



**UNIVERSIDADE FEDERAL DA BAHIA
INSTITUTO DE GEOCIÊNCIAS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA**



MAINA PIRAJÁ SILVA

**O PAPEL DIRIGENTE NAS REGIÕES METROPOLITANAS
DE SALVADOR, RECIFE E FORTALEZA:
DINÂMICAS E LIMITAÇÕES**

**Salvador - BA
2017**

MAINA PIRAJÁ SILVA

**O PAPEL DIRIGENTE NAS REGIÕES METROPOLITANAS
DE SALVADOR, RECIFE E FORTALEZA:
DINÂMICAS E LIMITAÇÕES**

Tese de Doutorado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Geografia, da Universidade Federal da Bahia, como requisito para obtenção do título de Doutora em Geografia.

Orientadora: Profa. Dra. Barbara-Christine Nentwig Silva

**Salvador - BA
2017**

Modelo de ficha catalográfica fornecido pelo Sistema Universitário de Bibliotecas da UFBA para ser confeccionada pelo autor

Silva, Maina Pirajá
O papel dirigente nas regiões metropolitanas de Salvador,
Recife e Fortaleza: dinâmicas e limitações / Maina Pirajá Silva.
-- Salvador, 2017.
295 f. : il

Orientadora: Barbara-Christine Nentwig Silva.
Tese (Doutorado - Geografia) -- Universidade Federal da
Bahia, Instituto de Geociências, 2017.

1. Regiões metropolitanas. 2. Geografia urbana. 3. Gestão
empresarial e pública. 4. Centralidade. I. Silva, Barbara-
Christine Nentwig. II. Título.

TERMO DE APROVAÇÃO

O PAPEL DIRIGENTE NAS REGIÕES METROPOLITANAS DE SALVADOR,
RECIFE E FORTALEZA: DINÂMICA E LIMITAÇÕES

MAINA PIRAJÁ SILVA

BANCA EXAMINADORA

Barbara-Christine Marie Nentwig Silva

Profa. Dra. Barbara-Christine Marie Nentwig Silva (Orientadora)
Programa de Pós-Graduação em Geografia (UFBA), Brasil

Pedro de Almeida Vasconcelos

Prof. Dr. Pedro de Almeida Vasconcelos
Programa de Pós-Graduação em Geografia (UFBA); Brasil

Antonio Angelo Martins da Fonseca

Prof. Dr. Antonio Angelo Martins da Fonseca
Programa de Pós-Graduação em Geografia (UFBA), Brasil

Inaiá Maria Moreira de Carvalho

Profa. Dra. Inaiá Maria Moreira de Carvalho
Programa de Pós-Graduação em Políticas Sociais e Cidadania (UCSal), Brasil

Silvana Sá de Carvalho

Profa. Dra. Silvana Sá de Carvalho
Programa de Pós-Graduação em Planejamento Territorial e Desenvolvimento Social (UCSal), Brasil

Aprovada em Sessão Pública de 02 de agosto de 2017

*Às pessoas importantes em minha
vida pessoal e acadêmica.*

AGRADECIMENTOS

Agradeço a dedicação, compreensão e encorajamento das minhas irmãs Maiana Pirajá e Karina Pirajá.

À minha orientadora Professora Dra. Barbara-Christine Nentwig Silva e ao Professor Dr. Sylvio Bandeira de Mello e Silva (*in memoriam*) pelas doutrinas e estímulos.

Aos componentes da banca, primeiro aos professores que fizeram parte da qualificação de projeto, que me deram um grande suporte, o Prof. Dr. Pedro de Almeida Vasconcelos e a Profa. Dra. Inaiá Maria Moreira de Carvalho. Agradeço também aos professores que fizeram parte da minha banca final, o Prof. Dr. Angelo Martins da Fonseca e a Profa. Dra. Silvana Sá de Carvalho.

Manifesto ainda a minha gratidão aos colegas que foram muitos e aos amigos que fiz na Universidade Federal da Bahia (UFBA), depois de ter feito licenciatura, bacharelado, mestrado e doutorado na instituição. Em especial, aos amigos da graduação que tenho contato até hoje e a minha turma de doutorado, onde fiz novos amigos.

Além desses, agradeço à Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado da Bahia (FAPESB) pelo apoio, e aos funcionários e professores do Departamento de Geografia e do Instituto de Geociência da UFBA, pelos ensinamentos e atenção.

RESUMO

As regiões metropolitanas do Brasil, sobretudo as metrópoles, são os centros onde são tomadas as decisões político-administrativas e de gestão com ação em toda sua área de influência, através das instituições públicas, empresas, indústrias e organizações sociais sediadas nessas regiões. A função de comando e as atividades concentradas nesses locais refletem na organização socioespacial e nas suas dinâmicas produtivas, pois as mesmas centralizam a oferta de bens e serviços para suas regiões complementares, o que influencia diretamente nos empregos, impostos, mobilidade urbana, saneamento, segurança, habitação, saúde, educação, ordenamento do uso do solo etc. Em contrapartida, algumas regiões metropolitanas não são capazes de transmitir sua influência para toda sua rede urbana, perdendo espaço para outras regiões metropolitanas regionais e nacionais, o que as tornam centros incompletos de gestão do território. Nesse sentido, o objetivo deste trabalho é analisar e comparar o papel dirigente nas maiores regiões metropolitanas do Nordeste do país: Salvador, Recife e Fortaleza, em uma análise intermetropolitana e intrametropolitana, ponderando o perfil da gestão em seus territórios, identificando suas dinâmicas e limitações a partir da localização, organização espacial e centralidade das grandes empresas e indústrias, empresas de alto crescimento, gazelas e das sedes das maiores e melhores empresas do país, além dos serviços de média e maior complexidade, por meio do setor educacional, saúde, mobilidade, atividades bancárias e financeiras, consulados e órgãos federais. O trabalho está fundamentado nos conceitos de rede urbana, centralidade, organização espacial e governança urbana e metropolitana, além de estar embasado, com adaptações, na teoria de localização quaternária de Semple e Phipps. Do ponto de vista metodológico, a pesquisa empregou como método de abordagem o hipotético-dedutivo e os métodos de procedimentos histórico, comparativo e estatístico-cartográfico. Os resultados apontaram os grandes desequilíbrios intrametropolitanos e as diferenciações intermetropolitanas a partir dos diferentes temas e variáveis pesquisadas. Esses resultados mostraram um papel dirigente que parte de uma hierarquia de cidades, onde as metrópoles estão isoladas no topo e concentram os centros de gestão política e administrativa das suas áreas de influência metropolitana, estadual e regional. Conclui-se que a região metropolitana mais macrocefálica e desequilibrada é a Região Metropolitana de Fortaleza, porém é a que mais cresce entre as regiões, a Região Metropolitana de Recife é relativamente a mais homogênea, tendo outros municípios com maior peso dentro de sua região metropolitana, e a Região Metropolitana de Salvador é a menos dinâmica, pois tem grandes dificuldades de se tornar competitiva no seu espaço regional.

Palavras-chave: Regiões metropolitanas. Papel dirigente. Organização espacial. Centralidade.

ABSTRACT

The metropolitan regions of Brazil, especially the metropolis, are the centers where political-administrative and management decisions are taken with action in all its area of influence, through public institutions, companies, industries and social organizations based in these regions. The command function and the activities concentrated in these places reflect in the socio-spatial organization and its productive dynamics, since they centralize the supply of goods and services to their complementary regions, which directly influence jobs, taxes, urban mobility, sanitation, security, housing, health, education, land use planning etc. On the other hand, some metropolitan regions are not able to transmit their influence to their entire urban network, losing space to other regional and national metropolitan regions which make them incomplete territorial management centers. In this sense, the objective of this work is to analyze and compare the leading role in the major metropolitan areas of the Northeast of the country: Salvador, Recife and Fortaleza, in an inter-metropolitan and intra-metropolitan analysis, pondering the management profile in their territories, identifying their dynamics and limitations considering the location, spatial organization and centrality of large companies and industries, high growth companies, gazelles and the headquarters of the largest and best companies in the country, in addition to services of medium and higher complexity, through the education sector, health, mobility, banking and financial activities, consulates and federal agencies. The work is based on the concepts of urban network, centrality, spatial organization and urban and metropolitan governance and is based, with adaptations, on Semple and Phipps quaternary localization theory. From the methodological point of view, the research used the hypothetic-deductive method and the methods of historical, comparative and statistical-cartographic procedures. The results pointed out the great intra-metropolitan imbalances and the inter-metropolitan differentiations considering the different themes and variables studied. These results showed a leading role that starts from a hierarchy of cities, where the metropolises are isolated at the top and concentrate the political and administrative management centers of their metropolitan, state and regional influence areas. It is concluded that the most macrocephalic and unbalanced metropolitan region is the Metropolitan Region of Fortaleza, but it is the one that grows the most among the regions, the Metropolitan Region of Recife is relatively more homogeneous, with other municipalities with greater weight in its metropolitan region, and the Metropolitan Region of Salvador is the least dynamic because it has great difficulties to become competitive in its regional space.

Keywords: Metropolitan regions. Leadership role. Spatial organization. Centrality.

LISTA DE MAPAS

Mapa 1 – Localização da área de estudo.....	25
Mapa 2 – Localização das primeiras regiões metropolitanas institucionalizadas no Brasil - 1973/1974.....	84
Mapa 3 – Evolução da criação de regiões metropolitanas e regiões integradas de desenvolvimento no Brasil - 1973 a out. 2016.....	88
Mapa 4 – Regiões metropolitanas e RIDEs segundo o Estatuto da Metrópole e capitais regionais que poderiam se tornar RMs.....	94
Mapa 5 – Ano de incorporação dos municípios nas RMs em estudo.....	117
Mapa 6 – Anamorfozes da população dos municípios das RMs em estudo - 2016.....	121
Mapa 7 – Pessoas não naturais do município de residência e pessoas não naturais da unidade da federação de residência nas RMs em estudo - 2010.....	126
Mapa 8 – Pessoas de 10 anos ou mais de idade que frequentavam o local de exercício do trabalho principal ou frequentavam escola ou creche em outro município - 2010.....	127
Mapa 9 – Unidades locais de empresas nos municípios das RMs em estudo - 2014.....	143
Mapa 10 – Unidades locais de grandes empresas nos municípios das RMs em estudo - 2006 e 2014.....	147
Mapa 11 – Ano de fundação da maioria das grandes empresas nos municípios das RMs em estudo - 2014.....	149
Mapa 12 – Número de empresas e pessoas ocupadas em empresas de alto crescimento nos municípios das RMs em estudo - 2013.....	152
Mapa 13 – Número de empresas e pessoas ocupadas em empresas gazelas nos municípios das RMs em estudo - 2013.....	154
Mapa 14 – Localização das maiores e melhores empresas do país com sede nos municípios das RMs em estudo - 2014.....	158
Mapa 15 – Localização das maiores e melhores empresas do país por setores de atividades com sede nos municípios das RMs em estudo - 2014.....	160
Mapa 16 – Número de instituições de ensino superior (IES) de graduação nas RMs em estudo - 2000 e mar. 2016.....	167
Mapa 17 – Número de cursos de graduação nas RMs em estudo - 2016.....	169
Mapa 18 – Localização das sedes das IES com curso de graduação presencial nos municípios da RMS - mar. 2016.....	173
Mapa 19 – Localização das sedes das IES com curso de graduação presencial nos municípios da RMR - mar. 2016.....	174
Mapa 20 – Localização das sedes das IES com curso de graduação presencial nos municípios da RMF - mar. 2016.....	175
Mapa 21 – Ligação entre sedes das IES e municípios da RMS com cursos de graduação a distância - mar. 2016.....	177

Mapa 22 – Ligação entre sedes das IES e municípios da RMR com cursos de graduação a distância - mar. 2016.....	178
Mapa 23 – Ligação entre sedes das IES e municípios da RMF com cursos de graduação a distância - mar. 2016.....	179
Mapa 24 – Número de IES com cursos de pós-graduação nos municípios das RMs em estudo - 2000 e mar. 2016.....	182
Mapa 25 – Número de cursos de mestrado nos municípios das RMs em estudo - 2000 e mar. 2016.....	183
Mapa 26 – Número de cursos de doutorado nos municípios das RMs em estudo - 2000 e mar. 2016.....	184
Mapa 27 – Localização das sedes das IES com curso de pós-graduação nos municípios de Salvador, Recife, Camaragibe e Fortaleza - mar. 2016.....	185
Mapa 28 – Número de leitos de internamento total e por mil habitantes nos municípios das RMs em estudo - abr. 2016.....	188
Mapa 29 – Linhas regulares ativas de transporte rodoviário com destino à Salvador - 2016.....	203
Mapa 30 – Linhas regulares ativas de transporte rodoviário com destino à Recife - 2016.....	204
Mapa 31 – Linhas regulares ativas de transporte rodoviário com destino à Fortaleza - 2016.....	206
Mapa 32 – Linha de metrô da RMS - 2016.....	207
Mapa 33 – Linha de metrô da RMR - 2016.....	208
Mapa 34 – Linha de metrô da RMF - 2016.....	209
Mapa 35 – Origem dos voos domésticos com destino aos aeroportos internacionais de Salvador, Recife e Fortaleza - jul. 2015 a jun. 2016.....	215
Mapa 36 – Origem dos voos internacionais com destino aos aeroportos internacionais de Salvador, Recife e Fortaleza - jun. 2016.....	216
Mapa 37 – Localização das agências bancárias para clientes “ <i>vips</i> ” nos municípios das RMs em estudo - mar. 2016.....	227
Mapa 38 – Variáveis reclassificadas para a confecção do mapa de centralidade dos municípios das RMs em estudo a partir das empresas e indústrias.....	238
Mapa 39 – Centralidade dos municípios das RMs em estudo a partir das empresas e indústrias.....	239
Mapa 40 – Variáveis reclassificadas para a confecção do mapa de centralidade dos municípios das RMs em estudo a partir do setor educacional.....	241
Mapa 41 – Centralidade dos municípios das RMs em estudo a partir do setor educacional.....	242
Mapa 42 – Variáveis reclassificadas para a confecção do mapa de centralidade dos municípios das RMs em estudo a partir dos serviços de saúde.....	244
Mapa 43 – Centralidade dos municípios das RMs em estudo a partir dos serviços de saúde.....	245
Mapa 44 – Variáveis reclassificadas para a confecção do mapa de centralidade dos municípios das RMs em estudo a partir da mobilidade.....	246

Mapa 45 – Centralidade dos municípios das RMs em estudo a partir da mobilidade.....	247
Mapa 46 – Variáveis reclassificadas para a confecção do mapa de centralidade dos municípios das RMs em estudo a partir dos outros serviços.....	249
Mapa 47 – Centralidade dos municípios das RMs em estudo a partir dos outros serviços.....	250
Mapa 48 – Níveis de centralidade dos temas trabalhados na pesquisa para a confecção do mapa síntese dos municípios das RMs em estudo.....	251
Mapa 49 – Síntese dos níveis de centralidade das RMs em estudo.....	252

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 – Idealização da evolução da concentração de sedes corporativas em países de dimensões continentais.....	78
Gráfico 2 – Evolução da população das regiões metropolitanas de Salvador, Recife e Fortaleza - 1970 a 2016.....	119
Gráfico 3 – Evolução da população das metrópoles Salvador, Recife e Fortaleza - 1872 a 2016.....	119
Gráfico 4 – Crescimento relativo da população dos municípios da Região Metropolitana de Salvador (%) - 2000/2016.....	122
Gráfico 5 – Crescimento relativo da população dos municípios da Região Metropolitana de Recife (%) - 2000/2016.....	122
Gráfico 6 – Crescimento relativo da população dos municípios da Região Metropolitana de Fortaleza (%) - 2000/2016.....	123
Gráfico 7 – Evolução do PIB (em mil reais) das regiões metropolitanas de Salvador, Recife e Fortaleza - 2002 a 2014.....	129
Gráfico 8 – Relação entre PIB per capita e indicadores socioeconômicos nos municípios da RMS - 2010.....	135
Gráfico 9 – Relação entre PIB per capita e indicadores socioeconômicos nos municípios da RMR - 2010.....	136
Gráfico 10 – Relação entre PIB per capita e indicadores socioeconômico nos municípios da RMF - 2010.....	138
Gráfico 11 – Salários médios mensais nas unidades locais de empresas nos municípios das RMs em estudo - 2014.....	144
Gráfico 12 – Grandes empresas por setores de atividades nos municípios das RMs em estudo - 2014.....	148
Gráfico 13 – Número de empresas de alto crescimento e empresas gazelas nas RMs em estudo - 2013.....	151
Gráfico 14 – Número de municípios que apresentam sedes das maiores e melhores empresas por estados do Nordeste - 2014.....	157
Gráfico 15 – Setores de atividades das empresas com sede nas RMs em estudo - 2014.....	161
Gráfico 16 – Dez maiores e melhores empresas com menor e maior crescimento em vendas nas RMs em estudo - 2013-2014.....	162
Gráfico 17 – Número de instituições de ensino superior de graduação privadas e públicas nas RMs em estudo - 2000 e mar. 2016.....	166
Gráfico 18 – Leitos cirúrgicos nos municípios das RMs em estudo - abr. 2016.....	193
Gráfico 19 – Equipamentos de serviço de saúde mais especializados nos municípios das RMs em estudo - abr. 2016.....	194
Gráfico 20 – Estabelecimentos de saúde de alta complexidade nos municípios das RMs em estudo - ago. 2016.....	195
Gráfico 21 – Serviços cirúrgicos de alta complexidade nos municípios das RMs em estudo - abr. 2016.....	197

