Seção II - Ensino de geografia: dimensões teóricas para reflexão e
auxílio à prática em sala de aula

**O processo de metropolização do território brasileiro: uma
abordagem para ampliar o debate no ensino de Geografia**

Gilmar Alves Trindade

SciELO Books / SciELO Livros / SciELO Libros

TRINDADE, G.A. O processo de metropolização do território brasileiro: uma abordagem para ampliar o debate no ensino de Geografia. In: TRINDADE, G.A., MOREIRA, G.L., ROCHA, L.B., RANGEL, M.C., and CHIAPETTI, R.J.N. *Geografia e ensino: dimensões teóricas e práticas para a sala de aula* [online]. Ilhéus: Editus, 2017, pp. 87-105. ISBN: 978-85-7455-526-3.
<https://doi.org/10.7476/9788574555263.0008>.

All the contents of this work, except where otherwise noted, is licensed under a [Creative Commons Attribution 4.0 International license](https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/).

Todo o conteúdo deste trabalho, exceto quando houver ressalva, é publicado sob a licença [Creative Commons Atribuição 4.0](https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/).

Todo el contenido de esta obra, excepto donde se indique lo contrario, está bajo licencia de la licencia [Creative Commons Reconocimiento 4.0](https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/).

O PROCESSO DE METROPOLIZAÇÃO DO TERRITÓRIO BRASILEIRO:

uma abordagem para ampliar
o debate no ensino de
Geografia

Gilmar Alves Trindade

INTRODUÇÃO

A partir da década de 60 do século XX significativas transformações alteraram os conteúdos da urbanização brasileira, redimensionando fluxos migratórios associados, principalmente, ao processo de industrialização. A relação campo-cidade se tornou ainda mais interdependente e algumas cidades, principalmente capitais estaduais, conheceram um crescimento demográfico e uma expansão espacial bastante acelerada.

Neste contexto, por determinação do governo federal, ocorre a institucionalização de nove regiões metropolitanas no Brasil, a fim de se promover uma melhor gestão do território. Após a Constituição de 1988, novas regiões metropolitanas foram criadas, atendendo agora à determinação dos governos estaduais. Trata-se de um processo em pleno desenvolvimento, que tende a promover transformações em todas as escalas de gestão do território, alterando a forma e a dinâmica da rede urbana brasileira.

No âmbito dessa recente metropolização do território, entretanto, há alguns fatores que devem ser analisados e discutidos, pois se relacionam a uma nova dinâmica espacial cujas causas e efeitos ainda não estão completamente revelados. Esse texto discute alguns desses fatores, buscando introduzir alunos e professores da educação básica no âmbito dessa questão intrinsecamente associada à urbanização brasileira na contemporaneidade.

O PROCESSO DE METROPOLIZAÇÃO DO TERRITÓRIO BRASILEIRO

A urbanização brasileira conheceu significativas transformações na segunda metade do século XX. Inicialmente, a partir da década de 1960, o país passou de uma sociedade rural-agrária para uma sociedade urbano-industrial. Movimentos migratórios intensos redesenharam a organização espacial brasileira, especialmente aqueles relacionados ao adensamento populacional nas grandes cidades da região Sudeste, em função dos fatores de atração relacionados à industrialização e à oferta de bens e serviços inexistentes ou escassos em outras regiões do país.

Muito rapidamente, algumas cidades brasileiras, como São Paulo, Rio de Janeiro e Belo Horizonte, registraram um intenso crescimento demográfico, que foi acompanhado pela expansão do espaço urbano e por uma série de problemas relacionados a este crescimento, como: ocupação desordenada do solo urbano, falta de moradias populares, desemprego e violência urbana; ou seja, as cidades tiveram um crescimento descontrolado sem a devida contrapartida em infraestrutura e serviços urbanos, fundamentais à garantia das condições mínimas necessárias à sobrevivência.

Se até a década de 1970 o processo brasileiro de urbanização se caracterizava, espacialmente, pela concentração demográfica mais acentuada nas áreas próximas ao litoral, seguindo a tendência histórica de ocupação e povoamento do território, em fins dos anos 1970 e início da década de 1980 novas tendências de crescimento demográfico definiram um novo padrão de organização do espaço, inclusive, com a multiplicação de cidades com mais de 100.000 habitantes.

