado com rede de interações econômicas. Parte dessa rede seria formada pelas atividades que dão suporte a essa função de comando, coordenação e direção da economia globalizada. Vale a pena a observação de Diniz (2006) sobre a necessidade de considerar, no exame das tendências, a conformação desse novo modelo de cidade, não apenas as decorrentes das transformações do sistema socioprodutivo, mas também as encarnadas pelos atores econômicos e por suas estratégias políticas na apropriação do território.

Fortaleza, Salvador, Porto Alegre, Curitiba, Recife, Manaus, Goiânia, Belém, Florianópolis, Vitória e Campinas. No segundo nível, encontram-se as capitais regionais nível A, que correspondem aos arranjos populacionais de Aracaju, Maceió, Ribeirão Preto – o único que não é capital de estado –, João Pessoa, Natal, São Luís, Cuiabá, Teresina e Campo Grande. Trata-se, também, de um conjunto de espaços urbanos de inequívoca importância, tanto por seus portes populacionais como pelo papel que exercem nas redes urbanas regionais nas quais estão inseridos. Juntos das metrópoles, esses espaços somam mais de 85 milhões de habitantes e compõem os principais nós da rede urbana brasileira. Na figura 1, é possível visualizar esses principais arranjos populacionais sobrepostos à extensa rede de transporte rodoviário que estrutura o território nacional.

FIGURA 1
Brasil: núcleos das metrópoles e capitais regionais



Fonte: IBGE. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/geociencias/downloads-geociencias.html>. Acesso em: 7 nov. 2023. Elaboração dos autores.

Obs.: Ilustração cujos leiaute e textos não puderam ser padronizados e revisados em virtude das condições técnicas dos originais (nota do Editorial).

Consideramos que tais características da sociedade urbana podem ser consideradas como ativos se levarmos em consideração que as grandes cidades, especialmente as metrópoles, aumentaram seu papel indutor do desenvolvimento econômico nacional, como bem já mostraram trabalhos clássicos mencionados anteriormente.

4 OS PASSIVOS METROPOLITANOS

Nas metrópoles brasileiras, estão concentrados também os históricos passivos decorrentes do nosso modelo de desenvolvimento concentrador, desigual e com um Estado com frágil capacidade de planejamento. Deste, resultou um modelo de urbanização organizado essencialmente pela combinação entre as forças de mercado e um Estado historicamente autoritário, mas flexível e permissivo com todas as formas de apropriação privatistas das cidades. Não se trata de constatar e procurar entender a ausência do planejamento governamental no intenso e acelerado processo de urbanização. A omissão planejadora do Estado decorreu da utilização da cidade como uma espécie de fronteira amortizadora dos conflitos sociais⁷ inerentes ao capitalismo concentrador e excludente que aqui se implantou.

Por esse motivo, as metrópoles estão hoje despreparadas, material, social e institucionalmente para o crescimento econômico baseado na dinâmica da inovação e na economia do conhecimento, que demandam não apenas as forças produtivas geradas por relações mercantis, mas também aquelas que decorrem da densificação das relações sociais e de ambiente institucional favorável. Nas metrópoles brasileiras, está conformado um conjunto de passivos cujo enfrentamento é imperativo para que forças produtivas consteladas na complexidade de nossa rede urbana possam alavancar o desenvolvimento nacional. Examinaremos três dimensões desses passivos.

4.1 Crise da mobilidade e precariedade do *habitat* popular

Desde as grandes manifestações ocorridas nas grandes cidades brasileiras, em junho de 2013, ficou mais evidente a existência de uma crise de mobilidade urbana no país, cujo epicentro são as metrópoles. No entanto, para além do círculo acadêmico, pouco tem se discutido sobre o fato de estarmos diante dos efeitos de problemas estruturais e com forte conexão com a questão da moradia. Trata-se das consequências da política autoritária e permissiva na organização do território urbano das metrópoles articulada com a privatização dos serviços urbanos. Historicamente, inexistem sistemas públicos e coletivos de transportes nas metrópoles capazes de estruturar o uso e a ocupação do espaço e, ao mesmo tempo, se contrapor à submissão da dinâmica urbana à dominação do automóvel, hoje gerador de desigualdades de acesso às oportunidades urbanas e de enormes “deseconomias” e externalidades negativas. No conjunto das

7. Essa ideia encontra amparo em trabalhos clássicos de autores que pensaram a formação do capitalismo brasileiro, como Maria Conceição Tavares. Em curto texto pouco conhecido, mas com grande poder de síntese sobre os mecanismos que anularam as possibilidades da emergência do conflito de classes pela gestão política do território, Tavares assim se expressou.

O recurso periódico a uma ordem autoritária busca suas razões de Estado tanto na preservação do território nacional quanto ao apoio à expansão capitalista, em novas fronteiras de acumulação, onde lhe cabia impedir a luta de classes aberta, dos senhores da terra e do capital entre si, e garantir a submissão das populações locais ou emigradas, que se espalharam pelo vasto território brasileiro. Por sua vez, o processo de deslocamentos espaciais maciços das migrações rural-urbanas das nossas populações e as mudanças radicais das condições de vida e de exploração da mão de obra não permitiram, até hoje, a formação de classes sociais mais homogêneas, capazes de um enfrentamento sistemático que pudesse levar a uma ordem burguesa sistemática (Tavares, 1985, p. 457).

quinze metrópoles, os dados revelam que a frota de veículos automotores é composta majoritariamente por automóveis e motos: 74,2% são carros (automóveis, caminhonetes e camionetas) e 18,2%, motos (motocicletas, motonetas e ciclomotores); outros tipos de veículos somados representam apenas 7,5%. A sistematização das informações realizada pelo Observatório das Metrópoles, a partir de dados disponibilizados pelo Departamento Nacional de Trânsito (Denatran), mostra ainda que o Brasil terminou 2022 com mais de 73,2 milhões de automóveis e 31,3 milhões de motos. Com isso, a taxa de motorização no país (número de automóveis para cada cem habitantes) chegou a 34,3. Nas quinze metrópoles, essa mesma taxa atingiu um valor ainda maior: 41,7 automóveis para cada cem habitantes. Em algumas destas, é superior a cinquenta carros para cada cem habitantes; são os casos de Belo Horizonte (58,0), Campinas (55,6), Curitiba (59,0), Florianópolis (53,8) e São Paulo (51,8). Na maior metrópole do país, o número de carros supera 11,1 milhões de veículos, enquanto as motos terminaram 2022 somando 2,3 milhões.

