

A metropolização brasileira nas primeiras décadas do século XXI:

Desafios da governança metropolitana

*Brazilian metropolization in the early decades of the 21st century:
Challenges of metropolitan governance*

Por Luiz Cesar de Queiroz Ribeiro* e Juciano Martins Rodrigues**

Fecha de Recepción: 01 de Febrero de 2026.

Fecha de Aceptación: 13 de abril de 2026.

RESUMO

No Brasil, cerca de 70 milhões de pessoas vivem nos 15 espaços urbanos identificados como metrópoles pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), concentrando em torno de 35% da população. O principal objetivo deste artigo é traçar um panorama transformações recentes das metrópoles brasileiras e suas implicações na governança desses territórios. O trabalho parte da discussão da incapacidade histórica das forças políticas, econômicas e sociais diante dos desafios colocados pela persistência crise social situada nessas metrópoles. Embora esses territórios ainda funcionem como centros econômicos, políticos e culturais, onde se localizam oportunidades de emprego, negócios e desenvolvimento profissional, são também onde

estão concentrados os problemas que mais afligem a sociedade brasileira: níveis elevados de desigualdade social, criminalidade violenta, domínio territorial de grupos armados, violência policial e as péssimas condições de oferta dos serviços coletivos, especialmente o transporte. O artigo, aborda o fenômeno metropolitano no Brasil, enfocando no desenvolvimento histórico das áreas metropolitanas e suas implicações em termos institucionais, nas mudanças sociais a partir dos níveis de desigualdade de renda e dos níveis de violência urbana, nas condições econômicas em termos da distribuição da riqueza e, por fim, nas transformações demográficas com foco na reversão de tendências históricas de distribuição da população no país. Com isso, pretendemos contribuir para a compreensão das dinâmicas recentes que moldam as metrópoles

* Graduado em Administração Pública pela Fundação Getúlio Vargas de Rio de Janeiro. Mestrado em Développement Economique et Social - Université Paris 1 (Panthéon-Sorbonne), Francia. Doutorado em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade de São Paulo, Brasil. Correio eletrônico: lcqribeiro@gmail.com

** Graduado em Ciências Econômicas pela Pontifícia Universidade Católica de Goiás. Mestrado em Estudos Populacionais e Pesquisa Social pela Escola Nacional de Ciências Estatísticas. Doutorado em Urbanismos pela Universidade Federal do Rio de Janeiro. Correio eletrônico: juciano@ippur.ufrj.br.

brasileiras, articulando as dimensões histórica, institucional, social, econômica e demográfica, buscamos evidenciar como a trajetória das metrópoles reflete também as contradições estruturais do processo de urbanização no país e sua inserção na dinâmica global.

Palavras-chave: *Urbanização, Metrôpoles, Brasil, Dinâmica Social, Governança.*

ABSTRACT

In Brazil, around 70 million people live in the 15 urban areas identified as metropolises by the Brazilian Institute of Geography and Statistics (IBGE), accounting for approximately 35% of the country's population. The main objective of this article is to outline an overview of the recent transformations of Brazilian metropolises and their implications for the governance of these territories. The analysis starts from a discussion of the historical inability of political, economic, and social forces to address the challenges posed by the persistent social crisis concentrated in these metropolises. Although these territories continue to function as economic, political, and cultural centers—where employment opportunities, business activities, and professional development are concentrated—they are also the spaces where the problems that most afflict Brazilian society are concentrated: high levels of social inequality, violent crime, territorial control by armed groups, police violence, and the poor provision of collective services, especially transportation. The article examines the metropolitan phenomenon in Brazil by focusing on the historical development of metropolitan areas and its institutional implications; on social changes associated with income inequality and levels of urban violence; on economic conditions in terms of wealth distribution; and, finally, on demographic transformations, with particular emphasis on the reversal of historical trends in population distribution in the country. In doing so, we aim to contribute to a better understanding of the recent

dynamics shaping Brazilian metropolises. By articulating historical, institutional, social, economic, and demographic dimensions, we seek to show how the trajectory of metropolises also reflects the structural contradictions of Brazil's urbanization process and its insertion into global dynamics.

Keywords: *Urbanization, Metropolises, Brazil, Social Dynamics, Governance.*

Introdução

Ao examinar diversos episódios históricos em que governos adotaram políticas contrárias aos seus próprios interesses — da Guerra de Tróia à Guerra do Vietnã —, a historiadora Bárbara W. Tuchman, em obra de 2003, identificou situações em que uma espécie de cegueira coletiva levou governantes a decisões desastrosas, plenamente evitáveis caso a sensatez tivesse orientado o processo decisório. Como exemplo, a autora questiona por que os dirigentes de Tróia permitiram a entrada, em seus muros, de um cavalo de madeira que reunia todos os indícios de uma ameaça iminente.

A partir da análise de outros acontecimentos históricos, Tuchman observa que, apesar dos expressivos avanços científicos e tecnológicos que ampliaram a capacidade humana de controlar a natureza e de prever acontecimentos, e apesar do aumento das condições objetivas de governabilidade das sociedades, persistem inúmeros casos de desgoverno que frequentemente culminam em catástrofes que atingem os próprios detentores do poder. Por que, então, os governos são incapazes de tomar decisões mesmo quando elas são fundamentais para a preservação do poder? A autora aponta quatro razões principais: tirania ou opressão, ambição desmedida, incompetência e, por fim, a insensatez. Esta última se manifesta de duas formas: por meio de decisões equivocadas ou pela ausência de decisão diante de problemas reconhecidos pela coletividade, mesmo quando existem alternativas viáveis para enfrentá-los.

As reflexões desenvolvidas a partir dos resultados das pesquisas realizadas pela rede Observatório das Metrôpoles ao longo dos anos indicam sinais claros de cegueira das elites econômicas e políticas frente aos desafios impostos pelos inúmeros problemas acumulados nas metrôpoles brasileiras. Essas elites têm se mostrado incapazes de se mobilizar em torno de um projeto de construção institucional que seja capaz de aproveitar a força produtiva e o potencial concentrados em um sistema urbano-metropolitano complexo e diversificado como o brasileiro e, simultaneamente, de evitar sua neutralização pelos graves riscos sociais e ambientais que se manifestam de forma evidente nas metrôpoles do país.

