

**Texto Técnico da Escola Politécnica da USP**  
**Departamento de Engenharia de Construção Civil**

ISSN 1413-0386

**TT/PCC/28**

---

**Processo de Metropolização no  
Brasil**

---

**Carla Romanelli**  
**Alex Kenya Abiko**

Escola Politécnica da Universidade de São Paulo  
Departamento de Engenharia de Construção Civil  
Texto Técnico – Série TT/PCC

Diretor: Prof. Dr. José Roberto Cardoso

Vice-Diretor: Prof. Dr. José Roberto Piqueira

Chefe do Departamento: Prof. Dr. Alex Kenya Abiko

Suplente do Chefe do Departamento: Prof. Dr. Francisco Ferreira Cardoso

Conselho Editorial

Prof. Dr. Alex Kenya Abiko

Prof. Dr. Francisco Ferreira Cardoso

Prof. Dr. João da Rocha Lima Jr.

Prof. Dr. Orestes Marraccini Gonçalves

Prof. Dr. Vanderley Moacyr John

Prof. Dr. Cheng Liang Yee

Coordenadora Técnica

Prof<sup>a</sup>. Dr<sup>a</sup>. Silvia Maria de Souza Selmo

O Texto Técnico é uma publicação da Escola Politécnica da USP/ Departamento de Engenharia de Construção Civil, fruto de pesquisas realizadas por docentes e pós-graduados desta Universidade.

**Texto Técnico da Escola Politécnica da USP**  
**Departamento de Engenharia de Construção Civil**

ISSN 1413-0386

**TT/PCC/28**

---

**Processo de Metropolização no  
Brasil**

---

**Carla Romanelli**

**Alex Kenya Abiko**

**São Paulo – 2011**

Este trabalho está disponível em meio digital em <http://publicacoes.pcc.usp.br/Textos.Tecnicos>

*A referência bibliográfica deste Texto deve ser feita conforme o seguinte modelo:*

**Romanelli, C.; Abiko, A. K. Processo de Metropolização no Brasil. São Paulo: EPUSP, 2011. 34 p. (Texto Técnico da Escola Politécnica da USP, Departamento de Engenharia de Construção Civil, TT/PCC/28)**

## FICHA CATALOGRÁFICA

Texto Técnico da Escola Politécnica da USP. Departamento de Engenharia de Construção Civil. – n.1 (1991) – 34p. -- São Paulo, 1991 -

Irregular.

Conteúdo deste número: Processo de Metropolização no Brasil

C. Romanelli, A. K. Abiko – (TT/PCC/28)

ISSN 1413-0386

1.Construção civil I.Universidade de São Paulo. Escola Politécnica.  
Departamento de Engenharia de Construção Civil

## Sumário:

1. Introdução
2. Regiões Metropolitanas do Brasil
3. Território e Ambiente
4. Fragmentação Social
  - 4.1 Segregação Urbana
  - 4.2 HIS e as Periferias
5. Mobilidade Territorial
6. Desafio do Planejamento Metropolitano
7. Referências Bibliográficas

### 1. Introdução

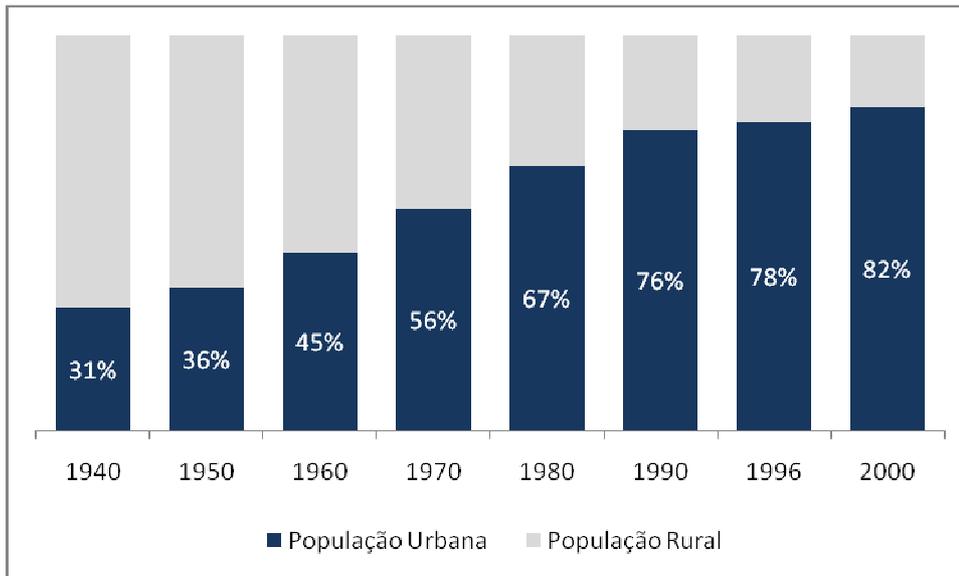
A intensa urbanização que vem ocorrendo no Brasil, especialmente a partir de 1950, tem sido acompanhada por um processo de metropolização que, segundo IPEA (2010) consiste em um processo de integração de território a partir de uma cidade-núcleo, configurando um território ampliado, em que se compartilha um conjunto de funções de interesse comum. Ou seja, trata-se de “uma ocupação urbana contínua, que ultrapassa os limites físicos dos municípios” (MARICATO apud LACZYNSKI, 2010).

O processo de urbanização brasileiro começou na primeira metade do século XX e intensificou-se a partir de 1950, quando a indústria tornou-se o setor mais importante da economia nacional, momento que representa a passagem de uma economia agrário-exportadora para uma economia urbano-industrial. Mas foi somente no final da década de sessenta que a população urbana superou a rural, como mostra o gráfico 1.

A transformação de país agrário e rural para país urbano industrial trouxe mudanças no cenário político econômico e social. Fazendeiros e grandes comerciantes exportadores perderam sua influência sobre o governo em favor das indústrias, banqueiros e diretores de grandes estatais. A cidade passa a ter predomínio sobre o campo, sendo que os principais interesses econômicos e a maior força de trabalho do país estão localizados no meio urbano. O meio rural torna-se subordinado às atividades industrial e bancária fornecendo mão-de-obra e gêneros alimentícios para o meio urbano. Segundo Brito (2007), era o Brasil moderno, urbano-industrial, se sobrepondo ao Brasil arcaico, gerando um desenvolvimento econômico e social com fortes desequilíbrios regionais e sociais.

Lacerda et. al. (2000) afirma que essa primeira fase do processo de metropolização, foi caracterizada por um modelo de crescimento urbano extensivo, gerando um desenho do território semelhante a uma mancha de óleo com um centro e uma periferia de forma tentacular em contínua expansão. Em geral, os tentáculos seguiram os eixos viários, onde existia uma pequena oferta de infra-estruturas básicas e serviços urbanos.

Gráfico 1: Evolução da População Urbana e Rural.



Elaborado por Romanelli (2011) com base nos dados retirados de: <http://portaldoprofessor.mec.gov.br/fichaTecnicaAula.html?aula=25694>

A expansão horizontal de uma cidade pode fazer com que ela se junte e misture a outro espaço urbano, de modo que seus limites geográficos mal possam ser distinguidos. Esse fenômeno chama-se conurbação.

Segundo Lacerda et. al. (2000) a metropolização completou-se pela conurbação dos núcleos urbanos tradicionais à cidade central, ou seja, a união de várias cidades que funcionam, na prática, como uma única cidade.

Dessa forma o território, composto de várias urbanizações, com qualidades distintas de tempo, espaço e processos culturais, tornou-se um território com uma única urbanização em termos físicos, mas contendo inúmeras formas de ocupação urbana.

Assim, o modelo de organização do espaço baseava-se na existência de um centro e uma periferia, definindo uma forma específica de apropriação social, econômica e política do território. O centro concentrava as principais atividades econômicas, públicas ou privadas, as infra-estruturas urbanas e as áreas habitacionais de mais alto nível de renda. A periferia, formada por meio de invasões, loteamentos populares, conjuntos habitacionais, servia para abrigar a massa da população migrante, de baixa renda.

Além do controle sobre o meio rural vizinho, surge uma rede de hierarquização entre as cidades, ou seja, um sistema de relações econômicas e sociais em que umas se subordinam a outras. Ou seja, as cidades não estão isoladas e estabelecem relações entre elas de forma hierárquica, considerando a importância e a influência econômica, cultural e social, que uma cidade exerce sobre as demais cidades da região

O crescimento da economia urbano-industrial e a conseqüente modernização do Brasil produziram uma divisão territorial do trabalho que subordina campo à cidade, bem como as cidades menores (com menos recursos, como população, equipamentos urbanos) às maiores.

Essas alterações da economia e da sociedade brasileira incentivaram o intenso movimento migratório da população. Segundo Brito e Souza (2005), entre o início da década de sessenta e o final dos anos oitenta, estima-se que saíram do campo em direção às cidades quase 43 milhões de pessoas.

As migrações internas redistribuíam a população do campo para as cidades, entre as diferentes regiões do Brasil. Mas o destino fundamental dos migrantes que abandonavam o Nordeste e Minas Gerais era, particularmente, os grandes aglomerados metropolitanos, em formação por diversos municípios autônomos no Sudeste, principalmente, São Paulo. (Brito, 2007).

Desse modo, as migrações definiram a tendência à concentração populacional nos grandes aglomerados metropolitanos, sendo decisivas para integrar territorialmente a sociedade brasileira na segunda metade do século XX.

As grandes cidades, principalmente as metrópoles, eram o objetivo dos migrantes na perspectiva de sua sobrevivência social.

Os grandes aglomerados metropolitanos eram vistos como lugares onde era possível viabilizar a articulação entre mobilidade espacial e mobilidade social. Mudar de residência com a família para outro município ou estado era uma opção social consagrada pela sociedade, estimulada pela cultura e com a possibilidade de se obter algum êxito na melhoria de vida (BRITO, 2007).

O período seguinte ao início do processo de metropolização do país foi caracterizado, segundo Lacerda et.al. (2000), pela verticalização de áreas residenciais bem localizadas relativamente às infra-estruturas e aos serviços. Os bairros tradicionais de baixa densidade e alta qualidade ambiental foram as principais vítimas da intensa verticalização.

Alimentado pelo crescimento imobiliário, significou um permanente e diferenciado processo de valorização e desvalorização da terra urbana para gerar novas centralidades. Esse mais recente modelo de metropolização afligiu fortemente os centros históricos, sendo abandonados por quase todas as atividades de prestígio do setor comercial e de serviços e deixando de ser áreas residenciais da classe alta.

Na periferia pobre criou-se um ambiente urbano precário, denso, quase sem serviços e equipamentos coletivos e com insuficiente infra-estrutura, criando enormes problemas de ambientais, como alagamentos, deslizamentos de morros, poluição de cursos d'água.

A forma de ocupação espacial das metrópoles criou uma distribuição espacial profundamente desigual em termos de moradia, renda, oferta de serviços e de infra-estrutura urbana, e segurança ambiental. Um território urbanizado de modo fragmentado, com grandes problemas de adequação ambiental e pouco articulado com a ocupação urbana resultante. (LACERDA et.al. 2000).

Assim, a urbanização das áreas metropolitanas brasileiras tem assumido um padrão definido pela segmentação e diferenciação social, demográfica, econômica e ambiental, caracterizado pela baixa qualidade de vida urbana e pelo crescimento físico elevado, marcado pela expansão periférica. Esse

processo ocasiona deficiências na infraestrutura urbana e nos equipamentos sociais, produzindo vazios urbanos, especulação imobiliária, entre outras.

Além disso, o processo de ocupação e expansão da metrópole explica a grande intensidade de deslocamentos pendulares ocorridos nas Regiões Metropolitanas (RMs), pois estes estão ligados ao crescimento de áreas do entorno metropolitano, que abrigam grande parte da população sem condições de residir nas áreas mais centrais e valorizadas.