A imagem das cidades completamente tomadas por automóveis materializa-se nos congestionamentos e é nitidamente refletida nos números: segundo dados do Censo Demográfico 2010 (IBGE, 2012), 30% da população leva mais de uma hora no deslocamento casa-trabalho. Em dez das principais RMs, entre 1992 e 2009, ocorreu aumento no tempo médio de deslocamento casa-trabalho, como mostra estudo do Instituto de Pesquisa Econômica e Aplicada (Ipea). Segundo esse mesmo trabalho, diversos fatores podem ter contribuído para a piora nas condições de deslocamento; entre estes, o aumento da frota de veículos.

Nas grandes cidades, os congestionamentos não são novidade. No entanto, como era de se esperar, as desigualdades também se manifestam quando se trata de problemas como esse. São Paulo, por exemplo, em 2013, ultrapassou Nova York e passou a ter a maior frota de helicópteros do mundo (São Paulo..., 2023). Enquanto os “*players* do mercado” circulam pelo ar, os trabalhadores enfrentam as piores consequências desse modelo de urbanização, buscando formas de estar próximos aos espaços onde se concentram os empregos e a renda, driblando as barreiras que se impõem à maioria da população.

No entanto, além da qualidade, o problema da mobilidade também se revela nos elevados preços dos transportes coletivos organizados sob o regime da concessão do poder público e que constituíram um verdadeiro feudo político nas cidades brasileiras. O vale-transporte não ameniza tal situação, pois apenas 40% da população economicamente ativa e 24% da população em idade ativa desfrutam desse benefício. No caso específico da cidade de São Paulo, desde 1994, os preços de metrô e ônibus aumentaram em 430% e 540% contra 332% de inflação.

Em 2021, o urbanista Nabil Bonduki, em artigo na *Folha de S.Paulo*, lembrou que está em curso um verdadeiro colapso dos sistemas de transportes coletivos

(Bonduki, 2021). Com a erosão da demanda decorrente da diminuição da atividade econômica até mesmo antes da pandemia, do desemprego e da queda brutal da renda, empresas concessionárias vêm sucateando frotas, diminuindo a frequência das linhas e, inclusive, abandonando concessões. Segundo estudo da Associação de Empresas de Transportes Urbanos (NTU), entre março de 2020 e abril de 2021, ocorreu a interrupção da prestação dos serviços por 25 operadoras e um consórcio operacional, além da demissão de 76.757 trabalhadores. Nesse período, treze operadoras e um consórcio suspenderam as atividades; e duas operadoras, um consórcio operacional e um sistema BRT – do Rio de Janeiro – sofreram intervenção na operação. Além disso, cinco operadoras simplesmente encerraram as atividades e quatro tiveram seus contratos suspensos. Esse estudo registrou também 238 movimentos grevistas, atingindo 88 sistemas de transporte público por ônibus no país.

Com variações sutis, de norte a sul do país, manchetes sobre esse apagão multiplicaram-se em mídias digitais e impressas desde então. Não é por menos: como mostra levantamento do Instituto de Defesa do Consumidor (Idec), o agravamento da crise foi marcado por greves, *lockouts*, comissões parlamentares de inquérito (CPIs), rompimentos contratuais, intervenções e interrupções na prestação do serviço. Um dos casos mais emblemáticos é possivelmente o da cidade de Teresina. Na capital do Piauí, motoristas e cobradores mantiveram-se em greve durante todo o mês de fevereiro de 2022. Além disso, o serviço também ficou intermitente por falta de recursos para custear o combustível.

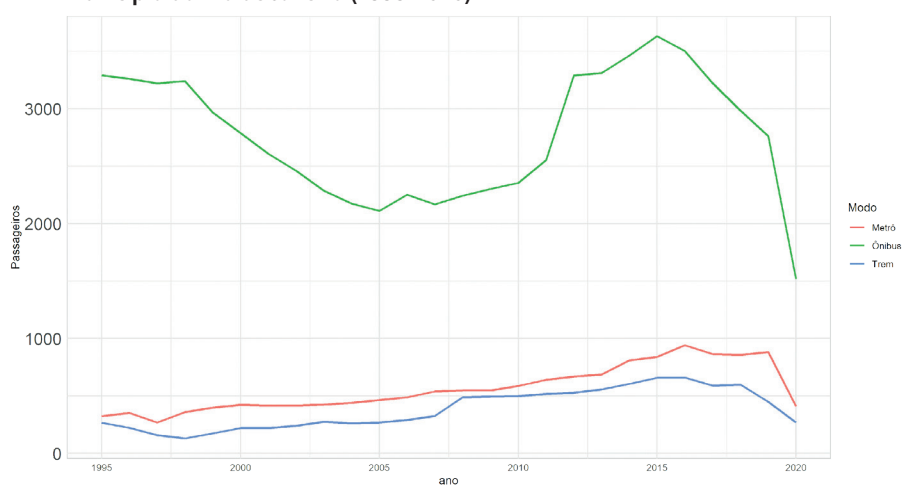
Na cidade do Rio de Janeiro, segundo o sindicato das empresas de ônibus, o setor acumulou um *deficit* financeiro da ordem de R\$ 1,2 bilhão durante a pandemia. A entidade aponta como motivo para esse desempenho a queda na receita – considerando-se que parte do sistema é financiado diretamente pelo pagamento de passagens – e a permissividade em relação ao transporte clandestino. No caso da perda de passageiros e receita, é algo que atinge o país como um todo. Segundo estimativas da NTU, da Associação Nacional dos Transportes Públicos (ANPTripos) e da Fundação Getúlio Vargas (FGV), o prejuízo acumulado das empresas de ônibus urbanos no país é de R\$ 11,57 bilhões, e o número de passageiros caiu pela metade entre março de 2020 e fevereiro de 2021.

A esse conjunto de problemas do lado da oferta dos serviços somam-se os decorrentes da dissociação entre as tarifas e os claros sinais de empobrecimento da população. A título de exemplo, até mesmo com a grave crise social provocada pela pandemia, a concessionária dos trens no Rio de Janeiro anunciou, no início de 2023, aumento de R\$ 5,00 para R\$ 7,40 no valor da passagem. Diante de reajuste que impactará diretamente no orçamento das famílias, o governo estadual instituiu o que denominou tarifa social ferroviária. Na prática, essa ação significa a manutenção do valor de R\$ 5,00, mediante a utilização de um bilhete único intermunicipal (BUI). Sem esse abatimento, o custo, considerando uma viagem de ida e volta em um mês com 23 dias úteis, seria de R\$ 340,40, mais de um

quarto do novo salário mínimo. Sem nenhum tipo de integração tarifária, esse custo pode ser ainda maior, uma vez que muitos passageiros são obrigados a fazer baldeação, com o objetivo de acessar as estações ou chegar aos seus destinos. Esse é um dos muitos exemplos que colocam a metrópole do Rio de Janeiro como um dos espaços onde os claros sinais da crise da mobilidade urbana se manifestam de forma bastante evidente. O gráfico 1 é eloquente na evidência do colapso do seu sistema de transporte.