No bojo daquelas tendências de rearranjo espacial no Brasil, a partir dos anos 1980, pelo menos dois fatores devem ser destacados, pois estão intrinsecamente associados a esta nova lógica de urbanização do território:

1. a expansão da fronteira agrícola em direção ao interior das regiões Centro-oeste, Nordeste e Norte do Brasil, provocada, principalmente, pelas atividades produtivas relacionadas ao agronegócio da soja; este movimento redundou em significativo crescimento demográfico no Mato Grosso e no oeste da Bahia, por exemplo;
2. a desconcentração industrial, fenômeno marcado pela distribuição de unidades fabris em diferentes regiões do território brasileiro, interior de São Paulo, Paraná, Minas Gerais e Santa Catarina; capitais estaduais e cidades médias no interior do Nordeste brasileiro; Cuiabá, Goiânia e interior de Goiás; entorno de Manaus

e Belém, entre outros lugares. Vale lembrar que o processo de desconcentração industrial está intimamente associado às políticas de concessão de benefícios e de incentivos fiscais, responsáveis pela atração de indústrias para determinadas regiões do país em detrimento de outras tantas regiões, caracterizando o que se convencionou chamar de “guerra dos lugares” (CARLOS, 1996; SANTOS, 1999).

Nesse contexto, entre as décadas de 1960 e 1970, o processo brasileiro de urbanização foi caracterizado por uma nova dinâmica urbana relacionada à gestão do território através da criação de regiões metropolitanas, na medida em que a expansão horizontal das grandes cidades, especialmente das principais capitais estaduais, levaria suas manchas urbanas a se conurbarem com os espaços das cidades contíguas aos seus territórios. As transformações políticas, econômicas e sociais daquele período exigiram uma nova interpretação da realidade urbana brasileira, que incluía, necessariamente, a consideração das metrópoles, das regiões metropolitanas e de seus espaços conurbados, associados, evidentemente, aos fluxos e articulações responsáveis por essa nova organização socioespacial. Na realidade,

As regiões metropolitanas apresentam-se, fundamentalmente, como grandes conurbações urbanas, provocadas pela expansão territorial de municípios vizinhos e, principalmente, pela comunicação econômico-social entre as cidades, o que gera questões de ordem comum (GUIMARÃES, 2004, p. 1).

Muitas vezes, a paisagem urbana denuncia um espaço metropolitano conurbado; outras vezes, essa identificação não é, *a priori*, possível, pois, em alguns casos, há resquícios rurais entre as cidades que compõem a região metropolitana. Gradativamente,

A expansão das grandes cidades e de suas crescentes áreas de influência iniciaram uma mudança que passou de lugares e padrões de vida predominantemente rurais para predominantemente urbanos (CLARK, 1985, p. 61).

As regiões metropolitanas são áreas heterogêneas no território brasileiro, com características e ritmos diferenciados, com alocação de capital mais volumosa em umas que em outras e com fluxos de densidade as

mais variadas, já que resultam de processos sociais, econômicos e políticos particulares, apesar de pertencerem a uma mesma unidade nacional de dimensões continentais, como é o caso do território brasileiro. Regiões metropolitanas como as de São Paulo (FIGURA 1) ou do Rio de Janeiro têm conteúdos históricos e geográficos bem diferentes daqueles existentes nas de Recife ou Salvador, por exemplo.

FIGURA 1 – O centro da metrópole paulistana

Fonte: Pinacoteca de São Paulo (2004).

Para Guimarães (2004) as regiões metropolitanas apresentam um município central, ao redor do qual gravitam os demais municípios circundantes, motivados pela intensidade econômica e social desenvolvida naquele polo de atração; sendo assim, o município central, como regra, torna-se a sede da região metropolitana. Concordamos com a autora em relação à polarização que o centro metropolitano exerce sobre sua hinterlândia, no entanto, consideramos que o conceito de cidade é mais apropriado que o de município para tratar da centralidade e das articulações que envolvem a análise dos espaços metropolitanos, na medida em que é o espaço da cidade que comanda os fluxos que circulam na região metropolitana, e não o do município.

Pode-se considerar que o fenômeno metropolitano passa a se expressar espacialmente no Brasil a partir da década de 1960, em virtude da complexidade urbano-industrial que caracteriza o país com mais intensidade a

partir daquele período. No entanto, juridicamente, a possibilidade de estabelecimento de regiões metropolitanas no território brasileiro passa a existir, oficialmente, após introdução de emenda ao artigo 157 da Constituição Federal Brasileira de 1967 (BRASIL, 1967), que estabelecia: “que a União, mediante lei complementar, poderia instituir regiões metropolitanas no país”; e que estas seriam constituídas por municípios que, independentemente de sua vinculação administrativa fizessem parte de uma mesma comunidade socioeconômica.

