

# URBANIZAÇÃO, METRÓPOLES E REGIÕES METROPOLITANAS: ANÁLISE DA REGIÃO METROPOLITANA DE LONDRINA

Domingos, Thiago Augusto<sup>1</sup>

## INTRODUÇÃO

Este trabalho tem como objetivo analisar o fenômeno metropolitano brasileiro enfocando a Região Metropolitana de Londrina. É necessário analisarmos o processo de urbanização do país para que seja possível compreender a configuração em rede, que, sob as escolhas realizadas pelo capitalismo através de determinados agentes sociais, acarreta na valorização de determinadas localidades em detrimento de outras, resultado da procura pela maximização dos lucros e minimização dos gastos. Desta forma há uma estruturação hierárquica na em que as metrópoles emergem como pontos centrais de produção, circulação, acumulação, comércio varejista e atacadista, inovação tecnológica, centro de produção de informações e de decisões.

A partir da urbanização também a metropolização se faz presente no território, como uma continuidade do processo histórico de urbanização, mas a partir das transformações tecnológicas no tocante ao transporte e a comunicação, é cada vez mais comum a identificação de características metropolitanas em locais distanciados das metrópoles.

O cenário urbano cada vez mais complexo suscita em desafios àqueles que pretendem analisa-lo, pois as rápidas mudanças da sociedade e o modo como essa se estrutura no território acarreta em novas indagações. Assim, a Região Metropolitana de Londrina é um objeto interessante a ser analisado, pois há diferentes interpretações a respeito da metrópole de Londrina. O destaque regional da cidade é facilmente perceptível quando analisamos dados referentes à população, economia e serviços, que segundo pesquisa realizada pelo IPEA (Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada) em 2000, a centralidade de Londrina atingiu o nível 7 de uma escala que vai até 8. As divergências quanto a realidade metropolitana da referida cidade perpassa necessariamente pela análise do cenário político nacional, pois após a promulgação da Constituição de 1988, os estados da federação passaram a ter a faculdade de instituir suas próprias regiões metropolitanas, o que acarretou em uma rápida proliferação destas, algumas extremamente díspares no tocante à influência no cenário urbano nacional.

Dessa forma, pretendemos realizar uma discussão a respeito da complexa realidade metropolitana brasileira, que atualmente se encontra dividida entre o fetiche político de elevação do *status* de determinadas localidades e a realidade de uma problemática urbana que transcende à própria cidade, tornando-se uma problemática regional.

## 1 – A URBANIZAÇÃO BRASILEIRA E A EMERGÊNCIA DAS METRÓPOLES

Urbanização e metrópole são termos polissêmicos, isto é, assumem diferentes significados a partir de diferentes autores.

A urbanização é fenômeno socioespacial que está intimamente ligado à cidade. É um processo histórico que advém da criação das primeiras cidades e se

---

<sup>1</sup> Mestrando em Geografia, Meio Ambiente e Desenvolvimento pela Universidade Estadual de Londrina – thiagodomingos2@gmail.com

mantém em constantes mudanças, que são decorrentes das próprias mudanças da sociedade, pois a cidade, assim como a urbanização, é uma expressão socioespacial da sociedade. Pode ser considerada enquanto a ação de dotar determinadas localidades de infra-estrutura típicas das cidades (como asfalto, calçamento, luz elétrica, saneamento básico, uso de automóveis, internet, televisão). O urbano é, em primeiro lugar, o espaço construído, possuindo características morfológicas que podem ser reconhecidas facilmente como urbanas o que os romanos designavam pela expressão *urbs*, contudo, além da morfologia é uma realidade social constituída por cidadãos, que os romanos chamavam de *civitas* e também é uma unidade político-administrativa que os gregos se referiam como *polis*. (CAPEL, 2003, p.10). Souza (2006, p.36) considera que a “cidade é o mundo da forma, da materialidade. O urbano é o complexo significativo da expressão territorial do modo de produção, é abstrato, mundo das funcionalidades [...]”. Lefebvre (2001, p.49) considera a cidade enquanto obra de certos agentes históricos e sociais e distingue a morfologia material da morfologia social, na qual a primeira diz respeito à cidade e a segunda ao urbano. Assim, a influência do urbano, tanto considerando sua estrutura física quanto seus aspectos sociais, transcende a cidade e leva a idéia de que mesmo as áreas rurais de grande parte do globo (relevantemente as que estão inseridas em meios que dispõem maiores aparatos tecnológicos) são, sob certos aspectos, urbanas. “O tecido urbano prolifera, estende-se, corrói os resíduos de vida agrária. Estas palavras, o ‘tecido urbano’, não designam, de maneira restrita, o domínio edificado nas cidades, mas o conjunto das manifestações do predomínio da cidade sobre o campo” (LEFBVRE, 1999, p.17 – destaques do autor).

A urbanização pode ser entendida também enquanto “a proporção da população concentrada em estabelecimentos urbanos ou como um crescimento dessa população” (DAVIS, 1977, p.14), o que difere de crescimento urbano, que remete à expansão física das cidades.

Consideramos, então, que esse processo advém do crescimento da população das cidades, que ocorre via migração campo-cidade e do aumento do crescimento vegetativo nas cidades, que acarreta no aumento da influência das cidades e do modo de vida urbano, dessa forma, transcende o espaço das cidades e influencia de forma geral a sociedade, pois a cidade é caracterizada, desde seus primórdios, por ser o centro de poder político e religioso, do comércio e da cultura.

Desde o Brasil Colônia as cidades foram importantes, pois concentravam as funções administrativas, políticas e artesanais além de ser o local em que ocorria tanto o financiamento quanto a comercialização dos bens primários que eram destinados ao mercado europeu. Segundo Maricato (2003, p.151) “nas décadas iniciais do século XX, as cidades brasileiras eram vistas como a possibilidade de avanço e modernidade em relação ao campo que representava o Brasil arcaico”, mesmo assim, o meio agrário brasileiro sempre teve um amplo destaque, pois no campo se situava, pelo menos até meados do século XX, a base da economia nacional. Contudo, as aglomerações urbanas, já no século XVIII, eram destaques no continente americano. A metrópole de Salvador, por exemplo, segundo Milton Santos (2005, p.19-22) “comandou a primeira rede urbana das Américas [...]. Na passagem do século XVIII para o século XIX, Salvador já reunia 100 mil moradores, enquanto que nos Estados Unidos nenhuma aglomeração tinha mais de 30 mil”. Na época da República Velha (1889 – 1930) o urbano era considerado como *locus* da modernidade, como expõe Carlos Nelson F. dos Santos (1986, p.60):

A sociedade brasileira em peso embriagou-se, desde os tempos da Abolição e da República Velha, com as idealizações sobre o progresso e modernização. A salvação parecia estar nas cidades, onde o futuro já havia chegado. Então,

era só vir para elas e desfrutar de fantasias como emprego pleno, assistência social providenciada pelo Estado, lazer, novas oportunidades para os filhos... Não aconteceu nada disso, é claro, e, aos poucos, os sonhos viraram pesadelos.

