

CONGRESSO
OBSERVATÓRIO DAS METRÓPOLES
20 ANOS

AS METRÓPOLES E O DIREITO À CIDADE:
DILEMAS, DESAFIOS E ESPERANÇAS



ANAIAS

EIXO 1 TERRITÓRIO
SESSÃO 1.3 MEGARREGIÃO



**OBSERVATÓRIO
DAS METRÓPOLES**

Instituto Nacional de Ciência e Tecnologia

Realização:



20 ANOS **OBSERVATÓRIO
DAS METRÓPOLES**
Instituto Nacional de Ciência e Tecnologia



IPPUR
Instituto de Pesquisa
e Planejamento Urbano e Regional

Apoio:



inct
institutos nacionais
de ciência e tecnologia



CNPq



FAPERJ



**FORD
FOUNDATION**

**UNIÃO
NACIONAL POR
MORADIA
POPULAR**



INCT OBSERVATÓRIO DAS METRÓPOLES

Congresso

OBSERVATÓRIO DAS METRÓPOLES 20 ANOS

As Metrópoles e o Direito à Cidade:
Dilemas, Desafios e Esperanças

03 a 07 de dezembro de 2018

ANAIIS

Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional | **IPPUR-UFRJ**

Rio de Janeiro | **RJ**

Ano de Publicação **2019**

1ª Edição

C794

Congresso Observatório das Metrópoles 20 Anos. As metrópoles e o direito à cidade: dilemas, desafios e esperanças (l. : 2018 : Rio de Janeiro, RJ)

Anais do Congresso Observatório das Metrópoles 20 Anos. As metrópoles e o direito à cidade: dilemas, desafios e esperanças / Organizadores: Luiz Cesar de Queiroz Ribeiro et al - Rio de Janeiro: Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional / Observatório das Metrópoles, 2019.

3197p. : il. ; 21x29cm

ISBN: 978-85-86136-12-2

1. Planejamento Urbano (Congresso). 2. Planejamento Regional (Congresso). 3. Políticas Públicas (Congresso). 4. Pesquisa (Congresso). I. Luiz Cesar de Queiroz Ribeiro. II. Observatório das Metrópoles. III. Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional. IV. Universidade Federal do Rio de Janeiro. V. Programa Institutos Nacionais de Ciência e Tecnologia. VI. Título.



OBSERVATÓRIO DAS METRÓPOLES

O Observatório das Metrópoles é um grupo que funciona em rede, reunindo instituições e pesquisadores dos campos universitário, governamental e não-governamental. A equipe constituída no Observatório vem trabalhando há 20 anos, envolvendo atualmente cerca de 100 pesquisadores e 60 instituições de forma sistemática e articulada sobre os desafios metropolitanos colocados ao desenvolvimento nacional, tendo como referência a compreensão das mudanças das relações entre sociedade, economia, Estado e os territórios conformados pelas grandes aglomerações urbanas brasileiras.

O Observatório das Metrópoles tem como uma das suas principais características reunir Programas de Pós-graduação em estágios distintos de consolidação, o que tem permitido virtuosa prática de cooperação e intercâmbio científico através da ampla circulação de práticas e experiências acadêmicas. Por outro lado, o Observatório das Metrópoles procura aliar suas atividades de pesquisa e ensino com a realização de atividades que contribuam para a atuação dos atores governamentais e da sociedade civil no campo das políticas públicas voltadas para esta área.

Neste momento, o Observatório das Metrópoles integra o Instituto Nacional de Ciência e Tecnologia (INCT) do CNPq e, nos próximos 5 anos, terá como objetivo dar continuidade e desdobramentos às suas atividades de pesquisa, formação de recursos humanos, extensão e transferência de resultados para a sociedade e para os governos envolvidos com a questão metropolitana.

Por envolver grupos de pesquisas distribuídos em todas as cinco Grandes Regiões do país (Norte, Centro-Oeste, Nordeste, Sudeste e Sul), as atividades de pesquisa que desenvolvemos permitem aprofundar o conhecimento da diversidade da realidade metropolitana do país e suas relações com as desigualdades regionais.

O Observatório das Metrópoles tem atualmente como coordenador geral o professor Sergio de Azevedo (UENF) e como vice-coordenar geral o professor Luiz Cesar de Queiroz Ribeiro (UFRJ).



CONGRESSO OBSERVATÓRIO DAS METRÓPOLES VINTE ANOS

Para comemorar os vinte anos de existência da rede de pesquisa Observatório das Metrópoles, que envolve cerca de cem pesquisadores em mais de sessenta instituições nacionais e internacionais, temos o prazer de anunciar a realização do congresso “As Metrópoles e o Direito à Cidade: dilemas, desafios e esperanças”.

O congresso pretende ser um espaço de diálogo e reflexão sobre temas urbanos e metropolitanos contemporâneos. Considerando o nosso programa de pesquisa transdisciplinar orientado pelos compromissos com a produção de conhecimento crítico e a promoção da justiça social, ele tem como objetivos centrais debater as seguintes questões:

- 1 | Qual o pensamento acumulado pela Rede Observatório das Metrópoles em sua trajetória sobre o que poderíamos denominar vagamente questão urbana-metropolitana da sociedade brasileira e as suas particularidades, enquanto integrante da periferia do sistema-mundo capitalista e a sua trajetória histórica?
- 2 | Quais desafios esta questão urbana-metropolitana coloca para o nosso futuro diante da crise estrutural e dos limites (internos e externos) da atual etapa do capitalismo?



EIXO 01 | TERRITÓRIO

A utilização de uma abordagem que considera a análise da grande escala, o território, precipita questões sobre os padrões atuais de organização territorial e sua capacidade de garantir o desenvolvimento urbano-regional socialmente inclusivo e territorialmente equitativo. Nesse sentido, pretende-se ampliar o debate sobre as dinâmicas de constituição desses espaços, seu poder de articulação e polarização do território nacional, e os novos arranjos espaciais e suas conexões com as transformações de suas bases produtivas estão vinculadas às análises sobre as dinâmicas de estruturação das metrópoles, de produção e reestruturação econômica, social e espacial em curso, dos movimentos migratórios e pendulares e suas implicações na expansão dessas aglomerações.

SESSÃO 1.3 – MEGARREGIÃO

Coordenadores:

- Sandra Lencioni (USP)
- Lucia Bogus (PUC-SP)
- Frederico Hollanda (PPG-FAU/UnB)

O crescente poder econômico, social e político das cidades demanda a construção de novos conceitos diante das transformações espaciais que tem suscitado. No contexto de um novo ciclo urbano, onde o espaço é fortemente vinculado à dinâmica global, uma megarregião é entendida enquanto uma forma de economia de aglomeração específica do contexto histórico atual. Esse conceito transcende a questão espacial ao se configurar um tipo de arranjo projetado a partir das relações globais e dos fluxos de informação e comunicação. Neste sentido, uma megarregião deve ser entendida como uma escala própria das economias complexas, que se valem da coexistência dentro de um mesmo espaço regional de múltiplos tipos de economias de aglomeração, antes distribuídos entre diversos espaços econômicos e escalas geográficas; essa diversidade pode estar incorporada dentro de uma única megazona econômica.

O território diverso em seu interior exige estratégias de desenvolvimento capazes de gerar vantagens tanto nas partes mais avançadas como nas menos avançadas – esse tipo de arranjo evidencia o aprofundamento das atuais contradições do espaço, suscitando ainda indagações a respeito dos mecanismos que constroem essa integração.



NOTA INTRODUTÓRIA

Como resultado do Congresso Observatório das Metrópoles Vinte Anos | As Metrópoles e o Direito à Cidade: dilemas, desafios e esperanças apresentamos os Anais, que foram desenvolvidos em formato de arquivo digital (PDF).

Os Anais estão divididos em dez partes coincidentes com os Eixos Temáticos e suas sessões específicas, que nortearam o Simpósio do Congresso, além de um volume introdutório, numerado como “00”, que engloba o Índice Geral que abarca todos as outras partes. No arquivo dedicado aos pôsteres, são apresentados os resumos expandidos submetidos por seus autores.

00 | ÍNDICE GERAL

EIXO 01 – TERRITÓRIO

1.1 | ORÇANIZAÇÃO DO ESPAÇO

1.2 | ECONOMIA METROPOLITANA

1.3 | MEGARREGIÃO

EIXO 02 – GESTÃO E GOVERNANÇA URBANA

2.1 | GESTÃO DAS ÁGUAS

2.2 | MOBILIDADE URBANA

2.3 | REGIMES URBANOS

EIXO 03 – DIREITO À CIDADE

3.1 | ECONOMIA SOLIDÁRIA

3.2 | ESTRUTURA SOCIAL

3.3 | DIREITO À CIDADE E HABITAÇÃO

PÔSTERES

4 | SESSÃO DE PÔSTERES

Os conteúdos dos trabalhos expostos nos Anais são de inteira responsabilidade dos autores, incluindo a revisão de texto e uso de imagens.



COMISSÃO ORGANIZADORA

(OBSERVATÓRIO DAS METRÓPOLES – NÚCLEO RIO DE JANEIRO)

Luiz Cesar De Queiroz Ribeiro

Elizabeth Alves

Juciano Rodrigues

Karoline Souza

Patrícia Ramos Novaes

Samuel Thomas Jaenisch

Thais Velasco

Tuanni Rachel Borba

COMISSÃO COMUNICAÇÃO

Carolina Calcavecchia

Luísa Sobral

COMITÊ CIENTÍFICO

Adauto Lúcio Cardoso (UFRJ)

Inaiá Moreira de Carvalho (UFBA)

Jupira Mendonça (UFMG)

Luciana Corrêa do Lago (UFRJ)

Luciano Fedozzi (UFRGS)

Maria do Livramento Clementino (UFRN)

Marcelo Gomes Ribeiro (UFRJ)

Orlando Alves dos Santos Junior (UFRJ)

Sérgio de Azevedo (UENF)



SUMÁRIO

Para ir direto a um texto específico, basta clicar sobre a indicação de seu título ou de seu(s) autor(es) neste sumário.

AS DELIMITAÇÕES DA UNIDADE REGIONAL ENTRE RIO DE JANEIRO (RJ) E SÃO PAULO (SP): DA MEGALÓPOLE À MEGARREGIÃO

MATHEUS CAVALCANTI BARTHOLOMEU

SOBREPONDO AS DINÂMICAS METROPOLITANAS O CASO DA REGIÃO METROPOLITANA DE SÃO PAULO E DA REGIÃO METROPOLITANA DA BAIXADA SANTISTA

LUIZ ANTONIO CHAVES DE FARIAS

JOSÉ MARCOS PINTO DA CUNHA

KÉSIA ANASTACIO ALVES DA SILVA

A MEGALÓPOLE CONTEMPORÂNEA NO CAPITALISMO METROPOLITANO- FINANCEIRO: MERCADO DE CAPITAIS E FINANCEIRIZAÇÃO IMOBILIÁRIA NA MEGARREGIÃO RIO DE JANEIRO-SÃO PAULO

EUDES LEOPOLDO

A IMIGRAÇÃO INTERNACIONAL CONTEMPORÂNEA NOS MUNICÍPIOS DA MACROMETRÓPOLE PAULISTA

LUÍS FELIPE AIRES MAGALHÃES

ROSANA BAENINGER

NATÁLIA BELMONTE DEMÉTRIO

JÓICE DE OLIVEIRA SANTOS DOMENICONI

OS CIRCUITOS ESPACIAIS DE PRODUÇÃO DO PETRÓLEO NO RJ E SP: FORMAÇÃO E INTEGRAÇÃO DA MEGARREGIÃO RIO-SP

ROBERTO MORAES PESSANHA

FLORIANO JOSÉ GODINHO DE OLIVEIRA

A CARACTERIZAÇÃO DO PROCESSO DE METROPOLIZAÇÃO DOS MUNICÍPIOS PETROLÍFEROS DA BACIA DE CAMPOS A PARTIR DOS DADOS DOS CENSOS DEMOGRÁFICOS 2000 E 2010

WILLIAM SOUZA PASSOS

JOSEANE DE SOUZA

DENISE CUNHA TAVARES TERRA

QUESTÃO AMBIENTAL E MEGARREGIÃO: O CASO DA MACROMETRÓPOLE PAULISTA

PEDRO HENRIQUE TORRES

RUTH FERREIRA RAMOS

GUILHERME LERIA SANCHES



20
ANOS
1998 | 2018

**OBSERVATÓRIO
DAS METRÓPOLES**

Instituto Nacional de Ciência e Tecnologia

EIXO 1 TERRITÓRIO

SESSÃO 1.3 MEGARREGIÃO

AS DELIMITAÇÕES DA UNIDADE REGIONAL ENTRE RIO DE JANEIRO (RJ) E SÃO PAULO (SP): DA MEGALÓPOLE À MEGARREGIÃO

Matheus Cavalcanti Bartholomeu

Professor Assistente A – Departamento de Geografia (IGEO/UFF)
Doutorando – Programa de Pós-Graduação em Geografia (PUC-Rio)
matheuscb@live.com

p. 1049



Em 1970, Henri Lefebvre anunciou o início da fase crítica da urbanização. No curso deste processo, as antigas formas urbanas sofrem uma explosão-implosão, marcada por “concentração urbana, êxodo rural, extensão do tecido urbano, subordinação completa do agrário ao urbano” (LEFEBVRE, 2008, p. 25). Também nesse curso gestou-se a metropolização do espaço. Segundo Lencioni (2017), este processo difunde aspectos até então específicos das metrópoles a todo espaço, reestruturando-o (p. 46). Os fluxos de pessoas, coisas e informação se multiplicam, se intensificam e adquirem permanência (p. 203). “Não se trata mais de criar cidades, de desenvolver a rede urbana ou a urbanização em sentido restrito, trata-se de desenvolver condições metropolitanas que são imprescindíveis para a reprodução do capital” (p. 203). A metropolização se constitui “numa determinação histórica que submete a urbanização relacionada à cidade” (p. 203), produzindo novas formas urbanas, típicas da atualidade, “em que ocorre a dissolução da cidade, como aglomeração concentrada” (p. 149).

É com base nesse fundamento teórico que procuramos compreender a unidade regional entre as metrópoles do Rio de Janeiro e de São Paulo como uma megarregião. Porém, fala-se de uma união entre as duas principais metrópoles do País desde pelo menos a década de 1970. Dessa maneira, o objetivo central deste trabalho é elaborar e identificar uma regionalização adequada da megarregião Rio de Janeiro – São Paulo, a servir de base empírica para futuras investigações¹ e, igualmente, a servir de fundamento, nos estudos urbanos em geral, para analisar a dinâmica regional associadas às duas grandes metrópoles brasileiras. O artigo também objetiva compreender e comparar distintos conceitos e fazer o mesmo com delimitações da unidade regional entre Rio de Janeiro e São Paulo desenvolvidas com relevância na literatura científica.

p. 1050

Na primeira parte deste texto, percorreremos alguns desenvolvimentos teórico-conceituais que procuraram dar conta das novas formas urbanas, marcadas pelo par dialético de dispersão e fragmentação. Na segunda parte, iniciaremos apresentando as publicações relevantes que já delimitaram a unidade regional entre Rio de Janeiro e São Paulo, revelando critérios utilizados, analisando-os e criticando-os; em seguida, procederemos nós mesmos com uma regionalização própria, não sem antes explicitar os critérios que nos guiaram.

DO CONCEITO DE MEGALÓPOLE AO CONCEITO DE MEGARREGIÃO

A metropolização do espaço produz novas formas urbanas, caracterizadas simultânea e contraditoriamente por dispersão e concentração de pessoas, atividades, riqueza etc. Em uma contribuição vanguardista no sentido de compreender uma dessas *nebulosas urbanas* em formação, Gottmann, em 1957, usou pela primeira vez a palavra “Megalopolis” para se referir a uma área urbana no Nordeste dos Estados Unidos. Este uso foi depois retomado e aprofundado em outras publicações, especialmente em livro de 1961. Segundo Baigent (2004), a palavra, cunhada na Grécia Antiga, encontra também registros de uso vulgar em língua inglesa desde o início do século XIX, denotando uma grande cidade, similarmente à noção de metrópole. Na literatura

1 Trata-se do projeto de pesquisa “A megarregião Rio de Janeiro – São Paulo”, coordenado pela Prof.^a Dr.^a Sandra Lencioni no INCT Observatório das Metrópoles, e inscrito na linha de pesquisa “Metropolização e o desenvolvimento urbano: dinâmicas, escalas e estratégias” do programa “As metrópoles e o direito à cidade na inflexão da ordem urbana brasileira”.



científica, por sua vez, o termo se tornou mais conhecido com os escritos de Geddes e Mumford, que se apropriaram do sentido vulgar de cidade com enorme área, mas atribuíram a isso uma conotação marcadamente negativa.

Entre os geógrafos, a origem do termo como conceito científico é, em geral, atribuída a Gottmann e o significado mais comum se assemelha muito mais às definições que este autor procurou dar do que à ideia simples de uma cidade de grandes dimensões. No entanto, Baigent (2004) mostra que a acepção de Gottmann é largamente desconhecida fora da Geografia. De qualquer forma,

Gottmann nunca reivindicou um poder explicativo para “Megalopolis”. Ele foi criticado desde cedo em círculos geográficos por sua recusa em definir claramente o que queria dizer com isso. Em particular, ele vacilava entre uma definição física e uma funcional para o termo. (BAIGENT, 2004, p. 696, tradução nossa)

Apesar disso, entendamos o emprego do termo por Gottmann, a fim de percebermos melhor como ele foi apropriado (e ressignificado) pelos estudos dos novos fenômenos urbanos que vieram em sequência. A primeira observação necessária é que o autor utiliza o termo para se referir precisamente à “continuidade de uma área de economia ‘metropolitana’ de um pouco a norte de Boston a um pouco a sul de Washington” (1957, p. 189, tradução nossa), abrangendo também as regiões metropolitanas de Nova York, Filadélfia e Baltimore, entre outras cidades dos Estados Unidos. Por isso sua insistência no uso da inicial maiúscula: *Megalopolis*.

p. 1051

Segundo Gottmann (1957, p. 189, nota de rodapé, tradução nossa), Megalopolis seria “uma região geográfica única, caracterizada mais que qualquer outra por um enorme crescimento urbano e metropolitano”. Ele reconhecia que essa singularidade era temporária, uma vez que via Megalopolis como pioneira do crescimento urbano que se processaria em várias outras partes do mundo, gerando “adicionais, porém menores aglomerações parecidas com Megalopolis [*Megalopolis-like clusters*]” (p. 191, tradução nossa), a partir da repetição de seu aspecto polinuclear. Gottmann (1957; 1961) cita algumas funções então correntes de Megalopolis: residencial; de “fachada marítima”; produtiva; comercial e financeira; de liderança cultural; política, pelo menos no que tange a um padrão e um peso diferenciado na região; de centralidade das relações internacionais. O autor também enumera o que via como problemas deste espaço: com relação ao tráfego; multiplicação de vizinhanças pobres; com o suprimento de água; com as formas de governo local.

Megalopolis teria, ainda conforme Gottmann (1957), uma tendência dupla de parte da população se mudar das áreas centrais para subúrbios distantes e de partes das cidades se verticalizarem significativamente. Isso envolveria maior movimento pendular, um reordenamento dos canais de distribuição de mercadorias, mudanças nas demandas por certos bens, novos critérios de definição para o que é urbano e o que é rural etc. Relacionado a isto, menciona o surgimento de novas formas rurais, divididas entre uma agricultura altamente mecanizada feita por grandes empresas e muitas pequenas propriedades pertencentes a pessoas que trabalham nas cidades e não tiram seu sustento da produção agropecuária. Tais transformações trariam ainda questões simbólico-psicológicas, à medida que referenciais espaciais tradicionais, como os limites estaduais, estariam se dissolvendo perante uma nova organização do espaço.



A cidade, nos dias de outrora, era um território bem definido, densamente povoado, geralmente rodeado por muralhas ou paliçadas. Há algum tempo ela saiu desses recortes rígidos e desenvolveu seções afastadas, *extra-muros*. Em seu estágio mais recente de crescimento, já característico de Megalopolis, ela se estende numa escala rapidamente crescente, ao longo de rodovias e estradas rurais, misturando usos do solo que parecem rurais ou urbanos, cingindo vastas área que permanecem “verdes” (e que alguns esforços sensatos tentam preservar como espaço de recreação para o futuro), criando um padrão de vida e de interdependência regional entre comunidades completamente novo. (GOTTMANN, 1957, p. 196, tradução nossa)

A consolidação de outras áreas no globo com características semelhantes a Megalopolis transformou o termo, pelo menos entre os geógrafos, no conceito genérico de “megalópole”. Lencioni (2015) se preocupa em relacionar alguns aspectos ligados este conceito: seria um estágio superior do desenvolvimento metropolitano, uma região urbana com coalescência entre metrópoles, pondo em questão a definição tradicional de cidade como aglomeração concentrada, o que se tornaria paradigmático do estudo sobre as novas formas urbanas. A dispersão do tecido urbano estaria relacionada à importância dada aos fluxos e ao automóvel, mas também à facilidade de acesso ao crédito (pelo menos no caso de Megalopolis) para financiamento da casa própria nos subúrbios.

p. 1052

Não podemos conceber isso sem o reconhecimento da integração como condição indispensável para a existência da megalópole: “uma região pode apresentar descontinuidade territorial dos fenômenos (esse é o caso da megalópole) desde que haja unidade entre eles, desde que haja integração na dispersão” (LENCIONI, 2015, p. 49). Outras características da megalópole devem ser lembradas (2015): sua heterogeneidade intrínseca; sua polinucleação, na medida em que suas várias centralidades não se subordinam completamente ao núcleo principal e preservam determinadas funções urbanas importantes; desconcentração industrial e comercial, ao passo que os serviços avançados intensificam sua presença nos centros da megalópole; sua forma mais linear, em contraposição à forma arredondada típica das metrópoles; sua maior extensão territorial e menor densidade populacional quando comparada a uma metrópole; e a inadequação do modelo centro/periferia para investigá-la.

O conceito de megalópole derivado das proposições de Gottmann prosperou na Geografia nas décadas de 1960 e 1970, mas com a ascensão da Geografia urbana crítica houve um progressivo abandono desse conceito, pois suas formulações tinham uma base fortemente positivista que passou a ser duramente criticada (LENCIONI, 2015). Foi somente na década de 1990 que as discussões sobre as nebulosas urbanas ganharam novo fôlego, impulsionadas pelas inquietações científicas com a globalização informacional e a reestruturação produtiva, mas foram propostos diversos novos conceitos para traduzir as novas formas urbanas verificadas, entre os quais podemos citar: cidades globais (SASSEN, 2005), cidades-região (globais) (SCOTT et al., 2001); metápole (ASCHER, 1995) etc. Ateremo-nos aqui ao conceito de megarregião.

O conceito de megarregião tem tido utilização cada vez maior nos últimos anos na academia (GOLDFELD, 2007; SASSEN, 2007; FLORIDA; GULDEN; MELLANDER,



2008; SCHAFFRAN, 2014; HARRISON; HOYLER, 2015b; LENCIONI, 2015, 2017), acompanhada de circulação também em organizações supranacionais como o Banco Mundial (YUSUF, 2007) e o ONU-Habitat (UN-HABITAT, 2008). Sua origem, largamente influenciada pelo conceito de megalópole e suas raízes gottmannianas, remonta a 2005, quando foi lançado o programa de planejamento e política de infraestrutura nacional America 2050, pela organização estadunidense RPA. America 2050 identificou onze megarregiões em território americano, cada compreendendo “múltiplas áreas metropolitanas adjacentes conectadas por padrões sobrepostos de movimento pendular, viagens de negócios, paisagens ambientais e bacias hidrográficas, economias articuladas e redes sociais” (RPA, ©2016, tradução nossa).

Parte significativa da bibliografia sobre a megarregião a toma como novo paradigma do planejamento regional, alinhado a demandas neoliberalizantes por competitividade global, como ilustra o ONU-Habitat (UN-HABITAT, 2008, p. 4, tradução nossa): “Conurbações estão se transformando em megarregiões, cidades-região e corredores urbanos e, fora desses motores das economias global e regional, cidades isoladas têm menor chance de prosperar.” Nessa linha, Yusuf (2007) defende que, neste momento em que os setores econômicos de ponta são as indústrias de alta tecnologia e os serviços voltados para negócios, a escala e a diversidade da megarregião “apresenta as oportunidades de mercado – e uma ‘longa cauda’ de nichos promissores –[,] estimula a pesquisa e a interação interdisciplinar entre subsetores industriais e é mais hospitaleira quanto à emergência de novos *clusters*” (p. 7, tradução nossa). Florida, Gulden e Mellander (2008, p. 460, tradução nossa) sintetizam o entusiasmo da corrente:

As megarregiões de hoje desempenham funções que de alguma forma são similares às das grandes cidades do passado – reunindo talento, aptidão produtiva, inovação e mercados. Mas elas o fazem numa escala bem maior. Além disso, enquanto as cidades no passado eram parte de sistemas nacionais, a globalização as expôs à competição mundial. À medida que a distribuição da atividade econômica se tornou global, o sistema de cidades também se tornou global – o que significa que as cidades agora competem num terreno global. As megarregiões urbanas estão vindo a se relacionar com a economia global de modo muito semelhante a como as regiões metropolitanas se relacionam às economias nacionais.

Harrison e Hoyler (2015a) apontam que a megarregião se tornou um conceito com uma empiria verdadeiramente global, mas que ele tem significados diferentes para autores e contextos distintos. É fato que todos partem de uma mesma base: o crescimento da população em regiões que mesclam cidades e áreas metropolitanas distintas, atingindo uma escala mais ampla e levando ao estabelecimento de infraestruturas inter-regionais e a novas formas de planejamento e gestão (SASSEN, 2007). No entanto, Florida, Gulden e Mellander (2008), por exemplo, definem uma megarregião como um conjunto de cidades e subúrbios integrados que permitem economias de escala e realocações do trabalho e do capital a um baixo custo. Ainda segundo eles, a megarregião seria “naturalmente” formada pela concentração de centros produção, inovação e mercados consumidores, tendo alta capacidade de competir em nível global.

p. 1053



Sassen (2007) faz uma contribuição que julgamos mais pertinente. Para ela, é também terreno consensual que a megarregião apresenta “vantagens para as firmas globais e mercados de formas particulares de economias de aglomeração no nível urbano” (p. 12, tradução nossa). No entanto, a megarregião igualmente remete a uma escala que comporta uma alta diversidade de economias de aglomeração, desde mais intensivas em tecnologia e conhecimento até as situadas no polo oposto, que se distribuem desigualmente entre os distintos espaços da megarregião (rurais, urbanos...) e se relacionam diferentemente com outras escalas (local, global...):

distritos centrais de negócio; parques de oficinas; parques científicos; as eficiências de transporte e habitação derivadas de grandes (mas não demasiado grandes) cinturões de movimento pendular; distritos de manufaturas de baixo custo (hoje frequentemente no exterior); destinos turísticos; ramos especializados da agricultura, tais como a horticultura ou a comida cultivada organicamente; e os complexos evidentes nas cidades globais (SASSEN, 2007, p. 12, tradução nossa)

Em sintonia com Sassen e absorvendo também outras contribuições, Lencioni (2015, p. 61) caracteriza a megarregião como “uma macroestrutura fortemente integrada pelo capital e pelo trabalho, na qual as cidades e os arredores estão bastante conectados, além de apresentar fortes vínculos com a dinâmica global”. No entanto, há também relações que se dão apenas na escala local e que não devem ser ignoradas (2017). A integração, especialmente aquela que inclui a globalização, é fundamental para dar unidade à megarregião. São conteúdos significativos dessa estrutura integradora as vias de circulação material e imaterial, bem como a combinação de diversos componentes das estruturas produtivas e os padrões de movimento pendular (2015, 2017). Para Lencioni (2015), as principais diferenças entre o conceito de megalópole de inspiração em Gottmann e o conceito de megarregião estariam: na possibilidade de esta não apresentar a forma linear típica da primeira; na magnitude da importância dos fluxos imateriais hoje em dia, imprevisível nas décadas de 1950 a 1970; e na qualidade distinta das relações globais atualmente em comparação com as relações internacionais àquela época.

p. 1054

O percurso feito aqui nos permite mostrar a que ideia nos filiamos quando falamos em megarregião no sentido de Sassen (2007) e Lencioni (2015, 2017). Igualmente, permite perceber uma significativa continuidade entre as noções de megalópole e de megarregião, embora haja, claro, importantes diferenças entre ambas e dentro dos grupos de propositores de cada conceito. Essa continuidade se assenta na concepção de que, nas megarregiões, as cidades se dissolvem como aglomerações concentradas, apontando para processos de dispersão mais intensos, integração entre metrópoles e outras unidades regionais urbanas, polinucleação, hibridização entre espaços urbanos e rurais e perda de sentido dos modelos interpretativos centro/periferia (LENCIONI, 2015).

AS DELIMITAÇÕES DA UNIDADE REGIONAL ENTRE RIO DE JANEIRO E SÃO PAULO

É considerando essa continuidade falada logo antes que podemos conceber que as primeiras discussões, no início dos anos 1970, feitas sobre uma unidade regional que englobaria as duas principais metrópoles brasileiras – São Paulo e Rio de Janeiro



– podem ser traçadas até os dias atuais como esforços mais ou menos semelhantes de qualificar este espaço como diferenciado socioeconomicamente e dentro do processo mais geral de urbanização, em similaridade com espaços igualmente percebidos em outras partes do mundo.

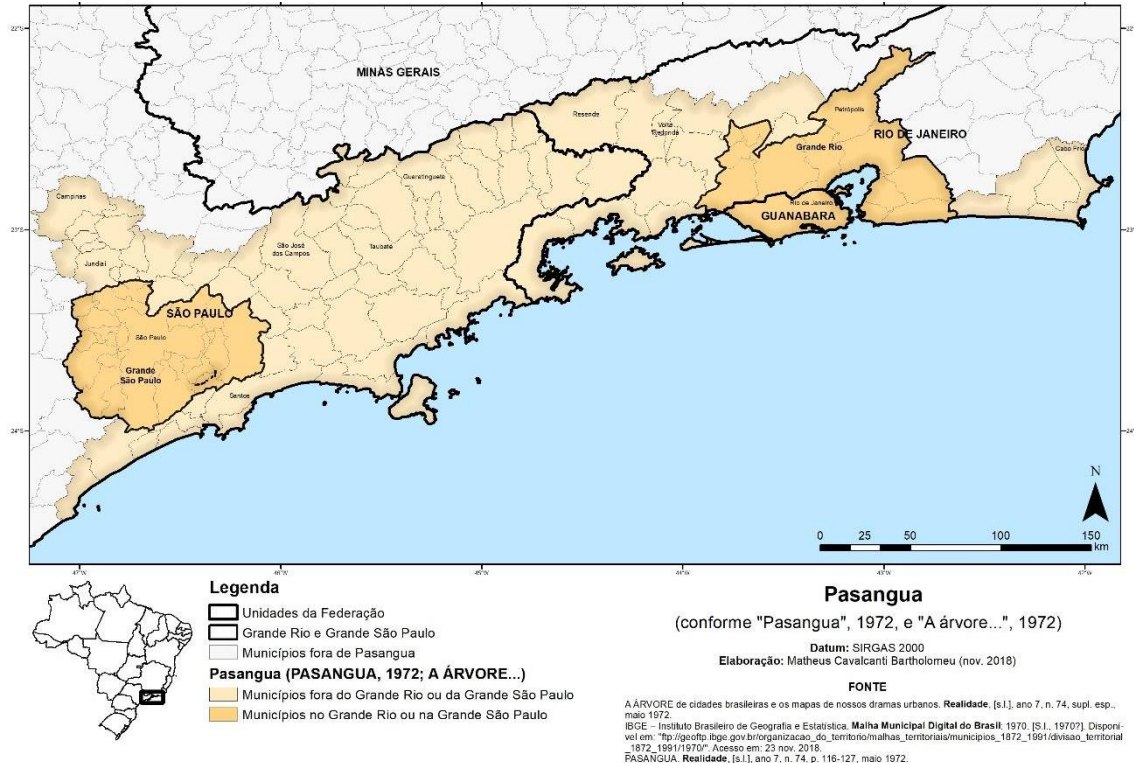
A fim de encontrar discussões sobre a nebulosa urbana que reuniria as metrópoles do Rio de Janeiro e de São Paulo, fizemos um extenso levantamento de publicações preocupadas, em alguma medida, com uma divisão regional do Brasil ou com regiões em escalas mais reduzidas, mas que poderiam compor a unidade regional entre as duas metrópoles em questão. Deste primeiro levantamento, tomou-se uma seleção das obras mais relevantes, seja por sua popularização, em meios científicos ou não-científicos; seja por seu caráter normativo para a elaboração de políticas públicas ou para consulta de dados; seja, ainda, por suas próprias metodologias de delimitação das regiões trabalhadas, sobre as quais pode caber interessante discussão.

Como estamos preocupados aqui em compreender e comparar distintas delimitações dessa nebulosa urbana, precisamos excluir de nosso debate algumas dessas obras relevantes. Um primeiro grupo é o das que não fazem menção a alguma unidade regional entre São Paulo e Rio de Janeiro (IBGE, 1967, 1972, 2000b, 2008, 2017b; RUIZ; PEREIRA, 2009; EMPLASA; SEADE; SEP, 2009-2011); um segundo grupo, das que reconhecem ou supõem uma tal unidade regional, mas não se aprofundam e não se aventuram em delimitá-la (SÃO PAULO, 1978; FLORIDA; GULDEN; MELLANDER, 2008; UN-HABITAT, 2008; IBGE, 2016). Essa peneira nos levou a três publicações que, de fato, fizeram uma delimitação da região em questão: a reportagem “Pasangua”, da edição de maio de 1972 da revista “Realidade” (PASANGUA, 1972), incluindo anexo (A ÁRVORE..., 1972); o livro “Rio–São Paulo cidades mundiais: desafios e oportunidades”, publicado pelo IPEA e organizado por Rezende e Lima (1999), notadamente capítulo de Albuquerque (1999); e uma publicação de André Urani intitulada “A Megalópole Brasileira” ([2007?]). Cabe-nos agora apresentar essas delimitações e analisar seus critérios definidores.

Fruto de meses de pesquisa de gabinete e de campo e assessorada por estudiosos, a reportagem “Pasangua”, publicada em 1972 na Revista Realidade não foi uma simples matéria jornalística especulativa e, por isso, merece menção como a primeira publicação relevante a propor uma delimitação da unidade regional entre São Paulo e Rio de Janeiro e uma discussão mais profunda sobre ela. A matéria não parece preocupada em atribuir um conceito à região – varia entre município imaginário, supercidade, possível megalópole etc. –, mas a denominação “Pasangua” se mantém e se explica, porque o espaço abrange São Paulo (*Pa*), Santos (*san*) e a Guanabara (*gua*). Além dessas áreas e suas proximidades, se estenderia também, em São Paulo, até Campinas; no Rio de Janeiro, a Cabo Frio, pela costa; aos municípios componentes das duas grandes metrópoles e aos municípios entre elas, pelo litoral norte paulista e sul fluminense e pelo Vale do Rio Paraíba do Sul, como mostra a figura 1.

p. 1055

Figura 1: Delimitação de Pasangua, conforme “Pasangua” (1972) e “A árvore...” (1972)



p. 1056

A delimitação de Pasangua pela revista *Realidade* se baseou em uma primeira proposição feita pelo urbanista Sérgio Zaratini de que se constituía uma região “macrometropolitana”, abrangendo alguns espaços significativos como as áreas metropolitanas em expansão, centros industriais ou de localização de equipamentos (e suas áreas conurbadas), corredores de ligação entre os centros e áreas sofrendo urbanização por expansão de atividades recreativas (A ÁRVORE..., 1972). Apesar do menor rigor científico, os textos compilam alguns dados para corroborar a existência empírica de Pasangua e sua diferenciação em relação ao restante do território nacional. Eles nos ajudam a ter a dimensão do que se tomava, à época, como característico de um desenvolvimento digno de uma possível megalópole. São dados ligados a demografia (tamanho e densidade populacional; porcentagem de população urbana), indústria (valor de produção; produção de automóveis e aço), circulação e transportes (volume de transporte aéreo de cargas e de importações portuárias e volume de tráfego aéreo doméstico e internacional de passageiros), consumo e renda (quantidade de automóveis e telefones; volume de eletricidade consumido por residências; quantidade de declarantes do imposto de renda), telecomunicações (número de telefonemas completados; quantidade de aparelhos de televisão), comércio (volume de eletricidade consumido pelo setor comercial), saúde e educação (quantidade de médicos, leitos hospitalares e estudantes universitários), política (quantidade de generais de exército trabalhando e vivendo na região) e cultura e entretenimento (quantidade de telenovelas em exibição produzidas na região) (PASANGUA, 1972; A ÁRVORE..., 1972). Também se deu atenção à coalescência da malha urbana entre distintas cidades, ao avanço da poluição, e, em especial, ao investimento (principalmente público) nos setores de transporte, industrial, de lazer e de saneamento e energia elétrica, cujos custos



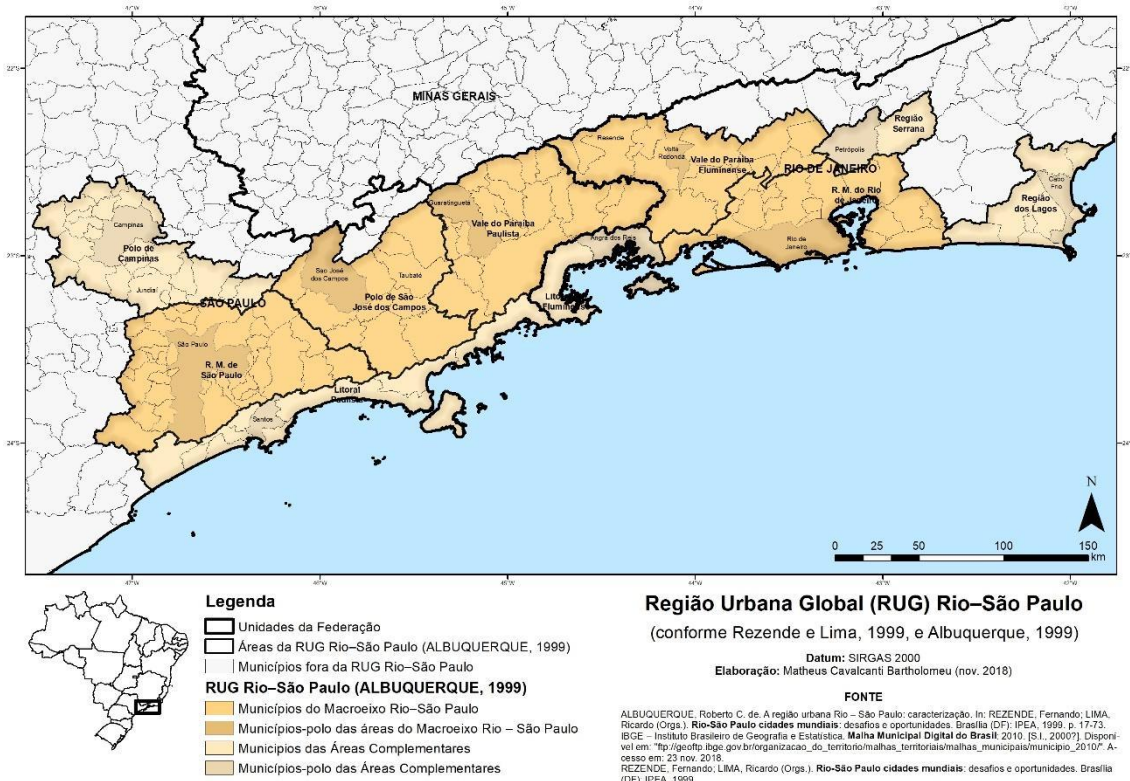
excediam em mais de duzentas vezes a previsão de gasto de 300 milhões de cruzeiros com as estradas transamazônicas anunciadas em 1970 (PASANGUA, 1972).

A segunda obra selecionada que trata a unidade regional entre São Paulo e Rio de Janeiro é o livro “Rio–São Paulo cidades mundiais: desafios e oportunidades”, publicado pelo IPEA. Nele, Albuquerque (1999) identifica essa unidade como uma região urbana global (RUG), inspirado no conceito de cidade-região global e baseado em conceituação feita por Geiger (1999 apud ALBUQUERQUE, 1999), para quem as cidades mundiais se interligam por meio do setor terciário associado à produção e se inserem em regiões mais amplas, as quais passam por uma reestruturação estimulada pela globalização e pelo capitalismo flexível, criando novas configurações socioeconômicas e políticas, novas formas de crescimento e novos produtos e tecnologias.

A delimitação da RUG Rio–São Paulo por Albuquerque contemplou consultas a especialistas e critérios que consideravam “o grau de urbanização, a importância das atividades produtivas urbanas e sua pertinência para a configuração de região urbana global e o grau de interação com os dois macropólos regionais: Rio de Janeiro e São Paulo” (1999, p. 24), tomados em nível municipal. O produto final, mostrado na figura 2, contempla duas sub-regiões, cada dividida em cinco áreas: o Macroeixo Rio–São Paulo, tratado como o principal eixo de desenvolvimento do País e estruturado pela Rodovia BR-116 e pelo Rio Paraíba do Sul e composto pela Região Metropolitana do Rio de Janeiro, o Vale do Paraíba Fluminense (polo: Volta Redonda), o Vale do Paraíba Paulista (polo: Guaratinguetá), o Polo de São José dos Campos e a Região Metropolitana de São Paulo; e as Áreas Complementares, que são, no Rio de Janeiro, a Região dos Lagos (polo: Cabo Frio), a Região Serrana (polo em Petrópolis) e o Litoral Sul Fluminense (polo: Angra dos Reis), e, em São Paulo, o Litoral Paulista (polo: Santos) e o Polo de Campinas (ALBUQUERQUE, 1999).

p. 1057

Figura 2: Delimitação da Região Urbana Global (RUG) Rio-São Paulo, conforme Rezende e Lima (1999) e Albuquerque (1999)



p. 1058

Albuquerque (1999) não dá muitos detalhes sobre quais critérios foram de fato selecionados, mas, com base nas informações e análises que traz, podemos inferir alguns, como: tamanho, densidade e crescimento populacional; porcentagem de população urbana; PIB urbano, considerado como a soma do PIB industrial e do PIB de serviços; PIB *per capita* urbano; IDH; densidade econômica municipal (relação entre PIB e área); e presença de áreas de interesse turístico. Para quantificar as interações entre as áreas da RUG, o autor aplicou o modelo gravitacional, considerando como variáveis a distância (rodoviária ou em linha reta) entre os polos de cada área e a população ou o PIB urbano de cada área como um todo, gerando o que classificou como potenciais de interação demográfica e de interação econômica, respectivamente.

A terceira obra acerca da unidade regional entre São Paulo e Rio de Janeiro foi resultado da pesquisa “A megalópole Campos-Campinas: dimensões e potencialidades”, desenvolvida pelo IETS entre outubro e dezembro de 2007 (IETS, [2007?]), por encomenda da empresa Light S.A., e que culminou no texto de “A Megalópole Brasileira”, de Urani, ([2007?]), que é como se refere à região em questão. Megalópole é definida, nessa publicação, como uma grande região urbanizada, polarizada por duas ou mais metrópoles conurbadas e marcada por forte integração econômica e grande circulação de pessoas e mercadorias, possibilitada por uma infraestrutura de transporte rápido. A megalópole representaria, simultaneamente, concentração (de consumidores e importantes atividades econômicas) e dispersão (de



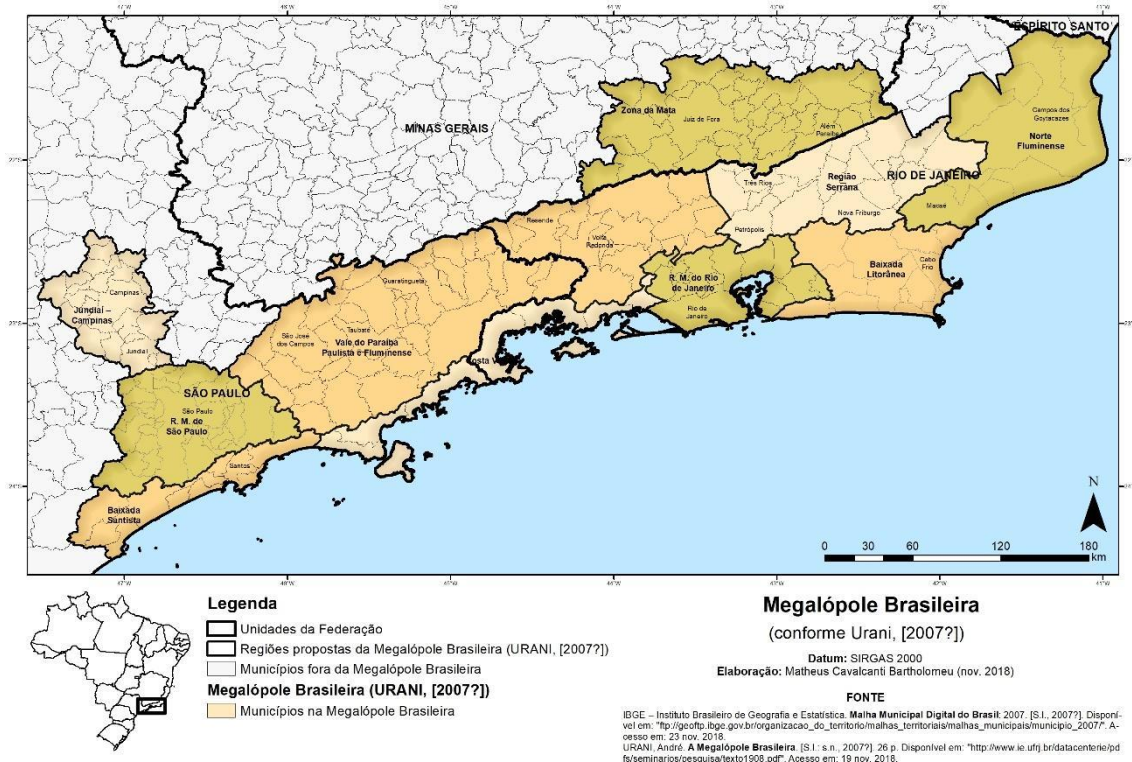
áreas residenciais e industriais para fora dos núcleos metropolitanos, graças aos meios de transporte e comunicação).