A partir da Constituição de 1967 e das ações engendradas pelo Ministério do Planejamento, alguns estudos foram realizados a fim de definir e delimitar as regiões metropolitanas brasileiras e suas respectivas bases jurídico-administrativas. Conforme Guimarães (2004), entre esses estudos devem ser destacados os realizados pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), que buscaram estabelecer alguns critérios fundamentais para a definição das regiões metropolitanas. São eles:

- a magnitude da população aglomerada;
- a extensão da área urbanizada sobre o território de mais de um município;
- a integração econômica e social do conjunto;
- e a complexidade das funções desempenhadas.

Apesar da Emenda Constitucional de 1967, somente a partir de 1973 é que houve, de fato, a edição da legislação que viria instituir as regiões metropolitanas brasileiras, com a Lei Complementar nº. 14, de 1973. É importante salientar que tais iniciativas emergem no contexto do regime militar brasileiro, sobrepondo-se a iniciativas locais/regionais que existiram anteriormente, construídas nas escalas municipal e estadual; tais expedientes buscaram, portanto, antes das regulações constitucionais, encontrar soluções para os problemas urbanos crescentes nas grandes cidades brasileiras – especialmente São Paulo e Rio de Janeiro - sobretudo a partir de 1960. Neste sentido,

A institucionalização da metrópole no Brasil se constitui em um dos marcos de um projeto geopolítico de integração do território nacional e do desenvolvimento industrial com base em uma sociedade predominantemente urbana. Partia-se do pressuposto de que uma rede urbana funcionalmente interdependente e hierarquizada devia assegurar a consecução de metas comuns e o equilíbrio do sistema (DAVIDOVICH, 2003, p. 57).

Sendo assim, a partir de 1973 foram instituídas oito regiões metropolitanas no Brasil: São Paulo, Belo Horizonte, Porto Alegre, Curitiba, Salvador, Recife, Fortaleza e Belém; posteriormente, com a Lei 20/75 de 1974, foi instituída a região metropolitana do Rio de Janeiro (FIGURA 2).

A escolha dessas nove regiões metropolitanas obedeceu mais aos objetivos de se desenvolver um sistema urbano no país de acordo com as necessidades da estratégia de desenvolvimento econômico assumido pelo regime militar, do que priorizar, de fato, as cidades com reais atributos de áreas metropolitanas. Corrobora esta observação o fato de que cidades como Santos, Goiânia e Campinas ficaram de fora daquela organização espacial metropolitana, mas poderiam perfeitamente enquadrar-se em alguns dos critérios definidos pelo IBGE para instituição de uma área metropolitana (GUIMARÃES, 2004).

FIGURA 2 – Brasil: regiões metropolitanas (1973/74)

Fonte: IBGE, 1990.

Notas: Elaboração de Gilmar Alves Trindade, 2011. Digitalização de CADS Cópias Ltda.

AS TRANSFORMAÇÕES PROMOVIDAS PELA CONSTITUIÇÃO FEDERAL BRASILEIRA DE 1988: AS NOVAS REGIÕES METROPOLITANAS BRASILEIRAS

A partir da promulgação da Constituição Federal Brasileira de 1988, a normatização acerca da instituição de regiões metropolitanas no território brasileiro sofreu sensíveis modificações, privilegiando-se, então, a escala estadual de gestão, conforme rege o inciso 3º. do seu artigo 25:

§ 3º Os estados poderão, mediante lei complementar, instituir regiões metropolitanas, aglomerações urbanas e microrregiões, constituídas por agrupamentos de municípios limítrofes, para integrar a organização, o planejamento e a execução de funções públicas de interesse comum (OLIVEIRA, 2002, p. 41).

Após 1990 são instituídas novas regiões metropolitanas no âmbito da organização espacial brasileira, agora, já através de leis estaduais. Alguns autores consideram muitas dessas novas regiões metropolitanas como inseridas no contexto de uma metropolização emergente, enquanto as demais metrópoles, instituídas anteriormente, integrariam o contexto de uma metropolização completa ou plena. De qualquer forma,

Mudanças importantes se operam na espacialidade da concentração urbana, com a formação de mega-aglomerados: trata-se de extensas manchas urbanas que não correspondem mais à forma – cidade tradicional, nem à forma – metrópole conhecida. Revestem-se de uma conotação regional, que leva a identificá-las como cidades-região (DAVIDOVICH, 2003, p. 58).