Logo, verificam-se, nas metrópoles, um agravamento das condições de moradia das populações pobres e um conseqüente processo de “periferização” do crescimento metropolitano acompanhado de degradação ambiental provocado por loteamentos ilegais e ocupações em áreas protegidas.

A metrópole não é uma entidade política, mas é um território que faz sentido para inúmeros atores e atividades, dependendo de políticas integradas de desenvolvimento urbano e de ações articuladas, que seriam próprias de uma gestão compartilhada.

## **2. Regiões Metropolitanas do Brasil**

Como vimos, a metropolização é um processo histórico que expressa a estrutura, a forma e a dinâmica socioespacial de uma região. Compreender a metropolização no Brasil de hoje é, segundo o IPEA (2010) compreender um pouco mais do funcionamento e da dinâmica do capitalismo contemporâneo, especialmente a partir da forma como nele se produz o espaço social urbano.

Para entender essa rede urbana, é importante observar que os critérios para classificar uma cidade não são rígidos, mas dependem da região em que ela se localiza. Assim, nas áreas mais industrializadas e com maior densidade urbana o nível de exigências para se considerar um centro urbano como metrópole é bem maior que nas áreas pouco povoadas.

Assim, algumas cidades consideradas apenas centros regionais em São Paulo poderiam ser capitais regionais se estivessem localizadas na Amazônia.

Com o crescimento acelerado das cidades e com o processo de conurbação que frequentemente ocorre, algumas questões de infra-estrutura urbana - como os transportes, água, esgotos, uso do solo, etc. - são comuns ao conjunto de municípios e não devem ser tratadas isoladamente. Dessa forma, o Congresso Nacional aprovou, em 1973, a Lei que define áreas ou regiões metropolitanas como "um conjunto de municípios contíguos e integrados socioeconomicamente a uma cidade central, com serviços públicos e infra-estrutura comuns." (Lei Federal nº 14 de 1973). Assim, as primeiras oito RMs<sup>1</sup> foram instituídas no período de maior centralização e concentração de poder e de recursos no nível da União, durante a ditadura militar, como parte de uma estratégia de desenvolvimento nacional.

A Constituição de 1988 estadualizou a prerrogativa de reconhecimento legal das metrópoles (Art. 25 parágrafo 3º): “Os Estados poderão, mediante lei complementar instituir regiões metropolitanas,

---

<sup>1</sup> As primeiras Regiões Metropolitanas instituídas no Brasil foram criadas durante o regime milita em 1973. São elas: São Paulo, Salvador, Belém, Fortaleza, Belo Horizonte, Curitiba, Recife e Porto Alegre.

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”.

A partir de 1995, os estados passaram a instituir novas Regiões Metropolitanas - RMs, como mostra a figura 1, ou a inserir novos municípios nas regiões existentes. Sem critérios muito claros, e, segundo Garson (2009), “muitas vezes movidos apenas pela esperança de políticos locais de algum benefício”, cada estado criou ou expandiu RMs de forma particular, sendo hoje um conjunto extremamente diversificado de aglomerados, composto por grupos de municípios com fortes diferenças econômicas e/ou sociais entre si.

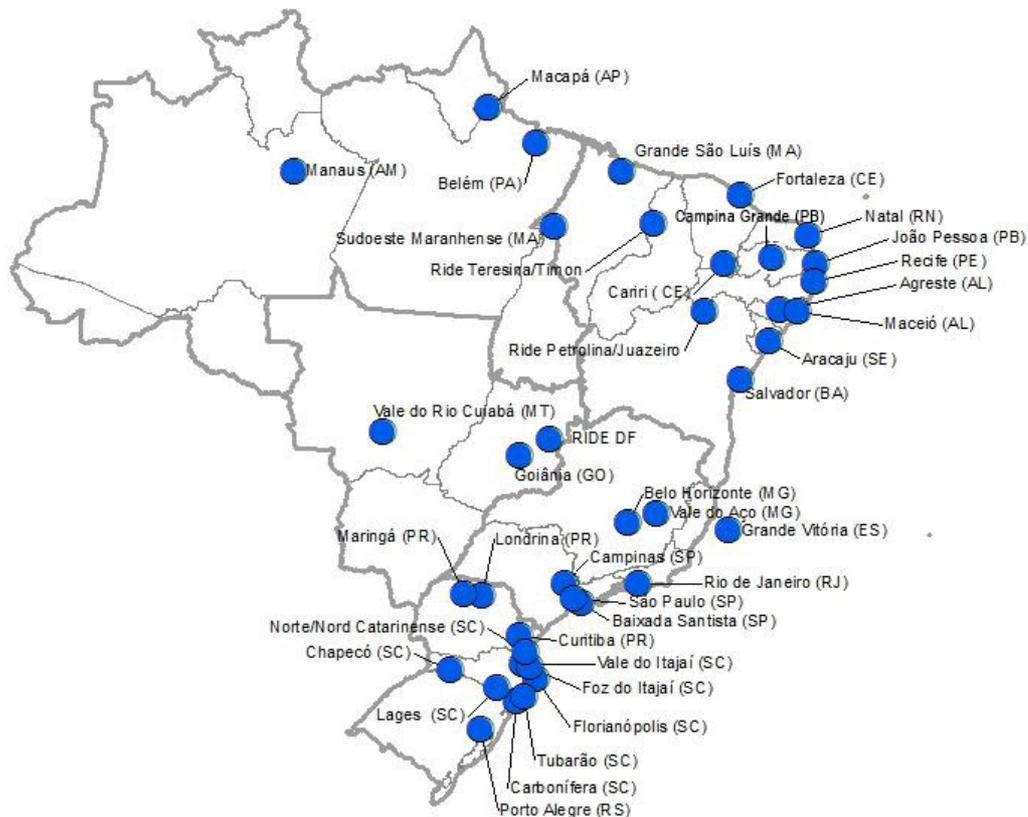
Apesar de transferida para os estados a competência para instituir regiões metropolitanas, não foram criados mecanismos institucionais que permitissem construir sistemas de governança adequados ao tratamento dos problemas comuns aos municípios metropolitanos. Em 2010, de acordo com o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), o Brasil possuía 36 RMs criadas por lei federal ou estadual (Quadro 1) e 3 Regiões integradas de desenvolvimento (Rides). As Rides são regiões metropolitanas brasileiras que se situam em mais de uma unidade federativa: Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal e Entorno, Região Administrativa Integrada de Desenvolvimento do Pólo Petrolina e Juazeiro e a Região Integrada de Desenvolvimento da Grande Teresina.

Em 2010, nos atuais 39 territórios metropolitanos, entre RMs e Rides, moravam cerca de 88 milhões de pessoas, ou seja, 46% da população brasileira, correspondendo a quase dois terços da população urbana do Brasil.

Apesar de legalmente instituídas, Garson (2009) afirma que algumas dessas RMs não podem ser consideradas aglomerados urbanos metropolitanos, compreendidos como espaços urbanos caracterizados pela alta densidade populacional e concentração de atividades econômicas, onde circulam um volumoso fluxo de pessoas, mercadorias e serviços. Isso porque algumas Regiões Metropolitanas possuem menos de 1 (um) milhão de habitantes, como as RM de Aracaju, Lajes, Tubarão como mostra o Quadro 1. Infelizmente a idéia de que integrar a região metropolitana é uma maneira de ampliar as oportunidades de carrear recursos para o município ainda predomina no Brasil.

Essa heterogeneidade entre Regiões Metropolitanas (as RM variam de dois à trinta e nove municípios) ocorre devido à ausência de qualquer instrumento legal nacionalmente aceito para a definição de RMs, ficando a cargo dos estados.

Figura 1: Localização das Regiões Metropolitanas no Brasil.



Fonte: Observatório das Metrôpoles, 2010. Modificado por Romanelli, 2011.

Na composição do órgão superior de decisão há duas posições: uma que adota o princípio da paridade de representação entre o poder executivo estadual e os municípios; e outra posição não leva em conta esse ponto de equilíbrio entre Estado e municípios.

Gouvêa (2005) afirma que um aspecto comum a todas as regiões é que, apesar de existirem legalmente, na prática ainda não funcionam. Dentre as razões para tal podemos destacar a ausência de tradição de cooperação interinstitucional na formação política e administrativa brasileira, a visão imediatista dos gestores públicos e os conflitos nas relações entre os entes federativos — principalmente estados e municípios —, devido à dificuldade de acordo de entre forças políticas

Além disso, não existe motivação para identificar os problemas metropolitanos de interesse comum, exceto quando a gravidade da questão ou a pressão popular exige a articulação municipal.

Quadro 1: Regiões Metropolitanas do Brasil.<sup>2</sup>

<sup>2</sup> As Regiões Metropolitanas Brasileiras variam muito, sendo que as informações pertinentes à elas devem ser consultadas regularmente.

Regiões Metropolitanas do Brasil						
RM	Legislação	Data de Criação	Nº de Municípios	População	Área (km <sup>2</sup> )	Município Sede
Salvador (BA)	LCF 14/73	08/06/1973	13	3 574 804	4 375,123	Salvador
Fortaleza (CE)	LCF 14/73	08/06/1973	15	3 610 379	5 783,555	Fortaleza
Belo Horizonte (MG)	LCF 14/73	08/06/1973	34	4 882 977	9 467,797	Belo Horizonte
Belém (PA)	LCF 14/73	08/06/1973	5	2 100 319	2 536,888	Belém
Curitiba (PR)	LCF 14/73	08/06/1973	26	3 168 980	15 418,543	Curitiba
Recife (PE)	LCF 14/73	08/06/1973	14	3 688 428	2 768,454	Recife
Porto Alegre (RS)	LCF 14/73	08/06/1973	31	3 979 561	10 097,186	Porto Alegre
São Paulo (SP)	LCF 14/73	08/06/1973	39	19 672 582	7 943,818	São Paulo
Rio de Janeiro (RJ)	LCF 20/74	01/07/1974	17	11 838 752	5 292,139	Rio de Janeiro
Grande Vitória (ES)	LCE 58/95	21/02/1995	7	2 318,917	2 318,917	Vitória
Aracaju (SE)	LCE 25/95	29/12/1995	4	835 654	860,106	Aracaju
Baixada Santista (SP)	LCE 815/96	30/07/1996	9	1 663 082	2 422,776	Santos
Natal (RN)	LCE 152/97	16/01/1997	10	1 350 840	2 811,210	Natal
Grande São Luís (MA)	LCE 38/98	12/01/1998	5	1 327 881	2 893,247	São Luís
Londrina (PR)	LCE 81/98	17/06/1998	8	801 756	5 564,427	Londrina
Maringá (PR)	LCE 83/98	17/07/1998	13	690 376	5 576,332	Maringá
Maceió (AL)	LCE 18/98	19/11/1998	11	1 156 278	1 934,122	Maceió
Vale do Aço (MG)	LCE 51/98	30/12/1998	4	451 351	807,246	Ipatinga
Goiânia (GO)	LCE 27/99	30/10/1999	13	2 173 006	7 397,203	Goiânia
Campinas (SP)	LCE 870/2000	19/06/2000	19	2 798 477	3 840,648	Campinas
Macapá (AP)	LCE 21/03	26/02/2003	2	499 116	7 984,640	Macapá
João Pessoa (PB)	LCE 59/2003	30/12/2003	13	1 171 641	2 741,923	João Pessoa
Sudoeste Maranhense (MA)	LCE 89/2005	17/11/2005	8	345 878	7 251,336	Imperatriz
Chapecó (SC)	LCE 377/2007	17/04/2007	16	403 458	4 938,15	Chapecó
Manaus (AM)	LCE 52/2007	30/05/2007	8	2 106 866	101 475,124	Manaus
Vale do Rio Cuiabá (MT)	LCE 359/2009	27/05/2009	4	834 060	21 928,873	Cuiabá
Cariri (CE)	LCE 78/2009	26/06/2009	9	537 860	5 025,655	Crajuubar
Agreste (AL)	LCE 27/2009	30/11/2009	20	601 251	5 007,104	Arapiraca
Campina Grande (PB)	LCE 92/2009	15/12/2009	23	695 931	5 227,820	Campina Grande
Grande Florianópolis (SC)	LCE 495/2010	26/01/2010	9	1 012 831	7 114,101	Florianópolis
Vale do Itajaí (SC)	LCE 495/2010	26/01/2010	5	689 909	5 006,417	Blumenau
Norte/Nordeste Catarinense (SC)	LCE 495/2010	26/01/2010	2	1,094,570	10 830,62	Joinville
Foz do Rio Itajaí (SC)	LCE 495/2010	26/01/2010	5	515 756	906,761	Itajaí
Carbonífera (SC)	LCE 495/2010	26/01/2010	7	369 366	2 089,375	Criciúma
Tubarão (SC)	LCE 495/2010	26/01/2010	3	356 790	4 542,988	Tubarão
Lages (SC)	LCE 495/2010	26/01/2010	2	350 607	19 090,739	Lages

Fonte: IBGE 2010. Elaborado por Romanelli, 2010.