A delimitação de Urani ([2007?]) à Megalópole Brasileira, exibida na figura 3, é bem mais extensa que as duas anteriores, pois se estende não só a Campinas e região, como as demais, mas também a Juiz de Fora e parte da Zona da Mata mineira, e a Campos dos Goytacazes, abarcando quase todo o estado do Rio de Janeiro, com exceção do Noroeste Fluminense. O autor também propõe uma divisão que não a administrativa, que considere semelhanças e diferenças entre municípios. Nela, haveria três regiões inteiramente no estado de São Paulo (Região Metropolitana de São Paulo; Jundiaí – Campinas; e Baixada Santista); municípios de São Paulo e do Rio de Janeiro compartilhando duas regiões (Vale do Paraíba Paulista e Fluminense; e Costa Verde); quatro regiões circunscritas ao estado fluminense (Região Metropolitana do Rio de Janeiro; Região Serrana; Baixada Litorânea e Norte Fluminense); e uma região em Minas Gerais (Zona da Mata).

Repetindo o verificado nas demais obras, Urani ([2007?]) não é claro sobre os critérios selecionados para traçar os limites da Megalópole Brasileira. Deduzimos, pois, igualmente com base nas informações que as publicações apresentam, alguns, os quais estão relacionados a: demografia (tamanho e densidade populacional; porcentagem de população urbana); economia, trabalho, consumo e renda (PIB e participação da indústria e dos serviços; volume de vínculos trabalhistas e da massa salarial do setor formal; quantidade de *shopping centers* e restaurantes; renda domiciliar *per capita*; quantidade de pessoas em situação de pobreza e indigência); circulação e transportes (quantidade de aeroportos, aeronaves, portos, estações ferroviárias; volume de tráfego aéreo de passageiros e de transporte aéreo de cargas; densidade rodoviária); educação e pesquisa (alfabetização; quantidade de matrículas na Educação Básica pública, Instituições de Ensino Superior, estudantes universitários, mestres e doutores e instituições de pesquisa); cultura e entretenimento (quantidade de equipamentos e serviços culturais e de entretenimento); turismo (presença de áreas de interesse turístico). O autor ainda chama atenção para uma dinâmica notável: o decréscimo da participação das Regiões Metropolitanas de São Paulo e do Rio de Janeiro na economia da Megalópole Brasileira e o crescimento da participação das regiões do Norte Fluminense (graças à atividade petrolífera), das Baixadas Litorâneas (em virtude da atividade petrolífera e do turismo) e do Vale do Paraíba Paulista e Fluminense e de Jundiaí – Campinas (em decorrência da indústria de transformação).

p. 1059

Figura 3: Delimitação da Megalópole Brasileira, conforme URANI ([2007?])



p. 1060

A leitura das publicações aqui apresentadas é continuamente perpassada por alguma incerteza quanto aos efetivos critérios tomados para delimitar a unidade regional entre Rio de Janeiro e São Paulo. Com relação a Pasangua, o problema reside no ponto de partida, que parece traçar os limites da região antes mesmo de observar os dados. Apesar de as informações apresentadas corroborarem a magnitude de Pasangua, a compilação *a posteriori* levanta a suspeita de que os dados municipais sobre São Paulo e Rio de Janeiro estejam mascarando dados de municípios bem menos desenvolvidos compreendidos no recorte. A delimitação da RUG Rio–São Paulo é mais rigorosa no seguimento de critérios, mas parece considerar apenas variáveis muito gerais, que não são capazes de caracterizar bem o fenômeno urbano na sua especificidade atual; ademais, utiliza um procedimento certamente discutível para analisar dinâmicas sociais, que é o modelo gravitacional. A delimitação da Megalópole Brasileira também não foi devidamente esclarecida e o que salta aos olhos é a dimensão da região na porção fluminense e mineira em comparação com a parte paulista, a qual se assemelha às duas outras obras. Aparenta-nos, neste caso, que a percepção do avanço das características identificadas como megalopolitanas rumo a Juiz de Fora e Campos dos Goytacazes levou Urani a considerar todas as divisões político-administrativas mais amplas pelo caminho, sem se preocupar com as diferenças entre os municípios, o que resultou numa flagrante sobrevalorização do caráter megalopolitano vetorizado pelo Rio de Janeiro.

Entre 2009 e 2011, um estudo conduzido em São Paulo pela EMPLASA, a SEADE e a SEP culminou com a caracterização da Macrometrópole Paulista, incorporando a Região Metropolitana de São Paulo e aglomerados do entorno, numa estrutura que se assemelha à de uma cidade-região. O formato mais ou menos circular verificado indica um processo de disseminação dos fixos característicos à



metropolização do espaço não só ao longo dos principais eixos, mas também em seus interstícios, com fluxos importantes presentes tanto a partir do núcleo metropolitano e em direção a ele, como entre os próprios espaços metropolizados sob sua influência. Baseada neste recorte, para São Paulo, e considerando a divisão regional do Brasil feita pelo IBGE, para o Rio de Janeiro, Lencioni (2015, 2017) fez uma delimitação de caráter introdutório da megarregião Rio de Janeiro – São Paulo. Sequenciando estes textos, propomos aqui nossa delimitação aproximativa dessa megarregião, com maior objetividade de critérios e fundamento em nossas interpretações de dados oficiais.

Nosso primeiro passo foi restringir a análise dos dados ao conjunto interseccional entre os municípios do Sudeste e os municípios integrantes das Regiões Ampliadas de Articulação Urbana de São Paulo e Rio de Janeiro, definidas pelo IBGE (2013). A partir deste ponto, seguimos os procedimentos adotados pela EMPLASA, a SEADE e a SEP (2009-2011)², pontuando os municípios segundo: sua classificação conforme as Regiões de Influência das Cidades (IBGE, 2008); a presença de alguma das 500 maiores empresas em 2017 (AS 500..., 2018); a quantidade de agências e o volume de depósitos bancários em 2017 (BANCO CENTRAL DO BRASIL, 2017); a ocorrência de embarque ou desembarque de passageiros e cargas em aeroportos locais em 2017 (ANAC, 2017); a taxa de urbanização em 2010 e de crescimento populacional entre 2000 e 2010 e a proporção de domicílios particulares permanentes com energia elétrica e banheiro ou sanitário em 2010 (IBGE, 2000a, 2011); e, também em 2010, a proporção de domicílios particulares permanentes com certos bens duráveis, a porcentagem da PEA ocupada em atividades urbanas (todas, exceto agricultura, pecuária, produção florestal, pesca e aquicultura) e a porcentagem da PIA ocupada em atividades financeiras, de seguros e serviços relacionados, atividades profissionais, científicas e técnicas, atividades relacionadas a saúde humana e serviços sociais, e atividades de administração pública, defesa e seguridade social (IBGE, 2010). Essa etapa permitiu verificar os municípios que apresentavam, individualmente, características urbanas mais marcantes.

p. 1061

Munidos dessa relação, passamos para uma segunda etapa, agora divergindo dos procedimentos da EMPLASA, SEADE e SEP (2009-2011) em razão de saltos metodológicos que são dados neste estudo sem que se digam os critérios. Primeiramente, comparamos os municípios resultantes da primeira etapa com aqueles que integram Arranjos Populacionais (IBGE, 2016), a fim de ampliar a listagem. Passamos, então, a analisar os pares de relações entre arranjos, municípios isolados e arranjos e municípios isolados entre si no tocante a: relações de influência entre cidades (IBGE, 2008); relações de gestão empresarial, com base na quantidade de sedes e filiais por par de território (IBGE, 2014); e frequência de ligações de transporte público intermunicipal (IBGE, 2017c). Uma vez estabelecidos critérios de corte para a integração dos arranjos e municípios à dinâmica da megarregião, procedemos com uma primeira delimitação, posteriormente alterada para incorporar municípios que foram deixados de fora do recorte quantitativo, mas restaram circundados por territórios identificados com tal recorte. Isso se justifica, porque a metropolização do espaço se desenvolve

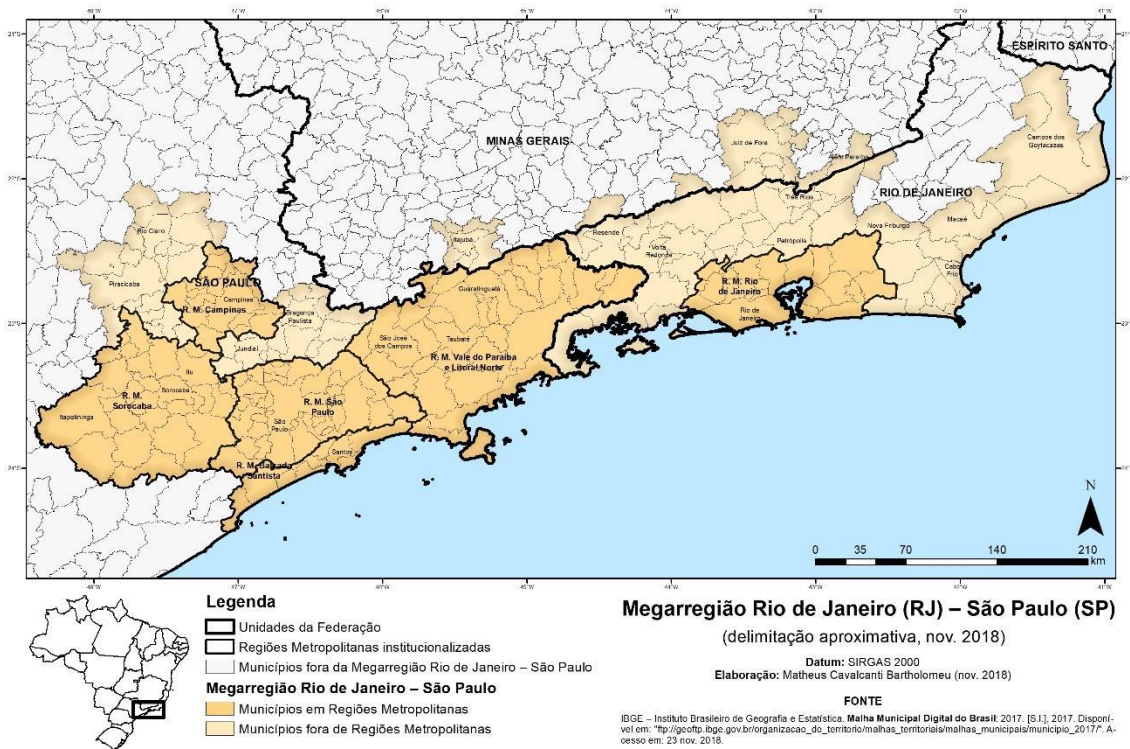
² Procuramos utilizar os dados mais atuais disponíveis. Pequenas adaptações às variáveis selecionadas no estudo referido precisaram ser feitas, porque não havia dados disponíveis fora o estado de São Paulo ou porque o trabalho não era claro sobre o que exatamente se tratavam.

desigualmente e, com base em Schafran (2014), o *espaço megarregional* – que inclui essas áreas – deve ser entendido de forma distinta dos *espaços da megarregião* – onde esse processo é mais intenso. Ao fim das etapas, decidimos incorporar todos os municípios componentes do recorte atual da Macrometrópole Paulista (EMPLASA, [2017]) nos limites de nossa megarregião, devido à minúcia e rigor do estudo conduzido.

Como resultado desses procedimentos, essa primeira aproximação que fizemos de uma delimitação, ao nosso ver, mais criteriosa da megarregião Rio de Janeiro – São Paulo, temos o mapa da figura 4 e a listagem de municípios do anexo 1. São 263 municípios ao todo, compreendendo área de cerca de 91.728 km² que abriga uma população de 46.917.697 pessoas. Isso resulta numa densidade demográfica de 511 habitantes/km². 65,4% da população encontra-se nos 174 municípios em território paulista, os quais abrangem, por sua vez, 58,2% da área total. No estado do Rio de Janeiro, com 68 municípios, está 33,0% dos habitantes da megarregião, distribuídos em 35,2% das áreas. Minas Gerais tem pouca representatividade: conta com 21 municípios, 1,6% da população e 6,6% da extensão da região³. A área ainda conta com seis regiões metropolitanas institucionalizadas: São Paulo, Rio de Janeiro, Campinas, Baixada Santista, Sorocaba e Vale do Paraíba e Litoral Paulista. Para evitar que nos estendamos sobremaneira no número de páginas, reservaremos para futuro trabalho uma apresentação de outros indicadores pertinentes a essa delimitação da megarregião Rio de Janeiro – São Paulo.

Figura 4: Delimitação aproximativa da megarregião Rio de Janeiro (RJ) – São Paulo (SP), feita em novembro de 2018

p. 1062



3 Cálculos com base em publicações do IBGE (2010, 2017a).



CONSIDERAÇÕES FINAIS

Como dissemos inicialmente, este trabalho não tem pretensão de dar palavra final sobre as delimitações da unidade regional entre Rio de Janeiro e São Paulo. Ao contrário, a proposição de uma nova delimitação, explicitando os critérios tomados, serve justamente para subsidiar a continuidade das pesquisas e o aprofundamento dos debates. Especificamente quanto à busca por maior rigor científico no tocante aos limites da megarregião Rio de Janeiro – São Paulo, pensamos que seja essencial permanecer escrutinando os dados quantitativos, a fim de aperfeiçoarmos a seleção daqueles que tenham relação mais direta com a metropolização do espaço e a formação de megarregiões, algo que já está em curso no âmbito do projeto de pesquisa que norteia o presente trabalho⁴. Claro, devemos também aliá-los à elaboração e ao exame de dados qualitativos, sendo a ida a campo um procedimento fundamental. De qualquer forma, cremos já poder dizer que há, de fato, consistência empírica para as observações que vêm ocorrendo nos últimos 50 anos a respeito da constituição de uma região unificada em ampla escala entre as metrópoles de São Paulo e Rio de Janeiro.

REFERÊNCIAS

- A ÁRVORE de cidades brasileiras e os mapas de nossos dramas urbanos. Realidade, [s.l.], ano 7, n. 74, supl. esp., maio 1972.
- ANAC. Dados estatísticos. ANAC. [s.l.], 2018. Disponível em: <<http://www.anac.gov.br/assuntos/dados-e-estatisticas/>>. Acesso em: 23 nov. 2018.
- AS 500 maiores empresas do Brasil. Exame, [s.l.], 16 ago. 2018.
- ALBUQUERQUE, R. C. A região urbana Rio – São Paulo: caracterização. In: REZENDE, F.; LIMA, R. (Orgs.). Rio-São Paulo cidades mundiais: desafios e oportunidades. Brasília: IPEA, 1999. p. 17-73.
- ASCHER, F. Métapolis: ou l'avenir des villes. Paris: Odile Jacob, 1995.
- BAIGENT, E. Patrick Geddes, Lewis Mumford and Jean Gottmann: divisions over 'megalopolis'. Progr. in Human Geography, [s.l.], v. 28, n. 6, p. 687-700, 2004.
- BANCO CENTRAL DO BRASIL. ESTBAN: estatística bancária mensal por município. Banco Central do Brasil. [S.l.], 2017.
- EMPLASA. Macrometrópole Paulista. EMPLASA. [S.l.], 2017. Disponível em <<http://www.emplasa.sp.gov.br/MMP>>. Acesso em: 23 nov. 2018.
- EMPLASA; SEADE; SEP. Estudo da morfologia e da hierarquia funcional da rede urbana paulista e da regionalização do estado de São Paulo. São Paulo, 2009-2011.
- FLORIDA, R.; GULDEN, T.; MELLANDER, C.. The rise of the mega-region. Cambridge J. of Regions, Econ. and Soc., Cambridge, n. 1, p. 459-476, 2008.
- GOLDFELD, K. S. (Ed.). The economic geography of megaregions. Princeton: Policy Research Institute for the Region, 2007.
- GOTTMANN, J. Megalopolis: or the urbanization of the Northeastern Seaboard. Economic Geography, [s.l.], v. 33, n. 3, p. 189-200, jul. 1957.
- _____. Megalopolis: the urbanized Northeastern Seaboard of the United States. Nova York: The Twentieth Century Fund, 1961.
- HARRISON, J.; HOYLER, M. Megaregions: foundations, frailties, futures. In: HARRISON, J.; HOYLER, M. (Eds.). Megaregions: globalization's new urban form? Cheltenham: Edward Elgar, 2015. p. 1-28.
- _____. (Eds.). Megaregions: globalization's new urban form? Cheltenham: Edward Elgar, 2015.

p. 1063

⁴ Conferir nota de rodapé 1.



- IBGE. Esboço preliminar da divisão do Brasil em espaços homogêneos e espaços polarizados. 3 v. Rio de Janeiro, 1967.
- _____. Divisão do Brasil em regiões funcionais urbanas. Rio de Janeiro, 1972.
- _____. Censo demográfico: 2000; características da população e dos domicílios; resultados do universo. Rio de Janeiro, 2000.
- _____. Regiões de influência das cidades: 1993. Rio de Janeiro, 2000.
- _____. Regiões de influência das cidades: 2007. Rio de Janeiro, 2008.
- _____. Censo demográfico: 2010; resultados gerais da amostra. Rio de Janeiro, 2010.
- _____. Indicadores sociais municipais: uma análise dos resultados do universo do censo demográfico 2010. Rio de Janeiro, 2011.
- _____. Divisão urbano-regional. Rio de Janeiro, 2013.
- _____. Gestão do território: 2014. Rio de Janeiro, 2014.
- _____. Arranjos populacionais e concentrações urbanas no Brasil. 2. ed. Rio de Janeiro, 2016.
- _____. Área territorial: Brasil, Grandes Regiões, Unidades da Federação e Municípios. [S.l.], 2017.
- _____. Divisão regional do Brasil em regiões geográficas imediatas e regiões geográficas intermediárias: 2017. Rio de Janeiro, 2017.
- _____. Ligações rodoviárias e hidroviárias: 2016. Rio de Janeiro, 2017.
- IETS. A megalópole Campos-Campinas: dimensões e potencialidades. IETS. [S.l., 2007?]. Disponível em: <<https://www.iets.org.br/spip.php?article59>>. Acesso em: 20 nov. 2018.
- LEFEBVRE, H. A revolução urbana. 3. reimp. Belo Horizonte: UFMG, 2008.
- LENCIONI, S. Metropolização do espaço e a constituição de megarregiões. In: FERREIRA, A.; RUA, J.; MATTOS, R. C. (Orgs.). Desafios da metropolização do espaço. Rio de Janeiro: Consequência, 2015. p. 35-68.
- _____. Metrôpole, metropolização e regionalização. Rio de Janeiro: Consequência, 2017.
- PASANGUA. Realidade, [s.l.], ano 7, n. 74, p. 116-127, maio 1972.
- REZENDE, F.; LIMA, R. (Orgs.). Rio-São Paulo cidades mundiais: desafios e oportunidades. Brasília: IPEA, 1999.
- RPA. About America 2050. America 2050. [S.l.], ©2016. Disponível em: <<http://www.america2050.org/about.html>>. Acesso em: 19 nov. 2018.
- RUIZ, R. M.; PEREIRA, F. B. Estrutura e dinâmica espaço-temporal das metrópoles brasileiras. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2009.
- SÃO PAULO (estado). Secretaria de Economia e Planejamento. Coordenadoria de Ação Regional. Programa Macro-Eixo Rio-São Paulo: cenários alternativos de desenvolvimento; programação de investimentos públicos. [S.l.], 1978.
- SASSEN, S. The global city: introducing a concept. The Brown Journal of World Affairs, [s.l.], v. 11, n. 2, p. 27-43, inverno-primavera 2005.
- _____. El reposicionamiento de las ciudades y regiones urbanas en una economía global: ampliando las opciones de políticas y gobernanza. EURE, Santiago, v. 33, n. 100, p. 9-34, dez. 2007.
- SCHAFFRAN, A. Rethinking mega-regions: sub-regional politics in a fragmented metropolis. Regional Studies, [s.l.], v. 48, n. 4, p. 587-602, 2014.
- SCOTT, A. J.; AGNEW, J.; SOJA, E. W.; STORPER, M. Cidades-regiões globais. Espaço & Debates, São Paulo, ano 17, n. 41, p. 11-25, 2001.
- UN-HABITAT. State of the World's Cities 2010/2011: bridging the urban divide. Londres: Earthscan, 2008.
- URANI, A. A Megalópole Brasileira. [S.l.: s.n., 2007?]. 26 p. Disponível em: <<http://www.ie.ufrj.br/datacenterie/pdfs/seminarios/pesquisa/texto1908.pdf>>. Acesso em: 19 nov. 2018.



YUSUF, S. About urban mega regions: knowns and unknowns. World Bank Policy Research Working Paper, Washington, n. 4252, p. 1-23, 2007.

ANEXO 1

Tabela de municípios da megarregião Rio de Janeiro – São Paulo, segundo delimitação aproximativa feita em novembro de 2018

Município	UF	Município	UF	Município	UF	Município	UF
Angra dos Reis	RJ	Vassouras	RJ	Ipeúna	SP	Salto	SP
Araruama	RJ	Volta Redonda	RJ	Itacemápolis	SP	Salto de Pirapora	SP
Areal	RJ	Águas de São Pedro	SP	Itanhaém	SP	Santa Bárbara d'Oeste	SP
Armação dos Búzios	RJ	Alambari	SP	Itapeverica da Serra	SP	Santa Branca	SP
Arraial do Cabo	RJ	Alumínio	SP	Itapetininga	SP	Santa Gertrudes	SP
Barra do Pirai	RJ	Americana	SP	Itapevi	SP	Santa Isabel	SP
Barra Mansa	RJ	Analândia	SP	Itaquaquecetuba	SP	Santa Maria da Serra	SP
Belford Roxo	RJ	Aparecida	SP	Itatiba	SP	Santana de Parnaíba	SP
Cabo Frio	RJ	Araçariquama	SP	Itu	SP	Santo André	SP
Cachoeiras de Macacu	RJ	Araçoiaba da Serra	SP	Itupeva	SP	Santo Antônio de Posse	SP
Campos dos Goytacazes	RJ	Arapeí	SP	Jacareí	SP	Santo Antônio do Pinhal	SP
Carapebus	RJ	Araras	SP	Jaguariúna	SP	Santos	SP
Cardoso Moreira	RJ	Areias	SP	Jambeiro	SP	São Bento do Sapucaí	SP
Carmo	RJ	Artur Nogueira	SP	Jandira	SP	São Bernardo do Campo	SP
Casimiro de Abreu	RJ	Arujá	SP	Jarinu	SP	São Caetano do Sul	SP
Comendador Levy Gasparian	RJ	Atibaia	SP	Joanópolis	SP	São José do Barreiro	SP
Conceição de Macabu	RJ	Bananal	SP	Jumirim	SP	São José dos Campos	SP
Duque de Caxias	RJ	Barueri	SP	Jundiá	SP	São Lourenço da Serra	SP
Engenheiro Paulo de Frontin	RJ	Bertioga	SP	Juquitiba	SP	São Luís do Paraitinga	SP
Guapimirim	RJ	Biritiba-Mirim	SP	Lagoinha	SP	São Miguel Arcanjo	SP
Iguaba Grande	RJ	Boituva	SP	Laranjal Paulista	SP	São Paulo	SP
Itaboraí	RJ	Bom Jesus dos Perdões	SP	Lavrinhas	SP	São Pedro	SP
Itaguaí	RJ	Bragança Paulista	SP	Leme	SP	São Roque	SP
Itatiaia	RJ	Cabreúva	SP	Limeira	SP	São Sebastião	SP
Japeri	RJ	Caçapava	SP	Lorena	SP	São Vicente	SP
Macaé	RJ	Cachoeira Paulista	SP	Louveira	SP	Sarapuá	SP
Magé	RJ	Caieiras	SP	Mairinque	SP	Silveiras	SP
Mangaratiba	RJ	Cajamar	SP	Mairiporã	SP	Sorocaba	SP
Maricá	RJ	Campinas	SP	Mauá	SP	Sumaré	SP
Mendes	RJ	Campo Limpo Paulista	SP	Mogi das Cruzes	SP	Suzano	SP
Mesquita	RJ	Campos do Jordão	SP	Mombuca	SP	Taobão da Serra	SP
Miguel Pereira	RJ	Canas	SP	Mongaguá	SP	Tapiraí	SP
Nilópolis	RJ	Capela do Alto	SP	Monte Mor	SP	Tatuí	SP
Niterói	RJ	Capivari	SP	Monteiro Lobato	SP	Taubaté	SP
Nova Friburgo	RJ	Caraguatatuba	SP	Morungaba	SP	Tietê	SP
Nova Iguaçu	RJ	Carapicuíba	SP	Natividade da Serra	SP	Tremembé	SP
Paracambi	RJ	Cerquilha	SP	Nazaré Paulista	SP	Tuiuti	SP
Paraíba do Sul	RJ	Cesário Lange	SP	Nova Odessa	SP	Ubatuba	SP
Paraty	RJ	Charqueada	SP	Osasco	SP	Valinhos	SP
Paty do Alferes	RJ	Conchal	SP	Parabuna	SP	Vargem	SP
Petrópolis	RJ	Cordeirópolis	SP	Paulínia	SP	Vargem Grande Paulista	SP
Pinheiral	RJ	Corumbataí	SP	Pedra Bela	SP	Várzea Paulista	SP
Pirai	RJ	Cosmópolis	SP	Pedreira	SP	Vinhedo	SP
Porto Real	RJ	Cotia	SP	Peruibe	SP	Votorantim	SP
Quatis	RJ	Cruzeiro	SP	Piedade	SP	Além Paraíba	MG
Queimados	RJ	Cubatão	SP	Pilar do Sul	SP	Belmiro Braga	MG
Quissamã	RJ	Cunha	SP	Pindamonhangaba	SP	Bicas	MG
Resende	RJ	Diadema	SP	Pinhalzinho	SP	Bocaina de Minas	MG
Rio Bonito	RJ	Elias Fausto	SP	Piquete	SP	Chácara	MG
Rio Claro	RJ	Embu das Artes	SP	Piracaia	SP	Chiador	MG
Rio das Flores	RJ	Embu-Guaçu	SP	Piracicaba	SP	Coronel Pacheco	MG
Rio das Ostras	RJ	Engenheiro Coelho	SP	Pirapora do Bom Jesus	SP	Delfim Moreira	MG
Rio de Janeiro	RJ	Ferraz de Vasconcelos	SP	Poá	SP	Ewbank da Câmara	MG
São Gonçalo	RJ	Francisco Morato	SP	Porto Feliz	SP	Goianá	MG
São João da Barra	RJ	Franco da Rocha	SP	Potim	SP	Itajubá	MG
São João de Meriti	RJ	Guararema	SP	Praia Grande	SP	Juiz de Fora	MG
São José do Vale do Rio Preto	RJ	Guaratinguetá	SP	Queluz	SP	Maria da Fé	MG
São Pedro da Aldeia	RJ	Guarujá	SP	Rafard	SP	Matias Barbosa	MG
Sapucaia	RJ	Guarulhos	SP	Redenção da Serra	SP	Piranguçu	MG
Saquarema	RJ	Holambra	SP	Ribeirão Pires	SP	Piranguinho	MG
Seropédica	RJ	Hortolândia	SP	Rio Claro	SP	Rio Preto	MG
Silva Jardim	RJ	Ibiúna	SP	Rio das Pedras	SP	Santana do Deserto	MG
Tanguá	RJ	Igaratá	SP	Rio Grande da Serra	SP	São José do Alegre	MG
Teresópolis	RJ	Ilhabela	SP	Roseira	SP	Simão Pereira	MG
Três Rios	RJ	Indaiatuba	SP	Salesópolis	SP	Wenceslau Braz	MG
Valença	RJ	Iperó	SP	Salinho	SP		



SOBREPONDO AS DINÂMICAS METROPOLITANAS⁵ O CASO DA REGIÃO METROPOLITANA DE SÃO PAULO E DA REGIÃO METROPOLITANA DA BAIXADA SANTISTA

Luiz Antonio Chaves de Farias

Doutor em Demografia pela Universidade Estadual de Campinas

José Marcos Pinto da Cunha

Professor-doutor do Programa de Pós-Graduação em Demografia da
Universidade Estadual de Campinas

Késia Anastacio Alves da Silva

Doutora em Demografia pela Universidade Estadual de Campinas

p. 1066

⁵ Este (trabalho) foi financiado pelo Centro de Estudos da Metrópole (CEBRAP, USP), processo nº 2013/07616-7, Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (FAPESP). As opiniões, hipóteses e conclusões ou recomendações expressas são de responsabilidade do(s) autor(es) e não necessariamente refletem a visão da FAPESP".



INTRODUÇÃO

Não é novidade que o processo de urbanização no Brasil tem a peculiaridade de ter ocorrido de forma acelerada e em concomitância ao processo de metropolização. Sua estruturação, remetente ao modelo “fordista”, era marcada pelas grandes manchas urbanas contínuas e grandes plantas industriais (ASCHER, 1998), tendo como exemplo mais bem acabado a Região Metropolitana de São Paulo (RMSP).

Posteriormente, o processo de desconcentração industrial, ligado mais recentemente à dinâmica da reestruturação produtiva, alterou o panorama em questão, na medida em que as cadeias produtivas antes majoritariamente concentradas na RMSP passam a contemplar outras partes do um território próximo para além das “deseconomias de aglomeração” dos grandes espaços metropolitanos “fordistas” (AZZONI, 1986). Nesse contexto, observou-se também a emergência de uma metropolização expandida (OLIVEIRA, 2009), segunda a forma da “Macrometrópole Paulista” (SOUZA, 1978) ou cidade-região paulista (LENCIONI, 2011). Uma de suas marcas está nas complementariedades socioespaciais estabelecidas entre as diversas unidades regionais que a compõem, mediada por fluxos materiais e imateriais (topográficos e topológicos), que em muitas situações conformam um único *daily urban system* (VAN OORT *et al.*, 2009; LENCIONI, 2008).

Especialmente entre a RMSP e a Região Metropolitana da Baixada Santista (RMBS) fica claro o que vem a se chamar no trabalho de sobreposição das dinâmicas metropolitanas, onde muitos municípios da segunda deixam a condição de serem apenas estâncias-balneário da primeira e/ou periferias metropolitanas, para também serem “periferias” da metrópole paulistana.

Assim sendo, chega-se a problemática do presente trabalho, que visa, sob o ponto de vista sociodemográfico, entender esse processo de sobreposição das dinâmicas metropolitanas da RMSP e da RMBS. Para tal monta, privilegia-se a análise dos fluxos de natureza topográfica (deslocamentos pendulares para trabalho e/ou estudo e migração), passíveis de serem obtidos a partir dos dados dos Censos Demográficos 2000 e 2010.

DOS ESPAÇOS METROPOLITANOS À METROPOLIZAÇÃO DO ESPAÇO

O reconhecimento da urbanização e metropolização, enquanto processos resultantes dos movimentos históricos concentradores do modelo capitalista de produção (MOURA, 2009) e das cidades e metrópoles, enquanto formas associadas aos mesmos, coloca-se de fundamental importância para o entendimento diferenciações que assumem na atualidade. De fato, os arranjos espaciais chamados de metrópoles são fruto do modelo de desenvolvimento vigente, no qual a produção do espaço urbano-regional se dá pela interação de processos concentradores de pessoas, bens, riqueza e conhecimento, profusão de fluxos e multiplicação de escalas nas relações socioespaciais.

Harvey (1981), corroborando tal perspectiva de análise, pontua que as metrópoles são os espaços que melhor reúnem as Condições Gerais de Produção (CGPs) capitalista, especialmente no período de acumulação “fordista” (HARVEY, 1993). Em suma, de acordo com o mesmo autor, essas condições vão desde um conjunto de infraestruturas básicas, imprescindíveis principalmente para a produção industrial, passando por um conjunto de regulações trabalhistas, até ao ambiente



construído destinado à reprodução social dos trabalhadores das industriais, com os centros de consumo de consumo e as áreas residências destinadas aos trabalhadores (HARVEY, 1981).

Acher (1998) destaca, no entanto, que transformações significativas das formas assumidas pelas aglomerações metropolitanas passam ser observadas a partir da década 70 e, principalmente, nas décadas de 80 e 90. No que toca às transformações físicas, a “mancha urbana” das metrópoles se alargou e os territórios metropolitanos estenderam-se progressivamente às periferias, diminuindo a densidade média das aglomerações. [...] A isto se acrescenta a integração, no sistema de funcionamento cotidiano das metrópoles e das cidades, de aglomerados e de aldeias periféricas, às vezes, de novas urbanizações (habitação ou emprego) bastante afastadas, aumentando a descontinuidade dos espaços metropolitanos (ASCHER, 1998, p. 9).

Deve-se, pontuar, contudo, a partir de uma leitura mais ampla sobre esse novo contexto, empreendida por Harvey (2011), a natureza estruturante ao sistema de acumulação, dos processos de concentração e dispersão descritos acima. Antes de se remeterem somente à conjuntura de crise e reestruturação produtiva vivida nos anos 70 e 80, o autor defende tais movimentos enquanto fator intrínseco ao capital para superar seus momentos de crise, especialmente aquelas de superacumulação, onde os excedentes de capital são investidos no ambiente construído (principalmente o mercado imobiliário).

Se a estrutura e funções dos espaços circunscritos pelas grandes aglomerações urbanas mudam diante do novo contexto discutido nos parágrafos anteriores, as formas a que estão associadas também se alteram, redefinindo os sentidos do que se define como metrópole, e do processo a que se encontra vinculado, a metropolização. Com isso, novas formas urbanas remetentes a escala urbano-regional são produzidas no bojo da nova dinâmica de metropolização seguida na atualidade. O Brasil não fugiu a essa tendência, com a emergência de diferentes aglomerações urbano-regionais em seu território recentemente. O exemplo mais ilustrativo dessa nova dinâmica urbana nacional é a “Macrometrópole Paulista” (SOUZA, 1978).

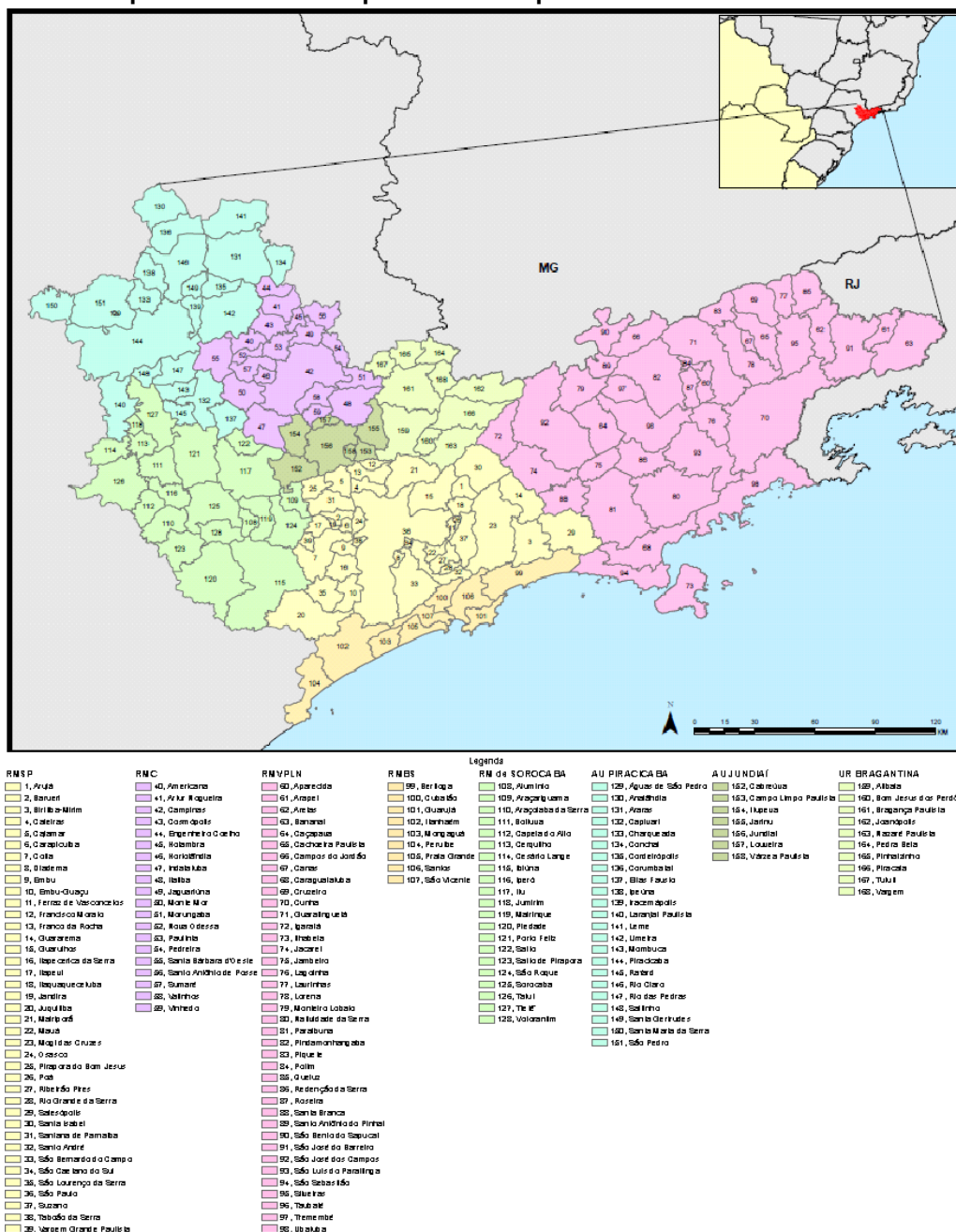
Assim, definida pela EMPLASA (2012), é composta por 168 municípios distribuídos entre as quatro Regiões Metropolitanas oficiais do Estado de São Paulo (RMSP, RMC, RMBS e RMVPLN), além de municípios situados nas regiões de influência de Piracicaba, Sorocaba, Jundiaí, São Roque e Bragança Paulista (Mapa 1)⁶. Ocupando, segundo dados de Cunha *et al.* (2013), 20% do território do estado de São Paulo, possui 30 milhões de habitantes, representativos de cerca de 73% da população do estado. Além disso, em termos econômicos, produz 83% da riqueza do estado e 28% do total produzido no país. A integração funcional entre as partes, compondo uma divisão do trabalho regional é um dos seus principais aspectos, assim como, a mescla de dinâmicas socioespaciais próprias da escala da rede urbana e do espaço urbano (MOURA, 2009).

p. 1068

6 Ressalta-se que recentemente a então aglomeração urbana de Sorocaba foi também alçada à categoria de Região Metropolitana.



Mapa 1 – “Macrometrópole Paulista” por unidades urbanas. 2015.



Fonte: Emplasa. Elaboração dos Autores.

Outros aspectos importantes dessas aglomerações urbano-regionais, de interesse analítico para a presente pesquisa, são suas contrapartidas sociodemográficas, tanto, no que é relativo ao papel que exercem no processo de urbanização no território nacional, quanto no se refere a suas já mencionadas ligações funcionais internas. Com relação ao primeiro aspecto, apesar das principais aglomerações urbano-regionais apresentarem tendências à desaceleração no ritmo de crescimento, continuam a serem as principais áreas de concentração populacional do país. Embora tenham apresentado redução relativa nas taxas de crescimento na década



de 1990, continuam a apresentar elevado padrão de crescimento, sustentando o processo de expansão física das metrópoles. (MOURA, 2009).

Para o segundo aspecto, apesar de mais representativa, a ordem topológica (mediada apenas pelo tempo) associada aos fluxos imateriais (fluxos de informação), não suplantou a ordem topográfica (mediada pela distância e pelo tempo) vinculada aos fluxos materiais (mercadorias, pessoas, etc.) (LENCIONI, 2008 e ASCHER, 1998). Não por acaso, mesmo na macrometrópole paulista, essa urbanização relativamente mais dispersa, é mais presente e densa ao longo dos principais eixos de circulação, principalmente, das rodovias (LENCIONI, 2015).

A extensão desses arranjos se faz acompanhar pela expansão física das ocupações, condicionada pelos mercados de trabalho e de terras, que incita a seletividade socioespacial no processo de apropriação e ocupação do solo. Se por um lado, isso se dá apenas pontualmente, através da diversificação socioeconômica em áreas periféricas, que dão um impulso diferenciado à expansão e acentuam a aproximação entre aglomerações vizinhas. Por outro, se dá mais ostensivamente através da periferização da pobreza e ampliação horizontal da área física ocupada (MOURA, 2009).

Esse processo reforça a dissociação entre a localização da moradia e do trabalho, dando margem a mudanças no processo de redistribuição espacial da população nessas áreas. Logo, a análise de sobreposição de dinâmicas metropolitanas sob o ponto de vista sociodemográfico se coloca de fundamental importância para o entendimento da complexidade socioespacial de um processo tão novo para a realidade urbana brasileira como este, o que será realizado na próxima seção.

p. 1070

SOBREPONDO AS DINÂMICAS METROPOLITANAS

Do “sistema Santos-São Paulo” a “periferia com dois centros”

A articulação da cidade de Santos com a cidade de São Paulo remonta a um período histórico mais longo, da época em que a última localidade possuía um papel estratégico no processo de interiorização do território brasileiro (PRADO JR., 1983). O referido autor chama essa articulação entre os dois núcleos de “Sistema Santos – São Paulo”. Assim, as duas cidades constituíam engrenagens de uma mesma função: prover as articulações de seu centro com a sua hinterlândia.

A partir de 1930, o sistema “Santos - São Paulo” e sua área de influência auferem mudanças em função da reconfiguração da cadeia produtiva a que estavam vinculados, com o esgotamento do ciclo econômico do café.

A partir da década de 40, a atividade portuária ganha a companhia do turismo de veraneio e segunda residência enquanto principais atividades econômicas articuladoras entre as duas cidades. A mudança no padrão de acumulação nacional e estadual (pautado no surgimento de um consistente parque industrial na cidade de São Paulo, principalmente) possibilitou o surgimento de uma incipiente classe média, requisitante de amenidades naturais para sua reprodução social. Como também, permitiu o provimento de infraestrutura através do modal rodoviário, facilitando o acesso à região por parte da população da metrópole de São Paulo, assim como das cidades do interior: são desse período as inaugurações das Rodovias Anchieta (ligando a cidade São Paulo ao litoral) e a Rodovia Anhanguera (ligando São Paulo ao interior).



A partir de 1950, ocorre um aprofundamento das dinâmicas de urbanização regional e de articulação com a metrópole paulistana. Tanto com relação à logística de produção do seu parque industrial que assume um papel de complementariedade com o parque industrial da RMSP (COLANTONIO, 2009). Quanto no que se relaciona ao fenômeno do turismo e da segunda residência, viabilizado principalmente pela melhoria na acessibilidade da região às classes médias que surgiram no bojo da industrialização da metrópole de São Paulo. No sentido de dimensionar essa nova dinâmica, Gonçalves (1995:64) afirma que somente o município de Santos, em 1950, “recebeu 2,9 milhões pessoas e esse número subiu para 6,66 milhões em 1960. Na Via Anchieta, por exemplo, trafegaram 815369 automóveis em 1950 e em 1960, 2303682 veículos de passeio”.

Com o curso do processo de metropolização seguido pela RMBS a partir dos anos 70 até os dias atuais, as relações socioespaciais estabelecidas com a RMSP passam a não ser mediadas apenas pela complementariedade entre os parques industriais, assim como, pelo turismo de veraneio e segunda residência. Pelo contrário, essas dimensões perdem força relativa, especialmente a partir dos anos 80.

De um lado, a Baixada Santista fica a margem do processo de desconcentração industrial paulista. As principais cadeias industriais preferencialmente se direcionaram para outras aglomerações urbano-regionais próximas à capital – Campinas, São José dos Campos e Sorocaba, principalmente – que continham vantagens indiscutíveis em relação à Baixada Santista (COLANTONIO, 2009). De outro, a população de maior poder aquisitivo paulistana elege o então distrito e agora município de Bertioga, e os municípios do litoral norte, longe do já “democratizado” *core* metropolitano da RMBS enquanto palco principal para sua reprodução social nos momentos de lazer e férias.

A partir desse último processo se verificou que a metropolização da Baixada Santista assumiu uma característica peculiar se comparada a outras realidades metropolitanas, em virtude da proximidade geográfica de algumas municipalidades com a RMSP. Assim, observou-se a formação de “periferias com dois centros”, já que muitas demandas que, potencialmente, poderiam ser satisfeitas no núcleo urbano-regional, acabam por serem direcionadas a Grande São Paulo. Fenômeno que pode ser melhor percebido para os municípios mais periféricos geograficamente ao *core* metropolitano, capitaneado pelo município de Santos.

Concorre para fomentar a dinâmica em questão, primeiramente, o fato da desconcentração da ocupação da RMBS, não ter sido acompanhada de uma desconcentração econômica. Levando a um contingente cada vez maior de indivíduos a realizarem deslocamentos pendulares na região (CUNHA *et. al.*, 2013).

Ademais, outro condicionante para maneira como se deu essa articulação intra e interregional, é a forma longitudinal das áreas passíveis de ocupação. Ela faz com que os municípios mais periféricos geograficamente acabam distando equivalentemente tanto do núcleo da Ilha de São Vicente quanto das localidades mais ao sul da RMSP.

Além disso, a geomorfologia peculiar da região limita a acessibilidade ao longo de seu território. Tal fato justifica, segundo Carriço e Barros (2015), o congestionamento à circulação verificado em seu núcleo metropolitano, especialmente na Ilha de São Vicente.

A título de ilustração, constata-se que o tempo de deslocamento despendido entre alguns municípios do litoral sul e o congestionado centro comercial e de serviços

de Santos é equivalente ao que é gasto para se chegar a São Paulo pelo moderno sistema viário Anchieta-Imigrantes. Tal realidade pode ser visualizada pelos dados da Tabela 1, onde se observa que o tempo de deslocamento dos municípios mais distantes como Bertioga e Peruíbe para Santos, ou para bairros mais ao sul do município de São Paulo, como Jabaquara é praticamente o mesmo.