Cidades que não podem ser entendidas sem a consideração da interdependência que cada vez mais intensamente, passa a existir entre elas e seus espaços imediatamente derivados, isto é, a cidade-sede da região metropolitana e todas aquelas que orbitam em torno de sua influência direta, formando uma só unidade de análise. O centro metropolitano é mais que uma simples cidade, pois a gama de funções urbanas que ele detém o coloca em outro patamar de análise. Neste sentido,

Os termos cidade e metrópole, para os diferentes autores, são admitidos como momentos diferenciados de um processo que comporta a passagem de um para o outro [...] a cidade se metropoliza na medida em que amplia sua extensão física (ALFREDO, 2003, p. 45).

A partir dessa perspectiva se pode imaginar que

Nesse processo de metropolização do espaço é que reside a nova rede de relações que permite reconstituir, do ponto de vista teórico, a unidade entre cidade e região (LENCIONI, 2003, p. 35).

De acordo com Silva et al. (1987, p. 33),

O espaço organizado por um determinado sistema de cidades, sobretudo a partir do seu centro mais importante, é a região, ou seja, um espaço funcionalmente integrado e delimitado pelo conjunto de suas relações.

Estas podem ter maior ou menor intensidade, dependendo da qualidade e da quantidade dos bens e serviços disponíveis na metrópole e da existência de infraestrutura que facilite a articulação e a fluidez entre as cidades da região. Na realidade,

A metrópole regional oferece a gama completa de bens e serviços que naquele tipo particular de sociedade é consumida pela população em razão de seu nível de renda e padrão cultural. A metrópole oferece um conjunto de bens e serviços que somente ela está apta a oferecer (CORRÊA, 1989, p. 23).

Evidentemente que ocorre uma relação assimétrica entre a metrópole e as demais cidades que integram a região metropolitana, uma vez que

A metrópole regional aparece como sendo relativamente rica, pois acaba sendo o único centro que apresenta uma complexa gama de bens e serviços, distanciando-se muito, neste aspecto, das demais (CORRÊA, 1989, p. 35).

No interior da região metropolitana,

Os espaços centrais da metrópole atuam como focos de subordinação territorial, como os espaços a partir dos quais se inicia o processo de acumulação metropolitana, porque sua alta acessibilidade, sua concentração de atividades altamente produtivas, de gestão ou de decisão lhe dão um alto valor de troca que anula absolutamente seu valor de uso (ROBIRA, 2005, p. 16).

Com isso se cria uma dinâmica espacial cuja tendência é sempre se ampliar, no sentido de consolidar espaços a serem usados seletivamente por determinadas atividades e demandas metropolitanas relacionadas ao movimento de acumulação capitalista, em detrimento de usos e demandas sociais. Ou seja,

A construção da metrópole torna visíveis os usos e as formas de apropriação do espaço, que se associa diretamente às formas de propriedade privada do solo urbano, apontando para uma hierarquização socioespacial (CARLOS, 2001, p. 33).

Além disso, conforme observou Santos (1994), a socialização capitalista favorecida pelo poder público nessas áreas metropolitanas é acompanhada por uma expansão periférica, que inclui a criação de distritos industriais, e pela concentração geográfica dos serviços de interesse coletivo em determinados lugares do espaço metropolitano.

As regiões metropolitanas aglomeram população, capacidade produtiva, serviços modernos e infraestrutura econômica, ocupando antigas áreas rurais e transformando-as em espaços eminentemente urbanos. Nos dias de hoje,

O processo de metropolização do espaço não reconhece as fronteiras administrativas, ele transcende a elas e produz um aglomerado metropolitano com alta densidade de área construída apresentando áreas bastante conurbadas e interrompidas, aqui e acolá (LENCIONI, 2003, p. 36).

Contudo, hoje, embora o espaço tenda à homogeneização, apresenta disparidades e diferenças. Essas diferenças são como fragmentos que testemunham resistência ao processo de homogeneização ou revelam que tal processo os ignorou. E isso independe da escala de análise, a intraurbana ou regional, pois o processo de homogeneização e fragmentação pode ser apreendido em diferentes escalas, conforme aponta Lencioni (2003). O que dizer das carroças puxadas a cavalo, coexistindo com a velocidade dos automóveis e com a aceleração contemporânea em pleno centro metropolitano de Aracaju, no ano de 2009 (FIGURA 3)? Ora,

Essas diferenças se constituem como fragmentos espaciais que testemunham ritmos diferentes de desenvolvimento do capital, de organização da vida social e da dinâmica da natureza. Por isso mesmo é que esses fragmentos são tão reveladores, pois aí vamos encontrar a possibilidade de capturar as diferentes temporalidades presentes nos lugares (LENCIONI, 2003, p. 41-42).

