

Integração entre a metrópole do Rio de Janeiro e a Aglomeração Urbana de Macaé

Integration between the metropolis of Rio de Janeiro and the Urban Agglomeration of Macaé

OSÉIAS TEIXEIRA DA SILVA¹

Instituto Federal Fluminense
Macaé, Brasil

Resumo: O objetivo do presente artigo é compreender as diferentes formas de integração entre os espaços urbanos e como essas diferentes formas produzem unidades diferenciadas. A primeira modalidade de integração está relacionada aos deslocamentos cotidianos. Outra forma de integração está relacionada à formação de uma rede urbana na qual temos bens e serviços dispostos hierarquicamente, sendo que, para encontrar certos bens, moradores de cidades de menor hierarquia precisam se deslocar para cidades de maior nível hierárquico. A terceira forma de integração está relacionada a fluxos de dimensão regional, principalmente ao deslocamento de mercadorias e fluxos de pessoas que se configuram em ritmos diferenciados. Depois disso, discutimos como se dá a integração entre a metrópole do Rio de Janeiro e a aglomeração urbana de Macaé, como forma de demonstrar a maneira como o processo de integração urbana se manifesta.

Palavras-chave: integração urbana; metrópole; aglomeração urbana; Rio de Janeiro; Macaé.

Abstract: The aim of this article is to understand the different forms of integration between urban spaces and how these different forms of integration produce differentiated units. The first form of integration is related to everyday commuting. Another form of urban integration is related to the formation of an urban network in which goods and services are arranged hierarchically, and how, to find certain goods, residents of lower-ranking cities need to travel to higher-ranking cities. The third form of integration is related to regional flows, mostly the movement of goods and flows of people that take place at different times. We then

1 - Doutor em Geografia Humana pela USP. Professor do IFF, Campus Macaé. ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-4182-827X> Email: oseiasgeografo@gmail.com

discuss how the integration between the metropolis of Rio de Janeiro and the urban agglomeration of Macaé takes place to demonstrate how the process of urban integration manifests itself.

Keywords: urban integration; metropolis; urban agglomeration; Rio de Janeiro; Macaé.

INTRODUÇÃO

O processo de globalização está diretamente associado à intensificação da integração entre espaços urbanos. Muitos são os autores que, como Soja (2013), falam sobre a iminência de uma urbanização regional, na qual metrópoles e outros espaços se juntam na configuração de uma realidade que funciona como urbana, embora tenha uma escala regional. Outros autores falam em cidade difusa (DEMATTEIS, 1996) ou em urbanização extensiva (MONTE-MOR, 1994). Não é a ambição deste trabalho retomar e discutir cada uma dessas definições que representam uma verdadeira profusão de conceitos relacionados a um esforço de compreensão das transformações urbanas na atualidade. De forma geral, podemos afirmar que se trata de processos semelhantes que configuram particularidades e singularidades em cada lugar. Porém, enquanto em alguns casos é ressaltada a morfologia dispersa das aglomerações urbanas, em outros, como se dá com a ideia de urbanização regional, o que se ressalta é o fato de que temos aglomerações de dimensão regional, mas integradas como áreas urbanas. Quando falamos em urbanização regional (SOJA, 2013), megarregiões (SASSEN, 2007) ou cidades regiões globais (SCOTT *et al.*, 2001) estamos nos referindo a esse aspecto do processo de transformações urbanas contemporâneas: aglomerações urbano-regionais, complexas e heterogêneas, mas que encontram sua unidade a partir da ideia de integração. Ou seja, uma aglomeração só pode ser vista como uma unidade a partir do fato de que existe uma dinâmica integradora nessa aglomeração, geralmente ligada a diferentes tipos de fluxos que percorrem a aglomeração produzindo solidariedade e um tempo único entre suas diferentes partes.

O objetivo do presente artigo é compreender as várias formas de integração entre os espaços urbanos. Em outras palavras, queremos analisar como essas diversas formas de integração produzem unidades diferenciadas, segundo critérios e escalas distintas. De forma geral, identificamos três modalidades de integração urbana. Nossa objetivo é analisar essas modalidades, as modificações contemporâneas e como elas se diferenciam uma das outras. A primeira modalidade de integração está relacionada aos deslocamentos cotidianos, que se desenvolvem em aglomerações metropolitanas ou não metropolitanas, condicionadas pela re-

lação entre a divisão territorial do trabalho, a estrutura fundiária e os valores da terra nas diferentes áreas urbanas integradas. Um caso bastante comum é aquele no qual uma determinada cidade concentra atividades econômicas e imóveis de alto padrão, o que obriga a população de menor renda a morar em cidades vizinhas e se deslocar para essa cidade para trabalhar. Denominaremos a área formada por essa modalidade de integração como aglomeração urbana.

Outra forma de integração urbana está relacionada à formação de uma rede urbana na qual temos bens e serviços dispostos hierarquicamente, sendo que, para encontrar certos bens, moradores de cidades de menor hierarquia precisam se deslocar para cidades de maior nível hierárquico. Alguns tipos de bens e serviços só são encontrados na metrópole. Essa forma de integração está relacionada também à distribuição desigual dos centros de gestão do capital, em que se configura uma diferenciação entre espaços nos quais as decisões são tomadas e nos quais as decisões são cumpridas. Denominaremos a área formada a partir desses processos de “rede urbana”.

A terceira forma de integração está relacionada a fluxos de dimensão regional, que se relacionam principalmente ao deslocamento de mercadorias e de pessoas que se configuram em ritmos diferenciados, com repetição semanal, mensal ou sazonal. Esta forma de integração tem recebido grande atenção na Geografia, e recentemente há um renovado interesse sobre as regiões dentro da Geografia e áreas afins. Denominaremos a área formada a partir desses processos de integração de região.

Na primeira parte do trabalho discutiremos a integração relacionada à estruturação da vida cotidiana a partir de fluxos de pessoas a trabalho, estudo ou lazer. Buscamos demonstrar como essa forma de integração permite articular diferentes espaços urbanos e como pode ser compreendida a partir da relação com a divisão territorial do trabalho, ou seja, a forma como as diferentes atividades econômicas são distribuídas no espaço e os padrões de valorização da terra urbana. Na segunda parte discutimos a integração relacionada à formação da rede urbana e mostramos como tais redes podem ser mais ou menos densas e revelarem relações hierárquicas que envolvem o comando das operações relacionadas à gestão do capital. Também apontamos as mudanças recentes na dinâmica das redes urbanas com possibilidade de relações diretas entre metrópoles de diferentes países. No entanto, ressaltamos o fato de que as relações subjacentes ao funcionamento da rede urbana permanecem hierárquicas, uma vez que as diferenças entre centros em uma rede urbana estão relacionadas à acumulação histórica de investimentos, atividades econômicas e população em algumas cidades em detrimento de outras. Na terceira parte buscamos discutir a integração

a partir da dinâmica regional, mostrando como ela se difere tanto da integração relacionada à estruturação da vida cotidiana quanto da integração relacionada à formação da rede urbana.