No Brasil, cerca de 70 milhões de pessoas vivem nos 15 espaços urbanos identificados como metrôpoles pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), o que corresponde a aproximadamente 35% da população nacional. O objetivo central deste artigo é traçar um panorama do fenômeno da metropolização no Brasil e de suas implicações para a governança desses territórios. Para tanto, parte-se da reflexão sobre a incapacidade histórica das forças políticas, econômicas e sociais de responder adequadamente aos desafios colocados pelas crises que se manifestam nesses espaços metropolitanos.

A era das metrôpoles

As metrôpoles ocupam hoje uma posição central nos dilemas societários contemporâneos. As transformações tecnológicas, sociais e econômicas em curso desde a segunda metade dos anos 1970, especialmente aquelas associadas à globalização e à reestruturação socioprodutiva, aprofundaram a dissociação, já presente no capitalismo industrial, entre progresso material e urbanização. De acordo com o mais recente relatório da ONU-Habitat, a população urbana dos países de baixa renda, que era de cerca de 100 milhões em 1975, deverá alcançar 700 milhões em 2070. As

projeções indicam ainda que, nesses países, o número de cidades com mais de cinco milhões de habitantes chegará a 15, reunindo aproximadamente 150 milhões de pessoas, frente aos 18 milhões registrados em 2020 (ONU-HABITAT, 2022).

Enquanto grande parte das metrôpoles do hemisfério sul tende a manter taxas aceleradas de crescimento demográfico, frequentemente dissociadas do correspondente progresso material, as metrôpoles que concentram funções de direção, comando e coordenação dos fluxos econômicos globais deverão apresentar redução relativa de seu peso demográfico. Assim, nesse contexto, podem-se distinguir duas condições urbanas: uma marcada pela intensa concentração populacional em grandes cidades de países submetidos a processos de desruralização associados à expansão das fronteiras do capital; e outra resultante da concentração de capital, poder e recursos de bem-estar social.

Paradoxalmente, mesmo diante do aprofundamento das assimetrias, as metrôpoles vêm reforçando seu papel como indutoras do desenvolvimento econômico, em função da concentração das forças produtivas e da intensificação de seu papel na inovação social e tecnológica. Esse argumento já foi amplamente sustentado por trabalhos clássicos, como os de Jacobs (1969; 1982) e Bairoch (1988), bem como por estudos mais recentes sobre a relação entre globalização e metrôpoles (Veltz, 1996; 2002; Storper & Venables, 2005).

Entretanto, para que as metrôpoles sejam mais do que simples plataformas de atração de capitais e se afirmem como territórios capazes de reterritorializar a economia e conter o aprofundamento da disjunção entre Estado e Nação, é necessário que incorporem os elementos centrais da nova economia de aglomeração da fase pós-fordista. Entre esses elementos, destacam-se aqueles associados aos meios sociais que favorecem a inovação, a confiança e a coesão social.

Com efeito, a redução dos custos da distância e das vantagens estritamente pecuniárias — decorrente da revolução nos transportes, nas comunicações e nos sistemas de gestão empresarial — tornou-se menos decisiva do que os efeitos de aglomeração produzidos pela densificação das relações sociais, intelectuais e culturais. Como observa Veltz (2002), as novas exigências competitivas repousam cada vez mais sobre recursos relacionais, e menos sobre o simples estoque de recursos materiais de baixo custo. É certo que, em setores organizados segundo rotinas produtivas voltadas à produção de commodities, frequentemente estruturados como enclaves de alta produtividade e com vínculos predominantemente físico-materiais com o entorno, a localização ainda se orienta pela disponibilidade desses recursos. Contudo, para os setores mais dinâmicos da economia globalizada, é decisivo que as grandes metrópoles disponham do que Veltz denomina um “ecossistema relacional”, tanto no interior das firmas quanto em suas interações com fornecedores, profissionais e consumidores.

Estudos indicam, nesse sentido, que as metrópoles com menores níveis de dualização e polarização do tecido social têm obtido vantagens na disputa pela atração dos fluxos econômicos. São, portanto, aquelas que recusaram a lógica estrita da competição baseada exclusivamente em governos locais empreendedores e na mercantilização da cidade. Ainda que não seja o único fator, o território — compreendido como espaço social — consolidou-se como um provedor estratégico desses recursos relacionais, em articulação com as formas organizacionais e os esquemas de comunicação das grandes empresas.

As metrópoles brasileiras no século XXI

O censo demográfico de 2022 revelou que a população brasileira superou os 203 milhões de pessoas. Ao mesmo tempo, seus resultados

reforçam a consolidação do Brasil como um país predominante urbano, com uma taxa de urbanização superior a 85%. Além do elevado grau de urbanização, a configuração espacial do país é marcada também por uma rede urbana que se organiza em multiescala e com elevado grau de heterogeneidade, se sobressaindo os espaços identificados como metropolitanos pelo IBGE. O Brasil se insere entre os países do mundo com mais cidades com população acima de um milhão de habitantes, o que expressa uma evolução da rede urbana brasileira marcada por uma elevada concentração de população e por articulação em rede hierarquizada a partir de suas metrópoles.

Mas, o que pode ser considerado metrópole no Brasil? Em primeiro lugar, é necessário distinguir este tipo de espaço da realidade institucional designada como regiões metropolitanas. Seguindo a Constituição Federal brasileira de 1967, foram criadas oficialmente as primeiras regiões metropolitanas, reunindo municípios dos entornos das cidades de São Paulo, Belo Horizonte, Salvador, Recife, Fortaleza, Belém, Curitiba e Porto Alegre. Em 1974, foi criada a região metropolitana do Rio de Janeiro. Durante décadas, o conjunto desses nove recortes territoriais constituiu o quadro de referência metropolitano no país.

A partir de uma nova Constituição Federal, promulgada em 1988, a responsabilidade pela criação e organização das regiões metropolitanas no Brasil foi transferida do governo federal para os estados, inaugurando um novo e contínuo ciclo de institucionalização de novas unidades urbanas regionais. Até 27 de julho de 2024, o Brasil contava com 77 regiões metropolitanas (RMs). Embora a maioria dessas unidades regionais institucionalizadas seja nucleada por capitais estaduais ou por cidades que exercem peso populacional e funções regionais imediatas relevantes, grande parte delas é criada por força da lei sem considerar critérios que expressem de forma relevante o fenômeno metropolitano concreto.