Segundo Garson (2007), os governos locais devem ser responsáveis pela prestação de serviços públicos urbanos. No caso das regiões metropolitanas, o problema da prestação de serviços urbanos é mais complexo, devido ao alto adensamento populacional e a integração econômica.

“Em regiões metropolitanas, as escalas espaciais se ampliam e o adensamento populacional aumenta a exigência de recursos financeiros para investimento, requerendo coordenação e suporte financeiro federal e estadual, hoje praticamente inexistentes. O crescimento contínuo e acelerado da população e a proliferação de municípios, em geral desaparelhados tecnicamente para lidar com a complexidade da prestação desses serviços em ambiente metropolitano são fatores adicionais a retardar os investimentos para a cobertura das carências. Por outro lado, a manutenção dos serviços existentes dificilmente é financiada apenas pela cobrança de taxas específicas, absorvendo outros recursos do orçamento municipal”

Embora importante e necessária a cooperação intergovernamental, a solução para o déficit de infraestrutura urbana não se restringe à ação de governos. Ela exige uma estrutura de governança em

que estejam presentes não apenas atores de todos os níveis de governo, mas também o setor privado, as organizações não governamentais e a sociedade civil.

Cabe refletir sobre qual papel tem a cada um desses atores nesse processo de gestão das Regiões Metropolitanas e quais, em face da situação apresentada, deveriam assumir, frente aos processos de desenvolvimento regional/nacional.

### **3. Território e Ambiente**

O quadro urbano atual evidencia a ausência histórica de uma política de planejamento urbano-ambiental, fato que contribuiu para promover disfunções no processo de crescimento urbano. Entre os fatores geradores dessas disfunções destacam-se, segundo Meyer e Grostein (2006) as expansões desnecessárias da malha urbana, de acordo com o interesse dos diferentes mercados imobiliários (o formal e o informal), a expansão urbana dissociada da oferta de transporte público e a ausência de planos viários estruturantes.

Segundo as autoras, essa forma predominante de expansão e transformação do tecido urbano contribuiu para a consolidação de irracionalidades no uso e na ocupação do solo, transformando fundos de vale em avenidas, áreas protegidas em loteamentos, ocupando várzeas, desconsiderando o território e perpetuando as enchentes. A degradação ambiental se tornou o aspecto mais relevante do padrão periférico de expansão urbana, dificultando o equacionamento de soluções por se vincularem às estratégias de sobrevivência das populações de menores recursos na metrópole.

As questões ambientais urbanas adquiriram visibilidade no decorrer das décadas de 80 e 90, impulsionadas pelos fóruns internacionais promovidos pelas Nações Unidas.

A Agenda 21, produto da conferência do Rio – ECO 92, e a Agenda Habitat estão pautando as políticas públicas de diversas cidades e metrópoles. Entre as diretrizes formuladas, destacam-se: a idéia de desenvolvimento sustentado; a necessidade de coordenação setorial; a descentralização de tomada de decisões; e a participação popular. Estas diretrizes articulam desenvolvimento econômico, social, urbano e proteção ambiental, indicando os componentes gerais para o entendimento da noção de desenvolvimento urbano sustentado. (GROSTEIN, 2001).

Os aspectos relacionados à degradação ambiental proveniente do processo de expansão urbana são múltiplos e diversos, como a ocupação inadequada e o elevado índice de impermeabilização do solo e as conseqüentes alterações nos sistemas ambientais, o crescimento exponencial de favelas e das ocupações ilegais, a aceleração dos processos erosivos, poluição do ar, o comprometimento dos recursos hídricos e do solo, entre outros e afetam tanto o espaço físico quanto a saúde pública. A escala e a freqüência com que estes fenômenos se multiplicam nas cidades revelam, segundo Grostein (2001), a relação entre os processos de expansão urbana da cidade informal e o agravamento dos problemas socioambientais.

No contexto da Região Metropolitana de São Paulo – RMSP, (Figura 2) tratada nesse texto por ser a maior RM e o maior polo de riqueza nacional do país, a degradação ambiental decorre de

transformações ocorridas desde o início de sua ocupação. Essas transformações foram provocadas ou induzidas por atividades agrícolas e industriais, que geraram uma paisagem completamente urbanizada e fragmentada (OLIVEIRA e ALVES, 2007). Segundo os autores, destacam-se como fatores que contribuem para a degradação ambiental na RMSP, a produção e à disposição de resíduos sólidos e ausência ou a deficiência de rede de tratamento de esgotos, industriais e domésticos. Além disso, RMSP é a região metropolitana que apresenta o maior e mais grave problema de poluição do ar do País.

A região constitui um dos maiores aglomerados humanos do planeta, sediando a maior parte das indústrias e veículos do país. Nesse cenário de intensa pressão sobre os recursos naturais, as unidades de conservação são protegidas por legislação ambiental e constituem importante reserva de recursos naturais. A extinção e a degradação desses recursos, que já são escassos, podem trazer conseqüências catastróficas à qualidade de vida da população.

Na RMSP, a legislação sobre preservação ambiental impõe restrições ao uso e ocupação na região e engloba um conjunto áreas legais, sendo as principais apresentadas por Oliveira e Alves (2007) como: Áreas de Proteção Ambiental (APAs), Áreas de Preservação aos Mananciais (APMS), Áreas de Parques e Reservas Florestais, Áreas de Preservação Permanente (APP) e Parques Urbanos. As áreas verdes e de recursos hídrico são áreas protegidas pela legislação ambiental de âmbito federal, estadual e municipal, com exceção dos corredores e jardins privados.

Apesar da vasta legislação disponível, o processo de expansão urbana na RMSP pouco se pautou por preceitos adequados de zoneamento e de controle ambiental. Nesse contexto, a degradação ambiental pode ser considerada preocupante no que diz respeito não só aos recursos naturais, mas também à saúde pública e à qualidade de vida.

Na RMSP o maior conflito se refere, segundo Penhalber et. al. In Roméro, Phillippi e Bruna (2004), à baixa densidade de ocupação permitida, que não justifica investimentos em infra-estrutura básica e não garante proteção à qualidade da água. Parte da parcela da população de baixa renda vai se localizar exatamente nos lugares onde a propriedade privada da terra não vigora, ocupando áreas públicas, muitas delas localizadas em áreas de proteção de mananciais, produzindo o que alguns pesquisadores denominam “cidade informal” ou “cidade ilegal”.

Dessa forma, a “cidade informal” tem sido a solução do ponto de vista do assentamento dos pobres na cidade e, ao mesmo tempo, geradora de problemas socioambientais que causam impactos ao ambiente com riscos significativos.



Fonte: Observatório das Metrópoles, (DPPUR-URR)-FASE, 2006. Equipe METRICODATA: Luciano Rodrigues, Paulo Renato Azevedo e Ricardo Sierpe.

Fonte: Garson, 2007.

Assim, segundo Carlos (2009), a população ocupa áreas de mata original, de florestas, ou as áreas de morros. Em São Paulo, a mancha urbana que se expande no sentido leste-oeste marca as barreiras naturais – Serra da Cantareira ao norte, lagos e represas ao sul –, que aos poucos vão cedendo lugar à construção de habitações precárias. Essa expansão ocorre basicamente por meio de ocupação ilegal do solo (loteamentos clandestinos e favelas), mas também por meio de ocupação legal, como parcelamento do solo para chácaras de lazer e residência de população de alta renda.

Logo, as leis de proteção ambiental não conseguem limitar a ocupação urbana das áreas onde estão localizados os mananciais e os remanescentes florestais da metrópole. Ao contrário, o que ocorre é uma urbanização periférica e descontínua, com degradação dos recursos hídricos e altas taxas de desmatamento. Com isso, a expansão horizontal das periferias urbanas tem provocado forte pressão ambiental, com desmatamento, poluição e degradação de recursos hídricos, acarretando um conseqüente conflito devido ao estabelecimento de assentamentos em áreas de proteção e preservação ambiental.

Ainda segundo Oliveira e Alves (2007), esse padrão de expansão urbana e a falta de sincronia entre a escala de urbanização e a instalação de sistemas de infra-estrutura urbana são dois traços definidores da urbanização metropolitana, onde a dimensão ambiental dos problemas urbanos adquire a força de norteador de políticas públicas e projetos.

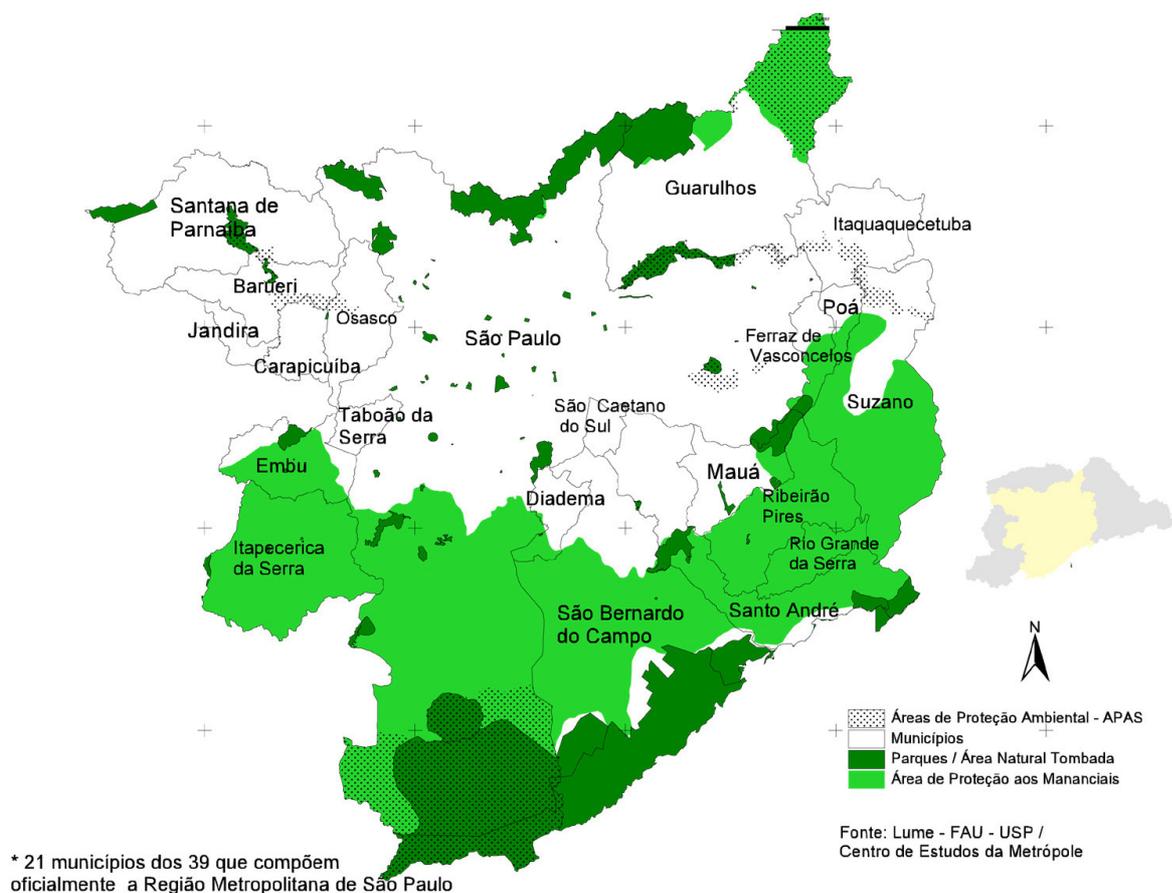
Foram significativos os processos de expansão urbana no interior das áreas ambientalmente protegidas, correspondentes a 22,8% de toda a expansão urbana ocorrida nos 21 municípios, dos 39 que compõem a RMSP, entre 1991 e 2000. Em termos de distribuição espacial, a população residente

em APMs corresponde a 10,2% de toda a população residente nos 21 municípios conurbados da RMSP. (OLIVEIRA e ALVES, 2007).