Na quarta parte discutimos a integração entre a metrópole do Rio de Janeiro e a aglomeração urbana de Macaé como um exemplo de integração característica da urbanização contemporânea por ser, ao mesmo tempo, cotidiana, funcional e regional. A análise dessa integração é feita a partir de dados relacionados ao deslocamento de pessoas no transporte rodoviário e aeroviário de passageiros. A partir destes dados buscamos mostrar as diferentes facetas da integração entre essas duas áreas distintas, mas que se tornam cada vez mais articuladas no contexto da formação da megarregião Rio de Janeiro - São Paulo (LENCIONI, 2015).

FORMAÇÃO E FUNCIONAMENTO DAS AGLOMERAÇÕES URBANAS

Um elemento central para a integração cotidiana são os deslocamentos de pessoas. Boa parte desses fluxos está relacionada ao trabalho ou ao estudo e, em menor intensidade, a compras ou ao lazer. A intensidade desse tipo de deslocamento permite delimitar a formação de aglomerações urbanas. A delimitação de regiões ou áreas metropolitanas, por exemplo, depende basicamente desse elemento, uma vez que é a intensidade desse tipo de deslocamento que dá a ideia de coesão pressuposta na denominação de região metropolitana. Sobre o tema dos deslocamentos pendulares, Moura, Castelo Branco e Firkowsky (2005 p. 3) afirmam:

É importante ressaltar que, dentre os autores citados, não há uma denominação única a essa ordem de deslocamentos, na medida em que ora se referem à “migração” ora a “movimento”. Neste texto, optou-se pelo uso dos termos “movimento” ou “deslocamento” pendular, por se entender que tal dinâmica envolve um deslocamento diário e que, portanto, não implica transferência para ou fixação definitiva em outro lugar. Assim, enquanto a migração envolve mudança de residência, os deslocamentos pendulares caracterizam-se por deslocamentos entre o município de residência e outros municípios, com finalidade específica – nesta pesquisa, com base nas informações da amostra do Censo Demográfico 2000, foram consideradas as finalidades de trabalho e estudo.

Portanto, embora não exista uma padronização em relação à nomenclatura utilizada para tratar desse fenômeno, é comum o uso de termos como migração pendular, movimento ou deslocamento pendular, utilizados por diferentes autores para tratar desse fenômeno. Concordamos com as autoras na afirmação de

que o termo deslocamento ou movimento pendular é mais correto do ponto de vista teórico, já que o termo migração está fortemente ligado à ideia de mudança de residência, ou seja, um deslocamento definitivo. Em nossa compreensão, movimento e deslocamento pendular não seriam exatamente sinônimos, pois movimento seria uma visão mais geral dos deslocamentos, envolvendo múltiplas trajetórias, enquanto deslocamento se refere a uma trajetória específica, normalmente envolvendo um trajeto entre um ponto A e um ponto B pré-determinado.

Os movimentos pendulares seriam, portanto, o conjunto de deslocamentos realizados por uma determinada população, em caráter cotidiano, com diferentes motivações, embora relacionadas principalmente a trabalho ou a estudo. Esses movimentos envolvem, assim, o deslocamento entre pontos distintos no espaço geográfico. Como o espaço geográfico não é o espaço isotrópico dos economistas, esses movimentos estão sujeitos a todo tipo de restrição e contingenciamentos ligados à forma como a cidade foi historicamente produzida, os níveis de renda das pessoas que realizam o deslocamento e a sua disponibilidade para utilizar diferentes meios de transporte. Assim, a estrutura da cidade, ou de qualquer espaço urbano considerado, cria possibilidades desiguais de deslocamento, tanto em termos de tempo, quanto de custo envolvido, sendo esse diferencial também decisivo para a reprodução das desigualdades da remuneração da força de trabalho (SILVA, 2019). No entanto, no caso das aglomerações urbanas, existe outro fator essencial para a compreensão do processo de integração: a estrutura fundiária e os padrões relacionados aos preços dos terrenos e dos imóveis. Sobre o preço da terra, Ribeiro (1997, p. 39) afirma que:

(...) o fato de que a terra é um bem não produzido que, portanto, não tem valor, mas que adquire um preço. Ora, um bem não produzido não pode ter seu preço regulado pela lei da oferta, pois não há lei regulando sua oferta. É a procura que suscita o preço da terra e não o encontro no mercado de 'produtores' e 'compradores' de solo.

Portanto, o preço da terra deriva do controle exercido sobre os terrenos urbanos a partir da instituição da propriedade privada. Este controle produz a necessidade de se pagar pelo uso da terra, mesmo no caso em que os terrenos possuem uma pior localizações em termos de acesso à infraestrutura, de amenidades ou de oportunidades de emprego. Assim, toda parcela urbana, mesmo em uma área de ocupação informal, adquire um preço, que reflete, de um lado, a demanda dos diferentes agentes sociais capitalistas e não capitalistas pela terra e, de outro, a disponibilidade dessas áreas. A terra urbana, em si, já é fruto do trabalho relacionado à preparação do terreno, assim como a moradia. Assim,

podemos afirmar que o preço da terra se forma no entrecruzamento do valor relacionado ao preço da terra já urbanizada e das moradias e da renda da terra. Como aponta Silva (2022) o diferencial de renda, a diferença entre renda capitalizada atual e potencial, seria o elemento central de rentabilização do capital investido no imobiliário. Dessa maneira a transformação de usos e de conteúdo social das áreas urbanas é fundamental para a atuação do capital neste setor, pois, como aponta o autor, é apenas quando se transformam os usos e os conteúdos sociais de uma área que se ampliam as possibilidades de rentabilidade do capital no ramo imobiliário.

Qual a importância desse aspecto para a forma como a integração cotidiana se manifesta? Se levarmos em conta que o preço da terra depende da demanda por ela, especialmente da demanda dos capitalistas, que têm maior capacidade de arcar com os custos de aquisição de terrenos, e, por outro lado, que a localização possui também um valor de troca, podemos concluir que dentro de uma aglomeração conformada pela integração cotidiana os preços da terra serão extremamente díspares, dependendo da forma como essa aglomeração foi produzida. Berry, Simmons e Tenant (1963) apontam que em cidades americanas naquele período, o ponto mais elevado do preço encontra-se nas zonas mais centrais, denominado de Central Business District (CBD), locais em que se concentram os edifícios corporativos e as sedes de grandes empresas. Neste sentido, o preço da terra atinge o seu máximo na porção de zona central na qual se concentram as sedes corporativas, e a partir daí temos um decréscimo do preço da terra em direção à zona periférica do centro, tendo um novo aumento quando se aproxima dos subúrbios, mas sem chegar aos níveis encontrados no CBD.

