

CADERNOS
PROARQ 37 v.1

CLAUDIO MANETTI E JONATHAS MAGALHÃES PEREIRA DA SILVA

Estrutura Urbana Brasileira: as sete transversais intermetropolitanas

Brazilian Urban Structure: the seven intermetropolitan cross-sections

Claudio Manetti

Arquiteto Urbanista (1983); Professor da FAU PUC Campinas, Campinas (2013 a 2021); Doutor e Mestre pelo Posurb - PUC Campinas (2012/2018); Consultoria para o Plano Municipal de Habitação de São Paulo - Secretaria de Habitação/Prefeitura Municipal de São Paulo (2016); Consultoria para a Companhia Paulista de Trens Metropolitanos - CPTM/Secretaria de Transportes do Estado de São Paulo/Governo do Estado de São Paulo (2009); Coordenação da Gerência de Meio Ambiente, Empresa Municipal de Urbanização - EMURB/Prefeitura Municipal de São Paulo (2005/2009); Coordenação da Gerência de Operações Urbanas, Empresa Municipal de Urbanização - EMURB/Prefeitura Municipal de São Paulo (2001)

Urbanist Architect (1983); Professor at FAU PUC Campinas, Campinas (2013 to 2018); DSc and MSc at Posurb - PUC Campinas (2012/2018); Consultancy for the Municipal Housing Plan of São Paulo - Housing Secretariat / Municipality of São Paulo (2016); Consultancy for Companhia Paulista de Trens Metropolitanos - CPTM / São Paulo State Transportation Secretariat / São Paulo State Government (2009); Coordination of the Environment Management, Municipal Urbanization Company - EMURB / Municipality of São Paulo (2005/2009); Coordination of the Urban Operations Management, Municipal Urbanization Company - EMURB / São Paulo City Hall (2001).

claudio.manetti@puc-campinas.edu.br

Jonathas Magalhães Pereira da Silva

Professor Titular e pesquisador do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo (PosUrb-Arq PUC-Campinas) e da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Pontifícia Universidade Católica de Campinas. Pós Doutorado no ProArq da UFRJ (2015-2016). Arquiteto Urbanista pela FAUUSP (1989). Mestre (1999) e Doutor (2005) em estruturas ambientais urbanas na FAUUSP. Co-líder do Grupo de Pesquisa Políticas Territoriais e a Água no Meio Urbano, cadastrado no CNPq, vinculado à linha de pesquisa Projeto, Inovação e Gestão em Arquitetura e Urbanismo do PosUrb-Arq / PUC-Campinas. Foi Presidente da ABAP entre 2011 e 2013, quando se iniciou o CAU - Conselho de Arquitetura e Urbanismo. Atua como consultor na MPS associados.

Full Professor and researcher at the Postgraduate Program in Architecture and Urbanism (PosUrb-Arq PUC-Campinas) and at the Faculty of Architecture and Urbanism at the Pon-

tifical Catholic University of Campinas. Post Doctorate at ProArq at UFRJ (2015-2016). Urbanist Architect by FAUUSP (1989). MSc (1999) and DSc (2005) in urban environmental structures at FAUUSP. Co-leader of the Research Group on Territorial Policies and Water in the Urban Environment, registered at CNPq, linked to the research line Project, Innovation and Management in Architecture and Urbanism at PosUrb-Arq / PUC-Campinas. He was President of ABAP between 2011 and 2013, when the CAU-Council for Architecture and Urbanism began. He serves as a consultant at MPS Associates.

jonathas.silva@puc-campinas.edu.br

Resumo

O presente artigo é fruto de um exercício de leitura do território brasileiro onde mapeiam-se as relações espaciais existentes a partir das redes de influência das principais metrópoles eleitas pelo estudo Regiões de Influência das Cidades, elaborado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE – em 2018. O método adotado explicita a resultante espacial frente às dinâmicas das reciprocidades econômicas pelas redes dualizando as transversais entre a faixa costeira pelas metrópoles de influência portuária, e o centro-oeste pelas metrópoles sob influência do forte rural. Essas estruturas históricas se mostram potencialmente capacitadas para assumir papéis protagonistas diante do cenário da nova estrutura ocupacional brasileira. Como resultado são identificadas sete transversais intermetropolitanas que possibilita uma leitura das oportunidades e entraves encontrados no modelo de ocupação.

Palavras-chave: redes de cidades, metropolização, influências urbanas, campos intermetropolitanos, organização urbana nacional.

Abstract

This article is the result of an exercise in reading the Brazilian territory where the existing spatial relationships are mapped out from the networks of influence of the main metropolises elected by the study Regions of Influence of Cities prepared by the Brazilian Institute of Geography and Statistics - IBGE - in 2018. The method adopted explains the spatial result in the face of the dynamics of economic reciprocities through networks, dualizing the transversal ones between the coastal strip by the metropolises of port influence, and the central-west by the metropolises under the influence of the rural fort. These historical structures are potentially capable of taking on leading roles in the face of the new Brazilian occupational structure. As a result, seven intermetropolitan cross-sections are identified, which allows a reading of the opportunities and obstacles found in the occupation model.

Keywords: city networks, metropolization, urban influences, intermetropolitan fields, national urban organization.

Resumen

Este artículo es el resultado de un ejercicio de lectura del territorio brasileño donde se mapean las relaciones espaciales existentes a partir de las redes de influencia de las principales metrópolis elegidas por el estudio Regiones de Influencia de las Ciudades elaborado por el Instituto Brasileño de Geografía y Estadística - IBGE. - en 2018. El método adoptado explica el resultado espacial ante la dinámica de las reciprocidades económicas a través de redes, dualizando las transversales entre la franja costera por las metrópolis de influencia portuaria, y el centro-oeste por las metrópolis bajo la influencia de el fuerte rural. Estas estructuras históricas son potencialmente capaces de asumir roles de liderazgo frente a la nueva estructura ocupacional brasileña. Como resultado, se identifican siete secciones transversales intermetropolitanas, lo que permite leer las oportunidades y barreras encontradas en el modelo de ocupación.

Palabras clave: redes de ciudades, metropolización, influencias urbanas, campos intermetropolitanos, organización urbana nacional.

Introdução

O processo de formação territorial do Brasil, estrutura e forma, revela e esconde razões seminais, pois aponta o dilema histórico: a manter-se no ritmo e na concentração de forças desiguais e intensas que devoram o país, vislumbra-se que, diante da velocidade dos fatos, o horizonte que se descortina: ou estará fundado num irremediável destino, intensificado pelas forças colidentes edificando, sobremaneira, a paisagem das contradições extremas; ou, contrariando tal prenúncio, algumas possibilidades se abrirão como inversão das pontas que agridem massivamente a população e os domínios geográficos, alimentadas pela utopia das virtudes latentes desta terra, como um paradoxo de Caminha¹.

A questão a ser tratada aqui, traz uma inquieta ponderação que para muitos pode ser irrelevante ou de frágil sustentação teórica, mas que por outras vias pode contribuir para reflexões desdobradas desta sobre a construção da pergunta, a de que haveriam possibilidades, ou não, de se compreender as realidades materiais e imateriais pela lente da paisagem estrutural desvelada pelas leituras introspectivas do espaço.

Um olhar panorâmico sobre a rede organizacional brasileira evidencia dicotomias entre cultura social e economia revolta (HOLANDA, 1995), em duelo entre o urbano desigual concentrador de gente, o rural inter-regional concentrador de terras e as reservas ambientais entremeadas por entre frestas constritoras. Essa tríade estabeleceu a estrutura nacional como um mosaico de maturação dos conflitos e intensões sobre territórios acumulando mais de quinhentos anos de dominação associada à subjugação, acelerado nos últimos setenta anos, reconfigurando novas regiões e biomas (AB'SABER, 1969). Tal organização, em grandes linhas, parece se consolidar como matriz socioambiental inexorável.