Os números revelam a impotência da legislação de proteção ambiental para controlar os processos de expansão urbana nas áreas ambientalmente protegidas existentes na RMSP. (Figura 3).

Segundo Meyer e Grostein (2004), as Leis de Proteção aos Mananciais criaram efeitos indesejáveis. Seus parâmetros e as condições de aplicação colaboraram para criar terra barata, sem interesse para o mercado imobiliário e localizada em áreas sem fiscalização pública adequada. Para as autoras, essas áreas, em vez de constituírem uma reserva para a proteção dos mananciais, reuniram vantagens para a reprodução da expansão urbana ilegal.

Figura 3: Principais áreas protegidas por legislação ambiental na RMSP



Fonte: Oliveira e Alves, 2007.

Logo a expansão urbana e o crescimento populacional, principalmente por população de baixa renda, nas áreas protegidas por Lei fazem parte dos processos de periferização e a ocupação das áreas periurbanas da RMSP, marcados pela ausência de infra-estrutura urbana. Essa massa de população que vive em condições subumanas, tanto em relação à habitação, ao acesso à infra-estrutura, é duplamente penalizada no processo, num primeiro momento pela limitação de acesso à riqueza social produzida, e num segundo por ser tachada de imprudente, sem consciência ecológica por ocupar essas áreas.

“...É necessário assinalar que, em extrema pobreza, o indivíduo marginalizado da sociedade e da economia não irá preocupar-se em evitar a degradação ambiental, visto que a própria sociedade não impede sua degradação como pessoa.”

CIMA (1991) in Roméro, Phillippi e Bruna (2004),

Para evitar esse tipo de problema e responsabilidade e a generalização de soluções, Grostein (2001) sugere que a origem dos problemas ambientais urbanos deve ser diferenciada entre os problemas resultantes de obras e projetos realizados pelo poder público para estruturar o funcionamento das cidades e as questões associadas às estratégias de sobrevivência das populações com menos recursos nas cidades.

No primeiro caso, a autora alega que a falta de uma política de desenvolvimento urbano-ambiental conduz à deficiências no crescimento urbano, permitindo expansões desnecessárias da malha urbana de acordo com o interesse do mercado imobiliário e possibilitando a construção aleatória e, muitas vezes inadequada do sistema viário, ocupando fundos de vale e impermeabilizando áreas de várzea.

Por outro lado, a degradação ambiental associada às estratégias de sobrevivência das populações com menos recursos nas cidades tem origem nas condições socioeconômicas e na falta de opções de moradia acessíveis no mercado formal implicando a formulação de políticas sociais de inclusão urbana. (GROSTEIN, 2001).

Portanto, algumas metrópoles, como São Paulo e Rio de Janeiro, revelam uma justaposição entre a morfologia social e a espacial que manifesta a relação entre a renda ou salário do trabalhador e de sua família e o preço do metro quadrado do solo urbano na metrópole (CARLOS, 2009).

Do ponto de vista das políticas urbanas, as verbas públicas são, preferencialmente, alocadas nos lugares capazes de viabilizar a reprodução do capital de modo a fortalecer o papel econômico da metrópole de São Paulo na rede mundial das cidades. Com isso deixa de privilegiar a massa de população pobre que vai ocupar essas áreas. Além disso, as restrições à ocupação dificultam ou impedem a instalação de redes de saneamento, como esgoto.

A legislação ambiental, em especial a de proteção aos mananciais, tem tido um efeito quase oposto ao originalmente pretendido. Ao invés de impedir o desmatamento e a ocupação dessas áreas, parece ter estimulado esses processos, talvez como decorrência da queda do preço da terra causada pelas restrições ambientais.

Não podemos deixar de afirmar que, apesar de 25 municípios da RMSP estarem total ou parcialmente incluídos em APMs não há uma proposta de ocupação sustentável oficial dessas áreas nesses municípios. Além disso, em geral, o planejamento chega depois da consolidação da ocupação.

As consequências dessa expansão territorial ambientalmente ilegal podem ser vistas atualmente em noticiários, como o desmoronamento de encostas ocupadas nas cidades do Rio de Janeiro e São Paulo e alagamentos em cidades de diversos estados, como São Paulo, Minas Gerais, Santa Catarina. Mas

esses resultados não estão aparecendo somente agora. Em 1987, o desmoronamento de diversas encostas ocupadas por loteamentos ilegais na cidade de Petrópolis, após uma intensa chuva, resultou em tragédia devido ao número de desabrigados e mortos. Nos anos seguintes, as mortes por soterramento repetiram-se com freqüência. Lá, como em muitas cidades, a ocupação ilegal de encostas que apresentam riscos geotécnicos se dá a olhos vistos.

A segurança da ocupação fica comprometida não apenas pela precariedade das construções, mas também pelo despejo de lixo nas encostas, pela ausência de obras de drenagem e pelo alagamento do terreno promovido pela infiltração de esgotos provenientes das fossas individuais.

Em vez de planejar a remoção da população, cujo custo é relativamente alto, os governos, segundo Maricato (2003), acabam por incentivar a ocupação executando obras pontuais de iluminação pública e asfaltamento do acesso para a entrada do transporte coletivo.

Como visto, áreas de proteção ambiental costumam ser priorizadas para ocupação pela população pobre, seja nas favelas ou nos loteamentos irregulares e não é por ausência de legislação.

A população que aí se instala não compromete apenas os recursos que são fundamentais a todos os moradores da cidade, como é o caso dos mananciais de água. Mas ela se instala sem contar com qualquer serviço público ou obras de infra-estrutura urbana. Em muitos casos, os problemas de drenagem, o risco de vida por desmoronamentos, obstáculos à instalação de rede de água e esgotos torna inviável ou extremamente cara a urbanização futura. (MARICATO, 2003).

Portanto, o que ocorre mais freqüentemente é a consolidação das ocupações ilegais em áreas de proteção ambiental devido ao custo inviável de sua remoção.

Maricato (2003) exemplifica isso com o caso do uso e ocupação do solo na Represa do Guarapiranga, em São Paulo, que serve a necessidade de água de um terço da população do município que, Desde que a terra perdeu valor para o mercado imobiliário legal devido a promulgação da lei de Proteção aos Mananciais (1975), passou a ser cada vez mais ocupada por loteamentos ilegais e favelas.

A autora observa que é a lei de mercado, e não a jurídica, que determina o cumprimento da legislação ambiental, sendo que, quando a localização de uma terra ocupada por favelas é valorizada pelo mercado imobiliário, a lei se impõe. Mesmo quando se trata de áreas públicas, priorizadas nos assentamentos de favelas, sua proteção contra a ocupação depende de sua localização em relação aos bairros onde atua o mercado imobiliário, legal, privado.

Mas a produção imobiliária privada também causa danos ao meio ambiente. São abundantes os exemplos de aterramento de mangues em todo o litoral do país para a construção de condomínios de lazer.

Há ainda alguns autores, como Monte-Mor (2010), que afirmam existir certo consenso se formando sobre a questão e a consciência ambiental e ecológica e suas transformações profundas na compreensão do processo de produção e na organização econômica e espacial da sociedade.

Entretanto, o impacto real dessa consciência crescente sobre o ambiente construído, em especial nas aglomerações metropolitanas, deixa ainda muito a desejar. As áreas urbanas têm sido vistas tradicionalmente como espaços mortos, do ponto de vista ecológico. Ainda que tomadas como focos principais da problemática, as metrópoles, as cidades e as áreas urbanas têm sido ainda pouco consideradas nos seus aspectos ambientais.

As possibilidades de pensar a diversidade cultural e biológica no contexto metropolitano e da urbanização extensiva parecem, no entanto, imensas. Mas, segundo Monte-Mor (2010) estamos tão imersos nas nossas crises urbanas que questões como a integração cidade-campo e as relações cidade/região ainda não são consideradas com a devida importância.

Além de normas e fiscalização do uso e ocupação do solo, faz-se necessário o comprometimento do poder público com a população de baixa renda, tanto no que tange à qualidade de vida dessa classe, quanto à qualidade de vida da população como todo. Isso coloca a importância da questão ambiental metropolitana no centro da questão ambiental e a discussão para além das cidades, atingindo o conjunto dos espaços urbanizados, mas, em especial as camadas populares.

Logo, volta-se mais uma vez à necessidade de políticas públicas integradas, englobando as questões ambientais, habitacionais e sociais, por exemplo, traduzindo para a Região Metropolitana os esforços para a conservação do ambiente e qualidade de vida da população.

## **4. Fragmentação Social**

### **4.1 Segregação Urbana**

A localização é um valor que se materializa no valor da terra urbana, predominando, segundo Villaça (1997) sobre a infra-estrutura na definição do valor da terra: um terreno localizado no centro de Araras, Belo Horizonte e São Paulo com as mesmas infra-estruturas possuem valores e preços totalmente diferentes. Assim, segundo o autor, a localização é um valor de uso, fruto do trabalho empregado na produção da cidade inteira, sendo definido pela capacidade de se relacionar com todos os demais pontos da cidade, através de deslocamentos espaciais.

De acordo com Meyer e Grostein (2006), existe uma relação estreita entre a pobreza urbana e as metrópoles no Brasil, tendo, a partir dos anos 90, um crescimento na proporção de pobres nas regiões metropolitanas, o qual, desde então, é maior que a proporção de pobres nas áreas urbanas não-metropolitanas e no total nacional.

Dessa forma, as classes sociais disputam entre si a ocupação das localizações mais valiosas da cidade, tanto para residência como para negócios. Quanto mais centrais as localizações (entendendo centro como núcleo de determinada atividade) maior seu valor de uso, ou seja, melhores condições ela tem de se relacionar com o restante da cidade (VILLAÇA, 1997).

Essa disputa pelo espaço urbano causa o que conhecemos por segregação, isto é, a alta concentração de camadas sociais em determinada porção do espaço urbano. Villaça (1997) ainda afirma que é

através da segregação que a classe dominante controla a produção e consumo do espaço urbano, sujeitando-o aos seus interesses.

Ou seja, a segregação urbana é entendida por Neves e Cunha (2010) como manifestação espacial da forma como se organiza a sociedade, caracterizando-se por uma tendência de agrupamento no espaço de grupos sociais homogêneos.

A segregação e a apropriação do espaço urbano podem ocorrer de maneiras distintas: os centros principais crescem na mesma direção de que as camadas de alta renda, como aconteceu com Salvador e Rio de Janeiro; ou através da decadência dos centros principais e com o surgimento dos novos centros metropolitanos. Esse processo consiste no abandono do centro tradicional por parte das camadas de alta renda e de na produção, por elas e para elas, de outro centro, como aconteceu em Belo Horizonte, na Savassi e na região que vai da Av. Paulista até a Marginal do rio Pinheiros, em São Paulo. Abandonado por aquelas camadas, o centro principal tornou-se então acessível às camadas populares que dele então se apropriaram. Aos olhos da minoria dominante isso é chamado de "decadência". (VILLAÇA, 1997).