Assim, reencontramos o papel da divisão territorial do trabalho em conjunto com o preço da terra no processo de integração cotidiana, que levam à formação de uma aglomeração urbana. A divisão territorial do trabalho decorre de padrões históricos de produção social do espaço. Assim, as atividades econômicas estão distribuídas desigualmente, o que condiciona a existência de espaços mais valorizados, tanto para instalação de atividades econômicas, quanto para instalação de residências. Isto força o aumento do preço da terra nesses locais e faz com que parte dos trabalhadores que buscam emprego nessas áreas privilegiadas não consiga pagar por uma moradia nessas mesmas áreas, tendo que, portanto, morar em cidades próximas e se deslocar cotidianamente para outras cidades em busca de trabalho e de emprego. Este tipo de relação se evidencia, por exemplo, no caso da aglomeração urbana de Macaé, na qual temos a cidade de Rio das Ostras, onde mais de 85% das pessoas que se deslocam pendularmente o fazem para a cidade de Macaé, conforme demonstra Silva (2019).

Assim, esses deslocamentos estão diretamente relacionados ao processo de divisão territorial do trabalho e à conformação de um mercado de terras no âmbito da aglomeração em formação, em que os preços dos imóveis das diferentes cidades passam a estar relacionados diretamente, tendo como referência as áreas mais valorizadas. O fato de uma aglomeração ser monocêntrica ou policêntrica – em que temos duas ou mais cidades que concentram oportunidades de emprego ou estudo –, não modifica sensivelmente a dinâmica de formação de aglomeração, embora influencie o padrão dos fluxos, que é sempre mais multifacetado e complexo no caso de aglomerações urbanas policêntricas (CLARK, 2003).

Importante dizer que, quando falamos de aglomerações urbanas formadas por uma integração cotidiana, nos referimos tanto a aglomerações metropolitanas quanto a não metropolitanas. Em ambos os casos, são espaços marcados pela intensidade de fluxos de deslocamentos pendulares, o que significa que as pessoas com frequência moram em uma cidade, mas trabalham, estudam e realizam práticas de lazer em outras. A divisão territorial do trabalho, a estrutura fundiária e o preço da terra são fundamentais para compreender a formação e o funcionamento dessas aglomerações. No entanto, as aglomerações metropolitanas, além de maior dimensão populacional e complexidade funcional, possuem papéis relacionados à gestão do capital não presentes em aglomerações não metropolitanas. Papéis esses que serão mais bem discutidos no tópico seguinte, em que trataremos sobre a integração funcional relacionada à conformação de uma rede urbana.

FORMAÇÃO E FUNCIONAMENTO DAS REDES URBANAS

Diferente do que ocorre na integração cotidiana, na integração funcional temos a formação de uma rede e não propriamente de uma aglomeração, mesmo que com forma descontínua. Na conformação da rede urbana é construído um conjunto de relações entre pessoas e empresas e entre empresas, em que a distância física ou mesmo o tempo de deslocamento não são tão importantes. A conformação da rede urbana, portanto, está também ligada a divisão territorial do trabalho, porém em uma escala mais ampla, que envolve a forma como a oferta de bens e serviços se distribui entre os centros urbanos de forma hierarquizada, devido principalmente às diferenças de tamanho demográfico e à importância econômica entre as cidades. Christaller (1966) foi um dos primeiros autores a estabelecer uma teoria para a compreensão da organização da rede urbana. Segundo Christaller (1966, p. 17):

Aqueles lugares que têm funções centrais que se estendem por uma região maior, nos quais existem outros lugares centrais de menor importância, são chamados de lugares centrais de uma ordem superior. Aqueles que têm apenas importância central local para a vizinhança imediata são chamados, correspondentemente, de lugares centrais de ordem superior e de ordem inferior. Lugares menores, que geralmente não têm importância central e que exercem menos funções centrais, são chamados de lugares centrais auxiliares.

O que a teoria dos lugares centrais apresenta é uma hierarquia encaixada de centros de maior e menor grau de centralidade. Todo centro de nível hierárquico superior também funciona como centro de nível hierárquico inferior para pessoas que vivem nesse centro urbano. O que define a centralidade de um centro são as funções centrais que abrangem uma maior área, ou seja, bens de uso menos frequente, cuja oferta atende a pessoas dentro de um amplo raio espacial, que se deslocam para o centro de maior nível hierárquico para obter bens que só são encontrados ali. Corrêa (1995) exemplifica a configuração de uma rede urbana no quadro 1.

Quadro 1: exemplo hipotético de hierarquia urbana e funções centrais

CENTROS	FUNÇÕES CENTRAIS				
metrópole regional	abcd	efgh	ijkl	mnop	qrst
capital regional		efgh	ijkl	mnop	qrst
centro sub-regional			ijkl	mnop	qrst
centro de zona				mnop	qrst
centro local					qrst

Fonte: Corrêa, 1995.

No quadro acima, temos uma hierarquia de centros em que a metrópole regional é a única que possui as funções centrais abcd, que, portanto, identificam o seu grau de centralidade, sendo funções voltadas a toda a população regional. Em cada nível hierárquico encontramos uma diversidade menor de funções centrais até o centro local, que possui funções presentes em todos os demais centros. Vejamos dois exemplos para clarificar essa questão: panificação é uma atividade que fornece um bem de consumo constante e, como tal, está presente em todos os lugares, inclusive em uma metrópole nacional, tendo sempre um alcance

espacial limitado, ou seja, cada panificação vende seu produto para os moradores do entorno. Já um hospital privado especializado em tratamento de câncer fornece um bem de uso menos frequente e maior complexidade e que, portanto, precisa de uma área espacial maior para que nela haja a quantidade de consumidores suficiente para viabilizar a existência desse serviço. Nesse último caso, o hospital de tratamento do câncer pode se localizar em uma metrópole nacional, uma vez que seu público corresponde a pessoas de todo o país, que terão mais facilidade de se deslocar à metrópole nacional devido à sua maior acessibilidade. Ou seja, uma metrópole nacional possui tanto panificações quanto hospitais de tratamento do câncer, mas é apenas esta última função central que caracteriza a centralidade de uma metrópole nacional, ou seja, uma metrópole nacional é considerada como tal apenas porque oferta alguns bens e serviços para pessoas de todo o país.