Tabela 1 – Tempo de deslocamento pelo modal rodoviário de carro e distâncias entre os municípios da RMBS e as principais centralidades regionais (municípios Santos e a RMSP). Municípios selecionados. RMBS. 2017.

Local de origem	Santos		RMSP	
	Tempo	Distância	Tempo	Distância
Bertioga (2)	1h 15	74 km	1 h 30	110 km
Cubatão	30 minutos	18 km	50 minutos	50 km
Guarujá	1 h	11 km	1 h 15	86 km
Itanhaém	1h	55 km	1h 20	101 km
Mongaguá	1 h	44 km	1 h 15	90 km
Peruíbe	1h 25	83 km	1 h 50	128 km
Praia Grande	30 minutos	13 km	1h	65 km
São Vicente	20 minutos	7 km	52 minutos	60 km

Fonte: Google Maps. Elaboração do autor.

Conforme se pôde verificar, alguns municípios da RMBS, assim como, outras municipalidades da Macrometrópole Paulista, passam a ser alternativas de local de residência para determinados segmentos da população da RMSP, conformando o que se entende por metropolização estendida. Por sua vez, a RMBS igualmente mantém dinâmicas metropolitanas próprias, que requerem para o entendimento, em sua complexidade, serem estudadas em conjunção com as complementariedades socioespaciais estabelecidas com a RMSP. O que será empreendido na próxima seção.

p. 1072

A dimensão sociodemográfica da articulação entre a RMSP e a RMBS

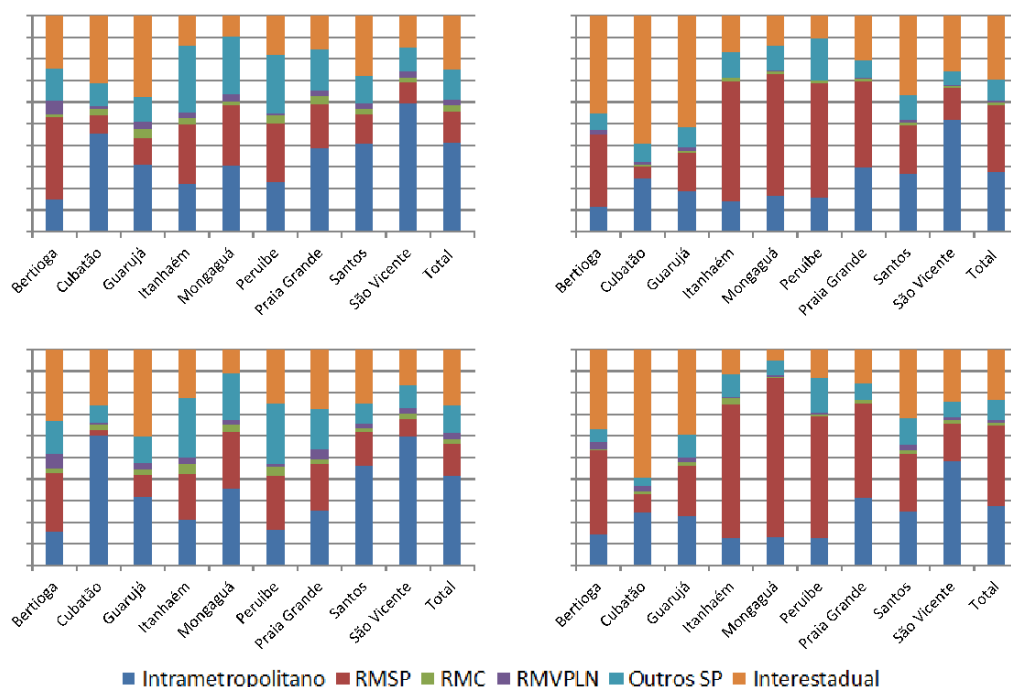
- O papel da migração

A RMBS dado o processo de esvaziamento econômico que sofreu nas duas últimas décadas do século XX, a aceleração da queda da fecundidade/envelhecimento de sua população, as poucas áreas passíveis de expansão da ocupação e o arrefecimento dos fluxos migratórios de longa distância, vem apresentando nos últimos anos um ritmo de crescimento populacional muito baixo, assim como a RMSP.

Baeninger e Siqueira (2009, p. 42) ilustram a condição descrita anteriormente destacando que dentre as regiões mais importantes do Estado de São Paulo, a RMBS registrou, na década de 1980, a menor taxa de crescimento (2,19% a.a.). “Abaixo da taxa média interiorana que foi de 2,30% a.a. Nos anos 1990 e 2000 esta taxa continua a reduzir, ficando em torno de 2,17% a.a. e 1,92% a.a..”.

A migração possui um papel preponderante para o quadro apresentado acima, o que pode ser constatado através do mapa 2 sobre a composição do crescimento populacional nas décadas de 90 e 2000. Na região como um todo, o peso da migração diminuiu, de 50% para 26%, respectivamente, para 1991-2000 e 2000-2010, resultado

Gráfico 1 - Modalidades Migratórias. RMBS. Municípios selecionados. 1995 -2000 / 2005-2010



Fonte: IBGE (Microdados da amostra dos Censos Demográficos 2000 e 2010). Tabulações especiais do autor.

p. 1074

- As complementaridades socioespaciais entre a RMBS e outros município da macrometrópole paulista

A imigração de mais curta distância (seja ela originária na RMSP ou na RMBS), como se pôde notar, possui maior representatividade entre todas as modalidades migratórias. Tal tipo de movimento, segundo Sobrino (2007) e Cunha (1994), possui a peculiaridade de ter como um de seus principais condicionantes as dinâmicas do mercado de terras e do mercado trabalho, as quais conformam uma estrutura de oportunidades para os migrantes. Mediada por essas dinâmicas, em muitos casos, observa-se uma complementariedade entre a mobilidade residencial metropolitana, e os deslocamentos pendulares para fins de trabalho e estudo (PEREIRA, 2008). Isso pode ser visualizado cruzando-se as modalidades migratórias com o local de trabalho (Tabela 2),

Em primeira análise, verifica-se que, em 2010, a metade dos responsáveis pelos domicílios imigrantes que residem na RMBS trabalhavam no próprio município de residência, o que sugere que a migração tenha sido mediada pela dinâmica do mercado de trabalho. Ou seja, a rigor, pode-se pensar que nestes casos o indivíduo tenha migrado para residir próximo ao local de trabalho.

Chama igualmente atenção que quase 17% dos responsáveis pelos domicílios imigrantes continuam trabalhando no município de residência anterior. Nesse contexto, parece que a mobilidade residencial possui como principal condicionante a dinâmica do mercado de terras, considerando que residir próximo ao local de trabalho não se mostra um fator preponderante.

Entre os responsáveis pelo domicílio imigrantes intrametropolitanos, registra-se que cerca de 33,7% mantinham seu local de trabalho no município de residência em



20
ANOS
1998 | 2018

**OBSERVATÓRIO
DAS METRÓPOLES**

Instituto Nacional de Ciência e Tecnologia

EIXO 1 TERRITÓRIO

SESSÃO 1.3 MEGARREGIÃO

2005, dado que ilustra que o processo de periferização da ocupação não foi acompanhado pelo espraiamento das atividades econômicas, especialmente do mercado de trabalho, como mostrado por Carriço (2006). Essa realidade mostra-se mais eloquente para o caso de São Vicente, onde pouco mais da metade dos imigrantes intrametropolitanos trabalhavam em seu município de residência anterior. Guarujá, Cubatão e Praia Grande – periferias metropolitanas – igualmente apresentam grande porcentagem de imigrantes intrametropolitanos que trabalham em seu local de moradia anterior.

Supõe-se que a melhoria da acessibilidade propiciada pela implantação do Veículo Leve sobre Trilhos (VLT) da Baixada Santista – já em operação entre Santos e São Vicente, com projeto de ampliação para Praia Grande – intensifique essa mobilidade residencial seguida de movimentos pendulares para o polo metropolitano. Além disso, a implantação da ligação rodoviária entre Santos e Guarujá, por baixo do estuário, também contribuirá no mesmo sentido, impulsionando o processo de periferização regional para este último município segundo as condições socioespaciais em questão.

Entre os responsáveis pelo domicílio imigrantes provenientes da macrometrópole paulista, verifica-se que pouco mais de 66% trabalhavam no mesmo município de residência. Todavia, uma parcela relevante continuava trabalhando no município de origem (14,7%). Para esta última condição, destacam-se Santos e, principalmente, Praia Grande com 17,9% e 18,5%, respectivamente.

p. 1075

Nesse caso, conforme já se observou para outras RMs da macrometrópole paulista (SILVA; CUNHA; ORTEGA, 2017), verifica-se um crescente contingente de indivíduos que, em função das deseconomias de aglomeração da RMSP (violência, poluição, saturação da ocupação, alto preço do solo, etc.), elegem certas localizações da MMP para viver, mesmo mantendo seus empregos na metrópole paulistana. No caso da RMBS, em específico, a presença da amenidade natural principal da região (praia) contribui por incrementar a qualidade de vida nessa região, sendo, portanto, um dos principais motivos para os indivíduos elegerem seu espaço de vida entre o planalto e a baixada.

Tabela 2 – Responsáveis pelo domicílio migrantes de “data-fixa”, por local de residência, segundo modalidade e local de trabalho. Municípios selecionados. RMBS – 2005-2010

Modalidades migratórias	Local de trabalho	Município de residência em 2010									Total
		Bertioga	Cubatão	Guarujá	Itanhaém	Mongaguá	Peruibe	Praia Grande	Santos	São Vicente	
Intrametropolitano	No mesmo município (%)	84,4	53,5	42,5	70,8	53,7	76,5	37,8	59,6	23,7	40,8
	Município em 2005 (%)	4,1	21,6	31,3	9,9	20,8	0,0	30,3	21,8	52,0	33,7
	Outro município da RMBS (%)	3,1	14,8	20,0	16,7	21,5	23,5	24,0	10,3	16,8	18,1
	Outro município (%)	8,4	10,0	6,2	2,6	3,9	0,0	7,9	8,3	7,6	7,4
	Subtotal (Nº abs.)	264	477	828	482	258	230	3853	1870	4012	12274
Macrometrópole	No mesmo município (%)	90,9	71,0	76,3	75,2	69,7	87,3	59,9	64,4	42,4	66,6
	Município em 2005 (%)	4,5	11,1	11,1	14,4	16,7	7,3	18,5	17,9	12,3	14,7
	Outro município da RMBS (%)	1,2	6,3	8,0	5,6	8,3	2,4	14,3	7,9	39,7	12,4
	Outro município (%)	3,4	11,6	4,6	4,9	5,3	2,9	7,3	9,8	5,6	6,3
	Subtotal (Nº abs.)	860	184	1145	1805	1264	927	4196	2235	1611	14225
Outros municípios do Estado de São Paulo	No mesmo município (%)	100,0	100,0	59,3	86,9	100,0	68,8	74,5	76,7	51,0	72,6
	Município em 2005 (%)	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	21,0	0,0	1,9	0,0	2,7
	Outro município da RMBS (%)	0,0	0,0	16,0	6,8	0,0	10,2	13,2	19,6	38,7	16,9
	Outro município (%)	0,0	0,0	24,6	6,3	0,0	0,0	12,3	1,8	10,3	7,8
	Subtotal (Nº abs.)	51	60	262	264	54	251	466	621	338	2367
Interestadual	No mesmo município (%)	92,0	88,6	69,6	82,4	73,5	77,8	70,1	80,6	41,9	72,3
	Município em 2005 (%)	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	4,1	0,8	1,1	0,8	0,7
	Outro município da RMBS (%)	4,9	9,3	27,0	5,7	14,1	6,7	23,7	11,9	52,4	21,6
	Outro município (%)	3,1	2,1	3,4	11,9	12,4	11,3	5,4	6,3	4,9	5,3
	Subtotal (Nº abs.)	722	1027	973	363	147	288	1547	2259	1602	8928
Total	No mesmo município (%)	90,7	77,5	64,1	76,4	68,6	81,5	53,7	69,4	32,7	59,9
	Município em 2005 (%)	2,6	7,1	12,1	10,5	15,4	7,8	19,4	12,1	30,4	16,8
	Outro município da RMBS (%)	2,8	10,2	17,5	7,5	10,5	7,2	19,4	10,9	30,2	16,7
	Outro município (%)	3,9	5,2	6,3	5,5	5,5	3,5	7,5	7,6	6,7	6,5
	Total (Nº abs.)	1898	1747	3208	2914	1723	1695	10061	6985	7563	37795

Fonte: IBGE (Microdados da amostra dos Censos Demográficos 2000 e 2010). Tabulações especiais do autor.

- Quem participa das dinâmicas metropolitanas entre as duas RMs?

Conforme se pôde notar a partir da leitura dos últimos parágrafos, observa-se um perfil diferenciado com relação às condições de ocupação dos domicílios entre os imigrantes intrametropolitanos e os originários da RMSP. Essa dinâmica parece muito peculiar à Baixada Santista e sua participação no processo de metropolização expandida paulista, tendo vista os vínculos socioespaciais estabelecidos não somente entre os seus próprios municípios, mas também entre alguns destes e a RMSP.

A análise dos responsáveis pelo domicílio migrantes por modalidade e local de trabalho segundo local de residência e grupos etários (Tabela 3) mostra, para a região como um todo, um perfil etário relativamente semelhante entre os imigrantes intrametropolitanos que trabalhavam no próprio município de residência e aqueles que trabalhavam no município que residiam em 2005. Para ambas as condições de pendularidade, as maiores concentrações foram registradas na faixa de 30 a 44 anos, com pouco mais da metade dos casos.

Entre os responsáveis migrantes provenientes da RMSP, percebeu-se um perfil mais envelhecido em comparação com os imigrantes intrametropolitanos, conforme já se tinha observado anteriormente somente para a migração. Contudo, aqueles que mantinham seus locais de trabalho no planalto eram mais velhos do que os que trabalhavam em seu próprio município de residência. O grupo de 45 a 59 anos era representativo de 46,8% entre os primeiros ante 30,9% entre os últimos.

Supõe-se que esse último grupo etário represente aquele que era mais velho dentro da população economicamente ativa, sendo muito provavelmente constituído, por isso, por aqueles que estão em posições mais avançadas em seus empregos. Logo, são esses que teriam o aporte que possibilitaria arcar com os custos financeiros de viajar com frequência entre o planalto e a baixada, ou mesmo, ter um emprego que lhes forneça transporte.



20
ANOS
1998 | 2018

**OBSERVATÓRIO
DAS METRÓPOLES**

Instituto Nacional de Ciência e Tecnologia

EIXO 1 TERRITÓRIO

SESSÃO 1.3 MEGARREGIÃO

Considerando os municípios metropolitanos, observou-se, em linhas gerais, a mesma dinâmica verificada para a região como um todo, principalmente, naqueles que constituíam as principais periferias metropolitanas, como São Vicente e Praia Grande. Contudo, em ambos, para os imigrantes intrametropolitanos, aqueles que trabalhavam em seu município de residência anterior – muito provavelmente o polo metropolitano – tendiam a ser relativamente mais rejuvenescidos em comparação àqueles que trabalhavam no município de residência na data de referência do Censo Demográfico.

Este último resultado pode estar associado ao fato de que os movimentos migratórios motivados pela dinâmica do mercado de terras envolvem indivíduos mais jovens que veem-se induzidos ou obrigados a residir em áreas periféricas mais distantes dentro do território metropolitano, mesmo trabalhando no centro. Enquanto isso, no outro caso (quem trabalha no próprio município de residência) pode indicar claramente que o movimento migratório está associado mais estritamente à dinâmica do mercado trabalho do que à dinâmica do mercado de terras.

p. 1077



Tabela 3 – Responsáveis pelo domicílio migrantes de “data-fixa”, por modalidade e local de trabalho, segundo local de residência e grupos etários. Municípios selecionados.
RMBS – 2005-2010

Municípios de residência em 2010	Grupos etários	Modalidades migratórias selecionadas							
		Intrametropolitano				RMSP			
		Local de trabalho				Local de trabalho			
		Próprio município	Município em 2005	Outro município da RMBS	Outro município	Próprio município	Município em 2005	Outro Município da RMBS	Outro município
Bertioga	10 a 29 anos (%)	22,9	0,0	0,0	49,1	19,8	0,0	100,0	0,0
	30 a 44 anos (%)	64,2	100,0	100,0	50,9	50,5	63,2	0,0	100,0
	45 a 59 anos (%)	8,0	0,0	0,0	0,0	21,4	0,0	0,0	0,0
	60 anos ou mais (%)	4,9	0,0	0,0	0,0	8,3	36,8	0,0	0,0
	Subtotal (Nº abs.)	223	11	8	22	669	27	10	17
Cubatão	10 a 29 anos (%)	20,5	16,4	17,6	0,0	39,7	0,0	100,0	0,0
	30 a 44 anos (%)	59,1	49,7	82,4	100,0	47,9	100,0	0,0	47,3
	45 a 59 anos (%)	20,4	33,9	0,0	0,0	12,4	0,0	0,0	52,7
	60 anos ou mais (%)	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	Subtotal (Nº abs.)	256	103	71	48	75	20	12	21
Guarujá	10 a 29 anos (%)	10,3	25,7	15,0	0,0	26,6	19,5	35,8	20,0
	30 a 44 anos (%)	61,8	54,5	59,4	75,2	35,9	16,1	12,9	20,8
	45 a 59 anos (%)	27,9	15,2	25,6	24,8	22,8	53,4	34,0	0,0
	60 anos ou mais (%)	0,0	4,6	0,0	0,0	14,8	10,9	17,3	59,2
	Subtotal (Nº abs.)	352	259	166	51	684	128	64	52
Itanhaém	10 a 29 anos (%)	9,1	38,0	16,1	100,0	11,6	6,6	0,0	0,0
	30 a 44 anos (%)	47,4	62,0	29,8	0,0	35,3	40,4	15,9	40,2
	45 a 59 anos (%)	24,8	0,0	54,1	0,0	40,8	49,3	61,8	50,9
	60 anos ou mais (%)	18,8	0,0	0,0	0,0	12,4	3,7	22,3	8,9
	Subtotal (Nº abs.)	341	48	81	12	1.167	239	79	75
Mongaguá	10 a 29 anos (%)	19,5	39,6	47,0	0,0	16,8	4,9	0,0	23,7
	30 a 44 anos (%)	43,9	60,4	19,0	0,0	45,3	15,7	64,7	65,5
	45 a 59 anos (%)	22,2	0,0	34,0	100,0	28,5	79,4	13,3	10,8
	60 anos ou mais (%)	14,4	0,0	0,0	0,0	9,3	0,0	22,0	0,0
	Subtotal (Nº abs.)	139	54	56	10	843	211	104	61
Pernuibe	10 a 29 anos (%)	35,3	0	20,4	0	16,2	0,0	41,3	0,0
	30 a 44 anos (%)	36,2	0	65,9	0	32,2	0,0	58,7	28,4
	45 a 59 anos (%)	17,9	0	13,7	0	39,6	68,4	0,0	71,6
	60 anos ou mais (%)	10,6	0	0,0	0	12,0	31,6	0,0	0,0
	Subtotal (Nº abs.)	176	0	54	0	745	68	23	27
Praia Grande	10 a 29 anos (%)	25,6	24,3	25,7	14,7	17,7	4,5	17,1	10,1
	30 a 44 anos (%)	45,7	51,9	57,3	43,2	41,2	38,2	57,0	43,5
	45 a 59 anos (%)	23,3	22,1	16,9	42,1	34,2	37,9	22,4	46,4
	60 anos ou mais (%)	5,3	1,7	0,0	0,0	6,9	19,4	3,5	0,0
	Subtotal (Nº abs.)	1.456	1.167	925	305	2.235	774	484	297
Santos	10 a 29 anos (%)	24,0	13,6	29,1	14,6	21,3	10,5	9,3	6,5
	30 a 44 anos (%)	57,2	52,1	42,1	51,2	47,9	37,0	58,1	57,3
	45 a 59 anos (%)	18,8	23,8	28,8	27,2	23,8	39,6	24,1	29,5
	60 anos ou mais (%)	0,0	10,5	0,0	7,0	6,9	12,9	8,4	6,6
	Subtotal (Nº abs.)	1.114	407	193	156	1.184	389	121	146
São Vicente	10 a 29 anos (%)	21,4	24,7	19,7	24,3	28,4	12,8	27,0	43,8
	30 a 44 anos (%)	48,1	51,3	54,0	42,9	39,4	28,4	56,6	11,1
	45 a 59 anos (%)	27,5	21,5	24,5	26,0	27,0	58,8	14,1	45,1
	60 anos ou mais (%)	3,0	2,5	1,8	6,8	5,2	0,0	2,3	0,0
	Subtotal (Nº abs.)	949	2.085	674	305	560	179	468	79
Total	10 a 29 anos (%)	22,0	23,6	23,1	18,2	19,0	7,3	20,1	12,8
	30 a 44 anos (%)	51,1	52,1	54,4	48,4	41,2	33,4	52,3	43,5
	45 a 59 anos (%)	22,5	21,2	22,0	30,0	30,9	46,8	21,1	37,6
	60 anos ou mais (%)	4,4	3,1	0,6	3,5	9,0	12,5	6,5	6,1
	Subtotal (Nº abs.)	5.006	4.133	2.226	909	8.163	2.036	1.365	776

Fonte: IBGE (Microdados da amostra do Censo Demográfico 2010). Tabulações especiais do autor.

Atendo-se ao nível de instrução dos responsáveis migrantes oriundos da RMBS e da RMSP por seu local de trabalho (Tabela 4), o quadro observado, de maneira geral, assemelha-se àquele que pôde ser visualizado para a idade. Isso porque, para os imigrantes intrametropolitanos, percebeu-se que a escolaridade de quem trabalhava em seu próprio município de residência em 2010 ou seu município de residência em 2005 era relativamente semelhante, ainda que estes últimos tenham ligeiramente mais



20
ANOS
1998 | 2018

OBSERVATÓRIO
DAS METRÓPOLES

Instituto Nacional de Ciência e Tecnologia

EIXO 1 TERRITÓRIO

SESSÃO 1.3 MEGARREGIÃO

presença nos níveis de instrução mais altos. Entre os imigrantes da RMSP, tais diferenças foram mais nítidas entre os que trabalhavam na RMBS e os que continuavam trabalhando no planalto, já que, enquanto apenas 21,7% dos primeiros possuíam curso superior completo, 37,5% dos últimos detinham tal nível de escolaridade.

Inferem-se, a partir deste último resultado, duas condições que poderiam explicar a dinâmica em questão. De um lado, a condição econômica dos que ainda trabalham no planalto faria com que estes pudessem optar por residir numa “melhor” localização, que não estivesse acessível no planalto, como por exemplo, com a vantagem de viver próxima à praia. De outro, pode-se pensar que a RMSP tenha mais “espaço” para profissionais de alto nível comparativamente à Baixada Santista, o que faz com que tais grupos sociais, até mesmo por suas melhores condições financeiras, possam arcar sobretudo com o custo financeiro deste ir e vir.

Desdobrando-se a análise pelos municípios da Baixada Santista, de modo geral, verificam-se os mesmos resultados vistos para a região como um todo, especialmente nos municípios periféricos, como São Vicente, Praia Grande e Guarujá. Entre os imigrantes intrametropolitanos, parece que fica marcada uma seletividade entre quem realiza movimento pendular para o município de residência em 2005 e aqueles que não o fazem.

Com relação aos imigrantes oriundos da RMSP, em Praia Grande, as diferenças no nível de instrução entre quem realiza deslocamento pendular para o planalto e quem trabalha no próprio município de residência no momento do Censo são ainda maiores do que aquelas que foram visualizadas para a RMBS como um todo. Ou seja, somente 16,8% de quem trabalhava no município tinha curso superior completo, enquanto 32,8% detinham tal nível de escolaridade entre aqueles que pendulavam para o planalto.

p. 1079



Tabela 4 – Responsáveis pelo domicílio migrantes de “data-fixa”, por modalidade e local de trabalho, segundo local de residência e nível de instrução. Municípios selecionados.
RMBS – 2005-2010

Municípios de residência em 2010	Nível de instrução	Modalidades migratórias selecionadas							
		Intrametropolitano				RMSP			
		Local de trabalho				Local de trabalho			
		Próprio município	Município em 2005	Outro município da RMBS	Outro município	Próprio município	Município em 2005	Outro Município da RMBS	Outro município
Bertioga	Sem instrução e fundamental incompleto (%)	30,1	0,0	0,0	0,0	32,1	0,0	0,0	0,0
	Fundamental completo e médio incompleto (%)	22,6	0,0	0,0	0,0	23,2	0,0	0,0	100,0
	Médio completo e superior incompleto (%)	36,3	0,0	0,0	100,0	33,3	100,0	0,0	0,0
	Superior completo (%)	11,0	100,0	100,0	0,0	11,5	0,0	100,0	0,0
	Sub total (Nº abs.)	223	11	8	22	669	27	10	17
Cubatão	Sem instrução e fundamental incompleto (%)	16,1	34,1	34,5	36,5	25,7	0,0	0,0	52,7
	Fundamental completo e médio incompleto (%)	11,7	17,2	14,6	0,0	35,2	47,6	0,0	0,0
	Médio completo e superior incompleto (%)	59,4	10,8	50,8	42,0	26,4	0,0	100,0	47,3
	Superior completo (%)	12,8	37,9	0,0	21,5	12,7	52,4	0,0	0,0
	Sub total (Nº abs.)	256	103	71	48	75	20	12	21
Guarujá	Sem instrução e fundamental incompleto (%)	18,9	14,0	16,3	21,8	12,3	10,2	0,0	0,0
	Fundamental completo e médio incompleto (%)	6,6	17,4	13,4	0,0	12,9	7,9	17,7	21,9
	Médio completo e superior incompleto (%)	41,5	31,2	51,1	24,8	39,6	41,7	17,0	58,2
	Superior completo (%)	33,0	37,3	19,2	53,4	35,2	40,2	65,2	19,8
	Sub total (Nº abs.)	352	259	166	51	684	127	64	52
Itanhaém	Sem instrução e fundamental incompleto (%)	34,2	0,0	26,9	0,0	35,3	17,0	52,0	12,0
	Fundamental completo e médio incompleto (%)	16,0	60,6	0,0	0,0	25,3	22,0	0,0	13,8
	Médio completo e superior incompleto (%)	30,2	0,0	28,0	100,0	31,1	32,6	13,4	33,1
	Superior completo (%)	19,6	39,4	45,1	0,0	8,3	28,5	34,6	41,1
	Sub total (Nº abs.)	330	48	81	12	1.167	239	79	75
Mongaguá	Sem instrução e fundamental incompleto (%)	28,5	43,3	0,0	0,0	41,1	19,8	0,0	10,8
	Fundamental completo e médio incompleto (%)	21,6	0,0	0,0	0,0	21,9	25,2	10,4	0,0
	Médio completo e superior incompleto (%)	28,3	37,1	100,0	100,0	28,7	47,6	59,6	72,7
	Superior completo (%)	21,6	19,6	0,0	0,0	8,3	7,4	30,1	16,5
	Sub total (Nº abs.)	139	54	56	10	843	211	104	61
Peruibe	Sem instrução e fundamental incompleto (%)	35,4	0,0	61,6	0,0	35,0	31,0	0,0	0,0
	Fundamental completo e médio incompleto (%)	4,6	0,0	0,0	0,0	23,9	10,7	100,0	28,4
	Médio completo e superior incompleto (%)	43,5	0,0	24,7	0,0	26,5	13,0	0,0	27,4
	Superior completo (%)	16,5	0,0	13,7	0,0	14,6	45,3	0,0	44,3
	Sub total (Nº abs.)	176	0	54	0	745	68	23	27
Praia Grande	Sem instrução e fundamental incompleto (%)	28,8	17,1	22,0	12,5	25,7	10,5	9,4	14,1
	Fundamental completo e médio incompleto (%)	25,8	23,4	16,5	12,9	21,5	18,0	18,6	24,3
	Médio completo e superior incompleto (%)	33,5	43,5	39,5	43,0	36,0	38,7	51,1	53,0
	Superior completo (%)	11,9	16,0	22,1	31,7	16,8	32,8	21,0	8,5
	Sub total (Nº abs.)	1.456	1.157	925	305	2.224	763	475	297
Santos	Sem instrução e fundamental incompleto (%)	10,3	12,0	0,0	12,4	6,9	8,0	8,8	6,6
	Fundamental completo e médio incompleto (%)	10,1	10,4	6,3	0,0	10,3	3,8	7,1	7,6
	Médio completo e superior incompleto (%)	45,0	31,6	67,7	24,1	28,8	21,0	22,4	6,5
	Superior completo (%)	34,6	46,0	26,1	63,5	53,9	67,3	61,7	79,3
	Sub total (Nº abs.)	1.114	407	193	156	1.184	389	121	146
São Vicente	Sem instrução e fundamental incompleto (%)	29,7	19,8	10,1	0,0	24,6	0,0	20,0	0,0
	Fundamental completo e médio incompleto (%)	10,6	15,4	22,4	9,7	17,7	6,5	18,1	26,1
	Médio completo e superior incompleto (%)	41,8	43,4	49,4	50,7	31,1	54,4	36,4	43,7
	Superior completo (%)	17,8	21,4	18,1	39,6	26,6	39,1	25,5	30,2
	Sub total (Nº abs.)	949	2.085	674	305	561	179	456	79
RMBS	Sem instrução e fundamental incompleto (%)	24,1	18,3	17,0	9,5	26,1	11,2	14,0	10,1
	Fundamental completo e médio incompleto (%)	15,7	17,6	15,6	7,6	19,9	14,6	16,7	19,4
	Médio completo e superior incompleto (%)	39,7	40,0	46,7	44,0	32,3	36,7	39,5	41,1
	Superior completo (%)	20,5	24,1	20,7	38,9	21,7	37,5	29,8	29,4
	Sub total (Nº abs.)	4.995	4.124	2.226	909	8.152	2.025	1.344	776

Fonte: IBGE (Microdados da amostra do Censo Demográfico 2010). Tabulações especiais do autor.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

As relações de complementariedade socioespacial entre a RMSP e a RMBS, conforme pôde ser visto, possuem longevidade histórica. Seja segundo a dinâmica econômica que envolvia as duas áreas, seja mediada pela dinâmica socioespacial, que fazia um grande contingente da população paulista realizar sua reprodução social ligada ao lazer e férias no litoral da Baixada Santista.



No entanto, a natureza das relações em questão vem sofrendo mudanças ligadas ao processo de metropolização expandida paulista. Para o caso, em particular, da RMSP e RMBS, observou-se o que se chamou aqui de sobreposição das dinâmicas metropolitanas, já que as complementariedades socioespaciais passam a ser mediadas por fluxos de natureza metropolitana.

Analisando-se a dimensão sociodemográfica desses últimos, destacou-se o grande peso que os fluxos migratórios provenientes da RMSP possuem em alguns municípios do litoral sul da RMBS. Ao lado disso, observou-se que, mesmo transcorridos entre regiões metropolitanas diferentes, possuem uma natureza metropolitana (mobilidade residencial), tendo como um de seus principais condicionantes a dinâmica do mercado de terras e trabalho das duas metrópoles.

Ademais, verificou-se uma complementariedade entre esses fluxos migratórios e os fluxos pendulares, visto que muitos que migraram da RMSP para a RMBS, continuavam trabalhando em seu município de origem. Logo, muito das “periferias geográficas” da RMBS, passam a também fazer esse mesmo papel para a RMSP, confirmando essa lógica de sobreposição de dinâmicas metropolitanas.

É importante ressaltar que há uma seletividade sociodemográfica patente a quem participa ou não da sobreposição das dinâmicas metropolitanas entre as duas metrópoles em questão. Especialmente, em relação àqueles que elegeram a Baixada Santista como seu local de residência e mantendo seu emprego na metrópole paulistana, observou-se um perfil mais seletivo de indivíduos em fases mais avançadas de seu ciclo de vida familiar e com maior grau de instrução, em comparação aos imigrantes intrametropolitanos.

p. 1081

Em suma, conclui-se que a experiência da metropolização expandida paulista, especialmente entre a RMSP e a RMBS, ainda não é para todos, e sim para grupos sociais específicos, dado os altos custos de deslocamento ainda vigentes. A maior parte da população regional ainda vive a lógica da metropolização fordista, restrita às complementariedades socioespaciais entre o centro e as periferias de uma mesma região metropolitana.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ASCHER, F. Metapolis: Acerca do Futuro da Cidade. Celta Editora. 1998.
- AZZONI, C. R. Indústria e reversão da polarização no Brasil. São Paulo: Ensaio Econômico, n. 58, IPE-USP. 1986.
- BAENINGER, R e SIQUEIRA, C. G.. Dinâmica demográfica. In: Dedecca, C.; Montali, L.; Baeninger, R.. Regiões Metropolitanas e Pólos Econômicos do Estado de São Paulo: desigualdades e indicadores para as Políticas Sociais/ Região Metropolitana da Baixada Santista. 2009
- CANO, W.; PACHECO, C. A.; ZIMMERMANN, G.; SEMEGHINI, U. C.. Cenários da Urbanização Paulista. São Paulo no limiar do século XXI. Fundação SEADE. 1992.
- CARRIÇO, J.M... Baixada Santista: transformações produtivas e sócio-espaciais na crise do capitalismo após a década de 1980. 2006. 468f. Tese (Doutorado em Planejamento Urbano e Regional) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, SP, 2006.
- COLANTONIO, F. C. Região metropolitana da Baixada Santista: transformações recentes. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Econômico). Universidade Estadual de Campinas. Campinas, 2009.



- CUNHA, J.M.P.. Mobilidade populacional e expansão urbana: o caso da Região Metropolitana de São Paulo. Campinas, 1994. 311f. Tese (Doutorado em Demografia) – Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Estadual de Campinas.
- _____. et al. Movimentos pendulares na MMP. Relatório de pesquisa de apoio à elaboração do Plano de Ação da Macrometrópole Paulista (PAM). NEPOUNICAMP/FUNDAP/EMPLASA. São Paulo. 2013.
- _____. Mobilidade populacional e expansão urbana: o caso da região metropolitana de São Paulo. Campinas, SP: Librum Editora, 2015.
- HARVEY, D.. The urban process under capitalism. In : DEAR, M.; SCOTT, A. Urbanization and urban planning in capitalist society. Londres: Methuen, 1981.
- _____. A condição pós-moderna. São Paulo: Loyola, 1993, 384 p.
- _____. O enigma do capital: e as crises do capitalismo. São Paulo, SP: Boitempo. 2011.
- LENCIONI, S.. Concentração e centralização das atividades urbanas: uma perspectiva multiescalar. Reflexões a partir do caso de São Paulo. Revista de Geografia Norte Grande, nº 39, 2008, pp. 7-20.
- _____. Referências analíticas para a discussão da metamorfose metropolitana contemporânea. In: Lencioni, S.; Vidal-Koppmann, S.; Hidalgo, R.; Pereira, P.C.X.. (Org.). Transformações sócio-territoriais nas metrópoles de Buenos Aires, São Paulo e Santiago. São Paulo: Paim, v., p. 51-64, 2011.
- MOURA, R. Arranjos urbano-regionais no Brasil: uma análise com foco em Curitiba. Tese (Doutorado em Geografia), Universidade Federal do Paraná, Curitiba. 2009.
- OLIVEIRA, H. S. Economia metropolitana e mercado de trabalho: um estudo das regiões metropolitanas do estado de São Paulo. Tese de Doutorado. Universidade Estadual de Campinas. Campinas, SP: [s.n.], 2009.
- PEREIRA, R. H. M. Processos socioespaciais, reestruturação urbana e deslocamentos pendulares na região metropolitana de Campinas. Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Estadual de Campinas. Dissertação (Mestrado), Campinas, 2008.
- SILVA, K. A. A.; CUNHA, J. M. P.; ORTEGA, G. M. Um olhar demográfico sobre a constituição da macrometrópole paulista: fluxos populacionais, integração e complementaridade. Cadernos Metrópole, São Paulo, SP, v. 19, n. 40, p. 721-748, 2017.
- SOBRINO, J. Patrones de dispersión intrametropolitana en México. Estudios Demográficos y Urbanos, v. 22, n.3, p.583-617, 2007.
- SOUZA, M. A. Cidades médias e desenvolvimento industrial – uma proposta de descentralização metropolitana. Série Estudos e Pesquisas, 17, Secretaria de Economia e Planejamento do Estado de São Paulo, São Paulo, 1978.
- VAN OORT, F.G., BURGER, M.J., RASPE, O. On the economic foundation of the urban network paradigm. Spatial integration, functional integration and economic complementarities within the Dutch Randstad. Urban Studies (forthcoming). 2009.

p. 1082



20
ANOS
1998 | 2018

**OBSERVATÓRIO
DAS METRÓPOLES**

Instituto Nacional de Ciência e Tecnologia

EIXO 1 TERRITÓRIO

SESSÃO 1.3 MEGARREGIÃO

A MEGALÓPOLE CONTEMPORÂNEA NO CAPITALISMO METROPOLITANO-FINANCEIRO: MERCADO DE CAPITAIS E FINANCEIRIZAÇÃO IMOBILIÁRIA NA MEGARREGIÃO RIO DE JANEIRO-SÃO PAULO

Eudes Leopoldo

Professor Adjunto da Universidade Federal do Sul e Sudeste do Pará
(IETU/UNIFESSPA)

Pós-doutorando em Geografia pela Universidade de São Paulo
(LERGEIO/DG/FFLCH/USP)

eudesleopoldo@usp.br

p. 1083



INTRODUÇÃO

O objetivo desse trabalho é compreender o conceito de megalópole a partir de aproximações teóricas e práticas com a megarregião Rio de Janeiro-São Paulo no contexto do capitalismo metropolitano-financeiro, tendo como fundamento a relação entre a produção do loteamento fechado Alphaville com o mercado de capitais e a financeirização imobiliária. A urbanizadora Alphaville Urbanismo S.A. permite ler a expansão do processo de metropolização articulado ao de financeirização. Na medida em que a Alphaville Urbanismo S.A. se vincula crescentemente ao mercado de capitais e ao processo de financeirização imobiliária, a lógica dos lotes urbanizados e vendidos como investimentos se acirra em extensão e complexidade. Portanto, a partir desse caso, é possível pensar a constituição da megalópole contemporânea, da megarregião Rio de Janeiro-São Paulo, iluminando uma das faces do complexo metropolitano-imobiliário-financeiro

O enfoque é na atualização do conceito de megalópole no contexto do capitalismo metropolitano-financeiro a partir da realidade da megarregião Rio de Janeiro-São Paulo. O processo de metropolização regional entre Rio de Janeiro e São Paulo produz uma região que centraliza o capital no território brasileiro, constituindo-se como uma megarregião. De algum modo, trata-se de uma megalópole, conceito proposto por Jean Gottmann (1957), mas uma megalópole de outra natureza, conforme a compreensão de Sandra Lencioni (2015). A natureza da megalópole mudou radicalmente e as formas e conteúdos que Jean Gottmann (1957) revelou nos anos 1950 e 1960 passaram por intensas metamorfoses. A megarregião Rio de Janeiro-São Paulo expressa a nova dialética do espaço das formas e conteúdos contemporâneos que podem permitir uma atualização do conceito de megalópole.

p. 1084

A produção de grandes regiões de “caráter super-metropolitano” (GOTTMANN, 1957), como a megarregião Rio de Janeiro-São Paulo, “uma megalópole contemporânea” (LENCIONI, 2015), consolida-se como uma das grandes frentes da metropolização regional, um processo imprescindível para a compreensão da nova dialética do espaço no século XXI, daí a necessidade de aprofundar seus nexos e dinâmicas. Pensa-se a financeirização da economia e do espaço, na medida em que a megarregião Rio de Janeiro-São Paulo é centro financeiro nacional e sede dos processos de financeirização da produção do espaço, movimento acirrado pela inflexão ultra-neoliberal da América Latina. Problematisa-se a megarregião Rio de Janeiro-São Paulo, na busca de uma atualização da noção de megalópole a partir dos processos simultâneos de metropolização e financeirização, que superaram os processos de urbanização e industrialização no qual o conceito foi fundado. O estudo tem como enfoque o caso do produto imobiliário Alphaville, que ilumina a possibilidade de pensar esses processos.

METROPOLIZAÇÃO REGIONAL E A MEGALÓPOLE DE NOVA YORK

A metropolização mobiliza os termos da urbanização, que se tornou mundial. No limite, em todos os confins da terra os conteúdos do urbano estão presentes, em ato ou em potência; o campo urbanizou-se. A alvorada da contemporaneidade inaugura a metropolização como novo momento da urbanização, superando-a, e simultaneamente reconstituindo e aprofundando os dramas da vida cotidiana.



Para Henri Lefebvre (1971), a vida cotidiana é definida pela palavra apropriação e cada vez mais é povoada pelas técnicas modernas. Ainda, segundo Henri Lefebvre (1971), na vida cotidiana se mesclam privações e frustrações, as realizações e as alienações do ser humano, na medida em que nela confrontam-se os possíveis e os impossíveis. O cotidiano, que no urbano já era cada vez mais estilhaçado em fragmentos: trabalho, transporte, vida privada, lazeres (LEFEBVRE, [1968] 2001), no metropolitano esse processo crítico chega a uma dupla potência, ao mesmo tempo em que precipita a unidade desses fragmentos em um mesmo projeto urbanístico, como no produto imobiliário Alphaville, e em megaprojetos imobiliários, como o Complexo Cidade Jardim ou o Centro Empresarial Nações Unidas (CENU), ambos na Marginal Pinheiros.

Assim, a metropolização é a própria reprodução ampliada da metrópole, que expressa a difusão dos conteúdos metropolitanos originados na metrópole e vai para além dela (LENCIONI, 2003), povoa a rede de cidades, atualiza a dialética do espaço e inaugura novas contradições do espaço. Os conteúdos metropolitanos se originam nas formas metropolitanas cada vez mais financeirizadas, ao mesmo tempo em que essas formas são constituídas negativamente por esses conteúdos. Estamos falando dos megaempreendimentos imobiliários, *shopping centers*, centros empresariais, loteamentos fechados, condomínios logísticos, entre outros, também chamados de “artefatos da globalização” por Carlos de Mattos (2000) e de “artefatos arquitetônicos e urbanos” por Beatriz Rufino e Paulo César Xavier Pereira (2011). Tratam-se de formas metropolitanas, que demarcam a presença do metropolitano, do processo de metropolização, independentemente que seja em uma cidade média (Presidente Prudente), em uma metrópole sem região (Manaus), em uma região metropolitana (Fortaleza), em uma metrópole-região (Buenos Aires), ou em uma megalópole (Rio de Janeiro-São Paulo).

p. 1085

Portanto, não é, em si, a conurbação, a suburbanização, que exprime o processo de metropolização, mas *essencialmente* são esses conteúdos metropolitanos, muitos deles também financeiros, ou, no limite, financeirizados. O modo como se agudiza as formas da rede, da integração e da conexão, precipitando o acirramento da policentralidade, constitui grandes regiões de caráter metropolitano ou super-metropolitano, onde podemos sentir, ver e viver de modo mais intenso todo esplendor e miséria da vida metropolitana.

Na Geografia, o conceito de megalópole, desenvolvido por Jean Gottmann (1957) para compreender o “caráter super-metropolitano” de uma vasta área da costa litorânea do Nordeste americano, contribuiu para desvendar a constituição dessas grandes regiões e de sua natureza metropolitana. De fato, em meados da metade do século passado, o processo concreto de metropolização germina nos Estados Unidos, a partir da concepção integrada da região metropolitana de Nova York, invocada por Robert Moses (HARVEY, 1989). Daí a emergência de uma noção como a de megalópole na busca do entendimento das novas formas de produção do espaço cada vez mais latentes. O interessante é que a formulação do conceito está ligada originalmente às representações gregas, cujas cidades apareciam como metrópoles (centros de poder) nas sociedades antigas. Para Jean Gottmann (1957, p. 190),

Na verdade, o nome “Megalópole” aparece nos modernos mapas da Grécia, designando um platô no Peloponeso. Uma cidade foi



20
ANOS
1998 | 2018

OBSERVATÓRIO
DAS METRÓPOLES

Instituto Nacional de Ciência e Tecnologia

EIXO 1 TERRITÓRIO

SESSÃO 1.3 MEGARREGIÃO

estabelecida lá nos tempos antigos, os fundadores dela sonhavam com um grande futuro e um tamanho enorme para ela. Mas, a cidade grega de Megalópole nunca cresceu para ser uma grande cidade. O que tem desenvolvido agora no nordeste da costa litorânea [norte-americana] supera tudo que os sonhadores do passado podem ter visualizado.

A noção de megalópole evidencia a nova racionalidade presente em uma organização metropolitana avançada. A perspectiva da suburbanização corrobora com a tese de Jean Gottmann, visto que expressa a expansão ampliada de áreas conectadas à rede de regiões metropolitanas. O autor fala da extensão de áreas urbanas e suburbanas que permitem o avanço e crescimento da megalópole. Em outro momento, Jean Gottmann (1957, p. 198) demonstra que sua concepção não está baseada na perspectiva de que todas as aglomerações urbanas são estágios até chegarem ao processo mais avançado de megalópole, pois, “todavia, grandes áreas urbanizadas não precisam crescer até o tamanho megalopolitano para ser capaz de lucrar com as lições da organização metropolitana obtidas na Megalópole”. Portanto, não há um pensamento genético linear e indutivo sobre a produção do espaço, mas um ponto de vista do desenvolvimento regional desigual do processo em curso, que está presente de modo diferenciado em países como Inglaterra, Canadá e dentro do próprio Estados Unidos, como no caso apresentado de Los Angeles, embora a lógica seja a mesma.