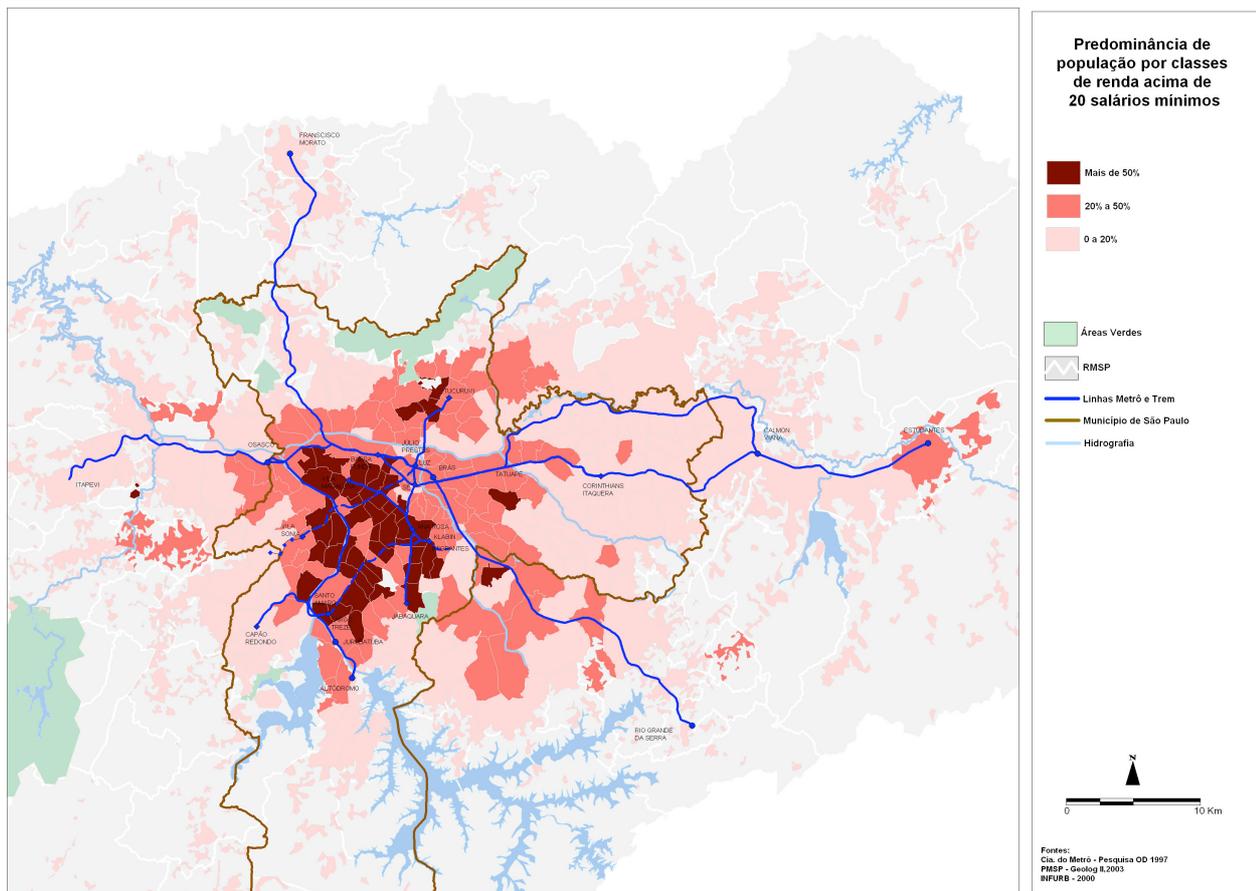
Analisando a estrutura urbana da área metropolitana de São Paulo Villaça (2001) afirma que a distribuição espacial das classes sociais não é nada uniforme e há uma clara concentração das camadas de mais alta renda numa determinada região. Na RMSP essa região está localizada no Quadrante Sudoeste da cidade de São Paulo, conforme o Mapa 1.

O autor ainda afirma que em nenhum outro local da RMSP há maior concentração de classe média e alta quanto nesse quadrante.

No caso das metrópoles brasileiras, dado o desnível de poder político e econômico entre as classes sociais, a classe dominante atua no sentido de produzir uma estrutura territorial urbana que otimize os seus tempos de deslocamento entre os locais de emprego e de moradia. Assim, Villaça e Zioni (2005) afirmam que essa classe conduz seus locais de emprego próximos aos seus locais de moradia e de compras e serviços.

Em consequência dessa concentração espacial de poder político econômico, Villaça (2005) alega que o poder público vem favorecendo essa área há um século tendo atualmente padrões urbanos (especialmente de transportes e ambientais) muito melhores do que todo o restante da metrópole.

Embora saibamos que a trajetória residencial das camadas mais pobres são condicionadas por questões estruturais como o comportamento dos mercados e a ação do Estado, cabe mencionar que autores como Neves e Cunha (2010) acreditam que existe uma relação entre o perfil sócio-demográfico da população e o modo como esta resolve a questão de moradia no meio urbano. Assim, certos atributos demográficos, como a condição migratória e a mobilidade residencial das camadas mais empobrecidas influenciam o processo de segregação sócio-espacial no espaço intraurbano metropolitano.



Fonte: Villaça, 2005.

É a urbanização que leva ao aprofundamento das desigualdades na cidade. Isso significa que essas desigualdades urbanas têm relação direta com o processo social de construção imobiliária da cidade.

Essa força do padrão periférico de urbanização evidenciou, segundo Grostein (2001), a negligência do Estado com a construção das cidades e com a formulação de uma política de desenvolvimento urbano, além da ilegalidade como fator estrutural na dinâmica de expansão urbana das metrópoles brasileiras e a ausência de uma política habitacional metropolitana.

Construir a cidade é uma tarefa social complexa, que requer investimentos públicos e privados, projetos e programas de intervenção e justiça na distribuição dos benefícios urbanos.

Em um território urbanizado, com escassez de terra adequada e acessível para populações de baixa renda e a precariedade das periferias torna-se necessário a formulação de uma política habitacional.

#### 4.2 HIS e as Periferias

As questões associadas às metrópoles brasileiras são fortemente marcadas pelo modelo centro – periferia de expansão das cidades, segundo o qual a maior parte da população, que mora nas áreas periféricas distantes, irregulares e ambientalmente frágeis, não tem acesso à cidade e a suas infraestruturas e seus equipamentos.

A expansão da área urbana metropolitana segue um padrão periférico, perpetuando, assim, o loteamento ilegal, a casa auto-construída e os distantes conjuntos habitacionais populares.

Além disso, o problema da moradia social se relaciona diretamente com a questão ambiental urbana, sendo a ocupação ilegal o maior responsável pela degradação das áreas de preservação dos centros urbanos. O mapa 2 mostra a carência habitacional nas RMs brasileiras.

Esse índice, baseado na oferta de serviços essenciais à habitação, revela situações críticas em relação à oferta de serviços básicos de saneamento, fundamental para a qualidade de vida na maioria das RMs. As regiões carentes não se restringem mais às RMs do Norte e Nordeste, estando presentes também nas RMs dos Estados de Minas Gerais e Paraná, assim como nas RMs de Florianópolis, Goiânia e Brasília.

A questão da incorporação da cidade informal e a requalificação de áreas degradadas passam a ser relativizadas pelos diferentes interesses da população metropolitana, como a necessidade de preservar a qualidade da água dos mananciais, ou a de defender as áreas de proteção ambiental. O conflito entre esses interesses e o direito de acesso a moradia comprova a urgência de programas de inclusão social e econômica dessas populações integrados com programas habitacionais, revitalizando as periferias metropolitanas. (GROSTEIN, 2001).

O poder público vem se mostrando incapaz de encaminhar soluções habitacionais satisfatórias para a população de baixa renda. O desenvolvimento da legislação urbana e ambiental sem integração com uma política habitacional acabou incentivando o crescimento do mercado imobiliário informal.

Dessa forma, a população economicamente menos favorecida adquire lotes irregulares ou clandestinos na periferia da cidade. Como podemos observar no mapa 3, as favelas na RMSP se concentram prioritariamente nos municípios periféricos, próximos ao município-pólo, caminhando em direção aos municípios fronteiriços à RMSP. Além disso, as políticas municipais reservam as áreas mais centrais e com acesso à melhor infra-estrutura às classes média e alta, menosprezando as Habitações de Interesse Social (HIS). Cabe destacar que, segundo a Fundação João Pinheiro (2007), a população que recebe até 3 salários mínimos corresponde à 81,2% do déficit habitacional total da RMSP.

Mapa 2 - Índice De Carência Habitacional Nas Regiões Metropolitanas Brasileiras.



FONTE: IPPUR/FASE - Observatório das Metrôpoles

Fonte: Moura et.al., 2003.

Um exemplo claro e recente desse contraponto entre a oferta de HIS e habitações para classe média e alta é a Operação Urbana Água Branca, que determina de forma clara e explícita não incentivar as HIS no bairro Perdizes, avaliado como o maior valor imobiliário da região.

A segregação residencial das RMs emerge das diferenças locacionais das classes sociais no espaço urbano, caracterizadas pelo problema de produção da habitação como mercadoria. (PEREIRA E COSTA in ROMÉRO, PHILLIPPI E BRUNA, 2004).

A localização da habitação, considerando conforto, qualidade e acesso à infra-estrutura refletem, segundo Pereira e Costa (in ROMÉRO, PHILLIPPI E BRUNA, 2004), no preço da terra e dá origem a áreas que tendem a serem uniformes em termos de renda, cultura, valores e características sociais de seus habitantes.

Os autores afirmam ainda que, ao mesmo tempo em que o Estado intervém, direta ou indiretamente, na oferta habitacional, por meio de financiamento ou construção, a classe dominante, devido ao seu poder de compra junto ao mercado imobiliário formal, pode selecionar para si as melhores áreas, excluindo e direcionando a localização da população de baixa renda.

A ausência de relação entre investimentos e realizações permite sustentar que a solução da questão habitacional não depende apenas de recursos financeiros (MARQUES E SARAIVA in MARQUES E TORRES, 2004). A continuidade de programas e políticas nos governos subseqüentes é igualmente importante no processo de adequação social de HIS e amortização do déficit habitacional.



o perfil demográfico das pessoas ou das famílias que ocupam o território tende a diferenciar-se segundo o lugar que ocupam, acirrando ainda mais o processo de segregação sócio-espacial.

Em geral são mais pobres e o número de negros e de mães solteiras é maior do que a média da cidade. O número de moradores por cômodo também é maior, revelando que é mais alto o congestionamento habitacional. Enfim, a exclusão é territorial, ambiental, econômica, racial, cultural etc. O solo ilegal parece constituir a base para uma vida ilegal e esquecida pelos direitos e benefícios urbanos.

Outra consequência que decorre desse significativo crescimento de favelas diz respeito ao meio ambiente, como já foi exposto. A localização das favelas se dá mais frequentemente em áreas ambientalmente frágeis como áreas de proteção ambiental, fundos de vales inundáveis, áreas de mangues, encostas. Segundo Maricato (2006), há uma coincidência entre a localização das favelas e os recursos hídricos protegidos por lei. A Represa de Guarapiranga, na região metropolitana de São Paulo, é responsável pela água potável de 20% da população da cidade e é a área que apresenta um dos maiores índices de favelas em toda a metrópole.

Entretanto, apesar do crescimento da população de baixa renda nas áreas periféricas da RMSP Torres (2004, in Marques e Torres, 2004) destaca o crescimento de condomínios de alto padrão nas margens das metrópoles, tornando algumas periferias mais heterogêneas socialmente.

De toda forma, o déficit habitacional não será equacionado com medidas isoladas, exigindo, mais uma vez, a articulação entre políticas habitacionais, urbanas, ambientais e de infra-estrutura.

## **5. Mobilidade Territorial**

Nas metrópoles em que a indústria teve um papel dominante, a diversificação espacial dos lugares e a desarticulação dos sistemas rodoviários e viários somaram-se às novas questões introduzidas pelo rompimento da relação moradia-trabalho na cidade e na metrópole.

Para Villaça (2001) o deslocamento dos seres humanos é o mais importante fato determinante da estrutura territorial de nossas metrópoles, sendo suas condições e estrutura resultantes de sua atuação comandadas pelas classes sociais dominantes.