Gráfico 22 – Estabelecimentos de saúde habilitados para transplantes e bancos de órgãos nos municípios das RMs em estudo - ago. 2016.....	198
Gráfico 23 – Consulados nos municípios das RMs em estudo - abr. 2016.....	230

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Grandes questões e hipóteses da pesquisa.....	26
Figura 2 – Fluxograma metodológico da pesquisa.....	30
Figura 3 – Estrutura do porto de Salvador na RMS.....	218
Figura 4 – Estrutura do porto de Aratu na RMS.....	219
Figura 5 – Estrutura do porto de Recife na RMR.....	220
Figura 6 – Estrutura do porto de Suape na RMR.....	221
Figura 7 – Estrutura do porto de Fortaleza na RMF.....	222
Figura 8 – Estrutura do terminal portuário de Pecém na RMF.....	223
Figura 9 – Passos metodológicos para a confecção dos mapas de centralidade...	235
Figura 10 – Variáveis escolhidas para cada tema.....	236

LISTA DE QUADROS

Quadro 1 – Classificação de arranjos colaborativos nas áreas metropolitanas brasileiras.....	103
Quadro 2 – Consórcios públicos que envolvem municípios da RMS - 2016.....	106
Quadro 3 – Consórcios públicos que envolvem municípios da RMR - 2016.....	107
Quadro 4 – Consórcios públicos que envolvem municípios da RMF - 2016.....	108
Quadro 5 – Comparação entre os serviços urbanos dos domicílios e infraestrutura urbana do seu entorno nas RMs em estudo - 2010.....	124
Quadro 6 – Comparação entre as RMs em estudo em relação à dinâmica econômica.....	134
Quadro 7 – Comparação entre as RMs em estudo em relação aos resultados da análise das empresas e indústrias.....	144
Quadro 8 – Comparação entre as RMs em estudo em relação aos resultados da análise das grandes empresas.....	150
Quadro 9 – Comparação entre as RMs em estudo em relação aos resultados da análise das empresas de alto crescimento e gazelas.....	155
Quadro 10 – Comparação entre as RMs em estudo em relação aos resultados da análise das sedes das maiores e melhores empresas.....	163
Quadro 11 – Comparação entre as RMs em estudo em relação aos resultados da análise das IES e cursos de ensino superior de graduação.....	170
Quadro 12 – Comparação entre as RMs em estudo em relação aos resultados da análise das sedes de IES de ensino superior de graduação.....	180
Quadro 13 – Comparação entre as RMs em estudo em relação aos resultados da análise das sedes de IES de ensino superior de pós-graduação.....	186
Quadro 14 – Comparação entre as RMs em estudo em relação aos resultados da análise dos serviços de saúde - 2016.....	190
Quadro 15 – Comparação entre as RMs em estudo em relação aos resultados da análise dos serviços de saúde de alta complexidade e mais raros - 2016.....	199
Quadro 16 – Empreendimentos do PAC nas RMs em estudo - dez. 2016.....	210
Quadro 17 – Comparação entre as RMs em estudo em relação aos resultados da análise do sistema rodoviário e metroviário - 2016.....	211
Quadro 18 – Comparação entre as RMs em estudo em relação às atividades bancárias e financeiras.....	229

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 – Regiões metropolitanas com áreas de expansão ou colar metropolitano - out. 2016.....	91
Tabela 2 – Município que pertencia a uma região metropolitana e passou para outra região metropolitana - out. 2016.....	91
Tabela 3 – Relação entre o PIB industrial e de serviços das RMs em estudo e seus respectivos estados (%) - 2002 e 2014.....	130
Tabela 4 – Relação entre o PIB total, industrial e de serviços das metrópoles em estudo e suas respectivas RMs (%) - 2002 e 2014.....	130
Tabela 5 – Unidades locais de empresas, pessoas ocupadas e salário médio mensal no Brasil, NE e estados da BA, PE e CE - 2014.....	141
Tabela 6 – Unidades locais de empresas e pessoas ocupadas nas RMs em estudo - 2014.....	142
Tabela 7 – Sede das maiores e melhores empresas na RMS - 2014.....	288
Tabela 8 – Sede das maiores e melhores empresas na RMR - 2014.....	289
Tabela 9 – Sede das maiores e melhores empresas na RMF - 2014.....	290
Tabela 10 – Abrangência das IES com cursos a distância nas RMs em estudo - 2016.....	291
Tabela 11 – Número de partos por local de ocorrência e residência da mãe nas RMs e municípios em estudo - abr. 2016.....	292
Tabela 12 – Origem dos voos domésticos com destino aos aeroportos internacionais de Salvador, Recife e Fortaleza - jul. 2015 a jun. 2016.....	214
Tabela 13 – Dez aeroportos brasileiros com maior movimento de decolagens, em voos regulares domésticos, com destino aos aeroportos internacionais de Salvador, Recife e Fortaleza - jul. de 2015 a jun. de 2016.....	293
Tabela 14 – Dez aeroportos brasileiros com maior movimento de passageiros, em voos regulares domésticos, com destino aos aeroportos internacionais de Salvador, Recife e Fortaleza - jul. de 2015 a jun. de 2016.....	294
Tabela 15 – Dez maiores origens dos passageiros internacionais que desembarcaram nos aeroportos internacionais de Salvador, Recife e Fortaleza - 2015.....	295
Tabela 16 – Movimentação de cargas nos portos e TUP nas RMs em estudo - 2016.....	218
Tabela 17 – Número de agências bancárias e agências “vips” nos municípios da RMS - mar. 2016.....	225
Tabela 18 – Número de agências bancárias e agências “vips” nos municípios da RMR - mar. 2016.....	225

Tabela 19 – Número de agências bancárias e agências “ <i>vips</i> ” nos municípios da RMF - mar. 2016.....	226
--	-----

LISTA DE SIGLAS

ACISPAR	Associação dos Consórcios e Associações Intermunicipais de Saúde do Paraná
AIEC/FAAB	Faculdade de Administração de Brasília
ANTT	Agência Nacional de Transportes Terrestres
AUMEF	Autarquia da Região Metropolitana de Fortaleza
BB	Banco do Brasil
BNH	Banco Nacional de Habitação
BRT	<i>Bus Rapid Transit</i>
CAB	Centro Administrativo da Bahia
CAGECE	Companhia de Água e Esgoto do Ceará
CAPES	Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior
CBTU	Companhia Brasileira de Trens Urbanos
CDC	Companhia Docas do Ceará
CELPE	Companhia Energética de Pernambuco
CEMPRE	Cadastro Central de Empresas
CETENE	Centro de Tecnologias Estratégicas do Nordeste
CHESF	Companhia Hidroelétrica do São Francisco
CIA	Centro Industrial de Aratu
CIC	Centro Industrial do Ceará
CIC	Complexo Industrial de Camaçari
CIPP	Complexo Industrial e Portuário do Pecém
CIPS	Complexo Industrial e Portuário de Suape
CNPU	Comissão Nacional de Política Urbana
COARIDE	Conselho Administrativo da Região Integrada de Desenvolv.
CODEBA	Companhia das Docas do Estado da Bahia
COELBA	Companhia de Electricidade do Estado da Bahia
COELCE	Companhia Energética do Ceará
COMEC	Região Metropolitana de Curitiba
COMPESA	Companhia Pernambucana de Saneamento
CONDER	Companhia de Desenvolvimento Urbano do Estado da Bahia
CONFEGE	Conferência Nacional de Geografia e Cartografia
CONSAD	Consórcios públicos sobre Segurança Alimentar e Des. Local
COPEC	Complexo Petroquímico de Camaçari
Copergás	Companhia Pernambucana de Gás
DATASUS	Departamento de Informática do Sistema Único de Saúde
DNOCS	Departamento Nacional de Obras Contra as Secas
EMBASA	Empresa Baiana de Águas e Saneamento
EMTU	Empresa Metropolitana de Transporte Urbano
EPESA	Centrais Elétricas de Pernambuco
ESAB	Escola Superior Aberta do Brasil
FAEL	Faculdade Educacional da Lapa

FANOR	Faculdade Nordeste
FDB	Faculdade Dom Bosco
FESP/UPE	Fundação Universidade de Pernambuco
FIDEM	Fundação de Desenvolvimento da Região Metrop. do Recife
FMTC-RMS	Fundo de Mobilidade e de Modicidade Tarifária do Transporte Coletivo da Região Metropolitana de Salvador
FNDU	Fundo Nacional de Desenvolvimento Urbano
FPICS	Funções públicas de interesse comum
FPM	Fundo de Participação dos Municípios
FRMS	Fundo de Desenvolvimento Metropolitano da Reg. Metr. de Salv.
FUDREM	Fundação para o Desenvolvimento da Região Metropolitana
FUNDAJ	Fundação Joaquim Nabuco
GEGRAN	Grupo Executivo da Grande São Paulo
GERM	Grupo Executivo da Região Metropolitana
GAM	Grupo de Áreas Metropolitanas
GERMT	Grupo de Estudos da Área Metropolitana
IAB	Instituto de Arquitetos do Brasil
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
IES	Instituições de Ensino Superior
IFAL	Instituto Federal de Alagoas
IFBA	Instituto Federal da Bahia
IFBAIANO	Instituto Federal Baiano
IFCE	Instituto Federal do Ceará
IFPE	Instituto Federal de Pernambuco
INFRAERO	Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária
LUBNOR	Refinaria Lubrificantes e Derivados do Nordeste
MEC	Ministério da Educação
MEI	Microempreendedor Individual
METROFOR	Metrô de Fortaleza
OCPF	Observatório dos Consórcios Públicos e do Federalismo
ONG	Organizações não governamentais
PAC	Programa de Aceleração do Crescimento
PDI/RMR	Plano de Des. Integrado da Região Metropolitana do Recife
PDUI	Planos de Desenvolvimento Urbano Integrado
PIB	Produto Interno Bruto
PLAMEG	Plano de Metas Governamentais do Ceará
PLANDIRF	Plano de Des. Integrado da Região Metropolitana de Fortaleza
PLANMOB	Planos de Mobilidade Urbana
PlanHab	Plano Nacional de Habitação
PLANSAB	Plano Federal de Saneamento Básico
PMCMV	Programa Minha Casa, Minha Vida
PNDR	Política Nacional de Desenvolvimento Regional
PNMU	Plano Nacional de Mobilidade Urbana
PNOT	Política Nacional de Ordenamento Territorial

PNRS	Política Nacional de Resíduos Sólidos
PRODETUR	Programas Regionais de Desenvolvimento do Turismo
PRÓ-SINOS	Consórcio Público de San. Bás. da Bacia Hidr. do Rio dos Sino
REGIC	Regiões de Influência das Cidades
RIDE	Região Integrada de Desenvolvimento
RLAM	Refinaria Landulpho Alves-Mataripe
RM	Região metropolitana
RMF	Região Metropolitana de Fortaleza
RMR	Região Metropolitana de Recife
RMS	Região Metropolitana de Salvador
RNEST	Refinaria do Nordeste Abreu e Lima
SUDENE	Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste
SUS	Sistema Único de Saúde
TERMOPE	Termopernambuco
TST	Tribunal Superior do Trabalho
TUP	Terminal de Uso Privado
UCB	Universidade Católica de Brasília
UCDB	Universidade Católica Dom Bosco
UFBA	Universidade Federal da Bahia
UFC	Universidade Federal do Ceará
UFOP	Universidade Federal de Ouro Preto
UFPB	Universidade Federal da Paraíba
UFPE	Universidade Federal de Pernambuco
UFRPE	Universidade Federal Rural de Pernambuco
UFSC	Universidade Federal de Santa Catarina
ULBRA	Universidade Luterana do Brasil
UMESP	Universidade Metodista de São Paulo
UNESA	Universidade Estácio de Sá
UNIASSELVI	Centro Universitário Leonardo da Vinci
UNICESUMAR	Centro Universitário de Maringá
UNICID	Universidade Cidade de São Paulo
UNIDERP	Universidade Anhanguera
UNIFACS	Universidade Salvador
UNIGRAN	Centro Universitário da Grande Dourados
UNILAB	Universidade da Integração Inter. da Lusofonia Afro-Brasileira
UNINASSAU	Faculdade Maurício de Nassau
UNINTER	Centro Universitário Internacional
UNIP	Universidade Paulista
UNISA	Universidade de Santo Amaro
UNISEB	Sistema COC de Educação e Comunicação
UNISUL	Universidade do Sul de Santa Catarina
UNIT	Universidade Tiradentes
UNIVERSO	Universidade Salgado Filho
UNOPAR	Universidade Norte do Paraná

UNP
UVA
VLT
ZPE

Universidade Potiguar
Universidade Veiga de Almeida
Veículos Leve sobre Trilhos
Zona de Processamento e Exportação

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	22
2	REFERENCIAL TEÓRICO-CONCEITUAL	31
2.1	PRINCIPAIS CONCEITOS-CHAVE DA PESQUISA.....	31
2.1.1	A urbanização dos espaços e a metropolização das cidades	31
2.1.2	O conceito de rede urbana, centralidade e suas interações	38
2.1.3	A concentração dispersa e a dispersão concentrada da metropolização em sua nova fase	48
2.1.4	O papel dirigente dos centros de gestão	54
2.2	DESTAQUES DAS TEORIAS DE HIERAQUIA DE CENTROS.....	61
2.2.1	Localidades centrais	61
2.2.2	Os dois circuitos da economia urbana dos países subdesenvolvidos	66
2.3	TEORIA-CHAVE DA PESQUISA - LOCALIZAÇÃO QUATERNÁRIA.....	72
2.3.1	A localização quaternária	73
2.3.2	Pesquisas e teoria sobre localização quaternária	75
3	REGIÕES METROPOLITANAS: INSTITUCIONALIZAÇÃO, GOVERNANÇA E DINÂMICAS	82
3.1	O PROCESSO DE INSTITUCIONALIZAÇÃO NO BRASIL DAS REGIÕES METROPOLITANAS E RIDEs.....	82
3.1.1	Análise da institucionalização das primeiras regiões metropolitanas no Brasil	82
3.1.2	Análise da institucionalização das regiões metropolitanas e RIDEs no Brasil após a Constituição de 1988	86
3.1.3	Análise do Estatuto da MetrÓpole	92
3.2	ESTUDOS SOBRE GOVERNANÇA METROPOLITANA.....	95
3.2.1	Os processos e desafios da governança metropolitana no Brasil	95
3.2.2	Novas institucionalidades de gestão compartilhada	102
3.3	TRAJETÓRIA, ATUAL DINÂMICA E CONFIGURAÇÃO INTERNA NAS REGIÕES METROPOLITANAS EM ESTUDO.....	109
3.3.1	Transformações espaciais e a configuração interna das regiões metropolitanas	109
3.3.2	Crescimento e dinâmica demográfica	116
3.3.2.1	Evolução e cenário atual da população metropolitana e dos seus domicÍlios	116
3.3.2.2	Aspectos da população migrante e os deslocamentos pendulares	125
3.3.3	Crescimento e dinâmica socioeconômica	128
3.3.3.1	Evolução e cenário atual dos aspectos econômicos metropolitanos	128
3.3.3.2	Relações entre indicadores socioeconômicos	134
4	LOCALIZAÇÃO E ORGANIZAÇÃO ESPACIAL DAS EMPRESAS E INDÚSTRIAS, DE SUAS SEDES E DOS SERVIÇOS MAIS	

	ESPECIALIZADOS E RAROS NAS REGIÕES METROPOLITANAS EM ESTUDO	140
4.1	PANORAMA ATUAL DAS EMPRESAS.....	140
4.1.1	Análise regional	141
4.1.2	Análise das regiões metropolitanas de Salvador, Recife e Fortaleza	142
4.2	GRANDES EMPRESAS, EMPRESAS DE ALTO CRESCIMENTO E GAZELAS.....	145
4.2.1	Análise das grandes empresas	145
4.2.2	Análise das empresas de alto crescimento e gazelas	151
4.3	SEDES DAS MAIORES E MELHORES EMPRESAS.....	155
4.4	ORGANIZAÇÃO ESPACIAL DOS SETORES DE SERVIÇO MAIS ESPECIALIZADOS E RAROS NAS REGIÕES METROPOLITANAS EM ESTUDO.....	164
4.4.1	Setor de educação	165
4.4.1.1	Graduação.....	166
4.4.1.2	Pós-graduação.....	181
4.4.2	Setor de saúde	187
4.4.2.1	Organização espacial dos serviços de saúde.....	187
4.4.2.2	Organização espacial dos serviços de saúde de alta complexidade.....	191
4.4.3	Sistemas de mobilidade	200
4.4.3.1	Rodoviário e metroviário.....	201
4.4.3.2	Aeroviário.....	212
4.4.3.3	Aquaviário.....	216
4.4.4	Outras atividades de gestão	224
4.4.4.1	Atividade bancária e financeira.....	224
4.4.4.2	Consulados.....	229
4.4.4.3	Órgãos federais.....	231
5	ANÁLISE DA CENTRALIDADE DAS EMPRESAS, INDÚSTRIAS E DOS SERVIÇOS DE MÉDIA E MAIOR COMPLEXIDADE NAS REGIÕES METROPOLITANAS EM ESTUDO	233
6	CONCLUSÃO	253
	REFERÊNCIAS	260
	APÊNDICE A – BREVE RESUMO DA REVISÃO BIBLIOGRÁFICA SOBRE OS CONCEITOS-CHAVE TRABALHADOS NA PESQUISA	278
	APÊNDICE B – BREVE RESUMO DA REVISÃO BIBLIOGRÁFICA SOBRE A LOCALIZAÇÃO QUATERNÁRIA	284
	APÊNDICE C – TABELAS 7, 8, 9, 10, 11, 13, 14 e 15	288

1 INTRODUÇÃO

Nas últimas décadas, o Brasil vem evidenciando as consequências do seu processo de industrialização e de sua intensa urbanização. Esses complexos processos resultaram no crescimento das cidades em tamanho e funções, além da proporção da população urbana com o grande êxodo rural, e a concentração das atividades econômicas e sociais em determinadas cidades (SOUZA, 1996).