GRÁFICO 1

Movimento médio diário de passageiros segundo os transportes rodoviário e ferroviário – município do Rio de Janeiro (1995-2020)



Fonte: Prefeitura do Rio de Janeiro. Disponível em: <https://www.data.rio/documents/PCRI:-movimento-de-passageiros-segundo-os-transportes-rodovi%C3%A1rio-ferrovi%C3%A1rio-hidrovi%C3%A1rio-e-aerovi%C3%A1rio-no-munic%C3%A0pio-do-rio-de-janeiro-entre-1995-2022/about>. Acesso em: 7 nov. 2023.

Elaboração: Observatório das Metrópoles.

Obs.: Ilustração cujos leiaute e textos não puderam ser padronizados e revisados em virtude das condições técnicas dos originais (nota do Editorial).

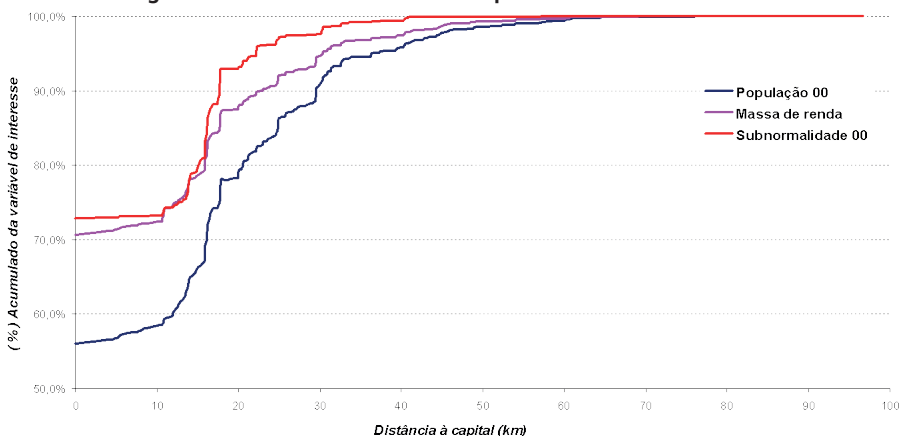
Ao mesmo tempo, a grave crise de mobilidade que atinge nossas metrópoles vai ao encontro das permanências que marcam a organização interna das nossas metrópoles, que combinam movimentos complementares e contraditórios de concentração do emprego e dispersão da população. Nas últimas décadas, os municípios da periferia apresentam maiores taxas de crescimento populacional e uma imigração expressiva de pessoas que saíram dos núcleos metropolitanos; estes, por sua vez, também revelam um estoque e incremento populacional absoluto que não pode ser desconsiderado, além, claro, de ainda concentrarem a maior parte dos postos de trabalho metropolitanos – o que expressa a pressão sobre as áreas centrais, mais evidente especialmente pelo drama da mobilidade urbana, traduzido no que a literatura consagrou como movimento pendular.

A distribuição espacial do emprego na maioria das metrópoles é marcada por alta concentração nos núcleos, com tendência de estabilidade há pelo menos uma década. Esse aspecto da configuração espacial da metrópole gera efeitos importantes sobre o modo de vida de seus habitantes. Suas consequências são sentidas sobretudo na mobilidade cotidiana, uma vez que a localização concentrada dos empregos resulta em deslocamento em massa das áreas mais distantes em direção às áreas mais centrais. Esse padrão de deslocamento exige da infraestrutura e dos serviços uma capacidade fora do comum, e, diante da grave crise que se agravou com a pandemia, os efeitos dessa concentração podem tornar-se ainda mais perversos.

Ao mesmo tempo, a pressão pela ocupação das áreas centrais resulta da combinação das transformações do mercado de trabalho; especialmente, as ocorridas nos anos 1980 e 1990 – cujo principal traço foi o crescimento da ocupação informal, transitória ou precária, particularmente no setor de serviços e, sobretudo, nos serviços pessoais e domésticos –, com a reconhecida crise da mobilidade urbana e o colapso das formas de provisão de moradia. Como a renda e o emprego continuam concentradas nos núcleos metropolitanos, pode-se concluir que uma das principais características da dinâmica socioterritorial nas metrópoles é, também, o conflito pela centralidade na ocupação e no uso do solo urbano. O gráfico 2 ilustra o resultado dessa pressão em termos do crescimento das moradias precárias nas áreas mais centrais das nossas metrópoles, ocorrida nos últimos anos.

GRÁFICO 2

Percentual acumulado de população, da massa de renda pessoal e da moradia em favela segundo a distância ao centro metropolitano



Fonte: IBGE (2000).

Elaboração: Observatório das Metrópoles.

Obs.: 1. Conjunto das quinze metrópoles.

2. Ilustração cujos leiaute e textos não puderam ser padronizados e revisados em virtude das condições técnicas dos originais (nota do Editorial).

Observamos que nas quinze metrópoles quase três quartos dessas moradias consideradas subnormais pelo IBGE distribuem-se por um raio de até 10 km a partir dos seus núcleos. As características dessas moradias são a ilegalidade, a irregularidade, a construção em solos pouco propícios à função residencial, o adensamento da ocupação da moradia e, em muitos casos, o emprego de parcelas consideráveis da renda no aluguel.

Essas características não estão homogeneamente presentes em todas as metrópoles, pois são altamente influenciadas pela história das formas de produção da moradia popular e do regime político de gestão do território urbano. Em São Paulo, por exemplo, as favelas apresentam maior precariedade quanto ao tipo de terreno ocupado e maior afastamento das áreas centrais. Ermínia Maricato (1996) estima que 49,3% das favelas da cidade de São Paulo estão localizadas em beira de córrego; 32,2%, em terrenos sujeitos a enchentes; 29,3% foram construídas em terrenos com declividade acentuada; e 24,2%, em terrenos sujeitos à erosão. Os mapas de localização das favelas de São Paulo evidenciam seu distanciamento em relação ao núcleo econômico e social da metrópole, mas em áreas que permitem o acesso. Em compensação, os cortiços parecem constituir estratégia de proximidade, em razão de sua localização nas áreas mais centrais. Por sua vez, na RM do Rio de Janeiro, o regime urbano permite um modelo de proximidade das favelas com os bairros que concentram as moradias dos segmentos superiores da estrutura social.