Mesmo assim, até a Revolução de 1930, a hegemonia agrário-exportadora, não havia sido superada, nem mesmo com a abolição da escravatura (1888) e com Proclamação da República (1889). (MARICATO, 2003, p.151). Durante a república velha a burguesia cafeeira articulava o ajustamento e a integração do país a partir de seus próprios interesses. As mudanças decorrentes da crise do capitalismo após 1929, influenciaram diretamente o sistema agro-exportador e “a Revolução de 1930 põe fim à hegemonia do café, desenlace inscrito na própria forma de inserção do Brasil no sistema capitalista internacional” (FAUSTO, 1976, p.112). Assim, “na dinâmica interna da expansão da formação econômico-social capitalista no Brasil, [...] a urbanização se determina como o subprocesso fundamental dentre os analiticamente distinguíveis nessa fase do processo inclusivo do desenvolvimento da sociedade brasileira”. (PEREIRA, 1973, p.58).

Os problemas decorrentes dessa urbanização começaram a se acentuar desde o final do século XIX e início do século XX e até hoje alguns antigos não foram subjugados, “[...] ao contrário da expectativa de muitos, o universo urbano não superou algumas características dos períodos colonial e imperial, marcados pela concentração de terra, renda e poder, pelo exercício do coronelismo ou política do favor e pela aplicação arbitrária da lei” (MARICATO, 2003, p.151).

Mas a população das cidades continuava a aumentar. O índice de urbanização que pouco se alterou entre o fim do período colonial até o fim do século XIX (com crescimento de quatro pontos percentuais de 1890 a 1920 – passando de 6,8% para 10,7% respectivamente) a partir da década de 1920 começa a ascender com maior rapidez - chegando a 31,24% na década de 1940 -, segundo Milton Santos (2005, p.25). Em um século há quase a inversão nas taxas de moradores entre o urbano e o rural “aproximadamente 10% da população era urbana no final do século XIX, no final do século XX aproximadamente 20% dela é rural” (MARICATO, 2003, p.158).

As políticas brasileiras da década de 1930 como “a regulamentação do trabalho urbano (não extensiva ao campo), incentivo à industrialização, construção da infra-estrutura industrial, entre outras medidas, reforçam o movimento migratório campo-cidade” (MARICATO, 2003, p.152), o que contribuiu para o aumento da urbanização e, assim, a taxa de crescimento populacional urbano ascendeu com maior intensidade nas décadas subseqüentes a de 1940. Durante a década de 1950 houve uma ampliação da expansão do capitalismo sobre o território brasileiro, implicando na expansão conjunta da produção industrial e do consumo assim como em uma nova divisão territorial do trabalho, alterando a rede de cidades no tocante ao tamanho, forma, conteúdo social e função dos centros urbanos, incluso a criação de novos núcleos urbanos. (CORRÊA, 1989, p.115).

Foi, contudo, a partir de meados do século XX que o país passou a ter mais habitantes nas cidades que no campo. A população urbana que totalizava 26,35%, em 1940, alcança a marca de 68,86%, em 1980 (SANTOS, 2005, p.31). Esse processo, que ainda não pode ser considerado como findado, “com o processo de industrialização, que se inicia efetivamente em meados do século XX, concentrado no Sudeste, [...] se intensifica e, já na década de 1960, a população passa a ser majoritariamente urbana” (BRAGA; CARVALHO, 2004, p.06).

No cenário agrário nacional a modernização do campo privilegiou os produtores de mais alta renda e muito dos pequenos acabaram vendendo suas terras, o

que acarretou em maciça migração campo-cidade, mais intensa que outrora, e, segundo George Martine (1991, p.10), no período de 1965-1979 quase 30 milhões de pessoas fizeram parte desse processo. Assim como expõe Broietti (2003, p.25) “a expansão do capitalismo no campo gera [...] a expansão das contradições” e contraditoriamente, o desenvolvimento do capitalismo no cenário agrário nacional reproduziu, de um lado, relações especificamente capitalistas, como o trabalhador assalariado (os “bóias-frias”) e de outro, reproduziu as relações camponesas de produção, o trabalho familiar. Os bóias-frias são trabalhadores rurais, mas residem nas cidades. Muitos dos trabalhadores que saíram do campo migraram para os maiores centros urbanos, tornando as metrópoles brasileiras mais povoadas. O resultado foi a configuração de um cenário urbano que acarretou em uma grande concentração populacional nas Regiões Metropolitanas, principalmente em São Paulo e Rio de Janeiro. De 1940 a 1980 a população das regiões metropolitanas quase dobra seu percentual em relação à população total do país de 14,98% para 28,93%, respectivamente (SANTOS, 2005, p. 85). As taxas de natalidade e mortalidade tornam ainda mais complexo esse cenário, pois as taxas de mortalidade passam de 25 por mil habitantes em 1940 para 21 em 1950 e 13 em 1960, sendo que em 1980 era de 08 óbitos por mil habitantes. As taxas de natalidade também apresentaram redução, mas em um ritmo menor: de 1940 até 1970 a taxa de natalidade brasileira era superior a 40 nascimentos para cada mil habitantes e começa a declinar a partir de então, e em 1980, a taxa passa a ser de 31,2 por cada grupo de mil habitantes ([www.ibge.gov.br](http://www.ibge.gov.br)), e continua em declínio até a atual conjuntura.