O processo de urbanização também resultou em importantes mudanças estruturais na sociedade e na economia do país, não só sobre a densidade populacional, mas sobre o desenvolvimento das atividades econômicas e difusão de novos padrões de produção (LEFÈVRE, 2009).

Dentro do processo de urbanização tem-se o processo de metropolização e o conseqüente surgimento das metrópoles e da criação, na década de 70, das primeiras regiões metropolitanas (RMs) no Brasil.

Nas metrópoles, é notória a grande concentração de população e capitais, além de pobreza e desigualdade. Porém, comparativamente, as metrópoles brasileiras apresentam situações bem diferentes quanto à densidade populacional, à mobilidade urbana, à centralidade, às atividades econômicas desigualmente desenvolvidas e estruturas diferenciadas, e à segregação socioespacial urbana com dinâmicas, heranças e áreas de influência diversas.

As metrópoles também se destacam pelo papel dirigente que exercem nas suas regiões e no país, caracterizada pelas suas funções, principalmente, as mais raras e especializadas e pela presença de atividades industriais. Dessa forma, as regiões metropolitanas, sobretudo as metrópoles, tornam-se o centro de decisão político-administrativa e de gestão com ação em toda sua área de influência, exercendo a função dirigente, ou seja, a de controle de atividades a partir de instituições públicas, de empresas e de organizações sociais sediadas nas metrópoles.

Por conseguinte, tudo isto tem ocorrido no contexto dos dinâmicos processos de globalização com a introdução de novas tecnologias e alterações nas redes técnicas globais que vêm imprimindo modificações ainda mais marcantes no espaço, manifestados pelo espraiamento do capital produtivo, isso vinculado às grandes

corporações que atuam em escala global, causando grandes impactos, não só econômicos, sociais, políticos, como culturais (CORRÊA, 1999a).

As corporações possuem uma ampla escala de atuação, diversificadas atividades, diversas unidades produtivas e localizações (CORRÊA, 1991a, 1999a). Seu poder político e econômico garante-lhes importante papel como gestores do território a partir de suas sedes sociais (CORRÊA, 1992).

Dessa forma, as metrópoles expandiram sua área de influência e se estruturaram hierarquicamente, não apenas pelo seu tamanho populacional, mas pelo grau de controle dos fluxos transnacionais de capitais, trabalho, informação e comércio, que são desempenhados através de centros de gestão que se encontram nessas cidades (SOJA, 2005, p. 47), agregando atividades, em parte diretamente vinculadas às características das empresas, particularmente das grandes corporações e conglomerados, empregando milhares de pessoas. Essas regiões são polos de atração de migrantes, de movimentação de grandes quantidades de capitais, matérias-primas, bens intermediários e produtos finais. A metrópole agrega também um importante nó da rede de transporte, circulação de informações, mercadorias e consumo (CORRÊA, 1991b).

O papel dirigente nas metrópoles brasileiras abrange a escala regional e nacional. A atuação dirigente nas metrópoles nacionais se processa em todo o país, isto é, tem uma área de influência que abrange todo o Brasil, por exemplo, as metrópoles Rio de Janeiro, Brasília e, sobretudo, São Paulo. Elas dirigem atividades essenciais e nelas estão sediadas as mais importantes empresas. Já as metrópoles regionais, caracterizam-se pelo comando somente de algumas atividades, pois parte das atividades regionais são dirigidas pelas metrópoles nacionais (CORRÊA, 1968), tendo como exemplo, na região Norte: Manaus e Belém, no Centro-Oeste: Goiânia, no Sul: Porto Alegre e Curitiba, no Sudeste: Belo Horizonte e na região Nordeste: Salvador, Recife e Fortaleza.

Conseqüentemente, essa função de comando e as atividades concentradas nas metrópoles refletem na organização do espaço, pois as mesmas figuram como centros de coordenação de suas redes urbanas, centralizando a oferta de bens e serviços para suas regiões complementares.

Por outro lado, muitas vezes essas regiões não são capazes de transmitir sua influência para toda sua rede urbana, perdendo campo para outras regiões

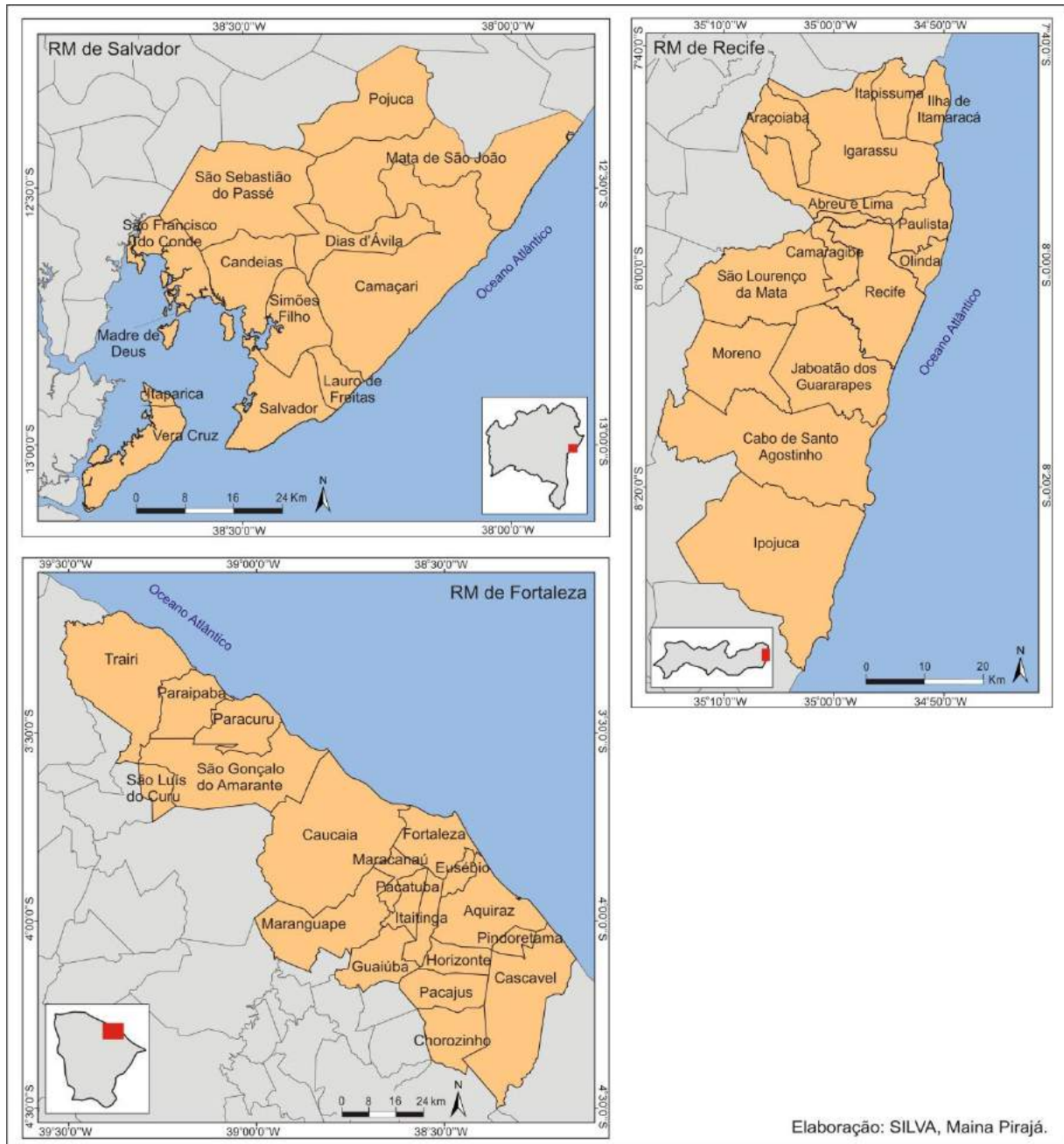
metropolitanas regionais e nacionais. Nesse sentido, elas tornam-se centros incompletos de gestão do território.

Assim, todo esse cenário exposto serviu para estimular questionamentos sobre o papel dos agentes que estão nas metrópoles e nas regiões metropolitanas como gestores do seu território. Desse modo, este trabalho se dispôs a entender esses processos e condicionantes com o objetivo de analisar e comparar o papel dirigente nas três maiores regiões metropolitanas do Nordeste do Brasil: a Região Metropolitana de Salvador (RMS), localizada no Estado da Bahia, Região Metropolitana de Recife (RMR), localizada no Estado de Pernambuco e a Região Metropolitana de Fortaleza (RMF), localizada no Estado do Ceará, (Mapa 1). Foi feita uma análise inter e intrametropolitana, analisando e comparando o perfil da gestão territorial através das empresas e indústrias e dos serviços de média e maior complexidade, identificando suas dinâmicas e limitações.

Os objetivos específicos da tese foram:

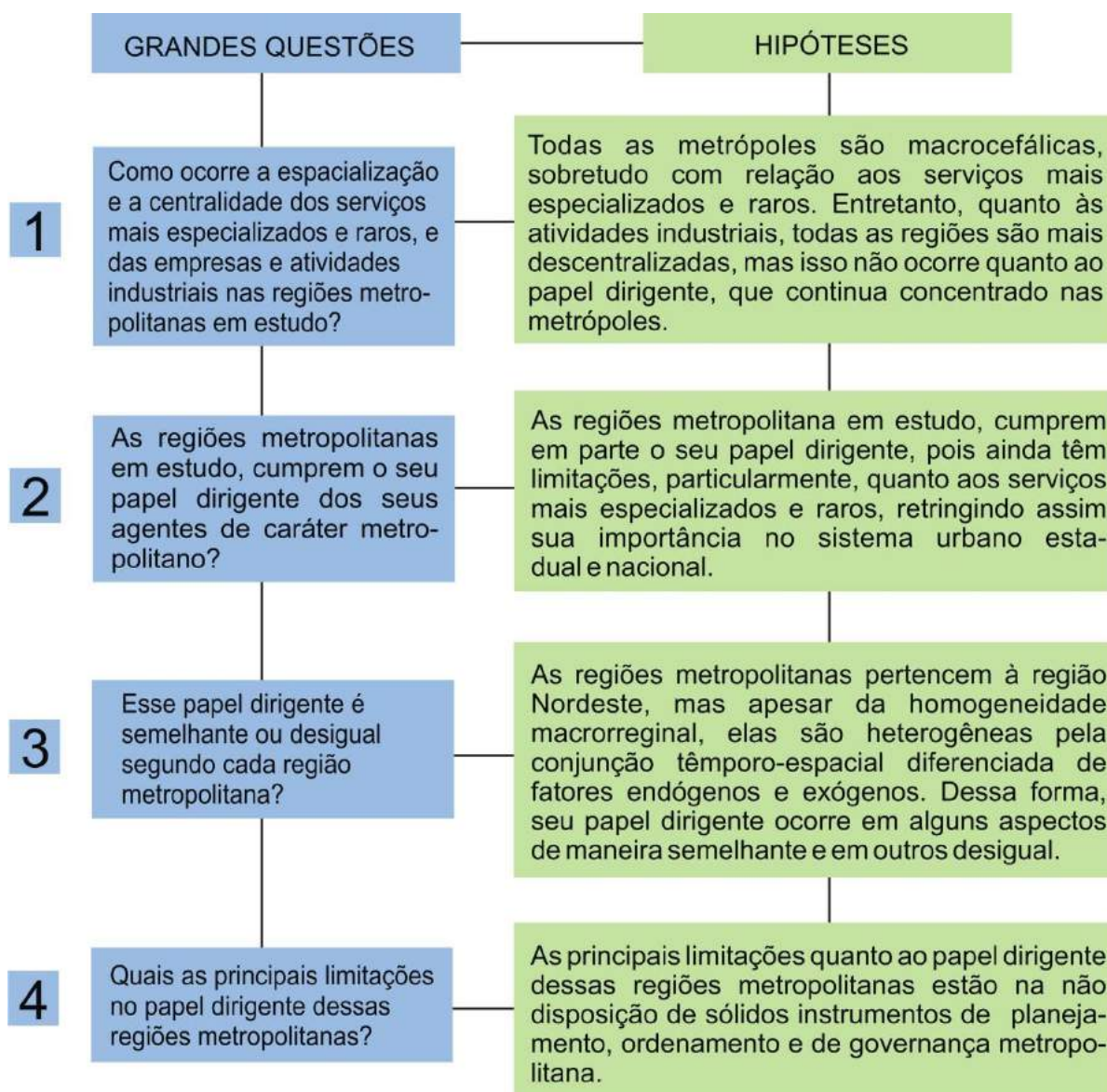
- i. Analisar a dinâmica demográfica, econômica e socioespacial das regiões metropolitanas em estudo.
- ii. Analisar e comparar a organização do espaço dessas regiões metropolitanas, a partir das funções dirigentes das empresas e indústrias, e das atividades de serviços especializados e raros, em uma análise inter e intrametropolitana, identificando questões específicas e questões de interesse comum.
- iii. Identificar e avaliar a centralidade de cada município dessas regiões metropolitanas a partir das funções dirigentes das empresas e indústrias, e das atividades de serviços especializados e raros.
- iv. Ponderar sobre as limitações do papel dirigente nessas regiões metropolitanas, destacando questões de infraestrutura e problemas de planejamento e governança.

Mapa 1 – Localização da área de estudo



As grandes questões formuladas foram respondidas durante a pesquisa a partir de hipóteses que vieram a ser corroboradas ou refutadas na conclusão. As principais questões e hipóteses que nortearam a pesquisa são resumidas na figura 1, a seguir:

Figura 1 – Grandes questões e hipóteses da pesquisa



Elaboração: SILVA, Maina Pirajá.

A justificativa desta pesquisa está na importância do tema que é o de estudar o papel de comando nas maiores regiões metropolitanas nordestinas, sendo este de interesse universal e envolve questões estratégicas para a administração, planejamento e desenvolvimento urbano e regional.

Com efeito, estas regiões são os centros onde são tomadas as decisões e onde, em geral, são realizados os maiores investimentos, controlando a organização espacial do seu sistema urbano estadual/regional, suas dinâmicas produtivas, influenciando diretamente nos empregos, impostos, mobilidade urbana, transformação do uso do solo, assim como a política local e o modo de inserção das

idades na rede urbana sob sua área de influência (CORRÊA, 1996), numa época em que o ritmo das mudanças se acelera e as relações inter-regionais se intensificam entre poucos centros dinâmicos, enquanto que inúmeros locais se agrupam formando periferias cada vez maiores.

A originalidade desse trabalho está no dimensionamento socioespacial da comparabilidade inter e intra-regional das regiões metropolitanas, a partir do (i) setor de serviços especializados e raros, de média e maior complexidade e (ii) das empresas e atividades industriais.

A escolha do recorte que foi trabalhado, no caso três regiões metropolitanas, foi relevante, pois o estudo comparativo de diferentes regiões demonstra um caráter mais heterogêneo do espaço, apesar do Nordeste do país ser relativamente uniforme em suas macro características socioeconômicas no contexto nacional. Portanto, as mesmas condicionam um diferenciado comportamento econômico e social de cada região.