Jean Gottmann (1957, p. 200) conclui que “nossa geração, provavelmente, está testemunhando o começo de uma grande revolução na geografia do uso da terra”, na medida em que “a megalópole anuncia uma nova era na distribuição do habitat e atividades econômicas”. É a própria metropolização que determina esse movimento revolucionário por excelência, que aparece em germe nos anos 1950, mas somente em 1970 eclode num nível superior e em 1990 alcança a escala global, quando o processo de urbanização em si mesmo não explica a totalidade dos processos. Nas décadas de 1950 e 1960, a megalópole estava muito vinculada aos processos de urbanização e industrialização. Somente na década de 1970, com a emergência do “capitalismo metropolitano-financeiro” (LEOPOLDO, 2015), é que a megalópole passa por uma atualização e se vincula cada vez mais aos processos de metropolização e financeirização, que se expandem mundialmente na década de 1990. As novas formas espaciais definidas teoricamente na década de 1990 (cidade global, cidade-região global, metápole, exópole, pós-metrópole) trazem contribuições importantes para pensar os novos conteúdos da megalópole contemporânea.

Os Estados Unidos representam a origem da economia metropolitano-financeira, que determina essa época contemporânea. A hegemonia norte-americana⁷ construída por um longo período histórico permitiu que os processos constitutivos do capitalismo metropolitano-financeiro chegassem mais celeremente em grande parte dos lugares do planeta. A difusão em diferentes gradientes de velocidade e intensidade dos conteúdos metropolitanos e negócios financeiros projetados pelos Estados Unidos transformou

7 David Harvey (2004, p. 42) explica a consagração do imperialismo norte-americano e destaca que “os Estados Unidos vêm há muitos anos exercendo inegavelmente a liderança da parte do mundo dedicada à acumulação interminável do capital, tendo por conseguinte disseminado amplamente suas maneiras de fazer negócios. (...) Boa parte do resto do mundo tem sido levada a embarcar política, econômica e culturalmente na globalização por meio da americanização. (...) A emulação do consumismo, dos modos de vida, das formas culturais e financeiras norte-americanas tem contribuído globalmente para o processo de acumulação interminável do capital”.



bruscamente a economia urbano-industrial. Os Estados Unidos projetaram sua própria economia política como determinação necessária de seu imperialismo.

Assim, após a Segunda Guerra Mundial, a metropolização avança como processo capitalista necessário, no sentido do desenvolvimento regional desigual de um novo ciclo de crescimento econômico fundado na reprodução ampliada da metrópole. A Região Metropolitana de Nova York é o centro desse movimento personificado em Robert Moses. David Harvey (2010, p. 169) revela a nova lógica em curso:

Moses mudou a escala do pensamento sobre a urbanização, pensando a região metropolitana e não só a cidade. Por meio de um sistema de rodovias financiado pelo endividamento e por transformações de infraestrutura, com a suburbanização e uma total reengenharia (utilizando novas tecnologias de construção surgidas durante a guerra) não só da cidade, mas de toda a região metropolitana, ele definiu uma forma de absorver os excedentes de capital e mão de obra rentáveis. Esse processo de suburbanização que se expandiu geograficamente por todo o país com o desenvolvimento capitalista no Sul e Oeste, desempenhou um papel crucial na estabilização não só da economia dos EUA, mas também do capitalismo global centrado nos EUA depois da guerra.

Nessa dinâmica, a produção da região metropolitana ganha contornos concretos e permite a aceleração da rotação do processo de produção e acumulação do capital⁸. Isso só foi possível em Nova York, porque “os homens que a planejaram quiseram que fosse assim, como um tabuleiro em expansão”, onde “não existem fronteiras” (SENNETT, [1994] 1997, p. 290), abrindo caminho à produção da região⁹. De acordo com Richard Sennett ([1994] 1997, p. 291), a cidade “nasceu em uma vastidão de terras desocupadas, isto é, seu desenho antecedeu à povoação”, ao mesmo tempo em que seu “planejamento urbano ilimitado carece de um centro”. Logo, não é difícil imaginar que “a ausência de um ponto central e limites indefinidos possibilitam muitos locais de encontro” (SENNETT, [1994] 1997, p. 291). Nesse movimento, Nova York tende a se desenvolver como o reino da policentralidade e da integração regional de sua trama metropolitana em franca expansão com múltiplas possibilidades de conexão. No segundo quartel do século XX, o papel de Robert Moses foi central nesse sentido, ao construir uma rede metropolitana integrada com inúmeras conexões. A aventura megalomaníaca de Robert Moses foi duradoura, entre as décadas de 1920 e 1960. Em quase meio século, Robert Moses foi o principal protagonista da morte da cidade - tão bem registrada por Scorsese (1973) - e da produção da megalópole, que Jean Gottmann (1957) previu.

p. 1087

8 Sobre a compreensão mais específica da aceleração do giro do capital, ver David Harvey (1989), que atualiza o pensamento marxista a partir de uma leitura da produção do espaço. No sentido da compreensão mais aprofundada sobre esse movimento, ver o próprio Karl Marx ([1867] 1985). Sobre o movimento de produção do espaço metropolitano, Sandra Lencioni (1991) e Carlos (2001) evidenciam reflexões e processos-chaves a partir dos estudos da metrópole paulistana.

9 Richard Sennett ([1994] 1997, p. 290; 294) demarca certa cronologia da ocupação das terras de Nova York e sua região: “em 1811, as terras acima do Greenwich Village já estavam urbanizadas e em 1855 o complexo demográfico estendia-se além de Manhattan, em direção ao norte do Bronx e a leste do Queens”; “depois de 1945, as fazendas de batatas, em Long Island, a leste, e outras propriedades mais modestas, ao norte, foram ocupadas por grandes áreas residenciais e subúrbios; isso resultou na erosão do grande centro urbano, alongado pelos ‘dedos’ das vias de alta velocidade”.



O Parque Estadual e a praia de Jones Beach e as primeiras *parkways* do Norte e do Sul, que vão de Queens à Jones Beach em Long Island na década de 1920; a recuperação de milhares de parques, a criação de centenas de novos parques e de alguns zoológicos até 1934 e a construção do sistema metropolitano de rodovias, vias expressas, avenidas arborizadas e pontes a partir da década de 1930 foram ações de Robert Moses que modificaram radicalmente o espaço-tempo moderno, fundado na distância e na mobilidade para o espaço-tempo contemporâneo, fundado na velocidade e instantaneidade¹⁰. Constituiu-se pela primeira vez não só uma região metropolitana, mas uma verdadeira divisão metropolitana do trabalho em que a trama metropolitana de Nova York que abraçava um imenso espaço, a megalópole, estava articulada pela mobilidade da força de trabalho de diferentes pontos e dos subúrbios cada vez mais distantes, em ocupações nos próprios subúrbios, centralidades metropolitanas de segundo nível ou na metrópole global. No final dos anos 1950, a metrópole de Nova York passa a dominar por inteiro sua região metropolitana, ampliando sua presença e estabelecendo um espaço, que é a sua imagem e semelhança. Pela primeira vez, pode-se falar em espaço metropolitano, que constitui uma região para além da metrópole. A forma urbana metamorfoseia-se em forma metropolitana, com conteúdos vinculados à um novo momento da simultaneidade espacial, que aos poucos começa a ganhar notoriedade na prática e na teoria.

A metropolização concreta já nasce como um negócio, pois ela, desde a sua origem, constitui-se como política capitalista de produção do espaço, no sentido de permitir novos mecanismos de dinamização do capital nos Estados Unidos. Fórmula que depois será exportada para outros países, com intensidades diferentes e de acordo com os negócios em jogo. Nessa perspectiva, David Harvey (1989, p. 173) fala que “a radical transformação das economias metropolitanas (promovida pela suburbanização da manufatura e das residências) assim como a expansão para o sul e para o oeste, absorveram grandes quantidades de excedente de capital e de trabalho”. Influuiu para isto o fato de que “grande parte dos gastos militares desde a Segunda Guerra Mundial têm sido canalizados para localidades suburbanas e/ou de regiões meridionais” (GOTTDIENER, 1990, p. 73).

p. 1088

10 Marshall Berman ([1982] 1986) discute os principais momentos das obras de Robert Moses, que operavam na nova produção do espaço metropolitano. Marshall Berman ([1982] 1986, p. 280) fala que “a primeira grande realização de Moses, no apagar dos anos 20, foi a criação de um espaço público radicalmente diferente de tudo o que já existira em qualquer parte: o Parque Estadual da Jones Beach, em Long Island, logo após os limites da cidade de Nova York, ao longo do Atlântico” e lembra que essa praia antes era “um terreno pantanoso e inculto, inacessível e desconhecido”. “Jones Beach e as primeiras vias arborizadas de Moses em Long Island devem ser compreendidas no contexto do espetacular crescimento das atividades e da indústria do lazer durante o boom econômico dos anos 20” (BERMAN, [1982] 1986, p. 283). Mas, de fato, a rede metropolitana de circulação rodoviária de Nova York e seu entorno foi sua grande obra, no contexto da política do New Deal e da suburbanização. “Tratava-se de um sistema de rodovias, avenidas arborizadas e pontes que entrelaçaria o conjunto da área metropolitana: a pista elevada do West Side, estendendo-se de uma a outra ponta de Manhattan, através da nova ponte Henry Hudson (obra de Moses), passando pelo Bronx e tomando o rumo de Westchester; a Belt Parkway, que cruzaria toda a periferia do Brooklyn, do East River ao Atlântico, ligando-se a Manhattan por meio do túnel Brooklyn-Battery (Moses teria preferido uma ponte) e seguindo para a Southern State, e - justamente o núcleo do sistema - o projeto Triborough, uma rede colossal e complexa de pontes, acessos e avenidas que uniria Manhattan, o Bronx e Westchester a Queens e a Long Island. Esses projetos eram incrivelmente dispendiosos e mesmo assim Moses conseguiu persuadir Washington a financiar a maior parte deles. (...). Eles ajudaram, como disse Moses, a ‘entretecer os fios perdidos e os cordões dispersos da tapeçaria viária metropolitana de Nova York’ e a fornecer a essa área notavelmente complexa a unidade e a coerência que jamais teve” (BERMAN, [1982] 1986, p. 285).



Assim, a metropolização avançava por todos os continentes nas décadas seguintes. A chamada crise urbana dos anos 1960, que mobilizou a população de inúmeros países, fermentou novos sentidos à metropolização. Naquele momento, apesar do grito constituir-se em direção à uma “revolução urbana”, no sentido dado por Henri Lefebvre ([1970] 1972), a partir de então os principais movimentos sociais urbanos passaram política e espacialmente a ter o caráter de movimentos sociais metropolitanos. As mobilizações dos indivíduos se resolvia em uma rede de cidades, numa região metropolitana.

O crescimento periférico, o avanço das desigualdades e as disparidades regionais determinadas pela polarização exercida pela metrópole e seus espaços metropolitanos não foi apenas um dos principais motivadores dos movimentos sociais, mas os ingredientes fundamentais para que, diante da insatisfação das populações metropolitanas, a metropolização se tornasse uma política de Estado. Nessa direção, na década de 60, uma política da DATAR (Delegação interministerial da Reorganização do Território e da Atratividade Regional), órgão de planejamento urbano e regional do governo francês, ambicionava desenvolver metrópoles de equilíbrio para aliviar a concentração de Paris. Henri Lefebvre ([1985] 2013, 124) critica firmemente tal artifício político, absolutamente impregnado de interesses econômicos, promovido no território francês.

Projetava-se a construção de “metrópoles de equilíbrio” em torno de Paris e de algumas regiões. Não faltavam meios, nem ambições, à delegação ao ordenamento do território e das regiões, organização potente e centralizada: produzir um espaço nacional harmonioso, pôr um pouco de ordenação na urbanização “selvagem”, apenas obedecendo à procura de lucros. Atualmente, ninguém ignora que essa tentativa original de planificação (que não coincidia nem com os planos por balanços-matérias, nem com o controle estatista do emprego de capitais, ou seja, a planificação pela via financeira) foi rompida, reduzida a quase nada pelo neoliberalismo, mal reconstituída depois.

p. 1089

Fica claro que a finalidade da política das “metrópoles de equilíbrio” era uma regionalização metropolitana da França. A reprodução de espaços metropolitanos no território nacional tornou-se um grande negócio. Isso não foi diferente no território inglês, onde no mesmo período foi criado na Inglaterra “o Conselho da Grande Londres” pelo Ato do Governo de Londres de 1963, na busca de promover um planejamento integrado de Londres e sua região metropolitana, produzindo assim um espaço metropolitano instrumental.

Mais tarde, a Inglaterra começa a empreender uma organização política baseada na estrutura metropolitana e não metropolitana nacional. Em 1974, foi criado um novo sistema dual de escalas de municípios e distritos na Inglaterra e País de Gales. O primeiro nível era composto por seis condados metropolitanos (excetuando-se a “Grande Londres”), subdivididos em distritos metropolitanos, representando as regiões intensamente urbanizadas e conurbadas. O segundo eram os distritos de áreas não metropolitanas, que tinham menos poderes do que os metropolitanos. Assim, constituiu-se a correlação de forças no Reino Unido, que tende a consolidar nos dias atuais as estratégias do capital em determinadas regiões pelo diálogo com a dimensão metropolitana, cujo sentido é a difusão.



Ambas as políticas francesas e inglesas (a da metrópole de equilíbrio e do Conselho da Grande Londres, conselhos distritais metropolitanos e não metropolitanos) foram revogadas, respectivamente, em 1982 e 1986. O fortalecimento do neoliberalismo solicitava uma nova concentração da ordem metropolitana. Todavia, de algum modo seus vestígios persistem sobre o processo de metropolização em curso nos dois países, em toda a Europa e no mundo. Tais casos exemplificam a metropolização como negócio, isto é a metropolização como estratégia do capital, que situa o problema da megalópole.

A ARTICULAÇÃO DO ALPHAVILLE COM O MERCADO DE CAPITAIS E A FINANCEIRIZAÇÃO IMOBILIÁRIA NA MEGARREGIÃO RIO DE JANEIRO-SÃO PAULO

No Brasil, data de 1973 a criação das regiões metropolitanas, uma política de Estado de desconcentração concentrada dos investimentos e infraestruturas. Nesse ano são criadas as regiões metropolitanas de Belém, Fortaleza, Recife, Salvador, Belo Horizonte, São Paulo, Curitiba e Porto Alegre, e, em 1974, a do Rio de Janeiro é incorporada. Com essa política do espaço, como vimos, busca-se a desconcentração relativa de São Paulo, no sentido de dotar outros pontos do território nacional de possibilidades de atração de investimentos e atividades industriais, comerciais e financeiras. Apesar do dito sucesso da política, isso não significou o fim da centralidade econômica São Paulo. Quanto mais a metropolização brasileira avançou nas, pelas e para além das regiões metropolitanas criadas, mais a metrópole paulistana fortalecia seu poder e controle econômico, tendo em vista que, especialmente com relação à dispersão das unidades fabris, “o ‘quartel-general’ das empresas envolvidas neste processo de mobilidade espacial do capital se manteve assentado, sobretudo, em São Paulo”, de acordo com Sandra Lencioni (1991, p. 97).

p. 1090

O caso brasileiro identifica a metropolização como negócio, no sentido de, pela política de Estado convertida em política do espaço, ampliar o poder das metrópoles e difundir a sua lógica por um amplo espectro espacial. A metropolização concebida estrategicamente no plano empresarial e vivida de modo alienado pela sociedade metropolitana em constituição obnubila a produção do espaço metropolitano. Esse processo aparece como um enigma, posto que se apresenta enquanto uma centralidade abstrata e, no limite, uma transcentralidade global, que estabelece as formas da rede, conexão e integração, as simultaneidades próprias do espaço negativo produzido no capitalismo metropolitano-financeiro.

No Brasil, a integração metropolitana e regional entre São Paulo e Rio de Janeiro constitui uma megalópole¹¹. Sandra Lencioni (2015, p. 62) assinala que “podemos

11 Sandra Lencioni (2003, p. 37) explana a constituição da megalópole brasileira: “em direção ao Vale do Paraíba, ao longo da Rodovia Presidente Dutra, a paisagem revela uma sucessão de cidades margeadas por estabelecimentos industriais de grande porte. Jacareí, São José dos Campos, Taubaté, Pindamonhangaba e Guaratinguetá, até Volta Redonda. A Serra das Araras interrompe esse contínuo urbano que volta a se adensar logo que ultrapassa seus contrafortes, praticamente conurbando Nilópolis, São João do Meriti, até o Rio de Janeiro e Niterói”. Marcelo Lopes de Souza (2003) aponta vários argumentos contrários à possibilidade de se falar de uma megalópole Rio-São Paulo. “Mais consistente, por conseguinte, que o eixo Rio-São Paulo, em matéria de megalópole, seria o eixo formado pelas metrópoles de Campinas, São Paulo e Santos” (SOUZA, 2003, p. 38). Concordamos com Sandra Lencioni (2003, p. 36) com relação ao “esboço de uma megalópole”, mas a problematização dos limites do conceito dimensionados por Marcelo Lopes de Souza (2003) e outros pesquisadores devem ser contemporizados.



afirmar que a nebulosa urbana que estamos examinando [Rio-São Paulo] constitui uma megarregião”, ao mesmo tempo em que, “de certa forma, ela é uma megalópole, desde que se atualize esta terminologia e alguns elementos de seu conteúdo clássico, sendo agora vista como uma megalópole contemporânea”.

Para Sandra Lencioni (2015, p. 61), a megarregião constitui “uma macroestrutura fortemente integrada pelo capital e pelo trabalho, na qual as cidades e os arredores estão bastante conectados, além de apresentar fortes vínculos com a dinâmica global”. Ela reitera no caso da megarregião Rio de Janeiro-São Paulo¹² “o caráter super-metropolitano” que Jean Gottmann (1957, p. 189) aponta originalmente para o caso de uma vasta área da costa litorânea do Nordeste americano, mas também se refere às diversas diferenças que há entre ambas as situações e temporalidades. Sandra Lencioni (2015, p. 62) esclarece que a primeira diferença é que a megarregião apresenta “uma forma híbrida e não apenas linear”, e outros dois aspectos enfatizam a importância da rede de circulação imaterial e das relações globais e não mais apenas dos eixos de circulação viária e dos vínculos internacionais do passado, assim como postulava a perspectiva gottmanniana, que é do início da segunda metade do século passado, onde haviam o predomínio de outras determinações e contradições.

As metrópoles são cada vez mais os elos fundamentais do processo de acumulação do capital financeiro. Algumas delas expandem-se a tal magnitude que se integram com outras metrópoles, que, dependendo da complexidade da nova forma espacial e seus conteúdos, podem assumir a dimensão de uma megalópole, cuja vida cotidiana se transforma radicalmente. Sandra Lencioni (2015) define as diferenças e similaridades entre a metrópole e a megalópole. Para ela, “uma megalópole se constitui como uma região urbana de grande extensão territorial com heterogeneidades e descontinuidades diferentes das de uma metrópole quanto à forma e à estrutura espacial”, no entanto “se a forma e estrutura espacial de uma megalópole são diferentes das de uma metrópole, as funções urbanas desempenhadas pelas metrópoles e

p. 1091

12 Aqui utiliza-se a regionalização da megarregião desenvolvida por Sandra Lencioni (2015, p. 62-64): “Rio de Janeiro-São Paulo constituem uma megarregião. Essa megarregião compreende a cidade-região de São Paulo, com 167 municípios, cujo núcleo, a metrópole de São Paulo, se constitui como uma cidade global de segundo nível. Essa cidade-região, também conhecida como macrometrópole paulista, contém outras formações espaciais. A primeira a mencionar diz respeito às regiões metropolitanas, que são em número de 5. A região metropolitana de São Paulo (metrópole: São Paulo) a de Campinas (metrópole: Campinas), a de Sorocaba (metrópole: Sorocaba), a do Vale do Paraíba e Litoral Norte (metrópole: São José dos Campos), a região metropolitana de Sorocaba (metrópole: Sorocaba) e a da Baixada Santista (metrópole: Santos). Têm, ainda, duas outras formações espaciais: as aglomerações urbanas e as microrregiões. As aglomerações urbanas, são em número de 2. A aglomeração urbana de Jundiaí e a aglomeração urbana de Piracicaba. A terceira formação espacial é relativa à microrregião Bragantina. Essa megarregião é constituída, também, pela região metropolitana do Rio de Janeiro e seu entorno, com 45 municípios. O núcleo dessa Região Metropolitana é a metrópole do Rio de Janeiro, uma metrópole primaz. Compreende a mesorregião Região Metropolitana do Rio de Janeiro com 21 municípios. O entorno da região metropolitana compreende a mesorregião do Sul Fluminense que contém as microrregiões: Vale do Paraíba Fluminense (com 9 municípios, sendo a cidade principal: Volta Redonda), Barra do Piraí (com 3 municípios, sendo a cidade principal: Barra do Piraí) e Baía da Ilha Grande (com 2 municípios, sendo a cidade principal: Angra dos Reis). Compreende, também, a microrregião Serrana (com 3 municípios, sendo a cidade principal: Petrópolis) e a microrregião dos Lagos (com 7 municípios, sendo a cidade principal: Cabo Frio). Além de 5 municípios: Paracambi, Seropédica, Itaguaí, Cachoeiras de Macacu e Rio Bonito, que não estão inseridos em nenhuma das microrregiões previamente citadas. Paracambi, pertencente à microrregião de Vassouras; Seropédica e Itaguaí à microrregião de Itaguaí; Cachoeiras de Macacu à microrregião de Serra Verde Imperial e Rio Bonito à microrregião Macacau-Caceribu”.



megalópoles não são muito distintas” (LENCIONI, 2015, p. 52). As metrópoles (metrópoles-região), especialmente as megalópoles (megaregiões), são cada vez mais laboratórios de uma nova geografia econômica, que se consolidam pelos processos concomitantes de globalização, metropolização e regionalização. Essa nova geografia econômica acirra as contradições e acrescenta novas, especialmente vinculadas ao mercado de capitais e ao processo de financeirização imobiliária. Na megaregião Rio de Janeiro-São Paulo¹³, essa nova geografia econômica se materializa como expressão mais acabada do capitalismo metropolitano-financeiro.

A financeirização da produção do loteamento fechado Alphaville, uma forma imobiliária metropolitana, que é um importante indício do processo de metropolização regional, se estabelece criticamente na megaregião Rio de Janeiro-São Paulo, embora esteja por quase todo território brasileiro. O Alphaville aparece no movimento crítico de implosão-explosão de São Paulo no começo da década de 1970 com um processo de financiamento da produção imobiliária da exclusividade nada ortodoxo. A moeda de troca para o financiamento da produção do Alphaville foi uma apólice de seguros da vida de ambos os sócios, Renato Albuquerque e Yojiro Takaoka, como garantia para o empréstimo, concedido por Aron Birmann do falido Crefisul. Ou seja, a produção do Alphaville esteve articulada desde seus prolegômenos à remuneração dos juros do capital bancário, a origem do capital financeiro. Desde a assinatura em 1973 do contrato de aquisição do terreno em Barueri e da obtenção do empréstimo até a contemporaneidade da expansão difusa sob o comando de grandes fundos de investimentos imobiliários, o produto imobiliário Alphaville opera no processo de metropolização regional do território brasileiro, corroborando na produção e redefinição permanente das fronteiras das redes de regiões metropolitanas, metrópoles-região e da megaregião Rio de Janeiro-São Paulo.

p. 1092

A partir de relação cada vez mais profunda entre o imobiliário e o financeiro, que aparece como uma espécie de fundo informal de investimentos imobiliários (chamado de poupança imobiliária) do Alphaville Residencial 5 em 1981 e tende a se fortalecer com a constituição por meios legais do Fundo Campinas de Investimento Imobiliário em 1996, o processo de metropolização regional tende a se realizar como condição e produto da financeirização imobiliária. A mudança da lógica de valorização do capital só é possível com a produção do metropolitano, que opera na emergência de novas formas espaciais constituídas para as novas estratégias de acumulação. Algumas dessas formas espaciais metropolitanas, como os loteamentos fechados, os *shopping centers*, os galpões de logística, os condomínios industriais, têm uma tendência de se reproduzirem no compasso da lógica financeira. Os loteamentos fechados deliberadamente são umas dessas formas espaciais metropolitanas que operam na produção e ampliação das fronteiras das regionalizações do capital.

A lógica da financeirização impera, sobretudo quando a empresa Alphaville Urbanismo S.A., criada após o fim da Construtora Albuquerque Takaoka, é incluída no

13 Os esforços do Estado em ampliar a potência da megalópole brasileira são notórios com a duplicação, modernização e concessão privada da Rodovia Dutra que liga São Paulo e Rio de Janeiro, o deslocamento da sede do Banco Central do Brasil de Brasília para o Rio de Janeiro, os estudos para a proposta de licitação do trem-bala ligando as metrópoles: Campinas-São Paulo-Rio de Janeiro. Assim, busca-se continuar a centralização da gestão do espaço metropolitano e do capital financeiro na megalópole brasileira em constituição.



portfólio de investimentos da incorporadora Gafisa S.A., que adquire 60% de participação em 2006. A Gafisa S.A. fez um *Initial Public Offering* (IPO) na Bolsa de Valores, Mercadorias e Futuros de São Paulo (BM&FBovespa) em 2006 e no ano seguinte fez uma nova oferta pública de ações na *New York Stock Exchange* (NYSE). Desde 2013, a empresa Alphaville Urbanismo S.A. é controlada pelos grupos de investimentos, consultoria financeira e gestão de fundos Blackstone Real Estate Advisors L.P. (empresa americana) e Pátria Investimentos Ltda. (empresa brasileira), que juntos detêm 70% de participação, e Gafisa S.A., que conta com os outros 30%.

Nesse movimento de financeirização imobiliária e articulação com o mercado de capitais, o produto imobiliário Alphaville já está presente, no interior da megarregião Rio de Janeiro-São Paulo, em 10 municípios paulistas (Barueri, Santana de Parnaíba, Carapicuíba, Campinas, Votorantim, Itu, São José dos Campos, Jundiaí e Piracicaba) e 5 cariocas (Rio de Janeiro, Maricá, Volta Redonda, Resende e Cabo Frio). Os loteamentos fechados Alphaville em Barueri e Santana do Paraíba e o Alphaville Granja Viana na Região Metropolitana de São Paulo; Alphaville Campinas e Alphaville Dom Pedro na Região Metropolitana de Campinas; Alphaville Nova Esplanada e Alphaville Castello na Região Metropolitana de Sorocaba; Alphaville São José dos Campos na Região Metropolitana do Vale do Paraíba e Litoral Norte; Alphaville Jundiaí na Aglomeração Urbana de Jundiaí e Alphaville Piracicaba na Aglomeração Urbana de Piracicaba no Estado de São Paulo; Alphaville Barra da Tijuca e Terras Alphaville Maricá na Região Metropolitana do Rio de Janeiro; Alphaville Volta Redonda e Terras Alphaville Resende na microrregião do Vale do Paraíba Fluminense e Terras Alphaville Cabo Frio na microrregião dos Lagos no Estado do Rio de Janeiro expandem e reproduzem a megarregião Rio de Janeiro-São Paulo.

Cada um desses 14 produtos imobiliários Alphaville possui um ou mais residenciais e às vezes apresentam também um centro comercial, constituindo grandes eixos de espraiamento das cidades, metrópoles, aglomerações urbanas e regiões metropolitanas. Bem como, eles operam na constituição das regionalizações internas e no processo de integração espacial da megarregião Rio de Janeiro-São Paulo. Assim, a produção e difusão do Alphaville pela megarregião Rio de Janeiro-São Paulo é um processo importante para pensar a produção dessa região de outra natureza e, simultaneamente, iluminar a atualização do conceito de megalópole.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A megarregião Rio de Janeiro-São Paulo constitui-se como um momento do conceito da megalópole contemporânea, que não se fundamenta mais na relação entre urbanização e industrialização, mas entre metropolização e financeirização. O conceito atualizado de megalópole possibilita revelar as contradições do processo de metropolização regional, que constitui uma rede metropolitana universal de grandes regiões de caráter metropolitano e super-metropolitano, os espaços de valorização por excelência do capitalismo metropolitano-financeiro. A dinâmica contraditória de produção da megarregião Rio de Janeiro-São Paulo evidencia a magnitude e complexidade do peso dessa região na economia política nacional e mundial, como expressão suprema das lógicas de territorialização da acumulação do capital, bem como os novos fundamentos e contradições da vida cotidiana na megalópole contemporânea.

p. 1093



Nesse sentido, a megarregião Rio de Janeiro-São Paulo é entendida pela nova lógica da região a partir de uma perspectiva crítica, no qual a megalópole constitui-se enquanto uma região especial com fronteiras sempre em processo, inacabadas, descontínuas, produto do processo de implosão-explosão da metrópole em seu nível mais determinado, na medida em que se regionalizam as novas formas e conteúdos da metrópole, acirrando a centralização do capital e as desigualdades regionais. A partir da leitura da difusão e produção dos loteamentos fechados Alphaville, cada vez mais articulada ao mercado de capitais e a financeirização imobiliária, a megarregião Rio de Janeiro-São Paulo ilustra a nova lógica da economia política contemporânea e da vida cotidiana, que está assentada na simultaneidade entre metropolização e financeirização.

REFERÊNCIAS

- BERMAN, Marshall. Tudo que é sólido se desmancha no ar. [1ª ed. 1982]. São Paulo: Companhia das Letras, 1986.
- CARLOS, Ana Fani Alessandri. Espaço-Tempo na Metrópole: a fragmentação da vida cotidiana. São Paulo: Contexto, 2001.
- DE MATTOS, Carlos. Santiago de Chile, Globalización y Expansión Metropolitana: lo que existía sigue existiendo. São Paulo em Perspectiva, vol. 14, n. 4, 2000.
- GOTTDIENER, Mark. A teoria da crise e a reestruturação sócio-espacial: o caso dos Estados Unidos. In: VALLADARES, Licia; PRETECEILLE, Edmond (orgs.). Reestruturação Urbana: tendências e desafios. São Paulo: Nobel, 1990.
- GOTTMANN, Jean. Megalopolis or the Urbanization of the Northeastern Seaboard. Economic Geography, vol. 33, n. 3, 1957.
- HARVEY, David. The Condition of Postmodernity: an inquiry into the origins of cultural change. New York: Blackwell, 1989.
- HARVEY, David. The Enigma of Capital: and the crises of capitalism. New York: Oxford, 2010.
- HARVEY, David. O novo imperialismo. São Paulo: Loyola, 2004.
- LEFEBVRE, Henri, 2013. Prefácio – A Produção do Espaço. [1ª ed. 1985]. Estudos Avançados, n. 79.
- LEFEBVRE, Henri. De lo rural a lo urbano. Barcelona: Península, 1971.
- LEFEBVRE, Henri. O direito à cidade. [1ª ed., 1968]. São Paulo: Centauro, 2001.
- LEFEBVRE, Henri. La revolución urbana. [1ª ed., 1970]. Madrid: Alianza, 1972.
- LENCIONI, Sandra. Metropolização do espaço e a constituição de megarregiões. In: FERREIRA, Álvaro; RUA, João; MATTOS, Regina Célia de (orgs.). Desafios da Metropolização do Espaço. Rio de Janeiro: Consequência, 2015b.
- LENCIONI, Sandra. Reestruturação Urbano-Industrial: Centralização do Capital e Desconcentração da Metrópole de São Paulo. A Indústria Têxtil. 1991. Tese (Doutorado em Geografia Humana) – Programa de Pós-Graduação em Geografia Humana, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1991.
- LENCIONI, Sandra. Uma nova determinação do urbano: o desenvolvimento do processo de metropolização do espaço. In: CARLOS, Ana Fani Alessandri; LEMOS, Amália Inês Geraiges (orgs.). Dilemas urbanos: novas abordagens sobre a cidade. São Paulo: Contexto, 2003.
- LEOPOLDO, Eudes. The space in transition: from urban-industrial economy to metropolitan-financial economy. In: MOORE CHERRY, Niamh; PIÑEIRA MARTIÑAN, Maria José (orgs.). Addressing Complex Urban Challenges: social, economic and cultural transformations in the city. Santiago de Compostela: IDEGA/USC, 2015.

p. 1094



20
ANOS
1998 | 2018

**OBSERVATÓRIO
DAS METRÓPOLES**

Instituto Nacional de Ciência e Tecnologia

EIXO 1 TERRITÓRIO

SESSÃO 1.3 MEGARREGIÃO

MARX, Karl. O Capital: crítica da economia política. Vol. I. [1ª ed., 1867]. 2. ed. São Paulo: Nova Cultural, 1985.

RUFINO, Maria Beatriz Cruz; PEREIRA, Paulo César Xavier. Segregação e produção imobiliária na metrópole latino-americana: um olhar a partir da cidade de São Paulo. In: LENCIONI, Sandra; VIDAL-KOPPMANN, Sonia; HIDALDO, Rodrigo; PEREIRA, Paulo César Xavier (orgs.). Transformações sócio-territoriais nas metrópoles de Buenos Aires, São Paulo e Santiago. São Paulo: FAUUSP, 2011.

SENNETT, Richard. Carne e Pedra: o corpo e a cidade na civilização ocidental. [1ª ed.: 1994]. Rio de Janeiro: Record, 1997.

SOUZA, Marcelo Lopes de. ABC do Desenvolvimento Urbano. Rio de Janeiro: Record, 2003.

p. 1095



A IMIGRAÇÃO INTERNACIONAL CONTEMPORÂNEA NOS MUNICÍPIOS DA MACROMETRÓPOLE PAULISTA

Luís Felipe Aires Magalhães

PUCSP/ Observatório das Metrópoles/Observatório das Migrações em
São Paulo.

lufeaires@gmail.com

Rosana Baeninger

NEPO/UNICAMP/Observatório das Migrações em São Paulo
baeninger@nepo.unicamp.br

Natália Belmonte Demétrio

NEPO/UNICAMP/ NEPO/UNICAMP/Observatório das Migrações em
São Paulo

natalia@nepo.unicamp.br

Jóice de Oliveira Santos Domeniconi

IFCH/NEPO/UNICAMP/Observatório das Migrações em São Paulo
joicedomeniconi@nepo.unicamp.br

p. 1096



INTRODUÇÃO

A expansão, diferenciação e articulação das estruturas urbanas no estado de São Paulo têm produzido importantes transformações econômicas, sociais e espaciais, resultando, recentemente, na formação da macrometrópole paulista (EMPLASA, 2012). A constituição desta região traz evidentes impactos na estrutura do emprego, na redistribuição dos recursos econômicos e sociais e na própria mobilidade populacional especialmente em um contexto em que o Brasil passa a ser ao mesmo tempo espaço de destino, trânsito e origem da migração internacional (BAENINGER, 2017).

A macrometrópole paulista é uma região formada por 174 municípios em 5 regiões metropolitanas (São Paulo, Campinas, Sorocaba, Baixada Santista e Vale do Paraíba e Litoral Norte), duas aglomerações urbanas (Piracicaba e Jundiaí) e uma micro região (Bragantina) (EMPLASA, 2012). Esses 174 municípios equivalem a 27% do total de municípios do estado de São Paulo e neles residem 30,27 milhões de pessoas (74% da população do estado e 16% da população brasileira) (EMPLASA, 2012).

Este artigo tem como objetivo analisar a inserção dos municípios da macrometrópole paulista na dinâmica das migrações internacionais contemporâneas. Em outros termos, buscaremos refletir sobre como as estruturas socioeconômicas que inserem estes municípios na divisão internacional do trabalho têm atraído e absorvido imigrantes internacionais, de diversas nacionalidades. Objetivamos, com isso, elaborar um panorama da imigração internacional na macrometrópole paulista nas primeiras décadas do século XXI, destacando as nacionalidades, setores de atividade econômica e o perfil sócio-demográfico do imigrante.

No presente artigo, buscaremos avaliar ainda como as migrações internacionais associam a macrometrópole paulista a cadeias mercantis de valor, dentro da divisão internacional do trabalho, elemento fundamental para uma melhor caracterização das transformações pelas quais passam esses territórios e de sua vinculação a fluxos internacionais, neste caso também de pessoas.

A metodologia deste artigo concilia revisão teórica dos estudos sobre a macrometrópole paulista e pesquisa em bancos de dados sociais, econômicos e demográficos de modo a, inicialmente, traçar um perfil da imigração internacional contemporânea na região. Para tanto, utilizaremos informações do Sistema Nacional de Cadastro e Registro de Estrangeiros (SINCRE), da Polícia Federal, que nos fornece um panorama sobre o total de registros de novos imigrantes internacionais entre 2000 e 2016 nos municípios considerados e da Relação Anual de Informações Sociais do Ministério do Trabalho e Previdência Social (RAIS-MTPS), que permite apreender elementos da inserção laboral apresentada pelos imigrantes internacionais no mercado formal brasileiro.

A MACROMETRÓPOLE PAULISTA COMO ESPAÇO DA IMIGRAÇÃO INTERNACIONAL

O artigo parte do seguinte problema de pesquisa: como a imigração internacional contemporânea é condicionada pela estrutura econômica e social da macrometrópole paulista? Nossa hipótese é a de que essa presença imigrante guarda intensa relação com processos oriundos do município de São Paulo, precisamente a **reconversão econômica**, que teria alterado não apenas a estrutura econômica e social da capital paulista como também de sua região metropolitana e, nos últimos 30 anos, da própria

p. 1097



macrometrópole paulista, repercutindo de forma decisiva não apenas na estrutura do emprego como também na estrutura social e na mobilidade populacional na região.

A construção analítica da macrometrópole paulista, porém, não é recente, pois envolve um debate teórico-metodológico histórico na literatura brasileira, pautado, sobretudo, nas interpretações realizadas no período de 1980 e 2010 a respeito de processos como a urbanização dispersa e a reestruturação produtiva observada no estado de São Paulo (FARIA, 1981; CANO, 1988; PATARRA, 2003; TAVARES, 2018).

Faria (1981), ao avançar na análise conceitual e não apenas administrativa (enquanto elemento de gestão e administração pública) da macrometrópole, indica ser fundamental apreender critérios, como a definição de um marco limite de distância a partir da capital São Paulo. No entanto, a capacidade explicativa do conceito envolve, segundo o autor, necessariamente a apreensão do debate de diferentes áreas do conhecimento nas ciências sociais como o campo da urbanização, da geografia, economia e demografia (FARIA, 1981, p. 745).

Faria (1981) apreende, a partir de seu estudo, que ao longo do tempo a macrometrópole paulista foi um espaço de reprodução da divisão social do trabalho que desenvolveu, com o processo de urbanização, uma hierarquia funcional do espaço, que ganha representatividade a medida que a região se destaca em termos econômicos e demográficos no plano regional e nacional. Os movimentos migratórios foram fundamentais para estabelecer essas dinâmicas e essas hierarquias (FARIA, 1981; TAVARES, 2018).

Nesse cenário, nota-se uma mudança importante nas primeiras décadas do século XXI, especialmente relacionada ao desenvolvimento de uma indústria flexível e às transformações tecnológicas nos meios de comunicação, difusão da informação e na rapidez dos transportes (PELLEGRINO, 2003). Ainda que não haja uma superação da indústria fordista, é fundamental considerar a importância do desenvolvimento de uma indústria flexível que modifica a espacialidade e a temporalidade das relações entre o local, o regional e o global (HARVEY, 1992). Como apontam Bógus e Pasternak (2018), a rapidez no intercâmbio de informações entre a cadeia de comando das empresas e suas subsidiárias permite uma maior dispersão das plantas industriais. De modo que,

não é mais necessária a contiguidade física entre plantas industriais, pois o que garante sua integração são as redes informacionais e as redes de transportes de objetos. A implantação das indústrias obedece agora a uma nova lógica: pode estar em qualquer local onde se garantam fluxos de informação e infraestrutura de transportes (BÓGUS, PASTERNAK, 2018, p.65-66).

Não obstante, como ressaltam Baltar e Krein (2013), as diretrizes de organização da produção pautadas na flexibilidade e rapidez dificultam, a cada dia, a criação de empregos com nível de renda médio e implicam na ampliação de postos de trabalho temporários e de baixo nível de renda.

A partir do aporte teórico apresentado, entende-se que a dinâmica migratória seria em grande medida condicionada pela dinâmica urbana e econômica dos municípios que compõem a macrometrópole paulista, de modo que, diferentes modalidades migratórias (WENDEN, 2001) com ou sem conexões históricas (SEYFERTH, 2007) passam a se estabelecer e reconfigurar nesse espaço. Tais



processos responderiam, segundo Baeninger (2012), cada vez mais, às necessidades e demandas advindas tanto das origens como destinos dos fluxos migratórios.

Ademais, em uma sociedade voltada ao conhecimento (CASTELLS, 1996), compreende-se que as migrações internacionais aproximam espaços específicos, como a macrometrópole paulista, às cadeias mercantis de valor e a nichos étnicos de produção (PORTES e LANDOLT, 1996), dentro da divisão internacional do trabalho (HARVEY, 1992). Compreende-se essa relação como elemento fundamental para uma melhor caracterização das transformações pelas quais passam esses territórios e de sua vinculação à dinâmica de circulação internacional de capital, serviços, bens e, neste caso, também de pessoas (SASSEN, 1998).

Do ponto de vista da dinâmica estabelecida em São Paulo, mas que pode ser repensada para demais cidades da macrometrópole, Magalhães e Bógus (2018, p.1) defendem que “a migração é produto e produtora da forma com que se organiza o espaço urbano”, de modo que,

o espaço – ou o local que os diferentes fluxos ocuparão no espaço – é um elemento diferenciador importantíssimo dos fluxos, apontando seus distintos capitais sociais e econômicos – e suas distintas formas de produzir existência e território na cidade” (MAGALHÃES, BÓGUS, 2018, p.1)

Nesse sentido, o processo de reconversão econômica em um cenário de imigrações internacionais toma novas dimensões (MAGALHÃES, BÓGUS, 2018). Entendida enquanto um deslocamento “da força de trabalho entre os diferentes setores da economia”, em geral, da indústria para os setores de serviços e comércio a reconversão promove uma recomposição do mercado de trabalho, “expulsando trabalhadores de um perfil e absorvendo trabalhadores de outros perfis” (MAGALHÃES, BÓGUS, 2018, p.2). A presença e inserção sócio laboral dos imigrantes internacionais nessa lógica determinará e será determinada, também, pela inserção dos espaços da migração local em processos globais (BAENINGER, 2014).

A dimensão do fenômeno migratório nos municípios que compõem a Macrometrópole Paulista apresenta-se, com base no que foi apresentado, como um importante elemento explicativo e analítico ao fenômeno da reestruturação produtiva (PATARRA, BAENINGER, 2006) e da reconversão econômica (MAGALHÃES e BÓGUS, 2018) nessas localidades, sobretudo, nas primeiras décadas do século XXI. Novas temporalidades, nacionalidades, direções e composições são observadas nos fluxos migratórios que permeiam o cotidiano dessas cidades, especialmente, em um cenário em que se intensifica a Migração Sul-Sul (BAENINGER *et al*, 2018).

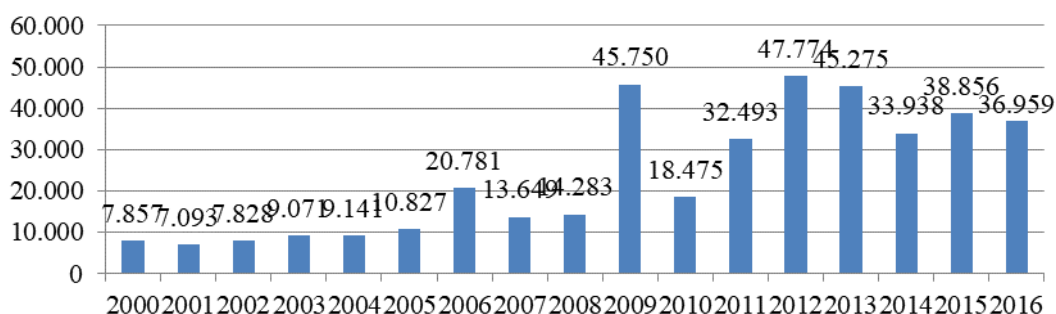
Segundo dados do Sistema Nacional de Cadastro e Registros de Estrangeiros (SINCARE) da Polícia Federal, entre 2000-2016 foram registrados mais de quatrocentos mil novos imigrantes internacionais¹⁴ nos municípios da Macrometrópole. Sendo que, desse montante, 36.959 foram apenas em 2016 (Gráfico 1).

14 Cabe ressaltar que esses dados dizem respeito àqueles imigrantes que permaneceram mais de 90 dias no país e que se registraram na polícia federal, enquanto portadores do Registro Nacional do Estrangeiro (RNE) e que, portanto, podem não estar mais no município/estado/país.



O Gráfico 1 apresenta informações acerca dos imigrantes internacionais registrados no SINCRE, segundo ano de registro entre 2000-2016 nos municípios da Macrometrópole Paulista.

Gráfico 1 – Imigrantes internacionais registrados (Registro Nacional do Estrangeiro - RNE) segundo ano de registro. Macrometrópole Paulista - 2000 - 2016



Fonte: Sistema Nacional de Cadastro e Registros (SINCRE)/Política Federal, 2000 - 2016. Tabulações Observatório das Migrações em São Paulo-NEPO/Unicamp.

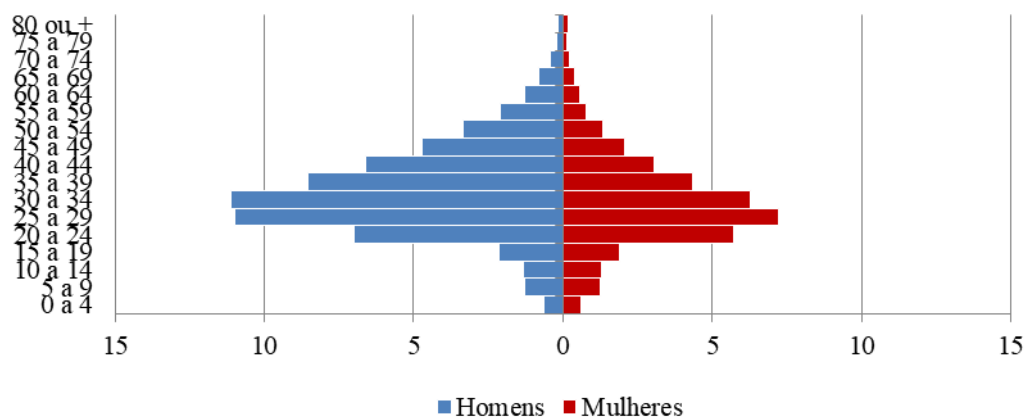
Nota-se, no geral, um processo de crescimento no número de registros anuais nos últimos dezesseis anos. Destaque para o ano de 2009, no qual foi concedida pelo governo brasileiro a anistia aos imigrantes internacionais que aqui estivessem e procurassem regularizar sua documentação, o que implicou em um aumento expressivo dos registros nesse ano.