4.2 Crise da sociabilidade urbana

Ao lado desse conflito, as metrópoles brasileiras concentraram, durante décadas, os aspectos mais dramáticos da crise de sociabilidade, cujo lado mais evidente é a exacerbação da violência. Os índices da criminalidade violenta nas metrópoles brasileiras atingiram tais níveis que levaram o historiador Luiz Mir (2004) a cunhar a expressão “metrópoles da morte”: a taxa de homicídios dobrou em vinte anos; a média da taxa de vítimas de homicídio entre 1998 e 2002 foi de 46,7 vítimas por 100 mil habitantes. Esse valor estava bem acima da média nacional, que, naquele período, foi de 28,6. Ou seja, a incidência de homicídios nas RMs chegou a ser duas vezes maior que a incidência nacional. E, como é sabido, as vítimas de homicídio concentram-se no segmento dos jovens do sexo masculino.

Nos últimos anos, os dados registram queda acentuada na taxa de homicídios. Nas metrópoles, a taxa caiu de 35,1 homicídios por 100 mil habitantes em 2010 para 20,3 em 2019. Nos núcleos, a taxa passou de 32,7 homicídios/100 mil para 19,4, enquanto nos entornos teve queda de 30,2 para 21,2 entre esses dois anos.

Em que pese a diminuição geral desse índice no conjunto das metrópoles, a taxa de homicídios de pessoas entre 15 e 29 anos permanece alta. Nas metrópoles, apesar da queda em relação a 2010, quando foram registrados 70,3 homicídios por 100 mil habitantes jovens, a taxa registrada em 2019 foi 51,2, muito superior aos demais recortes. Nas RMs, Rides e AUs e nos demais municípios do país, a taxa nesse último ano foi de 31,2 e 32,5 homicídios por 100 mil habitantes, respectivamente.

É nas metrópoles onde também é mais evidente a presença de organizações criminosas que exercem controle armado sobre o território. O caso mais emblemático, mais uma vez, é o Rio de Janeiro. Segundo dados sistematizados pelo Grupo de Estudos dos Novos Ilegalismos da Universidade Federal Fluminense (Geni/UFF), os chamados grupos milicianos controlam 56,8% do território da cidade do Rio de Janeiro, exercendo controle sobre uma população de mais de 2,1 milhões de pessoas. Autores que estudam o tema vêm apontando que “as milícias são uma ameaça à democracia em todas as suas dimensões” (Hirata *et al.*, 2022, p. 378). Como exemplo, podemos mencionar o controle que tais grupos exercem sobre o transporte clandestino por intermédio de vans e similares. Essa é uma realidade muito presente no cotidiano da população de muitas partes da metrópole do Rio de Janeiro, em que o transporte é expressão do controle agressivo que esses grupos armados exercem sobre o território e a vida das pessoas.

Nesse contexto, apesar também da queda geral na taxa de homicídios, é preciso sublinhar que algumas metrópoles ainda apresentam taxas superiores à média nacional. São os casos de Belém, Fortaleza, Goiânia, Porto Alegre, Recife, Vitória, Manaus e Salvador. Nas duas últimas, a taxa é mais que o dobro da média nacional, com 49,5 e 48,1 homicídios por 100 mil habitantes, respectivamente. Nessas duas metrópoles, com Recife, a taxa de homicídios de pessoas entre 15 e 29 anos é mais que o triplo da média nacional (32,9). Tais resultados têm colocado em discussão os nexos entre os processos de distanciamento territorial, social e simbólico entre as classes e os grupos sociais, decorrentes da segregação residencial e da segmentação territorial das nossas metrópoles, aliados à fragilização dos mecanismos de coesão social e seus impactos na dimensão societária (Silva, 2004a; 2004b).

TABELA 3

Taxa de homicídio geral e da população entre 15 a 29 anos nas metrópoles, RMs, Rides e AUs, bem como nos demais municípios do país (2010 e 2019)

Recorte	Tx. de homicídio geral		Tx. De homicídio - 15 a 29 anos	
	2010	2019	2010	2019
Belém/PA	75,9	42,6	175,1	97,5
Belo Horizonte/MG	34,4	15,9	57,0	30,3
Brasília/DF	39,8	20,4	140,0	63,0
Campinas/SP	15,3	11,7	23,0	14,6
Curitiba/PR	54,7	20,0	127,0	49,5
Florianópolis/SC	18,6	10,9	23,0	12,8
Fortaleza/CE	47,4	33,1	84,3	85,9
Goiânia/GO	31,7	35,6	31,8	94,1
Manaus/MG	47,0	49,3	92,8	107,2
Porto Alegre/RS	31,0	24,9	31,7	34,4
Recife/PE	46,8	36,9	124,0	105,5
Rio de Janeiro/RJ	35,2	17,4	77,3	53,7
Salvador/BA	71,3	48,1	147,5	133,9
São Paulo/SP	16,2	5,5	28,6	13,2
Vitória/ES	69,1	30,8	148,5	71,9
RM, RIDE ou AU	25,9	20,3	29,5	31,2
Demais municípios do país	21,1	22,7	22,7	32,5
Total Geral	27,1	21,3	26,0	32,9

Fonte: Atlas da Violência do Ipea. Disponível em: <https://ipea.gov.br/atlasviolencia/>. Acesso em: 7 nov. 2023.

Obs.: Tabela cujos leiaute e textos não puderam ser padronizados e revisados em virtude das condições técnicas dos originais (nota do Editorial).

4.3 Segregação residencial e reprodução das desigualdades sociais

O terceiro aspecto decorre das conexões entre a segregação residencial e os mecanismos de reprodução das desigualdades sociais. A utilização da cidade como fronteira amortizadora dos conflitos implicou a instituição de um regime dual de bem-estar, combinando as variantes “famílistico-mercantil” (Esping-Anderson, 1995) com a atuação de um Estado de bem-estar social fortemente seletivo. Foram transferidas às famílias e às comunidades as principais funções de reprodução social, ao mesmo tempo que se instaurou a mencionada política urbana perversa de tolerância total para com todas as formas e condições de ocupação da cidade, tanto pelo capital quanto pelo trabalho. A fisionomia, a organização do território, a vida social – enfim, todos os aspectos de nossa realidade urbana –, expressam as várias facetas desse regime de reprodução social.