As três regiões metropolitanas nordestinas foram escolhidas por serem as mais antigas da região Nordeste e por estarem, junto com mais nove regiões, no topo da hierarquia da rede urbana brasileira, assim consideradas pelo IBGE (2008) na publicação *Regiões de influência das cidades* (REGIC). O IBGE apresenta as metrópoles como uma só unidade territorial, isto é, uma metrópole é colocada na hierarquia urbana com sua região metropolitana, ou seja, com os municípios que dela fazem parte.

Essas três regiões em estudo, envolvem um conjunto de 46 municípios (detalhados no Mapa 1), possuem, em 2016, uma população estimada de 11.944.252 habitantes, o que corresponde a 21% da população do Nordeste e abrangem uma área de 14.174 km², apenas 0,9% do total da região nordestina. Elas têm capacidade de produção (PIB), em 2014, de 276,6 bilhões de reais, o que representa 34% do total do Nordeste, e 33% e 40% de todo o PIB de serviços e industrial, respectivamente (IBGE, [2014c], 2016).

Ao mesmo tempo, esse conjunto de regiões metropolitanas comporta realidades bastante distintas: a Região Metropolitana de Salvador é composta por 13 municípios, a Região Metropolitana de Recife por 14 municípios e a Região Metropolitana de Fortaleza por 19 municípios. Elas abrangem, respectivamente, 26%, 42% e 45% da população de seus estados e 44%, 63% e 65% do PIB.

Do ponto de vista metodológico, a pesquisa empregou como método de abordagem o hipotético-dedutivo.

Os métodos de procedimentos que foram aplicados são os seguintes:

- i. O método histórico que permitiu analisar, a partir dos fatos e processos que ocorrem ao longo do tempo, a realidade atual;
- ii. o método comparativo, objetivando identificar as semelhanças e diferenças entre as regiões metropolitanas em uma análise espaço-temporal, intermetropolitana e intrametropolitana.
- iii. o método estatístico-cartográfico que permite analisar, espacializar e sintetizar as características existentes através de técnicas quantitativas, cartográficas e de geoprocessamento.

Para a execução do trabalho, foram seguidos os seguintes passos:

- Pesquisas bibliográficas e levantamentos históricos e geográficos para a construção da estrutura teórico-conceitual. O trabalho utilizou diversos autores nacionais e internacionais que abordaram os temas.
- Apresentações de breves resumos sobre os conceitos e teorias dos principais autores trabalhados.
- Coleta de dados pela própria pesquisadora em diversos *sites* oficiais de empresas, indústrias, centros de pesquisas, jornais e de órgãos federais, estaduais e municipais. O trabalho foi orientado a partir dos temas: empresas e indústrias (grandes empresas e indústrias, empresas de alto crescimento, empresas gazelas e sede das maiores e melhores empresas), educação (de média e alta complexidade), saúde (de média e alta complexidade), mobilidade (rodoviário, metroviário, aeroviário e aquaviário) e outros serviços (setor bancário e financeiro, consulados e órgãos federais).
- Foram ainda coletados dados que expressam relevantes questões demográficas, como crescimento e deslocamento populacional, e questões socioeconômicas que contribuíram para entender a dinâmica regional metropolitana.
- Agrupamento e construção de um extenso banco de dados, que foi de fundamental importância para o objetivo da pesquisa.

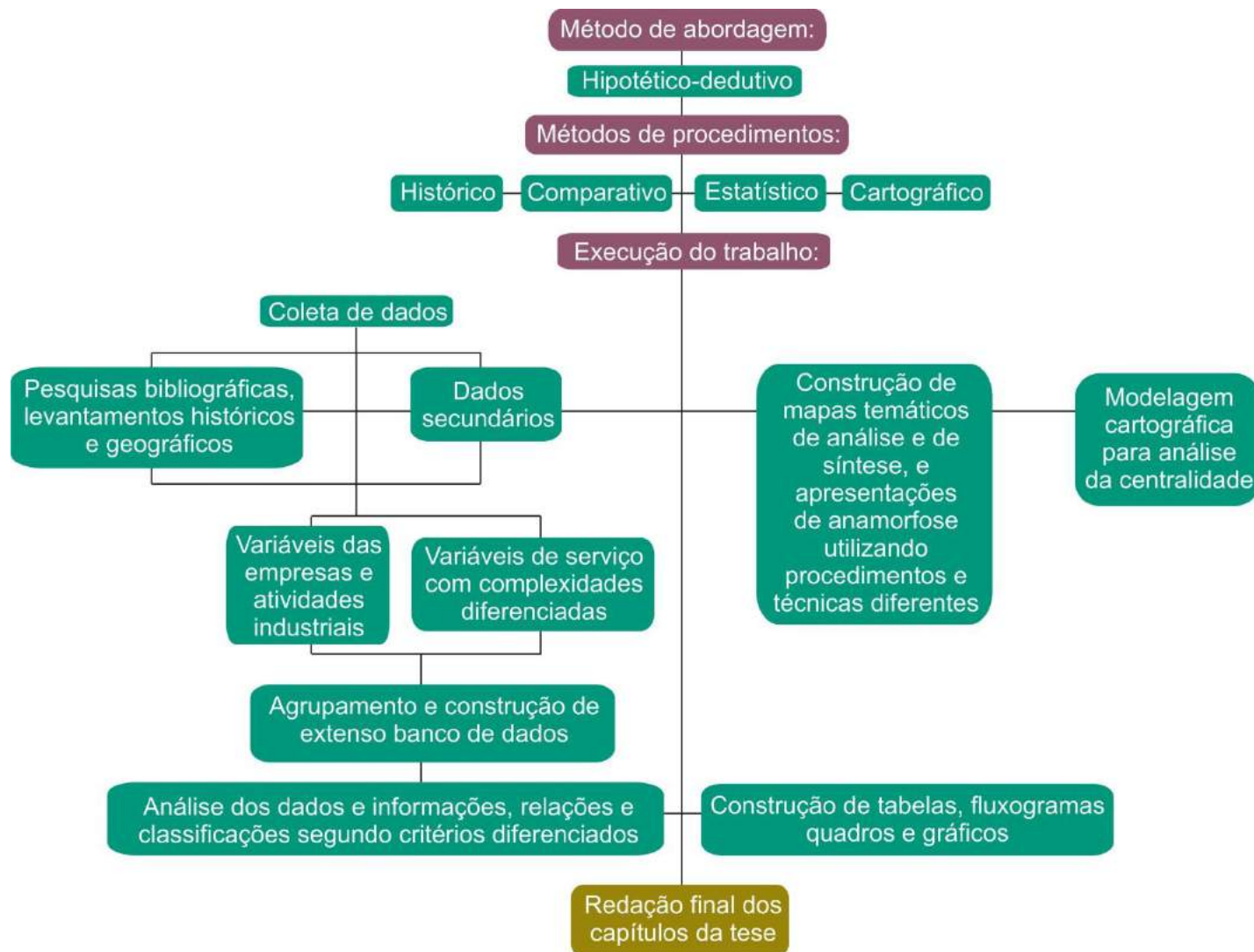
- Avaliação crítica dos dados e tratamento dos mesmos em planilhas.
- Esses dados foram analisados, relacionados, comparados e classificados.
- Identificação dos níveis de centralidade a partir da técnica de modelagem cartográfica (álgebra de mapas) que é um processo constituído por operações algébricas aplicadas sobre um conjunto de mapas a partir de informações (variáveis) relevantes para a pesquisa. O objetivo foi obter mapas de síntese que mostraram os desequilíbrios regionais nas três RMs estudadas. Os passos metodológicos detalhados estão apresentados no capítulo 5.
- Construção de mapas temáticos de análise como mapas pontuais, fluxos etc., mapas de síntese para a apresentação cartográfica dos resultados da análise e apresentações de anamorfoses.
- Construção de tabelas, quadros, fluxogramas e gráficos (como os que segue a metodologia com base em Palomaki (1964)).
- Redação e revisão dos capítulos da tese.

A síntese metodológica pode ser observada na figura 2.

O trabalho foi dividido em seis capítulos, sendo que (i) o primeiro é a introdução da pesquisa; (ii) o segundo discorre sobre a fundamentação teórico-conceitual, baseada nos conceitos de centralidade, rede urbana, organização espacial, governança urbana e metropolitana, e sobre a teoria de localização quaternária; (iii) o terceiro capítulo discute o processo de institucionalização das regiões metropolitanas do país, seu cenário atual, o Estatuto da MetrÓpole e pondera sobre a governança metropolitana, gestão compartilhada, os antecedentes e a dinâmica socioeconômica e demográfica das regiões metropolitanas em estudo e os seus desequilíbrios intrametropolitanos; (iv) o quarto capítulo demonstra como as regiões metropolitanas pesquisadas exercem seu papel dirigente a partir das empresas e indústrias, e dos serviços de média e alta complexidade; (v) o quinto capítulo determina e analisa, em uma análise intrametropolitana, o grau de centralidade de cada município das regiões metropolitanas; e (vi) o sexto capítulo discorre sobre as conclusões do trabalho apresentando os resultados alcançados.

Assim, a tese tem a pretensão de contribuir para o conhecimento da estrutura e funcionamento da região Nordeste através da avaliação do papel de comando nas principais regiões metropolitanas, inseridas no contexto nacional.

Figura 2 – Fluxograma metodológico da pesquisa



Elaboração: SILVA, Maina Pirajá.

2 REFERENCIAL TEÓRICO-CONCEITUAL

Este subcapítulo traz o referencial teórico-conceitual da pesquisa que trata da análise dos conceitos fundamentais para o trabalho, além da discussão sobre teorias importantes de localização e centralidade: a teoria das localidades centrais de Christaller, a teoria dos dois circuitos da economia urbana dos países subdesenvolvidos de Santos e a teoria que norteia a pesquisa, que é a teoria do lugar quaternário de Semple e Phipps.

2.1 PRINCIPAIS CONCEITOS-CHAVE DA PESQUISA

Este trabalho fundamenta-se em dois conceitos principais: rede urbana e centralidade, uma vez que esses contribuem para explicar o papel dirigente nas regiões metropolitanas e sua organização espacial urbano e regional, através da configuração espacial das cidades em seus diferentes níveis.

Outras análises têm também grande relevância na pesquisa, como os conceitos de metropolização, metrópole e região metropolitana, a discussão sobre os novos processos de metropolização que emergem da dinâmica da economia global e produzem um novo tipo de metrópole, além dos conceitos de organização espacial e de gestão do território.

Para discutir essas temáticas, foram utilizados diversos autores nacionais e internacionais. Suas obras são brevemente resumidas no apêndice A.

2.1.1 A urbanização dos espaços e a metropolização das cidades

O processo de urbanização no Brasil foi caracterizado por profundas mudanças demográficas, econômicas e sociais. Este processo marcou a formação da sociedade urbano-industrial e de um novo padrão de urbanização.

Os primeiros centros urbanos no Brasil surgiram no século XVI, no período colonial. Nessa época, o desenvolvimento urbano foi marcado por dois fatores: “a localização do poder político administrativo e a centralização correspondente dos agentes e das atividades econômicas.” (SANTOS, 1993, p. 24).

A economia estava ligada à demanda exterior, como a cana-de-açúcar, que criou pequenos centros no Recôncavo da Bahia e na Zona da Mata Pernambucana,

sendo a principal razão da importância de Salvador e Recife nessa época, como lugar de financiamento e comercialização dos bens primários exigidos pelo mercado europeu (MARICATO, 2003).

Com a crise do açúcar e a descoberta do ouro nos séculos XVII e XVIII surgiram vários núcleos urbanos no interior de Goiás, Minas Gerais e Mato Grosso, além de provocar a transferência da capital do Brasil de Salvador para o Rio de Janeiro.

No século XIX, a urbanização atingiu sua maturidade e a produção de café foi importante nesse processo, principalmente em São Paulo e Rio de Janeiro. Já a borracha e seu comércio, permitiram o crescimento de Manaus e Belém. Nessa época, as maiores cidades eram encontradas no litoral ou em suas áreas contíguas. Em 1872, a população urbana era restrita a 6% da população total (SANTOS, 1988, 2008a).

Portanto, foi a partir desse século que começou a desenvolver a urbanização. De acordo com Santos (2008a, p. 21) “[...] a casa da cidade torna-se a residência mais importante do fazendeiro ou do senhor do engenho, que só vai à sua propriedade rural no momento do corte e da moenda da cana.”

Dessa forma, até o século XIX, o Brasil tinha apenas ilhas urbanas. Ainda no final desse século, esboçou-se uma rede urbana na região Sudeste do país, ligada à industrialização. Porém, é somente no século XX, com a unificação do sistema brasileiro de transporte, que começou a ser estruturada uma rede nacional de cidades (SOUZA, 2006).

As mudanças políticas ocorridas na década de 1930 com a regulamentação do trabalho urbano, incentivo à industrialização com construção de infraestruturas, indústrias etc., reforçaram o movimento migratório campo-cidade no país em busca de empregos e serviços no mercado industrial que crescia (MARICATO, 2003). Esse êxodo rural elevou de forma significativa o número de pessoas nos centros urbanos. Assim, na década de 40, os municípios de São Paulo e Rio de Janeiro, que eram o principal destino dessa migração, já tinham mais de um milhão de habitantes, crescendo na década de 50 para mais de dois milhões. São Paulo, por exemplo, entre 1920 a 1940 registrou o crescimento de sua população de 579.033 para 1.326.261 habitantes. Isso se deve, sobretudo, no fim da Segunda Guerra Mundial,

às altas taxas de natalidade e diminuição das taxas de mortalidade por causa, dentre outras coisas, da reforma sanitária.

Já na década de 1960, com o golpe de estado de 1964,

[...] aparece como um marco, pois foi o movimento militar que criou as condições de uma rápida integração do país a um movimento de internacionalização que aparecia como irresistível, em escala mundial. [...] O país se torna grande exportador, tanto de produtos agrícolas não tradicionais (soja, cítricos), parcialmente beneficiados antes de se dirigirem ao estrangeiro, quanto de produtos industrializados. A modernização agrícola, aliás, atinge também produções tradicionais como o café, o cacau, o algodão; alcança produtos como o trigo, cujo volume plantado e colhido se multiplica; implanta-se em muitos outros setores e beneficia-se da expansão da classe média e das novas equações de um consumo popular intermitente, com o desenvolvimento da produção das frutas, verduras e hortaliças [...] (SANTOS, 2008a, p. 39).

Dessa forma, de acordo com Santos (2008a, p. 9), depois da urbanização ser litorânea (antes e depois da mecanização do território), a urbanização brasileira praticamente se generalizou. Assim, na década de 1970, outras capitais do país se destacavam pela sua quantidade populacional. Além de São Paulo e Rio de Janeiro, Belo Horizonte, Recife e Salvador continham mais de um milhão de habitantes. Outras quatro capitais de estados (Porto Alegre, Fortaleza, Belém e Curitiba) e Brasília se destacavam também com uma população de mais de 500 mil habitantes.

Por conseguinte, a grande concentração de população e de funções urbanas em algumas capitais do país levou o governo federal a reconhecer institucionalmente o processo de metropolização no Brasil que foi um momento muito complexo da urbanização, na medida em que concentrava a população, atividades e riquezas, criando espaços urbanizados multifuncionais e bastante integrados à economia nacional e internacional.

Esse processo se intensificou durante as demais décadas. A população urbana do Brasil passou de aproximadamente 19 milhões, em 1950, para quase 161 milhões de habitantes, em 2010. Entre as décadas de 50-60 e 60-70, a população urbana do Brasil cresceu mais de 5% a.a. Dessa forma, nesses 60 anos, o Brasil teve sua população urbana acrescida de mais de dois milhões de pessoas por ano. Em 2010, 14 municípios (12 capitais, Campinas/SP e Guarulhos/SP) possuem mais de um milhão de habitantes vivendo em áreas urbanas.

Assim, esse rápido processo de urbanização no Brasil resultou em importantes mudanças estruturais na sociedade e na economia do país, tendo as cidades uma hegemonia, não só sobre a densidade populacional, mas sobre o desenvolvimento das atividades econômicas e difusão de novos padrões de produção, de evolução tecnológica, sobretudo das comunicações, o que levou a uma extensão urbana de grande amplitude, expandindo os limites físicos da cidade (LEFÈVRE, 2009).

No entanto, Santos (1982) levantou a hipótese de que a urbanização é necessária para o crescimento nacional, pelas economias de aglomeração e escala que cria e pelas oportunidades de emprego e posição social que oferece. Essa urbanização é resultante de um conjunto de ações do homem que visa transformar a natureza para o seu conforto e ter uma melhor qualidade de vida (SOUZA, 1996), porém, a urbanização agrava os desequilíbrios socioeconômicos e disparidades regionais.