Por detrás desse pano geográfico se escondem as induções históricas que se realimentam ciclicamente, cuja paisagem decanta conflitos, e sob as sombras estão as intencionalidades engendradas, conformando lugares em cenários naturalizados pela miopia das máscaras oficiais. O grande mosaico brasileiro, que se apresenta como uma teia de correlações de forças ativas e desiguais, merece ser aprofundado pelos ordenamentos urbanos. Haveria, pois, uma espécie de unidade formada por redes dissimétricas (cidade/cidades e campo/cidades), que permitiriam desdobramentos ponderáveis sobre a ideia de um futuro que não fosse meramente tendencial?

Quais são as premissas que se constituem em fatores de expansão e ou retração do processo de sobrecarga das cidades brasileiras considerando as reciprocidades escalares e os conflitos econômicos, dentro e fora delas?

Quando se olha para as cidades deve-se compreendê-las diante de suas órbitas pelas reciprocidades, no entrelaçamento das correlações pendulares. Tudo ali parece dualizar em ciclos por superposições de camadas morfogênicas, das peculiaridades e das tessituras, nas dinâmicas simétricas e assimétricas, nas falências e convergências econômicas, nas redes de indução físicas e intercâmbios hierárquicos (SILVA, 2019) (MANETTI, 2018).

São feições, tempos e oportunidades em ondulações variáveis. Mesmo considerando que muitas cidades brasileiras têm histórias singulares e nasceram em circunstâncias próprias que derivam dos domínios sucessivos de colonizadores sobre territórios ajustados às suas ambições, ou formadas pelas forças mais recentes que guardam também em sua essência o motor de aceleração das novas estratégias de apropriação econômica e de concentração populacional (SANTOS, 2013).

¹ Em analogia à Carta de Pero Vaz de Caminha, registro oficial pelo descobrimento de um potencial de futuro, o inesgotável e exuberante – um verdadeiro "Paraíso na Terra".

Cidades; o que as alimentam como metrópoles?

Seriam por seus berços geográficos de onde partiram as circunstâncias propícias às suas fundações já detentoras de fortes implicações de futuro – a morfogênese nos desígnios em Ab'Saber (AB'SABER, 1969)? Seriam estas, decorrentes de suas improváveis recolocações cíclicas atravessadas por sustos históricos, momentos perturbadores da mudança de rumos – as externalidades surpreendentes de Guttmann (GUTTMANN, 2008)? Seriam por outras razões deliberadas, como frutos das estratégias de gestão ou de variações econômicas que alteraram a ordem de caminhos das obviedades cotidianas – o espaço econômico como motor regional de Perroux (PERROUX, 1967)? Ou seriam pelas imponderabilidades dos desafios de sobrevivência quando da manifestação do esgotamento das reservas de provisão de futuro, ensejando refundações – as retomadas oportunas de Acselrad? (SANTOS, 1996; ACSELRAD, 2001).

Sejam por essas ou por tantas outras razões, propõe-se aprofundar a compreensão sobre a conformação das metrópoles e suas redes² metropolitanas, a fim de se reconhecer as polaridades e as contínuas inflexões de expansão, configurando um todo onde as partes se somam pelas discrepantes diferenças. Nesse sentido, buscam-se relativizações entre tais redes - como unidades econômicas polarizadas por urbanizações de força – recombinadas em extensões de influência regional e inter-regional, desdobradas como formação da unidade territorial brasileira – da pluralidade das formações ocupacionais intercambiáveis denunciando organizações em gradual consolidação.

A principal questão, então, se coloca em como compreender os novos arranjos ocupacionais levando em conta as dinâmicas escalares e suas abrangências correlacionais, ensejando novos formatos metropolitanos e suas amplitudes de influência econômica e política na totalização estrutural do país.

Ao se identificar nova concentração de forças regionais no entremeio das grandes concentrações metropolitanas (costeiras e centrais), como que emergentes novos centros de transição inter-regionais, que fatores essa rede urbana pode trazer como contribuição aos estudos sobre a grande estrutura ocupacional brasileira?

Matrizes metropolitanas, suas localizações e influências

Para este trabalho adotou-se, como parâmetro reflexivo, os dados apresentados no Estudo Regiões de Influência das Cidades, na edição 2018, elaborado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística IBGE, contendo, dentre tantas, as quinze redes urbanas polarizadas pelas principais metrópoles brasileiras. Pela ordem, tem-se: São Paulo, Brasília, Rio de Janeiro, Belém, Belo Horizonte, Campinas, Curitiba, Florianópolis, Fortaleza, Goiânia, Manaus, Porto Alegre, Recife, Salvador e Vitória (IBGE, 2020) [Figura 3.3].

² Especificamente aqui se compreende por redes físicas os sistemas que estabelecem as conexões no chão. São as malhas terrestres de trocas estabelecidas nas articulações rodoviárias, ferroviárias, dutoviárias e hidroviárias. Essas tramas interurbanas e inter-regionais também estão articuladas às redes aéreas, considerando as pendularidades nodais e os efeitos de aglutinação em terra como pontos de atração e confluências. Sobre as redes de comunicação, especialmente em se tratando das amplitudes dos sinais eletrônicos, entende-se que a grande rede mundial se dá pelas sobreposições de interesse e nas matrizes de atração de suporte tecnológico a cada caso, de acordo com o grau de especialização do capital, independentemente até da qualidade das redes em terra. Entretanto, nos parece que a qualidade da rede terrestre significa o acúmulo do capital historicamente investido em determinados pontos de força, o que dá confluência às polaridades tecnológicas das redes eletrônicas.

Analisando as condicionantes de cada metrópole, foram consideradas as pertinências entre localização, surgimento, fortalecimento, abrangência e forma – sem deixar de lado, obviamente, a leitura das dinâmicas pelas reciprocidades. Sobre a delimitação das áreas de influência das redes metropolitanas, a base analítica contemplou as conformações referentes às malhas físicas de conexão e suas barreiras predominantes (naturais e políticas), conflitos e impactos (socioambientais), focos econômicos significativos e convergências de indução (logística e desdobramentos econômicos).

Além disso, como parte da metodologia de análise aqui aplicada, foram estabelecidas duas conformações escalares à compreensão dos campos de influência das metrópoles, o que permitiu a aplicabilidade reflexiva sobre as reciprocidades intermunicipais. São elas: a) conformação metropolitana como núcleo estruturador intrínseco a sua lógica, sob o olhar atrator da metrópole – compreendendo as correlações advindas da polarização em campos de influência direta; b) conformação da lógica sistêmica a partir do objeto intermetropolitano, sob o olhar regional ou extra regional – extrapolando os domínios políticos da própria metrópole. Essa correlação entre amplitudes e suas forças aponta para a superconcentração metropolitana em alguns casos, e em outros, na formação de novas polaridades ainda que já se apresentem em estado pré-metropolitano. Essas variáveis decorrem das forças em propulsão e podem promover novas formas de organização, fomentando induções emergentes, o que implica em novas matrizes territoriais em constante formação pela deformação.