Ao longo dos anos, o Observatório das Metrópoles realizou diversos estudos que constataram a existência, nos grandes aglomerados urbanos, dos efeitos concentrados da crise social decorrente da mudança no modelo de desenvolvimento.

Constatamos, por exemplo, que os contextos sociais conformados pelos processos de segregação residencial e segmentação territorial têm impactos no desempenho do sistema escolar municipal. Verificamos, por exemplo, como tais contextos de precariedade do *habitat* urbano e isolamento das conexões com o conjunto do espaço social explicam em grande medida os baixos índices de eficácia e equidade das escolas públicas localizadas nas metrópoles, quando comparadas com aquelas que estão em outros municípios (Ribeiro e Kolinsky, 2009; Ribeiro *et al.*, 2010). Observou-se, com efeito, que os resultados educacionais – de acordo com o Índice de Desenvolvimento da Educação Básica (Ideb) de 2005, referente à primeira e à segunda fases –, nos municípios localizados nas áreas metropolitanas, foram sistematicamente mais baixos do que aqueles alcançados nos municípios não metropolitanos. Essas constatações são surpreendentes, uma vez que as metrópoles concentram mais riqueza, renda e capacidade governamental. As diferenças são mais marcantes justamente nas regiões Sul, Sudeste e Centro-Oeste. Por exemplo, no estado do Rio de Janeiro, a média de 2005 do Ideb de primeira fase – ou seja, referente ao primeiro segmento do ensino fundamental – nos municípios fora da RM foi de 4,1, enquanto nos municípios metropolitanos foi de somente 3,6. Por sua vez, os resultados de 2007 foram de 4,3 e 3,8, respectivamente.

As análises realizadas apontaram que a menor qualidade da educação oferecida por municípios metropolitanos estava relacionada ao menor índice de condição social apresentado por estes – o índice de condição social mede as condições deficientes de moradia no que diz respeito ao saneamento, ao abastecimento de água e à coleta de lixo. Em outro exemplo, o estudo mostrou que, mantendo-se outras características dos municípios constantes, os municípios com 130 homicídios por 100 mil habitantes – média observada para municípios metropolitanos do estado do Rio de Janeiro – tiveram o Ideb estimado em 3,8 pontos. Para aqueles que apresentavam uma taxa de 85 homicídios por 100 mil habitantes (média da taxa de homicídios em municípios fora das RMs no Rio de Janeiro), o Ideb estimado é de 4,0.

Por fim, outra questão central, a negligência em relação à pré-escola, pode explicar a menor qualidade da educação oferecida nas metrópoles. Para um município em que as vagas oferecidas na pré-escola cobrem 20% da demanda (média da cobertura em municípios metropolitanos do Rio de Janeiro), o Ideb de primeira fase é estimado em 4,0. Por sua vez, em um município cuja cobertura da pré-escola chega a 60% (média do atendimento em municípios não metropolitanos no estado), o Ideb estimado de primeira fase é de 4,3.

A organização espacial interna de nossas metrópoles provoca também efeitos sobre as condições de acesso à estrutura de oportunidades via mercado de trabalho. De acordo com Ribeiro, Rodrigues e Corrêa (2010), verificou-se que existem variações consideráveis na taxa de desemprego, na fragilidade ocupacional e na remuneração dos trabalhadores, conforme o contexto social do local de moradia.

Em um dos estudos realizados pelo Observatório das Metrópoles, constatamos, portanto, que adultos entre 30 e 59 anos de idade têm menores chances de estarem empregados, de conseguirem melhores empregos ou melhores rendimentos por estarem inseridos em contextos sociais de moradia de baixo *status* educacional em comparação com indivíduos que moram em contextos sociais de alto *status*, mesmo que esses indivíduos possuam as mesmas características de cor ou raça, idade e sexo.

Na Ride do Distrito Federal, por exemplo, as chances de um indivíduo que reside em contextos sociais de baixo *status* estar desempregado é 123% maior que aquele indivíduo que é morador de áreas de alto contexto social. Esse mesmo indicador também é elevado em metrópoles como Salvador (100%), Rio de Janeiro (88%), Natal (74%) e Goiânia (60%).

Esses estudos nos apontam para uma crise social decorrente dos efeitos da fragilização desse regime dual de bem-estar, cujos mecanismos são as transformações do mundo do trabalho e a fragilização das estruturas sociais nos planos da família e do bairro, combinados com os mecanismos de segregação residencial e segmentação territorial. A fragilização das estruturas sociais familiar-comunitárias tem ocorrido pela ação de três tendências, conforme a seguir descrito.

- 1) A crescente incorporação à cidade dos territórios populares marginalizados via lógica mercantil, com a constituição de mercados paralelos de moradias (sem titulação formal), segurança pública (as milícias privadas) e serviços coletivos (“gatonet”, “gatogás”, “gatoluz” e transportes alternativos), aprofunda a separação entre a população que nesses territórios mora e as instituições garantidoras da coesão social, por meio de sua incorporação aos direitos de cidadania. Estima-se que, na cidade do Rio de Janeiro, essa economia paralela mobilize vultosas somas. Notícias já deram conta de que as atividades econômicas exploradas pelas milícias gerem um faturamento de R\$ 280 milhões por ano. No “gatonet”, R\$ 120 milhões; no sistema de vans, R\$ 145 milhões; e gás clandestino, R\$ 16 milhões.
- 2) A difusão de uma sociabilidade violenta como ordem social e suas consequências na vida coletiva prevalecente nestes territórios.
- 3) A tendência à concentração territorial dos segmentos vivendo relações instáveis com o mercado de trabalho e seu consequente isolamento sociocultural, no que concerne ao conjunto da cidade.

4.4 Frágil coesão social

Os três mecanismos reforçam-se mutuamente, constituindo uma sociedade urbana com frágeis laços de coesão. Essa é uma das principais marcas atuais da ordem urbano-metropolitana. Observamos, em nossos estudos, evidências empíricas nessa direção. Além das já conhecidas tendências ao autoisolamento das camadas

superiores em cidadelas fortificadas – conhecidas como “condomínios fechados” –, constatamos a formação de territórios que concentram uma população que vive o acúmulo de vários processos de vulnerabilização social. São bairros periféricos e favelas onde habitam pessoas que mantêm laços instáveis com o mercado de trabalho e vivem sob condições de fragilização do universo familiar – territórios que tendem a concentrar uma espécie de “capital social negativo”, segundo a terminologia de Wacquant (2001).