A rede urbana é um arranjo espacial com características muito específicas. Não se pode dizer que se trata propriamente de uma região ou de uma aglomeração, mas de uma rede cujo fundamento tem uma lógica topológica e não topográfica, embora esta última também possa estar presente. Lencioni (2011, p. 143) explicita as diferenças entre as lógicas topológica e topográfica no trecho a seguir:

A lógica topográfica, que permite perceber a densidade territorial dos lugares, está relacionada à distância territorial entre os lugares e tem como referência a rede de infraestrutura de circulação. A distância, nesse caso, corresponde a um intervalo de espaço e de tempo entre dois lugares e dois instantes, medido em termos de superfície do terreno e de tempo de percurso. Entre dois lugares, A e B, por exemplo, a distância é de 5 quilômetros e de 10 minutos. A lógica topológica, por outro lado, insere a distância numa lógica virtual possibilitada pela revolução da informática e das comunicações. Nesse caso, a distância entre A e B é medida apenas em intervalo de tempo dos fluxos imateriais e, no seu limite, pode chegar à instantaneidade, anulando-se o intervalo e, consequentemente, a própria distância.

Neste trabalho, utilizamos os conceitos de lógica topográfica e topológica num sentido levemente diferente da utilizada pela autora acima citada. A lógica topográfica está relacionada a um conjunto de processos que têm a distância e o tempo para percorrê-los como um elemento crucial para a tomada de decisão dos agentes e para a configuração dos resultados globais da ação desses agentes. A integração cotidiana está diretamente ligada à lógica topográfica, pois as decisões relativas à moradia estão diretamente ligadas à proximidade do emprego. De forma geral, as pessoas sempre buscarão morar próximo ao emprego, mas, caso

o custo da moradia seja muito elevado, o trabalhador será obrigado a morar em outro bairro, ou mesmo em outra cidade, e neste caso cria-se a necessidade dos deslocamentos.

Por outro lado, a lógica topológica se refere à relação virtual entre as cidades. Nesse caso, a distância física não é tão importante quanto à densidade das relações estabelecidas através de sistemas de comunicação que permitem o contato em tempo real. Ambas as integrações, cotidiana e funcional, são formadas tanto pela lógica topográfica quanto pela topológica, mas esta última é muito mais importante na formação da rede urbana. A densidade de relações virtuais entre as cidades é extremamente importante para compreendermos o papel de um centro urbano em uma rede urbana, porém, a rede urbana é também constituída de fluxos materiais, relacionados ao transporte, bem como aqueles relacionados à aquisição de bens e serviços em cidades de maior nível hierárquico. Portanto, para a definição da rede urbana dependemos fortemente da compreensão da lógica topológica, enquanto para o entendimento da aglomeração urbana dependemos fundamentalmente da compreensão da lógica topográfica.

Como a distância física não é tão importante para a formação da rede urbana, e como se trata de uma rede e não de uma região, as relações de contiguidade territorial não são tão importantes para sua formação. Isto significa que, dentro de uma rede urbana, a relação entre uma cidade A e uma cidade B, que fica a 300 km de distância, pode ser mais intensa que a relação entre A e C, cidade que fica a apenas 20 km. Isto pode se dar, por exemplo, pelo fato de A e B serem duas grandes metrópoles nacionais, fortemente ligadas aos fluxos da economia global, enquanto B é uma pequena cidade com forte produção rural destinada à cidade A.

INTEGRAÇÃO RELACIONADA À ESTRUTURAÇÃO DE FLUXOS REGIONAIS

A última forma de integração é aquela que denominamos integração regional. Essa forma de integração não se confunde com a integração cotidiana e com a integração funcional, embora esteja estreitamente ligada a elas. Enquanto a integração cotidiana se dá principalmente a partir de fluxos de pessoas que se deslocam em um espaço desigualmente integrado, em uma única divisão territorial do trabalho, a integração regional se dá tanto pelos fluxos de pessoas quanto de mercadorias, mas esses fluxos ocorrem em um ritmo diferenciado dos que integram uma aglomeração urbana. Villaça (1998, p. 20) aponta essa diferenciação no trecho a seguir:

A estruturação do espaço regional é dominada pelo deslocamento das informações, da energia, do capital constante e das mercadorias em geral – eventualmente até da mercadoria força-de-trabalho. O espaço intra-urbano, ao contrário, é estruturado fundamentalmente pelas condições de deslocamento do ser humano, seja enquanto portador da mercadoria força de trabalho – como no deslocamento casa-trabalho –, seja enquanto consumidor.

O que o autor denomina de espaço regional corresponde, grosso modo, àquilo que neste trabalho denominamos de integração regional, ou seja, uma integração entre um conjunto de territórios a partir de diferentes tipos de fluxos, principalmente fluxos de mercadorias, informações, mas também de pessoas, embora não necessariamente com um ritmo de repetição diário, que conformam uma região, ou seja, um espaço econômico e socialmente integrado, composto por diferentes espaços rurais e urbanos. Um exemplo que poderíamos citar é de uma região agrícola que produz para exportação. Essa produção, que é sempre dispersa territorialmente, se liga diretamente a um conjunto de cidades que fornecem os insumos e mesmo parte da mão de obra para as atividades agrícolas.

A região seria, portanto, um conjunto heterogêneo de espaços rurais e urbanos com fortes vínculos forjados pela divisão territorial do trabalho que permitem que essa realidade espacial funcione como uma totalidade (HAESBAERT, 1999). Se a aglomeração urbana se relaciona principalmente ao impacto da divisão territorial no preço da terra das cidades que conformam a aglomeração, a região está ligada diretamente à divisão do trabalho relacionada à produção, enquanto a rede urbana está relacionada à divisão do trabalho conexa a atividades de comércio e serviços. Em uma área de agronegócio, por exemplo, o que conforma uma região são os vínculos entre as áreas de produção agrícola moderna e as cidades que dão suporte a essa produção (ELIAS, 2020).

Sabemos que o conceito de região é um conceito caro para a Geografia, embora polissêmico e visto inclusive em alguns momentos como um conceito-obstáculo (LACOSTE, 1994). Mediante o escopo do trabalho, não pretendemos retomar o debate sobre o conceito de região, mas apenas apontar para um aspecto desse conceito, fundamental para os objetivos do presente trabalho. Uma região só é denominada como tal uma vez que funciona como unidade, unidade na diversidade, poderíamos afirmar. Se não houvesse nada que determinasse a coesão de uma determinada região, se fosse apenas uma reunião arbitrária de um conjunto de áreas heterogêneas e independentes, não faria sentido algum chamá-la de região. Haesbaert (2010, p. 23) aponta duas concepções distintas de região: “pensar em região, assim, é pensar, antes de tudo, nos processos de regio-

nalização – seja focalizando-os como simples procedimento metodológico ou instrumento de análise proposto pelo pesquisador, seja como dinâmicas efetivamente vividas e produzidas pelos grupos sociais”.