Em muitos casos, a institucionalização dessas unidades inclui municípios alheios a qualquer relação com dinâmica metropolitana, sem refletir, inclusive, qualquer aderência a qualquer base conceitual consagrada (Moura *et al.*, 2007). Lidar com essa questão é um primeiro desafio para a gestão metropolitana no país, já que esses recortes institucionais não refletem a espacialidade econômica e físico-ambiental necessária para a produção de diagnósticos coerentes sobre os problemas que extrapolam limites municipais e para a elaboração de políticas públicas voltadas para as funções de interesse comum dos municípios, como nas áreas de saneamento, gestão de resíduos sólidos e transporte.

O caminho para contornar esse problema está na identificação do território funcional da metrópole, ou seja, aquele que de fato se aproxima de um recorte compreendido pelos municípios que efetivamente têm relações de interdependência no plano da produção, do mercado de trabalho, do ambiente construído, da natureza e da vida coletiva. Nesse contexto, diversos esforços empíricos têm procurado avançar na identificação dos pólos de irradiação de uma dinâmica metropolitana de fato, que se caracteriza tanto pelo compartilhamento de funções de interesse comum como pela ocorrência de intensos fluxos entre os municípios (IBGE, 2020; Ribeiro, 2012; OBSERVATÓRIO, 2014).

Embora muitos desses estudos forneçam elementos importantes para entendermos de quais objetos espaciais estamos falando quando acionamos o conceito de metrópole, a série de estudo Regiões de Influência de Cidades do IBGE tem se consolidado como a principal referência sobre a caracterização da rede urbana brasileira e a evolução do fenômeno urbano no país. Especificamente, sua edição de 2020 – com dados compilados até 2018 – oferece não só o estudo mais atual sobre a rede urbana, mas também o mais completo e bem fundamentado teórica e metodologicamente,

consolidando-se como o principal quadro de referência sobre a rede urbana brasileira e sobre o nível de metropolização do país.

Este estudo identifica 15 centros urbanos principais¹, que foram definidos por representarem pontos do território capazes de influenciar todas as cidades no país, formando grandes regiões de influência direta. Como metrópoles foram identificadas as áreas polarizadas por São Paulo, Brasília, Rio de Janeiro, Belo Horizonte, Fortaleza, Salvador, Porto Alegre, Curitiba, Recife, Manaus, Goiânia, Belém, Florianópolis, Vitória e Campinas. Essas 15 Metrópoles são formadas por 214 municípios onde residem, segundo dado do Censo de 2022, mais de 70,3 milhões de pessoas, sendo 39 milhões em seus 15 municípios núcleos e 31,3 milhões nos municípios do entorno.

1 O IBGE define esses espaços como Centros Urbanos que concentram grande população e possuem região de influência ampla que cobre toda a extensão territorial do País, constituída tanto pela atração de pessoas de outras Cidades para acesso a bens e serviços, quanto pela gestão de empresas e instituições públicas espalhadas pelo território. Além desta categoria “Metrópole”, este estudo define outros níveis da hierarquia urbana: Capitais Regionais, Centros Sub-Regionais, Centros de Zona e Centros Locais. Essa hierarquia, por sua vez, é delimitada por meio de indicadores do nível de articulação que a Cidade tem com outros Centros Urbanos realizado por meio de atividades de gestão pública e empresarial (medido por um Índice de Centralidade de Gestão do Território), e do nível de atração que a Cidade possui para suprir bens e serviços para populações de outros Centros Urbanos (medido por um Índice de Atração), além de considerar o encadeamento das Cidades na relação de subordinação administrativa dentro do sistema federativo brasileiro (IBGE, 2020).

Além de suas diferenciações em termos de nível de concentração urbana que lhes permitem ser classificados como metrópole, esses 15 espaços têm enorme importância na concentração das forças produtivas nacionais. Em 2012, centralizavam 62% da capacidade tecnológica, medida pelo número de patentes, artigos científicos, população com mais de 12 anos de estudos e valor bruto da transformação industrial (VTI). Ribeiro (2025) encontrou que, em 2019, esses espaços também concentravam 77,3% do VTI das indústrias com alto nível de intensidade tecnológica. Quando utilizamos o termo metrópole, estamos tratando, portanto, de espaços urbanos de grande porte populacional (aglomerações com mais de um milhão de habitantes) e relevantes do ponto de vista econômico. Ao mesmo tempo, corresponde a porções do território onde se verifica a prevalência de uma mancha urbana geralmente contínua, que não permite sequer identificar as fronteiras políticas de unidades político-administrativas (municípios) vizinhas.

No aspecto demográfico, as metrópoles brasileiras seguem abarcando significativa parcela da população brasileira, embora com menores ritmos de crescimento (0,38% a.a). Segundo os resultados do Censo Demográfico de 2022, a participação da população metropolitana no total do país permanece constante, com uma sensível queda entre 2010 e 2022: 34,8% para 34,3%. Apesar disso, houve um aumento absoluto de aproximadamente 3,1 milhões de habitantes e, atualmente, mais de 69,6 milhões de brasileiros residem nas metrópoles – em 214 municípios de um universo de 5.570.

Do ponto de vista econômico, na virada do século XXI, transformações nos processos de articulação econômica-territorial do Brasil, que reconfiguraram a divisão socioespacial do trabalho no país, geraram também mudanças no papel econômico exercido pelos espaços metropolitanos. No âmbito dessas mudanças, três processos se destacam: a desindustriali-

zação da economia brasileira, a reprimarização da pauta exportadora e a desconcentração econômica-territorial, cuja maior expressão é a redução da participação das metrópoles no Produto Interno Bruto (PIB) do país (Ribeiro & Clementino, 2020).