Em estudo realizado pelo Observatório das Metrôpoles (Ribeiro, 2010), constatamos que o risco de jovens de 17 a 24 anos ficarem em situação de *desafiliação institucional* – ou seja, sem estudar, sem trabalhar, nem procurar ocupação – aumenta em 30% se moram em bairros com forte concentração de responsáveis por domicílios que mantenham frágeis e instáveis laços com o mercado de trabalho. E que o risco de *desproteção escolar-familiar* de crianças e jovens de 4 a 14 anos aumenta 28%.

5 CONCLUSÃO: UMA URGENTE REFORMA URBANA

Em meio milênio de história, partindo de uma constelação de feitorias, de populações indígenas desgarradas, de escravos transplantados de outro continente, de aventureiros europeus e asiáticos em busca de um destino melhor, chegamos a um povo de extraordinária polivalência cultural, um país sem paralelo pela vastidão territorial e homogeneidade lingüística e religiosa. Mas nos falta a experiência de provas cruciais, como as que conheceram outros povos, cuja sobrevivência chegou a estar ameaçada. E nos falta também um verdadeiro conhecimento de nossas possibilidades, e principalmente de nossas debilidades. Mas não ignoramos que o tempo histórico se acelera, e que a contagem desse tempo se faz contra nós. Trata-se de saber se temos um futuro como nação que conta na construção do devir humano. Ou se prevalecerão as forças que se empenham em interromper o nosso processo histórico de formação de um Estado-Nação (Furtado, 1992, p. 35).

As metrôpoles são, portanto, ativos importantes para um projeto de desenvolvimento nacional que supere o estrutural padrão concentrador vigente até os anos 1970. Entretanto, também contêm os passivos – antigos e novos –, cujas evidências mais expressivas apresentamos sinteticamente. Estas indicam prevalecerem em nossas metrôpoles uma dinâmica de fragilização da coesão social desses territórios, com impactos societários no plano da nação. O quadro social vigente nas metrôpoles desencadeia, com efeito, mecanismos que limitam a diminuição

durável das desigualdades e bloqueiam a necessária densificação das relações sociais. Podemos afirmar que as promessas de um padrão de crescimento inclusivo e homogeneizador da sociedade se confrontam com o mal-estar urbano e seus efeitos desiguais. Políticas econômicas de crescimento que se orientam apenas na utilização das metrópoles em plataforma de exportação de *commodities* ou como palco da indústria global do entretenimento⁸ podem propiciar ciclos de expansão limitados, porque são condicionados à inserção volátil na divisão mundial da produção e do consumo. Estes prescindem da metrópole como espaço social e diversificado, com suas potencialidades criativas e inovadoras. São circuitos de acumulação que demandam apenas territórios de produção ou de consumo delimitados, organizados e protegidos, podendo muito bem coexistirem com a crise social do conjunto metropolitano e seus passivos. Em nossa realidade metropolitana, isso pode significar eternizar, congelar, a dualidade do modelo urbano instaurado pela nossa industrialização subdesenvolvida.

O desafio é duplo: de um lado, construir a governabilidade das metrópoles e a política de reforma urbana que enfrente os mecanismos de descoesão social nestas presentes. O primeiro desafio implica a discussão dos temas a seguir.

- 1) *Reforma política e a governabilidade das metrópoles* – Começemos pela mais óbvia das razões da marcha da insensatez: a total dissociação entre o desenho da geografia política do Estado brasileiro e as metrópoles. É imprescindível repensar o pacto federativo que inscreva as metrópoles no sistema de governo da nação. No atual quadro institucional, é pouco provável que os três níveis de governo empreendam ações de construção da governabilidade das metrópoles. O nível estadual terá pouco interesse em dotar os territórios metropolitanos de poder real, na medida em que a regra máxima é que o poder somente pode existir se quem o detém tenha a capacidade de exercício e acumulação de mais poder. Como disse o sociólogo Nobert Elias: “o poder é um sistema hierárquico, e quem não sobe, cai”. Por sua vez, não se pode esperar dos governos municipais a capacidade de empreender ações de baixo para cima na direção de um sistema cooperativo, o qual deve criar instituições públicas capazes de elaborar políticas públicas estáveis e eficientes que instaurem a governabilidade metropolitana na base da cooperação intergovernamental. A Lei dos Consórcios Públicos é, sem dúvida, uma conquista jurídica recente da sociedade, mas esta apenas permite pensar ações cooperativas tópicas e temáticas, pois não cria uma autoridade pública com legitimidade para encarnar as funções de governança metropolitana. A CF/1988 criou a

8. A indústria global do divertimento inclui o complexo de serviços associados ao turismo de todo o tipo, que atualmente contém os circuitos de acumulação que promovem os megaeventos como a forma mais organizada.

figura do município como ente federativo, mas na prática constituiu um dilema político: os municípios não são suficientemente fortes para impor e negociar a cooperação com os governos federal e estaduais e, tampouco, suficientemente frágeis para serem objetos de políticas que prescindam da barganha político-eleitoral. O resultado é que a cooperação intergovernamental nas metrópoles depende do jogo da política de clientela e da sua racionalidade instrumental de curto prazo, incapazes de considerar interesses gerais. Também é necessário pensar como as metrópoles, como territórios economicamente relevantes e socialmente fundamentais, poderiam adquirir uma capacidade de representação no sistema político brasileiro. Prevalece nesse sistema político, por diversas razões, uma dinâmica que não permite a representação desse território na Câmara Federal e nas assembleias legislativas. Duas expressões desse fato: a sub-representação das metrópoles nas bancadas de deputados federais e estaduais e a representação paroquial na escala municipal e interurbana, como vêm mostrando várias pesquisas realizadas pelo Observatório das Metrópoles (Carvalho, 2009; Corrêa, 2011; Ribeiro e Corrêa, 2012). É importante assinalar que estamos diante de um desafio político que é próprio do fenômeno metropolitano em vários outros países. Com efeito, a pesquisa realizada por Lefèvre, ao concluir um vasto balanço das experiências europeias de governança metropolitana, constatou o seguinte.

As áreas metropolitanas não servem de “territórios de referência” para a organização política da sociedade. Nenhum setor da sociedade, até agora, identificou as áreas metropolitanas como territórios para estruturação representativa de seus membros. Os partidos políticos, por exemplo, têm sua base de representatividade no âmbito da província ou do Estado, mas não em nível metropolitano. Isso é claramente o que sucede na Europa e nos Estados Unidos (Lefèvre, 2005, p. 222, tradução nossa).