FIGURA 3 – Vestígios de tempos lentos em plena fluidez do Centro de Aracaju, Sergipe

Fonte: Gilmar Alves Trindade e Diana Carvalho, 2009.

Tanto em espaços metropolitanos da região concentrada (SANTOS; SILVEIRA, 2001), quanto em espaços metropolitanos do Nordeste brasileiro, vamos encontrar esses fragmentos “do passado”, esses vestígios de “tempos lentos” em meio à aceleração contemporânea, aspectos da vida rural em pleno movimento da vida metropolitana.

De acordo com Santos (1994), as atuais regiões metropolitanas têm, em comum, dois elementos essenciais: são formadas por mais de um município, com o município núcleo – que lhes dá o nome – representando uma área construída bem maior que os demais; e são alvos de programas especiais fomentados por organismos regionais especialmente criados com a utilização de normas comuns e de recursos geralmente destinados pelo governo federal.

Segundo Davidovich (2003), há diferentes formas de regiões metropolitanas: as de iniciativa federal, instituídas no regime militar, apresentam mais de um milhão de habitantes, sobressaindo as de São Paulo e Rio de Janeiro, com cerca de 18 e 11 milhões de pessoas, respectivamente; as de iniciativa estadual criadas, sobretudo, a partir de 1994, conforme os termos da política urbana que a Constituição de 1988 delegou a governos de unidades da Federação, sendo que nem todas as metrópoles recentes

alcançam um milhão ou mais de habitantes. Verifica-se, também, uma diversificação acentuada dos centros, que abrange não só capitais estaduais, como também espaços sub-regionais e cidades não capitais (FIGURA 4).

FIGURA 4 – Brasil: regiões metropolitanas (2011)

Fonte: IBGE, 2010.

Notas: Elaboração de Gilmar Alves Trindade, 2011. Digitalização de CADS Cópias Ltda.

Incluem-se no elenco dessas novas regiões metropolitanas, entre outras: Natal (RN), Maceió (AL), Vale do Itajaí (SC), Vitória (ES), Goiânia (GO), Florianópolis (SC), Vale do Aço (MG), Baixada Santista (SP), São Luís (MA), Campinas (SP), Londrina e Maringá (PR). No âmbito dessa recente metropolização do território brasileiro há alguns elementos que devem ser analisados e discutidos

Entre as questões que podem ser levantadas, vale considerar até que ponto regiões metropolitanas recentes, as de iniciativa estadual, podem efetivamente ser identificadas nessa categoria, já que algumas delas não estariam se coadunando com critérios correntemente utilizados para essa caracterização, tais como a massa crítica de população da própria cidade central, a densidade demográfica e econômica dos municípios componentes, a representatividade das migrações pendulares e a acessibilidade, entre outros (DAVIDOVICH, 2003, p. 61).

Além disso, parte significativa dessas novas regiões metropolitanas não atinge um milhão de habitantes. São, na realidade, cidades de porte médio, que não têm comparação com o volume populacional das cidades centrais das regiões metropolitanas mais antigas. Ainda é preciso levar em conta

Até que ponto as novas regiões metropolitanas também são indício de uma nova divisão do trabalho no território nacional, que envolve especialização e diversificação, competitividade e interdependência [...] uma divisão do trabalho que estaria correspondendo à reestruturação da acumulação em escala mundial (DAVIDOVICH, 2003, p. 62).

Oficialmente o IBGE considerou, recentemente, as atuais regiões metropolitanas brasileiras (QUADRO 1), no âmbito das quais é possível encontrar tanto as regiões metropolitanas mais antigas, instituídas na década de 1970, quanto novas regiões metropolitanas e mesmo o que é classificado como “colar metropolitano”. Neste caso, trata-se de municípios localizados no entorno da região metropolitana (e não da metrópole), cujos fluxos mantidos com a metrópole são também bastante significativos, por meio de redes de articulação que os vinculam a ela em intensidade muitas vezes equivalente à dos municípios da região metropolitana.