Nesse sentido, Lacerda, Zancheti e Diniz (2000) afirmam que um dos problemas que comprometem um melhor desempenho das atividades econômicas metropolitanas é a baixa capacidade de deslocamento das pessoas e das mercadorias em virtude das condições do sistema de transporte, caracterizado por uma infra-estrutura viária deficiente, uma situação precária do transporte público de passageiros e pouca fluidez no tráfego. Tais questões remetem necessariamente ao tipo de ordenamento territorial até então gerado nas metrópoles brasileiras. Além disso, uma urbanização dispersa sem transporte público eficiente é um caminho explosivo, do ponto de vista da qualidade de vida nas metrópoles e aglomerações urbanas.

No contexto urbano-metropolitano, os deslocamentos temporários se tornam mais que uma característica da vida metropolitana, passando a serem indicadores dessa articulação e do seu espaço de

atividade. O deslocamento temporário é o movimento que ocorre para fins de trabalho ou estudo com retorno ao município de origem. Segundo Silva (2010), o que chamamos de mobilidade ou deslocamento pendular está ligado à expansão de uma determinada região que exerce uma influência de centralidade do mercado de trabalho, se referindo às pessoas que se deslocam com certa regularidade para trabalhar ou estudar em algum município que não seja o seu de residência. A mobilidade espacial faz parte da distribuição da população e assume uma importância cada vez maior com as mudanças socioespaciais observadas.

Assim, com as ofertas no mercado imobiliário em áreas mais afastadas e desvalorizadas, os trabalhadores pendulares utilizam como estratégia residir nos locais mais acessíveis, percorrendo maiores distâncias para chegar ao município de trabalho.

Meyer e Grostein (2006) afirmam que a mobilidade é um princípio, e não um resultado do processo de metropolização. A heterogeneidade do espaço metropolitano construído obriga a mobilidade a rever seus determinantes, isto é, não se trata apenas de ligar pontos distantes, mas de alcançar lugares específicos e atraentes para a população.

“é preciso atentar para as dinâmicas populacionais, isto é, para o deslocamento do crescimento do município-sede para municípios adjacentes, pois esse movimento corresponde a novas formas de ocupação do território metropolitano, nas quais é patente que a nova escala assumida pela periferização habitacional criou dois padrões: o município-dormitório e o condomínio residencial fechado ou controlado”.

A mobilidade territorial nas RMs está, portanto, relacionada a um processo mais amplo de ocupação, estruturação e expansão da região, onde as questões relacionadas à moradia e ao emprego tomam consideráveis dimensões no processo de configuração e estruturação da área metropolitana.

Analisando os dados do Censo Demográfico de 2000, Ântico (2004) afirma que 7,4 milhões de pessoas trabalhavam ou estudavam em municípios diferentes daqueles onde residiam no Brasil ano 2000. Esse tipo de deslocamento era realizado, principalmente, por residentes nos estados de São Paulo e Rio de Janeiro. A Região Metropolitana de São Paulo – RMSP concentrava 54,8% (1,1 milhão) dos que trabalhavam ou estudavam fora do município que residiam, caracterizando esse deslocamento populacional como um fenômeno urbano concentrado em grandes cidades.

Entre os residentes na RMSP que trabalhavam ou estudavam fora do município de residência, 91% o faziam em municípios situados na própria RMSP, 6% em outros UFs ou países e 3% em outros municípios do interior do Estado de São Paulo, revelando o grande dinamismo interno metropolitano desse fenômeno.

A RMSP é marcada pela presença do contraste social, pela constituição de espaços fragmentados, ocorrendo, em partes específicas de seu território, o surgimento de áreas separadas, condomínios

fechados, como Alphaville e Granja Viana, que, ainda segundo Ântico (2004), podem ser considerados exemplos de suburbanização de altas e médias rendas na RMSP.

Assim, a autora destaca que os deslocamentos pendulares na RMSP relacionam-se à espacialização das atividades econômicas e dos locais de moradia, gerando a configuração de locais com funções distintas, permeados pelo uso do solo desigual e pela divisão regional do trabalho metropolitano.

A figura 4 mostra os deslocamentos diários em direção a São Paulo e indica que esse município constitui-se como área de destino para grande parcela de residentes de todos os outros da RMSP. Desses deslocamentos, os maiores superam 20 mil pessoas e têm origem em 11 municípios metropolitanos. Destacam-se os trajetos com origem em Osasco (80.762 indivíduos), Guarulhos (78.949) e São Bernardo do Campo (37.706). Somados, os fluxos desses três municípios com destino a São Paulo totalizam quase 200 mil pessoas – o que representa 20% de todos os deslocamentos metropolitanos. (ARANHA, 2005).

A figura 5 ilustra os deslocamentos partindo de São Paulo em direção aos demais municípios da RMSP. De São Paulo originaram-se 37 trajetos em direção a todos os lugares da metrópole – com exceção de Rio Grande da Serra, o único município que não recebe residentes da capital.

Os deslocamentos numericamente mais significativos que partem de São Paulo são aqueles com classes de volume superiores a 10 mil pessoas e têm como destino Guarulhos e São Bernardo do Campo.

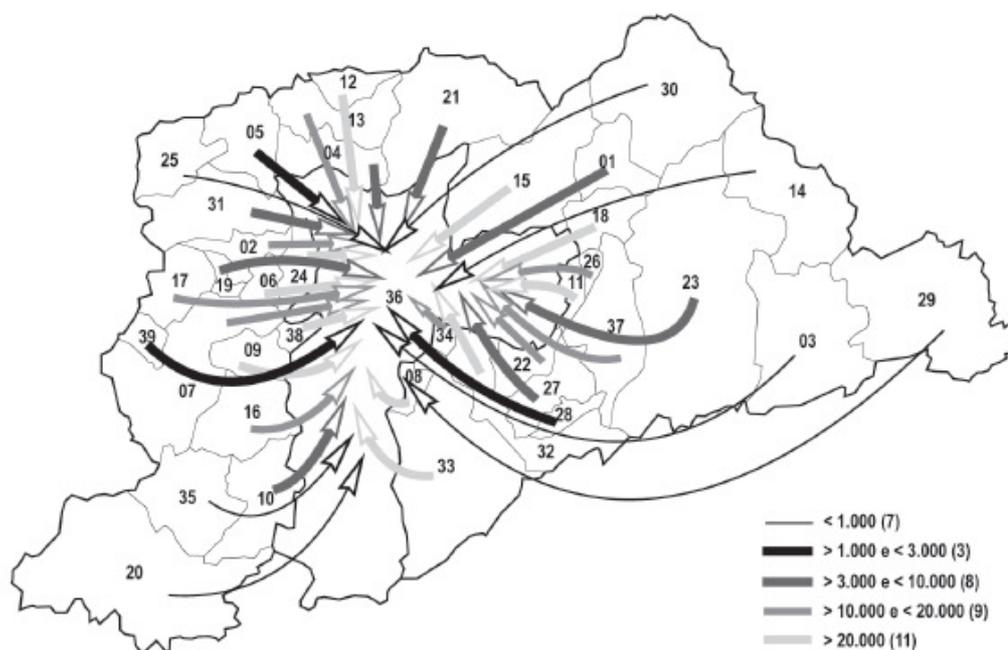
Aranha (2005) afirma que a intensa mobilidade na RMSP reforça a idéia de que São Paulo exerce uma importante centralidade na metrópole, tanto pela oferta de emprego e disponibilidade de serviços e equipamentos na área de educação saúde, de cultura, quanto pelo sistema de transportes metropolitanos, cuja responsabilidade é da Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos (EMTU).

As cidades da RMSP apresentam uma integração muito forte, não só pelas manchas urbanas interligadas pelos eixos viários, mas também pelos fluxos constantes de capitais, mercadorias, informações e pela própria população. O processo de integração entre as cidades demonstra novas características na configuração do tecido urbano. Em outras palavras, tem havido uma grande evasão populacional das capitais para as periferias metropolitana, evidente desde a década de oitenta, redefinindo as relações centro-periferia e aprofundando o processo de segregação espacial na metrópole.

Figura 4: Deslocamentos em direção à São Paulo

**MAPA 1**

**Deslocamentos Popacionais para o Município de São Paulo  
Região Metropolitana de São Paulo – 2000**

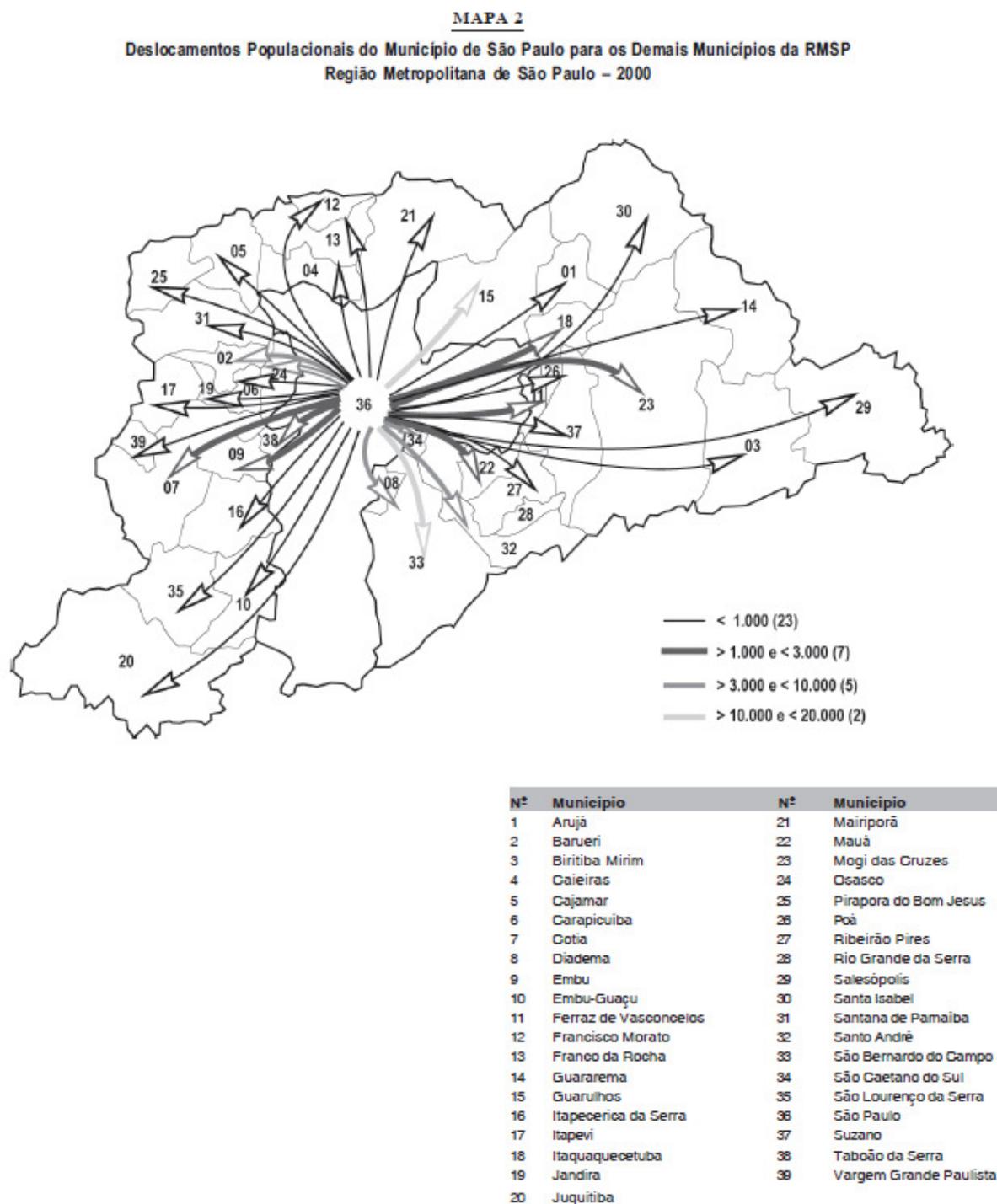


Nº	Município	Nº	Município
1	Arujá	21	Mairiporã
2	Barueri	22	Mauá
3	Biritiba Mirim	23	Mogi das Cruzes
4	Caieiras	24	Osasco
5	Cajamar	25	Pirapora do Bom Jesus
6	Carapicuíba	26	Poá
7	Cotia	27	Ribeirão Pires
8	Diadema	28	Rio Grande da Serra
9	Embu	29	Salesópolis
10	Embu-Guaçu	30	Santa Isabel
11	Ferraz de Vasconcelos	31	Santana de Parnaíba
12	Francisco Morato	32	Santo André
13	Franco da Rocha	33	São Bernardo do Campo
14	Guararema	34	São Caetano do Sul
15	Guarulhos	35	São Lourenço da Serra
16	Itapeçica da Serra	36	São Paulo
17	Itapevi	37	Suzano
18	Itaquaquecetuba	38	Taboão da Serra
19	Jandira	39	Vargem Grande Paulista
20	Juquitiba		

Fonte: Fundação Seade; IBGE. Censo Demográfico 2000.