A atrofia política das metrópoles como fenômeno generalizado nos Estados contemporâneos resulta de complexo conjunto de fatores, que podem ser identificados em duas grandes categorias. Na primeira, estariam os resultantes das forças de *rescaling of statehood* (Brenner, 2004), produzidas pela globalização e pela neoliberalização das economias nacionais. As forças e os interesses econômicos, ao se estruturarem na dialética global-local, criam novas escalas de representação nos planos supranacional, ao mesmo tempo que buscam se articular com as forças presentes nas instâncias municipais. Observa-se, em consequência, a crescente incompatibilidade entre a dinâmica econômica e a dinâmica política constituída a partir da geografia institucional dos Estados nacionais. As coalisões políticas tendem, nesse quadro, a se realizarem em arenas informais e instáveis,

no âmbito das quais se constroem a representação política dos interesses econômicos e os pactos em torno de políticas territoriais. A segunda categoria de fatores decorre dos efeitos da dinâmica interna das metrópoles que bloqueiam sua constituição como espaços políticos. As metrópoles são territórios marcados por dinâmicas de fragmentação social, cultural e territorial que impedem o surgimento de instituições necessárias à sua transformação em comunidade política.

- 2) No médio prazo, seria virtuoso o debate das vantagens *da criação de um distrito eleitoral na escala metropolitana* que suscitasse a constituição da sua representação no sistema político brasileiro. Seria, talvez, um caminho para mobilizar forças em torno dos interesses metropolitanos e de enfrentamento da dinâmica fragmentadora resultante do clientelismo político e do seu par, a representação paroquial.
- 3) *Superar o quadro da fragmentação das políticas públicas setoriais*: a marcha da insensatez também é movida pela dinâmica fragmentada e fragmentadora das políticas setoriais, resultado igualmente anacrônico do descompasso do desenho institucional da organização do Estado. É mais que evidente que, no quadro das metrópoles, nenhuma política pública é capaz de realizar seus objetivos isoladamente, em razão das conexões entre os objetos. Não há como realizar a provisão de moradias sem articulação com as ações públicas que se realizam no âmbito do saneamento, dos transportes, da educação etc. São muitos os exemplos de ineficácia e ineficiência das intervenções públicas pensadas e executadas na ótica da autarquia dos problemas das metrópoles, para dispensar-se o desenvolvimento do argumento.
- 4) A médio prazo, poder-se-ia repensar os *desenhos das políticas públicas setoriais* por meio da incorporação da dimensão territorial na fase da formulação e da implementação. Ao mesmo tempo, poder-se-ia constituir instâncias de interações dessas políticas, no estilo das câmaras intragovernamentais, que propiciasse a interlocução e a coordenação das intervenções públicas nas metrópoles.
- 5) *New Deal metropolitano*: por último, o tema da reforma urbana. É necessário mudar o paradigma com o qual temos discutidos os problemas metropolitanos. Pelo que buscamos desenvolver neste texto, trata-se de não apenas enfrentar os passivos acumulados nas metrópoles, mas também de pensar as ações decorrentes na ótica do desenvolvimento nacional que assegurem as promessas de uma inflexão do padrão do desenvolvimento capitalista no país. Por que não pensar em um New Deal metropolitano? Seria muito virtuoso no enfrentamento das ameaças de que nos fala Celso

Furtado, se pudéssemos desenhar um vigoroso programa de investimentos em habitação, transportes públicos eficientes e a baixo custo, saneamento ambiental e áreas de lazer, na reforma do *habitat* popular precário. Poderia responder aos imperativos colocados à sociedade brasileira de promover um novo ciclo de crescimento econômico, não mais fundado no efeito China e seu inevitável efeito perverso de reprimarização, como foi feito em ciclo recente, ou nas concessões de incentivos fiscais aos empresários para promoverem o aprofundamento de endividamento das famílias, a exemplo dos amplos incentivos para a compra de carros.

REFERÊNCIAS

- BAIROCH, P. **Cities and economic development**: from the dawn of history to the present. Chicago: The University of Chicago, 1988.
- BONDUKI, N. Crise pode levar a um apagão no sistema de transporte. **Folha de S.Paulo**, 19 set. 2021. Disponível em: <https://www1.folha.uol.com.br/colunas/nabil-bonduki/2021/09/crise-pode-levar-a-um-apagao-no-sistema-de-transporte-coletivo.shtml#:~:text=A%20radiografia%20da%20crise%20est%C3%A1,que%20j%C3%A1%20era%20sentido%20anteriormente>. Acesso em: 18 jun. 2023.
- BRENNER, N. **New State spaces**: urban governance and the rescaling of statehood. Nova York: Oxford University Press, 2004.
- CARVALHO, N. R. de. Geografia política das eleições congressuais: a dinâmica de representação das áreas urbanas e metropolitanas no Brasil. **Cadernos Metrôpole**, São Paulo, v. 11, n. 22, p. 367-384, 2009.
- CORRÊA, F. S. **Conexões eleitorais, conexões territoriais**: as bases socioterritoriais da representação política na metrópole fluminense. 2011. Dissertação (Mestrado) – Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2011.
- DANTAS, E. W. C.; FERREIRA, A. L.; CLEMENTINO, M. L. M. (Org.). **Turismo imobiliário nas metrópoles**. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2010. v. 1, 224 p.
- DINIZ, C. C. **Dinâmica espacial e ordenamento do território**. Brasília: CEPAL; Ipea, 2006.
- ESPING-ANDERSON, G. O futuro do *welfare States* na nova ordem mundial. **Lua Nova: Revista de Cultura e Política**, n. 35, p. 73-111, 1995.
- FURTADO, C. **Brasil**: a construção interrompida. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1992.

HIRATA, D. *et al.* A questão dos ilegalismos: a crescente militarização e milicianização das cidades. *In*: RIBEIRO, L. C. Q. (Org.). **Reforma urbana e direito à cidade**: questões, desafios e caminhos. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2022. p. 363-384.

IBGE – INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Censo Demográfico 2000**. Rio de Janeiro: IBGE, 2000. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/estatisticas/sociais/populacao/9663-censo-demografico-2000.html?edicao=10192>. Acesso em: 7 nov. 2023.

IBGE – INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Censo Demográfico 2010**. Rio de Janeiro: IBGE, 2012.

IBGE – INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Arranjos populacionais e concentrações urbanas no Brasil**. 2. ed. Rio de Janeiro: IBGE, 2016. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/geociencias/organizacao-do-territorio/divisao-regional/15782-arranjos-populacionais-e-concentracoes-urbanas-do-brasil.html?edicao=15944&t=acesso-ao-produto>. Acesso em: set. 2021.