A discussão realizada neste trabalho se refere à segunda tradição do pensamento regional, ou seja, aquela que pensa a região como um resultado, sempre provisório, de um processo socioeconômico de integração, fundado em um conjunto de atividades econômicas e no deslocamento populacional que conformam uma unidade, como no exemplo citado. Fundamental para a análise da região é, portanto, a compreensão de como se dá a integração, de como se conforma uma unidade na diversidade, ou seja, de que maneira, a partir de um emaranhado aparentemente desconexo de áreas diferenciadas, podemos compreender como se forma uma região e como se configuram seus limites sempre mutantes. Do ponto de vista da geografia crítica, a região está diretamente relacionada aos mecanismos de desenvolvimento desigual presentes na economia capitalista. Neste sentido, Paasi (2004, p. 540) aponta que:

Since the 1980s and 1990s, geographers have been using region/place interchangeably (PRED, 1984), distinguishing them in terms of scale (region being the larger unit) (ENTRIKIN, 1991) or theorizing on their relations (PAASI, 1991). It has become typical to understand regions as historically contingent social processes emerging as a constellation of institutionalized practices, power relations and discourse. Region formation is one moment in the regional transformation of social practices and social consciousness that occurs at various spatial scales and within various timespans/historical scales (PAASI, 1996). The emergence of 'regions' and scales are two sides of the process of spatial differentiation, but not inevitably the same thing.

Dentro desse enfoque, portanto, a região seria um processo, ou melhor, uma determinada forma espacial resultante de um processo social de produção do espaço, processo que é contingente e sempre em devir. A região não é uma forma acabada, definitiva, mas sempre algo em permanente processo de produção e de reprodução e cujas características, resultantes da ação de inúmeros agentes sociais, podem estar se modificando no momento mesmo em que a análise aponta um conjunto de características como definidoras dela (LENCONI, 2008). A formação e a reprodução de uma região envolvem, como aponta o autor da citação acima, uma constelação de práticas institucionalizadas, ou seja, práticas localmente enraizadas junto às instituições públicas e privadas como empresas, sindicatos, universidades, etc., que em conjunto contribuem para a reprodução das características de uma região. A formação de uma região, portanto, está liga-

da à divisão territorial do trabalho da atividade produtiva bem como à existência de economias de aglomeração, mesmo que em escala muito limitada, relacionada à característica acumulativa e reforçadora dos investimentos no meio ambiente construído, bem como nas habilidades da força de trabalho.

Portanto, as regiões, mais do que simplesmente um conjunto formado por áreas urbanas e rurais e articulado por fluxos de transporte e comunicação e pelas infraestruturas que permitem os diversos tipos de deslocamento, seriam constituídas também pelo conhecimento e pelas relações que associam o conhecimento ao processo produtivo. Nesse sentido, para a configuração da região são importantes não apenas as relações comerciais, que desembocam em fluxos imateriais e materiais mediados pelo mercado, mas, também, o conjunto de relações não mercantis que permitem a difusão de conhecimentos tácitos e constroem relações de proximidade e de confiança entre os agentes sociais. Esse conhecimento especializado e local seria o grande trunfo que a região tem a oferecer às empresas multinacionais e aos investidores estrangeiros. Isto explicaria o interesse renovado do capital nas regiões e, em si, negaria o discurso sobre a homogeneização e a redução da relevância do espaço, pois o que ocorre é justamente o contrário: a diferenciação espacial se torna mais importante do que nunca com a globalização.

Apesar das críticas que possam ser feitas a essa vertente de análise, principalmente a sua tendência ao fetichismo espacial, tendendo a ver as regiões como um agente coeso, capaz de tomar decisões, Cumbers, Mackinon e McMaster (2003) colocam um elemento a mais para pensarmos a integração regional. Os autores defendem que em muitos casos o que define a integração regional não é apenas a existência de uma divisão territorial do trabalho, forjada entre diferentes áreas urbanas e rurais e viabilizada pela existência de infraestruturas de transporte e comunicação e de fluxos que articulam essas áreas, mas também pelo conjunto de conhecimentos e saberes especializados, materializado, por exemplo, nas instituições de ensino e na força de trabalho que existem na região e a tornam única do ponto de vista das possibilidades de reprodução do capital. Por outro lado, existem aquelas regiões que se caracterizam justamente pela ausência de condições para a reprodução do capital, sendo, portanto, excluídas da dinâmica capitalista, mas que continuam tendo uma dinâmica social própria como uma região.

Para tentar sintetizar a discussão até aqui realizada, podemos afirmar que todas as formas de integração discutidas nesse artigo estão relacionadas aos deslocamentos estruturados, aos fluxos. A integração cotidiana que conforma a aglomeração urbana se dá fundamentalmente a partir do deslocamento de pessoas

na condição de trabalhadores ou estudantes. A integração funcional que conforma a rede urbana se dá principalmente a partir do deslocamento de pessoas na condição de consumidores. Já a integração que conforma a região está ligada principalmente ao deslocamento de mercadorias e informações. No tópico seguinte, a partir de um caso exemplar, mostraremos como na atualidade o processo de urbanização que se dá em contexto de globalização unifica essas diferentes modalidades de integração urbana.

A INTEGRAÇÃO ENTRE A METRÓPOLE DO RIO DE JANEIRO E A AGLOMERAÇÃO URBANA DE MACAÉ

Embora não possamos aprofundar a discussão neste artigo, existe uma ampla bibliografia que discute as novas formas de arranjos urbanos que se manifestam a partir da década de 1970 dentro do contexto de ampliação do processo de globalização (MOURA, 2009; SCOTT *et al.*, 2001; SOJA, 2013, entre outros). Uma das autoras que discutem a formação de novas tipologias de arranjos urbanos e seu significado é Sassen (2007, p. 11), a partir do conceito de megarregião. Segundo a autora:

Una tendencia principal evidente en todo el mundo es la formación de escalas urbanas crecientemente grandes, las cuales en cierto momento pueden ser descritas como mega-regiones. A menudo, ellas son simplemente vistas como más de lo mismo –más personas, más paisajes urbanos interminables–. En su aspecto más elemental, la mega-región resulta del crecimiento de la población en un contexto geográfico donde ciudades y áreas metropolitanas se mezclan entre sí. Y esto, en efecto, conduce a infraestructuras interregionales, notablemente transporte y electricidad, y varias formas de planificación y coordinación regional, como puede ser observado hoy.

Portanto, o que teríamos, segundo a autora, é a formação de escalas urbanas cada vez maiores, ou seja, áreas de cada vez maior dimensão, mas com um funcionamento integrado a partir dos inúmeros fluxos que percorrem esses arranjos urbanos. Formas urbanas em escala cada vez mais ampliada e que respondem a diferentes processos de integração urbana. Essas áreas urbanas maiores não significam mais do mesmo; mas significam, ao mesmo tempo, dispersão e uma enorme concentração de mão de obra, diversamente qualificada, mercado consumidor e infraestruturas de transporte e comunicação que permitem a conexão rápida entre os mais distantes pontos da aglomeração.