Além do aumento absoluto na dimensão dos registros para imigrantes internacionais é interessante compreender, também, sua composição. O Gráfico 2 apresenta informações acerca dos imigrantes internacionais registrados no SINCRE entre 2000 e 2016, segundo idade e sexo.

É possível apreender que grande parte desses indivíduos encontra-se entre 20 e 44 anos, ou seja, uma faixa etária composta por jovens adultos economicamente ativos. Há ainda uma participação relativamente maior dos homens em relação às mulheres, sobretudo, nos grupos de 25 a 29 anos e de 30 a 34 anos.

p. 1100

Gráfico 2 – Imigrantes internacionais registrados (Registro Nacional do Estrangeiro - RNE) segundo idade e sexo. Macrometrópole Paulista, 2000-2016

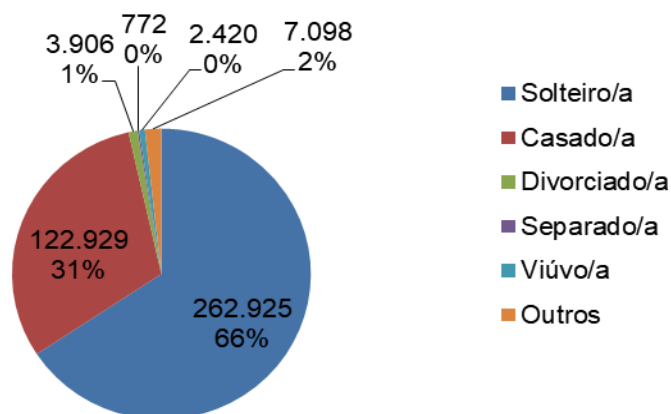


Fonte: Sistema Nacional de Cadastro e Registros (SINCARE)/Política Federal, 2000 - 2016. Tabulações Observatório das Migrações em São Paulo-NEPO/Unicamp.

Ademais, a base de dados do SINCARE permite a análise, para o período de 2000 a 2016, do estado civil apresentado pelos imigrantes internacionais que se registraram em algum dos municípios da Macrometrópole paulista. Avalia-se, a partir disso, que aproximadamente 66% dos imigrantes internacionais registrados no período eram solteiros(as), o que equivale a 262.925 pessoas. O segundo grupo com maior participação são os casados (as), com 31% dos registros, referentes a 122.929 imigrantes. Já com uma menor participação relativa e absoluta temos 3.906 divorciados(as) (1%) e o grupo “outros” com 7.098 imigrantes (2%).

p. 1101

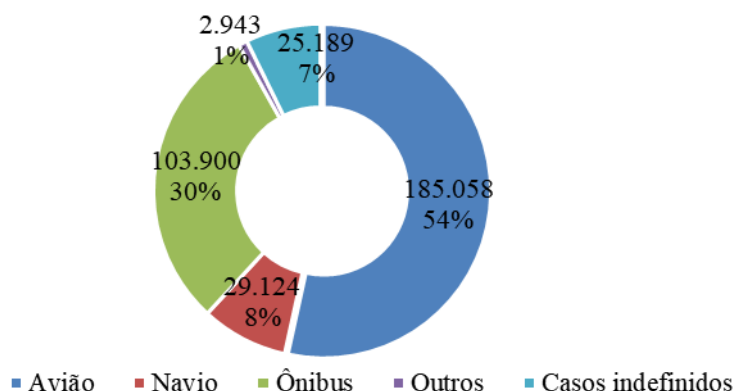
Gráfico 3 – Imigrantes internacionais registrados (Registro Nacional do Estrangeiro - RNE) segundo estado civil. Macrometrópole Paulista - 2000 – 2016



Fonte: Sistema Nacional de Cadastro e Registros (SINCARE)/Política Federal, 2000 - 2016. Tabulações Observatório das Migrações em São Paulo-NEPO/Unicamp.

Já o Gráfico 4 diz respeito ao meio de transporte utilizado para chegar ao Brasil pelos imigrantes que se registraram em algum município da Macrometrópole Paulista agora para o período de janeiro de 2000 à novembro de 2015.

Gráfico 4 – Imigrantes internacionais registrados (Registro Nacional do Estrangeiro - RNE) segundo meio de transporte utilizado para chegada no Brasil. Macrometrópole Paulista, 2000 – 2015



Nota: Informações referentes até novembro de 2015.

Fonte: Sistema Nacional de Cadastro e Registros (SINCARE)/Política Federal, 2000 - 2016. Tabulações Observatório das Migrações em São Paulo-NEPO/Unicamp.

De modo geral, sobressai a predominância do avião como meio de transporte utilizado por mais da metade dos imigrantes registrados, ou seja, 185.058 dos 346.214 (de 2000 a 2015). A seguir, temos o ônibus com a participação de 30%, ou 103.900 imigrantes, e o navio, com 8%, ou 29.124 imigrantes.

As nacionalidades, por sua vez, têm se mostrado cada vez mais diversas e refletem o crescimento das migrações sul-sul no país (BAENINGER *et al*, 2018), bem como, a presença de periféricos na periferia (BASSO, 2015; VILLEN, 2015). A tabela 1, abaixo, apresenta os imigrantes internacionais registrados entre 2000-2016 nas cidades da macrometrópole de São Paulo. Nota-se que, nos dezesseis anos considerados, os/as imigrantes que nasceram em países da América Latina e Caribe representaram 48,53% dos 400.050 totais, ou seja, 194.161. Sendo que, 23,77% dessa participação se deve aos bolivianos e bolivianas que se registraram na região, um total de 95.075 pessoas, e 5,36% aos 21.456 imigrantes advindos da República do Haiti.

Além disso, cabe destacar, também, a presença de imigrantes da República Popular da China na Macrometrópole Paulista, visto que eles foram o segundo grupo mais expressivo por país de nascimento, com 6,55% do total, ou 26.184 dos 400.050 imigrantes registrados entre 2000 e 2016.

p. 1102



**Tabela 1 – Imigrantes internacionais registrados (Registro Nacional do Estrangeiro - RNE) segundo principais países de nascimento.
Macrometrópole Paulista - 2000 – 2016**

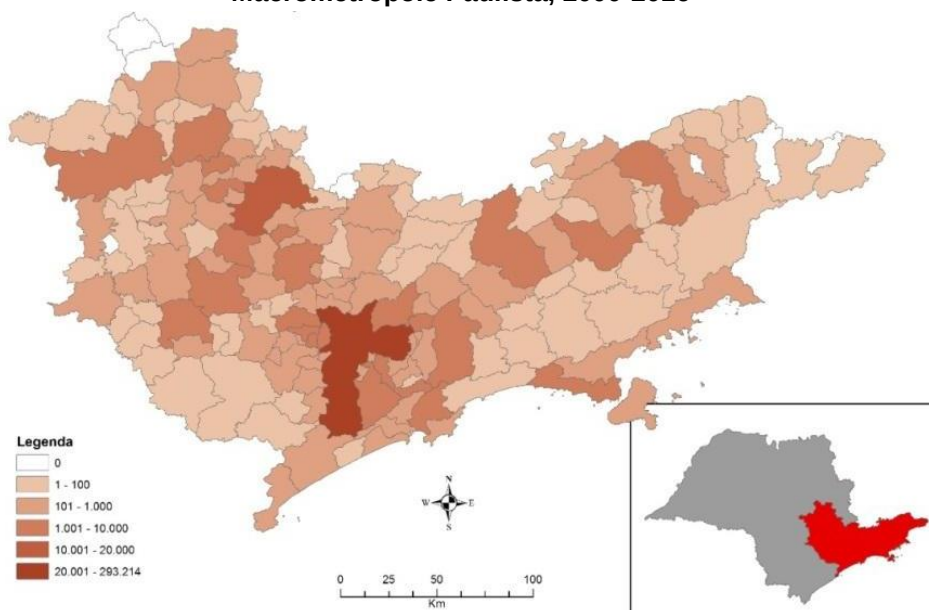
Países de nascimento	Total	Participação no Total
América Latina e Caribe	194.162	48,53
Argentina	16.427	4,11
Bolívia	95.075	23,77
Chile	6.513	1,63
Colômbia	14.350	3,59
Cuba	3.561	0,89
Equador	2.048	0,51
Honduras	1.249	0,31
Paraguai	10.924	2,73
Peru	17.077	4,27
República do Haiti	21.456	5,36
Uruguai	2.430	0,61
Venezuela	3.052	0,76
América do Norte	28.669	7,17
Canada	2.071	0,52
Estados Unidos da América	19.359	4,84
México	7.239	1,81
África	6.319	1,58
Angola	3.936	0,98
Nigéria	2.383	0,6
Ásia	80.311	20,08
Coreia Do Sul	9.808	2,45
Filipinas	9.719	2,43
Índia	9.382	2,35
Indonésia	5.347	1,34
Japão	14.411	3,6
Líbano	2.505	0,63
Republica Popular Da China	26.184	6,55
Síria	1.810	0,45
Taiwan	1.145	0,29
Europa	64.848	16,21
Alemanha	11.227	2,81
Bélgica	1.212	0,3
Espanha	9.466	2,37
França	10.649	2,66
Holanda	2.190	0,55
Inglaterra	3.467	0,87
Itália	8.795	2,2
Polônia	1.332	0,33
Portugal	10.634	2,66
Romênia	1.648	0,41
Rússia	1.445	0,36
Suécia	1.315	0,33
Suíça	1.468	0,37
Outros países	25.741	6,43
Total	400.050	100

p. 1103

Fonte: Sistema Nacional de Cadastro e Registros (SINCRE)/Política Federal, 2000 a 2016. Tabulações Observatório das Migrações em São Paulo-NEPO/Unicamp.

Não obstante, é fundamental observar que a distribuição espacial desses imigrantes não é homogênea e igualitária no espaço da Macrometrópole Paulista (MMP), pois, como discutido inicialmente, responde em grande parte a processos históricos, econômicos, sociais e culturais que ultrapassam as fronteiras do Estado-Nação e demandam articulações transnacionais para serem compreendidos (GUARNIZO *et al*, 2003).

Mapa 1 – Imigrantes internacionais registrados (Registro Nacional de Estrangeiro – RNE), segundo municípios. Macrometrópole Paulista, 2000-2016



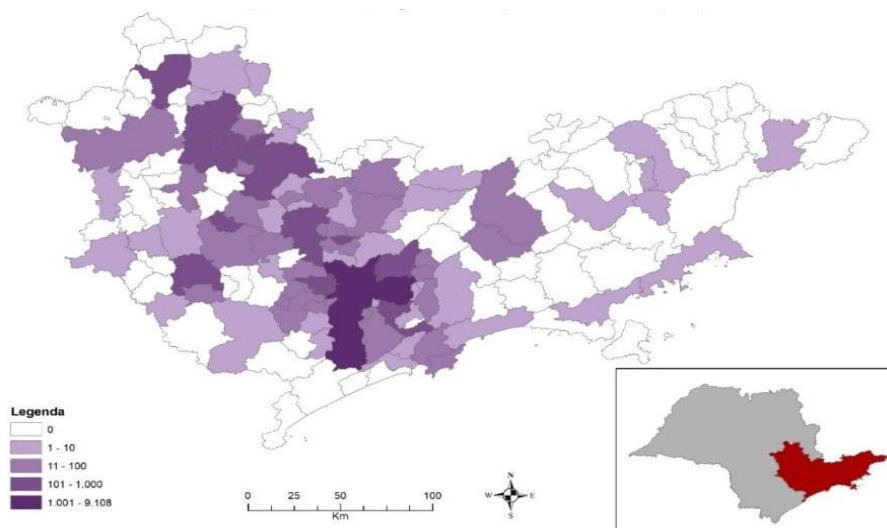
p. 1104

Fonte: Sistema Nacional de Cadastro e Registros (SINCARE)/Polícia Federal, 2000 - 2016. Tabulações Observatório das Migrações em São Paulo-NEPO/Unicamp.

Desse modo, o Mapa 1, apresenta a distribuição dos imigrantes internacionais registrados entre 2000 e 2016 na MMP. Ainda que a maior concentração seja observada na capital, São Paulo, e em Campinas-SP, nota-se a presença de imigrantes em praticamente todos os municípios considerados da MMP.

O Mapa 2 por sua vez apresenta a distribuição espacial na MMP dos 21.456 imigrantes internacionais nascidos no Haiti e que se registraram entre 2000 e 2016 na Polícia Federal. A maior parte desses registros encontra-se distribuída na porção centro-noroeste da MMP, com destaque para os municípios de São Paulo-SP, Campinas-SP, Americana-SP, Limeira-SP, Sumaré-SP, Sorocaba-SP, Rio Claro-SP, entre outros.

Mapa 2 – Imigrantes internacionais registrados (Registro Nacional de Estrangeiro – RNE) nascidos no Haiti, segundo municípios. Macrometrópole Paulista, 2000 – 2016

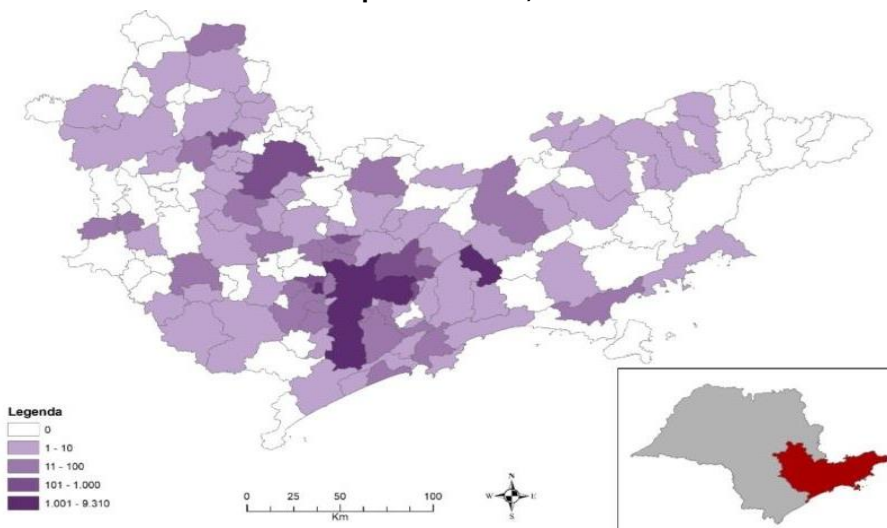


Fonte: Sistema Nacional de Cadastro e Registros (SINCRE)/Política Federal, 2000 a 2016. Tabulações Observatório das Migrações em São Paulo-NEPO/Unicamp.

Já o Mapa 3 mostra a mesma distribuição dos imigrantes nascidos na Bolívia de 2000-2016. Destaca-se a presença de bolivianos também em São Paulo, mas também em Campinas-SP, Guararema-SP e Americana-SP.

p. 1105

Mapa 3 – Imigrantes internacionais registrados (Registro Nacional de Estrangeiro – RNE) nascidos na Bolívia, segundo municípios. Macrometrópole Paulista, 2000 – 2016



Fonte: Sistema Nacional de Cadastro e Registros (SINCRE)/Política Federal, 2000 a 2016. Tabulações Observatório das Migrações em São Paulo-NEPO/Unicamp.

A partir do que foi apreendido, avalia-se que a MMP tem se inserido, cada vez mais, na rota das migrações internacionais que perpassam o estado de São Paulo. Não obstante, a capital, São Paulo, mantém-se como centro de importante concentração para os diferentes fluxos de imigrantes internacionais.

No que tange a inserção laboral desses imigrantes, as informações da Relação Anual de Informações Sociais (RAIS) fornecem dados relativos aos vínculos de trabalho



20
ANOS
1998 | 2018

OBSERVATÓRIO
DAS METRÓPOLES

Instituto Nacional de Ciência e Tecnologia

EIXO 1 TERRITÓRIO

SESSÃO 1.3 MEGARREGIÃO

ativos em 31/12/2017 nos municípios da Macrometrópole Paulista. Cabe ressaltar que não se trata do volume de imigrantes, mas dos registros de trabalho preenchidos pelas empresas, ou seja, não são contabilizados os profissionais inseridos no mercado informal ou que atuam como autônomos. Além disso, há possibilidade de que uma pessoa apresente mais de um registro de trabalho ativo.

Assim, a tabela 2 apresenta os registros ativos de imigrantes nos municípios da MMP segundo continente, nacionalidade e sexo no ano de 2017. Primeiramente, avalia-se a predominância da participação de homens nos 59.045 registros de imigrantes na MMP para 2017, sendo que, a razão de sexo do grupo é de 240,26, ou seja, para cada 100 mulheres imigrantes existem aproximadamente 240 homens. Elas são maioria apenas entre os registros para imigrantes de nacionalidade russa, com 66 mulheres e 45 homens.

Outra questão importante diz respeito, primeiramente, à preeminência relativa e absoluta de imigrantes latino-americanos e caribenhos no mercado de trabalho formal da MMP. Em segundo lugar, avalia-se a expressiva inserção laboral dos imigrantes de nacionalidade haitiana, visto que representaram 18,55% dos vínculos de trabalho ativos no ano para a região (10.952 em 59.045). Destaque para o predomínio de registros de homens, 8.936, em relação às mulheres, 2.016.

Assim como no SINCRE, os bolivianos também são uma parcela significativa dos registros de trabalho para imigrantes na RAIS que pode ser resultado de movimentos migratórios históricos ou não (BAENINGER, 2017). Só em 2017 o número de trabalhadores bolivianos foi de 4.266 e de bolivianas, 2.259, com um total de 6.525 registros. No entanto, argentinos, chilenos, peruanos e paraguaios também representam uma fatia importante do mercado.

Já entre os imigrantes de nacionalidade própria do continente africano ressaltamos os angolanos, com 1.629 registros; entre os asiáticos predominam Japoneses; com 2.129; Chineses, com 2.110 e Bengaleses com 1.504 vínculos ativos em 2017. Finalmente, entre os europeus, temos a importante inserção laboral dos portugueses, com 4.619 vínculos ativos no ano, dos quais 3.043 são de homens e 1.576 de mulheres. Entre os imigrantes desse continente sobressaem, também, os de nacionalidade espanhola, francesa e italiana.

p. 1106



Tabela 2 – Vínculos ativos em 31/12 no mercado de trabalho formal para imigrantes segundo continentes, nacionalidades e sexo. Macrometrópole Paulista, 2017

Continentes e Nacionalidades	Sexo		Total
	Homens	Mulheres	
América Latina e Caribe	22.937	9.479	32.416
Argentina	2.063	1.084	3.147
Boliviana	4.266	2.259	6.525
Chilena	1.750	976	2.726
Colombiana	800	494	1.294
Equatoriana	85	43	128
Haitiana	8.936	2.016	10.952
Paraguaia	1.234	711	1.945
Peruana	1.522	747	2.269
Uruguaia	581	354	935
Venezuelana	490	337	827
Outras Latino-Americanas	1.210	458	1.668
América do Norte	841	464	1.305
Canadense	123	61	184
Norte-Americana	718	403	1.121
África	3.386	808	4.194
Angolana	1.221	408	1.629
Congolesa	497	145	642
Ganesa	41	5	46
Senegalesa	39	6	45
Sul-Africana	322	74	396
Outros Africanas	1.266	170	1.436
Ásia	4.936	2.385	7.321
Bengalesa	1.122	382	1.504
Chinesa	1.281	829	2.110
Coreana	450	288	738
Indiana	177	27	204
Japonesa	1.445	684	2.129
Paquistanesa	83	10	93
Outras Asiáticas	378	165	543
Europa	7.871	3.402	11.273
Alemã	778	251	1.029
Belga	123	41	164
Britânica	283	141	424
Espanhola	1.054	367	1.421
Francesa	937	398	1.335
Italiana	1.045	328	1.373
Portuguesa	3.043	1.576	4.619
Russa	45	66	111
Suíça	148	44	192
Outras Europeias	415	190	605
Outros	1.721	815	2.536
Total	41.692	17.353	59.045

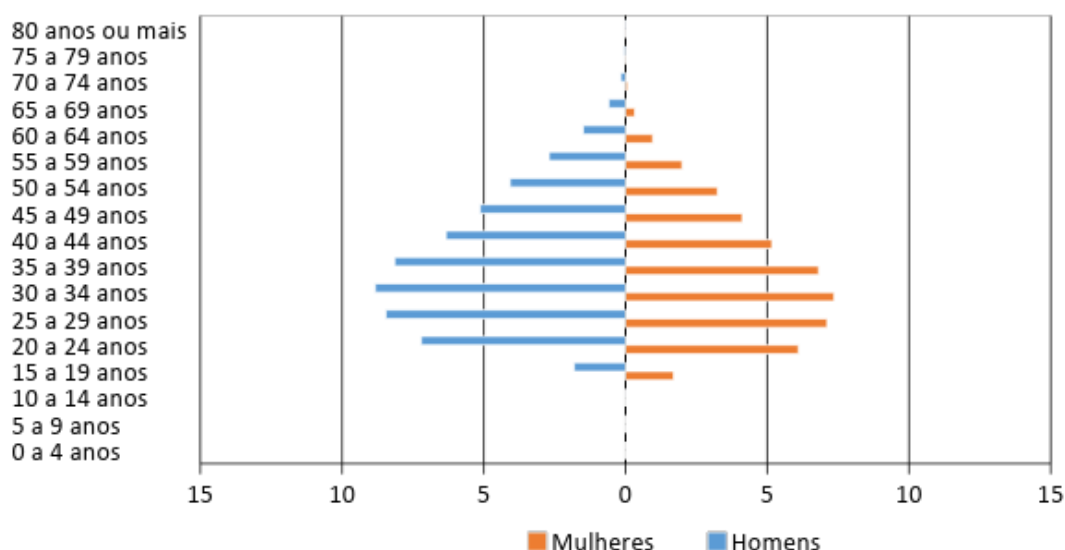
Fonte: Relação Anual de Informações Sociais, Ministério do Trabalho e Previdência Social, 2017. Tabulações Observatório das Migrações em São Paulo (FAPESP-CNPq /NEPO-UNICAMP).

p. 1107

Ao analisar a inserção laboral dos imigrantes internacionais na MMP em termos de composição populacional, é interessante compará-la àquela observada para o total do estado de São Paulo. Os gráficos 5 e 6 apresentam, respectivamente, a participação percentual do total de vínculos ativos para imigrantes no total de municípios do estado de São Paulo e na Macrometrópole Paulista, segundo grupos etários quinquenais e sexo, ambos para o ano de 2017.

É possível apreender, de modo geral, que a estrutura etária por sexo para o total de imigrantes no estado é composta principalmente por profissionais entre os 20 e 54 anos, ou seja, em idade economicamente ativa, com uma predominância dos registros para homens, mas que, em termos da distribuição entre os grupos etários se assemelha muito à distribuição observada para as mulheres (Gráfico 5).

Gráfico 5 – Distribuição percentual dos vínculos ativos em 31/12 no mercado de trabalho formal para imigrantes segundo sexo e idade.
Estado de São Paulo, 2017

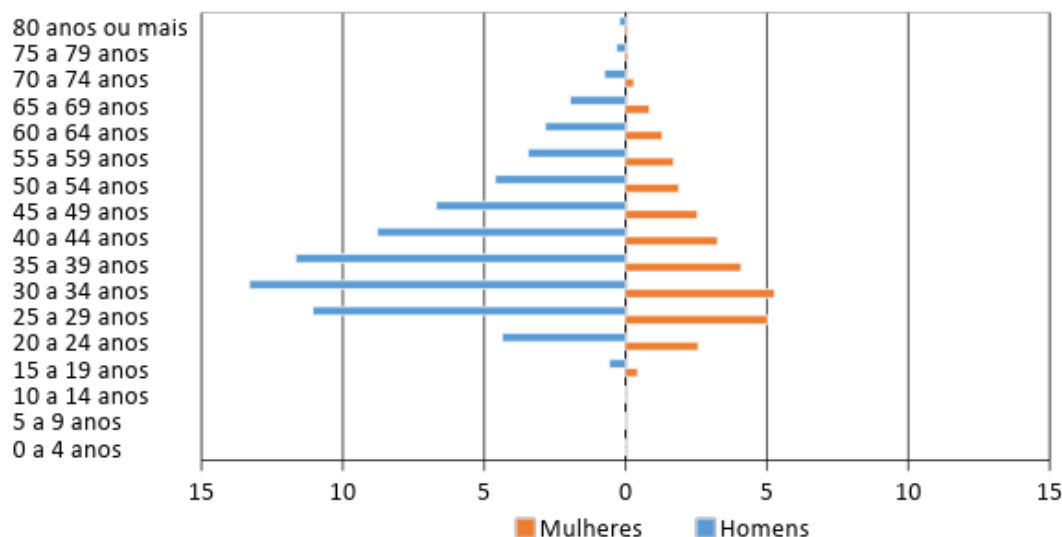


p. 1108

Fonte: Relação Anual de Informações Sociais, Ministério do Trabalho e Previdência Social, 2017. Tabulações Observatório das Migrações em São Paulo (FAPESP-CNPq/NEPO-UNICAMP).

Enquanto isso, a distribuição para os imigrantes inseridos na MMP (Gráfico 6) encontra-se mais envelhecida e desproporcional em termos dos sexos. Ainda que predominem os registros para homens entre 35 e 54 anos, a participação de profissionais entre os 55 e 69 anos é proporcionalmente mais expressiva nesse grupo. Enquanto as mulheres, com uma participação inferior a 5% independentemente do grupo etário, estão entre os 20 e os 44 anos.

Gráfico 6 – Distribuição percentual dos vínculos ativos em 31/12 no mercado de trabalho formal para imigrantes segundo sexo e idade, Macrometrópole Paulista, 2017



Fonte: Relação Anual de Informações Sociais, Ministério do Trabalho e Previdência Social, 2017. Tabulações Observatório das Migrações em São Paulo (FAPESP-CNPq /NEPO-UNICAMP).

Finalmente, a Tabela 3 apresenta os vínculos ativos de trabalho de imigrantes internacionais na MMP, segundo setores de atividade do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) por nacionalidade em 2017.

Entre os setores com maior presença de imigrantes em 2017 ressaltam-se, respectivamente, o comércio e administração de imóveis, valores mobiliários e serviço técnico, com 9.567 vínculos; o Serviço de alojamento, alimentação, reparação, manutenção e redação, com 7.825 vínculos; o Comércio varejista, com 4.279 vínculos; o setor de Indústria têxtil do vestuário e artefatos de tecidos, com 4.437 vínculos, e a Construção civil, com 4.277 vínculos.

Destaque para a participação dos imigrantes bolivianos no setor da Indústria têxtil, com 2.932 dos 6.525 vínculos para essa nacionalidade, e de haitianos na construção civil, 2.072 registros, no comércio varejista, 1.691, e no Serviço de alojamento, alimentação, reparação, manutenção e redação, com 1.980 vínculos.

Os portugueses, por sua vez, estão, sobretudo, no setor de Transportes e comunicações, com 980 dos 4.619 vínculos ativos dessa nacionalidade, bem como no Comércio Varejista, com 695 vínculos.

p. 1109



Tabela 3. Vínculos ativos em 31/12 no mercado de trabalho formal para imigrantes segundo nacionalidade e setor de atividade do IBGE Macrometrópole Paulista, 2017

Nacionalidades	Setores de Atividade																				Total						
	Extração mineral	Indústria de produtos minerais	Indústria metalúrgica	Indústria mecânica	Indústria de material elétrico e de comunicações	Indústria do transporte	Indústria da madeira e do mobiliário	Indústria do papel, gráfica e editorial e gráfica	Indústria de borrachas, plástico, couros, produtos de plástico, produtos de vidro, produtos de cerâmica, produtos de vidro, produtos de vidro	Indústria química de produtos farmacêuticos, veterinários, perfumaria	Indústria têxtil de vestuário e acessórios de tecidos	Indústria de calçados	Indústria de produtos alimentícios, bebidas e álcool	Serviços industriais de utilidade pública	Construção civil	Comércio varejista	Comércio atacadista	Instituições de crédito, seguros e capitalização	Comunicação e serviços de informática	Transporte e comunicações		Serviços de alojamento, alimentação, reparação, manutenção, reparação	Serviços médicos, odontológicos e veterinários	Educação	Administração pública direta e indireta	Agricultura, silvicultura, criação de animais, extrativismo vegetal	
Argentina	3	12	39	63	34	63	2	23	35	143	21	-	91	10	60	270	272	169	795	180	376	81	372	28	5	3.147	
Bolívia	2	10	25	25	14	23	17	26	41	2.932	-	41	5	189	751	197	48	133	316	850	126	368	40	3	6.526		
Chile	3	15	45	79	28	54	18	22	31	89	25	-	50	5	103	331	128	115	570	216	268	134	364	40	3	2.726	
Paraguai	1	1	12	12	9	11	14	11	7	25	522	1	32	5	62	384	139	21	170	54	318	46	63	16	9	1.945	
Uruguai	-	4	3	23	5	15	5	8	7	31	7	1	26	2	33	102	56	47	185	58	128	26	128	22	3	935	
Venezuela	-	5	4	18	4	18	-	97	4	36	6	-	15	5	28	73	71	24	178	32	130	16	60	3	-	827	
Colômbia	1	3	12	14	14	12	4	9	8	78	15	-	24	6	91	113	80	41	397	52	125	63	108	25	1	1.294	
Peruana	4	3	17	35	11	13	13	13	9	41	128	-	26	3	112	305	167	37	448	85	376	163	225	29	6	2.269	
Equatioriana	2	1	3	-	2	-	2	-	-	8	2	-	-	-	8	7	7	4	35	7	13	10	14	1	-	128	
Haitiana	3	158	425	188	54	122	122	69	81	370	232	1	463	137	2.072	1.691	754	20	1.347	491	1.980	49	57	-	98	10.952	
Outras Latino-Americanas	-	3	45	19	21	19	8	18	13	75	23	-	62	18	63	140	108	69	291	77	181	71	288	70	6	1.868	
Canadense	-	-	-	2	2	2	-	-	-	3	4	-	-	2	2	6	6	6	13	34	6	25	7	64	4	-	184
Norte-Americana	-	2	4	22	4	30	-	14	8	32	2	-	17	5	10	49	59	91	275	39	67	20	367	12	2	1.121	
Angolana	-	1	18	9	10	7	5	5	7	26	31	-	28	2	73	282	86	17	268	41	617	42	47	5	55	1.629	
Congolense	-	1	8	2	5	3	1	2	-	11	11	-	11	1	42	135	17	5	44	17	276	21	13	-	16	642	
Sul-Africana	-	-	7	8	3	8	-	1	1	22	12	-	4	2	73	58	13	5	46	19	78	2	33	-	5	398	
Ganesa	-	-	1	-	1	-	-	-	1	1	20	-	4	-	-	1	1	-	-	8	7	-	1	-	-	46	
Senegalesa	-	1	1	1	-	1	-	-	-	-	1	-	-	8	7	6	3	-	2	1	10	1	1	1	-	45	
Outras Africanas	1	2	19	8	13	16	4	11	16	26	43	1	53	11	264	266	115	12	161	66	236	14	35	4	6	1.436	
Bengalesa	3	6	22	25	21	19	50	12	14	31	24	-	69	3	90	235	141	22	191	101	254	41	107	15	8	1.504	
Japonesa	1	4	28	74	32	225	2	32	46	65	25	-	46	3	43	308	239	68	322	104	213	67	90	36	28	2.128	
Chinesa	-	7	3	39	110	46	-	28	6	14	6	1	24	6	343	318	415	85	160	64	272	44	86	21	12	2.110	
Coreana	-	3	34	33	78	-	-	2	6	9	79	-	2	-	4	57	119	37	89	54	34	41	38	19	-	738	
Paquistanesa	-	-	2	-	-	-	-	-	1	2	12	-	25	-	3	13	2	1	7	6	15	2	2	-	-	93	
Indiana	-	2	2	3	3	2	-	-	3	6	1	-	2	-	4	18	36	6	92	6	15	1	5	1	-	204	
Outras Asiáticas	-	1	2	5	5	5	1	4	3	11	12	-	54	2	22	124	36	22	62	12	101	9	43	5	2	543	
Alemã	-	1	6	80	21	144	1	9	17	55	4	1	6	3	14	55	100	44	212	38	55	16	129	15	-	1.029	
Belga	-	1	3	4	5	9	1	-	2	12	2	-	8	-	-	4	17	8	44	5	12	5	23	1	-	164	
Britânica	-	-	3	3	2	5	-	-	-	16	1	-	3	1	1	15	26	39	77	12	25	9	185	-	-	424	
Espanhola	-	8	18	48	25	43	8	11	6	50	8	-	16	7	82	128	87	83	375	67	92	59	166	42	2	1.421	
Francesa	1	5	6	32	24	41	1	9	7	102	1	-	46	7	8	207	115	107	385	38	109	10	86	7	1	1.335	
Suíça	-	1	4	6	8	6	-	-	1	13	2	-	3	1	6	12	16	9	38	13	12	5	34	1	1	192	
Italiana	5	7	24	50	22	25	12	20	15	41	18	-	38	4	39	110	101	53	299	65	134	36	215	36	4	1.373	
Russa	-	-	-	2	4	5	-	-	3	5	1	-	-	-	4	9	8	2	27	3	4	6	27	1	-	111	
Portuguesa	-	17	64	96	35	84	13	53	27	111	41	-	65	29	231	695	283	262	980	280	408	164	332	363	6	4.819	
Outras Europeias	1	1	8	20	10	16	-	-	-	20	4	-	14	-	13	40	59	46	154	28	46	11	96	6	7	606	
Outras	-	12	25	40	10	33	4	12	8	61	164	-	50	5	97	258	112	39	365	96	514	128	279	213	8	2.536	
Total	31	290	808	1.059	602	1.183	306	524	437	1.831	4.437	6	1.424	298	4.277	7.586	4.170	1.704	9.667	2.576	7.825	2.270	4.279	1.309	298	59.045	

Fonte: Relatório Anual de Informações Sociais, Ministério do Trabalho e Previdência Social, 2017. Tabulações Observatório das Migrações em São Paulo (FAPESP-CNPq/INEP-UNICAMP)



CONSIDERAÇÕES FINAIS

Como principais resultados preliminares, podemos destacar a dimensão do fenômeno da imigração internacional nos municípios da macrometrópole paulista. Entre 2000 e 2015, foram 346.150 novos imigrantes internacionais na região, e 36.962 novos imigrantes internacionais apenas no ano de 2016. Embora as principais inserções laborais indiquem predominância do trabalho na construção civil, indústria de alimentos e oficinas de costura, cabe destacar que alguns municípios caracterizam-se por atrair imigrantes qualificados e trabalhadores do conhecimento, especialmente em razão da instalação de parques fabris associados a empresas transnacionais.

As reflexões e resultados deste artigo são relevantes à medida em que buscam vincular o fenômeno da migração internacional à formação de arranjos urbanos e espaciais que vão para além da escala da região metropolitana, envolvendo municípios de estrutura econômica e social bastante distintos, e com repercussões sobre a estrutura sócio-ocupacional na macrometrópole paulista.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- BAENINGER, R. Fases e faces da migração em São Paulo. Campinas: Núcleo de Estudos de População – NEPO/UNICAMP, 2012.
- _____. Migrações transnacionais de refúgio no Brasil. In: Carmem Lussi (Org.) Migrações internacionais - Abordagens de direitos humanos / Brasília: Centro Scalabriniano de Estudos Migratórios, Série Migrações, 20, 2017, p. 13-29.
- BALTAR, P. E. ANDRADE; KREIN, J. D. A retomada do desenvolvimento e a regulação do mercado do trabalho no Brasil. In: Cadernos CRH, vol. 26, nº 68, p. 273-292. Salvador, mai/ago 2013.
- BÓGUS, L.; PASTERNAK, S. Caracterização dos Regimes Urbanos na Metrópole - Relatório Preliminar. In: Oficina Nacional sobre Regimes Urbanos, sbril/2018.
- CASTELLS, M. The Rise of Network Society. Vol. I. In: The Information Age: Economy, Society, and Culture. Oxford: Blackwell Publishers, 1996.
- EMPLASA (Empresa Paulista de Planejamento Metropolitano). Macrometrópole Paulista, 2012. São Paulo: Secretaria de Desenvolvimento Metropolitano – Emplasa, 2012. Disponível em: <https://cetesb.sp.gov.br/camaras-ambientais/wp-content/uploads/sites/21/2014/12/Macrometropole.pdf>. Acesso em: out./2018.
- FARIA, V. Divisão social do trabalho, especialização e crescimento urbano: o caso da macrometrópole paulista. In: Anais do II Encontro Nacional da Associação Brasileira de Estudos Populacionais, 1980. S.l.: Abep, 1981.
- GUARNIZO, L.; PORTES, A. HALLER, W. Assimilation and Transnationalism: Determinants of Transnational Political Action among Contemporary Migrants. In: American Journal of Sociology, Vol. 108, No. 6, pp. 1211-1248, 2003.
- HARVEY, D. A condição pós-moderna. São Paulo: Loyola, 1992.
- MAGALHÃES, L. F. A.; BÓGUS, L. Reconversão econômica e migrações Sul – Sul na cidade de São Paulo: fluxos e territorialidades migrantes. In: Anais do XXI Encontro Nacional da Associação Brasileira de Estudos Populacionais. Poços de Caldas: ABEP, set./2018.
- PELLEGRINO, A. La migración internacional en América Latina y el Caribe: tendencias y perfiles de los migrantes. In: Serie Población y Desarrollo. Santiago de Chile: CEPAL, Naciones Unidas, 35, mar./2003.
- SASSEN, S. As cidades na economia mundial. São Paulo: Studio Nobel, 1998.



20
ANOS
1998 | 2018

**OBSERVATÓRIO
DAS METRÓPOLES**

Instituto Nacional de Ciência e Tecnologia

EIXO 1 TERRITÓRIO

SESSÃO 1.3 MEGARREGIÃO

SEYFERTH, G. Imigrantes, estrangeiros: a trajetória de uma categoria incomoda no campo político. In: 26ª Reunião Brasileira de Antropologia, Porto Seguro, Brasil jun./2008.

TAVARES, J. Formação da macrometrópole no Brasil: Construção teórica e conceitual de uma região de planejamento. In: EURE, vol 44, n 133, p. 115-134, set./2018.

WENDEN, C. Un essai de typologie des nouvelles mobilités. In: Hommes & Migration, n. 1233, p. 5-12, 2001.

p. 1112



20
ANOS
1998 | 2018

**OBSERVATÓRIO
DAS METRÓPOLES**

Instituto Nacional de Ciência e Tecnologia

EIXO 1 TERRITÓRIO

SESSÃO 1.3 MEGARREGIÃO

OS CIRCUITOS ESPACIAIS DE PRODUÇÃO DO PETRÓLEO NO RJ E SP: FORMAÇÃO E INTEGRAÇÃO DA MEGARREGIÃO RIO-SP

Roberto Moraes Pessanha

Professor e pesquisador do Instituto Federal Fluminense (IFF)

Email: robertomoraespessanha@gmail.com

Floriano José Godinho de Oliveira

Professor e pesquisador do Programa de Pós-Graduação em
Políticas Públicas e Formação Humana da UERJ.

Email: fgodinhodeoliveira@gmail.com

p. 1113



INTRODUÇÃO

Este texto descreve criticamente como o setor de petróleo, representando uma fração do capital, produz e “lubrifica” socialmente o espaço e vem contribuindo para a constituição da megarregião Rio-SP. É uma pesquisa sobre os movimentos do capital, que, por meio do enraizamento no território e da materialidade de suas instalações, reproduz condições para acumulação.

Assim, esta comunicação tem como objetivo inserir na interpretação sobre a constituição e a expansão da megarregião Rio-SP – e sua nebulosa urbana – o papel de integração e adensamento determinado pelos “circuitos espaciais de produção do petróleo e gás” (CEPs) presentes no território, a partir de sua ampla cadeia produtiva (geração de valor), com suas bases industriais, seus eixos de circulação e modais de logística (portos) de distribuição e armazenagem. Este artigo nasce do desdobramento da pesquisa iniciada em 2012 para elaboração da tese de doutoramento, defendida em 2017, no PPFH-UERJ, a qual teve o marco temporal de uma década (2007-2016) e cujos autores eram, à época, respectivamente doutorando e orientador: *A relação transescalar e multidimensional “Petróleo-Porto” como produtora de novas territorialidades*.

O prosseguimento com a pesquisa, de forma conjunta, após a defesa da tese, ampliou o período de análise até os dias atuais e deu sequência ao esforço de recuperar o conceito de “Circuitos Espaciais de Produção” (CEPs), a fim de interpretar, nesse caso, os movimentos das frações do capital (petróleo e logística) e sua influência sobre o processo de metropolização do espaço.

p. 1114

A pesquisa procura evidências, no campo da geografia econômica/política (relações de poder) e economia regional, sobre a potência das relações entre os processos, as atividades econômicas e as transformações territoriais. Investiga-se um conjunto de instalações físicas, bases operacionais e infraestruturas, constituídas como capital fixo sobre o território e suas conexões com a rede global do setor petróleo. Busca-se a compreensão dos fatores de integração das sub-redes e de como os CEPs podem estar contribuindo para novas formas de urbanização e modos de vida nesses espaços.

Partiu-se, assim, da análise sobre o Circuito Espacial do Petróleo e dos Royalties do Estado Rio de Janeiro (CEPR-RJ), incluindo agora observações sobre a identificação e a constituição do Circuito Espacial do Petróleo e dos Royalties do Estado de São Paulo (CEPR-SP). Até aqui, as interpretações reforçam a hipótese de que os fatores e as formas de constituição, organização e expansão desses circuitos levam à integração não apenas entre o CEPR-RJ e o CEPR-SP, mas também, em especial, da megarregião Rio-SP.

O relato nessa fase da pesquisa destaca como elemento-chave a forte integração – pouco percebida – entre os circuitos e sub-redes que envolvem as bases operacionais e as instalações desta fração do capital, relacionando-a aos processos de urbanização que possuem características mais regionais e de metropolização do espaço, que levam, simultaneamente, ao adensamento e à expansão paulatina dos limites da megarregião Rio-SP. De forma complementar, também se levanta a hipótese de que, no capitalismo contemporâneo, os CEPs contribuem para o desenvolvimento



de urbanizações regionais integradas, mas dispersas, que possuem fortes influências na constituição de megarregiões em outras partes do mundo.

Na investigação desses fenômenos, utilizam-se várias bases documentais – em sua essência –, além de pesquisas de campo e entrevistas, reportagens de diversas mídias, relatórios de corporações, documentos, dados e indicadores de gestões públicas (Estado) nas diferentes escalas. As observações no campo e, dialeticamente, a análise de dados e indicadores nos municípios e regiões visaram identificar as formas de produção do espaço e de construção do território. Nesse processo, identificou-se a formação de redes urbanas com características mais regionais, sempre interligadas por eixos de circulação mais vinculados aos interesses econômicos e corporativos interpretados como Condições Gerais de Produção (CGP).

Através da mediação entre a pesquisa empírica de campo e a análise de dados, buscou-se uma interpretação mais ampla e de totalidade desse processo reprodutivo do capital, que possui características sistêmicas, transescalares e multidimensionais, chegando-se à formulação da hipótese de que há uma relação de integração entre os CEPR-RJ e os CEPR-SP que contribui para a formação, a expansão e o adensamento da megarregião Rio-SP.

SOBRE OS CONCEITOS DE CIRCUITOS ESPACIAIS DE PRODUÇÃO E MEGARREGIÃO

Antes de se falar em integração, fator indispensável e primordial para se caracterizar uma região (ou megarregião), é necessário recuperar o conceito dos Circuitos Espaciais de Produção, o qual foi inicialmente explicitado, em 1986, por Sonia Barrios¹⁵, Milton Santos et al., no livro *A construção do espaço*, em que trataram sobre práticas econômicas relacionadas ao espaço e as analisaram. Já naquela ocasião, abordavam não apenas a relação espaço-economia *stricto sensu* mas também as relações de dominação, a ideologia, a cultura e o papel do Estado, considerando o espaço como condicionante dos processos sociais.

Santos cita Barrios no desenvolvimento da ideia que se transformaria adiante num importante conceito:

Os circuitos de produção e acumulação se estruturam a partir de uma atividade produtiva definida como primária ou inicial e compreendem “uma série de fases ou escalões correspondentes aos distintos processos de transformação por que passa o produto principal da atividade até chegar ao consumo final. (SANTOS, 1986, p. 121)

Na ocasião, Barrios propôs inicialmente uma lista com 25 circuitos, desde atividades agrícolas e extrativas até industriais. Um desses circuitos foi o de “petróleo e gás natural”. Nesse texto, Santos (SANTOS, 1986, p. 122) alerta que haviam ficado de fora da lista as atividades de intermediação e de produção intelectual “reunidas sob a denominação comum de terciário”. Santos já buscava uma fundamentação sobre o que seriam as características dos circuitos espaciais de produção, especificando a questão espacial e a diferenciação em três classes de fenômenos: a configuração espacial; a organização social do espaço; e os fluxos de pessoas, bens, dinheiro e informação,

15 Sonia Barrios é pesquisadora e professora brasileira e atua na Universidade Central da Venezuela, Caracas, onde coordenou a pós-graduação e o doutorado em Estudos do Desenvolvimento.



principais responsáveis pelo fenômeno da configuração espacial, inclusive da urbanização. Enfim, a organização social do espaço.