O resultado destes fatores foi a criação de uma realidade urbana com uma grande quantidade de problemas intra-urbanos e extremamente excludente. Enquanto a industrialização e a modernização da agricultura criavam, de um lado, uma classe que acumulava uma suntuosa soma de riquezas, auxiliando o país a se tornar um fenômeno econômico na década de 1970, de outro lado materializam-se no espaço urbano as desigualdades sociais. Neste cenário, a rede urbana nacional foi sendo constituída sob as transformações territoriais da economia e a partir da década de 1980

[...] no contexto da crise econômica e da paralisa do investimento industrial, o maior grau de abertura da economia brasileira estimulou uma forma distinta de articulação das economias regionais, com rebatimentos importantes sobre a urbanização e o sistema de cidades. Longe de um crescimento econômico articulado, centrado na integração do mercado nacional, e comandado a partir de São Paulo, onde se concentra a maior parte da indústria e também o maior mercado intra-industrial, tal como ocorrera nos anos 70, houve nos anos 80 um relativo deslocamento das economias regionais, com o surgimento de *ilhas de produtividade*, muitas voltadas para o comércio exterior, o que estimulou maior heterogeneidade interna da estrutura produtiva nacional, aprofundando as desigualdades inter e intra-regionais (IPEA, 2001, p.35 – destaque do autor).

A configuração das redes de cidades é resultado “das escolhas que o capitalismo, através de distintos agentes sociais, faz na busca da diminuição de custos e maximização de lucros, estabelecendo complexas vantagens locacionais” (FRESCA, 2004, p.14). Nesse sentido há a valorização de algumas cidades em detrimento de outras, surgindo assim a hierarquia urbana e a especialização funcional.

A descentralização econômica e o crescimento da agroindústria tornaram-se alternativas que acarretou em, atualmente, um crescimento populacional percentualmente em menor intensidade nas maiores metrópoles do que outrora. Isso é decorrente da complexidade da produção e da integração entre distantes locais no território nacional, assim, observamos ao mesmo tempo um fenômeno de metropolização e de desmetropolização, isto é, há repartição com outros grandes

núcleos, de novos contingentes de população urbana. O que “está se verificando é a expansão da metropolização e, paralelamente, a chegada de novas aglomerações à categoria de cidade grande e de cidade intermediária” (SANTOS, 2005, p.93). A crise econômica da década de 1980 desacelera o crescimento populacional das metrópoles, como resultado do desemprego em decorrência do reflexo da crise no setor industrial. Isso pode ser observado em São Paulo, Porto Alegre e Belo Horizonte, Rio de Janeiro e Recife e a partir de então houve o crescimento das cidades circunvizinhas às cidades pólos.

[...] nos períodos 1960/1970 e 1970/1980 o crescimento populacional dos pólos metropolitanos se dava em ordens próximas a 5%a.a. e 3,5%a.a., respectivamente, entre 1980/1991 e 1991/2000, eles declinam substancialmente, com São Paulo e Rio de Janeiro já sinalizando forte inflexão no primeiro período. Na década mais recente, alguns pólos metropolitanos passaram a crescer a taxas que chegam a ser inferiores a 1%a.a., como se constata em Recife e Porto Alegre, além de São Paulo e Rio de Janeiro (MOURA *et al.* 2004, p. 01).

A descentralização da indústria passa a configurar um novo cenário da rede urbana nacional e a partir do início dos anos de 1990 a orientação do processo de industrialização passa a responder os anseios de um mercado não mais orientado a somente ao território nacional, mas também para regiões transfronteiriças, consolidando-se cadeias produtivas principalmente no Cone Sul da América, destinada ao mercado sul-americano (IPEA, 2001, p.86).

O crescimento da aglomeração urbana de Londrina pode ser entendido, ao menos em parte, quando se considera o contexto nacional, inserido dentro do processo de desmetropolização, isto é, da diminuição do crescimento populacional das metrópoles em relação à outras áreas, como as cidades de médio porte, e das mudanças produtivas na divisão do trabalho dentro da rede urbana nacional. Contudo as mudanças na rede urbana nacional não são suficientes para explicar a existência da Região Metropolitana de Londrina e para tanto, devemos analisar os contextos da criação de regiões metropolitanas.

## **2 – AS REGIÕES METROPOLITANAS BRASILEIRAS E A REGIÃO METROPOLITANA DE LONDRINA**

A história das regiões metropolitanas brasileiras pode ser dividida em duas fases: a primeira, que data da década de 1970, faz parte da política nacional de desenvolvimento urbano e é relacionada ao processo de expansão industrial e à consolidação das metrópoles como *locus* desse processo. Nessa época, a regulação foi realizada por legislação federal e foram criadas nove regiões metropolitanas<sup>2</sup>, dentre os principais centros, particularmente as capitais dos estados e suas áreas de polarização e buscaram “à realização de serviços comuns de interesse metropolitano, de modo a constituir uma unidade de planejamento, e deveriam organizar-se sob um arcabouço

---

<sup>2</sup> As regiões metropolitanas no Brasil têm como marco jurídico a Constituição de 1967, devido “a crescente urbanização brasileira, sobretudo nas metrópoles, os problemas decorrentes de tal processo se tornaram cada vez mais visíveis” (CASTRO, 2006, p. 20-21). A Lei Complementar nº 14/1973 regulamentou as novas RMs: São Paulo, Belo Horizonte, Porto Alegre, Recife, Salvador, Curitiba, Belém e Fortaleza. Em 1974 viria a lei complementar nº 20 que, com a dissolução do estado da Guanabara, acabaria por criar a Região Metropolitana do Rio de Janeiro.

padrão estruturado em dois conselhos, o deliberativo e o consultivo” (MOURA *et al.*, 2003, p.35).

A segunda fase teve início com a promulgação da Constituição de 1988, que facultou aos estados da federação a competência de institucionalizar suas próprias regiões metropolitanas, assim, findou o modelo centralizador e autoritário, delegando maior autonomia aos estados no tocante ao planejamento regional. O texto constitucional<sup>3</sup> atribui aos estados a autonomia em instituir regiões metropolitanas, aglomerações urbanas e microrregiões. A diferença fundamental entre os dois períodos é que neste:

[...] com a elevação do município à condição de ente federado, promovendo a descentralização de competências e aumentando o número de atores políticos em cena, fatores que, dado o contexto em que ocorreram, durante a Assembléia Constituinte, foram considerados essenciais para se superar o período de autoritarismo e instaurar uma nova fase na história brasileira [...] (CASTRO, 2006, p.11).

Contudo, da mesma forma como anteriormente, o objetivo da institucionalização das regiões metropolitanas era a criação de “unidades criadas [que] deveriam integrar a organização, o planejamento e a execução de funções públicas de interesse comum” (MOURA *et al.* 2003, p.35).