Entre 2010 e 2023, a participação das 15 metrópoles passou de 50% para 45%. Com essa perda, espaços intermediários na rede urbana ganharam participação, com especial destaque para as Capitais Regionais B e os Centros de Zona A, representados sobretudo por cidades de porte médio, e os Centros Locais, categoria que reúne cidades menores, geralmente com população inferior a 100 mil habitantes. A mesma tendência é observada para produção industrial, medida através do valor adicionado bruto (VAB) da indústria, cuja participação das metrópoles no país passa de 41,8% para 38,5% entre 2010 e 2021. Enfrentar os efeitos decorrentes do relativo esvaziamento produtivo das metrópoles brasileiras (Ribeiro, 2025) é um desafio na medida que este processo pode enfraquecer seu papel articulador na dinâmica econômica nacional, tanto em relação ao interior do país como ao resto do mundo, e fragilizar o desempenho interno de suas atividades econômicas com consequências negativas no que se refere à geração de emprego e a distribuição de renda (Ribeiro, 2025, p. 259).

Em que pese os efeitos a médio e longo prazos dessas mudanças, o panorama da metropolização brasileira mostra que na região Sudeste, São Paulo, Rio de Janeiro e Belo Horizonte continuam mantendo suas importâncias econômicas e demográficas, enquanto Vitória exerce influência sobre uma extensa região, apesar de sua proximidade com os principais centros urbanos do país. No Sul, Curitiba, Porto Alegre e, mais recentemente, Florianópolis polarizam com grande força as redes urbanas regionais. No Centro-Oeste, além de Brasília, que já desempenha um importante papel na gestão do território nacio-

nal desde sua fundação como capital nacional, Goiânia desponta como uma metrópole em franco processo de consolidação e com alta capacidade para polarizar uma grande região organizada em torno da economia do agonegocio. As metrópoles da Região Nordeste (Fortaleza, Recife e Salvador), cada qual com suas especificidades, continuam se expandindo ainda com uma forte influência da industrialização e, nos últimos tempos, do chamado imobiliário turístico, levando alguns autores a criarem inclusive o conceito de “Metropolização Turística” (Dantas; Ferreira & Clementino, 2010). No Norte, Belém é um importante centro que abastece de serviços os numerosos projetos econômicos implantados no Estado do Pará e em outras áreas da Amazônia Legal. Manaus, por sua vez, além da primazia urbana sobre uma vasta área da Amazônia, constitui um importante polo econômico por conta da presença da Zona Franca.

Passivos metropolitanos

Nas metrópoles brasileiras estão concentrados também os históricos passivos decorrentes do nosso modelo desenvolvimento concentrador, desigual e com um Estado com frágil capacidade de planejamento. Dele resultou um modelo de urbanização organizado essencialmente pela combinação entre as forças de mercado e um Estado historicamente autoritários, mas flexível e permissivo com todas as formas de apropriação privatistas das cidades. Não se trata de constatar e procurar entender a ausência do planejamento governamental no intenso e acelerado processo de urbanização. A omissão planejadora do Estado decorreu da utilização da cidade como uma espécie de fronteira amortizadora dos conflitos sociais² inerentes

ao capitalismo concentrador e excludente que aqui se implantou.

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

Crise da Mobilidade e Precariedade do *Habitat* Popular

Desde as grandes manifestações ocorridas nas grandes cidades brasileiras em junho de 2013,

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

2 Esta ideia encontra amparo em trabalhos clássicos de autores que pensaram a formação do capitalismo brasileiro, como Maria Conceição Tavares. Em curto texto pouco conhecido, mas

ficou mais evidente a existência de uma crise de mobilidade urbana no país, cujo epicentro é as metrópoles. No entanto, para além do círculo acadêmico, pouco tem se discutido sobre o fato de estarmos diante dos efeitos de problemas estruturais e com forte conexão com a questão da moradia. Trata-se das consequências da política autoritária e permissiva na organização do território urbano das metrópoles articulada com a privatização dos serviços urbanos. Historicamente, inexistem sistemas públicos e coletivos de transportes nas metrópoles capazes de estruturar o uso e a ocupação do espaço e, ao mesmo tempo, se contrapor à submissão da dinâmica urbana à dominação do automóvel, hoje gerador de desigualdades de acesso às oportunidades urbanas e de enormes “deseconomias” e externalidades negativas. No conjunto das 15 metrópoles, os dados revelam que a frota de veículos automotores é composta majoritariamente por automóveis e motos: 74,2% são carros (somando automóveis, caminhonetes e camionetas) e 18,2% são motos (motocicletas, motonetas e ciclomotores); outros tipos veículos, incluindo ônibus, representam apenas 7,5%. O Brasil terminou o ano de 2024 com uma frota de 77,9 milhões de automóveis. Destes, 33 milhões estão nas 15 metrópoles brasileiras. A taxa de motorização (número de automóveis para cada 100 habitantes) nesses espaços é ainda maior do que a registrada no país: Em algumas delas, é superior a 50 carros para cada 100 habitantes, são os casos de Belo Horizonte (58,0), Campinas (55,6), Curitiba (59,0), Florianópolis (53,8) e São Paulo (51,8).

A imagem das cidades completamente tomadas por automóveis se materializa nos congestionamentos e é nitidamente refletida nos números: segundo dados do Censo de 2010, 30% da população leva mais de 1 hora no deslocamento casa-trabalho. Em 10 das principais regiões metropolitanas, entre 1992 e 2009, ocorreu aumento no tempo médio de deslocamento casa-trabalho, como mostra estudo do

Instituto de Pesquisa Econômica e Aplicada (IPEA). Segundo esse mesmo trabalho, diversos fatores podem ter contribuído para a piora nas condições de deslocamento, entre eles o aumento da frota de veículos.

Nas grandes cidades os congestionamentos não são novidade. Mas, como era de se esperar, as desigualdades também se manifestam quando se trata de problemas como esse. São Paulo, por exemplo, em 2013, ultrapassou Nova York e passou a ter a maior frota de helicópteros do mundo³. Enquanto os “players do mercado” circulam pelo ar, os trabalhadores enfrentam as piores consequências desse modelo de urbanização, buscando formas de estar próximos aos espaços onde se concentram os empregos e a renda, driblando as barreiras que se impõem à maioria da população.