Além das regiões metropolitanas oficiais temos também a definição de colares metropolitanos e de áreas de expansão metropolitana: dos entornos da R. M. de Belo Horizonte, do Vale do Aço, de Florianópolis, do Vale do Itajaí, do Norte-Nordeste Catarinense, da Foz do rio Itajaí, da R. M. Carbonífera, da R. M. de Tubarão, da R. M. de Chapecó e da R. M. do vale do rio Cuiabá.

QUADRO 1 – As regiões metropolitanas brasileiras

Unidade da federação	Região metropolitana/Núcleo	Número de municípios
Amapá	01. R. M. de Macapá (Macapá)	02
Amazonas	02. R. M. de Manaus (Manaus)	08
Alagoas	03. R. M. de Maceió (Maceió)	11
	04. R. M. do Agreste (Arapiraca)	20
Bahia	05. R. M. de Salvador (Salvador)	13
	06. R. M. de Feira de Santana (F. de Santana)	06
Ceará	07. R. M. de Fortaleza (Fortaleza)	15
	08. R. M. do Cariri (Juazeiro do Norte – Crato – Barbalha)	09
Espírito Santo	09. R. M. de Vitória (Vitória)	07
Goiás	10. R. M. de Goiânia (Goiânia)	20
Maranhão	11. R. M. de São Luís (São Luís)	05
	12. R. M. do Sudoeste Maranhense (Imperatriz)	08
Mato Grosso	13. R. M. do Vale do Rio Cuiabá (Cuiabá)	04*
Minas Gerais	14. R. M. de Belo Horizonte (Belo Horizonte)	34*
	15. R. M. do Vale do Aço (Ipatinga)	04*
Pará	16. R. M. de Belém (Belém)	06
Paraíba	17. R. M. de João Pessoa (João Pessoa)	12
	18. R. M. de Campina Grande (Campina Grande)	23
Paraná	19. R. M. de Curitiba (Curitiba)	26
	20. R. M. de Londrina (Londrina)	11
	21. R. M. de Maringá (Maringá)	25
Pernambuco	22. R. M. de Recife (Recife)	14
Rio de Janeiro	23. R. M. do Rio de Janeiro (Rio de Janeiro)	19
Rio Grande do Norte	24. R. M. de Natal (Natal)	10
Rio G. do Sul	25. R. M. de Porto Alegre (Porto Alegre)	32
Santa Catarina	26. R. M. de Florianópolis (Florianópolis)	09*
	27. R. M. do Vale do Itajaí (Blumenau)	05*
	28. R. M. do Norte/Nordeste Catarinense (Joinville)	02*
	29. R. M. da Foz do Rio Itajaí (Itajaí)	05*
	30. R. M. Carbonífera (Criciúma)	07*
	31. R. M. de Tubarão (Tubarão)	03*
São Paulo	32. R. M. de Chapecó (Chapecó)	16*
	33. R. M. de São Paulo (São Paulo)	39
	34. R. M. da Baixada Santista (Santos)	09
Sergipe	35. R. M. de Campinas (Campinas)	19
	36. R. M. de Aracaju (Aracaju)	04

Fonte: IBGE (2002, 2007, 2010).

Notas: * Não incluindo os municípios dos colares metropolitanos e das áreas de expansão metropolitana.

Elaboração de Gilmar Alves Trindade, 2011.

Há, ainda, a instituição da Região Integrada de Desenvolvimento (RIDE), que são as regiões metropolitanas que se localizam em duas ou mais unidades da federação; criadas por legislação federal – ao contrário das regiões metropolitanas, hoje definidas por leis estaduais – que definem os municípios integrantes da RIDE (QUADRO 2).

QUADRO 2 – Regiões Integradas de Desenvolvimento (RIDE)

Unidades da Federação	RIDE	Especificidades
DF-GO-MG	Distrito Federal e Entorno	Constituída por Brasília (DF) mais 22 municípios de Goiás e Minas Gerais, entre eles: Cristalina, Pirenópolis e Luziânia. Foi criada em 1998.
PE-BA	Polo Petrolina-Juazeiro	Instituída em 2001, é formada por 9 municípios do vale do São Francisco, tendo como núcleos a conurbação Petrolina-Juazeiro.
PI-MA	Grande Teresina	Instituída em 2002, é composta por Teresina mais 12 municípios do Piauí, e também por um município do Maranhão, Timon, cuja sede é articulada com Teresina por uma ponte sobre o rio Parnaíba.