A função de existência da região metropolitana, na verdade é somente administrativa. Incorre que a organização política-administrativa do Estado brasileiro compreende a União, os Estados e o Distrito Federal e os municípios, todos autônomos e amparados pela Constituição Federal. No caso das regiões metropolitanas é importante a constituição de conselhos que defendam os interesses da RM como um todo, mas não há uma polarização da administração supramunicipal. Deve-se levar em consideração que a região metropolitana não “se constitui em ente intra-estatal, situado entre o Estado e o município, na medida que não há espaço para uma nova entidade política na atual organização constitucional brasileira” (MEIRELLES *apud* TEIXEIRA, 2005, p.79). A legislação brasileira considera a descentralização do Estado e no

ordenamento jurídico brasileiro, percebe-se a consagração da região e a importância do regionalismo [...] traduzidas nas seguintes principais figuras: associações de bairro, consórcios administrativos, aglomerações urbanas, microrregiões, regiões metropolitanas, regiões administrativas e regiões de desenvolvimento” (TEIXEIRA, 2005, p.68).

A discussão a respeito da proliferação das metrópoles brasileiras da forma como vem sendo realizada atualmente, isto é, através de recursos legais em que há a criação de regiões metropolitanas sem metrópoles pode parecer uma defesa semântica ou conceitual. Na verdade, academicamente, “o pesquisador é que interpreta que alguns aspectos do real constituem o que ele denomina de ‘metrópole’ ou ‘aglomerado’ [...] tanto o conceito de metrópole como o de aglomerado urbano, por exemplo, são construções intelectuais, referências para a apreensão do real” (LENCIONI, 2006, p.42-43). Contudo, a gestão e a definição de políticas públicas para as regiões metropolitanas carecem de reconhecimento das metrópoles de uma forma geral no território brasileiro para que possam ser efetuadas. É extremamente pertinente considerar a dimensão urbano-regional no planejamento e articulação territorial

---

<sup>3</sup> Art. 25 § 3. Os Estados poderão, mediante lei complementar, instituir regiões metropolitanas, aglomerações urbanas e microrregiões, constituídas por agrupamentos de municípios limítrofes, para integrar a organização, o planejamento e a execução de funções públicas de interesse comum.

nacional e o Projeto de Lei nº 3.460/2004, de autoria do ex-deputado Walter Feldman, intitulado Estatuto da Metrópole, voltado a instituir diretrizes para a Política Nacional de Planejamento Regional Urbano e criar o Sistema Nacional de Planejamento e Informações Regionais Urbanas, visou suprir a lacuna deixada pelo texto constitucional em seu artigo 25 parágrafo 3. No capítulo III (Cap. III - Da Conceituação) do Projeto de Lei, ao buscar definir Região Metropolitana (RM), Aglomeração Urbana (AU), Microrregião (MR) e Região Integrada de Desenvolvimento Econômico (Ride) a base para as definições foi a percentagem da população em relação ao país, a taxa de urbanização dos municípios membros, percentual de População Economicamente Ativa nos setores secundário e terciário e urbanização contígua (este último considerado apenas na Região Metropolitana e Aglomeração Urbana) (BRASIL, 2004, p.3). Firkowski e Moura, contudo, observam que

No capítulo referente à conceituação (III), além das categorias constitucionais (RM, AU, MR) deveria haver abertura para outros tipos de morfologias que porventura sejam identificadas em território nacional e que tenham natureza urbano-regional (Art. 4). Nesse caso estariam inseridas espacialidades mais complexas e organizações espaciais em redes de cidades em proximidade (configurações difusas, estreitamente articuladas) (FIRKOWSKI; MOURA, 2008, p.3).

Mesmo que o projeto do Estatuto da Metrópole seja passível de críticas para que possa ser melhorado, um conjunto de leis que regulamente o desenvolvimento urbano-regional é mister para realizar uma maior integração nacional com menores desigualdades e garantir o melhor destino de investimentos públicos. É notório que com a autonomia dada aos Estados para a criação de suas regiões metropolitanas, após a Constituição de 1988, assistiu-se no país, já na década de 1990, um aumento do número das RMs, e os critérios adotados pelas constituições estaduais como não seguiram um padrão único, acarretou na criação de RMs que não conferem uma precisão conceitual, como observa Moura *et al.* (2004, p.04):

As diferentes legislações criaram unidades regionais bastante distintas e, até certo ponto, incomparáveis. Como permanecem ausentes projetos estaduais de regionalização, e diante da inexistência de critérios definidos pela Constituição Federal ou por normas específicas que traduzam conceitualmente as novas categorias espaciais a serem instituídas pelos estados e instruem demarcações e classificações regionais, a maior autonomia adquirida para promover a regionalização, inevitavelmente, vem induzindo distorções no âmbito da hierarquização dessas categorias. Embora todas as unidades apresentem um padrão de ocupação que se particulariza por transcender limites político-administrativos municipais, descrevendo manchas contínuas assentadas sobre municípios autônomos, sua delimitação não expressa contornos conexos ao fato urbano das espacialidades de aglomeração sobre as quais incidem, sequer confere aderência à precisão conceitual que identificaria a unidade metropolitana, a partir do padrão funcional, diante das demais categorias disponíveis para classificação das unidades regionais.

Devido à falta de definição de critérios, pela Constituição Federal, na identificação de regiões metropolitanas, permite que haja por parte, não somente dos estados, mas também de qualquer órgão, a utilização de parâmetros próprios. Como exemplo, o IPARDES (Instituto Paranaense de Desenvolvimento Econômico e Social), que é ligado ao governo do Paraná, “apesar de produzir dados para a RML, enquadra-a

não como uma realidade metropolitana complexa, como a de Curitiba, mas como um aglomerado urbano” (CASTRO, 2006, p.101).

A institucionalização das RMs é realizada envolvendo interesses políticos, às vezes não tão condizentes com a realidade local, incorrendo na admissão de Municípios que não têm uma identificação regional tão estreita com a região em detrimento de outros, que poderiam fazer parte. Sobre o assunto, Teixeira (2005, p.81), expõe que:

Neste aspecto, a polêmica em torno da institucionalização da região metropolitana, como simples divisão administrativa, está intimamente ligada ao questionamento de quem seria titular das funções públicas de interesse comum, ante a inexistência de uma pessoa dotada de personalidade jurídica de direito público que lhe faça as vezes. Aqui, vale registrar a disputa de poderes ou a omissão, em outros casos entre o Estado e os Municípios envolvidos na região urbana, para a prestação de tais encargos públicos à população interessada, levando em conta questões atinentes à autonomia desses mesmos entes.