IBGE – INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Regiões de Influência das Cidades 2018**. Rio de Janeiro: IBGE, 2020. Disponível em: https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/livros/liv101728_folder.pdf. Acesso em: set. 2021.

JACOBS, J. **La economía de las ciudades**. Barcelona: Península, 1969.

JACOBS, J. **Cities and the wealth of nations**: principles of economic life. Nova York: Random House, 1984.

LEFÈVRE, C. Governabilidade democrática de las áreas metropolitanas: experiencias y lecciones internacionales para las ciudades latinoamericanas. *In*: ROJAS, E. *et al.* (Ed.). **Gobernar las metrópolis**. Washington: IADB, 2005. p. 195-262. Disponível em: <https://cendoc.esan.edu.pe/fulltext/e-documents/BID/gobernarmetropolis.pdf>.

MARICATO, E. **Metrópole na periferia do capitalismo**: ilegalidade, desigualdade e violência. São Paulo: Hucitec, 1996.

MIR, L. **Guerra civil**: Estado e trauma. São Paulo: Geração Editorial, 29 out. 2004.

MOURA, R. **Arranjos urbanos-regionais brasileiros**: uma análise com foco em Curitiba. 2009. Tese (Doutorado) – Programa de Pós-Graduação em Geografia, Universidade Federal do Paraná, Paraná, 2009.

MOURA, R. Configurações espaciais da metropolização brasileira. **Revista e-metropolis**, Rio de Janeiro, n. 13, p. 29-39, jun. 2013.

MOURA, R. *et al.* O metropolitano no urbano brasileiro: identificação e fronteiras. *In*: RIBEIRO, L. C. de Q.; SANTOS JUNIOR, O. A. dos. (Org.). **As metrópo-**

les e a questão social brasileira. 2. ed. Rio de Janeiro: Revan; Observatório das Metrôpoles, 2007. p. 127-156.

RIBEIRO, L. C. de Q. Desigualdades de oportunidades e segregação residencial: a metropolização da questão social no Brasil. **Cadernos CRH**, v. 23, n. 59, p. 221-233, maio/ago. 2010.

RIBEIRO, L. C. de Q.; CORRÊA, F. P. Cultura política, cidadania e representação na *urbs sem civitas*: a metrópole do Rio de Janeiro. **Sociologias**, v. 14, n. 30, p. 156-193, maio/ago. 2012.

RIBEIRO, L. C. de Q.; KOSLINSKY, M. C. Efeito metrópole e acesso às oportunidades educacionais. **Revista Eure**, v. 35, n. 106, p. 101-129, 2009. Disponível em: <http://dx.doi.org/10.4067/S0250-71612009000300006>.

RIBEIRO, L. C. de Q.; RODRIGUES, J. M.; CORRÊA, F. S. Segregação residencial e mercado de trabalho nos grandes espaços urbanos brasileiros. **Cadernos Metrôpole**, São Paulo, v. 12, n. 23, p. 15-41, jan./jun. 2010.

RIBEIRO, L. C. de Q. *et al.* (Org.). **Desigualdades urbanas, desigualdades escolares.** Rio de Janeiro: Letra Capital; Observatório das Metrôpoles, 2010.

RIBEIRO, L. C. de Q. *et al.* (Coord.). **Nível de integração dos municípios brasileiros em RMs, Rides e AUs à dinâmica da metropolização.** Rio de Janeiro: Observatório das Metrôpoles, dez. 2012.

SÃO PAULO ultrapassa NY e tem maior frota de helicópteros do mundo. **Veja Mercado**, 19 ago. 2023. Disponível em: <https://veja.abril.com.br/economia/sao-paulo-ultrapassa-ny-e-tem-maior-frota-de-helicopteros-do-mundo/>.

SILVA, L. A. M. Sociabilidade violenta: por uma interpretação da criminalidade contemporânea no Brasil urbano. *In*: RIBEIRO, L. C. de Q. (Org.). **Metrôpoles: entre a coesão e a fragmentação, a cooperação e o conflito.** Rio de Janeiro: Revan; Observatório das Metrôpoles, 2004a. p. 291-351.

SILVA, L. A. M. Sociabilidade violenta: uma dificuldade a mais para a ação coletiva nas favelas. *In*: SILVA, L. A. M. *et al.* (Org.). **Rio: a democracia vista de baixo.** Rio de Janeiro: Ibase, 2004b. p. 33-44.

STORPER, M.; VENABLES, A. J. O burburinho: a força econômica da cidade. *In*: DINIZ, C. C.; LEMOS, M. B. (Org.). **Economia e território.** Belo Horizonte: Ed. UFMG, 2005. p. 21-56.

TAVARES, M. C. Império, território e dinheiro. *In*: FIORI, J. L. (Org.). **Poder e dinheiro: uma economia política da globalização.** Petrópolis: Vozes, 1985. p. 27-54.

TOLOSA, H. C. Pobreza no Brasil: uma avaliação dos anos 80. *In*: VELLOSO, J. P. R. (Org.). **A questão social no Brasil.** São Paulo: Nobel, 1991. p. 105-136.

TUCHMAN, B. W. **A marcha da insensatez**: de Tróia ao Vietnã. Rio de Janeiro: José Olympio, 2003.

UN – UNITED NATIONS. United Nations Human Settlements Programme. **World Cities Report 2022**: envisaging the future of cities. Nairobi: UN Habitat, 2022.

VELTZ, P. **Mundialización, ciudades y territorios**: la economía de archipiélago. Barcelona: Ariel, 1999.

VELTZ, P. Firmes et territoires: je t'aime moi non plus. *In*: SEMINARIO ENTREPRENEURS VILLES ET TERRITOIRES, 2002, Paris, França. **Anais...** Paris: École de Paris du Management, 2002. Disponível em: http://www.ecole.org/seminaires/FS4/EV_03/EV_090102.pdf.

WACQUANT, L. **Os condenados da cidade**. Rio de Janeiro: Revan; Observatório das Metrópoles, 2001.

BIBLIOGRAFIA COMPLEMENTAR

FARIA, V. Cinquenta anos de urbanização no Brasil. **Novos Estudos Cebrap**, n. 29, p. 98-119. mar. 1991.

RIBEIRO, L. C. de Q. (Org.). **Hierarquização e identificação dos espaços urbanos**. Rio de Janeiro: Letra Capital; Observatório das Metrópoles, 2009.

RIBEIRO, L. C. de Q.; RIBEIRO, M. G. (Org.). **Ibeu**: índice de bem-estar urbano. 1. ed. Rio de Janeiro: Letra Capital; Observatório das Metrópoles, 2013.