Fonte: IBGE, 2000, *apud* Aranha, 2005.

Figura 5: Deslocamentos partindo de São Paulo



Fonte: Fundação Seade; IBGE. Censo Demográfico 2000.

Fonte: IBGE, 2000, *apud* Aranha, 2005.

A estruturação desse espaço tem sido fortemente condicionada pelos interesses do capital imobiliário, afiançados, muitas vezes, pelas políticas públicas. Conseqüentemente, tem ocorrido um intenso deslocamento da população, principalmente a mais pobre, à procura de imóveis adequados à sua renda.

Na Região Metropolitana, enquanto cresce a participação do transporte individual no total dos deslocamentos motorizados, a população de baixa renda continua dependendo dos sistemas de transporte coletivo para seus deslocamentos.

Assim, a população mais carente é mais dependente do transporte público e mais prisioneira das distâncias. Tempo e espaço acabam sendo relativizados, pois tudo depende do local em questão.

A integração regional é uma necessidade da rede urbana e fortes investimentos em rodovias são realizados, ao passo que poucos projetos tentam melhorar o transporte metropolitano. Segundo Giberti (2009) Novas formas de transporte também são organizadas, entretanto, a saturação das vias só tende a piorar - só a cidade de São Paulo ganha em média 800 carros novos por dia. O sistema viário não acompanha esse crescimento, resultando na saturação das vias e na crise de circulação das cidades. O sistema de circulação está saturado e não poupa ninguém. As pessoas perdem horas no trânsito diminuindo a qualidade de vida.

Apesar disso as soluções sugeridas são exatamente as mesmas de 25 anos atrás, que geraram a situação atual. Ou seja, Giberti (2009) conclui que estamos em um círculo vicioso que adota obras de engenharia megalomaniacas que geram um alívio momentâneo, entretanto só ataca as conseqüências do problema e não as causas.

Um projeto recente que visa trazer melhorias aos deslocamentos urbanos, de dimensões metropolitanas, é o trecho Sul do Rodoanel Metropolitano, na RMSP. O Rodoanel tem como um dos objetivos facilitar o transporte e o escoamento de cargas até o porto de Santos, diminuindo o movimento de caminhões dentro da RMSP.

Porém alguns autores questionam a verdadeira intenção da obra. Villaça (2010) considera o projeto excludente e direcionado á classe economicamente mais alta, que vive no Quadrante Sudoeste da cidade de São Paulo.

Segundo o autor, o projeto destaca o descongestionamento da Avenida Bandeirantes e da Marginal do rio Pinheiros, afirmando que beneficiaria toda a RMSP. Entretanto, todas as vias beneficiadas pelo projeto estão localizadas no Quadrante Sudoeste - Marginal Pinheiros , Av. Bandeirantes, Marginal do Tietê, Avenida Jornalista Roberto Marinho, Avenida Hélio Pelegriño, Av. 23 de maio) , Avenida Marquês de São Viciente, Avenida Gastão Vidigal, Avenida Pedroso de Moraes e corredor das avenidas Ricardo Jafet e Abraão de Moraes.

Villaça (2010) afirma ainda que nesse Quadrante vivem cerca de 1/5 da população da cidade e 1/10 da Região Metropolitana, porém a maioria da população de mais alta renda.

Fica, aqui, um convite à reflexão:

“...e a metrópole? Afinal o discurso oficial diz que o Rodoanel é obra de interesse regional. Não houve melhoria nas vias do ABCD, região atingida pelo trecho sul? Nem de Guarulhos, municípios esses que somam população de mais de 2 milhões de

habitantes? Nem de Osasco, Perus, Caieiras, Francisco Mourato, Itapevi, Jandira, Carapicuíba etc. etc (atingidos pelo trecho oeste)? Silêncio total. Essas regiões não fazem parte da cidade não são a cidade nem a metrópole.”

A intensa mobilidade residencial dos pobres, a exclusão para as periferias, a mobilidade pendular, a infra-estrutura inadequada para atender as necessidades mínimas da população são, segundo Brito (2007) fenômenos típicos de uma metrópole fragmentada socialmente, que incorporou ao seu espaço as grandes desigualdades sociais.

A cidade é um resultado sócio-espacial de uma produção coletiva e precisa, segundo autores como Pereira (2005), ser compreendida em sua totalidade, entendendo a diversidade da dinâmica imobiliária e da produção da cidade como fragmentos. Reitera-se mais uma vez ausência de unidade e a falta de articulação entre as partes.

## **6. Desafio do Planejamento Metropolitano**

Após essa discussão devemos distinguir quais problemas são metropolitanos. Como distingui-los dos municipais? Alves (2007) esclarece que os problemas metropolitanos pertencem “a uma classe de problemas que ultrapassa a jurisdição de um único município e que, para a sua resolução, seja necessária a interação direta com um ou mais municípios que constituem a região metropolitana. Essa interação deve ocorrer porque a resolução do problema também é de interesse do(s) outro(s), ou seja, são problemas comuns a mais de um município que compõe a região metropolitana.”

E, como vimos, esses problemas podem estar relacionados à infraestrutura urbana, como o abastecimento de água pelos mananciais, ao transporte público, deslocamentos pendulares, questões habitacionais, entre outros.

Tão importante quanto à identificação dos problemas metropolitanos é o modo que serão tratados e solucionados. Isso porque, segundo Alves (2007), ao institucionalizar-se uma região metropolitana, cria-se uma imagem idealizada desta escala de poder como sendo poderosa o bastante para sanar todos os problemas regionais

Atualmente, com os processos de homogeneização econômica nacional e internacional, a prática de urbanização modifica-se a partir da ação dos novos agentes econômicos que impulsionam a integração territorial.

A dialética espacial integração/desintegração das diferentes áreas da metrópole revela contradições sociais do processo de reprodução do espaço urbano. Esse processo revela a contradição da produção do espaço urbano entre produção social e apropriação privada. Carlos (2009) afirma que não é a falta de planejamento que está por trás da crise metropolitana e do que se convencionou chamar de caos urbano, promovido pela desarticulação administrativa das RMs, mas a própria lógica do planejamento numa sociedade capitalista, dependente, como a brasileira.

Soluções tradicionais têm-se mostrado ineficientes e onerosas, demandando altos investimentos públicos de um Estado há muito falido em sua capacidade de promover e administrar o bem-estar coletivo. Faltam instrumentos de gestão condizentes às necessidades das RMs, pois, ao transpor fronteiras político-administrativas, os instrumentos tradicionais de planejamento urbano tornam-se superficiais.

Além disso, Monte-Mór (2010) destaca que a altíssima densidade tendencial das áreas urbanas centrais dificulta possíveis soluções alternativas. Nesse sentido, é o próprio modelo territorial urbano e metropolitano que necessita ser revisto, em busca de alternativas múltiplas que garantam maior permeabilidade e integração entre o espaço natural e espaço social.

Ao analisar duas formas de gestão metropolitana, a compulsória e a voluntária<sup>3</sup>, Machado (2009) assume que parece surgir uma tendência de mesclar as diferentes estratégias de organização metropolitana, promovendo uma gestão regional sustentável e efetiva.

Parece claro que a metropolização brasileira não pode mais ser pensada em si mesma, mas em suas contrapartidas de periferias próximas e distantes.

A idéia de integração entre diferentes políticas, planos e programas, defendida por autores como Lacerda et. al. (2000), Meyer e Grostein (2004), é básica para o sucesso de qualquer proposta de planejamento metropolitano, pelo seu potencial em termos de uma maior igualdade social. Como destaca Fernandes (2004) apud Machado (2009) *“região metropolitana é o conjunto de problemas comuns a serem resolvidos por prestação de serviços comuns. Indo mais além, exige planejamento socioeconômico, territorial, controle do solo e ordem política institucional.”*

Uma nova proposta para o planejamento metropolitano deve ter como diretriz fundamental a requalificação do espaço urbano e natural, isto é, a agregação de valor àquilo que existe de específico, de irreprodutível, e que está vinculado à idéia de lugar e de suas qualidades.

No caso do planejamento metropolitano, a maior ênfase, segundo Lacerda et. al. (2000), está no processo de ordenamento territorial requerendo reconhecer o que existe de específico no espaço urbano como os espaços transitórios e os espaços de grande valor ambiental.

Esse reconhecimento do espaço metropolitano ocorre através de algumas ações que, segundo os autores, possibilitam a formulação e a prática de políticas integradas. Entre essas ações estão o reconhecimento de áreas urbanizáveis, que devem ser incorporadas à estrutura urbana construída; áreas de reabilitação compreendem áreas ocupadas por habitações populares e em condições precárias de construção ou antigas áreas industriais urbanas abandonadas ou vazias, constituindo-se como potencial para a criação de áreas urbanas de uso coletivo e de habitação; áreas de valor ambiental, como os cursos d'água e mangues, restingas, morros, mananciais, que devem ser resguardadas como recursos estratégicos para as gerações futuras através do processo de reabilitação

---

<sup>3</sup> Entende-se por compulsória a organização metropolitana vertical, criada por legislação emitida por ente federado, acima dos municípios. Voluntária é a organização horizontal da RM, baseada na livre associação entre governos locais.

e de reconversão; reconhecimento da mobilidade e articulação metropolitana como deslocamento de pessoas, informação e cargas; reconhecimento do acesso, disponibilidade e necessidade de redes de serviços e infraestrutura, como saneamento ambiental e energia.

Além dessa integração entre políticas públicas faz-se necessário a integração entre os diferentes níveis de governo – federal, estadual e municipal – tornando as forças cooperativas em vez de competitivas.

Assim, alguns instrumentos podem viabilizar organizações em Regiões Metropolitanas, como concessões, consórcios públicos e parcerias público-privada visando criar uma maior flexibilização nos sistemas, mas é necessária, primeiro, uma democratização do processo decisório desses serviços, tendo como premissas o fortalecimento do município e a criação de mecanismos de controle social. Nesse caso, o papel de articulação dos municípios das regiões metropolitanas se apresentará como primordial. Além disso, o Estado deve aperfeiçoar o seu papel de mantenedor do controle e da racionalidade dos sistemas.

Dessa forma, as políticas que sustentam as práticas urbanísticas nas RMs têm papel efetivo na meta de conduzir as cidades no percurso do desenvolvimento sustentado.

No entanto, as instituições criadas para gerir as regiões metropolitanas não foram capazes de resolver os problemas dessas áreas.

Entre 1998 e 2004, a Universidade de British Columbia coordenou o Projeto de Gerenciamento Participativo de Mananciais (GEPAM), em Santo André com o objetivo de melhorar a proteção e reabilitação de mananciais afetados por assentamentos humanos na região metropolitana de São Paulo. Uma das suas conclusões, segundo Laczynski (2010), foi que um município pode resolver parcialmente os problemas relacionados a assentamentos informais sozinho, sendo necessária a cooperação intergovernamental para promover a equidade e a sustentabilidade urbana em áreas metropolitanas.