Esse fato se faz presente, por exemplo, na Região Metropolitana de Londrina, onde os municípios de Bela Vista do Paraíso e Sertãoópolis e Tamarana, têm uma integração com a cidade pólo menor do que Arapongas e Apucarana, que não foram incluídas na RML, assim como podemos observar em Cunha, (2006, p.186):

A cidade de Apucarana, que tem um laço histórico com o eixo Londrina-Maringá, [...] constitui um elo importante deste eixo, acabou não fazendo parte de nenhuma das regiões metropolitanas destas duas cidades, pois, de fato, já visava à formação de sua própria região metropolitana, que incluía os municípios de Apucarana, Arapongas, Bom sucesso, Cambira, Califórnia, Jandaia do Sul, Mauá da Serra, Marilândia do Sul, Marumbi, Novo Itacolomi, Rio Bom e Sabáudia

É necessário dizermos que a essência de uma região metropolitana vai além dos critérios técnicos, mas a institucionalização de novas RMs parece estar mais ligada propriamente ao *status* de modernidade do que na seriedade de realização de um ente administrativo voltado ao planejamento e gestão integrado, necessário para um crescimento regional mais equilibrado. Castro (2006, p.38) observa que a RM, em sua essência, constitui-se como:

uma construção institucional participativa, em que diferentes atores políticos se unem para o desenvolvimento de um planejamento regional integrado, seguindo o preceito de que a união de esforços e de recursos seria a resposta para a solução de problemas que extrapolam os limites territoriais dos municípios, estendendo seus efeitos para além das jurisdições locais.

Dessa forma, a institucionalização de RMs, ao que parece, talvez necessitasse de critérios técnicos únicos para o Brasil, a fim de evitar a proliferação de Regiões Metropolitanas que não se constituem assim de fato, criadas a partir de anseios políticos e não populacionais. Contudo, no Paraná, foi realizado o Projeto de Lei Complementar nº. 408/91 que tinha como objetivo suprir esta lacuna para o Estado e buscou definir “os conceitos Região Metropolitana, Aglomeração Urbana e Microrregião, mas pelo que podemos notar com relação a Região Metropolitana de Londrina, não deve ter sido considerada” (CUNHA, 2006, p.198), pois esse Projeto de Lei considerava necessário uma aglomeração de mais de 1 milhão de habitante, realidade até hoje não consolidada.



Desta forma, é conveniente relatar sobre estudo realizado pelo Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA, 2001) que classifica as RMs em dois conjuntos, levando em consideração a hierarquia urbana: os de caráter metropolitano e aglomerações urbanas de caráter não-metropolitano.

Ambos conjuntos são sub-agrupados conforme categoria de pólos. Há também um terceiro conjunto, do entorno das regiões metropolitanas, chamadas de áreas de expansão ou colar metropolitano. Dentre as RMs polarizadas por metrópoles existem as consideradas “globais”, que têm como pólo as cidades do Rio de Janeiro e São Paulo; há as metrópoles consideradas “nacionais”, que têm como pólo as cidades de Belo Horizonte, Porto Alegre, Recife, Salvador, Fortaleza e Curitiba, além da RIDE (Região Integrada de Desenvolvimento) de Brasília; e as polarizadas por metrópoles regionais, Belém, Campinas e Goiânia. As aglomerações urbanas de caráter não-metropolitano são polarizadas por “centros regionais”, como a Região Metropolitana da Baixada Santista, Grande Vitória, Grande São Luís, Natal, Maceió, João Pessoa, Florianópolis e Londrina; e as RMs polarizadas por “centros sub-regionais”, como Maringá, Norte/Nordeste Catarinense (polarizada por Joinville), Vale do Itajaí (polarizada por Blumenau), Vale do Aço (polarizada por Ipatinga), RM Carbonífera (polarizada por Criciúma), RM do Foz do Rio Itajaí (polarizada por Itajaí) e de Tubarão (único pólo que não se enquadra nas categorias de centro regional ou sub-regional) (MOURA et.al., 2003, p.39-43)

Dentre os centros e aglomerações urbanas não-metropolitanas do país, provavelmente, a mais ímpar é a formada pelas RMs de Londrina e Maringá.

Essas aglomerações, que compõem um fenômeno espacial único, foram objeto de institucionalização por lei estadual [...] não incorporou a totalidade dos municípios que conformam a aglomeração, além de esbarrar numa inconveniência conceitual ao instituir uma unidade metropolitana num espaço onde ainda não se configuram características tipicamente metropolitanas (IPEA, 2001, p.362).

A compreensão da formação deste fenômeno espacial perpassa historicamente do projeto Metronor – Metrópole Linear do Norte do Paraná – que foi de iniciativa do governo do estado do Paraná visando implementar um projeto de desenvolvimento regional entre o eixo Londrina-Maringá. O projeto se inicia no ano de 1977 – e finda oficialmente em 1989 -, devido ao amplo crescimento econômico e populacional que o eixo apresentava nessa conjuntura.

[...] o planejamento regional esteve presente na região de Londrina e Maringá nessas duas décadas, 70 e 80, em decorrência do próprio dinamismo demográfico e econômico que esta região passou a ter nas duas décadas anteriores, 50 e 60. Este dinamismo, fruto do desenvolvimento regional capitaneado primeiramente pela cultura cafeeira e depois pelo desenvolvimento da agricultura como um todo, chamou a atenção do Governo do Estado que tomou a iniciativa de encampar este projeto que tinha por objetivo o desenvolvimento urbano e regional do eixo Londrina-Maringá (CUNHA, 2005, p.106).

Foi a partir do projeto Metronor que se fortalece o processo de formação da imagem das duas RMs do norte do Paraná. O desenvolvimento do eixo era enaltecido pela mídia local e por aqueles que participavam do projeto como uma rede que poderia em poucos anos ser totalmente urbanizada e comparável apenas as regiões de maior crescimento de algumas áreas dos Estados Unidos, como Los Angeles, por exemplo. De fato, a mídia local preponderava o crescimento econômico e populacional

do eixo, realizando um papel fundamental na construção da imagem da Metrópole Londrina. “Aqui defendemos a tese de que a representação Londrina Metrópole surge nesse momento, sobretudo, pelas reportagens do principal jornal da região” (CUNHA, 2005, p.110).