Mas, além da qualidade, o problema da mobilidade também se releva os elevados preços dos transportes coletivos organizados sob o regime da concessão do poder público a empresas tradicionais familiares, geralmente organizadas em estrutura de oligopólio. Com a erosão da demanda decorrente da diminuição da atividade econômica, do desemprego, da queda da renda e da concorrência dos serviços oferecidos através dos aplicativos de celulares, as empresas concessionárias vêm sucateando frotas, diminuindo a frequência das linhas, e até mesmo abandonando concessões. Essa crise se agravou com a pandemia de COVID-19. Segundo estudo da Associação de Empresas de Transportes Urbanos (NTU), entre março de 2020 a abril de 2021, ocorreu a interrupção da prestação dos serviços por 25 operadoras e um consórcio operacional, além da demissão de 76.757 trabalhadores. No mesmo período, 13 operadoras e um consórcio suspenderam as atividades e duas operadoras, um consórcio

3 <https://veja.abril.com.br/economia/sao-paulo-ultrapassa-ny-e-tem-maior-frota-de-helicopteros-do-mundo/>

cio operacional e um sistema BRT (do Rio de Janeiro) sofreram intervenção na operação. Além disso, cinco operadoras simplesmente encerraram as atividades e quatro tiveram seus contratos suspensos. O mesmo estudo registrou também 238 movimentos grevistas atingindo 88 sistemas de transporte público por ônibus no país.

A este conjunto de problemas do lado da oferta dos serviços se somam os decorrentes da dissociação entre as tarifas e os claros sinais de empobrecimento da população em praticamente todas as metrópoles. O caráter proibitivo do valor das passagens do transporte público - atravessado pela desigualdade de renda, pela persistência do desemprego, da informalidade e da pobreza - agrava as dificuldades enfrentadas pela população para conectar a vida cotidiana ao exterior dos domicílios, bairros e comunidades, que, por sua vez, já são intensificadas por hierarquias sociais profundas e duradouras, expressas no território — uma combinação perversa entre distância física e social, como apontam Ribeiro e Ribeiro (2024, p. 1).

Dessa forma, a combinação entre condições de deslocamento, condições sociais e o alto custo das tarifas alimenta um círculo vicioso de empobrecimento e miséria urbana. Com um transporte público caro, imprevisível e insuficiente, esse serviço deixa de cumprir seu papel essencial de garantir o acesso da população às oportunidades de trabalho, educação, saúde, lazer etc. Diante dessas barreiras, em tempos recentes, parte significativa da população tem buscado soluções alternativas e, muitas vezes, precárias. O principal exemplo é a opção - muitas vezes forçada - pela motocicleta, seja de posse individual, seja por meio das plataformas de transporte individual. Trata-se de um veículo que oferece rapidez, menor custo imediato e maior flexibilidade de uso. No entanto, seu uso em massa vem acompanhado de riscos elevados: maior exposição a acidentes, endividamento relacionado à compra e manutenção do veículo, desgaste físico e

instabilidade econômica para quem depende do trabalho nos serviços de entregas.

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

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

Ao mesmo tempo, a pressão pela ocupação das áreas centrais resulta da combinação das transformações do mercado de trabalho, especialmente as ocorridas nos anos 1980 e 1990 – cujo principal traço foi o crescimento da ocupação informal, transitória ou precária, especialmente no setor de serviços, e, sobretudo

do, nos serviços pessoais e domésticos – com a reconhecida crise da mobilidade urbana e o colapso das formas de provisão de moradia. Como a renda e emprego continuam concentradas nos núcleos metropolitanos, pode-se concluir que uma das principais características da dinâmica socioterritorial nas metrópoles é também o conflito pela centralidade na ocupação e uso do solo urbano.

Observamos que nas 15 metrópoles quase três quartos dessas moradias consideradas subnormais pelo IBGE distribuem-se por um raio de até 10 quilômetros a partir dos seus Núcleos. As características destas moradias são a ilegalidade, a irregularidade, a construção em solos pouco propícios à função residencial, o adensamento da ocupação da moradia e, em muitos casos, o emprego de parcelas consideráveis da renda no aluguel.

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

Crise da Sociabilidade Urbana

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

Nos últimos anos, os dados registram uma queda acentuada na taxa de homicídios. Nas metrópoles, a taxa caiu de 35,8 homicídios por 100 mil habitantes, em 2013, para 20,3, em 2023. Nos núcleos, a taxa passa de 32,7 homicídios/100 mil para 19,4, enquanto nos entornos, cai de 30,2 para 21,2, entre esses dois anos. Em que pese a diminuição geral desse índice no conjunto das metrópoles, a taxa de homicídios de pessoas entre 15 e 29 anos permanece alta. Nas metrópoles, apesar da queda em relação à 2010, quando foi registrado 70,3 homicídios por 100 mil habitantes, a taxa registrada em 2019 foi 51,2, muito superior aos demais níveis da hierarquia urbana.

São nas metrópoles onde também é mais evidente a presença de organizações criminosas que exercem controle armado sobre o território. O caso mais emblemático mais uma vez é o Rio de Janeiro. Segundo dados sistematizados pelo Grupo de Estudos dos Novos Illegalismos da Universidade Federal Fluminense (GENI/UFF), os chamados grupos milicianos controlam 56,8% do território da cidade do Rio de Janeiro, exercendo controle sobre uma população de mais de 2,1 milhões de pessoas.

Autores que estuda o tema vêm apontando que “as milícias são uma ameaça à democracia em todas as suas dimensões” (Hirata, *et. al.*, 2022). Como exemplo, podemos mencionar o controle que tais grupos exercem sobre o transporte clandestino através de vans e similares. Esta é uma realidade muito presente no cotidiano da população de muitas partes da metrópole do Rio de Janeiro, onde o transporte é expressão do controle agressivo que esses grupos armados exercem sobre o território e a vida das pessoas.

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

Segregação Residencial e Reprodução das Desigualdades Sociais

O terceiro aspecto decorre das conexões entre a segregação residencial e os mecanismos de reprodução das desigualdades sociais. A utilização da cidade como fronteira amortizadora dos conflitos implicou na instituição de um regime dual de bem-estar, combinando as variantes “famílistico-mercantil” (Esping-Anderson, 1995) com a atuação de um Estado de bem-estar social fortemente seletivo. Foram transferidas às famílias e comunidades as prin-

cipais funções de reprodução social, ao mesmo tempo em que se instaurou a mencionada política urbana perversa de tolerância total para com todas as formas e condições de ocupação da cidade, tanto pelo capital quanto pelo trabalho. A fisionomia, a organização do território, a vida social, enfim todos os aspectos de nossa realidade urbana expressam as várias facetas desse regime de reprodução social.