Santos e Barrios também identificaram o que chamaram de “subcircuito regional de acumulação” – imagino que com relação ao conceito de Ciclo Sistêmico de Acumulação (CSA) e à pirâmide do capital de Arrighi (1999) –; as “relações técnicas e econômicas”; o “capital fixo e circulante”; “circuito de ramos; circuitos de firmas (*holding*) e circuitos territoriais” etc. Há muita similaridade, no que diz respeito às dinâmicas econômico-espaciais desta fração do capital petróleo, entre a ideia desses “circuitos territoriais” e o objeto desta pesquisa, indo desde a exploração/produção, transporte, beneficiamento e distribuição ao consumo de derivados em diferentes territórios. Essa densa e poderosa cadeia produtiva instalada sobre extenso território (mar e continente) molda a potente tríade produtiva “petróleo-porto-indústria” de apoio e naval, e constitui um complexo arranjo, produzindo socialmente o espaço num processo que se passou a nomear: Circuito Espacial do Petróleo (CEP).

Santos (1986, p. 129, in BARRIOS, 1986) afirma ainda que aquilo que se denomina “circuitos territoriais” ou “circuitos espaciais” está longe de poder oferecer a compreensão do espaço tal como ele é, socialmente construído e dinamizado pela sociedade em movimento. “Os circuitos espaciais nos dão a situação relativa dos lugares, isto é, a definição, num dado momento, da respectiva fração do espaço em função da divisão do trabalho sobre o espaço total de um país”. Assim, Santos (1986, p.130-131) registra a relação dos circuitos e com a escala espacial:

p. 1116

A escala geográfica de ação dos “circuitos” constitui um princípio de organização que não pode deixar de ser considerado, mesmo que os seus efeitos não se imponham uniformemente nem sobre o todo social nem sobre o território como um todo.

Dessa forma, Santos e Barrios abriram espaço para uma compreensão dos circuitos de produção que possuem características transescalares e verticais. Os CEPs ajudam a explicitar a forma como se institui, organiza, articula e expande a cadeia produtiva do petróleo. À vista disso, buscando identificar integração entre os territórios produzidos por essa complexa e extensa cadeia –com uma visão de totalidade – que a pesquisa empírica acabou remetendo à interpretação de que ela se constituiu uma tríade (petróleo-porto-indústria de apoio à exploração naval e outras)¹⁶ com bases operacionais, instalações físicas, infraestruturas e logística (que incluem os dutos, ou pipelines) que configuram e caracterizam os circuitos espaciais de produção.

Os CEPs se apoiam nas articulações entre o poder econômico (corporações e capital financeiro) e o poder político (Estado) com intenções de produzir o território conforme seus interesses. A produção da mais-valia se dá nas empresas e no lugar do trabalho, e sua realização e sua repartição ocorrem nas cidades, o que não esgota o conceito do urbano. Nesse contexto, deve-se ter a preocupação de pensar os circuitos como totalidade aberta que contém outras totalidades, em redes e sub-redes, em dinâmico e permanente movimento (LENCIONI, 2017, p.11-28).

16 Sobre a interpretação da tríade “Petróleo-Porto-Indústria de apoio à exploração (naval e outras)”, ver capítulo 2, em especial o subcapítulo 2.13 da tese de um dos autores (PESSANHA, 2017, p. 339-380). Ver também “o pensamento triádico de Lefebvre” (LENCIONI, 2017, p 17-28).



Os estudos dos circuitos espaciais de produção, já no contexto da profunda reestruturação produtiva e da industrialização dos países periféricos, foram retomados por Santos, M. e Silveira, L. (2001) em outras publicações, nas quais eles reafirmam o que parece essencial, embora trazendo novos elementos. Pressupõem, assim, a circulação material (fluxos materiais) no encadeamento das instâncias geograficamente separadas da produção, da distribuição, da troca e do consumo (consumo produtivo na maioria das vezes), num movimento permanente. Além dos fluxos materiais, os autores citam os círculos de cooperação no espaço, onde estão as transferências de capitais, ordens e informação (fluxos imateriais) que organizariam e articulariam os lugares dispersos geograficamente, unificando-os mediante comandos centralizados e das etapas espacialmente segmentadas entre os setores da produção e da circulação. Santos, M. e Silveira, L. (1998) qualificam esse uso corporativo do território por meio de ações efetivas e de um jogo de forças políticas, econômicas e sociais, como elementos de especialização regional e de constituição dos circuitos espaciais de produção (SANTOS, 1986, p. 121).

Sobre os circuitos espaciais de produção e os círculos de cooperação, Moraes (1985, p. 3) sugere que eles devam também ser discutidos “na ótica da mundialização do espaço geográfico e da globalização das relações sociais de produção”, reforçando, assim, o uso desse conceito para interpretar a dinâmica da cadeia produtiva do petróleo de caráter global — transescalar — e multidimensional entre movimentos espaciais de dispersão e concentração com hierarquização do poder decisório.

p. 1117

Vale ainda destacar que os Circuitos Espaciais de Produção começaram a ser interpretados em 1986 a partir da produção da indústria de massa e de sua cadeia produtiva, quase sempre contígua. Analisava-se menos indústria extrativa e de processos, e não se levava, até aquele momento, tão em conta a ideia da logística mais ampla que a concepção apenas da circulação da mercadoria (etapa que vem ganhando valor ao reduzir tempo de movimentação de cargas) entre as partes produtivas e operacionais da cadeia instalada em espaços cada vez mais dispersos.

Nesse sentido, o Circuito Espacial de Produção do Petróleo ainda é um objeto com características peculiares, desde a exploração ao processo de beneficiamento e consumo. O cuidado metodológico alerta que, no caso dos derivados do petróleo, as pontas do seu consumo vão estar praticamente em todos os cantos mais remotos do planeta, como parte da economia contemporânea capitalista lubrificada pelo petróleo (ALTVATER, 2010).

Alguns autores vêm, nas duas últimas décadas, tratando do tema das megacidades, megalópoles e megarregiões. Porém, em especial, é a professora Sandra Lencioni quem vem trazendo mais luz para uma compreensão mais profunda sobre o processo de metropolização do espaço, de nova fase da urbanização difusa (recuperando a ideia da nebulosa urbana de Gottman, 1961) e definindo com mais clareza o processo de constituição das megarregiões.

Em seus textos mais recentes, Lencioni (2015 e 2017) refere-se a Soja (2013) e Sassen (2008). Apropria, do primeiro, a ideia de urbanização regional vinculada à de pós-metrópole; e, da segunda autora, para reafirmar o conceito de megarregião como sendo a “coexistência dentro de um espaço regional de múltiplos tipos de economias de aglomeração que estão hoje distribuídos ao largo de diversos espaços econômicos,



20
ANOS
1998 | 2018

OBSERVATÓRIO
DAS METRÓPOLES

Instituto Nacional de Ciência e Tecnologia

EIXO 1 TERRITÓRIO

SESSÃO 1.3 MEGARREGIÃO

escalas e contextos geográficos, desde o urbano ao rural e do local ao global (LENCIONI, 2015, a, p.10).

O processo de metropolização não se restringe ao espaço metropolitano (LENCIONI, 2015, b, p. 7). A interpretação de uma urbanização dispersa e extensiva territorialmente, dentro da ideia de nebulosa urbana ou megalópole, pressupõe a constituição de uma região urbana. Para análise desse processo, Lencioni (2015, b, p.9) propõe a observação (em perspectiva de totalidade) de dois movimentos que se contrapõem e que ajudam a explicar a constituição da megarregião Rio-SP: dispersão (fragmentação) e concentração; sobre os quais essa pesquisa sobre os circuitos espaciais do petróleo do ERJ e SP traz forte contribuição. A totalidade como escopo de análise sobre os dois movimentos simultâneos (diastólico: dispersão e sistólico: concentração) que ajudam a identificar a integração que é o elemento-chave como instrumento de coesão.

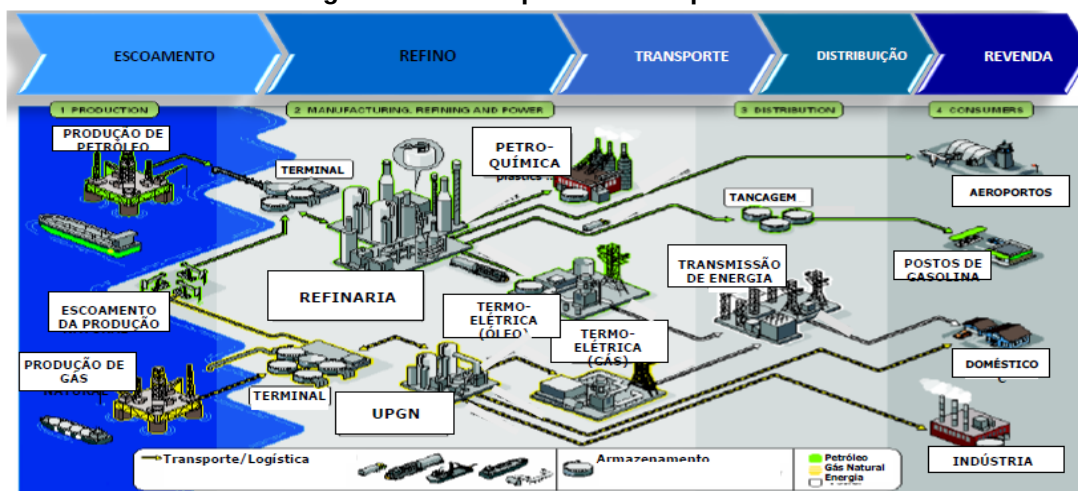
“É a integração entre as partes do todo que se constitui na chave para a apreensão dos limites dessas grandes extensões urbanas que cada vez mais se afiguram no mapa do mundo [...] É a integração que dá coesão ao que se apresenta disperso, ao que se mostra estendido territorialmente como um mosaico de fragmentos. Reiterando, a integração é a chave para se compreender a unidade do que se apresenta fragmentado e disperso” (LENCIONI, 2015, b, p. 9). Nesse contexto, a pesquisa interpreta que os circuitos espaciais de produção da indústria do petróleo do RJ e SP, como economias de aglomeração dessa fração do capital, contribuem para a coexistência de um espaço em escala megarregional, em contextos geográficos que perpassam o urbano e o rural e vão do local ao global. Assim, os circuitos de produção do petróleo tornam-se importantes fatores na constituição da megarregião Rio-SP.

p. 1118

A MERCADORIA PETRÓLEO E A IDENTIFICAÇÃO DOS CIRCUITOS ESPACIAIS DO PETRÓLEO E DOS ROYALTIES

O petróleo é uma mercadoria especial de enorme potência. Com extração, beneficiamento e uso crescente desde a 1ª Guerra Mundial, especialmente a partir da Segunda Grande Guerra, o petróleo passou a ser determinante na expansão do capitalismo como se vê hoje. Sem o petróleo, o mundo teria se desenvolvido de forma diferente de como é conhecido, que, segundo Altvater (2010, p.147), define-se como o “capitalismo lubrificado com petróleo”. O petróleo possui uma imensa cadeia produtiva que se espalha espacialmente conforme fonte das reservas e localizações das bases de seu consumo e, também, define os lugares de instalação da indústria de processos e de beneficiamento do óleo e/ou gás, para posterior distribuição e consumo.

Figura 1 - Cadeia produtiva do petróleo.



Fonte: Apresentação Petróleo & Gás, Informações para empresas fornecedoras de bens e serviços. Sebrae, novembro de 2014. Slide 9/43.

No Brasil, o período de 2006 a 2013 foi marcado por uma grande expansão da economia com a adoção de medidas anticíclicas, que iniciaram uma fase de desenvolvimento da economia brasileira. Segundo Bielschowsky (2012)¹⁷, tal processo redundou em quatro fronteiras de expansão, sendo uma delas a matriz centrada na indústria do petróleo (em 2015 equivalente a 13% PIB nacional e 33% PIB do ERJ). O petróleo e as infraestruturas demandadas por esse setor, de alguma forma, estão presentes em pelo menos três dessas quatro fronteiras descritas por Bielschowsky. O consumo de massa e a inclusão social ampliaram a busca por combustíveis e energia. A maior extração de petróleo demandou apoio naval-portuário, instalações de infraestruturas, indústrias e serviços que juntos, multiplicaram seus efeitos em função do seu enorme encadeamento.

É nesse contexto que as descobertas de maiores reservas de petróleo ampliaram e culminaram no anúncio das reservas do pré-sal no ano de 2006. Assim, o Brasil passou a ter os três maiores (e seis dos dez maiores) campos de petróleo descobertos nessa última década, o que ampliou a participação da indústria do petróleo na matriz econômica brasileira, puxada pela Política de Conteúdo Local¹⁸. Tais exigências legais foram responsáveis, em boa parte, pelo incremento da construção naval do país, após 2003, e pela constituição da tríade “petróleo-porto-indústria naval”, que contribuiu enormemente para a caracterização de um circuito de produção puxado pelo petróleo.

Toda essa expansão (período 2006-2014) aumentou a presença de várias corporações no território e produziu novas dinâmicas sobre o espaço, decorrentes de

17 Ricardo Bielchowski, UFRJ, em mesa-redonda, tema “Desenvolvimento e o neodesenvolvimentismo”, em 9 out. 2012, Centro Celso Furtado, Rio de Janeiro trata das quatro fronteiras de expansão: 1) crescimento com inclusão social, redistribuição e consumo de massa; 2) matriz da expansão centrada na indústria do petróleo; 3) investimentos em infraestrutura (IE) para atender fluxo de cargas e mobilidade; 4) programa de exportações (mineral, agronegócio: soja, milho e carne).

18 Política de Conteúdo Local (PCL) é um conjunto de exigências legais feitas Agência Nacional de Petróleo (ANP) em que as petroleiras são obrigadas a adquirir materiais, equipamentos e serviços de empresas instaladas no Brasil para ter autorização de desenvolver projetos de exploração de petróleo no país.



grandes investimentos na indústria do petróleo em vários estados da federação. De forma mais intensa no RJ, em SP e no ES, viu-se a instalação de diferentes infraestruturas, bases industriais e operacionais logísticas (terminais portuários) em articulação entre corporações e órgãos de governos em diferentes escalas e intensidades.

Nesse contexto, tornaram-se mais evidentes a formação e a ampliação do que se interpretou como sendo os circuitos espaciais do petróleo e dos royalties nos estados Rio de Janeiro, São Paulo e outros. A análise desses circuitos permite identificar a rede articulada de *players* globais que atuam nos setores de óleo e gás, portuário e marítimo. Essa observação leva a uma compreensão mais totalizante, considerando a presença de corporações globais no território, com seus nexos e interesses. Os movimentos dessas corporações organizam-desorganizam, agregam-desagregam o território, produzindo mudanças que encontram no conceito de circuito de produção uma potente forma de explicitar esses complexos e transescalares movimentos espaciais.

Além das bases portuárias (aeroportuárias e/ou heliportuárias) de apoio logístico para as operações de exploração (perfuração, extração/produção) de óleo e gás, entre os equipamentos instalados *offshore* (plataformas, sondas, embarcações de apoio etc.), existem enormes redes de pipelines (gasodutos, oleodutos). Elas servem para o escoamento da produção e funcionam como unidade de processamento de gás, refino e produção de petroquímicos, os quais se configuram numa extensa e interconectada rede de óleo e gás por onde circula, também, uma enorme variedade de produtos derivados.

p. 1120

Para melhor compreensão dos CEPs, é importante identificar a existência sobre o território de dois circuitos econômicos decorrentes das atividades dessa extensa cadeia produtiva que estão no cerne da hipótese aqui apresentada: a Economia do Petróleo e a Economia dos Royalties. Essa distinção, assim classificada, oferece maior potência e clareza para uma análise sobre como esse setor exerce influência sobre o território, para além da dimensão econômica, embora a ela seja referida. Em especial, sobre a forma como se produz socialmente o espaço onde o circuito econômico do petróleo se desenvolve.

A Economia do Petróleo é aquela cuja dinâmica está ligada às instalações e infraestruturas que servem à extração de petróleo e ao seu apoio, como as instalações portuárias, estaleiros de montagem de sondas, plataformas e embarcações de apoio e movimentação de cargas. Também se inserem as instalações das unidades industriais de produção de peças e equipamentos para a indústria do petróleo (perfuração, produção, circulação e beneficiamento), assim como todos os serviços agregados a essas demandas. Ela tem uma imensa capacidade de arrasto, formando uma cadeia acima e abaixo dessas atividades e envolve altos investimentos em capital fixo no território ou em equipamentos e serviços, e tem enorme poder de alterar a dinâmica regional tanto econômica quanto socialmente, ou seja, as territorialidades onde se instala, ou sobre as quais exerce influência direta ou indiretamente. É mais hierárquica e vertical sob o ponto de vista espacial da cadeia produtiva.

A Economia dos Royalties é derivada das receitas das participações governamentais devidas à União, estados e municípios. Essas receitas (rendas) são divididas em duas partes: as quotas mensais e as participações especiais (PE). Os royalties são pagos pelas empresas exploradoras (produtoras) por cobrança e



20
ANOS
1998 | 2018

OBSERVATÓRIO
DAS METRÓPOLES

Instituto Nacional de Ciência e Tecnologia

EIXO 1 TERRITÓRIO

SESSÃO 1.3 MEGARREGIÃO

fiscalização da Agência Nacional de Petróleo (ANP). Por isso, a Economia do Petróleo é identificada como geradora da Economia dos Royalties. Como se vê, a relação é biunívoca, de dependência da segunda em relação à primeira, sem que o inverso seja verdadeiro. Mais importante ainda é identificá-la como uma renda, uma “petrorrenda”. Mesmo que chamada de economia, tecnicamente deve ser vista como na realidade é: uma renda, renda vinculada a uma atividade produtiva e geradora desse valor, que inclusive é pago tendo como base o valor do barril no mercado internacional cotado em dólar americano. Renda governamental que circula e movimenta a economia.

Esse espaço onde os circuitos produtivos do petróleo se desenvolvem articula um conjunto expressivo de dinâmicas relacionadas aos fluxos de pessoas e materiais, gestão pública, processos de urbanização, adensamento populacional, ampliação da oferta de serviços, comércio e demandas de equipamentos públicos de saúde, educação, cultura e outros. Assim, o fenômeno real decorrente da ação desse circuito econômico se desdobra para outras dimensões. As corporações atuam num circuito superior, dividido, mas não desintegrado e com relações mais, ou menos, intensas com as atividades do circuito inferior da economia (SANTOS, 2002).

Os lugares onde há bases operacionais do CEP tendem a ter uma predominância da Economia do Petróleo, onde estão as grandes corporações e o sistema financeiro. Neles há conexões nacionais e globais, geram mais tributos e empregos mais qualificados e reproduzem espaços mais heterogêneos e verticais. Enquanto a petrorrenda ligada à Economia dos Royalties é arrastada, tem conexão local/regional, empregos menos qualificados, é fragmentada e com menor dinâmica em serviços de menor complexidade, produz mais dependência e ainda sofre com a especulação do uso do solo e, no geral, produzem espaços mais homogêneos e horizontais (BRANDÃO, 2009). Nos CEPs há lugares em que se convivem com essas duas economias que percorrem caminhos próprios no espaço, embora com várias interconexões entre si.

p. 1121

CIRCUITO ESPACIAL DO PETRÓLEO DA MEGARREGIÃO RIO-SP, OU CEPR-RJ E CEPR-SP COMO FATORES DE INTEGRAÇÃO DA MEGARREGIÃO RIO-SP?

Talvez não se devesse propriamente falar em dois circuitos espaciais de petróleo nos dois estados do sudeste brasileiro: RJ e SP, mas em apenas um, o qual corresponderia ao espaço de toda a megarregião Rio-SP sobre a qual se está debruçando nesta investigação, como se esses dois circuitos fossem sub-redes regionais e integradas a uma rede maior nacional e global. Lembrando, ainda, que eles se integram pelo continente e pelo mar como um só território, mesmo que a parte da exploração e da produção se dê no ambiente *offshore* (perfuração), de onde parte a mercadoria especial (petróleo e gás), através de dutos ou de navios petroleiros, para refino no Brasil no continente e/ou para exportação. O Mapa 3, apresentado adiante, mostra essa integração como uma unicidade e uma interligação impressionantes, o que reforça a interpretação de um único Circuito Espacial do Petróleo da megarregião Rio-SP contendo uma parte *offshore* e outra *onshore* também interligada por vários tipos de modais e eixos de circulação material e de pessoal.

Também é fato, além disso, que essa construção interpretativa tem como gênese a observação do fenômeno da ação do aglomerado econômico numa parte do ERJ que vai da metrópole até o Norte pelo litoral. Por esse motivo, mais à frente



examinar-se-á, a partir desta comunicação, a hipótese da existência de um único circuito espacial de produção do petróleo Rio-SP.

Com o objetivo de abordar o tema de modo mais didático e de buscar uma melhor interpretação sobre suas especificidades em termos de vinculação, articulação, dispersão e integração presentes no processo de produção do espaço em torno desses aglomerados econômicos existentes nesses circuitos, iniciar-se-á apresentando, de forma distinta, as principais características de cada um destes: CEPR-RJ e CEPR-SP que contribuem para a coesão dessa megarregião. Esses dois CEPs (ainda que não homogêneos) integram as bases operacionais de uma extensa cadeia produtiva e de logística, a qual vai da extração *offshore* à distribuição dos derivados, no espaço marítimo e continental desses dois importantes estados do Brasil.

Em dezembro de 2017, o ERJ era o maior produtor de petróleo e gás do Brasil, com 65,4%; SP, o segundo, com 14,8%; seguido pelo Espírito Santo (ES) em terceiro, com 14,3%. Assim, RJ e SP possuíam juntos em 2017 cerca de 80% da produção nacional.¹⁹ Há que se lembrar que a Bacia de Santos envolve todo o litoral do estado de SP e boa parte do litoral do RJ até Arraial do Cabo, onde começa a Bacia de Campos, que se estende até Vitória, localidade em que começa a Bacia do ES. Também merece registro que, em agosto de 2018, um total de 54% da produção nacional de óleo e gás era oriunda das reservas do pré-sal espalhadas por essas três bacias.

Circuito Espacial do Petróleo e dos Royalties do ERJ: CEPR-RJ

p. 1122

A pesquisa da tese fez opção de estudar o CEPR-RJ desde Niterói, na região Metropolitana, até o município de São João da Barra, onde está localizado o Porto do Açú, no Norte Fluminense. Agora, porém, a análise está sendo ampliada para todo o litoral sul fluminense, num total de 45 municípios dentro da rota dos oleodutos e gasodutos ao longo do litoral do ERJ e não apenas das bases operacionais: os municípios litorâneos até Parati (BR-101), além daqueles que possuem instalações e infraestruturas ligadas ao setor. Assim, o CEPR-RJ passa aqui a ser visto como uma região que ocupa uma área de 21,1 mil km² (48% do ERJ) e um litoral de 592 km que se estende do Açú (São João da Barra, Norte Fluminense) a Parati (Costa Verde). Esses municípios pertencem a mais três das oito regiões do ERJ: Baixadas Litorâneas, Metropolitana e Médio Paraíba, e neles moram 14 milhões de habitantes (84% do ERJ). Os 45 municípios do CEPR-RJ estão identificados no Mapa-1 e nos quadros e tabelas do Anexo-1, onde estão tabulados diversos indicadores demográficos, econômicos, sociais e logísticos.

Nessa área do CEPR-RJ, há uma densa rede de logística: a) rodoviária, que é a mais densa entre os estados (em especial BR-101 Norte e Sul; BR-116; RJ-106 Amaral Peixoto e RJ-124-Via Lagos e Arco Metropolitano); b) ferroviária, parte em projeto de reconstrução; c) dutoviária, com uma malha de gasodutos e oleodutos que nascem junto aos campos de petróleo em ambiente *offshore* e percorre praticamente toda a faixa do litoral dentro do CEPR-RJ, com estações de bombeio e distribuição. São 10 ramais de oleodutos com extensão com 1.557 km (um em construção) e 16 ramais de gasodutos

19 Boletim de Exploração e Produção de Petróleo e Gás Natural – Edição nº 70- DPERG, MME, Fev. 2018, p. 4/9. Disponível em: <http://www.mme.gov.br/documents/1138769/0/Boletim+DEPG+edi%C3%A7%C3%A3o+70++fev2018.pdf/acdda95d-3afa-4f97-ac18-249c3e0d6335>



20
ANOS
1998 | 2018

OBSERVATÓRIO
DAS METRÓPOLES

Instituto Nacional de Ciência e Tecnologia

EIXO 1 TERRITÓRIO

SESSÃO 1.3 MEGARREGIÃO

(um em construção) com quase 2 mil km de extensão. Essa rede de pipelines constituiu um dos principais “meios técnicos” (SANTOS, 1996) de interligação entre as diferentes estruturas: a extração, a circulação, o beneficiamento e a distribuição dos derivados de petróleo. Tal rede é pouco percebida e se configura elemento-chave para compreensão da integração entre as infraestruturas e as bases operacionais desses circuitos espaciais do petróleo e também da megarregião Rio-SP.

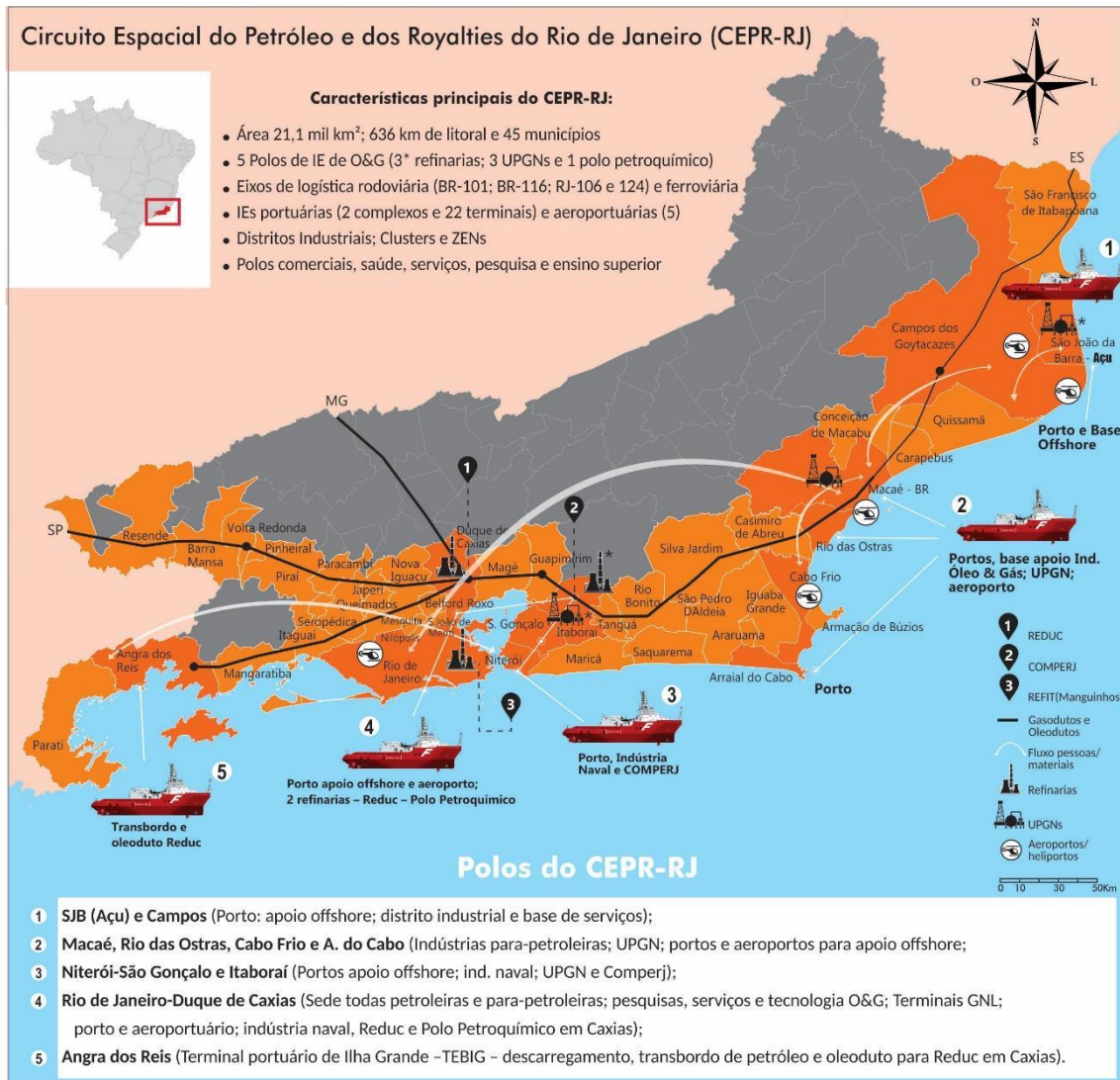
O CEPR-RJ é ainda constituído de infraestrutura portuária para atividades de apoio *offshore* e para embarques, desembarques e transbordo de petróleo cru e derivados. São dois complexos portuários (*cluster* da Baía da Guanabara: Rio e Niterói com 12 terminais e *cluster* do Complexo Logístico do Açu com 7 terminais); mais 3 terminais portuários específicos de Imbetiba em Macaé; Porto do Forno em Arraial do Cabo e Ilha Grande em Angra dos Reis. O CEPR-RJ possui ainda como infraestrutura de mobilidade 5 bases aeroportuárias de apoio para os voos de helicóptero que atendem ao fluxo de trabalhadores majoritariamente, mas também de cargas leves e especiais: Farol de São Tomé e aeroporto Bartolomeu Lysandro em Campos dos Goytacazes; Macaé; Cabo Frio e Jacarepaguá no Rio de Janeiro.

O ERJ possui 87 de seus 92 municípios recebendo royalties do petróleo na condição de produtor, limítrofe ou por possuir instalações de embarque/ desembarque ou áreas geográficas vinculadas ao setor. Em 2017, o valor total de receita para esses municípios foi de R\$ 3,883 bilhões, mais do triplo do valor recebido pelos municípios paulistas. O governo do ERJ recebeu, em 2017, de participações governamentais do petróleo, R\$ 7,112 bilhões; cinco vezes mais do que recebeu o governo do ESP. Essas receitas estaduais e municipais unificadas de royalties e Participações Especiais (PE) somaram em 2017, no ERJ, um total de R\$ 10,995 bilhões.

Ademais, é possível observar e interpretar que o CEPR-RJ se articula com cinco polos (ou bases operacionais) da indústria de petróleo e se estende ainda a fornecedores de serviços, tecnologia e setor naval expostos no Mapa 1 abaixo:

p. 1123

Mapa 1 do CEPR-RJ



p. 1124

Mapa 1 – Elaboração dos autores. Arte Maycon Morais.

No entorno desses 5 polos de infraestruturas, os quais constituem bases operacionais da cadeia produtiva do petróleo, há *cluster* e distritos industriais, polos de serviços e comerciais que atendem às demandas da produção e das comunidades regionais. Entre estas merece destaque a base de ensino superior. Pela exiguidade do espaço, não será possível fazer uma análise sobre indicadores socioeconômico-culturais, que aprofundam a análise sobre o CEPR-RJ e que envolvem ainda a discussão sobre o impacto dele sobre o processo de urbanização e de metropolização do espaço (PESSANHA 2017).

Circuito Espacial do Petróleo e dos Royalties de São Paulo: CEPR-SP

As instalações vinculadas ao setor petróleo são observadas pontualmente e quase sempre interpretadas de forma fragmentada, como não se tratassem de um circuito que organiza uma cadeia produtiva (rede e sub-redes), com conexões regionais e globais que atuam de forma integrada.



20
ANOS
1998 | 2018

OBSERVATÓRIO
DAS METRÓPOLES

Instituto Nacional de Ciência e Tecnologia

EIXO 1 TERRITÓRIO

SESSÃO 1.3 MEGARREGIÃO

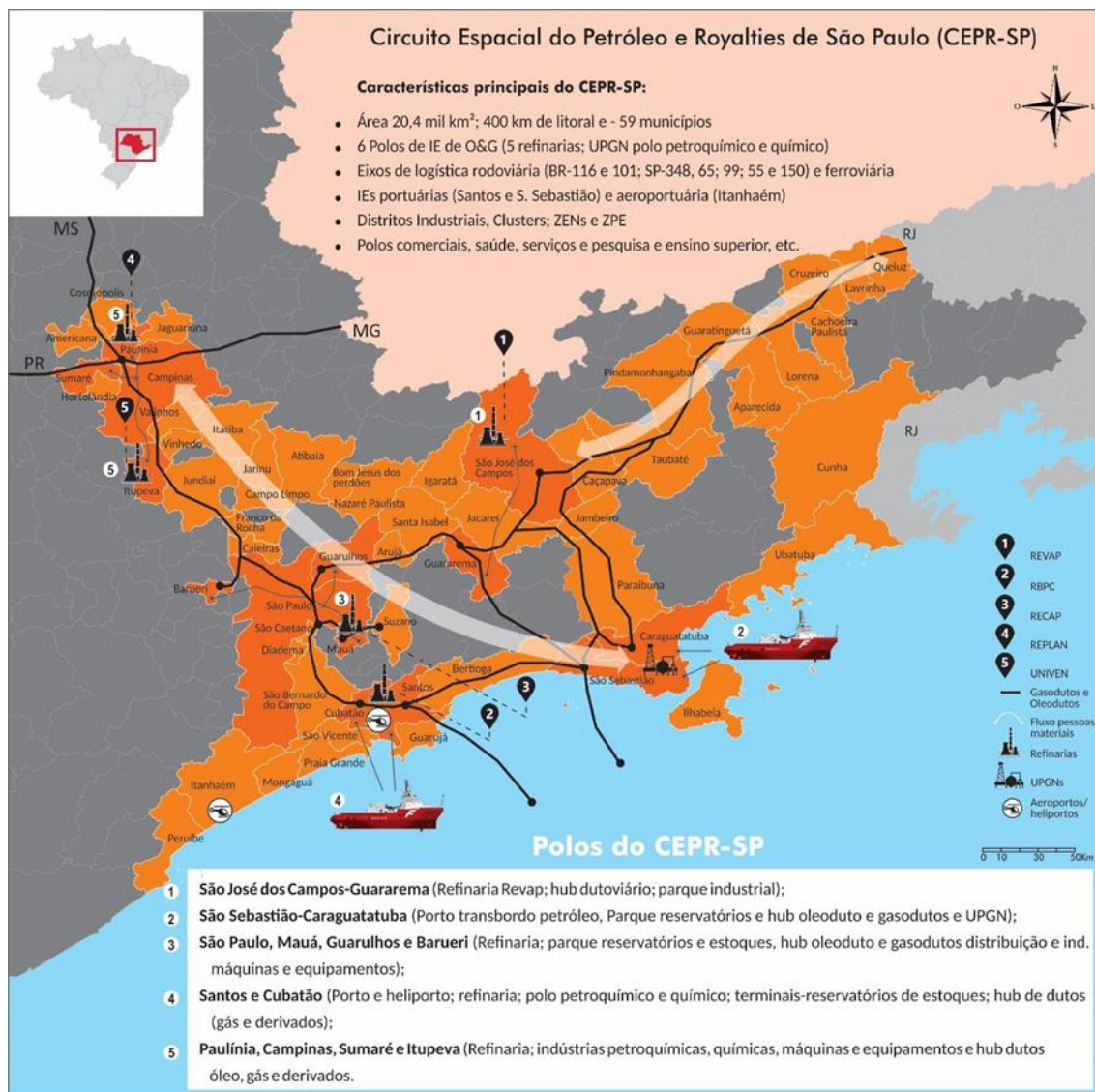
O CEPR-SP possui dois eixos: Norte-Sul e Leste-Oeste. O primeiro surge com os oleodutos e gasodutos que vêm do ERJ e entra pelo norte paulista, acompanhando a Via Dutra (BR-116), passando por São José dos Campos e indo até à região Metropolitana onde está localizada outra refinaria, a Refinaria de Capuava (Recap), em Mauá. O segundo eixo tem, no seu extremo oeste, a Refinaria Paulínia (Replan), localizada na região Metropolitana de Campinas, e, no leste, o Terminal Portuário de São Sebastião, com píeres para desembarque de óleo cru recebido de navios petroleiros e oriundo das bacias de Campos, Santos e/ou importado. Ali também situa-se um enorme parque de tanques-reservatórios de estoques e o início de um ramal de oleoduto (OSPLAN - Gasoduto S. Sebastião-Paulínia) que vai abastecer a Replan.

Além dessa base operacional logística, há, no município litorâneo ao lado, o de Caraguatatuba, uma Unidade de Processamento de Gás Natural (UPGN), que recebe o gás extraído dos campos da Bacia de Santos e também por gasoduto. Numa conexão mais próxima a São Paulo, localizam-se os terminais portuários de Santos, que movimentam e armazenam petróleo e derivados processados na refinaria RBPC de Cubatão e também alimentam um denso complexo de indústrias químicas e petroquímicas instaladas naquela região. Ainda nesses dois eixos (Norte-Sul e Leste-Oeste) do CEPR-SP, localizam-se 59 municípios de 4 regiões do estado de SP: Metropolitana do Vale do Paraíba e Litoral Norte; Metropolitana de SP; Metropolitana de Campinas e Baixada Santista, onde moram 24 milhões de habitantes (53% ESP). A área do CEPR-SP possui 20 mil km² (8% do ESP)

p. 1125

Na área do CEPR-SP, há uma densa rede de logística ou “meios técnicos” (SANTOS, 1996): rodoviária, em especial BR-101 e BR-116 (Via Dutra); SP-348, 65; 99; 55 e 150 (Bandeirantes; Dom Pedro; Anchieta e Imigrantes); ferroviária interligando os terminais portuários aos centros de distribuição e consumo, produzindo conexões intermodais; dutoviária, com uma malha de gasodutos e oleodutos que nascem junto aos campos de petróleo em ambiente *offshore*, abastecem as refinarias e unidades de processamento de gás natural e depois distribuem os derivados produzidos nas cinco refinarias do estado; e informacional. A malha de dutos (4 mil km) integra as bases operacionais dentro do CEPR-SP e também interliga ao CEPR-RJ. As faixas da malha de dutos se estendem por 58 municípios paulistas, onde há cinco terminais terrestres e duas estações de bombeio. Os 59 municípios do CEPR-SP estão identificados no Anexo-1 e no Mapa-2 abaixo:

Mapa 2 do CEPR-SP



p. 1126

Mapa 2 – Elaboração dos autores. Arte Maycon Moraes.

O CEPR-SP é ainda constituído de infraestrutura portuária para embarque, desembarque e transbordo de petróleo cru e derivados em duas bases: Porto de Santos e São Sebastião. No primeiro, também há bases para movimentação de cargas de apoio *offshore* das plataformas e sondas que operam nos campos da Bacia de Santos, embora a maior dessas cargas tenha origem nas bases portuárias do ERJ. O CEPR-SP possui uma base heliportuária no município de Itanhaém que atende ao fluxo de trabalhadores e a cargas leves e especiais para as unidades operacionais *offshore* da Bacia de Santos.

O estado de SP possui 109 dos seus 645 municípios recebendo royalties do petróleo como produtor, limítrofe ou com área de embarque/desembarque ou áreas geográficas vinculadas ao setor. Em 2017, o valor total da receita para os municípios paulistas foi de R\$ 1,127 bilhão. O governo estadual recebeu de participações governamentais do petróleo, em 2017, um total de R\$ 1,369 bilhão, valor cinco vezes menor que o recebido pelo governo do ERJ. Essas receitas estaduais e municipais unificadas em SP somaram, em 2017, cerca de R\$ 2,497 bilhões, aproximadamente 4



vezes menos que os extraordinários R\$ 10,995 bilhões recebidos pelo ERJ e pelos municípios fluminenses. Dos 59 municípios do CEPR-SP, apenas 15 (25%) não recebem royalties. Atualmente o CEPR-SP possui cinco refinarias processando em torno de 900 mil bpd, aproximadamente 40% da capacidade nacional.

O CEPR-SP se articula com cinco polos (ou bases operacionais) da indústria de óleo e gás - que estão expostos na parte inferior do Mapa 2. Eles constituem infraestruturas e bases operacionais da cadeia produtiva do petróleo, estando também articulados a outros *clusters*, parques e distritos industriais do estado, que consiste no mais industrializado e com maior dinâmica econômica do país. Identificar de forma isolada os fornecedores, polos de serviços e comerciais que atendem às demandas da produção e das comunidades regionais do estado constitui uma tarefa a ser cumprida e um desafio a ser melhor enfrentado. Nesta pesquisa, busca-se alertar para a necessidade de maior atenção ao dinamismo econômico desse setor (uma das cinco fronteiras de expansão da economia brasileira) sobre o desenvolvimento regional.

CEPR/MR Rio-SP

Chama-se aqui a atenção, como enunciado anteriormente, para o fato de que os circuitos (CEPR-RJ e CEPR-SP) se integram pelo continente e pelo mar, como um só território, compondo um único circuito da megarregião que integra as instalações e as bases operacionais do setor petróleo e gás em SP-RJ, e mar (*offshore*) e terra (*onshore*), distribuído numa área de 41,5 mil km² (14% ERJ + 8 % ESP) onde moram 37,6 milhões de habitantes (18% do Brasil e 61% ERJ +ESP). A área do CEPR/MR Rio-SP tem 1.036 km de faixa litorânea e cerca de 1/3 dela (9,8 milhões de m², aproximadamente metade em cada um dos dois estados) é constituída por unidades de conservação (UC) que funcionam como “hiatos espaciais” dessa ocupação territorial. A exploração e produção acontecem no ambiente *offshore* (perfuração), de onde parte a mercadoria especial (petróleo e gás), por uma malha de 10 mil km de dutos ou navios petroleiros, para refino no Brasil no continente e/ou para exportação. O movimento entre embarcações de apoio e petroleiros promovem - de forma densa e intensa - a integração entre bases operacionais e infraestruturas de óleo e gás ajudam a explicar a formação e a unicidade da megarregião Rio-SP.

Trata-se de um circuito socioeconômico-espacial — transescalar — que possui uma integração pouco percebida, a qual interfere e contribui com todo o processo de urbanização, metropolização desse espaço e de constituição da megarregião Rio-SP, situada no sudeste brasileiro. Observa-se, no CEPR/MR Rio-SP, poderes homogeneizantes impostos pelo capital (BRANDÃO, 2009, p. 75) e forças diferenciadoras existentes no local. No interior do CEPR-RJ e CEPR-SP, encontram-se cruzamentos dessas forças e poderes no espaço dividido entre o circuito superior e o inferior da economia (SANTOS, 2002). Assim, pode-se afirmar que os CEPs (RJ e SP) guardam heterogeneidades em seus interiores e entre si, mas se homogeneizam pelas relações transescalares que ocorrem nessa fração do capital.

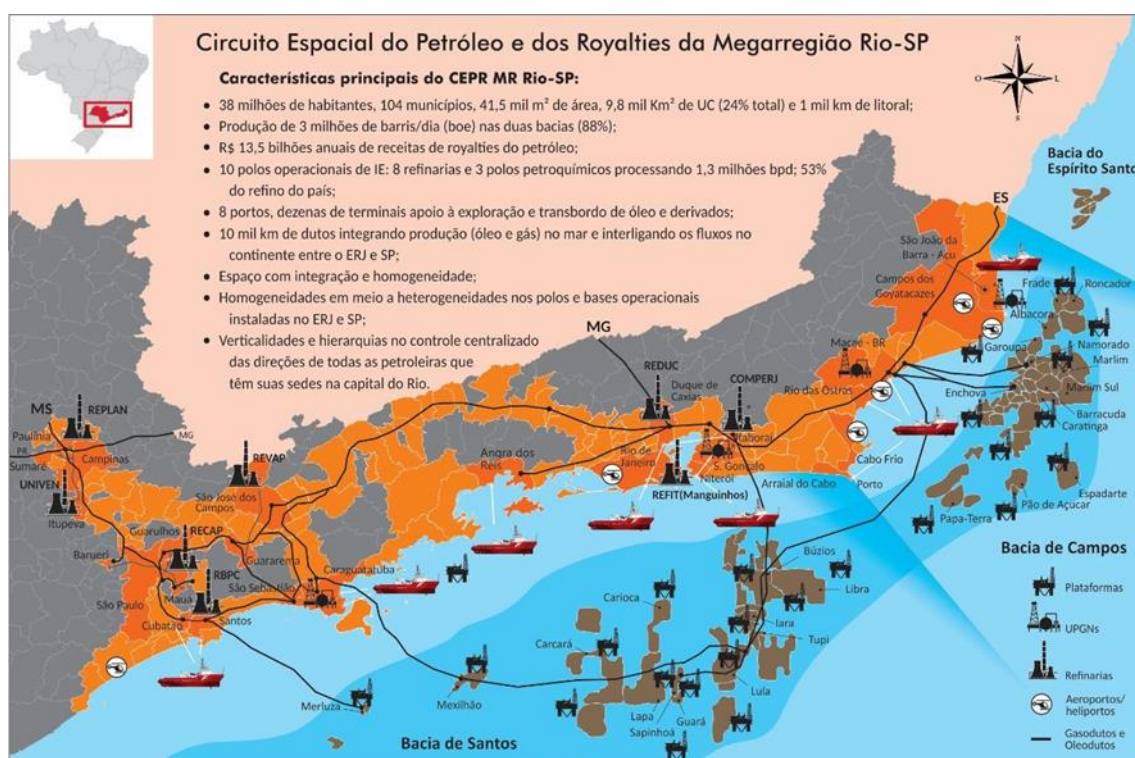
O setor, com exceção do período de colapso do ciclo do petróleo (2014-2017), teve uma expansão colossal (2010-2014) e possui um novo cenário de *boom* estimado para a próxima década com a exploração das reservas do pré-sal na Bacia de Santos. No anexo-1 foram levantados e apresentados quatorze quadros com indicadores demográficos, econômicos (PIB/emprego/orçamentos municipais) e sociais dos 109

p. 1127

municípios do CEPR/MR Rio-SP que merecem mais análises e comentários, sendo esse espaço insuficiente. Eles trarão observações e pistas interessantes, sobre a relação dos CEPR para o processo de urbanização e de metropolização do espaço na megarregião Rio-SP.