Diversas discussões poderiam ser realizadas em torno da construção da “Metrópole de Papel”, como se refere Cunha (2005) à Metrópole de Londrina. Contudo, essa região metropolitana foi a primeira do interior do país, instituída pela Lei Complementar Estadual nº 81/1998, baseado nos artigos 21 a 26 da Constituição do Estado do Paraná. Primeiramente, a RML ficou delimitada pelos municípios de Londrina, Cambé, Jataizinho, Ibiporã, Rolândia e Tamarana. As cidades de Bela Vista do Paraíso e Sertanópolis foram incluídas na RML através das Leis Complementares nº 86/2000 e nº 91/2002, respectivamente.

Londrina apresenta grande destaque no estado, exercendo na hierarquia da rede urbana da mesorregião geográfica do norte-central paranaense um nível de centralidade muito forte, atingindo o nível 7 de uma escala que vai até 8 (IPEA, 2000, p.101). Além de ponto importante na mesorregião a qual está inserida, sua influência extrapola os limites, abrangendo “inclusive áreas limítrofes nos estados de São Paulo e Mato Grosso do Sul” (CASTRO, 2006, p.72).

Através da seleção de alguns dados, podemos perceber o destaque da cidade de Londrina como pólo da região metropolitana. A população londrinense corresponde a mais de 65% da totalidade da RML, sendo que a segunda cidade mais populosa, Cambé, apresenta 13%. A taxa de urbanização também é a maior dentre as cidades, 96,9%, assim como a densidade demográfica, de 259,2 habitantes por Km<sup>2</sup>, seguida de Cambé, com 177,8 Km<sup>2</sup>. Na tabela 1 é possível visualizar os dados sobre população, taxa de urbanização, densidade demográfica em 2000 e taxa de crescimento anual no período de 1991-2000:

**Tabela 1: Taxa de população, taxa de urbanização, Taxa de Crescimento Anual (TCA) 1991-2000 e Densidade Demográfica da RML:**

<b>Municípios, RML e Paraná</b>	<b>População 1991</b>	<b>População 2000</b>	<b>participação percentual na RML</b>	<b>Taxa de urbanização 2000</b>	<b>TCA 1991-2000</b>	<b>Habitan-tes Km<sup>2</sup></b>
Bela Vista do Paraíso	15.098	15.031	2,2	92,2%	-0,05	60,9
Cambé	73.842	88.186	13,0	92,9%	1,99	177,8
Ibiporã	35.168	42.153	6,2	92,9%	2,03	141,5
Jataizinho	10.428	11.327	1,7	91,1%	0,92	67,4
Londrina	390.100	447.065	65,9	96,9%	1,53	259,2
Rolândia	43.776	49.410	7,3	90,4%	1,35	107,7
Sertanópolis	14.291	15.147	2,2	83,2%	0,65	29,58
Tamarana (1)	-	9.713	1,4	48,6%	-	23,81
<b>Total - RML</b>	<b>582.703</b>	<b>678.032</b>	<b>7,1 (2)</b>	<b>94,5%</b>	<b>1,70</b>	<b>158,1</b>
<b>Total – Paraná</b>	<b>8.448.713</b>	<b>9.958.454</b>	<b>100</b>	<b>81,4%</b>	<b>1,39</b>	<b>47,9</b>

Fonte: Censo demográfico 1991-2000, IBGE. Adaptado de: CASTRO, H. R. *A região metropolitana na federação brasileira: estudo de caso de Londrina, Paraná*, 1 2006. Dissertação (Mestrado em Ciência Política) – Instituto de Filosofia e Ciências Sociais, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, p.79.

(1) O município de Tamarana foi desmembrado de Londrina no ano de 1997, o que justifica a falta dos dados.

(2) Percentual da RML em relação ao estado do Paraná.

Ao que se refere à economia da RML, Londrina tem um destaque também muito acentuado. Dos 75 bancos instalados em 2003, 52 se encontravam em Londrina e de toda operação de crédito realizada na região, 80% foram feitas na cidade pólo; na educação (considerando as escolas de nível fundamental médio e superior) 66,63% das matrículas de 2003 também se concentravam em Londrina; na saúde, dos 2.048 leitos hospitalares, em 2002, 73,82% eram ofertados na cidade pólo, além de 71,81% dos estabelecimentos de saúde (CASTRO, 2006, p.75).

Estes dados apresentados são suficientes para enfatizar a importância da cidade pólo da RML. Dessa forma, como temos legalmente definida a RML é necessário que haja por parte do poder público um grande esforço para que realização de um planejamento integrado do desenvolvimento econômico e social, no transporte metropolitano, projetos voltados ao planejamento integrado em saneamento básico, coleta de lixo, abastecimento de água, aproveitamento dos recursos hídricos e controle da poluição ambiental, assim como descrito no art. 5º da Lei Complementar nº 81/1998 e também da segurança pública e outros anseios da população, pois, como já colocado alhures, a função de existência de uma RM é puramente administrativa.

É necessário o reconhecimento dos problemas intra-urbanos dos municípios que compõem a RM, pois “o interesse do Município, individualmente considerado, está inevitavelmente ligado ao interesse regional” (TEIXEIRA, 2005, p.86) e nos leva a ilação de que os interesses municipais não se contrapõem ao regional, mas ao contrário, normalmente são complementares.

Todavia, a importância do planejamento integrado não parece estar na pauta dos governos municipais do país como um todo. “Considerar o município vizinho como um parceiro para o desenvolvimento de atividades de interesse comum não parece ser a tônica no caso brasileiro” (CASTRO, 2006, p.32). Na RML até hoje, mais de dez anos após sua institucionalização, os avanços no planejamento integrado estão muito aquém do necessário. Para a realização deste artigo foram utilizados dois trabalhos acadêmicos (uma dissertação de mestrado<sup>4</sup> defendida em 2006 e uma tese de doutorado<sup>5</sup> defendida em 2005) que criticaram a morosidade do poder público em suas ações (ou inércia) para efetivação de políticas que visem o desenvolvimento da RML. Mas esse cenário aponta para uma inflexão, pois os conselhos estão se estruturando, mesmo que tardiamente e os maiores avanços são notados no tocante a integração do transporte público entre os municípios membros.