Ao longo dos anos, o Observatório das Metrópoles realizou diversos estudos que constataram a existência, nos grandes aglomerados urbanos, dos efeitos concentrados da crise social decorrente da mudança no modelo de desenvolvimento. Constatamos, por exemplo, que os contextos sociais conformados pelos processos de segregação residencial e segmentação territorial tem impactos no desempenho do sistema escolar municipal. Verificamos, por exemplo, como tais contextos de precariedade do habitat urbano e isolamento das conexões com o conjunto do espaço social explicam em grande medida os baixos índices de eficácia e de equidade das escolas públicas localizadas nas metrópoles, quando comparadas com aquelas que estão em outros municípios.⁴ Observou-se, com efeito, que os resultados educacionais (Índice de Desenvolvimento da Educação Básica 2005 de 1ª e de 2ª fase) nos municípios localizados nas áreas metropolitanas foram sistematicamente mais baixos do que aqueles alcançados nos municípios não-metropolitanos. Essas constatações são surpreendentes, uma vez que as metrópoles concentram mais riqueza, renda e capacidade governamental. As diferenças são mais marcantes justamente nas regiões Sul, Sudeste e Centro-Oeste. Por exemplo, no Estado do Rio de Janeiro, a média de 2005 do IDEB de 1ª fase, ou seja, referente ao primeiro segmento do ensino fundamental, dos municípios fora

4 Ver Ribeiro e Kolinsky (2009) e Ribeiro *et al.* (2010).

essa economia paralela mobilize vultosas somas. Notícias já deram conta que as atividades econômicas exploradas pelas milícias gerem um faturamento de 280 milhões de reais por ano. No gatonet 120 milhões, no sistema de Vans 145 milhões e, gás clandestino, 16 milhões de reais.

A difusão de uma sociabilidade violenta como ordem social e suas consequências na vida coletiva prevalecente nestes territórios;

A tendência à concentração territorial dos segmentos vivendo relações instáveis com o mercado de trabalho e seu consequente isolamento sociocultural em relação ao conjunto da cidade.

Frágil Coesão Social

Os três mecanismos se reforçam mutuamente constituindo uma sociedade urbana com frágeis laços de coesão. Esta é uma das principais marcas atuais da ordem urbano-metropolitana. Observamos, em nossos estudos, evidências empíricas nesta direção. Além das já conhecidas tendências ao auto-isolamento das camadas superiores em cidadelas fortificadas – conhecidas como “condomínios fechados” –, constatamos a formação de territórios concentrando uma população que vive o acúmulo de vários processos de vulnerabilização social. São bairros periféricos e favelas onde habitam pessoas que mantêm laços instáveis com o mercado de trabalho e vivem sob condições de fragilização do universo familiar – territórios que tendem a concentrar uma espécie de “capital social negativo”, segundo a terminologia de Wacquant (1998).

Em estudo realizado pelo Observatório das Metrôpoles⁶, constatamos que o risco de jovens de 17 a 24 anos ficarem em situação de “desafiliação institucional” (ou seja, sem estudar, sem trabalhar, nem procurar ocupação) aumenta 30% se moram em bairros com forte

concentração de responsáveis por domicílios que mantenham frágeis e instáveis laços com o mercado de trabalho. E que o risco de “desproteção escolar-familiar” de crianças e jovens de 4 a 14 anos aumenta de 28%.

Conclusão: uma urgente Reforma Urbana

As metrôpoles são, portanto, ativos importantes para um projeto de desenvolvimento nacional que supere o estrutural padrão concentrador vigente até os anos 1970. Mas, elas também contêm os passivos (antigos e novos), cujas evidências mais expressivas apresentamos sinteticamente. Elas indicam prevalecerem em nossas metrôpoles uma dinâmica de fragilização da coesão social destes territórios, com impactos societários no plano da Nação. O quadro social vigente nas metrôpoles desencadeia, com efeito, mecanismos que limitam a diminuição durável das desigualdades e bloqueiam a necessária densificação das relações sociais. Podemos afirmar que as promessas de um padrão de crescimento inclusivo e homogeneizador da sociedade se confrontam como o mal-estar urbano e seus efeitos desiguais. Políticas econômicas de crescimento que se orientam apenas na utilização das metrôpoles em plataforma de exportação de *commodities* ou como palco da indústria global do entretenimento⁷ podem propiciar ciclos de expansão limitados porque condicionados a inserção volátil na divisão mundial da produção e do consumo. Estes prescindem da metrópole como espaço social e diversificado, com as suas potencialidades criativas e inovadoras. São circuitos de acumulação que demandam apenas territórios de produção ou de consumo

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

6 Ribeiro (2010).

delimitados, organizados e protegidos, podendo muito bem coexistirem com a crise social do conjunto metropolitano e seus passivos. Em nossa realidade metropolitana, isto pode significar eternizar, congelar, a dualidade do modelo urbano instaurado pela nossa industrialização subdesenvolvida.

O desafio é duplo: de um lado, construir a governabilidade das metrópoles e a política de reforma urbana que enfrente os mecanismos de des-coesão social nelas presentes. O primeiro tema implica na discussão dos seguintes temas:

Reforma Política e a Governabilidade das Metrópoles - Começemos pelo mais óbvio das razões da marcha da insensatez: a total dissociação entre o desenho da geografia política do Estado Brasileiro e as metrópoles. É imprescindível repensar o pacto federativo que inscreva as metrópoles no sistema de governo da nação. No atual quadro institucional, é pouco provável que os três níveis de governo empreendam ações de construção da governabilidade das metrópoles. O nível estadual terá pouco interesse em dotar os territórios metropolitanos de poder real, na medida em que a regra máxima é que poder somente existir se quem o detém tenha a capacidade de exercício e de acumulação de mais poder. Como disse Norbert Elias: o poder é um sistema hierárquico e quem não sobe, cai. Por outro lado, não se pode esperar dos governos municipais a capacidade de empreender ações de baixo para cima na direção de um sistema cooperativo que crie instituições públicas capazes de elaborar políticas públicas estáveis e eficientes que instaurem a governabilidade metropolitana na base da cooperação intergovernamental. A lei dos Consórcios Públicos é, sem dúvida, uma conquista jurídica recente da sociedade, mas ele apenas permite pensar ações cooperativas tópicas e temáticas, pois não cria uma autoridade pública com legitimidade para encarnar as funções de governança metropolitana. A Constituição de 1988 criou a figura do Mu-

nicípio como ente federativo, mas na prática constituiu um dilema político: os municípios não são suficientemente fortes para impor e negociar a cooperação com os governos federal e estaduais e, tampouco, suficientemente frágeis para serem objetos de políticas que prescindam na barganha político-eleitoral. O resultado é que a cooperação intergovernamental nas metrópoles depende do jogo da política de clientela e da sua racionalidade instrumental de curto prazo, incapazes de considerar interesses gerais. Também é necessário pensar como as metrópoles, como territórios economicamente relevantes e socialmente fundamentais, poderiam adquirir uma capacidade de representação no sistema político brasileiro. Prevalece no sistema político brasileiro, por diversas razões, uma dinâmica que não permite a representação deste território na Câmara Federal e nas Assembleias Legislativas. Duas expressões deste fato: a sub-representação das metrópoles nas bancadas de deputados federais e estaduais e a representação paroquial na escala municipal e interurbana, como vem mostrando várias pesquisas realizadas pelo Observatório das Metrópoles. (Rojas, 2009; Correa, 2011; Ribeiro e Correa, 2012). É importante assinalar que estamos diante de um desafio político que é próprio do fenômeno metropolitano em vários outros países. Com efeito, a pesquisa realizada por Lefèvre (2005), ao concluir um vasto balanço das experiências europeias de governança metropolitana, constatou que as "áreas metropolitanas não servem de "territórios de referência para a organização política da sociedade. Nenhum setor da sociedade, até agora, identificou as áreas metropolitanas como territórios para estruturação da representativa de seus membros. Os partidos políticos, por exemplo, têm sua base de representatividade no âmbito da província ou do Estado, mas não em nível metropolitano. Isto é claramente o que sucede na Europa e nos Estados Unidos" (Lefèvre, 2005: 222). A atrofia política das metrópoles como fenôme-

no generalizado nos Estados contemporâneos resulta de um complexo conjunto de fatores, que podem ser identificados em duas grandes categorias. Na primeira estariam os resultantes das forças de *rescaling of statehood* (Brenner, 2004) produzidas pela globalização e a neoliberalização das economias nacionais. As forças e os interesses econômicos, ao se estruturarem na dialética global-local, criam novas escalas de representação nos planos supranacional, ao mesmo tempo em que buscam se articularem com as forças presentes nas instâncias municipais. Observa-se, em consequência, a crescente incompatibilidade entre a dinâmica econômica e a dinâmica política constituída a partir da geografia institucional dos Estados Nacionais. As coalisões políticas tendem, neste quadro, a se realizarem em arenas informais e instáveis no âmbito das quais se constroem a representação política dos interesses econômicos e os pactos em torno de políticas territoriais. A segunda categoria de fatores decorre dos efeitos da dinâmica interna das metrópoles que bloqueiam a sua constituição como espaços políticos. As metrópoles são territórios marcados por dinâmicas de fragmentação social, cultural e territorial que bloqueiam o surgimento de instituições necessárias à sua transformação em comunidade política.

No médio prazo, seria virtuoso o debate das vantagens **da criação de um distrito eleitoral na escala metropolitana** que suscitasse a constituição da sua representação no sistema político brasileiro. Seria, talvez, um caminho para mobilizar forças em torno dos interesses metropolitanos e de enfrentamento da dinâmica fragmentadora resultante do clientelismo político e do seu par, a representação paroquial.

Superar o quadro da fragmentação das políticas públicas setoriais. A Marcha da Insensatez também é movida pela dinâmica da fragmentada e fragmentadora das políticas setoriais, resultado igualmente anacrônico do descompasso do desenho institucional da organização do Estado. É mais que evidente que

no quadro das metrópoles, nenhuma política pública é capaz de realizar os seus objetivos isoladamente em razão das conexões entre os objetos. Não há como realizar a provisão de moradias sem articulação com as ações públicas que se realizam no âmbito do saneamento, dos transportes, da educação etc. São muitos os exemplos de ineficácia e ineficiência das intervenções públicas pensadas e executadas na ótica da autarquia dos problemas das metrópoles para dispensar o desenvolvimento do argumento.

A médio prazo poder-se-ia repensar os **desenhos das políticas públicas setoriais** através da incorporação da dimensão territorial na fase da formulação e implementação. Ao mesmo tempo, poder-se-ia constituir instâncias de interações destas políticas, no estilo das câmaras intragovernamentais, que propiciasse a interlocução e coordenação das intervenções públicas nas metrópoles.

New Deal Metropolitano. Por último, o tema da reforma urbana. É necessário mudara o paradigma com o qual temos discutidos os problemas metropolitanos. Pelo que buscamos desenvolver no presente texto, trata-se de enfrentar os passivos acumulados nas metrópoles, mas também pensar as ações decorrentes na ótica do desenvolvimento nacional que assegurem as promessas de uma inflexão do padrão do desenvolvimento capitalista no país. Por que não pensar em um New Deal Metropolitano? Seria muito virtuoso no enfrentamento das ameaças de que nos fala Celso Furtado se pudéssemos desenhar um vigoroso programa de investimentos em habitação, transportes públicos eficientes e a baixo custo, saneamento ambiental, áreas de lazer, na reforma do habitat popular precário. Poderia responder aos imperativos colocados à sociedade brasileira de promover um novo ciclo de crescimento econômico, não mais fundado no efeito China e seu inevitável efeito perverso de reprimarização, como foi feito em ciclo recente, ou nas concessões de incentivos fiscais

aos empresários para promoverem o aprofundamento de endividamento das famílias, a exemplo dos amplos incentivos para a compra de carros.