No sudeste do Brasil, ao longo da Costa Atlântica, as metrópoles do Rio de Janeiro e de São Paulo constituem as principais cidades de uma megarregião. Aí se

desenvolve a urbanização regional de maior expressão do Brasil e do hemisfério sul. Da região do entorno do Rio de Janeiro, ao longo da costa, indo em direção a Juiz de Fora, penetrando pelo Vale do Paraíba e chegando à Baixada Santista, a mancha urbana, quase contínua, avança para o interior paulista, indo além de Campinas e de Sorocaba. Esta região se integra, em escala global, por meio das atividades econômicas, dos eixos de circulação viária e aérea e das redes de informação e comunicação. Existem diversos aspectos relacionados a essa integração, entre eles podemos citar, com (TUNES, 2023, p. 2):

Na megarregião Rio de Janeiro-São Paulo, nova forma urbana resultante e pressuposto do processo de metropolização do espaço, a coesão regional se dá, entre outros, pela constituição de redes de inovação que colocam essa região em destaque no país em termos econômicos e projeta a economia da megarregião e a nacional para o mundo. Assim, por meio da análise das redes de inovação como um elemento integrador da megarregião, podemos vislumbrar a relação entre os processos de globalização e metropolização constituindo o objetivo específico desse texto.

Portanto, como aponta a autora, a formação de redes de inovação é um elemento da integração desta área que concentra os principais centros de pesquisa, tecnopolos e empresas inovadoras do país (TUNES, 2023). Essa imensa área é marcada, como sempre ocorre na escala megarregional, por uma grande concentração de população e de atividades econômicas e por uma forte integração das dinâmicas produtivas, com formação de cadeias de valor que articulam atividades que se dão dentro e fora do contexto megarregional. Outro elemento da integração que cria a coesão regional dessa imensa área urbana são os fluxos aéreos (PEREIRA, 2019). Como apontado pela autora, nos aeroportos da megarregião estão os “nós centrais de uma rede corporativa estratégica para o transporte aéreo” nos quais temos a maior quantidade de fluxos aéreos, conexões e escalas. Além disso, essa megarregião concentra a gestão do capital financeiro, especialmente no caso dos fundos de investimento (SILVA, 2023). Portanto, essa megarregião é amarrada e integrada por uma multiplicidade de fluxos, possibilitada por amplas redes de infraestrutura que ali existem, formando, sem dúvida, o espaço mais denso do país, do ponto de vista das redes técnicas de transporte e de telecomunicação, sendo, dessa forma, o núcleo da região concentrada, conforme apontada por Santos (2001). Dentro desse contexto, buscamos neste artigo discutir a integração de duas áreas que compõem a megarregião em formação: a metrópole do Rio de Janeiro e aglomeração urbana de Macaé. A aglomeração urbana de Macaé, de agora em diante denominada pela sigla AUM, foi delimitada por Silva (2019) e compreende os municípios de Ma-

caé, Campos dos Goytacazes, Carapebus, Cardoso Moreira, Conceição de Macabu, Quissamã, Casimiro de Abreu e Rio das Ostras. A metrópole do Rio de Janeiro corresponde à cidade de mesmo nome.

A aglomeração urbana foi delimitada a partir da integração cotidiana, levando em conta dados de deslocamentos pendulares disponíveis nos microdados do censo 2019. Em um primeiro momento, selecionamos o conjunto de municípios das duas regiões de governo no entorno da cidade de Macaé e nas baixadas litorâneas. Em um segundo momento, selecionamos apenas os municípios que têm pelo menos 10% da sua população se deslocando pendularmente. Dentro desse subgrupo, selecionamos os municípios que têm pelo menos 20% de sua população pendular se deslocando para a cidade de Macaé, correspondendo ao grupo A de cidades. Num terceiro momento, selecionamos os municípios que têm pelo menos 10% da sua população se deslocando para o conjunto dos municípios do grupo A, constituindo o grupo B. A aglomeração urbana de Macaé foi formada pelas cidades dos grupos A e B (SILVA, 2019). A tabela 1 mostra o número de viagens de ônibus operadas por empresas regulares entre os municípios que compõem a aglomeração urbana de Macaé e a metrópole do Rio de Janeiro. Para efeito de comparação, informamos também a distância em quilômetros entre cada cidade e a metrópole do Rio de Janeiro e o número de viagens entre Rio de Janeiro e São Paulo, para que tenhamos meios de verificar se os valores podem ser considerados relativamente grandes ou pequenos.

Tabela 1: Número de viagens entre os municípios da AUM e o município do Rio de Janeiro

MUNICÍPIOS	DISTÂNCIA (EM KM)	SEG	TER	QUA	QUI	SEX	SÁB	DOM
Campos dos Goytacazes	286	33	33	30	29	29	29	32
Carapebus	214	4	4	4	4	4	4	4
Cardoso Moreira	331	5	4	4	4	4	4	5
Casimiro de Abreu	137	19	18	18	20	22	16	12
Conceição de Macabu	222	1	1	1	1	1	1	1
Quissamã	243	4	4	4	4	4	5	4
Macaé	190	55	52	52	48	55	42	46
Rio das Ostras	169	21	19	19	20	21	19	28
Total	-	142	132	132	130	140	120	132
Rio–São Paulo	435	55	55	41	39	51	42	58

Fonte: pesquisa em site de compras de empresa de ônibus realizada em setembro de 2022.

O fato da distância entre Rio de Janeiro e São Paulo ser muito maior, geralmente o dobro da distância entre as cidades da aglomeração urbana de Macaé e a cidade do Rio de Janeiro, pode a princípio parecer invalidar a comparação. O nosso raciocínio, no entanto, é de que, como se trata de empresas privadas que fazem as linhas tanto entre Rio de Janeiro e São Paulo, quanto entre a AUM e o município do Rio de Janeiro, o número de horários estaria perfeitamente alinhado à demanda. À medida que a demanda diminui, uma empresa privada rapidamente irá diminuir o número de horários, aumentando o espaço entre um horário e o seguinte. À medida que a demanda aumenta, pelo contrário, a empresa tenderá a aumentar o número de horários, diminuindo o espaço entre um horário e o seguinte. Então podemos concluir que, apesar da diferença na distância mostrada na tabela, a demanda por deslocamentos rodoviários nos dois casos considerados é semelhante.

Apenas a título de comparação, para que tenhamos uma ordem de grandeza, colocamos o número de horários de ônibus entre as metrópoles do Rio de Janeiro e São Paulo. A relação entre Rio de Janeiro e São Paulo constitui, talvez, a mais importante na conformação da megarregião Rio de Janeiro–São Paulo. Assim sendo, o número de horários de ônibus entre as duas grandes metrópoles brasileiras é uma referência importante para termos a ideia da importância da relação entre as cidades da Aglomeração Urbana de Macaé e a metrópole do Rio de Janeiro.