Dentro do processo de urbanização pode ser entendido o processo de metropolização que é o processo que imprime ao espaço características metropolitanas (LENCIONI, 2006). Este se dá pelo crescimento urbano por causa do rápido e concentrado crescimento econômico, da elevada imigração rural e estrangeira, dos meios de transporte mais eficientes e do papel do país na economia mundial (CASTELLS, 1983).

Deste modo, o processo de metropolização do espaço se traduz na intensificação e multiplicidade dos fluxos de pessoas, mercadorias e informações, pelo crescimento de cidades conurbadas, expansão territorial do aglomerado metropolitano e pela extensão e densificação das infraestruturas (LENCIONI, 2011, p. 136). “[...] A metropolização nada mais é do que uma metamorfose do processo de urbanização [...]” (LENCIONI, 2006, p. 72) sendo o momento mais avançado deste, exprimindo uma pós-urbanização.

Esse espaço metropolitano é um espaço complexo, simultaneamente fragmentado e articulado, reflexo e condição social. Suas transformações são diferenciadas segundo a relação do tamanho metropolitano e as diversas singularidades ligadas ao sítio metropolitano, à história urbana e regional e ao processo de inclusão da metrópole na divisão territorial do trabalho em escala nacional e internacional (CORRÊA, 1995b, p. 60).

Para Ascher (1995) a metropolização é uma etapa no processo de urbanização que abre caminho para a criação da metrópole. Dessa forma, como a metropolização do espaço está intimamente ligada à urbanização, dentro do processo de metropolização surgem as metrópoles.

As metrópoles são “uma espécie de tradução urbana da manifestação socioespacial da globalização [...]” (LENCIONI, 2006, p. 71). Ela é corporativa e fragmentada, compõe-se de espaços luminosos (expressão máxima da modernização) e espaços opacos (periferias, lugares da exclusão dessa mesma modernização) (SANTOS, 1993).

Etimologicamente, o vocábulo "metrópole" tem origem na palavra latina "metropolis", que é derivada do grego "mçtrópolis", formado pela junção de "mçtra" (útero, mãe) com "pólis" (cidade). "Mçtrópolis" significava cidade-mãe em relação às colônias que ela criava. Para a civilização grega, o sentido de pólis – cidade – é o de cidade-estado, que difere do sentido que damos, hoje, a palavra "cidade". As colônias eram criadas a partir de uma cidade-mãe e lhe guardavam independência. Um exemplo de cidade-mãe é a cidade de Mileto, que teria dado origem a setenta cidades. Atualmente, os significados que damos a palavra "metrópole" são bastante distintos da palavra que lhe deu origem. (LENCIONI, 2006, p. 44).

Santos (1965, p. 44) afirma que na metrópole “existe uma complexidade de funções capazes de atender a todas as formas de necessidade da população urbana nacional ou regional.”

As metrópoles são, antes de tudo, uma grande cidade em termos de volume populacional. Elas também possuem funções urbanas bastante diversificadas e especializadas (GALVÃO et al., 1969), são densos, extensos e diversificados espaços urbanos que exercem funções centrais de alto nível, de caráter macrorregional e/ou nacional e/ou ainda internacional (SILVA, 1976). Funcionam como o centro de coordenação de uma rede urbana, situando-se no topo da hierarquia, caracterizada pela sua primazia.

Segundo Villaça (1998), as metrópoles formadas na etapa da industrialização fordista, no século XX, têm como característica de organização socioespacial o centro/periferia. Nesses locais há uma grande concentração e crescimento de população, capitais, investimentos, modernização e, em contrapartida, pobreza e desigualdade.

No geral, falar de metrópoles vem à cabeça a ideia que: i) a metrópole é comumente uma forma urbana de tamanho expressivo populacional e territorial, com diversas exceções; ii) possui várias atividades econômicas, especialmente serviços de ordem superior; iii) consiste num *locus* privilegiado de inovação; iv) detém grande densidade de emissão e recepção dos fluxos de informação e comunicação e v) compõe um nó expressivo de redes (de transporte, de informação, de comunicação, de cultura, de inovação, consumo, poder ou cidades) (LENCIONI, 2006).

Porém, nas últimas décadas, essa metropolização do espaço está intimamente ligada à reestruturação produtiva que tem feito da metrópole um aparelho da reprodução do capital por causa da relação entre o capital imobiliário e o capital financeiro (LENCIONI, 2011, p. 135).

Estamos vivendo um novo contexto cujo processo dominante é o de metropolização do espaço. Este processo corresponde a um momento mais avançado do processo de urbanização, sem significar, contudo, que não haja mais o processo de urbanização. Este continua existindo e transformando o território; no entanto, é o processo de metropolização que se constitui numa determinação histórica da sociedade contemporânea. Esse processo é expressão de uma nova época, na qual, a metrópole se coloca ao mesmo tempo como uma condição para a reprodução do capital, um meio utilizado para a sua reprodução e, ainda, um produto do próprio capital. Isso, num quadro de profundas alterações na dinâmica do capital imobiliário e financeiro, como estratégias de renovação da reprodução capitalista. (LENCIONI, 2011, p. 136).

De acordo com Santos (2008b, p. 48), a função metropolitana nos países subdesenvolvidos é exercida em dois níveis de metrópoles: uma metrópole completa – esta responde à diversas necessidades socioeconômicas como a produção de bens de capital ou a criação de tecnologias adaptadas às exigências da sociedade, tendo como exemplo, o Brasil, Argentina e o México; e as metrópoles incompletas – se irradiam sobre um amplo espaço, mas só exercem a “totalidade das funções comparáveis a partir de contribuições externas, vindas [...] das metrópoles completas. [...] São consequência do atraso da industrialização, [...] [e] das formas que a industrialização assume, quando ocorre [...]”, como exemplo, Salvador em relação a São Paulo e Guadalajara em relação à Cidade do México.

No planejamento do desenvolvimento econômico, a função das metrópoles é de grande importância, “[...] pois elas comandam todo o sistema econômico

nacional, e é através delas que se pode inferir o efeito de uma política de intervenção que leve à maior concentração ou à desconcentração, à maior eficiência do sistema ou à maior equidade inter ou intra-regional." (GALVÃO et al., 1969, p. 57).

De acordo com Castells (1983, p. 63), "a nova face de urbanização, [a metropolização], caracteriza-se por um predomínio do terciário, como motor desse crescimento [...]" possuindo nas metrópoles seus maiores exemplos de poder territorial. Dessa forma, as metrópoles são responsáveis pela macro-organização do território.

Por conseguinte, além das metrópoles, há outras entidades que atuam na rede urbana do Brasil, as chamadas regiões metropolitanas, regiões integradas de desenvolvimento (RIDE) e aglomerações urbanas.

As regiões metropolitanas, que diferem do conceito de metrópoles, são um conjunto de municípios integrados socioeconomicamente à uma metrópole. Dividem uma estrutura ocupacional e uma forma de organização do espaço característica e uma área de influência (GALVÃO et al., 1969, p. 55-56) com a qual desenvolvem uma série de relações, que passa a constituir um sistema socioeconômico próprio que, no conjunto, é mais importante do que a simples soma de suas partes (AZEVEDO, 2006). As primeiras regiões metropolitanas no país foram instituídas na década de 70. Ressalta-se que o capítulo 3 deste trabalho irá aprofundar a discussão sobre regiões metropolitanas.

Vale observar que o conceito de regiões metropolitanas difere também do conceito de aglomeração urbana. Esta última é o resultado da expansão de núcleos urbanos que extrapolam os limites políticos/administrativos dos municípios (conurbação), intensificados pelos fluxos materiais e imateriais, sem a presença de uma cidade principal (a metrópole).

O mesmo ocorre com as regiões integradas de desenvolvimento (RIDE) que, diferente das regiões metropolitanas e aglomerações urbanas, são conjuntos de municípios de unidades federadas diferentes cuja criação baseia-se no princípio de cooperação entre os distintos níveis de governo (federal, estadual e municipal) (IBGE, 2003).

A RIDE tem como objetivo articular e harmonizar as ações administrativas da União, dos Estados e dos municípios para a promoção de projetos que visem à dinamização econômica de

territórios de baixo desenvolvimento e, assim, conseguir prioridade no recebimento de recursos públicos destinados à promoção de iniciativas e investimentos que reduzam as desigualdades sociais e estejam de acordo com o interesse local pactuado entre os entes participantes. Esse acordo é fundamental, pois a criação de uma RIDE envolve a negociação prévia entre os estados envolvidos sobre questões como os limites e municípios da região, os instrumentos necessários, os objetivos e a adequação às necessidades específicas de gestão. (BRASIL, 2015c, não paginado).

2.1.2 O conceito de rede urbana, centralidade e suas interações

Destacam-se também neste trabalho os conceitos de rede urbana e centralidade, visto que todas essas cidades ou conjunto de cidades, mencionadas anteriormente, possuem certa centralidade dentro da hierarquia urbana brasileira e estão assentadas e articuladas no sistema em rede.

Os estudos sobre essas duas temáticas vêm ganhando importância, principalmente pós Segunda Guerra Mundial, devido às grandes transformações derivadas, sobretudo, do acelerado processo de urbanização, com a intensa industrialização e conseqüente redefinição da divisão territorial do trabalho, a expansão capitalista e a difusão do sistema de planejamento em sua dimensão espacial (CORRÊA, 1989b).

Tudo isto tem ocorrido no contexto dos dinâmicos processos de globalização. Como exemplo, nas últimas décadas, a introdução de novas tecnologias e alterações nas redes técnicas globais vem imprimindo modificações marcantes no espaço. Diversas inovações também surgiram em resposta à demanda social pela redução do tempo e das distâncias, como “[...] a ferrovia, a rodovia, a telegrafia, a telefonia e finalmente a teleinformática.” (DIAS, 2000, p. 141).

Neste contexto, existem hoje no mundo várias formas de organização em rede, “[...] desde firmas, entidades religiosas, movimentos dos sem-terra, organizações não governamentais, imigrantes, até contrabandistas e traficantes de drogas [...]” (MACHADO, 1999, p. 131). Porém, destacadamente neste trabalho, outra forma de organização em rede é a rede de cidades (rede urbana).

Este tipo de rede é formado por um conjunto de cidades que guarda uma importante interdependência entre si. É um tipo de sistema que representa a coordenação de uma rede hierarquicamente integrada de atividades econômicas e sociais desenvolvidas nos centros urbanos de um determinado território. É

constituída por centros urbanos funcionalmente articulados entre si como um tipo de rede, na qual os nós são os distintos núcleos de povoamentos dotados de funções urbanas, e as ligações são os fluxos entre esses centros. A rede urbana é um produto social que articula toda a sociedade em um espaço, garantindo sua existência e reprodução. Ela é um meio na qual a produção, a circulação e o consumo se realizam efetivamente, sendo uma dimensão socioespacial da sociedade (CORRÊA, 1989b, 2011).

Segundo Dollfus (1973, p. 66), esta rede urbana compõe: “[...] sistemas lineares e contínuos, que permitem a circulação.” São as redes que dão o suporte para as relações de troca entre as sociedades. Assim, as mudanças ocorridas na organização dessas redes vão configurar profundas alterações nos espaços que usufruem desse sistema.

De acordo com Corrêa (2011, p. 94), para haver uma rede urbana, é preciso: i) uma sociedade vivendo em economia de mercado com transações comerciais envolvendo bens produzidos localmente e externamente, com uma divisão territorial do trabalho; ii) de pontos fixos no espaço onde, de modo permanente ou temporário, as transações são realizadas; e iii) haver um mínimo de interações entre esses pontos fixos e/ou em termos de especialização produtiva entre eles.

Rocheffort (1998) defende a teoria de que as redes urbanas organizam-se quanto à modernidade através dos transportes que permitem grandes deslocamentos. A caracterização de uma rede depende de dois elementos fundamentais que podem ser explicados como: “[...] primeiro, evidenciar quais são os tipos de cidades presentes na região de interesse de estudo; e, segundo, definir os espaços de influência das cidades que se determinam como os primeiros níveis da hierarquia.” (ROCHEFORT, 1998, p. 17).

Para Geiger (1963, p. 67) “[...] a função primordial de um núcleo urbano é atuar como centro de serviços para seu *hinterland* imediato, fornecendo bens e serviços centrais. Estes [...] caracterizam-se por serem de ordens diferenciadas, gerando uma hierarquia de centros urbanos análoga aos bens e serviços que ofertam.” No Brasil, essa rede de localidades centrais, segundo Lencioni (2011), fornece um variado conjunto de padrões espaciais e modelos funcionais de distribuição de bens e serviços, dos mais tradicionais aos mais modernos.

Diversos estudos foram realizados por geógrafos a despeito da literatura sobre rede urbana. Alguns desses autores tiveram críticas positivas e outras negativas. As críticas negativas ocorreram, sobretudo, por não revelar a natureza e o significado da rede urbana, ou pelo seu cunho positivista, funcionalista ou idealista. No geral, entre as pesquisas destacam-se: i) os estudos sobre a diferenciação das cidades de acordo com suas funções e sua classificação (Aurousseau, Harris, Nelson, Ullman e Dacey); ii) as dimensões básicas de variação das redes ou sistemas urbanos (Nelson, Moser e Scott, Faissol, Fredrich e Davidovich); iii) o tamanho das cidades de uma rede urbana e os aspectos da vida socioeconômica (Jefferson, Auerbach e Zipt); iv) a hierarquia urbana (Bobek, Dickinson, Christaller, Corrêa e Santos); e v) as relações entre cidade e região (George, Lasserre, Labasse, Juillard e Dugrand) (CORRÊA, 1989b).

O primeiro padrão espacial da rede urbana brasileira, segundo Corrêa (2011), foi o padrão dendrítico. Neste padrão, as cidades são caracterizadas por serem litorâneas criadas como ponto de defesa do litoral e vias de penetração para o interior. A partir dessas cidades são criadas outras cidades dependentes de modo ordenado a centros urbanos localizados a “jusante ou na direção da cidade litorânea”, tendo como exemplo Salvador e Rio de Janeiro. Outro exemplo são as cidades criadas a partir de um padrão espacial de áreas urbano-industriais, que instituíram corredores urbanizados, como Sorocaba, Campinas, entre outras (CORRÊA, 2011, p. 98).

Por conseguinte, até a Segunda Guerra Mundial, a rede urbana brasileira caracterizava-se por ter uma restrita diversificação funcional de seus centros e estes se diferenciavam quanto ao papel que desempenhavam como lugares centrais de distribuição de bens e serviços, e como centros de comercialização e beneficiamento da produção rural de sua área de influência. Foi a partir do pós-guerra e da industrialização nos anos 50, com a crescente divisão territorial do trabalho e a necessidade de ampliar as articulações inter-regionais, que a rede urbana brasileira tornou-se efetivamente integrada. Destacam-se nesse processo as cidades de São Paulo e Rio de Janeiro (CORRÊA, 2011, p. 101).

Já na década de 1970, a rede urbana brasileira era caracterizada por ter diversos padrões espaciais, sendo estes desiguais, e por ter uma crescente

complexidade funcional e de integração, pois cada centro urbano faz parte de várias redes de cidades (CORRÊA, 2011).

No Brasil, segundo Dias (2000), a rede urbana é também marcada pela integração do mercado nacional com a redução ou eliminação de barreiras de todas as ordens. Inicialmente havia as ferrovias e rodovias que faziam a distribuição de matérias-primas e mão de obra, hoje são os fluxos de informação (eixos invisíveis e imateriais, instantâneos e simultâneos) que são uma “condição necessária a todo movimento de elementos materiais entre as cidades que eles solidarizam [...]” (DIAS, 2000, p. 150), sendo os bancos um elemento-chave de integração e articulação do território com a economia internacional.

Em geral, a rede urbana dos países subdesenvolvidos é constituída, em parte, por um conjunto de cidades onde se verifica o papel de intermediação das decisões tomadas fora da rede urbana nacional. Porém, a rede urbana também tem certa autonomia nacional ou regional, que parte das metrópoles nacionais ou regionais e, em alguns casos, das capitais regionais (CORRÊA, 1989b).

Assim, a rede urbana brasileira apresenta uma grande diversidade de comportamentos, hoje com destaque para a interiorização da urbanização, amplo crescimento das cidades médias, macrocefalia das metrópoles e periferação dos centros urbanos. Quanto mais alta a posição de um centro na hierarquia urbana e suas especializações funcionais vinculadas ao setor industrial ou de serviço, mais importante será esse centro na rede de cidades. Quanto maior a variedade de oferta das atividades de serviços, maior a centralidade exercida pelo centro.

Na rede urbana brasileira, a metrópole São Paulo está no topo da hierarquia, caracterizada como o maior centro dessa rede urbana, além disso, a rede urbana do Sudeste, na qual São Paulo está contido, tem um alto grau de integração entre as metrópoles e suas capitais regionais (CORRÊA, 2011; DIAS, 2000).