É necessário que haja, por parte do poder público, ampla mobilização para que os primeiros passos do planejamento integrado da RML sejam dados com segurança e visando a participação da população. O eixo Ipirorã-Londrina-Cambé encontra-se atualmente conurbado, desta forma tem-se um local de prioridade de investimentos, mesmo porque a conurbação acarreta problemas específicos, principalmente em infra-estrutura.

Outro ponto de grande importância para o planejamento integrado é ligado ao sistema de transporte metropolitano, pois o fluxo entre as cidades é grande,

---

<sup>4</sup> CASTRO, Henrique Rezende de. *A região metropolitana na federação brasileira: estudo de caso de Londrina, Paraná*, 2006. Dissertação (Mestrado em Ciência Política) – Instituto de Filosofia e Ciências Sociais, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro.

<sup>5</sup>CUNHA, Fábio César Alves da. *A metrópole de papel: a representação “Londrina Metrópole” na institucionalização da Região Metropolitana de Londrina*, 2005. Tese (Doutorado em Geografia) – Curso de Pós-Graduação em Geografia, UNESP, Presidente Prudente.

principalmente das cidades menores ao pólo. E é justamente essa a discussão que está sendo realizada com mais afinco atualmente. As reuniões da Coordenadoria da Região Metropolitana de Londrina (COMEL), como registrado nas atas de 15/05/1007, 05/06.2007 e 02/07/2007, foram realizadas com a presença de prefeitos e/ou seus representantes, para relatar a problemática que envolve o transporte intra-metropolitano, contudo sem avanços práticos ainda, pois atualmente estão em fase de estudo e levantamento dos anseios dos municípios sobre o assunto.

Os deslocamentos pendulares intra-região metropolitana carecem atenção para que o desenvolvimento ocorra de forma não caótica como ocorreram nos maiores centros urbanos brasileiros, como São Paulo e Rio de Janeiro. É preeminente levar em consideração que a possibilidade de em um futuro, talvez não muito distante, Londrina possa se inserir na rede urbana nacional como uma realidade metropolitana complexa, onde a conurbação possa ocorrer dentre outras cidades.

Através da ampliação das redes de transporte e da modernização da comunicação é possibilitada a criação de condições de maior fluxo, o que denota uma infra-estrutura capacitada a abarcar essas mudanças. Esse fluxo deve ser entendido como não apenas como fluxo de pessoas, mas também de capital, mercadoria, serviços, assim como a comunicação deve ser considerada em sentido amplo. Dessa forma, a escolha do local de moradia (facultado àqueles que podem pagar) pode ser realizada a uma grande distância do local de trabalho, por exemplo. Uma rede viária de qualidade permite que haja a escolha, por alguns, de trabalhar ou estudar em uma grande cidade e optar pela moradia em uma cidade próxima de pequeno tamanho, onde os índices de violência são relativamente mais baixos, onde não há problemas de engarrafamentos, onde possa criar seus filhos sem as maiores preocupações que as cidades grandes impõe.

Contudo os deslocamentos pendulares não são apenas uma escolha dos mais aquinhoados, mas como os aluguéis são mais baixos normalmente em cidades com menor número de habitantes (pela própria lógica da oferta e da procura), populações menos aquinhoadas podem se ver inseridas no fenômeno do deslocamento pendular também por necessidade. A oferta de empregos em centros menos populosos também tendem a ser menores, assim como os salários. Dessa forma, os deslocamentos pendulares não são prioridades de uma classe ou outra, mas a forma como ela ocorre sim, pois aos mais economicamente favorecidos existe a possibilidade do deslocamento individual em veículo próprio, o que não ocorre com aqueles que não podem comprar nem manter a manutenção de um veículo automotivo, havendo a necessidade de se deslocarem utilizando os sistemas públicos de transporte que, não raramente, são precários.

Com a popularização dos automóveis e aumento da frota de ônibus o fator tempo pode ser mais importante que os custos dos transportes. Deslocamentos dentro de uma cidade onde o trânsito normalmente é lento e engarrafado pode levar mais tempo que se deslocar de uma cidade à outra, como o estudo de Miglioranza (2005, p.55) aponta sobre a cidade de Valinhos: “[...] modernas rodovias permitem rápido acesso às cidades próximas e sem problema de engarrafamento. Em muitos casos, o deslocamento de Valinhos a Campinas ou de Valinhos a São Paulo é mais rápido do que o deslocamento dentro destas grandes cidades”.

São necessários amplos estudos na identificação das prioridades de investimentos, mesmo porque os recursos, como de praxe na política nacional, são escassos. Urge agora um cenário que aponta ao desenvolvimento efetivo das políticas referentes à RML e a participação de entidades, como universidades, associações de bairros, prefeituras e da sociedade civil em geral, é preeminente para que os anseios de melhora sejam alcançados.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Como foi observado, as regiões metropolitanas no Brasil vem atravessando um período diferenciado desde a promulgação da Carta Magna de 1988, devido a autonomia dada aos estados para definição de suas próprias regiões metropolitanas, acarretando em realidades metropolitanas desiguais principalmente no que se refere aos municípios conurbados e quantidade populacional. Londrina se insere neste contexto como na verdade uma aglomeração urbana de caráter não-metropolitano polarizado por um importante centro regional.

A Região Metropolitana de Londrina é uma realidade legal há quase dez anos, mas os esforços em torno de uma política de planejamento e gestão integrada entre os municípios que a compõe até hoje não avançaram muito na prática.

Mesmo que esta não seja uma região metropolitana complexa como São Paulo, Rio de Janeiro ou Porto Alegre os problemas advindos da aglomeração urbana podem se agravar com o aumento populacional na região e como a função da existência de uma região metropolitana é administrativa, urge a necessidade de que haja um comprometimento do poder público para realização do planejamento e gestão regional, cenário que aparenta estar adentrando em uma inflexão.

Essas mudanças na realidade metropolitana brasileira tornam as análises mais complexas e podem resultar em maiores dificuldades para a própria administração das unidades regionais, pois as grandes diferenças entre as regiões metropolitanas institucionalizadas dificultam a atuação do governo federal no tocante ao planejamento e uniformidade das ações.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BRAGA, Roberto; CARVALHO, Pompeu Figueiredo de. Cidade: Espaço da Cidadania. In: GIOMETTI, Analúcia Bueno dos Reis; BRAGA, Roberto (orgs.). *Pedagogia cidadã: cadernos de formação de ensino: Ensino de Geografia*. São Paulo: UNESP – PROPP, 2004. Disponível em: <<http://www.rc.unesp.br/igce/planejamento/publicacoes/TextosPDF/rbraga11.pdf>>. Acesso em 10 jul. 2006.