Referências bibliográficas

- Bairoch, P. (1988). *Cities and economic development: From the dawn of history to the present*. Chicago: University of Chicago Press.
- Bonduki, N. (2021). Crise pode levar a um apagão no sistema de transporte coletivo. *Folha de São Paulo*. Disponível em: <https://www1.folha.uol.com.br/colunas/nabil-bonduki/2021/09/crise-pode-levar-a-um-apagao-no-sistema-de-transporte-coletivo.shtml>
- Brenner, N. (2004). *New state spaces: Urban governance and the rescaling of statehood*. Oxford University Press.
- Correa, F. S. (2011). Conexões eleitorais, conexões territoriais: As bases socioterritoriais da representação política na metrópole fluminense. Rio de Janeiro: Dissertação de mestrado. Universidade Federal do Rio de Janeiro.
- Dantas, E. W. C., Ferreira, A. L. & Clementino, M. L. M. (2010). *Turismo imobiliário nas metrópoles*. Rio de Janeiro: Letra Capital.
- Diniz, C. C. (2006). *Dinâmica espacial e ordenamento do território*. Brasília: CEPAL/IPEA.
- Esping-Andersen, G. (1995). O futuro do welfare state na nova ordem mundial. *Lua Nova*. (35): 73-204.
- Faria, V. (1991). Cinquenta anos de urbanização no Brasil. *Novos Estudos CEBRAP*. (29): 98-119.
- Furtado, C. (1992). *Brasil: A construção interrompida*. Rio de Janeiro: Paz e Terra.
- Hirata, D. et al. (2022). *A questão dos ilegalismos: A crescente militarização e milicialização das cidades*. In L. C. Q. Ribeiro (Org.) (364-383). Rio de Janeiro: Letra Capital.
- IBGE. (2016). *Arranjos populacionais e concentrações urbanas no Brasil*. Rio de Janeiro: IBGE.
- IBGE. (2020). *Regiões de influência das cidades 2018*. Rio de Janeiro: IBGE.
- Jacobs, J. (1969). *La economía de las ciudades*. Barcelona: Ediciones Península.
- Jacobs, J. (1986). *Cities and the wealth of nations*. Harmondsworth: Random House.
- Lefevre, C. (2005). *Governabilidad democrática de las áreas metropolitanas*. Santiago: BID.
- Machado, L. A. (2004a). *Sociabilidade violenta: por uma interpretação da criminalidade contemporânea no Brasil urbano*. In L. C. Q. Ribeiro (Org.). *Metrópoles: entre a coesão e a fragmentação, a cooperação e o conflito*. Rio de Janeiro: Perseu Abramo. .
- Machado, L. A. (2004b). *Sociabilidade violenta e ação coletiva*. Rio de Janeiro: IBASE.
- Mir, L. (2004). *Guerra civil, estado e trauma*. São Paulo: Geração Editorial.
- Moura, R. et al. (2007). *O metropolitano no urbano brasileiro*. Rio de Janeiro: Revan.
- Moura, R. (2009). Arranjos urbanos-regionais brasileiros. *Tese de doutorado*. Curitiba: UFPR.
- Moura, R. (2013). Configurações espaciais da metropolização brasileira. *E-metropolis*. (13): 29-39.
- Observatório Das Metrópoles. (2009). *Hierarquização e identificação dos espaços urbanos*. Rio de Janeiro: Letra Capital.
- Observatório Das Metrópoles. (2013). *Índice de bem-estar urbano*. Rio de Janeiro: Editorial.
- ONU-Hábitat. (2022). *World cities report 2022: Envisaging the future of cities*. United Nations. Nova York: ONU.
- Storper, M. & Venables, A. (2005). *O burburinho: A força econômica da cidade*. In C. C. Diniz & M. B. Lemos (Orgs.) (pp. 31-56). Belo Horizonte: Editora UFMG.
- Ribeiro, L. C. Q. (2012). *Nível de integração dos municípios brasileiros*. Rio de Janeiro: Observatório das Metrópoles.
- Ribeiro, L. C. Q., Rodrigues, J., & Correa, F. (2010). Segregação residencial e mercado de trabalho. *Cadernos Metrópole*. 12(20): 15-41.
- Ribeiro, L. C. Q. (2010). Desigualdades de oportunidades e segregação residencial. *Cadernos CDRH*. 23(59): 221-233.

- Ribeiro, M. G. (2025). *Desindustrialização nas metrópoles brasileiras*. In L. C. Q. Ribeiro & N. Diniz (Orgs.). *A nova urbanização dependente no capitalismo rentista-neoextrativista* (pp. 237-262). Rio de Janeiro: Letra Capital.
- Ribeiro, L. C. Q. et al. (2010). *Desigualdades urbanas e escolares*. Rio de Janeiro: Letra Capital.
- Ribeiro, L. C. & Kolinsky, M. C. (2009). Efeito metrópole e acesso às oportunidades educacionais. *EURE*. 35(106): 101-129.
- Ribeiro, L. C. Q. & CORRÊA, F. (2012). Cultura política, cidadania e representação na urbs sem civitas: a metrópole do Rio de Janeiro. *Revista Brasileira de Sociologia*. Vol. 14, Núm. 30: 156-193.
- Ribeiro, M. G. & Clementino, M. L. M. (2020). *Apresentação*. In M. G. Ribeiro & M. L. M. Clementino (Orgs.). *Economia metropolitana e desenvolvimento regional: do experimento desenvolvimentista à inflexão ultraliberal* (9-20). Rio de Janeiro: Letra Capital.
- Rojas, N. (2009). Geografia política das eleições congressuais. *Cadernos Metrópole*. 11(22): 367-384.
- Tavares, M. C. (1985). *Império, território e dinheiro*. In J. L. Fiori (Org.). (449-489). Vozes.
- Tolosa, H. (1991). *Pobreza no Brasil nos anos 80*. In J. P. R. Velloso (Org.). *Nobel* São Paulo: Editorial.
- Tuchman, B. W. (1996). *A marcha da insensatez: De Tróia ao Vietnã*. Rio de Janeiro: José Olympio.
- Veltz, P. (1996). *Mundialización, ciudades y territorios*. Buenos Aires: Ariel.
- Veltz, P. (2002). *Firmes et territoires*. Paris: École de Paris du Management.
- Wacquant, L. (2001). *Os condenados da cidade*. Rio de Janeiro: Revan.