Deste modo, a organização do espaço e a estruturação das redes assumem posição singular na relação entre as diferentes áreas e, principalmente, como instrumento de análise dos espaços urbanos. Sua organização espacial seria o substrato que condiciona e sobre o qual atuam as políticas públicas e os agentes sociais e econômicos que compõem a sociedade.

Por conseguinte, hoje, tudo é mundializado, global, seja a “[...] produção, o produto, o dinheiro, o crédito, a dívida, o consumo, a política e a cultura. Esse

conjunto de mundializações, cada qual sustentado, arrastando, ajudando a impor a outra, merece o nome de globalização.” (SANTOS, 2008b, p. 24). Porém, o espaço se globaliza, mas não é como um todo mundial. “Quem se globaliza, mesmo, são as pessoas e os lugares.” (SANTOS, 2008b, p. 24).

Este espaço foi visto por Santos (2008b) através da tecnoesfera (resultado da artificialização do meio ambiente – esfera natural sendo substituída por uma esfera técnica) e da psicoesfera (resultado das crenças, desejos etc. que inspiram as relações interpessoais e a comunhão com o Universo) que, juntas, formam o meio técnico-científico, e hoje, o meio técnico-científico-informacional. Este último meio, “[...] é a nova cara do espaço e do tempo. É aí que se instalam as atividades hegemônicas, aquelas que têm relações mais longínquas e participam do comércio internacional, fazendo com que determinados lugares se tornem mundiais.” (SANTOS, 2008b, p. 36).

A globalização é a fase superior da espacialidade capitalista que, pós Segunda Guerra Mundial, manifesta-se pelo espraiamento do capital produtivo, isso vinculado às grandes corporações que atuam em escala global, causando grandes impactos, não só econômicos, sociais, políticos e culturais, mas também na organização do espaço (CORRÊA, 1991a, 1999a).

Essas corporações possuem uma ampla escala de atuação, diversificadas atividades, diversas unidades produtivas e localizações (CORRÊA, 1991a, 1999a). Seu poder político e econômico garante-lhes importante papel como gestores do território, a partir de suas sedes sociais (CORRÊA, 1992). Isso não seria possível, nem viável, sem os progressos técnicos recentes e sem a fluidez do espaço (SANTOS, 2008b).

Dessa forma, as grandes corporações se articulam através das redes, reduzindo o tempo de circulação, beneficiando-se da produtividade, da circulação e das trocas. Em nível local, estas mesmas redes causam processos de desordem, de exclusão social, marginalizam centros urbanos que se apoiavam na proximidade geográfica, comprometendo os mercados de trabalho (DIAS, 2000).

Portanto, “a rede urbana é afetada pela globalização tanto por intermédio de criações urbanas recentes, como da refuncionalização dos centros preexistentes, imposta ou induzida pelas corporações globais.” (CORRÊA, 1999a, p. 44).

Com a globalização foram criadas e reestruturadas inúmeras e complexas redes geográficas das quais a rede urbana é a expressão mais incisiva, assumindo diversas formas e conteúdos. A rede geográfica é um tipo de rede, tem na especialização a principal característica que a distingue das redes em geral. Esta rede é um conjunto de localizações sobre a superfície terrestre articulada por vias e fluxos. Como exemplo pode-se citar a sede de um banco e suas agências distribuídas em um espaço e articuladas entre si por diversos fluxos. Esta rede se constitui em um produto e uma condição social historicamente construída, que é fruto da ação do homem. Assim, “a rede fluvial, produto da natureza, não é uma rede geográfica, ainda que tenha uma especialidade. Ao ser transformado em rede de navegação, contudo, passa a ser uma rede geográfica.” (CORRÊA, 1999b, p. 66).

Para Lencioni (2011), o complexo sistema de redes é constituído por dois tipos de redes de proximidade: i) a proximidade territorial e ii) a proximidade relativa. A rede de proximidade territorial é formada por redes materiais, em especial a circulação, pelas redes de transportes viários, pela sua capacidade de fluidez, que redimensionam as distâncias entre os lugares. E a rede de proximidade territorial, é uma proximidade relativa, imaterial, como a rede de fluxos de informação e comunicação (LENCIONI, 2011, p. 142).

As redes de telecomunicações veiculam também a ordem da ilegalidade (DIAS, 2000). A Amazônia e a cidade do Rio de Janeiro, por exemplo, são conhecidas pelas atividades ilegais: contrabando e tráfico de drogas, sendo centros urbanos que servem como nós de rede (MACHADO, 1999; SOUZA, 2002, 2013).

Assim, existem diversas redes urbanas nesses espaços urbanos que possuem um padrão espacial, uma complexidade funcional dos seus centros e um grau de articulação interna e externa de cada rede, sendo que os centros urbanos participam, com diferentes intensidades, de diversas redes urbanas (CORRÊA, 2011).

Não obstante, para entender a rede urbana, é preciso entender igualmente o espaço urbano. Este, de acordo com Corrêa (2011), surge, em um primeiro momento de apreensão, como um espaço fragmentado, caracterizado pelas diferentes paisagens e usos da terra. Em um segundo momento, o espaço urbano é articulado a partir dos processos sociais, ou seja, cada parte da cidade mantém mútua relação de natureza e intensidade variável. No terceiro momento de

apreensão, o espaço urbano é um reflexo da sociedade, o que reflete na complexa estrutura social em classes com grande segregação residencial, desigual, com diferenças locacionais e mutáveis. Já no quarto momento, o espaço é um condicionante social, através do papel das obras fixadas pelo homem, das formas espaciais e das relações de produção. No quinto momento de apreensão, o espaço urbano é onde os diversos grupos sociais vivem e se reproduzem, tornando-se um campo simbólico que tem dimensões e significados variáveis segundo as diferentes classes e grupos sociais. Esse espaço é também o cenário e objeto de lutas sociais, pois estas visam o direito à cidade, a cidadania plena e igualitária, sendo este o sexto momento de sua apreensão.

Assim, o espaço consistiria em um conjunto indissociável de sistemas de objetos (seja naturais ou fabricados) e de sistemas de ações, (deliberadas ou não), sendo que, nos tempos atuais, os objetos tornam-se cada vez mais técnicos e específicos, e são fabricados e localizados para responder melhor os objetivos de antemão constituídos. Além disso, as ações tornam-se cada vez mais racionais e ajustadas (SANTOS, 2008b).

De acordo com Santos (2008b), as transformações ocorridas no espaço são causadas pela globalização a partir de três dados essenciais da época: a unidade técnica, a convergência dos momentos e a unicidade do motor.

Dessa forma, o espaço global seria constituído por redes desiguais que, em distintas escalas e níveis, “se sobrepõem e são prolongadas por outras, de características diferentes, desembocando em magmas resistentes à ‘resificação’.” (SANTOS, 2008b, p. 43).

Esse espaço global seria, então, o todo, que constituiria, segundo Santos (2008b, p. 42), em um espaço banal (“[...] espaço de todos os homens, de todas as firmas, de todas as organizações, de todas as ações – numa palavra, o espaço geográfico.”). Este espaço global é formado por todos os objetos e fluxos.

Por conseguinte, nesses espaços urbanos destacam-se as grandes cidades que são constituídas pelo núcleo central, a periferia, as áreas industriais, subcentros terciários, áreas residenciais distintas, as áreas de lazer e, entre outras, aquelas submetidas à especulação e futura expansão (CORRÊA, 1989b).

Autores como Berry (1964 apud SILVA; SILVA, 1991, p. 119) ressaltam que “a cidade é entendida como uma localidade centro de região e, neste sentido, pode-

se defini-la como um sistema dentro de um sistema de cidades.” Seu papel na distribuição de bens e serviços foi ainda mais relevante com o capitalismo, o que acentuou a hierarquia entre elas, pela diferenciação de demandas e ofertas de bens e serviços, formando localidades centrais, e a integração em redes regionais e nacionais de centros (LENCIONI, 2011).

Destaca-se na organização do espaço dos países emergentes a predominância das metrópoles, medida através da estrutura urbano-regional, que se privilegia da concentração das formas modernas do crescimento econômico-social. Dessa forma, a oferta de diferentes equipamentos e serviços está centralizada, principalmente, nessas cidades, como: (i) ligações aéreas; (ii) serviços especializados de saúde; (iii) oferta de ensino superior e pós-graduação; (iv) serviços bancários; (v) e outras atividades comerciais e de serviços. E a “dominação das economias regionais chega a ser em muitos casos, tão grande que dificulta, quando não impede, o desenvolvimento de cidades intermediárias, de centros pequenos, de centros locais e de zonas rurais.” (SILVA; SILVA, 1991, p. 113).

De tal modo, essa organização espacial é complexa, constituindo-se de centros urbanos e seus *hinterlands*, articulados entre si por uma densa rede. “Esta organização espacial reflete a intrincada divisão social e territorial do trabalho e a conseqüente natureza complementar das atividades de cada lugar. [...] dotada de um poderoso mercado que implica sólidas relações internas e externas.” (CORRÊA, 2000, p. 59).

Por conseguinte, buscando analisar a rede urbana, faz-se necessário analisar a centralidade, pois as duas temáticas estão intrinsecamente associadas.

Dessa forma, a centralidade seria:

[...] a importância relativa de um lugar em relação à região do seu entorno, ou ainda, o nível de oferecimento de funções centrais por parte de uma determinada cidade para si mesma e para sua região; neste sentido, corresponde ao excedente na oferta de bens e serviços por parte de uma localidade central em comparação com as demais. (SILVA; SILVA, 1991, p. 113).

Assim, o processo de reprodução da rede urbana pela centralidade, que se expressa pelas relações entre formas, funções e estruturas urbanas, leva a uma complexidade que pode ser modificada por vários fatores e que pode se expressar de forma diferenciada de acordo com a mobilidade das condições de atratividade e

acessibilidade. Portanto, encontra-se a centralidade em duas escalas, a intra e interurbana e ainda em diferentes padrões socioespaciais que revelam o aumento das desigualdades presentes no espaço urbano (SILVA; SILVA, 1991).

De acordo com Souza (2005), a centralidade é um elemento essencial das cidades, e esta as diferencia de outras organizações socioespaciais semelhantes, como uma vila ou uma aldeia.

A centralidade é medida pela capacidade de uma cidade de ofertar bens e serviços para outros centros urbanos, ou seja, para sua área de influência. Quanto maior essa capacidade ofertante e área de influência, maior é a centralidade dessa cidade, mais complexa e maior é o nível hierárquico dessa cidade na rede urbana (SOUZA, 2005).

A interpretação da dinâmica do centro e da centralidade através da estruturação urbana surge com os trabalhos de vários pesquisadores que se apoiam na dialética marxista, pautada no materialismo histórico, sobretudo de Lefebvre.

Para Lefebvre (1983) a centralidade sempre requer um conteúdo, e este é vulgar. A cidade não cria nada, mas centraliza as criações. E, contraditoriamente, cria tudo. Nada pode existir sem intercâmbio, sem aproximação, sem proximidade, sem relações.

Segundo Lefebvre (1983), as análises das áreas centrais, que expressam centralidades em diferentes escalas de abordagem e também com diferentes padrões socioeconômicos, são fundamentais para o entendimento do espaço urbano em sua estruturação/reestruturação que se faz de forma contínua e que produz e reproduz a descentralização/recentralização, pois se trata de um processo dinâmico.

Hoje, com a globalização, as centralidades urbanas das cidades estão passando por um processo de redefinições, marcadas pelas:

1. [...] novas localizações dos equipamentos comerciais e de serviços concentrados e de grande porte determinam mudanças de impacto no papel e na estrutura do centro principal ou tradicional, o que provoca uma redefinição de centro, de periferia e da relação centro-periferia.
2. A rapidez das transformações econômicas que se expressam, inclusive, através das formas flexíveis de produção, impõem mudanças na estruturação interna das cidades e na relação entre as cidades de uma rede.
3. A redefinição da centralidade urbana não é um processo novo, [...] considerando-se o impacto das transformações atuais e de sua ocorrência não apenas nas metrópoles e cidades grandes, mas também em cidades de porte médio.
4. A difusão do uso do automóvel e o aumento da importância

do lazer e do tempo destinado ao consumo redefinem o cotidiano das pessoas e a lógica da localização e do uso dos equipamentos comerciais e de serviços. (SPOSITO, 1998, p. 28).

O estudo da centralidade urbana permite também analisar a gestão do território e este pode ser entendido em duas escalas territoriais: i) a intra-urbana e ii) a rede urbana. No nível intra-urbano pode-se avaliar essa centralidade através da análise do território da cidade ou da aglomeração urbana a partir de seu centro ou centros. Quanto ao nível da rede urbana, a cidade pode ser utilizada como referência ou a aglomeração urbana principal em relação ao conjunto de cidades de uma rede que, por sua vez, pode ser evidenciada em diversas escalas e formas de articulação e configuração de maneira que se pode compreender os papéis da cidade central (SPOSITO, 1998, p. 27).

Na gestão do território, de acordo com Sposito (1998, p. 33-34), é possível evidenciar as seguintes tendências: i) as empresas industriais tendem a se localizar nas proximidades das áreas de maior densidade técnico-científico-informacional; ii) as empresas de serviços mais especializados priorizam ter à sua disposição uma mão de obra qualificada; iii) as empresas comerciais e as de serviços se localizam em locais estratégicos próximos dos grandes mercados consumidores e que atraiam mercados consumidores de mais de uma cidade etc.

Em geral, o que pode ser observado atualmente no Brasil, é uma desconcentração das atividades de produção e de comercialização de serviços na rede urbana e uma centralização das decisões referentes à gestão do território, via estratégias locacionais das grandes empresas (SPOSITO, 1998, p. 35).

Sobre a gestão do território, tendencialmente, as grandes empresas em rede centralizam suas operações na metrópole que, conseqüentemente, detém o controle do capital, e nela estão localizados os serviços mais especializados, concentrando grandes grupos econômicos (LENCIONI, 2008).

No Brasil, a metrópole que detém a maior centralidade é São Paulo, estando isolada no topo da hierarquia da rede urbana brasileira, de acordo com o estudo do IBGE (2008) *Regiões de influência das cidades*. No mundo, as maiores centralidades se encontram em Nova Iorque, Londres e Tóquio, sendo estas cidades globais, ou seja, com uma centralidade global (SASSEN, 1991).

2.1.3 A concentração dispersa e a dispersão concentrada da metropolização em sua nova fase

Nas últimas décadas, a globalização foi responsável por uma reorganização do espaço metropolitano, principalmente com a saída de indústrias para a periferia, assim como a migração de grandes contingentes populacionais.

Dentre os impactos dessa descentralização do espaço metropolitano observa-se o processo de abandono dos bairros centrais, a criação de setores residenciais seletivos e a explosão da periferia popular: loteamentos populares e a autoconstrução, construção de conjuntos habitacionais do Estado e favelas, e novos territórios que surgem (diversos grupos sociais distintos entre si no que se refere à ocupação, renda, idade, sexo, crença e outros que aparentemente dividem o mesmo espaço metropolitano) (CORRÊA, 1995b).

Com isso, os espaços não-metropolitanos passam a desempenhar papéis econômicos importantes, antes restritos às grandes metrópoles, aumentando em tamanho, número e importância funcional à medida que o processo de desconcentração territorial da indústria se aprofundou nas últimas décadas do século XX, o que significou o crescimento da atividade industrial em vários estados no Brasil (LENCIONI, 2006).

As dispersões espaciais das atividades econômicas nas metrópoles têm contribuído mundialmente com as novas formas de centralização da gestão de alto nível e de controle de operações. Além disso, a complexidade das transações nacionais e globais aumentou a demanda de serviços altamente especializados por parte das empresas (SASSEN, 1998, p. 2).

Assim, desde a década de 60, está sendo produzida uma aceleração da globalização do capital, trabalho, cultura, e esta globalização está afetando significativamente as cidades e a vida urbana em todo o mundo (SOJA, 2005, p. 46).

A economia global funciona como uma unidade em tempo real no mundo, as principais funções do sistema como os fluxos de capital, mercado de trabalho, matéria-prima, informação, a gestão etc. estão internacionalizados e interconectados de formas desigual e assimétrica. Essa globalização da economia está associada a um processo de reestruturação produtiva e reorganização territorial (SOJA, 2005, p. 46).

Por conseguinte, a globalização vem transformando a organização social e espacial da metrópole contemporânea, contribuindo para a expansão demográfica e na criação de cidades economicamente heterogêneas e culturalmente diversas (SOJA, 2005).

As cidades expandiram sua área de influência e se estruturaram hierarquicamente, não apenas pelo seu tamanho populacional, mas pelo grau de controle dos fluxos transnacionais de capitais, trabalho, informação e comércio, desempenhados através de centros de gestão que se encontram nessas cidades (SOJA, 2005, p. 47). Entretanto, antigamente, os principais articuladores eram os Estados nacionais, em um sistema interestadual, mas isso mudou nas últimas décadas com a “privatização, desregulamentação, a abertura das economias nacionais para empresas estrangeiras, e a crescente participação dos agentes econômicos nacionais nos mercados globais.” (SASSEN, 2005, p. 27, tradução nossa).