Tais condicionantes analíticas apontadas acima, permitiram compreender a distribuição dos quinze centros metropolitanos (e suas redes de influência), correlacionando-os aos sistemas regionais em que estão situados, denunciando desde já compartimentos geográficos com claras conotações geomorfológicas e biomáticas como ingredientes ativos de suas histórias. Esses compartimentos geográficos estruturais serão denominados aqui por de “berços geográficos”³. Os agrupamentos metropolitanos resultam das aproximações e pertinências por similaridades desde a fundação desses núcleos (sua feição geográfica primordial e suas decorrências históricas pelas técnicas). Primeiramente, adota-se como organização da pesquisa três quadrantes que reúnem aspectos geográficos imanentes, processos históricos associados, dinâmicas de expansão e recrudescimentos constantes. São os seguintes campos inter-regionais:

1) Colar costeiro primordial: que envolve os núcleos metropolitanos situados na faixa costeira ou sob influência direta desta, que desenham um “colar” historicamente pontuado pelas principais centralidades urbanas de Sul a Norte. Essa organização que bordeja o Atlântico, se configura como a matriz mais antiga pós colonização dada a influência portuária fundadora desses núcleos, amplificada ao longo do tempo pela rede de logística nacional. Considera-se que as metrópoles pertencentes a esse conjunto – que vai de Porto Alegre à Belém do Pará - pela relevância dos portos ordenando hinterlândias estruturais (do mar ao sertão), se consolidaram, cada cidade a seu tempo, em indutores de forças também voltados para o interior do país. Essa lógica produção/escoamento em economia/expansão, demonstra a simultaneidade das demandas por espaços produtivos (campo, indústria, mineração) e espaços de apoio, moradia/trabalho e mobilidade/concentração. Ao longo desse arco articulador nacional estão as principais metrópoles brasileiras, determinando as redes de São Paulo (49 milhões de habitantes, 679 municípios, 49 tri do PIB), Rio de Janeiro (17 milhões de habitantes, 63 municípios, 649 bi do PIB), Salvador (14,5 milhões de habitantes,

³ A feição geográfica do território, oriunda das alterações pretéritas é um princípio de delimitação do espaço e revela nas ocupações recentes (após seu período de formação geológica) graduais formas de acomodação de grupos humanos em ciclos por sobreposição em camadas, que aliam o domínio ambiental e econômico pelas sucessivas tecnologias que, tanto aprofunda as descobertas do meio como aponta para possibilidades de ação (exploração e assentamentos). (MANETTI, 2018; pág. 73)

402 municípios, 17 bi do PIB), Recife (23,5 milhões de habitantes, 720 municípios, 384 bi do PIB), demais capitais e significativas cidades costeiras. Campinas é a única não capital estadual relacionada pelo IBGE, que compõe a linha de influência desse “colar”. Por sua vez, Belo Horizonte (localizada a cerca de 500 quilômetros do litoral), pela peculiaridade geopolítica, será entendida aqui como integrante de um outro quadrante inter-regional, resultante das forças que atravessam da costa ao Centro-Oeste. As polaridades metropolitanas incidentes no arco reafirmam a especialização do capital condicionando produtos de exportação (predominantemente commodities) aos sistemas de logística altamente qualificados. Essa dinâmica econômica continua expandindo atividades comerciais e valores agregados, sobre a qual se estabeleceu a lógica produtiva brasileira gravada em matriz ocupacional;

2) Metrópole amazônica: pela singularidade de Manaus e sua rede de influência regional, cuja unidade se faz pelo compartimento amazônico, tal qual uma fusão simbiótica entre floresta (geomorfologia, sistema hídrico e bioma) e a extensa pulverização de núcleos ocupacionais de diferentes dimensões e significados, interconectados pela estrutura hídrica como uma malha de mobilidade orgânica ativa. Manaus, que está situada na convergência dos rios Negro e Solimões, desempenha papel preponderante desde o século XVII como uma cidade impressionantemente edificada no seio da Amazônia. A configuração das amplitudes de Manaus constitui “rede urbana” formada por 71 cidades, distribuídas em área de 1,6bi km², para uma população de aproximadamente 4,5 milhões de habitantes. O território de abrangência dessa rede está totalmente dentro dos domínios do estado do Amazonas (com conexões a Boa Vista, Roraima) e participa com cerca com 100 bilhões do PIB Nacional;

3) Recentes concentrações centrais: se organiza em eixo formado pelas redes de Goiânia (8 milhões de habitantes, 364 municípios, 30 bi do PIB), Brasília (12 milhões de habitantes, 277 municípios, 500 bi do PIB), incluindo Palmas, capital do estado de Tocantins. Essas metrópoles têm histórias de fundação relativamente recentes (a partir dos anos de 1930), mas se consolidaram intensamente pelo conjunto de superestruturas públicas intergovernamentais instaladas na região central desde a década de 1970 (energia, captação hídrica, rodovias, ferrovias e políticas de produção rural). A malha de mobilidade que conecta o eixo central brasileiro à rede nacional e mundial conta com aeroportos de passageiros e cargas (incluindo a importância logística do “hub” de Brasília), e, por vias terrestres, rede rodoviária e ferroviária, além das hidrovias existentes e em planejamento. O eixo central se articula nos extremos pelas bifurcações regionais em dois pontos significativos. O primeiro ponto de junção a Sul conta com a concentração viária em “teia” pelas induções ao Triângulo Mineiro (MG), Belo Horizonte, e São Paulo (na direção do porto de Santos), na confluência dos rios (Paranaíba, Grande, São Marcos e Aporé) formadores da hidrovia Paraná-Tietê, no Alto Paraná. A Norte, o segundo ponto também em formato de “teia”, na confluência dos rios Tocantins e Araguaia, estão os caminhos à Belém, São Luís (Itaqui) e Fortaleza (Pecém), atravessando a RIDE de Terezina (PI). Pelas articulações transversais ao eixo, se têm os caminhos à Oeste aos estados do Mato Grosso e Rondônia, e a Leste, enfrentando a Serra Geral de Goiás, pelas bordas baianas nas intrusões com as redes de Salvador e Recife. A importância do eixo central traz novo fôlego aos caminhos de penetração das bordas costeiras aos sertões, estabelecendo novos pesos e trocas onde antes não haviam, tecendo os fios soltos das hinterlândias dos principais portos, agora em continuidade de fluxos e forças. No Cerrado, um gigantesco rural bombeando força econômica (commodities) pelas artérias intermetropolitanas.

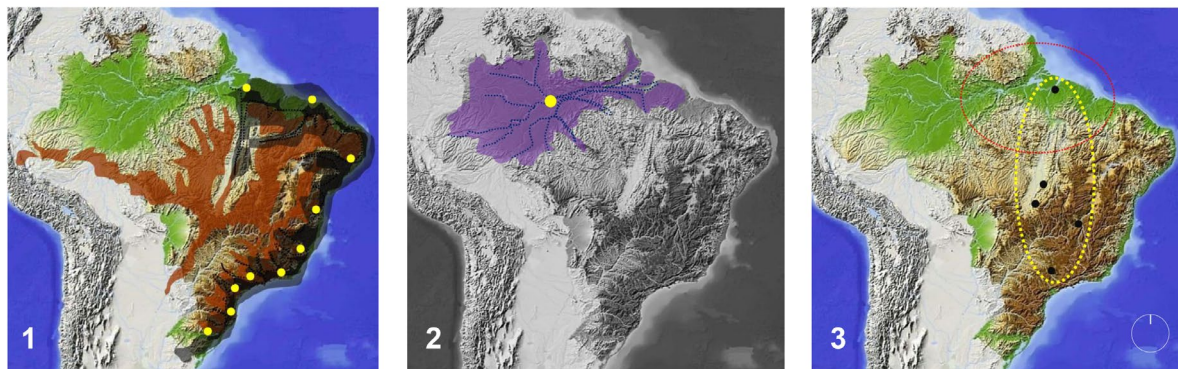


FIGURA 1 - COMPARTIMENTOS
ARRANJOS
INTERMETROPOLITANOS: 1.
Colar Costeiro; 2. Metrópole
Amazônica; 3. Alinhamento
Norte/Sul.

Fonte: Desenho dos autores
sobre base disponível em
alunosonline.uol.com.br.