Fonte: BRASIL (2010).

Nota: Elaboração de Gilmar Alves Trindade, 2011.

Convém, ainda, lembrarmos da existência no território de aglomerações urbanas, que são espaços constituídos por duas ou mais cidades conurbadas ou em processo acelerado de conurbação; são espaços dinâmicos que exercem forte influência em seus entornos regionais, constituindo, efetivamente, uma unidade urbana com algumas características metropolitanas, porém, com um nível de complexidade menor que o das regiões metropolitanas. Podemos dar como exemplo o caso da aglomeração Itabuna-Ilhéus (TRINDADE, 2011).

O CENTRO METROPOLITANO E A FUNÇÃO DE CENTRALIDADE

A partir do estudo das regiões metropolitanas é possível realizar, geograficamente, uma análise mais apurada acerca do atual momento da organização socioespacial. Através das redes geográficas as cidades são articuladas ao espaço metropolitano mais imediato, integrando a região ao território nacional e a outros lugares e regiões do mundo. Sendo assim, “a

ideia de espaço metropolizado e não-metropolizado, no nosso entender, possibilita amalgamar questões urbanas e regionais, que há muito vêm trilhando caminhos paralelos” (LENCIONI, 2003, p. 43) e inseri-las no âmbito dos fluxos mundiais que caracterizam o atual momento de desenvolvimento da sociedade.

No interior do espaço metropolitano, especificamente,

Os fluxos de circulação mais concentrados correspondem às artérias mais comerciais, o que se relaciona com o fenômeno que faz do centro das cidades um lugar de reunião para quase todas as categorias da sociedade urbana (SANTOS, 1981, p. 209).

No bojo dessas relações se faz necessário considerar a articulação entre produção, circulação, distribuição e consumo, fatores fundamentais para manter o dinamismo e a densidade econômica das regiões metropolitanas, que precisam ser fluidas. É interessante observar que

A partir da disseminação do uso do automóvel, o centro da cidade foi colocado em questão pelos habitantes da metrópole [...], o centro se pulverizou, provocando uma reorganização da cidade, com o surgimento de centros especializados – de compras, de decisão, financeiro [...], além disso, a rede de transportes de massa permitiu que o periférico se aproximasse do que é central em questão de minutos (PINTAUDI, 1999, p. 156).

Todavia, não é demais lembrar que, nos espaços metropolitanos, a pulverização das áreas centrais tradicionais se caracteriza pela emergência de subcentros e de novas centralidades, como aquelas relacionadas aos lugares das metrópoles onde há a instalação de *shopping centers*. Quanto à questão das centralidades urbanas pode-se considerar que

A centralidade de um núcleo refere-se ao seu grau de importância a partir de suas funções centrais: maior o número delas, maior a sua região de influência, maior a população externa atendida pela localidade central, e maior a sua centralidade (CORREIA, 1989, p. 21).

Os conceitos de centralidade e de cotidianidade são importantes instrumentos para o desenvolvimento de um pensamento geográfico crítico

sobre o comércio urbano (PINTAUDI, 1999), as relações socioespaciais e a dinâmica das próprias regiões metropolitanas. Para isso faz-se necessário conhecer o processo de constituição do espaço metropolitano em estudo, sua evolução têmporo-espacial e os fatores sociais, políticos e econômicos responsáveis pela emergência das novas centralidades metropolitanas. Mas é preciso ter cuidado, pois

O conceito de centralidade é também algo relativo, somente existe centralidade urbana ou metropolitana se existe um território ao qual se subordinar social, política e economicamente. A centralidade somente é possível se existe um espaço subordinado, uma periferia, de características totalmente opostas (ROBIRA, 2005, p. 16).

São exatamente essas assimetrias que contribuirão para consolidar as funções metropolitanas da cidade-núcleo da região. Apesar de considerar as relações informacionais que caracterizam este momento, muitas vezes marcadas pelo predomínio de fluxos imateriais, é preciso lembrar que tais fluxos circulam através de redes-suporte (BENAKOUCHE, 1995; TOLEDO JÚNIOR, 2003), e que essas redes são muito mais densas nos espaços metropolitanos que nos demais lugares do território. Além disso, para uma grande parte da população que reside ou circula nos espaços metropolitanos, a velocidade dos fluxos de transportes e de comunicação ainda é bastante lenta, contrastando, assim, com a fluidez que a paisagem metropolitana faz supor que existe efetivamente para todos.