Um primeiro aspecto que chama a atenção é o fato de que o número de horários entre Macaé e Rio de Janeiro é quase sempre igual ou superior ao número de horários entre Rio de Janeiro e São Paulo. Este é um dado que, por si só, revela a importância da relação entre a metrópole do Rio de Janeiro e Macaé, e que esta relação se insere, de fato, em um forte processo de integração que tem elementos de integração funcional e cotidiana. O grande número de horários indica um volume muito intenso de pessoas que se deslocam cotidianamente entre essas duas cidades, seja na condição de trabalhadores ou estudantes (integração cotidiana) ou na condição de consumidores (integração funcional), e que, portanto, apesar da distância que separa as cidades, elas são fortemente integradas dentro do contexto da formação da megarregião Rio de Janeiro–São Paulo. Quando falamos de integração urbana, estamos nos referindo justamente a situações em que a distância física se relativiza e em que acontece a integração mesmo entre aglomerações urbanas muito distantes.

Temos então um número elevado de ônibus realizando a integração entre a AUM e a metrópole do Rio de Janeiro, mas um número ainda maior de veículos particulares. Segundo um relatório da ANTT, em 2019, cerca de 30 milhões de veículos cruzaram os pedágios da rodovia BR-101 no trecho entre Campos dos Goytacazes e Rio de

Janeiro. Se considerarmos os horários entre o conjunto dos municípios da AUM e a cidade do Rio de Janeiro, podemos ver que eles são sempre mais que o dobro dos horários entre Rio de Janeiro e São Paulo, o que dá a importância das relações urbanas estabelecidas entre a aglomeração e a metrópole do Rio de Janeiro. Além das ligações rodoviárias, é importante considerar também as ligações aéreas em relação à movimentação de pessoas dentro do processo de integração funcional e cotidiana entre a metrópole do Rio de Janeiro e a AUM. A tabela 2 apresenta os dados referentes ao número de viagens aéreas entre a metrópole do Rio de Janeiro e a aglomeração urbana de Macaé. Para efeitos de comparação, na última linha apresentamos o total de voos entre a cidade do Rio de Janeiro e de São Paulo.

Tabela 2: número de voos entre os municípios da AUM e o município do Rio de Janeiro

MUNICÍPIOS	SEG	TER	QUA	QUI	SEX	SÁB	DOM
Campos dos Goytacazes	14	13	13	12	12	2	6
Macaé	13	15	16	12	11	1	1
Total	27	28	29	24	23	3	7
Rio de Janeiro–São Paulo	222	173	214	229	191	193	172

Fonte: pesquisa em site de compras de empresas aéreas realizada em setembro de 2022.

A diferença entre os dados de número de voos entre Rio de Janeiro e São Paulo e a AUM e a cidade de Rio de Janeiro pode ser explicada de duas formas distintas. Em primeiro lugar, pelo fato de que a distância entre Rio de Janeiro e São Paulo é muito maior que a distância entre as cidades da AUM e a cidade do Rio de Janeiro. Nesse sentido, como o tempo de deslocamento é maior no primeiro caso, a busca por um meio de transporte mais rápido se torna evidente. Por outro lado, a relação entre a grande metrópole nacional São Paulo e a metrópole nacional Rio de Janeiro (IBGE, 2018) é fundamental para a gestão do capital público e privado, por isso existe uma grande demanda para transporte rápido entre essas cidades por parte de gestores de empresas e altos funcionários. Assim, podemos concluir que as ligações aéreas entre Rio de Janeiro e São Paulo, e o consequente deslocamento cotidiano de grande número de pessoas, contribuem, inclusive, para uma integração cotidiana entre essas duas metrópoles.

Embora em escala menor, o número de voos indica a forte integração entre a AUM e a metrópole do Rio de Janeiro, levando em conta que se trata da relação entre duas cidades médias e uma metrópole, uma vez que a distância física entre essas duas áreas e as condições das rodovias coloca ainda como necessário o deslocamento por avião no caso da necessidade de deslocamentos mais rápidos. Por outro lado, as ligações estão relacionadas principalmente a trabalho e estudo, uma vez que o número de voos cai bastante no fim de semana, sendo menor o número de voos no sábado e aumentando novamente no domingo, possivelmente devido ao retorno ao trabalho. Assim, podemos apontar uma forte ligação entre a AUM e a metrópole do Rio de Janeiro, que se configura tanto por uma integração funcional, quanto pela integração regional. Para que uma integração cotidiana se efetive em mais ampla escala, no entanto, seria necessário o desenvolvimento de sistemas de transporte de maior velocidade e com custo inferior aos normalmente encontrados no modal aeroviário. No entanto, o número de voos diários não deixa de indicar uma possibilidade real de integração cotidiana, no caso de trabalhadores com maior renda.

CONCLUSÃO

O presente trabalho buscou distinguir analiticamente as diferentes formas de integração urbana, que muitas vezes são tratadas de forma confusa e indistinta. Cada uma das formas de integração estudadas no trabalho possui princípios de integração distintos, o que significa que, para estudá-las, são necessários instrumentos metodológicos e teóricos distintos. Por outro lado, estas diferentes formas de integração se dão ao mesmo tempo e, especialmente no momento atual, de conformação de regiões urbanas cada vez mais amplas espacialmente, as megarregiões, podemos encontrar todas essas três formas de integração conformando uma determinada megarregião.

No caso específico da megarregião Rio de Janeiro–São Paulo, esta é conformada por múltiplos processos de integração urbana, sendo um destes aquele relacionado à integração entre a AUM e a metrópole do Rio de Janeiro. Podemos notar que tanto a integração cotidiana quanto a integração funcional estão fortemente presentes na conformação dessa subárea que compõe a megarregião. Os intensos fluxos rodoviários, sejam aqueles relacionados ao deslocamento de automóveis particulares, com mais de 30 milhões de veículos se deslocando por ano, o que dá uma média de 2,5 milhões de veículos por mês, sejam aqueles relacionados ao deslocamento por ônibus rodoviários, com um volume de horários superior àquele que liga Rio de Janeiro a São Paulo, dão uma ideia da intensidade da integração entre essas duas áreas. O deslocamento aeroviário, essencial

em situações em que existe a necessidade de um deslocamento mais rápido, também está presente nas duas mais importantes cidades da AUM, fazendo a integração constante entre a AUM e a metrópole do Rio de Janeiro. Assim, podemos constatar a força da integração urbana entre essas duas áreas por mais que ainda existam obstáculos a essa integração, especialmente relacionados à qualidade e ao preço dos meios de deslocamento.