Em 2005, a Lei nº 11.107 estabeleceu normas gerais para que os entes federados contratem consórcios públicos para a realização de objetivos de interesse comum. Os consórcios podem ser formados pelos entes federativos – União, Estados e Municípios, e são uma forma para tentar solucionar e equacionar algumas questões metropolitanas relacionadas à gestão de serviços públicos.

No que se refere às metrópoles, faz-se necessário a elaboração de propostas que articulem os diversos espaços fragmentados e desarticulados visando torná-las capazes de gerar uma melhor qualidade de vida para seus habitantes de garantir uma maior inserção no mundo contemporâneo.

Para que isso aconteça, é essencial considerar nas propostas do planejamento do desenvolvimento metropolitano que a metrópole foi constituída por diversos processos resultantes da ação do homem sobre o meio urbano.

Cabe ao planejamento e ao projeto urbano recuperar suas funções urbanas metropolitanas e afastar as práticas que põem em risco a essência da vida metropolitana. A execução de qualquer objetivo que

caminha nesse sentido está diretamente ligada à possibilidade de planejar e executar projetos em escala metropolitana.

O planejamento e o projeto urbano para a metrópole brasileira contemporânea estão nascendo de análises que levam em conta a complexidade dessas dinâmicas. (MEYER E GROSTEIN, 2006)

Como foi evidenciado, o modelo de urbanização das metrópoles brasileiras gerou um espaço urbano profundamente fragmentado, com grandes problemas de funcionamento e de adequação ambiental, bem como pouco articulado com a ocupação urbana resultante. Tal situação representa uma ameaça ao desenvolvimento metropolitano sustentável.

Assim, segundo Lacerda et. al. (2000) o desenvolvimento sustentável das metrópoles tem como condição básica um ordenamento territorial que facilite a mobilidade das pessoas e da informação e um meio ambiente que garanta a qualidade de vida à sua população. Para isso, é fundamental que os sistemas de transportes, de informação e os serviços de infra-estrutura sejam planejados em conjunto, abrangendo todo o território metropolitano, transformando o espaço metropolitano em um tecido urbano mais coeso.

Só dessa forma as metrópoles passariam a oferecer condições de crescimento às suas diversas atividades em harmonia com a melhoria da qualidade ambiental urbana e social da população metropolitana.

Frente à crise da civilização urbana, o desafio é o planejamento integrado de políticas ambientais, econômicas, sociais, habitacionais e de desenvolvimento urbano visando garantir qualidade de vida a todos.

## **7. Referências Bibliográficas**

ANTICO, Cláudia. **Deslocamentos Pendulares nos Espaços Sub-regionais da Região Metropolitana de São Paulo**. In: XIV Encontro Nacional de Estudos Populacionais. MG 2004.

ALVES, Maria Abadia da Silva. **Espacialidades, escala e complexidade dos problemas metropolitanos : o caso da Região Metropolitana de Campinas**. Tese de Doutorado do Instituto de Economia da Unicamp. Campinas, 2007.

ARANHA, Valmir. **Mobilidade Pendular na Metrópole Paulista**. In: São Paulo em Perspectiva. V19.n4.p96-109. São Paulo. 2005

BALTRUSIS, Nelson; D'OTTAVIANO, Maria Camila Loffredo. **Ricos e pobres, cada qual em seu lugar: a desigualdade socio-espacial na metrópole paulistana**. Cad. CRH, Salvador, v. 22, n. 55, Apr. 2009 . Disponível em <[http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0103-49792009000100008&lng=en&nrm=iso](http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0103-49792009000100008&lng=en&nrm=iso)>. Acesso em 26/05/2011.

BRITO, Fausto. **Urbaniza o, metropoliza o e mobilidade espacial da popula o: um breve ensaio além dos números**. Centro de Planejamento e Desenvolvimento Regional - Brasília – Brasil, 2007.

BRITO, Fausto; SOUZA, Joseane de. **Expansão urbana nas grandes metrópoles: o significado das migra es intrametropolitanas e da mobilidade pendular na reprodu o da pobreza**. São Paulo Perspec., São Paulo, v. 19, n. 4, Dec. 2005 . Disponível em <[http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0102-88392005000400003&lng=en&nrm=iso](http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0102-88392005000400003&lng=en&nrm=iso)>. Acesso em 26/05/2011.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. **A metrópole de São Paulo no contexto da urbaniza o Contemporânea**. Revista ESTUDOS AVANÇADOS , São Paulo. 2009

FUNDA O JOÃO PINHEIRO. **Déficit Habitacional no Brasil**. 2007.

GARSON, Sol Braule Pinto. **Regiões metropolitanas: diversidade e dificuldade fiscal da coopera o**. Cadernos Metrópole, v. 11, n. 22, jul/dez São Paulo 2009

GARSON, Sol Braule Pinto. **REGIÕES METROPOLITANAS: obstáculos institucionais   coopera o em políticas urbanas**. Tese doutorado. Rio de Janeiro, 2007

GIBERTI, Pedro Paulo Cadena, **Mobilidade e Pendularidade no Complexo Metropolitano Expandido de São Paulo: O sistema de transporte fretado como alternativa de deslocamento**. 12 Encuentro de Geógrafos de América Latina , 2008. Disponível em <<http://egal2009.easyplanners.info/>> Acesso em 03/02/2011.

GOUVÊA, Ronaldo Guimarães. **A Questão Metropolitana no Brasil**. Editora FGV. Rio de Janeiro, 2005

**GOVERNO FEDERAL**. <<http://www.planalto.gov.br>> Acesso em 30/01/2011

GROSTEIN, Marta Dora. **Metrópole e expansão urbana - a persistência de processos "insustentáveis"**. São Paulo Perspec. vol.15 no.1 Jan./Mar. São Paulo 2001

**IBGE**. < <http://www.ibge.gov.br/home/>>. Acesso em 03/02/2011.

IPEA. Instituto de Pesquisa Econ mica Aplicada. **Infraestrutura Social e Urbana no Brasil: subsídios para uma agenda de pesquisa e formula o de políticas públicas**. Livro 6, Vol. 2. Brasília, 2010.

LACERDA, Norma; MENDES ZANCHETI, S lvio; DINIZ, Fernando. **Planejamento metropolitano: uma proposta de conserva o urbana e territorial**. EURE (Santiago), Santiago, v. 26, n. 79, dez. 2000. Disponível em <[http://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0250-71612000007900005&lng=es&nrm=iso](http://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0250-71612000007900005&lng=es&nrm=iso)>. Acesso em 18 de janeiro de 2011.

LACZYNSKI, Patrícia. **Forma o de Consórcios Públicos em Regiões Metropolitanas: O Caso do Projeto Novos Consórcios Públicos para Governança Metropolitana**, III Congresso Consad de Gestão Pública, Brasília, 2010.

MACHADO, Gustavo Gomes. **Gestão Metropolitana e Autonomia Municipal. Dilemas das transa es federativas**. Editora PucMinas. Belo Horizonte, 2009.

MARICATO, Erminia. **Metrópoles Brasileiras**. Texto elaborado por ocasião da palestra dada no evento Próximo Ato 2006 no Instituto Goethe. Disponível em : <http://www.itaucultural.org.br/proximoato/pdf/textos/textoerminiamaricato.pdf> Acesso em 04/04/2011

MARICATO, Ermínia. **Metrópole, legislação e desigualdade**. Revista ESTUDOS AVANÇADOS vol.17 no.48 Mai/Ago. São Paulo 2003

MARQUES, Eduardo; SARAIVA, Camila. As Políticas de Habitação Social, a Segregação e as Desigualdades Sociais na Cidade. In MARQUES, Eduardo; TORRES, Haroldo. **São Paulo. Segregação, Pobreza e Desigualdades Sociais**. Editora Senac. São Paulo, 2004.

MEYER, Regina Maria Proserpi; GROSTEIN, Marta Dora. **Metrópoles brasileiras: seus desafios urbanos e suas perspectivas**. Revista pós n.20. São Paulo. Dez. 2006

MEYER, Regina Maria Proserpi; GROSTEIN, Marta Dora; BIDERMAN, Ciro. **São Paulo Metrópole**. São Paulo: Edusp, 2004.

MONTE-MÓR, Roberto Luís de M. **URBANIZAÇÃO EXTENSIVA E LÓGICAS DE POVOAMENTO: UM OLHAR AMBIENTAL**. Disponível em <<http://www.fag.edu.br/professores/aprhbergamo/arquitetura%202010.1/estudos%20sociais/texto%20projeto%20integrador.PDF>> Acesso em 02/02/2011.

MOURA, Rosa; DELGADO, Paulo Roberto; DESCHAMPS, Marley V.; CARDOSO, Nelson Ari **Brasil Metropolitano: Uma Configuração Heterogênea**, REVISTA PARANAENSE DE DESENVOLVIMENTO, Curitiba, n. 105, p. 33-56, jul./dez. 2003

NEVES, Izabella de Camargo; CUNHA, José Marcos Pinto da. **Urbanismo, demografia e as formas de morar na metrópole: um estudo de caso da Região Metropolitana de Campinas** Cad. Metrop., v. 12, n. 23, jan/jun São Paulo 2010

OLIVEIRA, Maria Aparecida de.; ALVES, Humberto Prates da Fonseca. **Expansão urbana e desmatamento nas áreas protegidas por legislação ambiental na Região Metropolitana de São Paulo**. CADERNOS IPPUR Ano XXI, No 2, Ago.-Dez. 2007

PENHALBER, E. F; KOHLER, M. C. M; CORTES, M. T. M; CABRAL, V.B. Aspectos Urbanísticos de Espaços Públicos e Áreas Verdes. In PHILLIPI Jr, Arlindo; BRUNA, Gilda Collet; ROMÉRO, Marcelo de Andrade. **Panorama Ambiental da Metrópole de São Paulo**. 2004

PEREIRA, M. S; COSTA, T.T. Habitação de Alto Padrão e Impactos Ambientais. In PHILLIPI Jr, Arlindo; BRUNA, Gilda Collet; ROMÉRO, Marcelo de Andrade. **Panorama Ambiental da Metrópole de São Paulo**. 2004

PEREIRA, Paulo Cesar Xavier. **Dinâmica Imobiliária e Metropolização: A Nova Lógica do Crescimento Urbano em São Paulo**. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales. Universidad de Barcelona. Vol. IX, núm. 194, 1 de agosto de 2005. Disponível em <<http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-194-10.htm>>. Acesso em 18/01/2011.

SILVA, Érica Tavares da. **Organização socioterritorial e mobilidade residencial na RM do Rio de Janeiro** Cad. Metrop, v. 12, n. 23, jan/jun ., São Paulo 2010

TORRES, Haroldo. A Fronteira Paulistana. In MARQUES, Eduardo; TORRES, Haroldo. **São Paulo. Segregação, Pobreza e Desigualdades Sociais**. Editora Senac. São Paulo, 2004.

VILLAÇA, Flávio. Efeitos do Espaço Sobre o Social na Metrópole Brasileira. **VII ENCONTRO NACIONAL DA ANPUR**. Recife, maio de 1997. Disponível em <<http://www.flaviovillaca.arq.br>> Acesso em 02/02/2011.

VILLAÇA, Flávio. **Espaço intra-urbano no Brasil**. São Paulo. Nobel. 2001.

VILLAÇA, Flávio. **O Rodoanel e a Ideologia**. São Paulo, 2010. Disponível em:  
<[http://www.flaviovillaca.arq.br/pdf/RODOANEL\\_IDEOLOGIA.pdf](http://www.flaviovillaca.arq.br/pdf/RODOANEL_IDEOLOGIA.pdf)>. Acesso em 30/01/2011.

VILLAÇA, Flávio; ZIONI, Silvana. **REDE DE TRANSPORTES DE SOBRE TRILHOS NA REGIÃO METROPOLITANA DE SÃO PAULO** São Paulo, março 2005. Disponível em  
<<http://www.flaviovillaca.arq.br/livros.html>>. Acesso em 02/02/2011