REFERÊNCIAS

- ALFREDO, A. Cidade e metrópole: uma identidade contraditória no processo da urbanização contemporânea. In: CARLOS, A. F. A. et al. (org.). **Dilemas urbanos**: novas abordagens sobre a cidade. São Paulo: Contexto, 2003.
- BENAKOUCHE, T. Redes de comunicação eletrônica e desigualdades regionais. In: GONÇALVES, M. F. (org.). **O novo Brasil urbano**: impasses, dilemas e perspectivas. Porto Alegre: Mercado Aberto, 1995.
- BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil**. Brasília, DF: [s.l.], 1967.
- _____. Governo Federal. **Regiões Integradas de Desenvolvimento Econômico (RIDE)** (2010). Brasília, DF, 2010. Disponível em: <<http://www.integracao.gov.br/programasregionais/rides/index.asp>>. Acesso em: 29 dez. 2011.
- CARLOS, A. F. A. **O lugar no/do mundo**. São Paulo: Hucitec, 1996.
- _____. **Espaço-tempo na metrópole**. São Paulo: Contexto, 2001.
- CLARK, D. **Introdução à Geografia Urbana**. São Paulo: Difel, 1985.
- CORRÊA, R. L. **A rede urbana**. São Paulo: Ática, 1989.
- DAVIDOVICH, F. Metrópole e contemporaneidade: algumas pontuações. In: CARLOS, A. F. A. et al. (org.). **Dilemas urbanos**: novas abordagens sobre a cidade. São Paulo: Contexto, 2003.
- GUIMARÃES, N. A. **Regiões metropolitanas**: aspectos jurídicos. Rio de Janeiro: EdUERJ, 2004. Disponível em: <<http://www.fcaa.com.br/site/artigo/regiaometropolitana.pdf>>. Acesso em: 18 jul. 2011.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Atlas Geográfico Escolar**. Rio de Janeiro: IBGE, 2002.

_____. **Regiões metropolitanas brasileiras**. 2007. Brasília, DF, 2008. Disponível em: <<http://www.ibge.gov.br>>. Acesso em: 23 out. 2011.

LENCIONI, S. Uma nova determinação do urbano: o desenvolvimento do processo de metropolização do espaço. In: CARLOS, A. F. A. et al. (org.). **Dilemas urbanos**: novas abordagens sobre a cidade. São Paulo: Contexto, 2003.

OLIVEIRA, C. B. de (org.). **Constituição da República Federativa do Brasil**. Rio de Janeiro: Roma Victor, 2002.

PINACOTECA de São Paulo. **Panorama de São Paulo**: final do século XX. São Paulo: Imprensa Oficial, 2004.

PINTAUDI, S. M. A cidade e as formas do comércio. In: CARLOS, A. F. A. (org.). **Novos caminhos da Geografia**. São Paulo: Contexto, 1999.

ROBIRA, R. T. Áreas metropolitanas: espaços colonizados. In: CARLOS, A. F. A. et al. (org.). **Urbanização e mundialização**: estudos sobre a metrópole. São Paulo: Contexto, 2005.

SANTOS, M. **Manual de Geografia Urbana**. São Paulo: Hucitec, 1981.

_____. **A urbanização brasileira**. São Paulo: Hucitec, 1994.

_____. **A natureza do espaço**: técnica e tempo, razão e emoção. 3. ed. São Paulo: Hucitec, 1999.

SANTOS, M.; SILVEIRA, M. L. **O Brasil**: território e sociedade no início do século XXI. Rio de Janeiro: Record, 2001. 471p.

SILVA, S. B. M.; SILVA, B. C. N.; LEÃO, S. O. **O subsistema urbano-regional de Ilhéus e Itabuna**. Recife: SUDENE, 1987.

TOLEDO JÚNIOR, R. Telecomunicações e uso do território brasileiro. In: SOUZA, M. A. de. **Território brasileiro: usos e abusos**. Campinas, SP: Edições Territorial, 2003.

TRINDADE, G. A. **Aglomeração Itabuna-Ilhéus: cidade, região e rede urbana**. 2011. 361 f. Tese (Doutorado em Geografia) – Núcleo de Pós-graduação em Geografia, Universidade Federal de Sergipe, São Cristóvão, 2011. Disponível em: <<http://www.biblioteca.uesc.br/biblioteca/bdtd/732820572T.pdf>>. Acesso em: 12 dez. 2011.