Dessa forma, o processo de metropolização demarca hoje uma nova época que emerge da dinâmica da economia global e produz um novo tipo de metrópole. Assim,

[...] muitos dos arcabouços teóricos que utilizávamos para compreender a metrópole e a região metropolitana se esgotaram. Por exemplo, a ideia de área de influência de uma metrópole, circunscrita segundo a abrangência regional, nacional e internacional, não pode mais ser aplicada como antes. Também, a coesão interna da chamada área de influência de uma metrópole se fragmentou e não se sustenta mais como antes. Do mesmo modo, não podemos mais pensar em termos de hierarquia urbana como no passado, uma vez que esta não resiste mais às crescentes relações entre o global e o local. (LENCIONI, 2011, p. 146).

Vários autores trabalham com esses novos conceitos sobre a metrópole. Porém, vale ressaltar autores como Geddes (1915) e Gottmann (1957) que trouxeram conceitos como cidade-região e megalópole. Todavia, de acordo com Sassen (1998), foi a partir da década de 80 que vários pesquisadores começaram a estudar a rede de cidades no contexto da globalização e a descontinuidade dos espaços metropolitanos com grande destaque para a metrópole como o centro de controle mundial. Dentre os autores e os conceitos devem ser citados Friedmann e Goetz, em 1982, com a hipótese da cidade-mundial, Sassen (1991) com o conceito

de cidade-global, Soja (1994) com os conceitos de pós-metrópole e de exópole, Garreau (1992) com o conceito de *edge city*, Ascher (1995) com o conceito de metápole e Scott et al., em 2001, com o conceito de cidade-região global. Ressalta-se que aqui estão apenas alguns conceitos e autores citados de tantos outros que tiveram suas contribuições pertinentes sobre o tema em questão.

Assim sendo, Geddes (1915) em sua obra sobre as transformações da Grande Londres, *Cities in evolution*, já abordava os temas de conurbação e de cidade-região. Porém, para Geddes, o sentido original de conurbação seria o mesmo de cidade-região.

No Brasil, Lencioni (2011) traz o exemplo da cidade-região de São Paulo. Esta possui grande extensão territorial, composta por cinco regiões metropolitanas (São Paulo, Baixada Santista, Campinas, Sorocaba e Vale do Paraíba e Litoral Norte), além das aglomerações urbanas de Jundiaí e de Piracicaba que formam a Macrometrópole Paulista. Além da macrometrópole, a cidade-região de São Paulo é composta pela Microrregião Geográfica de Bragantina. Essa cidade-região tem como uma das principais características o intenso fluxo pendular.

Gottmann (1957) trata do conceito de megalópole que é uma fusão de metrópoles. Uma megalópole difere de uma metrópole em vários aspectos e não pode ser confundida com a ideia de metrópole grande.

De acordo com Lencioni (2014, p. 6): i) o desenvolvimento da megalópole é muito mais linear do que o crescimento da metrópole, além de ser mais polinucleada e ter população e área muito maior do que as de uma metrópole; ii) a megalópole apresenta uma densidade populacional muito menor que a metrópole; e iii) a forma de uma megalópole não permite o uso do modelo interpretativo centro-periferia que foi tão utilizado nas análises sobre metrópoles.

A megalópole também possui a forma e a estrutura espacial diferente das metrópoles, porém desempenham funções de direção e comando semelhantes. A diferença está no grau de hierarquia dessas funções (LENCIONI, 2014).

Atualmente, muitos autores preferem utilizar a expressão megarregião ao invés de megalópole, pois, segundo Florida, Gulden e Mellander (2007), as megarregiões são mais do que apenas uma versão maior de uma cidade ou de uma região metropolitana, elas representam a nova unidade econômica que surge como

uma grande interação e interconexão entre regiões metropolitanas (FLORIDA; GULDEN; MELLANDER, 2007).

No Brasil, Lencioni (2014) traz em seu trabalho a análise de uma megarregião, a megarregião Rio de Janeiro-São Paulo, composta pela cidade-região de São Paulo (já mencionada anteriormente), e pela Região Metropolitana do Rio de Janeiro, a Mesorregião Geográfica do Sul Fluminense, a Microrregião Geográfica de Serrana e a Microrregião Geográfica de Lagos, no Estado do Rio de Janeiro.

Já Friedmann e Goetz (1982 apud Sassen, 1998), com sua hipótese de cidade-mundial, marca uma nova fase. Seu artigo sugeriu a investigação do estudo das cidades com relação à economia global, imigração etc.

Os autores trabalhavam tanto na perspectiva do ativista social dos efeitos negativos da globalização sobre as condições de vida urbana, tanto sobre os fenômenos da rede global e a hierarquia de cidades e regiões metropolitanas que afetavam de modo significativo o sistema mundial de relações de poder, ou seja, sobre o crescimento econômico, no comércio, no consumo etc., quanto sobre o bem estar, as desigualdades e o meio ambiente (SOJA, 2005).

A teoria da cidade-mundial influenciou diversos trabalhos, dentre eles o de cidade-global. Para Sassen (2005), com a globalização mais intensa e o controle mundial em poucas cidades, requer um novo tipo de estrutura conceitual que são as chamadas cidades-globais. Sassen concentrou a atenção em três cidades globais – Londres, Nova Iorque e Tóquio, as praças financeiras mundiais. Sassen (2005, p. 30-32) trabalha com sete hipóteses para a organização e teorização do modelo de cidade-global: i) a dispersão geográfica das atividades econômicas que baliza a globalização e a integração simultânea das atividades geograficamente dispersas; ii) cada vez mais as funções centrais tornam-se complexas, conseqüentemente, terceirizando as sedes de grandes empresas globais; iii) as empresas de serviços especializados envolvidos nos mercados mais complexos e globalizados estão sujeitos as economias de aglomeração; iv) quanto mais as sede de empresas terceirizam suas funções, mais livres estão a optar por qualquer localização, porque menos trabalho efetivo na sede está sujeito as economias de aglomeração; v) a formação de sistemas urbanos transnacionais, que são empresas de serviços especializados que precisam fornecer um serviço global, com uma rede global de afiliados ou parceiros, resultando em um reforço de operações e redes

transfronteiriças de cidade a cidade; vi) um maior número de profissionais de alto nível com grandes salários, têm o efeito de aumentar o grau de desigualdade espacial e socioeconômico nessas cidades; e vii) o crescimento na formalização de um leque de atividades econômicas que encontram a sua demanda efetiva nessas cidades, ainda têm taxas de lucro que não lhes permitem concorrer com as grandes empresas.

As cidades globais, que são poucas em todo o mundo e, em sua grande maioria, estão localizadas em países desenvolvidos, são compostas por empresas que exercem funções centrais de mais alto nível. Essas cidades também são repletas de diversidades de culturas e identidades, sobretudo, através dos grandes fluxos migratórios que estas cidades têm (SASSEN, 2000).

O conceito de cidade-região global, que teve como autores Scott et al., trouxe grande influência e ampliou os dois últimos conceitos anteriormente citados através das novas perspectivas econômicas, políticas e territoriais. “Essas regiões funcionam [...] como essenciais nós espaciais da economia global e como atores políticos singulares sobre a cena mundial.” (SOJA, 2005, p. 50, tradução nossa).

Para a análise da cidade-região global são considerados conjuntamente a globalização, a urbanização, a industrialização e o desenvolvimento socioeconômico e político como processos fundamentais de natureza espacial e regional (SOJA, 2005).

Neste marco se ratifica também a importância da produção industrial e de todas as formas de atividade produtiva, independente de que sejam na indústria ou nos serviços. Trata-se de uma clara ruptura das ideias pós-modernas e sua representação ideológica da sociedade pós-industrial e sua exagerada ênfase na importância do setor de serviços. A cidade-região global é, todavia, manifestadamente, a expressão do capitalismo urbano industrial [...] (SOJA, 2005, p. 52, tradução nossa).

Essas regiões são o grande motor da economia contemporânea, produzem inovações tecnológicas e são difusoras de produtos culturais. Nestas estão localizadas as sedes dos serviços mais especializados que controlam e comandam as atividades industriais de ponta. “Trata-se de uma expressão do ressurgimento e do refortalecimento da região e do novo regionalismo.” (MAGALHÃES, 2008, p. 112).

Soja (2005) apresenta um exemplo das cidades estadunidenses de Detroit e Cleveland que têm produzido uma desconcentração das indústrias desses núcleos centrais urbanos, sustentados por fluxos transnacionais e inter-regionais de trabalho, capital, comércio e informação.

Por outro lado, o conceito de metápole foi criado por Ascher (1995) e é entendido como algo que etimologicamente ultrapassa e engloba a polis, espaços metropolizados, cujo conjunto engloba zonas metropolitanas. Assim, metápole é um grande e heterogêneo território e não necessariamente contíguos, que não apresenta limites físicos precisos, sendo este espaço marcado pela mobilidade e dissolução das relações de proximidade. Isto é, a metápole é um conjunto de espaços onde sua população ou parte dela, as atividades econômicas ou dos territórios estão agregadas no funcionamento cotidiano de uma metrópole. “Uma metápole constitui, geralmente, uma só bacia de empregos, de habitantes, de atividades. [...] Uma metápole compreende ao menos algumas centenas de milhares de habitantes.” (ASCHER, 1995, p. 14, tradução nossa).

Dessa forma, “[...] a metropolização aparece como uma ‘etapa’ ou uma ‘fase’ num processo de urbanização [...], e a metápole como uma forma urbana co-estruturada pelo uso de novas técnicas de comunicação, de conservação e de deslocamento dos bens, pessoas e informações.” (ASCHER, 1995, p. 17, tradução nossa).

Quanto ao conceito de pós-metrópole, de acordo com Soja (1994), a cidade está vivendo uma nova fase, uma variação do urbanismo como modo de vida, transformação social, econômica, política e culturais contemporâneos que guardam uma relação própria com a cidade que ele chama de pós-metrópole. Esse prefixo “pós” pode vir do pós-fordista, pós-estruturalista, pós-keynesiana, pós-moderno, mas não do pós-urbano, pós-industrial e pós-capitalista.

A pós-metrópole é o resultado de um conjunto de reestruturação causal: (i) da descentralização e recentralização geográfica ou a criação de exópoles; (ii) do complexo modelo de desindustrialização fordista e reindustrialização pós-fordista, com processos de mudanças morfológicas, na divisão social do trabalho e na organização da tecnologia industrial, induzindo as novas geografias industriais, e caracterizando o desenvolvimento desigual da metrópole; (iii) formação urbana mundial ou globalização/localização, em especial a periferação do centro,

associando internacionalização da metrópole, investimentos estrangeiros, intensa migração, multiculturalismo e provocando a “[...] emergência, dentro de seus limites, tanto de uma preeminente cidade primeiro-mundista de capital global, quanto de uma gigantesca cidade terceiro mundista do trabalho global.” (SOJA, 1994, p.161-162).

O conceito de exópoles, também criado por Soja, “[...] se refere ao surgimento de uma série de manifestações inéditas no ambiente construído e na forma urbana, geralmente isolados da malha urbana bem delimitada e situando-se em zonas anteriormente rurais [...]” (MAGALHÃES, 2008, p. 36). “É uma cidade de fora, no sentido de cidade exterior em composição ao interior, e cidade ‘que já não é’, ou ex-cidade – um duplo sentido que se refere à desconstrução do que é urbano e suburbano [...]” (MOURA, 2004, p. 80).

Magalhães (2008) traz o exemplo de exópoles no Brasil com os condomínios fechados que ficam entorno das cidades, como o Complexo Alphaville na Região Metropolitana de São Paulo. Este condomínio concentra grupos privilegiados financeiramente, com uma população de 32 mil pessoas em 1998 e com uma população flutuante de 90 mil.

No Brasil é necessário ressaltar que essa tendência de exópoles, tem uma relação direta com a fragmentação sociopolítica-espacial, não como o único fator, mas um dos principais fatores é o aumento da violência urbana.

Nesse contexto, Garreau (1992) traz o conceito de *edge city* que são áreas planejadas e apresentam funções de uma cidade.

2.1.4 O papel dirigente dos centros de gestão

O papel dirigente é a função de direção e de decisão das atividades locais e/ou regionais e/ou nacionais de uma cidade. É a prática de gestão do território das empresas e organizações sociais sediadas nos centros urbanos.

De acordo com Becker (1991, p. 179), é a prática estratégica, científico-tecnológica, das relações de poder imprescindível para dirigir, no tempo e no espaço, o nexos das diversas finalidades, decisões e ações.

Assim, o papel dirigente é o controle da organização socioespacial e apropriação de um território que envolve sua própria gênese e a direção de suas

transformações pelas ações dos agentes sociais, privados e públicos. Essa gestão deriva, principalmente, das grandes corporações multinacionais e conglomerados que atuam em amplos espaços por eles controlados, assim garantindo eficientemente a acumulação capitalista e a reprodução de suas condições de produção (CORRÊA, 1989c, 1989d, 1992).

É um aspecto da gestão econômica, política e social que agrega um conjunto de práticas que visam a criação e o controle de uma organização espacial (das formas espaciais, das funções e distribuição do espaço), entre elas, a concentração e a dispersão das atividades, viabilizando a existência e a reprodução da sociedade como um todo (CORRÊA, 1992, 1995a, 1996).

Dessa forma, essa função de direção “representa um dos estágios mais avançados do desenvolvimento urbano, sendo exercida por núcleos que dispõem de todo um aparelhamento necessário à tomada de decisão [...]” (MAGNANINI; LIMA, 1971, p. 129).

Ressalta-se que esse conceito de gestão do território não deve ser confundido com o de gerenciamento ou administração, ainda que estes sejam suportes a sua prática. O termo gestão quer dizer “governança ou governabilidade que deriva, basicamente, de imperativos da empresa, implicando um sistema complexo de coordenação orientado para uma sociedade em rápida transformação.” (DAVIDOVICH, 1991, p. 7).

Os centros de gestão do território estão nas cidades onde se localizam os múltiplos órgãos do Estado e as sedes de empresas, e suas decisões afetam direta ou indiretamente um dado espaço, ou seja, esse espaço fica sob o controle do centro de gestão através das empresas nelas sediadas. Assim, quanto maior é o seu número, maior é a dimensão dessas empresas, medida pelo montante de produção e pelo número de pessoas empregadas, e quanto maior e mais rico o espaço sob o controle delas, maior será a magnitude do centro de gestão (CORRÊA, 1995a).

Esta função dirigente é encontrada tanto nas menores cidades, mas principalmente nas metrópoles. As metrópoles concentram importantes atividades terciárias (universidades, órgãos governamentais, empresas de transporte e grandes firmas de distribuição, empresas de publicidade e propaganda, escritórios de consultoria técnica, econômica e jurídica, consulados etc.) e atividades industriais (CORRÊA, 1968).

Nas últimas décadas, as atividades transnacionais da economia urbana se concentravam nas metrópoles, principalmente a de gestão do território, as quais ofereceram as melhores condições para a acumulação do capital.

As metrópoles têm atuação dirigente regional e nacional. A atuação dirigente das metrópoles nacionais se processa em todo o país. Elas dirigem importantes atividades e são as sedes das maiores empresas. Já, as metrópoles regionais, caracterizam-se pelo comando somente de algumas atividades, pois parte das atividades regionais são dirigidas pelas metrópoles nacionais (CORRÊA, 1968).

Por conseguinte, as metrópoles com atuação dirigente tanto nacional quanto regional não atuam nem da mesma forma, nem com a mesma intensidade, e isso repercute na organização do espaço, na distinção do papel que as metrópoles desempenham e do tipo metropolitano que representam (CORRÊA, 1968).

Os agentes nas metrópoles exercem o poder de controle de atividades que estão localizadas, em geral, fora delas, ou seja, essas atividades são concebidas, planejadas e dirigidas a partir de empresas sediadas nessas metrópoles que têm suas filiais, fábricas, escritórios, depósitos, fazendas etc. localizadas em outras cidades, sendo elas o principal centro de gestão do território, um centro de acumulação capitalista. A metrópole também é “um centro de acumulação de pobreza, senão de miséria, de contrastes, de conflitos que deverão também, agora, no plano interno da metrópole, ser equacionados pelo capital.” (CORRÊA, 1996, p. 27).

Por concentrar essas sedes, as metrópoles concentram outras atividades que estão vinculadas às características das empresas, além de uma infraestrutura para atendê-las: restaurantes e hotéis de luxo, centros de convenções, clubes e serviços sofisticados e especializados para executivos (CORDEIRO, 1992), aeroportos com amplas ligações nacionais e internacionais, além de empresas de consultoria econômica, jurídica e técnica, empresas de publicidade e marketing etc., e as principais instituições do Estado como as secretarias e ministérios, e as sede das empresas estatais (CORRÊA, 1996).