Vale recordar o estudo do IBGE (2015) “Arranjos Populacionais e Concentrações Urbanas do Brasil” que identificou que seis dos nove casos especiais sobre fluxos de deslocamentos e arranjos populacionais do país estão localizados na megarregião Rio-SP. Assim, o IBGE sugere “acompanhar o comportamento da articulação entre arranjos populacionais e as formas urbanas que poderão se estruturar no futuro”. Esta pesquisa trata exatamente disso.

Mapa 3 CEPR/MR Rio-SP



p. 1128

Mapa 3 – Elaboração dos autores. Arte Maycon Moraes.

A relação entre o espaço e essa fração do capital produz novas territorialidades e regionalidades, ainda pouco percebidas no Brasil. Essa relação contribui para a constituição de outros CEPs no país, onde se pode perceber processos de metropolização do espaço que interferem nas formas de urbanização, como nos casos dos estados da BA, ES, PE, CE e RS.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Os CEPs do RJ e de SP, vistos conjuntamente como circuitos territoriais, reafirmam a tese de que as atividades produtivas do setor petróleo produzem a reestruturação do espaço de forma singular, favorecendo a urbanização regional e a metropolização do espaço, como eixos de integração que formam a megarregião Rio-SP. Também explicam a dinâmica lefebvriana “concentração e dispersão”, que encontra-se presente, integrando a megarregião Rio-SP, entre as várias regiões desses



dois estados. A pesquisa reforça as evidências sobre a forte relação entre processos e atividades econômicos, e sobre as transformações territoriais e a urbanização nessa megarregião do país. A partir das duas maiores metrópoles do país, os CEPs do RJ e de SP se complementam, integram-se e se tornam “elementos-chave” para a compreensão do processo de metropolização do espaço que constitui a megarregião Rio-SP.

O circuito do petróleo, guardando suas proporções e seus marcos temporais, reproduz, de forma integrada entre o mar e o continente, a relação entre o poder econômico do negócio agroexportador do café no Sul Fluminense e Oeste Paulista (século XIX), e o da cana-de-açúcar (século XX) no Norte Fluminense e também interior paulista. Com o negro do café e o verde da cana sendo em parte substituídos pela energia mineral ou vegetal com o ouro negro do petróleo, mantém-se a integração complementar de mais de dois séculos entre esses dois estados.

Esses movimentos podem, em razão disso, ser vistos como partes do processo histórico da constituição dessa megarregião. Passou-se de uma produção agrícola no continente que dependia dos portos para exportação para uma produção petrolífera *offshore* que demanda dutos, além dos portos, para ser escoada e processada (e industrializada) no continente. Porém, nesses dois marcos temporais, a elite econômica continua aprisionando o poder político e o Estado, presa à orientação rentista e dependente. Dos circuitos do café e da cana passou-se para a potência do circuito espacial do petróleo, que tem lubrificado o capitalismo brasileiro.

p. 1129

ANEXOS (LINKS):

1 - Anexo com 14 quadros em 17 páginas. Link:

https://drive.google.com/open?id=1m6tUXb35Xib5JJ2_K-WwmSnp9ETFiLay

2 – Álbum imagens (57) dos 10 polos operacionais de O&G CEPR/MR Rio-SP:

<https://drive.google.com/file/d/1rRht6OYO9O0q9pEbkL3Zbkjki6-MOo-/view?usp=sharing>

REFERÊNCIAS

ALTVATER, Elmar. O fim do capitalismo como o conhecemos. 1 ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2010. 364p.

ANP. Agência Nacional de Petróleo. Disponível em: <http://www.anp.gov.br>.

ANUÁRIO FINANÇAS MUNICÍPIOS FLUMINENSES 2015. Ano 8. Aequs. FNP.

ARRIGHI, Giovanni. A ilusão do desenvolvimento. Petrópolis, Ed. Vozes, 1997.

BARRIOS, Sonia. A construção do espaço. São Paulo: Ed. Nobel, 1986. 149p.

BRANDÃO, Carlos. Território & Desenvolvimento. Campinas. Unicamp. 2009.

IBGE. Arranjos Populacionais e Concentrações Urbanas do Brasil. 2015.

LENCIONI, Sandra. Metropolização do espaço e a constituição de megarregiões. In: FERREIRA, A.; RUA, J.; MATTOS, R. C. Desafios da metropolização do espaço. Rio de Janeiro: Ed. Consequência, 2015, p. 35-68. (a)

LENCIONI, Sandra. Urbanização difusa e a constituição de megarregiões: o caso de São Paulo-Rio de Janeiro. Revista El. Estudos Urbanos e Regionais: Metrópolis, nº 22, ano 6, set. 2015. p. 6-15. Observatório da Metrópole. Disponível:<

<http://emetropolis.net/edicao/n22>>. Acesso 19 out. 2016. (b)

LENCIONI, Sandra. Metrópole, metropolização e regionalização. Rio de Janeiro: Editora Consequência, 2017.

LIPIETZ, Alain. O capital e seu espaço. São Paulo: Editora Nobel, 1988.

MORAES, Antonio Carlos Robert. Os circuitos espaciais de produção e os círculos de cooperação no espaço. PPG. São Paulo: USP, 1984 (mimeo).



PESSANHA, Roberto M. A ampliação da fronteira de exploração petrolífera no Brasil é parte da geopolítica da energia. Revista Espaço e Economia-online. Rio ano III, n. 6, 2015 Disponível em: <<http://espacoeconomia.revues.org/1511>>.

PESSANHA, R.M. A relação transescalar e multidimensional “Petróleo-Porto” como produtora de novas territorialidades. 560 f. 2017. Doutorado PPFH-UERJ.

SANTOS, Milton. Circuitos espaciais da produção: um comentário. In: BARRIOS, S. A construção do espaço. São Paulo: Editora Nobel, 1986, p.121-134.

SANTOS, Milton. A Natureza do Espaço. São Paulo: Editora Hucitec, 1996.

SANTOS, Milton; SOUZA, Maria Adélia; SILVEIRA, Maria Laura (Orgs). Território, globalização e fragmentação. São Paulo, Editora Hucitec, 1998.

SANTOS, Milton. O Espaço Dividido. 2002. São Paulo. Edusp, 2002.

SANTOS, Milton; SILVEIRA, Maria Laura (Orgs). O Brasil: Território e sociedade no início do século XXI. Rio de Janeiro: Editora Record, 2014. (1ª edição: 2001).

SOJA, Edward W. Para além de postmetropolis. Revista UFMG, v. 20, n. 1, p. 136-137, jan./jun. 2013.



20
ANOS
1998 | 2018

**OBSERVATÓRIO
DAS METRÓPOLES**

Instituto Nacional de Ciência e Tecnologia

EIXO 1 TERRITÓRIO

SESSÃO 1.3 MEGARREGIÃO

A CARACTERIZAÇÃO DO PROCESSO DE METROPOLIZAÇÃO DOS MUNICÍPIOS PETROLÍFEROS DA BACIA DE CAMPOS A PARTIR DOS DADOS DOS CENSOS DEMOGRÁFICOS 2000 E 2010

William Souza Passos

Doutorando IPPUR/UFRJ
geograwilliam@gmail.com

Joseane de Souza

Universidade Estadual do Norte Fluminense (UENF)
Joseanedesouza.souza@gmail.com

Denise Cunha Tavares Terra

Universidade Estadual do Norte Fluminense (UENF)
deniseterra@gmail.com

p. 1131



RESUMO:

O IBGE apresentou, em 2015, no estudo “Arranjos Populacionais e Concentrações Urbanas do Brasil”, uma metodologia inédita, que atualiza o quadro da urbanização brasileira a partir da identificação de 294 arranjos populacionais. Para o estudo do IBGE, alguns casos especiais merecem atenção por representarem tendências ou aspectos relevantes da urbanização brasileira e constituírem formas urbanas a serem acompanhadas. Destaca-se, neste trabalho, a presença, no litoral leste fluminense, das ligações entre os arranjos de “Macaé-Rio das Ostras/RJ” com “Cabo Frio/RJ” e Campos dos Goytacazes/RJ”, cujo processo de integração será problematizado, dimensionado e avaliado, a partir de dados extraídos dos Censos Demográficos 2000 e 2010, tratados pela literatura como indicadores de metropolização, e da estimação dos índices de integração dos municípios destes arranjos, utilizando a metodologia proposta pelo IBGE. Os resultados permitem apontar a presença, em curso, de um processo de metropolização acompanhando a produção petrolífera da Bacia de Campos e o petrorrentismo, com características de região metropolitana de interior.

PALAVRAS-CHAVE: Metropolização; Bacia de Campos; Censo Demográfico.

INTRODUÇÃO

O IBGE apresentou, em 2015, no estudo “Arranjos Populacionais e Concentrações Urbanas do Brasil” (IBGE, 2016), uma metodologia inédita, que atualiza o quadro da urbanização brasileira a partir da identificação de 294 arranjos populacionais (APs), formados por 953 municípios, ou 55,7% da população do país em 2010. Os critérios utilizados na identificação desses arranjos empregam a noção de integração, medida pelos movimentos pendulares para trabalho e estudo, em conjunto com a contiguidade urbana. No Sudeste, além das metrópoles, os APs acompanham os grandes centros urbanos, tendo, no estado do Rio de Janeiro (ERJ), Cabo Frio, Campos dos Goytacazes e Macaé, entre seus destaques.

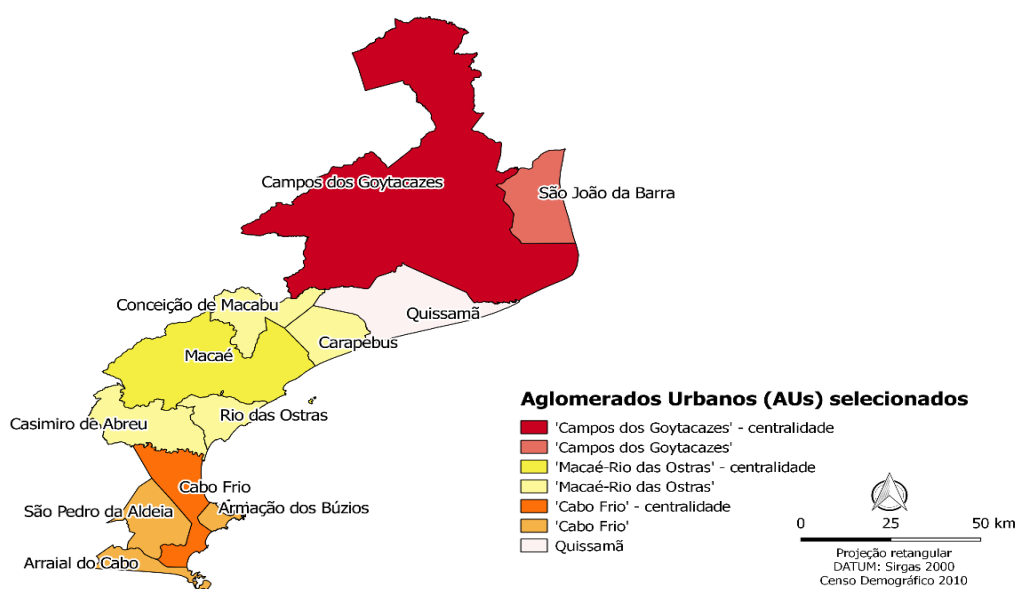
Para o estudo do IBGE, alguns casos especiais merecem atenção por representarem tendências ou aspectos relevantes da urbanização brasileira e constituírem formas urbanas a serem acompanhadas. Destaca-se, neste trabalho, a presença, no litoral leste fluminense, das ligações entre os arranjos de “Macaé-Rio das Ostras/RJ” com “Cabo Frio/RJ” e Campos dos Goytacazes/RJ”. A propósito, fazem parte do AP de Cabo Frio também os municípios de Arraial do Cabo, Armação dos Búzios e São Pedro da Aldeia; do AP de Macaé-Rio das Ostras, os municípios de Casimiro de Abreu, Carapebus e Conceição de Macabu; e do AP de Campos dos Goytacazes, São João da Barra. Em termos espaciais, trata-se praticamente de todo o litoral norte fluminense, excluindo-se apenas os municípios de Quissamã e São Francisco do Itabapoana. A Figura 1 apresenta os APs, sendo as cores em maior destaque representativas dos respectivos núcleos.

Importante destacar que, considerado em conjunto com os demais documentos do IBGE que atualizam o diagnóstico sobre a rede urbana brasileira – “Regiões de influência das cidades 2007” (IBGE, 2008), “Redes e fluxos do território: ligações aéreas 2010” (IBGE, 2013), “Gestão do território 2014” (IBGE, 2014), “Redes e fluxos do território: ligações rodoviárias e hidroviárias 2016” (IBGE, 2017), “Divisão regional do Brasil em regiões geográficas imediatas e regiões geográficas intermediárias” (IBGE,

p. 1132

2017) e “Classificação e caracterização dos espaços rurais e urbanos do Brasil: uma primeira aproximação” (IBGE, 2017) –, a unidade destacada na figura integra o conjunto geográfico identificado pelo Instituto como formado pelo mais alto grau de densidade populacional e urbana do país, detentor uma média concentração urbana (Campos dos Goytacazes), atualmente com população estimada superior a 500 mil habitantes (IBGE, 2018), também considerada uma Área de Concentração de População (ACP) e classificada como capital regional de nível C, além de segundo maior polarizador dos fluxos rodoviários intermunicipais do ERJ, só perdendo para a capital, e como o maior polarizador da rede urbana do interior do estado, com poder de influência e comando sobre o Norte e o Noroeste Fluminense, além do sul de Minas Gerais e Espírito Santo.

Figura 1 – Rio de Janeiro: divisão político-administrativa dos municípios selecionados, segundo as aglomerações urbanas (2010).



p. 1133

Fonte: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Elaboração dos autores.

Ante este processo, o estudo “Arranjos Populacionais e Concentrações Urbanas do Brasil” (IBGE, 2015) apontou que, caso o dinamismo econômico intensifique o movimento de pessoas entre os três arranjos, uma nova unidade urbana surgirá somando “mais de 1,2 milhão de habitantes”. Entretanto, a estimativa de 01/07/2018 do próprio IBGE já calcula uma população superior a 1,4 milhão de habitantes (IBGE, 2018) para este conjunto de municípios.

Diante de tal dinamismo e do conjunto das transformações urbanas e regionais em curso, alguns autores – como Lencioni (2015), Souza e Terra (2017) e Pessanha (2017) – têm apontado a presença de um processo embrionário de metropolização integrando os municípios da Bacia de Campos (BC) e acompanhando a produção petrolífera em alto-mar, iniciada em 1977. Tal fato teria sido possível pelas particularidades da produção *offshore* no Brasil, que, desde 1999, com a vigência da Lei do Petróleo (Lei nº 9.478/1997), passaram a promover o divórcio entre a dinâmica produtiva petrolífera e o petrorrentismo. No entanto, a literatura carece de trabalhos que



busquem sustentar empiricamente a hipótese da presença de um processo de metropolização em curso, ainda que incipiente, envolvendo estes municípios.

Na tentativa de colaborar para a superação desta lacuna, este artigo estará voltado para a problematização, dimensionamento e avaliação do processo de integração em andamento do conjunto de municípios fluminenses situados na faixa litorânea entre Arraial do Cabo e São João da Barra.

Para tanto, serão selecionados alguns dados extraídos dos Censos Demográficos 2000 e 2010 tratados pela literatura como indicadores de metropolização: população (absoluta e relativa), taxa de crescimento médio anual e participação relativa no incremento absoluto – que dimensiona os ritmos de crescimento populacional e a distribuição espacial da população –; indicadores de movimentos pendulares por motivo trabalho e por motivo de estudo, separadamente, intra e inter APs – que aponta os movimentos pendulares, sob a dimensão dos fluxos (origem e destino) e do volume, segundo o motivo (trabalho ou estudo) –; nível de dependência da mão de obra exógena – que indica a polarização e a demanda por deslocamentos por motivo de trabalho –; e o volume absoluto e saldo migratório intra e inter APs – que avalia a distribuição das migrações, de forma isolada, dentro dos APs selecionados.

A partir desse universo é que serão estimados os índices de integração dos municípios da BC, utilizando a metodologia apresentada pelo IBGE no estudo “Arranjos Popacionais e Concentrações Urbanas do Brasil” (IBGE, 2016).

Os resultados de todos os indicadores selecionados serão articulados à literatura mais atualizada sobre o processo de metropolização contemporâneo, no mundo e no Brasil, e ao diagnóstico mais recente do IBGE a respeito da dinâmica da rede urbana brasileira, com destaque para o estudo selecionado.

Em termos de estrutura, além desta primeira seção, introdutória, o artigo contará com mais duas seções. Na segunda seção, será problematizada, dimensionada e avaliada a integração entre os municípios da BC, a partir dos dados dos Censos Demográficos 2000 e 2010, dos indicadores específicos e da estimação dos índices de integração. Na terceira e última seção, que incluem as considerações finais, o dimensionamento da integração dos municípios da BC, dentro dos limites deste artigo, será articulado à atual compreensão do processo de metropolização contemporâneo e a sua penetração na agenda e no discurso político da prefeituras do Norte e do Noroeste Fluminense.

A INTEGRAÇÃO ENTRE OS MUNICÍPIOS DA BC: UMA ANÁLISE A PARTIR DOS DADOS DOS CENSOS DEMOGRÁFICOS

Não obstante a tensão que envolve a classificação e a contagem sobre população urbana no Brasil²⁰, oficialmente a década de 1960 é apontada como aquela em que passou a predominar a residência dos brasileiros nas cidades²¹.

20 A classificação e a contagem da população urbana no Brasil segue, por um lado, os critérios político-administrativos estabelecidos pela legislação, que atualmente atribui a definição de população urbana às prefeituras, e, por outro lado, os critérios demográfico-quantitativos indicados pelo IBGE e nem sempre respeitados.

21 O Censo Demográfico de 1970, que mediu o comportamento da população na década anterior, foi aquele que registrou, pela primeira vez, uma população urbana superior a população rural (55,92% de população urbana no Brasil no Censo 1970, contra 44,67% no Censo 1960). Percentuais do “Banco de



Do ponto de vista dos movimentos de população e da estruturação da rede urbana, até a década de 1930, as migrações e o processo de urbanização se organizavam, predominantemente, em escala regional, com as respectivas metrópoles funcionando como polos de atividades secundárias e terciárias.

A partir da década de 1930, a combinação entre a concentração das atividades urbano-industriais no Sudeste e a expansão da infraestrutura de transportes e telecomunicações, que permitiu, inclusive, a interligação entre os principais mercados consumidores do país, fez com que o processo de atração populacional rompesse a escala regional, tornando São Paulo e Rio de Janeiro o destino de um afluxo intenso, particularmente, de mineiros e nordestinos.

Entre as décadas de 1950 e 1980, o intenso êxodo rural e migração inter-regional produziu um significativo aumento de população nas principais capitais do Sudeste, Nordeste e Sul, promovendo um processo de metropolização em torno das mesmas, principalmente no Rio de Janeiro e em São Paulo.

A partir da década de 1980, porém, passa a predominar, nas regiões metropolitanas, o maior crescimento populacional dos municípios periféricos (exclusivo a grande metrópole) e, nas regiões interioranas, dos polos regionais e cidades médias, favorecido por um novo padrão migratório, influenciado, nas regiões metropolitanas, principalmente pela dinâmica do mercado imobiliário e, no interior, pela desconcentração-concentrada (SIMÕES; AMARAL, 2011) da indústria de transformação, iniciada nos anos 1960. Entre 2000 e 2010, os municípios com população entre 100 mil e 500 mil habitantes foram os que registraram maior crescimento (IBGE, 2000; 2010).

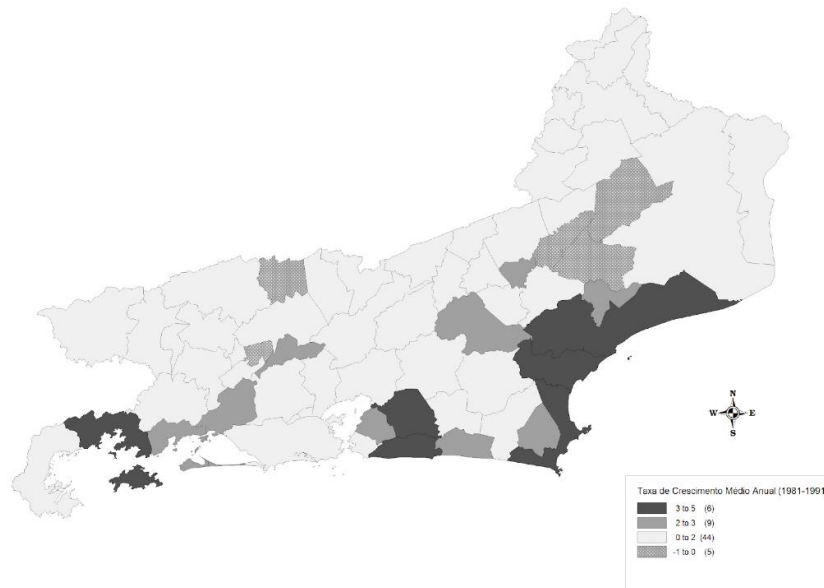
p. 1135

No caso do ERJ, sob os impactos, por um lado, do fenômeno da segunda residência, de veraneio, de parte da população carioca, iniciado no final da década de 1970, em direção às Baixadas Litorâneas, pela sua vocação turística, que induziu a um extravasamento do crescimento populacional da Região Metropolitana para as áreas interioranas contíguas, e, por outro lado, dos impactos diretos e indiretos das atividades petrolíferas, parapetrolíferas e de gás natural no Norte Fluminense, incluindo suas compensações financeiras (*royalties* e participações especiais), que também atingiram as Baixadas Litorâneas a partir do final da década de 1990, Souza e Frutuoso (2018), constataram que, desde a década de 1980, a área de maior crescimento populacional no território fluminense e, ao mesmo tempo, a principal frente de expansão urbana do ERJ, é a faixa costeira entre Saquarema, nas Baixadas Litorâneas, e Quissamã, no Norte Fluminense, como se pode observar na Figura 2.

Na Figura 3, que traz as taxas de crescimento populacional médio anual para o período 2000-2010, pode-se observar, apesar da redução do ritmo em alguns municípios, a ampliação da contiguidade da mancha de crescimento, na área litorânea, acompanhando a produção de petróleo e gás na plataforma continental.

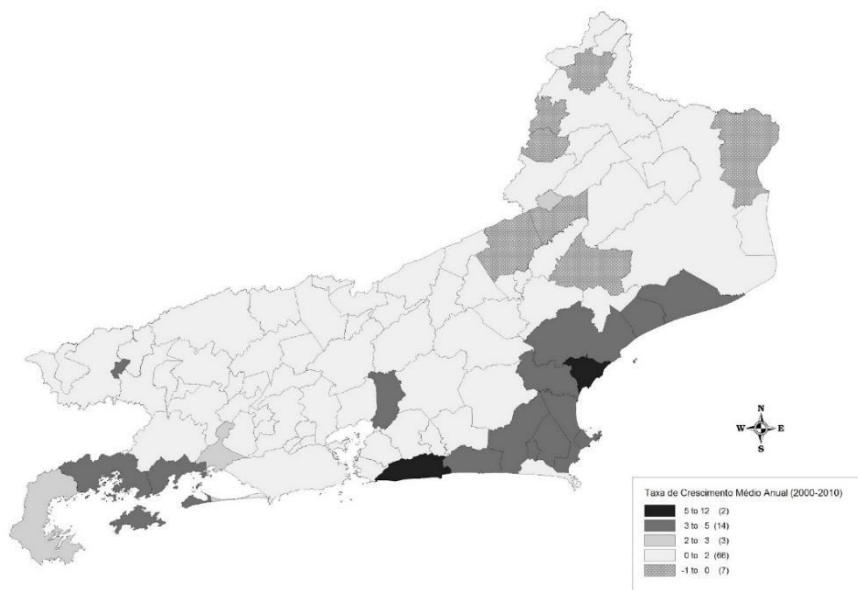
Dados Séries Estatísticas & Séries Históricas” do IBGE. Disponível em:
<<https://seriesestatisticas.ibge.gov.br/series.aspx?no=10&op=0&vcodigo=POP122&t=taxa-urbanizacao>>.

Figura 2 – Rio de Janeiro: taxa de crescimento populacional médio anual (1981-1991)



Fonte: Souza e Frutuoso (2018, p. 137).

Figura 3 – Rio de Janeiro: taxa de crescimento populacional médio anual (2000-2010)



Fonte: Souza e Frutuoso (2018, p. 137).

p. 1136

Diante desse cenário, Souza e Terra (2017) levantaram a possibilidade de existência de um incipiente processo de metropolização em curso entre os municípios do litoral leste fluminense, particularmente do conjunto entre Arraial do Cabo e São João da Barra, envolvendo os três APs identificados pelo IBGE, baseando-se em alguns indicadores demográficos.

Segundo as autoras, a população total destes arranjos aumentou de 885.466 habitantes, em 2000, para 1.208.176, em 2010: uma variação absoluta de 322.710 habitantes, a um ritmo médio anual de 3,2%, como se pode verificar na Tabela 1. Observaram, ainda, ter havido, nesse mesmo período, uma significativa redistribuição espacial da população entre os APs de 'Cabo Frio', 'Macaé-Rio das Ostras' e 'Campos



dos Goytacazes', apontando que, apesar do AP de 'Campos dos Goytacazes' permanecer como principal ponto de concentração populacional, sua população, em 2010, passou a corresponder a 41,1% da população total dos três arranjos – uma concentração inferior àquela observada no Censo de 2000, que era de 49,1%. Por outro lado, a população residente em 'Macaé-Rio das Ostras', que em 2000 correspondia a 24,1% da população do conjunto, aumentou sua participação relativa para 31,6%, em 2010.

Tabela 1 – Arranjos Popacionais Especiais: população, taxa de crescimento médio anual, participação relativa no incremento absoluto (2000-2010)

Municípios/Arranjos Popacionais	População				Δ Populacional absoluta	Taxa de crescimento médio anual (2000-2010)	Participação relativa no incremento absoluto
	2000	%	2010	%			
Armação dos Búzios	18.204	2,1	27.560	2,3	9.356	4,2	2,9
Arraial do Cabo	23.877	2,7	27.715	2,3	3.838	1,5	1,2
Cabo Frio	126.828	14,3	186.227	15,4	59.399	3,9	18,4
São Pedro da Aldeia	63.227	7,1	87.875	7,3	24.648	3,3	7,6
CABO FRIO	232.136	26,2	329.377	27,3	97.241	3,6	30,1
Campos dos Goytacazes	407.168	46,0	463.731	38,4	56.563	1,3	17,5
São João da Barra	27.682	3,1	32.747	2,7	5.065	1,7	1,6
CAMPOS	434.850	49,1	496.478	41,1	61.628	1,3	19,1
Carapebus	8.666	1,0	13.359	1,1	4.693	4,4	1,5
Casimiro de Abreu	22.152	2,5	35.347	2,9	26.681	4,8	4,1
Conceição de Macabu	18.782	2,1	21.211	1,8	-941	1,2	0,8
Macaé	132.461	15,0	206.728	17,1	74.267	4,6	23,0
Rio das Ostras	36.419	4,1	105.676	8,7	69.257	11,2	21,5
MACAÉ	218.480	24,7	382.321	31,6	163.841	5,8	50,8
Total	885.466	100,0	1.208.176	100,0	322.710	3,2	100,0

Fonte: IBGE. Censo Demográfico (2000-2010).

O AP de 'Campos dos Goytacazes' destaca-se, nos dois períodos, como o maior em volume populacional, mas sua taxa de crescimento, de 1,33% ao ano, foi a menor, assim como sua participação relativa no incremento populacional absoluto do conjunto dos APs especiais. Nos outros arranjos, o crescimento populacional se deu a um ritmo bastante acelerado: 5,8% em 'Macaé-Rio das Ostras' e 3,6% em 'Cabo Frio'. No AP 'Macaé-Rio das Ostras', o extraordinário crescimento de Rio das Ostras – um acréscimo absoluto de 69.257 habitantes, a um ritmo médio anual de 11,2% – merece destaque. Ressalta-se, ainda, que o crescimento populacional de 'Macaé-Rio das Ostras' foi o maior responsável (50,8%) pelo incremento populacional absoluto dos APs especiais, seguido por 'Cabo Frio' (30,1%).

Apesar destes arranjos se destacarem como importantes pontos de atração populacional no interior do ERJ, no contexto das migrações intra e interestaduais, Souza e Terra (2017) apontam a migração intra e inter AP como importante mecanismo de redistribuição espacial da população.

p. 1137

Tabela 2 – Arranjos Populacionais Especiais: migrações internas (2000-2010)

Arranjos populacionais Especiais	Intra arranjo populacional	Inter arranjos populacionais especiais		Saldo
		I	E	
Cabo Frio	11.060	7.297	4.828	2.469
Campos dos Goytacazes	3.599	3.931	15.682	-11.751
Macaé	13.591	14.617	5.335	9.282
Total	28.250	25.845	25.845	0

Fonte: IBGE. Censo Demográfico (2010).

Observe, na Tabela 2, que entre 2000-2010, 11.060 indivíduos mudaram de residência entre municípios do AP de 'Cabo Frio'. No AP de 'Campos dos Goytacazes', que integra apenas dois municípios, foram 3.599 habitantes e, no AP de 'Macaé-Rio das Ostras', 13.591. Considerando-se as migrações entre municípios de distintos AP urbanos, 'Cabo Frio' e 'Macaé-Rio das Ostras', principalmente este último, destacam-se como importantes áreas de atração dos emigrantes de Campos dos Goytacazes. Segundo Souza e Terra (2017, p. 833),

[...] no contexto dos aglomerados especiais, 'Macaé-Rio das Ostras' se isola como área de atração (...). Isso se explica principalmente (i) pela concentração da atividade petrolífera e parapetrolífera naquele arranjo populacional, e consequente demanda por mão de obra; e (ii) pela dinâmica do mercado imobiliário, cujos preços praticados em alguns municípios são ainda relativamente baixos comparativamente àqueles praticados em municípios de outros aglomerados. Por outro lado, 'Campos dos Goytacazes' se isola como área de emigração, constituindo, portanto, um importante reservatório de força de trabalho, mais notadamente para 'Macaé-Rio das Ostras'.

p. 1138

As informações sobre pendularidade, do Censo de 2010, também foram utilizadas pelas autoras para analisarem o processo de integração entre os AP especiais. Neste sentido, consideraram a pendularidade – por motivo de trabalho e estudo – em seu sentido mais amplo, ou seja, consideraram pendulares todos os indivíduos cujo município de residência difere do município onde se localiza a instituição de trabalho ou estudo, independentemente se o indivíduo retorna diariamente para sua residência ou não. Esta opção metodológica para o tratamento da pendularidade relaciona-se à especificidade de muitos contratos de trabalho – regimes de 14 dias trabalhados por 14 dias de folga; escala de 21x21; de 28x28; e de 14x21 – estabelecidos pelas indústrias que operam no mercado *offshore*.

Note, na Tabela 3, que a mobilidade pendular por motivo de trabalho dentro dos APs especiais é bastante significativa, especialmente no AP de 'Macaé-Rio das Ostras', onde se encontram as bases operacionais das indústrias petrolífera e parapetrolífera. Observe, também, que a mobilidade entre os arranjos é bastante intensa, sendo que o arranjo 'Macaé-Rio das Ostras' se destaca como a principal área de destino, enquanto os demais, de 'Cabo Frio' e 'Campos dos Goytacazes', com saldo pendular negativo, se destacam como áreas de origem. Além disso, ressalta-se que o AP 'Macaé-Rio das Ostras' se destaca pela forte retenção da mão de obra residente.



Tabela 3 – Arranjos Populacionais Especiais: indicadores de movimentos pendulares por motivo trabalho intra e inter arranjo populacionais

Aglomerados Especiais	Intra-aglomerado	Inter-aglomerados		
		Entrada	Saídas	Saldo
Cabo Frio	9.413	1.040	6.413	-5.373
Campos dos Goytacazes	2.604	1.257	7.271	-6.014
Macaé-Rio das Ostras	21.272	13.162	1.775	11.387
Total	33.289	15.459	15.459	0

Fonte: IBGE. Censo Demográfico (2010).

A pendularidade por motivo de estudo é significativamente menor, mas ainda assim é expressiva e indica forte integração regional. Como se pode verificar na Tabela 4, 14.398 pessoas saíram de seus respectivos municípios para estudar em outro município do próprio AP e 4.359 para estudar em municípios de algum outro arranjo selecionado. Esses volumes são especialmente elevados no AP de 'Cabo Frio' e em 'Macaé-Rio das Ostras'. Por outro lado, apesar do volume absoluto aparentemente baixo, deve-se considerar que a pendularidade por estudo no AP de 'Campos dos Goytacazes' é predominantemente de São João da Barra para Campos e para a escolaridade média e superior. Os fluxos pendulares por estudo são significativos nos municípios de Casimiro de Abreu (onde detectamos que 17,7% da população que estuda, frequenta escola ou creche em outro município); Carapebus (16,3%), São Pedro da Aldeia (15,1%), São João da Barra (10,9%) e Arraial do Cabo (10,1%). Ressalta-se que a pendularidade por estudo originária em Campos dos Goytacazes e em Macaé são ínfimas devido a concentração de reconhecidas instituições de ensino médio e superior nestes municípios, o que os torna o destino principal de muitos estudantes. À luz de tal consideração, ressalta-se que o fluxo pendular por motivo de estudo é expressivo.

No contexto do estudo, 'Cabo Frio' continua apresentando saldo negativo, mas 'Campos dos Goytacazes' passa a exibir saldo positivo, porém pequeno, fato este que surpreende, tendo em vista a concentração de grandes e importantes instituições de ensino – UENF, UFF, IFF – no município polo. Mais uma vez, Macaé se destaca pelo saldo positivo relativamente elevado.

p. 1139



Tabela 4 – Arranjos Populacionais Especiais: indicadores de movimentos pendulares por motivo estudo intra e inter arranjos populacionais

Arranjos populacionais Especiais	Intra arranjo populacional	Inter arranjos populacionais		
		Entrada	Saídas	Saldo
Cabo Frio	7.659	419	2.684	-2.265
Campos dos Goytacazes	1.444	1.211	293	918
Macaé-Rio das Ostras	5.295	2.729	1.382	1.347
Total	14.398	4.359	4.359	0

Fonte: IBGE. Censo Demográfico (2010).

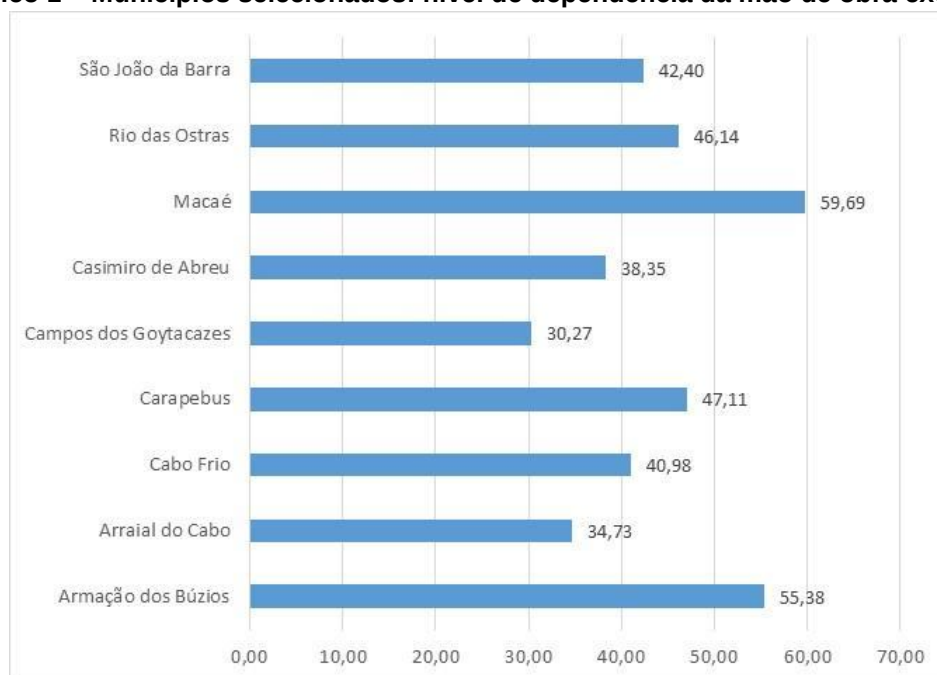
Os resultados das Tabelas 3 e 4 não podem ser somados diretamente devido a possibilidade de erros de dupla contagem, mas, após a realização das adequações metodológicas²² necessárias, estimamos um total de aproximadamente 73 mil pessoas que se deslocam, entre esses municípios, por motivo trabalho e/ou estudo, ressaltando-se que a maior parte dos deslocamentos é feito diariamente.

Considerando que a integração mais forte é por motivo trabalho, Souza e Terra (2015) desenvolveram um indicador de “dependência de mão de obra exógena”, tendo sido considerado pelas autoras como exógena toda a mão de obra ocupada não originária do município, conceito que abrange imigrantes e pendulares. O indicador foi elaborado considerando-se no numerador o total de mão de obra exógena empregada no município e, no denominador, a população economicamente ativa (PEA) ocupada no município e não a PEA ocupada residente. Este estudo não contemplou apenas dois municípios – Conceição de Macabu e São Pedro da Aldeia – do conjunto dos APs aqui estudados. Os resultados referentes aos demais encontram-se plotados no Gráfico 1.

p. 1140

22 Para evitarmos a dupla contagem, confeccionamos duas matrizes de pendularidade, sendo uma por trabalho e outra por estudo. Na matriz de pendularidade por estudo, excluimos todos aqueles que declararam estudar em outro município, desde que este seja exatamente o mesmo município onde se localiza o estabelecimento de trabalho, uma vez que este movimento já se encontra incluso na primeira matriz de pendularidade. Somente após a exclusão da possibilidade de dupla contagem, as duas matrizes foram somadas para a estimativa da pendularidade total.

Gráfico 1 – Municípios selecionados: nível de dependência da mão de obra exógena



Fonte: Souza e Terra (2015, p. 140).

Os resultados apontam para uma significativa dependência de mão de obra exógena, especialmente em Macaé e Armação dos Búzios, onde mais de 50% da mão de obra empregada ou era migrante (informações de trabalhadores imigrantes não naturais e de data fixa, referente ao período 2005-2010), ou era pendular (2010), ressaltando-se a importância das migrações e das pendularidades internas na conformação destes resultados. Este indicador reforça o entendimento de que o motivo trabalho é o principal fator de integração entre os municípios de tais arranjos.

Utilizando informações referentes aos movimentos pendulares e a contiguidade das manchas urbanizadas, o IBGE (2016) desenvolveu uma metodologia para identificar os APs. Para tanto considerou os seguintes critérios:

1. Forte intensidade relativa dos movimentos pendulares para trabalho e estudo – tal intensidade deve ser igual ou superior a 0,17 do índice de integração, [...]
2. Forte intensidade absoluta dos movimentos pendulares para trabalho e estudo – quando o volume absoluto de pessoas que se deslocam para trabalho e estudo, entre A e B, é igual ou superior a 10 000 pessoas; ou
3. Contiguidade das manchas urbanizadas – quando a distância entre as bordas das manchas urbanizadas principais de dois municípios é de até 3 km. (IBGE, 2016, p.22).

O índice de integração entre os APs (Tabela 5) foi estimado pela seguinte fórmula:

$$II_A = \frac{X_{AB} + X_{BA}}{X_A} \quad \text{e} \quad II_B = \frac{X_{AB} + X_{BA}}{X_B}$$



Onde:

II_A = Índice de integração do município A;

II_B = Índice de integração do município B;

X_{AB} = Total de pessoas que moram no município A e trabalham e/ou estudam no município B

X_{BA} = Total de pessoas que moram no município B e trabalham e/ou estudam no município A.

X_A = Total de residentes no município A que trabalham e/ou estudam.

X_B = Total de residentes no município B que trabalham e/ou estudam.

Para a identificação dos APs, o IBGE considerou pertencente a um mesmo arranjo municípios com índice de integração igual ou superior a 0,25. Mas, além destes, acrescentou aos arranjos os municípios com índice de integração de intensidade média alta – igual ou superior a 0,15 e menor que 0,20 – e alta – municípios com índice de integração igual ou superior a 0,20 e inferior a 0,25. Para os municípios selecionados, os resultados estimados pelo IBGE (2016) encontram-se na Tabela 5. A fim de ampliar a compreensão, também apresenta-se a integração entre os três APs, na tabela 6.

Tabela 5 – Arranjos Populacionais Especiais: índice de integração dos municípios

Municípios/Arranjos Populacionais	Índice de Integração do município com o arranjo	Mancha urbanizada contígua
Armação dos Búzios	0,53	Sim
Arraial do Cabo	0,22	Sim
Cabo Frio	0,23	Sim
São Pedro da Aldeia	0,33	Sim
CABO FRIO	0,10*	Sim
Campos dos Goytacazes	0,02	Não
São João da Barra	0,25	Não
CAMPOS	0,01*	Não
Carapebus	0,39	Não
Casimiro de Abreu	0,34	Sim
Conceição de Macabu	0,26	Não
Macaé	0,17	Não
Rio das Ostras	0,31	Sim
MACAÉ	0,09*	Parcialmente

* Índice de Integração Interno do Arranjo.
Fonte: IBGE (2016).

p. 1142

Tabela 6 – Arranjos Populacionais Especiais: Índice de integração dos arranjos

Arranjos Populacional A	Arranjo Populacional B	Índice de Integração do Arranjo Populacional A	Índice de Integração do Arranjo Populacional B
Macaé-Rio das Ostras/RJ	Cabo Frio	0,034	0,041
Macaé-Rio das Ostras/RJ	Campos dos Goytacazes/RJ	0,033	0,027
Cabo Frio	Campos dos Goytacazes/RJ	0,003	0,002

Fonte: IBGE (2016).

A análise da tabela 5 permite concluir que: i) em 2010, no arranjo de ‘Cabo Frio’, os municípios de maior integração com os demais eram Armação dos Búzios e São Pedro da Aldeia; ii) no arranjo de Campos, a integração dá-se, praticamente, unilateralmente a partir de São João da Barra; e iii) no arranjo de ‘Macaé-Rio das Ostras’, destacam-se Carapebus, Casimiro de Abreu e Rio das Ostras. Ressalta-se que o baixo nível de integração de Macaé (0,17) se justifica pelo alto índice de atratividade e retenção populacional por parte daquele município.

A tabela 5 também permite concluir que ‘Cabo Frio’ é o AP mais consolidado, com o maior índice de integração interno (0,10) e com conurbação entre todos os seus municípios, constituindo, além de AP, uma concentração urbana unificada. ‘Macaé-Rio das Ostras’, por sua vez, vem em seguida, com a conurbação de apenas dois dos seus municípios e sem a contiguidade da mancha urbana dos seus municípios principais. Por fim, ‘Campos dos Goytacazes’, constituindo uma mancha urbana praticamente isolada, permanece guardando características de uma ACP.

Já a tabela 6 permite extrair três conclusões: i) as ligações entre os APs ‘Cabo Frio’ e ‘Macaé-Rio das Ostras’ são as que predominam na unidade geográfica, seguidas das ligações entre ‘Macaé-Rio das Ostras’ e ‘Campos dos Goytacazes’; ii) apesar da perda relativa de centralidade, a aglomeração urbana de Campos continua subordinando a de ‘Macaé-Rio das Ostras’; e iii) além do caso de Macaé, a força da polarização tradicional de Campos no Norte Fluminense também se expressa no domínio da integração sobre Cabo Frio, apesar de marginal no conjunto das relações dos três APs.

Por tudo isso, é possível afirmar que há em curso um processo de metropolização entre os três APs, acompanhando a produção da BC na plataforma continental e o petrorrentismo, caracterizado pela presença de três vetores de integração: um, mais acelerado, integrando a partir das cidades ao redor de ‘Cabo Frio’ a ‘Macaé-Rio das Ostras’ (vetor leste fluminense); um segundo, menos intenso, integrando a partir de ‘Macaé-Rio das Ostras’ em direção a Campos (vetor norte fluminense); e um terceiro, conectando São João da Barra a Campos (vetor Campos).

Diante disso, conclui-se que está em processo, na BC, a configuração de uma aglomeração com características de região metropolitana (RM) semelhantes às aquelas observadas em outras RMs de interior no Brasil: incipiente (sem metrópole), polinucleada (com a divisão da polarização entre Macaé-Rio das Ostras, Campos e Cabo Frio) e, dado o volume de 13.058 pessoas se deslocando diariamente entre

p. 1143



Macaé-Rio das Ostras e o Rio de Janeiro (IBGE, 2016), também hierarquizada em relação a aglomeração metropolitana superior mais imediata.

METROPOLIZAÇÃO CONTEMPORÂNEA E A PENETRAÇÃO DA INTEGRAÇÃO REGIONAL NA AGENDA E NO DISCURSO POLÍTICO DA PREFEITURAS DO NORTE E DO NOROESTE FLUMINENSE

Lencioni (2015), baseando-se na proposta interpretativa de Lefebvre (1970) da dinâmica econômico-espacial a partir dos movimentos de “concentração” e “dispersão”, ou de “implosão” e “explosão” da cidade ou da metrópole, e utilizando-se da metáfora da nebulosa urbana para se referir a constituição de processos de urbanização regional, no sentido atribuído por Soja (2013), no mundo e no Brasil, aponta que a etapa contemporânea da metropolização, vista como pós-urbanização, na medida em passa a ser definida pela integração descontínua do tecido urbano e de elementos espaciais, prescinde da necessidade conurbação, convivendo com “hiatos” ou “intervalos” entre os polos urbanos, que, ao se articularem por movimentos pendulares cotidianos para trabalho e estudo, passariam a compor uma nova totalidade, reconfigurando, assim, a formação das regionalidades.

Nessa perspectiva, ao abordar a hipótese da formação de uma nova regionalidade no litoral leste fluminense, acompanhando as atividades da BC e o petrorrentismo, Pessanha (2017) apresenta a hipótese da possível formação de uma RM do Circuito Espacial do Petróleo e dos Royalties do ERJ, enquanto Souza e Terra (2017), como já mencionado, levantaram a possibilidade de existência de um incipiente processo de metropolização entre os municípios do litoral leste fluminense, envolvendo os três APs identificados pelo IBGE.