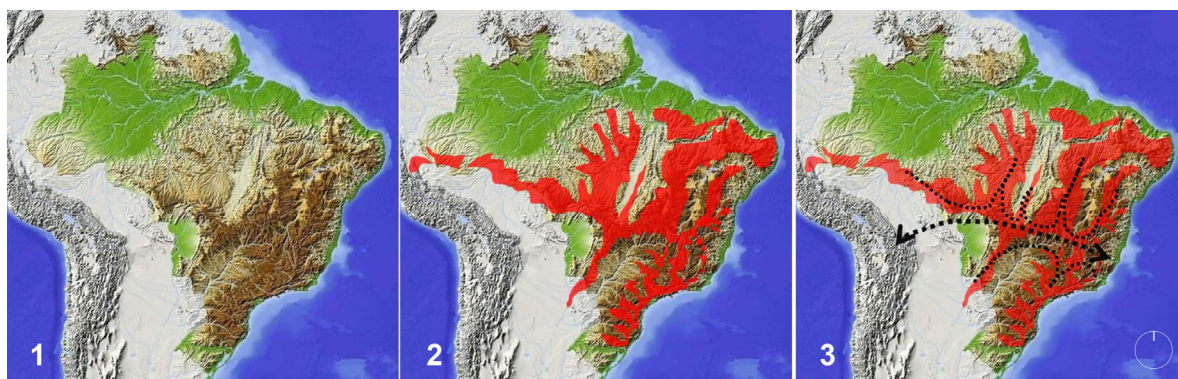
Portanto, observa-se que o “desenho ocupacional brasileiro” se caracteriza cada vez mais por duas configura es clássicas: a) pelas amplitudes das paisagens impostas pelas monoculturas e pela dimensão dos processos mineradores – o desenho das ausências humanas devorando as paisagens originais; e, b) pelas concentra es nas pontas desse sistema exportador – o desenho das densidades urbanas em feixes convergentes disputando as “portas” do país. Esse universo polimórfico ordenado por polaridades enredadas em matrizes antag nicas, singulares diante da paisagem e dos sentidos, mas semelhante frente as lógicas constitutivas pelas técnicas das possibilidades que as fizeram, deve ser aprofundado pelo desdobramento das camadas reveladoras de seus significados

Berços e Forças: dicotomia e futuro

A constitui o do suporte geográfico nacional pode ser sinteticamente compreendida como um sistema de bacias hidrográficas exorreicas, cujas nascentes (cabeceiras) brotam de um eixo curvilíneo semelhante a um “arco de pedra”, sobrelevado como uma “dorsal” Atlântico/Andina [Figura 2.3]. Isso define a complexidade hidrográfica e hidrogeológica do país e sua importância continental, marcado pelas bacias do Amazonas, Tocantins, São Francisco (rios que correm ao sentido Norte) e do Paraná e partes do Paraguai e Uruguai na forma o do Prata (no sentido Sul), além das bacias m dias superficiais e aquíferos subterrâneos igualmente importantes. Dessa forma o geológica/geomorfológica decorre, além das nascentes, as linhas de divisores de bacias que se estendem transversalmente (como as chapadas, serras e linhas de morros), onde também está o Planalto Central. Compõem essa forma o seis biomas significativos: Amazônico, Cerrado, Caatinga, Mata Atlântica, Pantanal e Pampas.

FIGURA 2 - RELEVO BRASILEIRO:
arco dorsal e grandes divisores
de bacias hidrográficas.

Fonte: Desenho dos autores
sobre base disponível em
alunosonline.uol.com.br.



O professor Aziz Nacib Ab'Saber (1924/2012) estudou a formação do relevo brasileiro desenvolvendo imensa contribuição ao conhecimento de suas razões, pela leitura dos processos pretéritos e recentes, na formação das paisagens (AB'SABER, 1964, 1967, 1969). Dentre os estudos sobre a correlação entre os suportes físicos e bióticos, investigou o que denominou de “linhas de pedra” ou as grandes formações do relevo que definem as feições geográficas que, pelas condicionantes dessas divisões físicas, aprisionaram sistemas de vida característicos na formação dos biomas brasileiros, contribuindo também para a pesquisa estendida na formulação da “Teoria dos Redutos” e dos “Refúgios”⁴. Tais divisões refletem idades geológicas em compartimentos com formas e ambientes próprios que decantaram em sistemas ambientais originais (apropriados e alterados pelos grandes processos humanos transformadores), e que desempenharam papéis estruturais na formação das cidades, ora demarcando desfechos frente aos anteparos topográficos, ora estendendo tecidos por entre as frestas (influências) desse relevo. Compreende-se que essa correlação entre “berços geográficos” e movimentos humanos no Brasil, estabeleceu as razões pelas quais os territórios urbanos se fizeram de maneira tão distinta, instigados pelos interesses políticos e econômicos, no tempo. A questão é verificar se nessas leituras da paisagem subliminares ou expressas nitidamente, existem vestígios que apontem possibilidades de investigação como premissas reveladoras das intenções de rumo, tendo as experiências urbanas papel definidor dos princípios de futuro (SANTOS, 1979, 1988).

O primeiro princípio aponta para a dicotomia entre espaço potencial dominável e ciclos temporais reincidentes como fator dimensional das metrópoles, considerando que não há inter-relações diretas entre ambos na formação das redes observadas, pois ciclos históricos carregados ou não com potencialidades de desenvolvimento ou expansão não são constantes nos tamanhos e nem nas estruturas de força econômica verificadas.

O segundo princípio questiona a possibilidade da homogeneidade de padrões de dimensionalidade metropolitana em constantes induções de força a partir das razões associadas aos “berços geográficos” propícios às suas fundações (morfogênese), o que encadeariam ciclos de expansão e desenvolvimento potentes como insufladores de fôlego econômico, embora dessa dicotomia também resulte em extremas discrepâncias sociais e não se verifique a linearidade sem rupturas.

O terceiro princípio investiga as totalizações na formação das relações territoriais, uma vez que se observam velocidades variáveis à medida em que técnica e tecnologia se impõem, passando das materialidades físicas sobre territórios geograficamente domináveis às refundações pelo vigor das redes e amplitudes de influência regional e global.

Em primeira análise é preciso observar que das quinze metrópoles citadas (IBGE, 2018), doze são estruturas urbanas ligadas diretamente a portos como indutores históricos (incluindo o porto fluvial de Manaus) e que se mantêm como potenciais sistemas de polaridades logísticas. Não se trata da correlação direta entre porto/expansão, pelas razões da diversidade observadas na dimensão portuária versus dimensão metropolitana, nem tampouco na relação “existência de portos fundadores” versus “velocidade de expansão”. O que se nota pelos desdobramentos temporais dessas áreas que surgiram de portos em abrigos naturais, é observar a longevidade diante das potenciais adaptações técnicas que sofreram no acompanhamento da modernização da logística portuária desde então; ou seja, como tais berços de atracadouros (profundidades, aberturas de cais, capacidade de estoque e logística em terra) puderam ser reconvertidos nas atuais infraestruturas para operação de equipamentos de grande escala, mantendo-se a dinâmica de expansão urbana vinculada à manutenção de negócios.

4 A Obra de Aziz Nacib Ab'Saber. Org. Modenesi-Gauttieri et. al, 2010.

Diante dessa colocação e tendo como prerrogativa a aplicabilidade analítica pelos três princípios citados acima, observam-se as seguintes morfologias: a) centros metropolitanos que tiveram origens essencialmente portuárias em atracadouros por abrigos naturais (Rio de Janeiro, Salvador, Vitória, Porto Alegre, Recife, Fortaleza, Belém e Manaus); b) centros metropolitanos não costeiros, mas decorrentes das influências diretas de atividades portuárias próximas (São Paulo e Campinas por Santos, e Curitiba por Paranaguá); c) centros metropolitanos ainda que relativamente distantes de portos, servidores de matérias exportadoras, refortalecidos pelas sucessivas pendularidades relacionadas às hinterlândias portuárias (Belo Horizonte, Goiânia, Brasília) [Figura 5]. Isso reforça a noção relacional entre o sistema portuário e suas cidades de influência, especialmente pelas oportunidades dos caminhos perpendiculares que se fortaleceram a partir dos portos como linhas de penetração ao interior do país em eixos de conexão pela exploração econômica.