BRASIL. Constituição (1988). *Constituição da República Federativa do Brasil*. Brasília, DF, 1988.

BRASIL. Projeto de Lei nº 3.460/2004. Institui diretrizes para a Política Nacional de Planejamento Regional Urbano, cria o Sistema Nacional de Planejamento e Informações Regionais Urbanas e dá outras providências. Disponível em: <<http://www.walterfeldman.com.br/pdf/metropole.pdf>> Acesso em: 15 jan. 2009.

BROIETTI, Marcos Henrique. *Os assalariados rurais temporários da cana*. [S.l.]: CUT; APEART, 2003.

CAPEL, Horácio. A Modo de Introducción: los Problemas de las Ciudades. *Urbs, Civitas Y Polis*. Coleção Mediterrâneo Econômico no. 3: Ciudades, arquitectura y espacio urbano. Almeria: Fundacion Cajamar, 2003. p. 09-22.

CASTRO, Henrique Rezende de. *A região metropolitana na federação brasileira: estudo de caso de Londrina, Paraná, 2006*. Dissertação (Mestrado em Ciência Política) – Instituto de Filosofia e Ciências Sociais, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro.

CORRÊA, Roberto Lobato. Hinterlândias, Hierarquias e Redes: Avaliação da Produção Geográfica Brasileira. *Revista Brasileira de Geografia*, Rio de Janeiro, v. 51, n. 3, p.113-138, jul./set. 1989.

CUNHA, Fábio César Alves da. *A metrópole de papel: a representação “Londrina Metrópole” na institucionalização da Região Metropolitana de Londrina, 2005*. Tese (Doutorado em Geografia) – Curso de Pós-Graduação em Geografia, UNESP, Presidente Prudente.

DAVIS, Kingsley. A urbanização da humanidade. In: DAVIS, Kingsley *et al.* *Cidades: a Urbanização da Humanidade*. Rio de Janeiro: Zahar, 1977, p.13-35.

FAUSTO, Boris. *A Revolução de 1930: Historiografia e História*. 3°. Ed. São Paulo: 1976.

FIRKOWSKI, Olga; MOURA, Rosa. *Estatuto da Metrópole: contribuição ao debate*. 2008. Disponível em: <[http://web.observatoriodasmetrolopes.net/index.php?option=com\\_content&view=article&id=454%3Aestatuto-da-metropole-contribuicao-ao-debate&catid=34%3Aartigos&Itemid=82&lang=pt](http://web.observatoriodasmetrolopes.net/index.php?option=com_content&view=article&id=454%3Aestatuto-da-metropole-contribuicao-ao-debate&catid=34%3Aartigos&Itemid=82&lang=pt)>. Acesso em: 20 nov. 2008.

FRESCA, Tânia Maria. *A Rede Urbana do Norte do Paraná*. Londrina: Edel, 2004.

IPEA-IBGE-NESUR-IPARDES. *Configuração atual e tendências da rede urbana do Brasil*. Brasília, 2001. (Série caracterização e tendências da rede urbana do Brasil, 1).

LEFEBVRE, Henri. *A Revolução Urbana*. Belo Horizonte: UFMG, 1999.

\_\_\_\_\_. *O Direito a Cidade*. São Paulo: Centauro, 2001.

LENCIONI, Sandra. Reconhecendo Metrópoles: Território e Sociedade. In: SILVA, Catia Antonia da; FREIRE, Désirée Guichard; OLIVEIRA, Floriano José Godinho de (orgs.). *Metrópole: Governo, Sociedade e Território*. Rio de Janeiro: DP&A; Faperj, 2006. p.41-58.

MARICATO, Hermínia. Metrópole, legislação e desigualdade. **Estudos Avançados**, São Paulo, v. 17, n.48, 2003. Disponível em: <[http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0103-40142003000200013&Ing=em&nrm=iso](http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0103-40142003000200013&Ing=em&nrm=iso)>. Acesso em: 16 out. 2006.

MARTINE, George. A trajetória da modernização agrícola: a quem beneficia? *Lua Nova Revista de Cultura e Política*, São Paulo, n.23, p.7-37, mar. 1991.

MIGLIORANZA, Eliana. *Condomínios fechados: localizações de pendularidade: Um estudo de caso no município de Valinhos, SP*. Dissertação (Mestrado em Demografia) –

Departamento de Sociologia do Instituto de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade Estadual de Campinas, Campinas.

MOURA, Rosa *et al.* Brasil metropolitano: uma configuração heterogênea. *Revista paranaense de desenvolvimento*, Curitiba, n.105, p.33-56, jul./dez. 2003.

\_\_\_\_\_. A realidade das áreas metropolitanas e seus desafios na federação brasileira: diagnóstico socioeconômico e da estrutura da gestão. In: SEMINÁRIO INTERNACIONAL O DESAFIO DA GESTÃO DAS REGIÕES METROPOLITANAS EM PAÍSES FEDERATIVOS, 2004, Brasília. Disponível em: <[http://www.observatoriodasmetrolopes.ufrj.br/download/rms\\_brasil.pdf](http://www.observatoriodasmetrolopes.ufrj.br/download/rms_brasil.pdf)>. Acesso em: 28 jun. 2007.

PEREIRA, Luiz. Urbanização e Subdesenvolvimento. In: \_\_\_\_\_ (org.). *Urbanização e Subdesenvolvimento*. 2º.ed. Rio de Janeiro: Zahar, 1973. p. 59-78.

SANTOS, Carlos Nelson F. dos. Está na hora de ver as cidades como elas são de verdade. *BIB*, Rio de Janeiro, n.21,p.59-63, 1º Semestre, 1986.

SANTOS, Milton. *A urbanização brasileira*. 5.ed. São Paulo: Edusp, 2005.

SOUZA, Maria Adélia Aparecida de. Reconstituo a História da Região Metropolitana: processo, teoria e ação. In: SILVA, Catia Antonia da; FREIRE, Désirée Guichard; OLIVEIRA, Floriano José Godinho de (orgs.). *Metrópole: Governo, Sociedade e Território*. Rio de Janeiro: DP&A; Faperj, 2006. p.27-40.

TEIXEIRA, Ana Carolina Wanderley. *Região Metropolitana: instituição e gestão contemporânea – dimensão participativa*. Belo Horizonte: Fórum, 2005.