Assim, a compreensão das diferentes formas de integração urbana atuais exige esforço analítico e, ao mesmo tempo, a capacidade de síntese para entender como essas diferentes formas de integração, longe de conformar áreas distintas, contribuem todas para a constituição da megarregião em formação. Desta maneira, precisamos avançar em estudos teóricos e empíricos que nos permitam compreender as diferentes formas de integração urbana e como estas se manifestam em uma determinada área urbana integrada. O objetivo deste trabalho foi justamente na direção de avançar na compreensão das formas de integração urbana e como estas auxiliam a compreender a formação da megarregião Rio de Janeiro–São Paulo, focando especialmente na integração entre a cidade do Rio de Janeiro e a AUM.

REFERÊNCIAS

- BERRY, B. J. L.; SIMMONS, J. W.; TENNANT, R. J. Urban Population Densities: Structure and Change. **Geographical Review**, v. 53, n. 3, p. 389-405, 1963.
- CAMILO PEREIRA, A. P. Ponte-aérea Rio de Janeiro-São Paulo no Contexto da Megarregião: a dinâmica da fluidez aérea seletiva no território brasileiro. **Boletim Goiano de Geografia**, v. 39, p. 1-21, 2019.
- CHRISTALLER, W. **Central Places in Southern Germany**. New Jersey: Prentice Hall, 1966.
- CLARK, W. A. V. Monocentric to Policentric: new urban forms and old paradigms. In: BRIDGE, Gary; WATSON, Sophie (org.). **A companion to the city**. Hoboken: John Wiley & Sons, 2003. p. 141-154.
- CORRÊA, R. L. **O Espaço Urbano**. São Paulo: Ática, 1995.
- CRANE, R. Is There a Quiet Revolution in Women's Travel? Revisiting the Gender Gap in Commuting. **Journal of the American Planning Association**, v. 73. n. 3, 2007.

CUMBERS, A.; MACKINNON, D.; MCMASTER, R. Institutions, Power and Space: assessing the limits to institutionalism in economic geography. **European Urban and Regional Studies**, v. 10, n. 4, p. 325-342, 2003.

DEMATTÉIS, G. Suburbanización y periurbanización: ciudades anglosajonas y ciudades latinas. In: MONET, François-Joseph; HIERNAUX, Daniel (Org.). **La urbanización marginal**. Barcelona: Oikos-Tau, 1998. p. 109-133.

ELIAS, D. A Região Metropolitana como Recorte Espacial para Estudos sobre o Agronegócio: questões de método e metodologia. **Boletim Goiano de Geografia**, v. 40, n. 1, p. 1-28, 2020.

HAESBAERT, R. Região, Diversidade Territorial e Globalização. **Geographia**, v. 1, n. 1, p. 53-70, 1999.

HAESBAERT, R. **Regional-Global**: dilemas da região e da regionalização na geografia contemporânea. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2010.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Regiões de Influência das Cidades (REGIC)**. Rio de Janeiro: IBGE, 2008.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Regiões de Influência das Cidades**. Rio de Janeiro: IBGE, 2018. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/geociencias/cartas-e-mapas/redes-geograficas/15798-regioes-de-influencia-das-cidades.html>. Acesso em: 2 maio 2023.

LACOSTE, Y. **A Geografia, Isso Serve, em Primeiro Lugar para Fazer a Guerra**. São Paulo: Papirus, 1994.

LENCIONI, S. A Metamorfose de São Paulo: o anúncio de um novo mundo de aglomerações difusas. **Revista Paranaense de Desenvolvimento**, n. 120, p. 133-148, jan. / jun., 2011.

LENCIONI, S. Concentração e centralização das atividades urbanas: uma perspectiva multiescalar: reflexões a partir do caso de São Paulo. **Revista de Geografia Norte Grande**, n. 39, p. 7-22, maio 2008.

LENCIONI, S. Urbanização difusa e constituição de megarregiões: o caso de São Paulo–Rio de Janeiro. **E-metropolis: revista eletrônica de estudos urbanos e regionais**, Rio de Janeiro, v. 6, n. 22, p. 9-18, 2015.

MONTE-MOR, R. L. M. Urbanização extensiva e lógicas de povoamento. In: SANTOS, Milton; SOUZA, Maria Adélia Aparecida de; SILVEIRA, Maria Laura (Org.). **Território: globalização e fragmentação**. São Paulo: Hucitec: ANPUR, 1994. p. 169-183.

MOURA, R. **Arranjos Urbano-regionais no Brasil:** uma análise com foco em Curitiba. Tese (Doutorado em Geografia). Programa de Pós-Graduação em Geografia, UFPR, Curitiba, 2009. Curitiba: UFPR, 2009.

MOURA, R.; CASTELLO BRANCO, M. L. G.; FIRKOWSKI, O. L. de C. Movimento Pendular e Perspectivas de Pesquisas em Aglomerados Urbanos. **São Paulo em Perspectiva**, v. 19, n. 4, p. 121-133, out. /dez. 2005.

PAASI, A. Place and Region: looking through the prism of the scale. **Progress in Human Geography**, v. 28, n. 4, p. 536-546, 2004.

RIBEIRO, L. C. Q. **Dos Cortiços aos Condomínios Fechados:** as formas de produção da moradia na cidade do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1997.

SANTOS, M. **O Espaço Dividido:** os dois circuitos da economia urbana dos países subdesenvolvidos. São Paulo: Edusp, 2004.

SASSEN, S. El Reposicionamiento de las Ciudades y Regions en una Economía Global: ampliando las opciones de políticas y gobernanza. **Revista Eure**, v. 33, n. 100, p. 5-26, 2007.

SCOTT, A. J.; AGNEW, J.; SOJA, E. W.; STORPER, M. Cidades-regiões globais. **Espaço e debates**, v.23, n.41, p 11-25, 2001.

SILVA, O. T. Financeirização e Concentração Espacial dos Fundos Financeiros na Megarregião Rio de Janeiro-São Paulo. **Ateliê Geográfico**, v. 17, n. 2, p. 324–342, 2023.

SILVA, O. A. dos S. J. O processo de integração urbana em discussão: o papel dos deslocamentos pendulares na conformação de uma aglomeração urbana não metropolitana. **Espaço e Economia: Revista Brasileira de Geografia Econômica**, Rio de Janeiro, n. 16, p. 1–27, 2019.

SOJA, E. W. Para Além da Pós-metropolis. **Revista UFMG**, v. 20, n.1, jan. / jun., 2013.

TUNES, R. Globalização e metropolização: uma análise das redes de inovação na formação da megaregião brasileira (Rio de Janeiro-São Paulo). **Ikara. Revista de Geografias iberoamericanas**, n. 3, p. 1-20, 2023.

VILAÇA, F. **Espaço Intra-urbano no Brasil**. São Paulo: Editora Studio Nobel, 1998.

Recebido em: 13 jun. 2024. Aceito em: 29 abr. 2025.