No contraponto à borda costeira, recentes redes metropolitanas concentradas no centro do país exercem dinâmicas de fôlego, demográfica e economicamente, ancoradas na larga produção rural e inseridas nas redes de interconexões terrestres e aéreas. Essas novas estruturas metropolitanas têm força e influência suficientes para serem compreendidas como polos atratores, gerando seus próprios campos de influência como “centros de força” nacionais. Como a rede central depende em grande parte da rede marítima exportadora, a conexão desse modelo econômico se ajusta aos vetores que antes perdiam forças a caminho do centro-oeste, reconectando-os com intensidades tão potentes que novos desdobramentos surgiram a partir disso. É o caso dos vetores de indução para Belém, São Luís e os portos do Nordeste Setentrional pela extensão da ponta Norte do eixo central, e também pelas extensões transversais à Leste pelos caminhos cortantes ao vale do São Francisco à Recife e Salvador, e a Sudeste pelas fendas dos antigos caminhos mineiros ao Rio de Janeiro, e posteriormente à Vitória [Figura 5.1].

O que se evidencia neste estudo, a partir das primeiras verificações, nos faz observar mais precisamente as influências convergentes, ou o que diante disso se poderia prever como sintoma de atração de forças que emanam das centralidades metropolitanas em três tempos: a) primeiras polarizações pelo mar; b) segundas polarizações estrategicamente induzidas para o centro; c) terceiras polarizações intermediárias ou de transição, sejam planejadas ou não, desdobradas dos ecos das intensificações por forças externas pendulares.

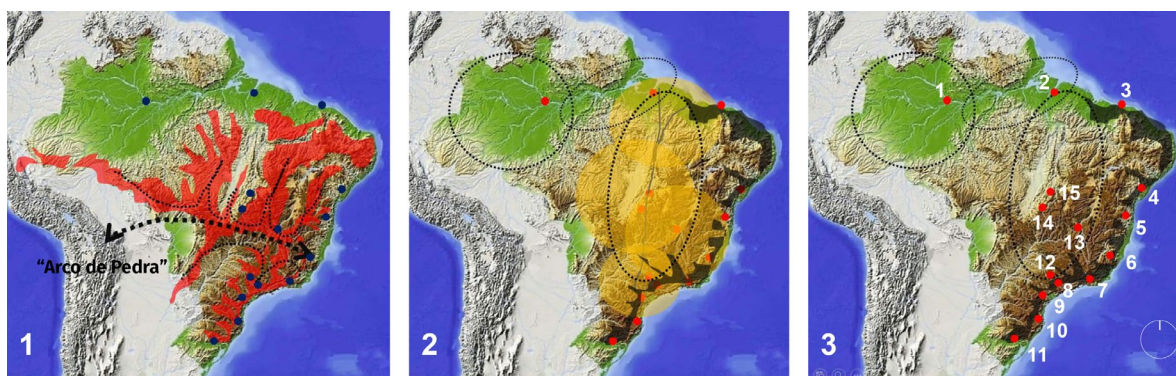


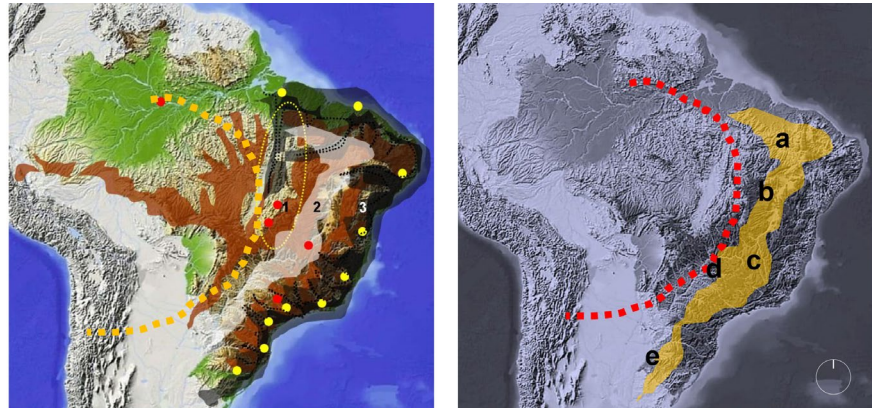
FIGURA 3 - RELEVO BRASILEIRO - LOCALIZAÇÃO DAS METRÓPOLES. 1. “Arco de Pedra”; 2. Áreas de Influência Convergentes; 3. Manaus (1), Belém (2), Fortaleza (3), Recife (4), Salvador (5), Vitória (6), Rio de Janeiro (7), São Paulo (8), Curitiba (9), Florianópolis (10), Porto Alegre (11), Campinas (12), Belo Horizonte (13), Goiânia (14), Brasília (15).

Fonte: Desenho dos autores sobre base disponível em alunosonline.uol.com.br.

A questão se volta para o entremeio formado pelas duas potentes concentrações nacionais que aqui será denominada de faixa de “transição costeira/central” [Figura 4] ou zona de contato Centro/Atlântica, que estabelece uma borda de alcance flexível entre as principais nucleações periféricas a ela, distando cerca de 300 a 500 quilômetros do litoral. O que se quer, entretanto, é evidenciar a importância exponencial desses canais entre as principais redes de influências metropolitanas entre o mar e o sertão, como linhas estruturantes da rede urbana nacional, designando-os como “transversais intermetropolitanas”.

FIGURA 4 - DEFINIÇÃO DA FAIXA DE TRANSIÇÃO CENTRO/COSTEIRA. 1. Eixo Centro/oeste; 2. Faixa Centro/Costeira; 3. Colar costeiro: a) RIDE de Teresina; b) RIDE Petrolina/Juazeiro; c) Belo Horizonte; d) Triângulo Mineiro; e) Cidades do Sul – Maringá e Londrina.

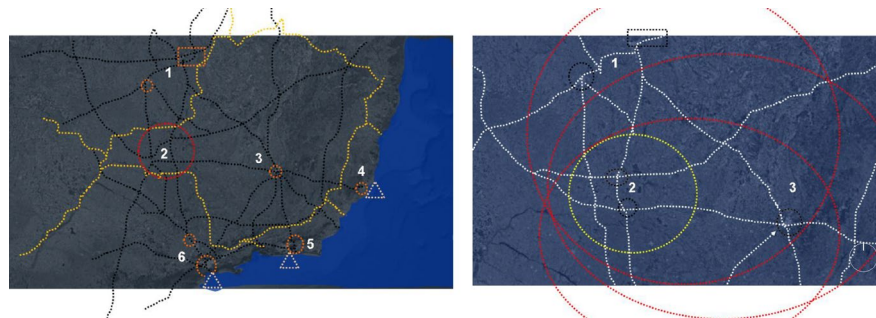
Fonte: Desenho dos autores sobre base disponível em alunosonline.uol.com.br.



As Transversais Brasileiras: o jogo de forças por equilíbrios desiguais como lição

FIGURA 5 - CONVERGÊNCIAS FAIXA CENTRO/COSTEIRA – TRIÂNGULO MINEIRO. 1. Goiânia/Brasília; 2. Uberlândia/Uberaba; 3. Belo Horizonte; 4. Vitória; 5. Rio de Janeiro; 6. São Paulo.

Fonte: Desenho dos autores sobre imagem de satélite Google Earth.



É importante estabelecer a definição conceitual sobre a designação de “faixa de transição intermetropolitana” (campo e amplitudes) e sobre “transversais intermetropolitanas” (eixos e convergências). O que se observa como antecipação do que ora se revela na rede urbana nacional, é entender que a faixa intermediária ou de transição intermetropolitana, em campo contínuo e variável, se mostra como um conjunto de abrangências, superpostas pelas áreas de influência das metrópoles identificadas pelo estudo do IBGE. Uma superexposição de tecidos que gradualmente adquire influência própria a partir da maturação estrutural desse arranjo.