Entretanto, somente com a aplicação do índice de integração, proposto pelo IBGE (2016), e com a criação da noção de AP é que se tornou possível o dimensionamento, a avaliação e a delimitação espacial mais precisa dessa integração, que, agora comprovadamente, abrange toda a porção litorânea do leste fluminense, entre Arraial do Cabo e São João da Barra, que caminha, progressivamente, para a consolidação de um processo de metropolização, apesar da crise no setor de petróleo e gás do Norte Fluminense, da perda de participação da produção da BC e da queda dos repasses do petrorrentismo às prefeituras da região, que têm realizado um duro ajuste fiscal.

Importante destacar, porém, que, mesmo com a ausência da disseminação, em larga escala, de uma evidência científica perante a sociedade regional – haja vista que a metodologia proposta pelo IBGE é muito recente e que as evidências empíricas apresentadas aqui são ainda pouco divulgadas –, a consciência da presença de um processo de integração em curso, impulsionado pela dinâmica gerada pelas atividades da BC, e do compartilhamento de problemas comuns, que exigiriam uma solução conjunta dos municípios da região, já penetrou na agenda e no discurso político das prefeituras do Norte e do Noroeste Fluminense, fato que se traduziu nas articulações que resultaram na criação do Consórcio Intermunicipal de Desenvolvimento do Norte e Noroeste Fluminense (CIDENNF), sob a liderança de Campos dos Goytacazes e com o discurso de integração da “zona metropolitana do interior fluminense” (CORDEIRO, 30 out. 2018).

p. 1144



Antes, nas eleições deste ano, o deputado estadual Bruno Dauaire (PRP-RJ) havia sido reeleito com um discurso de defesa, no próximo mandato, na Assembleia Legislativa do Estado do Rio de Janeiro (ALERJ), da criação da Região Metropolitana do Norte Fluminense.

Também é importante destacar que o recorte territorial do CIDENNF –Campos, Conceição de Macabu, São Fidélis, Cardoso Moreira, Quissamã, Carapebus e Bom Jesus do Itabapoana e Italva – diverge tanto daquele que integrava as câmaras de vereadores municipais no Parlamento Regional do Norte Fluminense (PRNF), em 2013²³, quanto dos integrantes da Organização dos Municípios Produtores de Petróleo (Ompetro)²⁴.

Quer se chamar a atenção ainda para o fato de que as três iniciativas surgiram da liderança de Campos dos Goytacazes, o que pode indicar um grande esforço da parte de Campos, que amarga perda relativa de polarização para Macaé, além de não sediar nenhuma das duas grandes intervenções que dinamizam a economia regional – as atividades da BC e do porto do Açu –, para manter o papel de liderança tradicional da região frente às escalas de poder superiores da federação (estado e governo federal), elemento, porém, que deverá ser aprofundado em trabalhos posteriores.

REFERÊNCIAS

- CORDEIRO, Edson. Rafael Diniz lidera assinatura do Consórcio de Municípios do Norte e Noroeste. CAMPOS DOS GOYTACAZES. Prefeitura Municipal. 30 out. 2018. Disponível em: <https://www.campos.rj.gov.br/exibirNoticia.php?id_noticia=48617>. Acesso em 01 nov. 2018.
- IBGE – INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. Regiões de influência das cidades 2007. Rio de Janeiro: IBGE, 2008. Disponível em: <http://www.mma.gov.br/estruturas/PZEE/_arquivos/regic_28.pdf>. Acesso em: 12 out. 2018.
- _____. Censos Demográficos 2000 e 2010. Disponível em: <<https://www.ibge.gov.br/estatisticas-novoportal/downloads-estatisticas.html>>. Acesso em: 10 out. 2018.
- _____. Redes e fluxos do território: ligações aéreas 2010. Rio de Janeiro: IBGE, 2013. Disponível em: <ftp://geoftp.ibge.gov.br/organizacao_do_territorio/redes_e_fluxos_geograficos/ligacoes_aereas/ligacoes_aereas_2010.pdf>. Acesso em: 10 out. 2018.
- _____. Gestão do território 2014. Rio de Janeiro: IBGE, 2014. Disponível em: <ftp://geoftp.ibge.gov.br/organizacao_do_territorio/redes_e_fluxos_geograficos/gestao_do_territorio/gestao_do_territorio_2014.pdf>. Acesso em: 10 out. 2018.
- _____. Arranjos populacionais e concentrações urbanas do Brasil. 2. ed. Rio de Janeiro: IBGE, 2016. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/apps/arranjos_populacionais/2015/pdf/publicacao.pdf>. Acesso em: 13 out. 2018.
- _____. Classificação e caracterização dos espaços rurais e urbanos do Brasil: uma primeira aproximação. Rio de Janeiro: IBGE, 2017. Disponível em: <<https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/livros/liv100643.pdf>>. Acesso em: 20 out. 2018.

23 Oito municípios integravam o PRNF: Campos, Carapebus, Cardoso Moreira, Conceição de Macabu, Quissamã, São Fidélis, São Francisco do Itabapoana e São João da Barra.

24 Onze municípios integram atualmente a Ompetro: Armação dos Búzios, Arraial do Cabo, Cabo Frio, Campos, Carapebus, Casimiro de Abreu, Macaé, Niterói, Quissamã, Rio das Ostras e São João da Barra.



20
ANOS
1998 | 2018

OBSERVATÓRIO
DAS METRÓPOLES

Instituto Nacional de Ciência e Tecnologia

EIXO 1 TERRITÓRIO

SESSÃO 1.3 MEGARREGIÃO

- _____. Divisão regional do Brasil em regiões geográficas imediatas e regiões geográficas intermediárias. Rio de Janeiro: IBGE, 2017. Disponível em: <<https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/livros/liv100600.pdf>>. Acesso em: 20 out. 2018.
- _____. Redes e fluxos do território: ligações rodoviárias e hidroviárias 2016. Rio de Janeiro: IBGE, 2017. Disponível em: <<https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/livros/liv100602.pdf>>. Acesso em: 14 out. 2018.
- _____. Estimativas de População em 01/07/2018. Disponível em: <<https://www.ibge.gov.br/estatisticas-novoportal/sociais/populacao/9103-estimativas-de-populacao.html?=&t=downloads>>. Acesso em: 10 out. 2018.
- LECIONI, Sandra. Urbanização difusa e a constituição de megarregiões: o caso de São Paulo-Rio de Janeiro. E-metropolis: Revista Eletrônica de Estudos Urbanos e Regionais, n. 6, p. 6-15, set., 2015. Disponível em: <http://emetropolis.net/system/edicoes/arquivo_pdfs/000/000/022/original/emetropolis_n22.pdf?1447896390>. Acesso em 15 out. 2018.
- LEFEBVRE, Henri. La révolution urbaine. Paris: Gallimard Éditions, 1970.
- PESSANHA, Roberto Moraes. A relação transescalar e multidimensional “Petróleo-Porto” como produtora de novas territorialidades. 2017. 560 f. Tese (Doutorado em Políticas Públicas e Formação Humana) – Centro de Educação e Humanidades, Universidade do Estado do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro.
- Simões, Rodrigo, Amaral, Pedro. Interiorização e novas centralidades urbanas: uma visão prospectiva para o Brasil. Economia, v.12, n.3, p.553–579, set/dez. 2011.
- SOJA, Edward. Para além de postmetropolis. Revista UFMG, v. 20, n. 1, p. 136-167, jan-jun. 2013.
- SOUZA, Joseane de; TERRA, Denise Cunha Tavares. Indústria petrolífera, mercado de trabalho e nível de dependência da mão de obra exógena nos municípios produtores de petróleo da Bacia de Campos, RJ. Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais, v.17, n.1, p.123–143, abr. 2015.
- _____. Rio de Janeiro: rumo a uma nova região metropolitana? Cadernos Metrôpole, v.19, n.40, p.817–840, set/dez. 2017.

p. 1146



20
ANOS
1998 | 2018

**OBSERVATÓRIO
DAS METRÓPOLES**

Instituto Nacional de Ciência e Tecnologia

EIXO 1 TERRITÓRIO

SESSÃO 1.3 MEGARREGIÃO

QUESTÃO AMBIENTAL E MEGARREGIÃO: O CASO DA MACROMETRÓPOLE PAULISTA

Pedro Henrique Torres

(IEE-USP) - pedrotorres@usp.br

Ruth Ferreira Ramos

(PGT/UFABC) - ramosruth78@gmail.com

Guilherme Leria Sanches

(USP) - guilherme.leria.sanches@usp.br

p. 1147



20
ANOS
1998 | 2018

OBSERVATÓRIO
DAS METRÓPOLES

Instituto Nacional de Ciência e Tecnologia

EIXO 1 TERRITÓRIO

SESSÃO 1.3 MEGARREGIÃO

INTODUÇÃO

Com cerca de trinta e três milhões de habitantes e um PIB de quase um trilhão e meio de reais (EMPLASA, 2018) a Macrometrópole Paulista (MMP), como unidade de planejamento territorial e plataforma de políticas públicas, é ainda um território em formação, seja em seus arranjos institucionais, ou mesmo em sua composição geográfica. Trata-se de umas das maiores regiões do planeta, com 53,3 mil quilômetros quadrados e 11.700,2 km² de área urbanizada. Em contraste com a maioria das chamadas *megarregiões* do mundo, em que se aglomeram cidades de mais de um estado ou província, a MMP por si só, em um único estado da federação, é representada por 174 municípios que concentram cerca de 73,9% do total da população, 82,5% do Produto Interno Bruto (PIB) estadual e 27,3% do PIB brasileiro.

Estabelecida, produzida e planejada para integrar políticas públicas e ações articuladas para o território da metrópole expandida, coexistem distintas realidades sócio territoriais. Apesar da concentração de riquezas, a MMP ainda exhibe índices que evidenciam a existência de profundas desigualdades socioambientais.

A MMP é composta por 5 Regiões Metropolitanas (São Paulo, Campinas, Vale do Paraíba e Litoral Norte, Sorocaba, Baixada Santista), 2 aglomerações urbanas - Piracicaba e Jundiaí, além de micro-região de Bragança, esta não institucionalizada. As três maiores Regiões Metropolitanas (RMs) paulistas apresentam contingente de mais de 3 milhões de pessoas vivendo em precárias condições de moradia, muitas em áreas de risco, ou carentes de infraestrutura urbana e social. Destas, 2,1 milhões concentravam-se na Região Metropolitana de São Paulo, 297 mil na Região Metropolitana da Baixada Santista e 160 mil na Região Metropolitana de Campinas.

Expressiva parcela do patrimônio natural do Estado de SP encontra-se nos limites da MMP, incluindo Unidades de Conservação, a Serra do Mar e a Serra da Cantareira constituindo importantes remanescentes de Mata Atlântica. Os principais sistemas viários e de transportes também estão localizados nesta macrorregião.

O objetivo do presente trabalho é caracterizar as principais questões, interações e conflitos ambientais da Macrometrópole Paulista (MMP) com foco em dois casos emblemáticos: um em Paranapiacaba (Distrito de Santo André, Região Metropolitana de São Paulo) e o outro em São Sebastião (Região Metropolitana do Vale do Ribeira e Litoral Norte). São discutidos aspectos sobre a escala e o planejamento para esta região, efeitos desse planejamento e o conflito de interesses diante do equacionamento da proteção ambiental com o desenvolvimento.

p. 1148

Figura 1. A Macrometrópole Paulista e os dois casos trabalhados: Paranapiacaba (Santo André) e São Sebastião.



Fonte: Elaboração Guilherme Leria Sanches (FAPESP/USP), 2018.

METODOLOGIA

Partindo do pressuposto de que as áreas com populações mais vulneráveis são as que apresentam maiores chances de serem impactadas por grandes projetos e obras, a presente pesquisa abordará o estudo específico de dois casos que representam, dentro do território macrometropolitano paulista, a identificação de tensões e de conflitos, a partir do anúncio ou implementação de intervenção urbana de grande porte, com impactos ambientais e desaranjos de governança.

Para a análise aqui proposta, inicialmente foi delimitado o universo da Macrometrópole Paulista, geograficamente, utilizando a base cartográfica da Empresa Paulista de Planejamento Metropolitano (EMPLASA) e, uma revisão da literatura científica e cinza (planos e programas governamentais) para levantar os dados socioeconômicos na abrangência da MMP.



Para tanto foram avaliados dois casos emblemáticos que ilustram o contexto das questões e dos conflitos ambientais na Macrometrópole Paulista. Ao mesmo tempo, o estudo dedica-se a analisar o que se tem produzido por parte do governo estadual, muitas vezes em articulação com o setor privado, em relação aos investimentos para a região, com foco prioritário aos que tendem a gerar impactos socioambientais no território. Exemplos são o Finanças Públicas e Capacidade de Investimento da Macrometrópole Paulista (2012), Estudo Comparativo de Governança Metropolitana (2014) e o PAM – Plano de Ação da Macrometrópole Paulista (2013-2040).

O primeiro caso se refere a ampliação do Porto de São Sebastião pelo Governo do Estado. O segundo trata da possível implantação de um condomínio logístico ao lado da vila história de Paranapiacaba. Ambos os casos se referem ao avanço de infraestrutura de transporte na MMP frente ao patrimônio natural, envolvendo impactos ambientais negativos e conflitos com as populações locais.

À visto disso, objetivamos analisar criticamente o que se tem produzido pelos entes institucionais sobre a região, os fluxos de investimentos, a agenda para o desenvolvimento e os atuais conflitos no território da MMP. Em primeiro lugar, entendemos que é prioritária a busca pelo entendimento de qual o papel de um planejamento e desenvolvimento urbano em uma escala como a MMP para o Governo de São Paulo. Ou seja, por que a opção, para além das novas RMs, de se produzir um novo recorte territorial como unidade de planejamento? Quais os aspectos que estavam envolvidos nesta tomada de decisão no início da década de 2010?

p. 1150

Em segundo lugar buscamos compreender, por outro lado, como as lutas por justiça ambiental, ou contra a imposição de grandes projetos com alto potencial de gerar impactos socioambientais, podem ser também articuladas de uma outra maneira, e em uma outra escala. Partimos da hipótese de que os arranjos institucionais desenvolvidos para a produção da Macrometrópole Paulista não levaram em consideração a necessidade de estabelecer interação e diálogo entre os diferentes campos das políticas públicas, sobretudo na integração de programas e de projetos com a questão ambiental. Uma evidência desse processo é o atual deslocamento entre políticas públicas e suas instâncias, como as políticas municipais de habitação, saneamento, mobilidade, clima etc., com o desenvolvimento dos PDUIs – Planos de Desenvolvimento Urbano Integrado, do Estatuto das Metrópoles e o PAM – Plano de Ação da Macrometrópole Paulista.

O presente trabalho ao identificar os conflitos existentes busca também demonstrar os desafios para o estabelecimento de uma governança transformadora, de fato, nessa região, superando as práticas habituais que privilegiam um desenvolvimento apartado da questão ambiental.

Esse trabalho propõe a análise do que podemos considerar um novo recorte territorial. Trata-se de refletir sobre uma nova forma de abordar a governança e o planejamento urbano, que dada a magnitude da MMP, traz desafios ao campo dos estudos urbanos. Nesse sentido, busca-se ainda uma contribuição aos atuais desafios sobre os entendimentos em relação aos processos de urbanização em larga escala, com um olhar e uma abordagem própria a partir do sul global (Nagenda et al. 2018 e Ribeiro, 2018).



CONFLITOS AMBIENTAIS NA MACROMETRÓPOLE PAULISTA

A discussão, contextualização e análises dos principais conflitos ambientais no território da Macrometrópole Paulista são fundamentais, sobretudo em um contexto marcado pela variabilidade climática, em que maiores períodos de secas extremas ou chuvas intensas tendem a ser mais frequentes. Os problemas ambientais enfrentados hoje por essa cidade-região tendem a crescer nos próximos anos com aumento da população, a diminuição das áreas verdes, o aumento da demanda por moradia, água, energia e alimentação.

Embora a dificuldade de se entender o processo de invenção da Macrometrópole Paulista, de acordo com Tavares (2018)

“com a publicação do Plano de Ação da Macrometrópole 2013-2040 (PAM), a Macrometrópole Paulista inseriu-se no sistema de planejamento regional do estado de São Paulo e se constituiu como uma região institucionalizada (porém não regulamentada por lei específica). Índícios desse processo de estabelecido de uma nova escala de planejamento pode ser evidenciado pela inclusão da MMP junto aos instrumentos de planejamento e políticas públicas do Estado de São Paulo: o Plano Plurianual (PPA), a Lei de Diretrizes Orçamentárias (LDO) e a Lei Orçamentária Anual (LOA) passaram a definir orçamento específico para a MMP. O ppa 2012-2015 (Lei 14.676 de 28/12/2011)”(Tavares, 2018)

p. 1151

Partindo do pressupostos de que conflitos ambientais como expressão de tensões no processo de reprodução dos modelos de desenvolvimento (Acselrad, 2004) os casos elencados trazem elementos empiricos para a discussão em relação ao processo de produção capitalista do espaço que vem sendo produzido com a liderança do Governo do Estado em articulação com entes privados.

Os casos tanto de Paranapicaba quanto de São Sebastião podem ser considerados exemplos claros de conflito ambientais (Acselrad, 2004), em que há o envolvimento de grupos sociais com modos diferenciados de apropriação, uso e significação do território, ameaçando com impactos indesejáveis o modo de vida de outros grupos sociais.

" O conflito pode derivar da disputa por apropriação de uma mesma base de recursos ou de bases distintas mas interconectadas por interações ecossistêmicas mediadas pela atmosfera, pelo solo, pelas águas, etc. Este conflito tem por arena unidades territoriais compartilhadas por um conjunto de atividades cujo "acordo simbiótico"é rompido em função da denúncia dos efeitos indesejáveis da atividade de um dos agentes sobre as condições materiais do exercício das práticas de outros agentes. (Acselrad, 2004, p.16)

Nesse contexto, o tema da (des) governança metropolitana e das mega-territorialidades urbanas vem sendo retomado tanto no debate acadêmico quanto nas agendas governamentais (Ribeiro e Ribeiro, 2010; Ribeiro 2016 e Soja, 2013). Devido à sua complexidade, fluxos e escalas, os territórios metropolitanos demandam políticas transversais e articuladas, envolvendo distintos atores sociais e diferentes níveis de governo (Negreiros et al, 2015) assim como novos arranjos de governança.



MAS AFINAL O QUE É A MACROMETRÓPOLE PAULISTA?

A Região Metropolitana de São Paulo (RMSP) ampliou-se de tal maneira que expandiu para outros territórios, de forma que o fluxo e as pressões a partir da cidade de São Paulo, bem como sua magnitude, introduzem diversas atividades conflitantes com a vocação natural da região. Várias nomenclaturas conceituais tem sido utilizadas para descrever processos de grande urbanização ou urbanização expandida: metrópole, cidade dispersa, conurbação, megalópole, cidade global, cidade-região, cidade-região global, megacidade, urbanização regional e megarregião (Xu e Yeh, 2010).

O recorte da Macrometrópole, uma cidade-região para Lencioni (2015), propõe um novo patamar de interação territorial funcional e de suas interdependências, que demanda ampla revisão dos paradigmas existentes em torno dos instrumentos setoriais e multisetoriais de governança e planejamento em diferentes escalas espaciais. Trata-se de uma área integrada por fluxos de mercadorias, pessoas, especulação imobiliária, agronegócio, serviços ecossistêmicos, “buracos urbanos”, assentamentos precários, cidades-dormitórios, vulnerabilidades e informações tendo a capital paulista como seu centro polarizador.

Utilizar o recorte da Macrometrópole paulista, contribui com a reflexão crítica sobre o quais as intenções por parte dessa nova forma de olhar e pensar as regiões metropolitanas de São Paulo. A MMP é um dos maiores aglomerados urbanos do Hemisfério Sul. Abriga a Região Metropolitana de São Paulo (RMSP) — entre as seis maiores do mundo, segundo a Organização das Nações Unidas (UN, 2016) — além das regiões metropolitanas da Baixada Santista, Campinas e Sorocaba, o Vale do Paraíba e o Litoral Norte, as Aglomerações Urbanas de Jundiaí e de Piracicaba e a Unidade Regional Bragantina. Cobre uma área de 53,4 mil km², equivalente a 21,5% do Estado de São Paulo, incluindo 174 municípios e 50% da área urbanizada de todo o Estado (EMPLASA, 2018).

A relevância socioeconômica da região é traduzida em seus números. São 53,4 mil km² em território, o que corresponde a 21,5% de toda área do Estado de São Paulo, incluindo 174 municípios. O Porto de Santos também agrega importância para a região e foi responsável por cerca de 28,5% do movimento de exportações e importações portuárias do país em 2016 (EMPLASA, 2018). Em 2017 a população era aproximadamente de 33.652.991 de pessoas responsáveis por um PIB de 1.5 trilhões de reais (IBGE, 2017). Em suma, do ponto de vista econômico esse extenso território concentra indústrias de alta tecnologia, comércio diversificado, serviços complexos e uma agroindústria produtiva. Apresenta ainda relevantes portos e aeroportos, um complexo rodoviário e grandes polos de conhecimento e inovação do país.

Toda essa problemática é claramente abordada nos quatro cadernos do Plano de Ação da Macrometrópole Paulista (PAM-2013-2040), instrumento de planejamento elaborado pelo Governo do Estado de SP: “(...) reconhecer a importância estratégica da MMP, o governo do Estado empenhou-se na busca de um processo de planejamento que, priorizando a funcionalidade do território, indicasse as diretrizes para seu desenvolvimento”. (Mensagem do Governador, PAM, Emplasa, 2014).

No caso específico de portos e de centros logísticos, por exemplo, não há menção aos impactos ambientais que novos portos ou a ampliação dos existentes



trariam para a região (PAM, 2014, p.51-53). Em relação às mudanças climáticas há apenas a menção, no volume do documento Visão da Macrometrópole (PAM, 2014), de maneira genérica sobre a implementação de programas já existentes como o “Programa de Remanescentes Florestais” a instituição da Política Estadual de Mudanças Climáticas, além da menção para os projetos de Pagamentos por Serviços Ambientais (PSA) a proprietários de áreas particulares que sejam objeto de preservação ambiental.

DESENVOLVIMENTO E PROTEÇÃO DA NATUREZA NO INSTRUMENTO DE PLANEJAMENTO DA MMP.

Como demonstrado no item anterior, o Plano de Ação da Macrometrópole (PAM) 2013-2040 é um instrumento de planejamento proposto pelo Governo do Estado de SP que intenciona a formulação e a integração de políticas públicas, projetos e ações no território da MMP. Elaborado sob coordenação da EMPLASA (Empresa Paulista de Planejamento Metropolitano S/A) teve como principal diretriz a integração e complementaridade entre as regiões da MMP e da MMP com as demais regiões do Estado de SP (EMPLASA, 2014-a).

Partindo de um diagnóstico das “principais potencialidades de desenvolvimento, bem como problemas e gargalos presentes em distintas dimensões da realidade regional (p. 15, EMPLASA, 2014-a)”, o PAM definiu seus objetivos, metas e propostas tendo em vista um cenário tendencial conjuntamente com uma visão desejada de futuro para o território da MMP. Ao analisarmos o PAM, verifica-se que infraestrutura de suporte ao desenvolvimento e condições ambientais da MMP foram delimitados como temas relevantes para o planejamento e a gestão desta macrorregião, sendo definidos respectivamente como vetores macrometropolitano de desenvolvimento territorial e de desenvolvimento sistêmico.

Fazem parte dos vetores de desenvolvimento territorial, os projetos de implantação de plataformas logísticas, a recuperação de rede ferroviária para transporte de carga, implantação de trens regionais e metropolitanos e estruturação do complexo aeroportuário da MMP. Os vetores de desenvolvimento sistêmico englobam programas relacionados à energia, recursos hídricos, desenvolvimento ambiental, inovação tecnológica, qualificação profissional e gestão fiscal.

Neste contexto, é possível notar que os vetores de desenvolvimento territorial correspondem a infraestrutura de mobilidade e transportes existentes onde se aventa a sua expansão. Já a categoria vetores de desenvolvimento sistêmico englobou o “ativo ambiental (p.31, Emplasa, 2014a)” da MMP que se refere aos remanescentes de vegetação natural e as Unidades de Conservação. Enquanto o primeiro vetor de desenvolvimento propõe o desenvolvimento e expansão da infraestrutura de transporte, o segundo parte do pressuposto de que há necessidade de proteção do patrimônio ambiental da MMP, ressaltando-se o potencial de valoração dos serviços ecossistêmico.

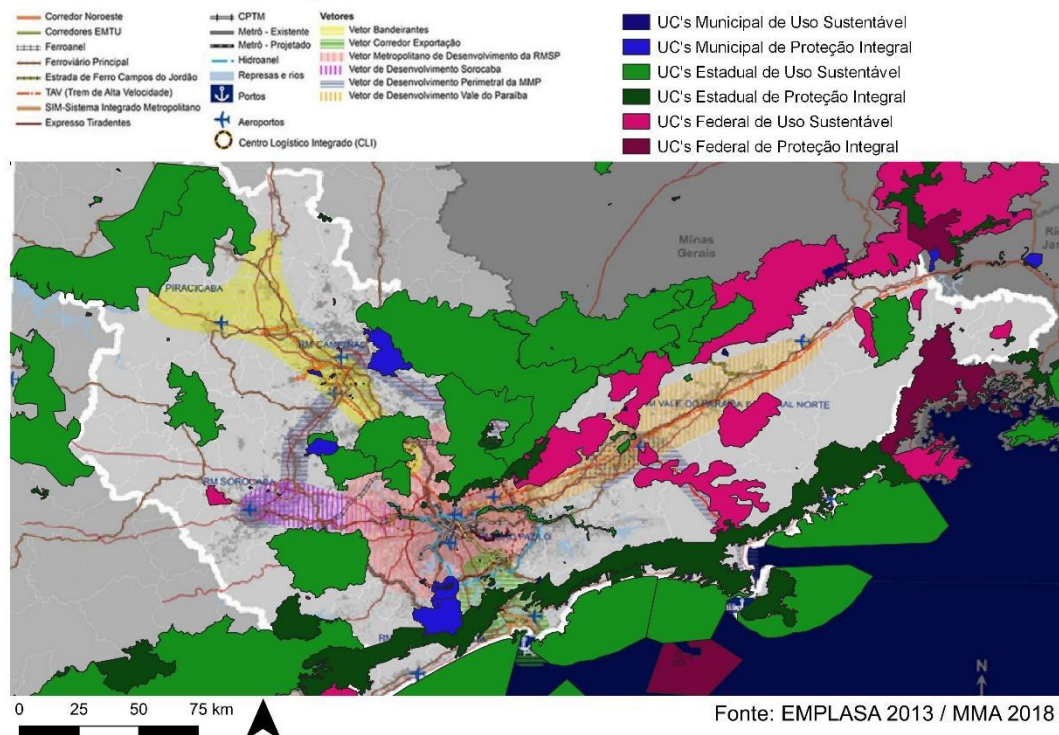
De forma geral, podemos afirmar que o PAM enquanto plataforma de políticas de planejamento e gestão do território lida com a questão de equacionar na escala macrometropolitana, desenvolvimento e proteção da natureza. Se por um lado para o desenvolvimento da MMP há necessidade de melhorias e de crescimento da infraestrutura de mobilidade e transportes, por outro a proteção do patrimônio ambiental também é ressaltada como relevante para o desenvolvimento futuro, sobretudo do ponto de vista do seu valor econômico enquanto “ativo ambiental”.

p. 1153

Todavia, na prática esta situação de equacionamento entre desenvolvimento e proteção do meio ambiente envolve o que FREY (2018) chama de “escolhas trágicas das políticas públicas” visto que fatalmente envolverá o confronto de interesses distintos “levando a acirradas batalhas políticas fortemente conflitivas”. É o que apresentaremos a seguir, ao examinar dois casos emblemáticos de conflitos ambiental na MMP. A figura abaixo indica a localização dos dois casos estudados e a relação com as unidades de conservação presentes na MMP e os vetores de pressão nela existentes.

Figura 2. Sobreposição entre Unidades de Conservação na MMP e os Vetores Territoriais.

Vetores Territoriais sobreposto com as Unidades de Conservação



Fonte: Elaboração Guilherme Leria Sanches (FAPESP/USP), 2018.

ESTUDO DE CASOS: SÃO SEBASTIÃO E PARANAPIACABA

Sao Sebastiao

A região de São Sebastião no litoral de São Paulo abriga um dos maiores remanescentes de Mata Atlântica. Apesar de seus atributos naturais, sua história foi pautada pelo desenvolvimento econômico e uma ocupação costeira desordenada associada a grandes projetos de infraestrutura, entre eles a expansão portuária e rodoviária. Não obstante, toda essa ocupação incentivou uma crescente migração de turistas para a região em busca de lazer, bem como trabalhadores em busca de emprego (Cunha, 2003).

A expansão portuária ainda, pode-se dizer, que foi impulsionada pelas condições geo-oceanográficas que favoreciam esse desenvolvimento e que agregado à expansão rodoviária e pavimentação da rodovia Rio-Santos, facilitaram o acesso à região e favoreceram uma ocupação desordenada. No entanto, essas mesmas características



geográficas que possibilitaram a consolidação de uma das melhores regiões do mundo para o desenvolvimento de atividades portuárias, dificultaram o acesso por terra à região e mantiveram as escarpas mais íngremes da serra domar preservadas possibilitando a criação de unidades de conservação da natureza a partir da década de 1970 (Teixeira, 2013).

Segundo Teixeira (2013), a maior parte das áreas terrestres com alta biodiversidade encontra-se no interior das unidades de conservação de proteção integral decretadas, em sua maioria, na década de 1970. No total, são 22 áreas protegidas (entre unidades de conservação, terras indígenas e núcleos quilombolas) que ocupam mais de 470.000 ha ou aproximadamente 80% da área total da região. O conjunto dos principais remanescentes da Mata Atlântica e sua área de abrangência no litoral paulista também foram reconhecidos como Reserva da Biosfera pela UNESCO em 1992, pela sua importância para a conservação ambiental. Além disso, a Mata Atlântica foi identificada como um dos dois hotspots para conservação da biodiversidade do território brasileiro (Myers et al., 2000), uma vez que concentra altos índices de biodiversidade e grau de endemismo, e onde as ações de conservação são mais urgentes.

O movimento desenvolvimentista da região somente se delineou por completo nos anos 1970 com o asfaltamento da Rodovia Rio-Santos. Segundo Cunha (2003), a chegada da Petrobrás na região trouxe a melhoria da Rodovia dos Tamoios, ligando a região ao Vale do Paraíba, consolidou o fornecimento de energia elétrica, trouxe bancos e empregos modernos, e inaugurou o processo migratório de trabalhadores do norte de Minas Gerais para a região.

Além do porto público, vale mencionar o Terminal Marítimo Almirante Barroso – TEBAR, da Petrobras, operado pela Transpetro, onde são movimentados petróleo e seus derivados. Por conta da presença deste terminal o Porto de São Sebastião possui a maior movimentação de graneis líquidos e a quinta maior movimentação de cargas do País em toneladas (Atlas National Geographic, 2008 *apud* Teixeira, 2013).

A intenção do Governo do Estado de São Paulo, de transformar o Porto de São Sebastião em um porto multiuso, com foco em cargas gerais, containerizadas ou não, com berços de atracação com capacidade de receber navios de maior calado do que os demais Portos da região Sudeste, veio acoplada de uma expansão em termos de área ocupando no sentido da Baía do Araçá.

Desde o início, ongs locais, cientistas e comunidades tradicionais alertaram que a tão desejada expansão que parecia óbvia do ponto de vista logístico e de desenvolvimento não contemplava os anseios dos usuários, e tampouco condizia com a importância ecossistêmica da região.

As justificativas desse Megaprojeto, orçado inicialmente em R\$ 2,5 bilhões, apoiou-se na necessidade apontada pelo governo estadual de ampliar e descentralizar a capacidade da logística de transportes do estado de São Paulo e da região sudeste, oferecendo uma infraestrutura adequada à multimodalidade requerida. A isto se somam a vocação portuária natural do canal de São Sebastião, a proximidade com os poços da Bacia de Santos e seu o posicionamento estratégico da região em relação a áreas de intensa atividade industrial, que demandam canais de importação e exportação (Teixeira, 2013).



Pesquisas científicas confirmam a relevância biológica desta região (Amaral et al, 2010; Amaral et al, 2016). A Baía do Araçá oferece outros benefícios para a sociedade que também seriam eliminados com a expansão do Porto de São Sebastião. Um deles é a sua utilização pelos pescadores e até mesmo moradores de bairros distantes, como o centro da cidade de São Sebastião e Ilhabela. Por estar abrigada, a baía possui condições ideais para atracação e abrigamento de pequenos barcos usados por pescadores. Com as mudanças hidrodinâmicas, as áreas planejadas no EIA para funcionar como um canal de navegação para esses usuários provavelmente sujeito a um gradual assoreamento. Ainda, a ocupação do espaço não iria permitir manter pequenos barcos abrigados na baía podendo contribuir para o fim das atividades do pescadores tradicionais que usam esse espaço, causando danos socioeconômicos e culturais (Turra et al, 2017).

Outros benefícios sociais relacionados aos usos de lazer pelo moradores do entorno também seriam impactados. A tradicional corrida de canoas, realizada anualmente em junho entre os pescadores da região, por exemplo, seria uma relevante perda cultural, levando a uma diminuição na qualidade de vida para os habitantes locais. Este serviço cultural está associado a um outro, chamado beleza cênica. O Araçá é uma área bonita, tanto pela sua características próprias de paisagem. A presença de um extenso planície de maré, um ambiente raro na costa do estado de São Paulo, apresenta notável mudanças no cenário com as marés mudando ao longo do dia. Em geral, a baía tem diferentes fins, que formam o patrimônio cultural do Município de São Sebastião, contribuindo para o sentido de lugar (*sense of place*) dos habitantes do entorno, o Caiçara identidade cultural, sua qualidade de vida e boas relações sociais.

p. 1156

Em 2017 o Superior Tribunal de Justiça STJ manteve a decisão que impediu a expansão do Porto de São Sebastião sem a devida complementação da licença prévia. O veredito garantiu a manutenção da decisão que suspendeu a licença prévia e determinou novo estudo de impacto ambiental para realização da obra, que leve em conta os impactos cumulativos do porto com outros mega-empresendimentos em curso no Litoral Norte.

Paranapiacaba

Paranapiacaba é uma vila ferroviária que se desenvolveu a partir de 1860 com a implantação da ferrovia Santos-Jundiaí para escoamento da produção de café do Estado de São Paulo até porto de Santos. Localizada no município de Santo André, no alto da Serra do Mar, o núcleo urbano foi estabelecido para abrigar os trabalhadores da ferrovia, com casas padronizadas em madeira, jardins, espaços para lazer, comércio, educação com padrões urbanísticos e sanitários correntes na Europa (Figueiredo, 2014).

Administrada pela Rede Ferroviária Federal S.A a partir de 1957, com o declínio do transporte ferroviário no Brasil, a vila passou por longo período de abandono e degradação (Passarelli, 2018). Em 2001, a Prefeitura de Santo André comandada pelo prefeito Celso Daniel comprou a vila (gleba e imóveis) da estatal brasileira e iniciou um conjunto de políticas públicas para o desenvolvimento local, sobretudo através da valorização do patrimônio e do turismo sustentável.

Tombada como patrimônio cultural do Brasil nas três esferas (federal, estadual e municipal), a vila está inserida em extensa área de remanescentes de Mata Atlântica



e de Unidades de Conservação, sendo declarada pela UNESCO como Reserva da Biosfera do Cinturão Verde (Figueiredo, 2014). Atualmente com uma população de 921 moradores, boa parte da população local obtém sua renda por meio do turismo, como por exemplo pela monitoria ambiental e cultural, os serviços de hospedagem e de alimentação.

Paranapiacaba está localizada na ferrovia que liga o planalto ao Porto de Santos, “principal porta de entrada e saída de produtos no Brasil” (p.127, Emplasa, 2014-a). No início de 2016, um proprietário de grandes glebas localizadas nos arredores da vila, protocolou no órgão ambiental de licenciamento de São Paulo, um projeto de alto impacto que prevê a instalação de um condomínio logístico de grande porte.

Orçado no valor de 785 milhões - custo estimado apenas para supressão de vegetação, terraplenagem e drenagem, uma vez que não está contemplada no custo apresentado ao EIA/RIMA, a implantação dos galpões e pátios logísticos (p.190, do EIA, Cetesb, 2018) - a implantação do centro logístico prevê a supressão de 91 hectares de remanescentes de Mata Atlântica, em área limítrofe com Unidades de Conservação. Embora o projeto presuma a renovação do uso da ferrovia, sua lógica permanece ancorada no transporte rodoviário uma vez que no cenário de plena ocupação para daqui 25 anos, estão previstas 1176 viagens de caminhões por dia (p.549 do EIA, Cetesb, 2018).

Diante desta situação, a comunidade de Paranapiacaba que ficou sabendo do empreendimento apenas no início de 2018, quando foram convocados para a audiência pública, se articulou em um movimento contra o condomínio logístico, chamado SOS Paranapiacaba. Formado sobretudo por moradores e lideranças de Paranapiacaba, o movimento conseguiu suspender o processo de licenciamento ambiental por meio de liminar que ocasionou o cancelamento da audiência pública que seria realizada pelo Conselho Estadual de Meio Ambiente. Contudo, o empreendedor tenta recorrer à esta determinação, o que demonstra que seu interesse permanece.

Ao analisarmos o EIA/RIMA do centro logístico verifica-se que o empreendimento constrói uma justificativa de que implantar um condomínio logístico ao lado de Paranapiacaba, tendo em vista a existência de uma ferrovia que liga o planalto ao Porto de Santos contribuirá “para a ampliação da operacionalidade do sistema de transporte ferroviário de cargas na região sudeste do país (p.79 do EIA, Cetesb, 2018)”

Assim em um capítulo do EIA intitulado “Panorama Geral do Sistema de Transporte na Macrometrópole Paulista” o argumento apresentado ao órgão licenciador é que o empreendimento “se apresenta como um projeto de infraestrutura alinhado à política estadual e federal de desenvolvimento logístico e de transporte. [...] o centro logístico Campo Grande enquadra-se nas características e localização previstas para Plataformas Logísticas Periféricas (p. 78 do EIA, Cetesb)”.

Cabe frisar que o EIA/RIMA não menciona a existência dos vetores sistêmicos de proteção ambiental no Plano de Ação da Macrometrópole e que também compete às políticas públicas previstas para a MMP, a proteção do seu patrimônio ambiental.

Ademais, ao cruzarmos os dados dos vetores de transporte e mobilidade da MMP com o mapa de Unidades de Conservação, verifica-se que Paranapiacaba, embora localizada em área limítrofe da ferrovia Santos-Jundiaí, não está em área prioritária para a implantação de centro logísticos da MMP, como alega o ente privado. Áreas mais próximas ao eixo do rodoanel foram priorizadas para isso.

p. 1157



CONCLUSÕES

Este estudo teve por objetivo discutir alguns aspectos sobre a nova escala de planejamento denominada Macrometrópole Paulista, priorizando-se a análise de instrumentos de planejamento para este território. Na sequência, examinamos dois casos emblemáticos que retrataram a questão de conflitos ambientais e como estes estão relacionados a nova escala de planejamento.

Constatamos que o equacionamento de desenvolvimento com proteção da natureza em uma nova escala de planejamento está necessariamente atrelado a questão de injustiça e de conflitos ambientais. Tal aspecto se mostrou claro ao estudarmos os casos de ampliação do Porto de São Sebastião e de implantação de um condomínio logístico em Paranapiacaba.

Ambos se referem à intervenções de grande porte para ampliação de infraestrutura de transporte, assumidas pelo instrumento de planejamento PAM, como primordiais para o desenvolvimento regional. Até o momento presente, os licenciamentos ambientais estão suspensos devido à judicialização promovida por movimentos contrários da sociedade civil.

Como principais resultados e ao expor os conflitos existentes, espera-se evidenciar que a prática política e de planejamento na legitimação da unidade de planejamento MMP permanece desvinculada da questão ambiental, mantendo-se uma orientação que privilegia o modelo desenvolvimentista dos grandes projetos, sem levar em consideração os impactos gerados ao ambiente e aos residentes de uma determinada região.

Os dois projetos escolhidos possuem diferenças claras, tanto de escala, localização e objetivos. Por outro lado, ambos são projetos que vem sendo construídos e produzidos há tempos, com indas e vindas, acelerações e recuos. Ambos são projetos que vem sendo objeto de luta social por parte da sociedade civil, sobretudo daqueles que sentirão o impacto direto de sua implementação.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Acseirad, H. (2004). Desregulamentação, contradições espaciais e sustentabilidade urbana. *Revista Paranaense de Desenvolvimento*, IPARDES, Curitiba, v. 107, n.107, p. 25-38.

_____. (2004-a). As práticas espaciais e o campo dos conflitos ambientais. In: *Conflitos ambientais no Brasil*. (Org.) ACSEIRAD, H. Rio de Janeiro: Relume Dumará: Fundação Heinrich Böll.

Amaral, A. C. Z., Migotto, A. E., Turra, A., & Schaeffer-Novelli, Y. (2010). Araçá: biodiversity, impacts and threats. *Biota Neotropica*, 10(1), 219-264.

Amaral, A.C.Z.; Turra, A.; Ciotti, A.M.; Wongtschowski, C.L.D.B.R.; Schaeffer-novelli, Y. (Eds.) *Life in Araçá Bay: diversity and importance*. 1. ed. São Paulo: Lume, 2016. 100 p. (acessível em

<http://www.bibliotecadigital.unicamp.br/document/?code=73819&opt=1>)

Brenner, N.; Schmid, C. (2011). Planetary Urbanization. In: GANDY, M. (Ed.). *Urban Constellations*. Berlim: Jovis, p. 10-13.

_____. (2014). The 'urban age' in question. *International Journal of Urban and Regional Research*, [s.l.], v. 38, n. 3, p. 731-755,. <http://dx.doi.org/10.1111/1468-2427.12115>

Cetesb - Companhia Ambiental do Estado de São Paulo. EIA/RIMA do Centro Logístico Campo Grande. Disponível em:



<<http://modal.cetesb.sp.gov.br/portal/index.php?rima>>. Acesso em 26 de março de 2018.

Cunha, I. A. D. (2003). Conflito ambiental em águas costeiras: relação porto-cidade no Canal de São Sebastião. *Ambiente & Sociedade* – Vol. VI nº. 2 jul./dez. 2003

Emplasa (2015-a). Empresa Paulista de Planejamento Metropolitano S/A. Secretaria da Casa Civil. Plano de Ação da Macrometrópole Paulista 2013-2040: uma visão da macrometrópole. 1. ed. São Paulo. 2015.

Figueiredo, V.G.B. (2014). Patrimônio cultural, cidade, sustentabilidade: qual o papel da legislação urbanística na preservação e no desenvolvimento? *Ambiente & Sociedade*. V. 17, n.2, São Paulo.

Frey, K. (2018). Environmental policy in the metropolitan context – proposal of an analytical framework. In: 1. International Workshop on Public Policy at the University of Pittsburgh. Pittsburgh: International Public Policy Association - IPPA, 2018. V1. p.1-16.

Lencioni, S. (2015). Urbanização difusa e a constituição de megarregiões. O caso de São Paulo-Rio de Janeiro. *E-metropolis*. Nº 22.

Negreiros, R., Santos, S. M. M. D., & Miranda, Z. A. I. D. (2015). Nova escala de planejamento, investimento e governança: na macrometrópole paulista. *Revista Iberoamericana de Urbanismo*, (12), 121-135.

Passarelli, S.H. (2018). Paranapiacaba: de onde se avista o mar, as matas e a memória ferroviárias. *Diálogos Socioambientais na Macrometrópole Paulista*. Ano 1. Disponível em: <<http://govamb.iee.usp.br/?q=caderno-dialogos-socioambientais-n0>>. Acesso em 01 de novembro de 2018.

Ribeiro, L. C. Q.; Ribeiro, M. G. (2010). Metropolização e as estruturas produtivas: convergências e divergências espaço-temporais. *Cadernos Metrôpole (PUCSP)*, v. 12, p. 331-348.

Ribeiro, L. C. Q. (2016). Metamorfoses da Ordem Urbana da Metrôpole Brasileira: o caso do Rio de Janeiro. *Sociologias (UFRGS)*, v. 18, p. 120-160.

Soja, E. (2013). Para além de postmetropolis. *Rev. UFMG, Belo Horizonte*, v. 20, n.1, p.136-167, jan./jun.

Tavares, J. (2018). Formação da Macrometrópole no Brasil: Construção teórica e conceitual de uma região de planejamento. *EURE*, 44(133), pp. 115-134. Disponível em: <http://www.eure.cl/index.php/eure/article/view/2644/1112>.

Teixeira, L. R. (2013). Megaprojetos no Litoral Norte Paulista: O Papel dos Grandes Empreendimentos de Infraestrutura na Transformação Regional. Campinas. Tese (Doutorado no Instituto de Filosofia e Ciências Humanas)-Universidade de Campinas, Campinas, 2013.

Turra, A. (2017) Environmental impact assessment under an ecosystem approach: the São Sebastião harbor expansion project. *Ambiente & Sociedade*, v. 20, n. 3, p. 155-176, 2017.

Xu, Jian, Yeh G.O. Anthony. (2010). Governance and planning of mega-city regions. Diverse processes and reconstituted state spaces. In *Governance and Planning of Mega-City Regions. An International Comparative Perspective*. Edited by Jian Xu, Anthony G.O. Yeh. London. Routledge.

FONTE FINANCIADORA E AGRADECIMENTOS:

Essa pesquisa é contemplada pela bolsas FAPESP 2018/06685-9 e FAPESP 2018/05796-1 e vem sendo realizada no âmbito do projeto temático da FAPESP 2015/03804-9 “Governança Ambiental da Macrometrópole Paulista face a vulnerabilidade climática”.