Agrega-se ao conceito, como definição geral, que esse campo, como faixa resultante, está estruturado pelos eixos transversais cortantes como hastes inter-regionais de conexão entre as metrópoles marítimas e as metrópoles centrais, por onde atravessam e se reafirmam os caminhos históricos em constantes movimentos com cada vez mais intensidades, estabelecendo novo trinômio da matriz urbana brasileira: orla marítima/bordas sertanejas/escudo central. Isso quer dizer que, ao ser submetido

historicamente pelas forças de passagem entre extremos polarizadores, esses canais de transição se materializam com autonomia regional e personalidade política, assumindo gradativamente papéis protagonistas do grande mosaico ocupacional.

A questão deste trabalho não é compreender para seccionar, como que apoiado na tese que se baseia no olhar territorial intramuros e nem, tampouco, adotar nomenclaturas de batismo sobre possibilidades de definição de porções que carregam lógicas próprias em compartimentos específicos, algo que poderia ser batizado como sendo “recentes polaridades intermitentes” identificadas pelo conglomerado de similaridades. Ao contrário, o estudo busca compreender as dinâmicas observadas nessa faixa de similitudes como parte inerente das grandes redes nacionais, integrante e integrada, refortalecendo os quadrantes extremos e capturando excedentes significativos dessa dinâmica de forças, na lógica totalizante que configura a matriz urbana e rural brasileira. É nesse sentido, que tais aglomerações urbanas e não urbanas convergentes nesse conjunto intermediário, se tornam também focos de produção e apropriação das condicionantes econômicas concernentes às suas situações geográficas – distâncias e morfologias – e se posicionam como peça-chave da matriz inter-regional. Portanto, a transição costeira/central é marcada pela linearidade das concentrações urbanas que resultam, se impõem e apoiam a bipolaridade dos grandes sistemas metropolitanos.

Nessa faixa, as condições climáticas e regionais variam, justamente pela extensão que vai desde as serras do Sul, passando pelas amplitudes do Planalto Ocidental nos estados de São Paulo, Mato Grosso do Sul, Minas Gerais, se deslocando à Norte pelos domínios do São Francisco (em grande parte na Caatinga) até as barreiras do Apodi e Borborema, para as cabeceiras dos rios do Nordeste Setentrional, voltando-se em curva vertiginosa à Oeste no sentido Cerrado/Amazônia. Esse desenho inter-regional, paralelo à costa, agrupa algumas situações de grande interesse nacional que vai desde as cidades médias a alguns arranjos metropolitanos potentes como Belo Horizonte (21 milhões de habitantes, 752 municípios, 547 bi do PIB), ora marcado pelas redes urbanas mais coesas, ora pulverizado em nucleações esparsas temperados pelo campo (SANTOS, 2013, 1979).

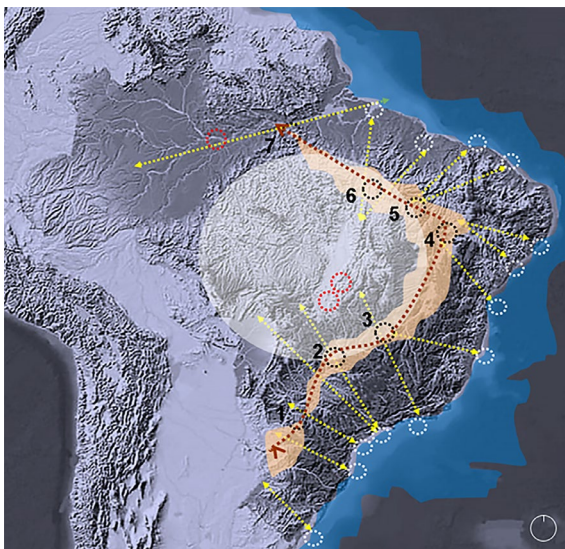


FIGURA 6 - ESTRUTURA NACIONAL DAS TRANSVERSAIS INTERMETROPOLITANAS: 1. sul; 2. são paulo; 3. rio/vitória; 4. salvador/recife; 5. fortaleza; 6. são luís/belém; 7. belém/manuel.

Fonte: Desenho dos autores sobre base disponível em alunosonline.uol.com.br.

Nesse arranjo ocupacional, pela ordem regional de Sul a Norte, estão as seguintes concentrações de força: 1) Regiões Metropolitanas de Londrina e Maringá, dualizando a polaridade no Oeste paranaense (concentrando cerca de 2 milhões de habitantes); 2) Triângulo Mineiro, nas intersecções das redes de São Paulo, Belo Horizonte e as metrópoles do Centro-Oeste; 3) Região Metropolitana de Belo Horizonte (Grande BH), capital mineira que se conecta duplamente ao Rio de Janeiro e Vitória no sentido costeiro, às nucleações de Uberaba/Uberlândia (no Triângulo Mineiro) e às redes de Goiânia e Brasília no sentido Noroeste; 4) RIDE Petrolina/ Juazeiro, em rede com Recife, Fortaleza e Salvador; 5) RIDE da Grande Teresina, já nas conexões com Fortaleza, São Luís e a linha de logística Nordeste/Norte; 6) tríade de cidades de Açailândia, Imperatriz e Marabá (formando o ponto de junção do eixo central e o feixe Setentrional Norte/Nordeste), no alinhamento à Amazônia; e 7) a última fronteira do alinhamento em Santarém no Pará, na borda do Amazonas.

Essas ambivalências correlacionais interurbanas estabelecem as amplitudes das influências de cada núcleo e as convergências entre alcances nas concentrações, em virtude das externalidades de força. São, portanto, sete transversais intermetropolitanas.

1) A transversal Sul, a partir dos portos de Porto Alegre, Santa Catarina e Paraná (Curitiba/Paranaguá), aos domínios das Regiões Metropolitanas de Londrina e Maringá:

O conjunto relacional do Sul, se apresenta como agrupamentos de bipolaridades mais abrandadas entre portos e o extremo Oeste dadas as fronteiras sul-americanas (Rio Grane do Sul e Santa Catarina, por exemplo, são estados que distam transversalmente cerca de 500 quilômetros do mar às fronteiras internacionais), com exceção do Noroeste do Paraná que estabelece divisas com o Paraguai e o Mato Grosso do Sul e que, por sua vez, permite outras formas de aproximação aos domínios do centro-oeste. A Região Metropolitana de Porto Alegre concentra em feixe de transportes ao sistema de portos nas lagunas e encadeia a linha de conexões nacionais pelas rodovias BR 116 e BR 101. As vias transversais gaúchas (BR 287 e BR 290), ordenam a rede de interligações estaduais em direção às fronteiras argentinas. Por sua vez, no estado de Santa Catarina, com o deslocamento das atividades mais intensificadas nas bordas oceânicas, a rede viária atrai em Itajaí e Florianópolis (também regiões metropolitanas), o sistema de caminhos que no sentido inverso se dispersa a Oeste. Já no Paraná a dualidade Leste/Oeste estadual se apresenta como um arranjo que se difere dos demais estados alinhados ao Sul, pelas concentrações das Regiões Metropolitanas de Maringá e de Londrina, que formam um potente alinhamento Nordeste/Sudoeste estadual. Essa rede adquire força também pelas amarrações, tanto com a Região Metropolitana de Curitiba (que dista cerca de 75km do porto de Paranaguá) como pelas interconexões à Ourinhos (SP) pela BR 369, e à Guaíra (PR) na confluência com o lago de Itaipu, importante reservatório onde está a usina de Itaipu, parte integrante da Hidrovia Paraná-Tietê;

2) A transversal de São Paulo (Santos), à Minas Gerais (Belo Horizonte e Triângulo Mineiro), Goiânia, Brasília, Campo Grande e Cuiabá:

Pode-se dizer que esse sistema intermetropolitano é o mais potente do país, considerando as implicações da capital paulista e sua região metropolitana – no contato com os portos de Santos e São Sebastião - cuja linha de penetração nacional encadeia sucessivas camadas indutoras de força, de caráter urbano e rural, entrelaçadas pela rede de logística e centros de referência. O feixe inter-regional é formado especialmente pelas rodovias Anhanguera (BR 050), Bandeirantes (SP 348) até Limeira, e a partir daí, Washington Luís (BR 364), que avançam paralelas aos domínios do Tietê (ao Paraná na confluência com os rios Grande e Paranaíba), além da ampla rede ferroviária e da Hidrovia Paraná-Tietê. Outros braços regionais se abrem para a atração de caminhos aos pontos nodais da Região Metropolitana de São Paulo, como a Leste à Região Metropolitana do Vale do Paraíba e Litoral Norte (porto de São Sebastião), além das regiões metropolitanas de Santos (porto), Campinas (Viracopos) e Sorocaba, que configuram a rede macrometropolitana paulista. A hinterlândia de Santos segue pela extensão do vetor noroeste aos domínios de Minas Gerais (Triângulo Mineiro) e Mato Grosso do Sul, também alinhando Região Metropolitana de Ribeirão Preto e cidades médias integrantes das aglomerações urbanas sob forte economia com base predominantemente rural;

3) A transversal (em bifurcação) Rio de Janeiro/Vitória à Belo Horizonte, Brasília, Goiânia, Cuiabá:

A distância entre a capital mineira e o Atlântico é de aproximadamente 450 quilômetros, por caminhos que desenham um “tripé” inter-regional, vencendo relevos extremamente complexos como o Espigão Mestre (serra do Espinhaço) e a serra da Mantiqueira na porção fluminense. As três conexões entre Belo Horizonte e o mar se dão pelos caminhos potentes das rodovias BR 040, BR 262 e BR 474. Essa estrutura se ancora em dois importantes conjuntos portuários do Leste, aos portos

do Rio de Janeiro (Angra dos Reis, Sepetiba/Itaguaí, Rio de Janeiro e Açu) e Vitória (Vitória, Tubarão e Barra do Riacho) [Figura 5]. A conexão de Belo Horizonte com o Rio de Janeiro remonta ao ciclo do ouro (século XVI), historicamente marcado pelo escoamento de minérios de Minas Gerais (Ouro Preto) ao porto do Rio de Janeiro, então capital nacional. Esse caminho desenha a transposição pelas serras fluminenses na altura de Petrópolis, vale do Paraíba do Sul, município de Três Rios, em direção à Zona da Mata mineira pelas amplitudes das bacias dos rios Preto, Paraíba e Peixe. Os caminhos capixabas, por sua vez, se dão pelas fendas da Região Serrana, pelo vale do Rio Doce em direção ao mar, e no sentido Centro-Oeste a BR 040 à Brasília e BR 262 ao Triângulo Mineiro;

4) A transversal (em bifurcação) de Salvador/Recife na conexão com a RIDE Petrolina/Juazeiro: Conforme a linha metropolitana costeira vai se estendendo no sentido Norte as distâncias entre o mar e o sertão dependem de vales transversais que transcendam, ao contrário dos vales curtos, os maciços em alinhamentos Norte/Sul. Pelas feições geográficas desse quadrante observam-se poucas fendas longas diante dos divisores de águas vigorosos como os da serra do Espinhaço e, mais a Oeste, a serra Geral de Goiás. O rio São Francisco é um importante eixo de concentração de Sul a Norte (desde as cabeceiras nas cercanias de Belo Horizonte até sua foz entre os estados de Sergipe e Alagoas), e em sua inflexão dobrando à direita, localizada no médio São Francisco na altura da RIDE Petrolina/Juazeiro. É neste ponto que se desenha a concentração interurbana mais potente do semiárido, tanto pela relação direta com o rio (como uma hidrovia a ser intensificada), como pelas articulações rodoviárias do sertão ao litoral, em conexão com as redes de Salvador e Recife. Nesse contexto também ocorrem as transposições do São Francisco às bacias do Nordeste Setentrional, especialmente nos pontos nodais de Salgueiro (PE), por onde se concentram as linhas de logística rodoviária (BR 116) e ferroviárias em direção ao porto de Pecém (Fortaleza), e extensão aos portos de Itaqui (São Luís) e Belém;

5) A transversal de Fortaleza, na extensão Norte da RIDE Petrolina/Juazeiro sequente ao eixo do São Francisco e RIDE da Grande Teresina: Trata-se de um prolongamento providencial para o respiro das conexões do Nordeste Setentrional (RODRIGUEZ, 2013). Essa conexão mar/sertão em “Y”, também articula as relações com Teresina na bacia do Parnaíba (na foz do rio Poti), atravessando o planalto da Borborema pelas fendas naturais. Nesse quadrante também estão marcadas as obras de transposição do São Francisco na reversão de bacias a Norte e Nordeste. As principais estradas que conectam Teresina aos principais pontos de interesse nordestino são a BR 222 à Fortaleza, BR 316 à São Luís, e no sentido Leste, na articulação com Picos (PI), a BR 316 ao Recife. Como parte do sistema de produção/distribuição, especialmente por outras vias que não sejam rodoviárias ou ferroviárias, estuda-se a possibilidade de execução de mais uma hidrovia nacional, dessa vez pelo Parnaíba até o estreito litoral piauiense, considerando a possibilidade de intensificação portuária naquele ponto;

6) A transversal de São Luís/Belém, em bifurcação na conexão com Palmas, Imperatriz, Açailândia e Marabá, pela extensão do eixo Centro/Oeste: Outro alinhamento de grande interesse está localizado na calota de transição costeira/central e é formado pelas cidades de Palmas (TO), Açailândia (MA) e Imperatriz (MA), com extensão a Oeste por Marabá (PA) em direção aos portos de São Luís (MA) e Belém (PA). Essa estrutura intermunicipal e, ao mesmo tempo interestadual, desenha um “Y” viário, justamente na confluência entre os rios Tocantins e Araguaia, na altura de Imperatriz e Açailândia (MA), tendo Marabá (PA) como importante centro deslocado a Oeste. Nesse ponto nodal inter-regional, onde todas as linhas estruturadoras se aproximam, se verifica, além da junção das rodovias BR 010 (ou TO 010) e a BR 153 (Belém/Brasília), a Transamazônica BR 230 e ferrovias de carga (Carajás) e passageiros de Parauapebas à São Luís, além de novas linhas propostas (de conexão com o

Nordeste e a Norte-Sul), além do projeto hidroviário do Tocantins à Belém passando pelo lago de Tucuruí;

7) A transversal hídrica de Belém, na conexão amazônica com Manaus por Santarém:

Trata-se de uma transversal singular. A partir do porto de Belém, considerando as distâncias amazônicas, a articulação de transporte se faz por vias hídricas e aéreas, tanto para passageiros como cargas entre portos e nucleações. A região de contato das redes de cidades de Belém e Manaus se incorpora nas relações da floresta pela rede de canais (igarapés) e rios potentes, e na junção hídrica e rodoviária dos caminhos do Sudeste do Pará em Santarém (a cerca de 160 quilômetros com a Transamazônica BR 230). Nesse sentido, se considera tal estrutura como um ponto de agrupamento de forças concentrando as relações do Rio Amazonas, a “porta” da floresta, dadas as pressões do agronegócio, e as condicionantes das estradas evidenciando as notáveis potencialidades de Santarém, na foz do Rio Tapajós.

Considerações finais: Primeiras Analogias

A constituição da rede urbana brasileira revela um mosaico notável que pode ser estudado por diferentes arranjos reflexivos.

Se por um lado, tanto as redes como as concentrações urbanas se mostram heterogêneas pelas dimensões, forças e formas, por outro, tais ocupações traduzem homogeneidades clássicas quanto aos problemas e lógicas de maturação histórica. Diante disso, reconhecer que a ideia de consolidação ou maturação de estruturas urbanas passa por dois caminhos fundantes, que por ventura venham a iluminar eventuais caminhos de pesquisa: a) a relação da forma urbana como unidade de estudo considerando as fases de expansão e suas variáveis de pulverização periférica ou intraurbana; b) a relação entre cidades como um sistema interconectado, mas desigual, que aponta para a ideia de unidade inter-regional, se apresentando como forte estrutura urbano/rural, permitindo a dialética escalar entre o local e o transcendente relacional interlocais. Essa equação fundamenta a chave indagativa da ideia de reconhecimento da estrutura espacial como sistema reflexivo.

É sabido, no entanto, que as grandes mudanças só poderão se concretizar quando das transformações estruturais que o país, e suas relações com os países do mundo, se fizerem, trazendo consigo outras formas econômicas e políticas, sem as quais nada será revertido, especialmente diante do imenso abismo que desequilibra socialmente a grande maioria da população nos diferentes quadrantes regionais. Mas, se compreende, desde já, que as cidades representam e refletem as relações humanas materializadas em “berços geográficos”, permitindo que o espaço transformado e os efeitos cíclicos manifestos nos movimentos humanos se coadunem em maturação histórica.

Alguns preceitos já se apresentam a partir desse trabalho.

- Áreas de Influência não são homogêneas e nem se apresentam como um desenho que delinea redes elípticas ou radiais. São, quase sempre, formas difusas de tramas multipolarizadas por estruturas urbanas variáveis em dimensões e intensidades econômicas, também heterogêneas quanto as amplitudes de cada uma nos domínios dos berços geográficos em que estão;
- Tais coerências dimensionais articuladas em redes de reciprocidades, dependem do perfil e tipo produtivo por especialidades, marcando sistemas de conexão por diferentes vias, mas que representam as forças lineares pelos teores dos deslocamentos;

- Além dessa correlação de forças pelos deslocamentos de intensidades (passageiros e cargas), tais agrupamentos de articulação em redes se mostram mais intensos pelas polaridades de concentração que dispõe. O que garante as interconexões e desdobramentos ocupacionais em diferentes níveis de oferta e trabalho. Essa dinâmica pluridirecional garante a trama de coerência entre órbitas urbanas e rurais, e mantém a unidade intermunicipal amparada pela ideia das amplitudes de influência.

A questão aqui colocada aponta para a intensidade de certas matrizes urbanas em constante movimento de expansão - escalas e de suas influências - diante da formação das redes brasileiras. O exercício de leitura abre possibilidades para novas investigações.

Referências

AB'SABER, A. N. **Um conceito de Geomorfologia a serviço das pesquisas sobre o Quaternário**. In: Geomorfologia. n.18. São Paulo: IGEOG/USP, 1969.

_____. O Relevo Brasileiro e seus Problemas. In: AZEVEDO, A. (org.) **Brasil - a terra e o homem**. São Paulo: Editora Nacional, 1964.

_____. **Domínios Morfológicos e Províncias Fitogeográficas do Brasil**. Revista Orientação – Instituto de Geografia da Universidade de São Paulo (IGOG/USP); 3: 45-48, 1967.

ACSELRAD, H. A **Duração das Cidades: Sustentabilidade e Risco nas Políticas Urbanas**. Coleção Espaços do Desenvolvimento, DP&A Editora: Rio de Janeiro, 2001.

GUTTMANN, R. **A primer on finance-led capitalism and its crisis**. Revue de la Régulation, n. 3/4, Dec. 2008. Disponível em: <http://journals.openedition.org/regulation/5843>.

HOLANDA, S. B. **Raízes do Brasil**. 26. ed.; São Paulo: Companhia das Letras, 1995.

IBGE. **Arranjos populacionais e concentrações urbanas no Brasil**. Rio de Janeiro, IBGE, 2015

IBGE. **Região de Influência das Cidades** – REGIC. Rio de Janeiro, IBGE, 2008

IBGE. **Regiões de Influência de Cidades: 2018/IBGE** - Coordenação de Geografia – Rio de Janeiro: 2020.

IPEA. **Funções públicas de interesse comum nas metrópoles brasileiras: transportes, saneamento básico e uso do solo**. Brasília, Ipea. 2014

LE GOFF, J. 1924. **História e memória / Jacques Le Goff**; tradução Bernardo Leitão [et al.] -- Campinas, SP Editora da UNICAMP, 1990.

MANETTI, C. **Contribuição a Teoria do Espaço, A Dialética das Escalas: Compartimentos Espaciais e suas Abrangências Territoriais**. Tese de Doutorado, PUC Campinas, 2018. 271p.

MODENESI-GAUTTIERI, M. C.; BARTORELLI, A.; MANTESO-NETO, V.; CARNEIRO, C. D. R.; LISBOA, M. B. de A. L. (org.) **A Obra Completa de Aziz Nacib Ab'Saber**. Beca-BALL Edições: São Paulo, 2010.

MORIN, E. **O Método I - A Natureza da Natureza**. Porto Alegre: Sulina, 2003

PERROUX, F. Note sur la ville considérée comme pôle de développement et comme foyer du progrès. In: Tiers-Monde, tome 8, n°32, 1967. **L'Espagne à l'heure du développement**. pp. 1147-1158.

RODRIGUEZ, J. M. M.; SIVA, E. V.; CAVALCANTE, A. P. B. **Geoecologia das Paisagens: Um Visão Geossistêmica da Análise Ambiental**. Fortaleza: UFC, 2013.

SANTOS, M. **A Natureza do Espaço: Técnica e Tempo**. Razão e Emoção. Edit. HUCITEC, São Paulo, 1996.

_____. **A Urbanização Brasileira**. 5ª Edição, 3 reimpr. Editora da Universidade de São Paulo, São Paulo. 2013.

_____. **A Urbanização Desigual**. Petrópolis: Editora Vozes, 1979.

_____. **Metamorfoses do Espaço Urbano Habitado, Fundamentos Teórico e Metodológico da Geografia**. São Paulo: Editora Hucitec, 1988.

_____. **Por Uma Geografia**. HUCITEC, São Paulo, 1978.

SILVA, J.M. P. da. **Desenho como Questionamento: distintas dimensões de planos e projetos**. 1. ed. Rio de Janeiro: Rio Books, 2019. 268p

VILLAÇA, F. **O Processo de Urbanização no Brasil**; in DEAK, C.; SCHIFFER, S. R. (org.). Edit. Universidade de São Paulo, São Paulo. 1999.

RESPONSABILIDADE INDIVIDUAL E DIREITOS AUTORAIS

A responsabilidade da correção normativa e gramatical do texto é de inteira responsabilidade do autor. As opiniões pessoais emitidas pelos autores dos artigos são de sua exclusiva responsabilidade, tendo cabido aos pareceristas julgar o mérito das temáticas abordadas. Todos os artigos possuem imagens cujos direitos de publicidade e veiculação estão sob responsabilidade de gerência do autor, salvaguardado o direito de veiculação de imagens públicas com mais de 70 anos de divulgação, isentas de reivindicação de direitos de acordo com art. 44 da Lei do Direito Autoral/1998: "O prazo de proteção aos direitos patrimoniais sobre obras audiovisuais e fotográficas será de setenta anos, a contar de 1º de janeiro do ano subsequente ao de sua divulgação".

O CADERNOS PROARQ (ISSN 2675-0392) é um periódico científico sem fins lucrativos que tem o objetivo de contribuir com a construção do conhecimento nas áreas de Arquitetura e Urbanismo e afins, constituindo-se uma fonte de pesquisa acadêmica. Por não serem vendidos e permanecerem disponíveis de forma *online* a todos os pesquisadores interessados, os artigos devem ser sempre referenciados adequadamente, de modo a não infringir com a Lei de Direitos Autorais.

Submetido em 17/02/2021

Aprovado em 10/05/2021