O papel das metrópoles como centros de gestão do território não é o mesmo quanto à intensidade e o espaço de atuação, e quanto à natureza das atividades econômicas que elas controlam (CORREA, 1989a, p. 12).

De acordo com Santos (1956), qualquer cidade pode aumentar seu poder, sua área de influência e sua organização espacial, em geral, através de dois fatores: i) da dinâmica, ou seja, tornar-se interessante a um espaço regional cada vez maior, e ii) dispor de instrumentos para impor a esse espaço o seu predomínio.

Para Becker (1991, p. 179):

Em face da flexibilização competitiva do sistema capitalista e da instabilidade política, marcada pela redefinição do papel do Estado que, cada vez mais, segue a lógica privada e é afetado por movimentos culturais e sociais, alteram-se todas as relações entre Estado e território, inclusive as práticas e o conceito de gestão. No contexto de um Estado que gere pressões, rompimentos o planejamento e a gestão centralizados, não são mais apenas o território e o poder do Estado que estão em jogo, mas sim o território e o poder ao nível local.

Não obstante, esse papel dirigente influencia na gênese e na dinâmica produtiva, nos níveis de empregos diretos e indiretos, nos impostos, na mobilidade, transformações do uso do solo e na paisagem, assim como na política local e no modo de inserção das cidades na rede urbana sob seu controle (CORRÊA, 1996, p. 25).

Isso reflete na organização do espaço, pois a partir das empresas sediadas, principalmente nas metrópoles, os diversos centros urbanos da sua região de influência produzirão e distribuirão bens e serviços sob sua direção e decisão (CORRÊA, 1968).

O controle dessas atividades se dá de maneira direta e indireta: i) direta – na criação e absorção de empresas ou unidades filiais externas à metrópole; ii) indireta – na franquia e no contrato. “O controle se faz também, através de diversas práticas espaciais [...]: seletividade espacial, fragmentação-remembramento espacial, antecipação espacial, marginalização espacial e prática visando a reprodução da região produtora.” (CORRÊA, 1996, p. 26).

Como fator social, a gestão do território possui uma historicidade definida por agentes sociais e práticas espaciais distintas, sendo as grandes corporações e o Estado os principais agentes dessa gestão (CORRÊA, 1995a).

Por conseguinte, analisar os centros de gestão é de extrema importância para se compreender a organização do espaço e sua dinâmica (CORRÊA, 1989c). Além disso, é preciso avaliar suas limitações, pois essas regiões muitas vezes não são

capazes de transmitir sua influência para toda sua rede urbana, perdendo campo para outras regiões metropolitanas regionais e nacionais, envolvendo, assim, graves questões para o nível de atividades que elas possuem. Nesse sentido, elas tornam-se centros incompletos de gestão do território.

A grande corporação passou a constituir, pós a Segunda Guerra Mundial, o mais importante agente da reorganização espacial capitalista. Sua ação traduziu-se, na escala mundial, em uma "nova divisão internacional do trabalho" (COHEN, 1981 p. 287-315), geradora de uma "especialização sincrônica" (LEIPIETZ, 1977) que envolve a produção simultânea em diversos lugares das diferentes partes componentes de um mesmo produto, e no conseqüente comércio internacional entre subsidiárias de uma mesma corporação. Traduziu-se também no aparecimento de verdadeiras "cidades mundiais" (SACHAR, 1983), onde estão as sedes das corporações que atuam como centros de gestão econômica e territorial de amplas áreas do globo. (CORRÊA, 1991a, p. 136).

A globalização gerida pelas grandes corporações se intensifica pela fusão e centralização das firmas que retiram do Estado o controle sobre o conjunto do processo produtivo (BECKER, 1991). Essas corporações atuam em escala planetária e rompem os "limites territoriais dos Estados-Nação em favor de lugares e posições privilegiadas, negociando diretamente com frações locais e regionais, [...], dando origem a estruturas regionais diretamente articuladas à economia-mundo." (BECKER, 1991, p. 176).

Essas corporações multifuncionais e multilocalizadas estão estruturadas em redes. Elas exercem um importante papel na redefinição funcional dos centros e na natureza e intensidade da integração de cada rede na economia mundial. (CORRÊA, 2011) Assim, existem poucos centros de gestão do território.

A grande corporação cria áreas de produção especializada e novas atividades urbanas, articuladas entre si em uma mesma organização. Ela se consolida através da expansão espacial do capital-produtivo e possui características relevantes: i) ampla escala de operações; ii) natureza multifuncional; iii) segmentação da corporação que se relaciona ao seu caráter multifuncional; iv) múltiplas localizações; e v) enorme poder de pressão econômica e política. Isso se traduz em um complexo ciclo de reprodução do capital e espacialidade (CORRÊA, 1991a).

Nesse sentido, as grandes corporações com múltiplas atividades e localizações desempenham papel fundamental na reorganização do espaço e sua

dinâmica exerce um amplo controle sobre o território. Isso faz com que a corporação garanta, com grande eficácia, a acumulação de capital e a reprodução de suas condições de produção (CORRÊA, 1991a, 1991b, 1992).

Essas grandes empresas empregam milhares de pessoas e movimentam quantias volumosas de dinheiro, matérias-primas, bens intermediários e produtos finais, dispondo de poderoso poder econômico e político (CORRÊA, 1996).

Assim, os impactos resultantes da ação das grandes corporações afetam a economia, o social, a política e a cultura do lugar e de forma diferente e desigual. Elas têm o poder de modificar a estrutura de toda uma rede urbana com o aparecimento de novas cidades e de novas periferias urbanas. Outras consequências são a perda do poder de controle e decisão das cidades da área de influência dos centros de gestão através de falências, fusão de empresas locais que não conseguem competir com a grande corporação (CORRÊA, 1991a). Dessa forma, estes espaços terminam sendo alterados em suas dimensões e conteúdos socioeconômicos (CORRÊA, 1991a, 1991b). As corporações também têm ajuda do Estado que implanta parte da infraestrutura e produz certos bens de capital.

No entanto, a grande corporação contribui “decisivamente para a manutenção, o desfazer e o recriar das desigualdades espaciais.” (CORRÊA, 1991a, p. 139).

A grande e complexa corporação reúne também as chamadas empresas de suporte. Estas empresas têm a função de apoio e prestação de serviços e estão conectadas às atividades que não são a base da corporação. Estas, em alguns casos, podem atingir considerável magnitude, perdendo as características de empresa de suporte (CORRÊA, 1991b).

A partir dos anos 60, houve um aumento nos estudos sobre os centros de gestão das atividades econômicas por causa, principalmente, do crescimento da concentração das atividades de controle e decisão em poucos locais e a consequente dispersão das unidades produtivas, além da concentração-centralização do capital. Isso afetou o poder econômico e político de diversos centros regionais, diminuindo seus papéis como de gestores do território (CORRÊA, 1989c).

A seguir são apresentados resumos de três pesquisas importantes sobre o assunto.

- a) Corrêa (1989c) analisou os centros de gestão do território a partir das atividades financeiras no Brasil e em períodos diferenciados. Nestes centros, na maioria das vezes, estão localizadas as sedes sociais de bancos comerciais, investimentos etc., e em outras cidades menores estão as filiais que são subordinadas às sedes. Assim, esses centros de decisão exercem controle sobre as atividades econômicas que se encontram nas cidades subordinadas e nas suas áreas de influência. O autor verificou em seu estudo que houve uma redução dos centros de gestão das atividades bancárias no Brasil, concentrando-se na grande metrópole nacional São Paulo. Além disso, houve a criação de redes nacionais de bancos e, cada vez mais, um papel maior do Estado na gestão direta das atividades bancárias.
- b) Corrêa (1996) estudou um grande conglomerado, a Nestlé, no Brasil. Nessa época, a empresa tinha sua sede em São Paulo, onde eram tomadas as decisões. Ela possuía também uma ampla bacia leiteira produtora de matérias-primas em zonas agropastoris, centros de processamento inicial e final, e abrangia diversos centros que faziam a distribuição final de seus produtos. No total, o processo envolvia cerca de 100 municípios com mais de seis mil empregados. Nas fazendas dos municípios do interior paulista, a Nestlé organizava o processo produtivo do leite. Estes produtos eram enviados para pequenos e médios centros urbanos para a realização do primeiro processamento através de usinas de pasteurização. Esses municípios mandavam os produtos para outros municípios do interior de São Paulo e de Minas Gerais para o processo final de produção. Em seguida, essa mercadoria era enviada para os diversos centros maiores e menores de distribuição e consumo até que o ciclo era novamente reiniciado. Isso mostrava uma divisão territorial do trabalho que a empresa criava e controlava.
- c) O IBGE (2014b) buscou compreender como as diferentes regiões e cidades se conectam através da gestão do território e quais são os centros que concentram a capacidade de comando e controle do país a partir da interpretação dos padrões de gestão do território com base em dados de

instituições estatais e gestão empresarial, sob a ótica das ligações entre sedes e filiais de companhias com multilocalizações. Os resultados demonstraram que as metrópoles São Paulo e Brasília estão no topo da centralidade das redes de gestão do país, tendo São Paulo um forte peso nas relações das empresas atuantes no Brasil, e Brasília tem peso nas localizações das sedes das instituições públicas. O Rio de Janeiro está, isoladamente, no segundo nível de centralidade, pois esta metrópole combina os dois tipos de rede (empresas e instituições públicas). O terceiro nível corresponde à Porto Alegre, Curitiba, Belo Horizonte, Salvador, Recife e Fortaleza. No quarto nível estão quase todas as outras capitais estaduais e também as cidades de Campinas e Osasco. O quinto nível corresponde às capitais da região Norte, com exceção de Manaus e Belém que estão no nível quatro, às capitais da região Nordeste, com exceção de Salvador, Recife e Fortaleza, e um grande número de cidades médias do país.

2.2 DESTAQUES DAS TEORIAS DE HIERAQUIA DE CENTROS

É de profunda relevância compreender a hierarquia funcional dessas cidades e de suas áreas de influência, dando evidência à discussão de importantes teorias sobre a temática, que são as teorias das localidades centrais e os dois circuitos da economia urbana dos países subdesenvolvidos, as quais serão comentadas nas próximas seções. Ressalta-se que essas teorias não foram a base para esta pesquisa, mas elas são brevemente discutidas pela importância das mesmas sobre a temática.

2.2.1 Localidades centrais

A teoria das localidades centrais é uma importante teoria sobre a hierarquia de centros, criada na década de 30 pelo geógrafo alemão Walter Christaller. Esta teoria foi publicada em 1933 no livro intitulado *Die zentralen Orte in Süddeutschland*, mas tornou-se bem mais conhecida por volta de 1950 (BRADFORD; KENT, 1987). O livro foi traduzido para o inglês, em 1966, com o título *Central places in Southern Germany*.

Pesquisas sobre os centros urbanos e a natureza hierárquica desses centros já foram estudados anteriormente a Christaller. Dentre os principais precursores estão Cantillon, Lalanne, Galpin e Kolb, e os geógrafos Dickinson, Bobek e Auer (CORRÊA, 1989b). Porém, as ideias foram melhor desenvolvidas por Christaller e por Lösch.

Para Christaller (1966), a característica principal de uma cidade é ser o centro de uma região, e um lugar merece a denominação de centro apenas quando ele realmente executa a função de um centro. Sua função básica é ser um lugar central que fornece bens e serviços para seu *hinterland*.

Portanto, o trabalho sobre as localidades centrais é uma pesquisa sobre o comércio e serviços. A intenção do autor era criar uma teoria que pudesse corresponder à teoria locacional de Thünen de 1826 sobre produção agrícola e à teoria locacional de Weber de 1909 sobre a localização das indústrias. Esta teoria locacional de Christaller originou um modelo em rede que entendia o espaço como um sistema hierarquizado, criada dedutivamente, se utilizando da estatística para instituir métodos e princípios, visando estudar os tamanhos, números e distribuição das cidades no sul da Alemanha, além de determinar as funções das cidades e sua área de influência.

Assim, a centralidade de um lugar refere-se ao nível de importância de suas funções centrais. Quanto maior o número de funções, maior será a área de influência, maior o número de população atendida, maior será a sua centralidade (CORRÊA, 1989b). Deste modo, Christaller (1966) estudou as causas pelas quais os centros se organizavam em torno de redes, formando uma hierarquia de centros, ou seja, com diferenças de tamanhos, de importância e de funções centrais.

Então, a teoria das localidades centrais consistia na diferenciação dos núcleos de povoamento pela importância desses lugares enquanto localidades centrais de distribuição de bens e serviços, baseando-se no princípio da centralidade. Para Christaller (1966, p. 147), o papel central de um lugar é igual ao seu excedente de importância, isto é, igual à importância relativa deste lugar em relação a uma região que lhe pertence.

Os serviços e bens oferecidos no lugar central eram chamados de bens e serviços centrais. O consumo desses bens e serviços centrais é decisivo no desenvolvimento de lugares centrais. Esse desenvolvimento depende da distribuição

da população e, principalmente, do grau de centralização dessa população. Além disso, também depende da demanda que é determinada pela estrutura profissional e social, bem como pela renda dessa população (CHRISTALLER, 1966, p. 35). O consumo de bens centrais é menor em regiões com centros menos desenvolvidos do que em regiões com centros mais desenvolvidos. Assim sendo, há uma clara ligação entre o consumo de bens centrais e o desenvolvimento de lugares centrais.

Nem todos esses bens e serviços centrais são oferecidos em todas as localidades centrais. Alguns bens e serviços oferecidos por um lugar central tem baixo limiar, como leite ou pão, tendo uma pequena área de influência, e estes são ofertados tanto nos grandes centros, quanto nos centros menores, ou seja, em todos os tamanhos de cidades e em um maior número delas. Já um serviço como tratamento em uma UTI para queimados, ou seja, um serviço especializado, tem uma grande área de influência, grande limiar e será oferecido apenas nos grandes centros e em poucas cidades. No meio dos centros menores e maiores localizam-se os centros intermediários, oferecendo diferentes tipos de serviços. Dessa forma, a oferta de bens e serviços centrais segue uma hierarquia de centros.

De acordo com Christaller (1966), os lugares que têm funções centrais que se estendem por uma área de influência ampla em que existem outros lugares de menor importância, são chamados de lugares centrais de ordem superior. Aqueles que têm apenas uma importância central local, com uma área de influência pequena, são chamados de lugares centrais de ordem mais baixa. Além deles, há também os pequenos lugares que geralmente não têm importância central e que são chamados de lugares centrais auxiliares.

Em uma região há um grande número de lugares centrais de ordem inferior, isto é, de menor importância, outros lugares, em menor número, têm um pouco mais importância. Além deles, tem um número menor ainda de locais de ordem superior e, muito raramente, locais de mais alta ordem (CHRISTALLER, 1966).

O consumo varia em diferentes locais da região. Ele é maior perto de onde o bem central é oferecido e torna-se menor com o aumento da distância. Assim, os meios de transporte são muito importantes para o desenvolvimento dos lugares centrais, e são um dos principais fatores que determinam o tamanho e a distribuição das cidades.

Portanto, em uma região com melhores condições de tráfego, ou seja, no sentido de uma redução da distância real, o lugar central será maior do que em uma região com tráfego ruim, reduzindo também a distância econômica, não só dos custos efetivos, mas também da perda de tempo e das restrições psicológicas (CHRISTALLER, 1966, p. 49).

As regiões que são mais densamente povoadas têm geralmente um maior consumo de bens centrais, pois o contato social é mais frequente. Além disso, a população com um nível cultural maior tem também um consumo de bens centrais maior, porque, de acordo com Christaller (1966, p. 34), um grande número de produtos centrais é de natureza cultural.

Em seu trabalho, Christaller (1966) ainda discorre sobre o alcance de um bem central (o raio de ação). O alcance espacial máximo é a distância máxima que a população está disposta a se deslocar para um lugar central, para obter um bem ou serviço central, e alcance espacial mínimo seria “a área em torno de uma localidade central que engloba o número mínimo de consumidores que são suficientes para que uma atividade comercial ou de serviços, uma função central, possa economicamente se instalar.” (CORRÊA, 1989b, p. 21).

Esse alcance é influenciado pela distribuição da população e por sua estrutura, as condições de renda, as estruturas sociais, profissionais e culturais, os costumes e as exigências especiais da população, o que vai determinar quanto de sua renda a população está disposta a gastar para a compra um determinado bem central, ou seja, o limiar.

Outro fator importante no alcance de um bem central é o tipo desse bem. Aquele cuja procura não é urgente, que pode ser facilmente substituído por outro bem central semelhante ou disperso (demanda elástica), tem a priori um alcance menor do que um bem que é praticamente insubstituível ou com uma demanda urgente (demanda inelástica) (CHRISTALLER, 1966, p. 52-53).

Assim, o alcance de um bem central é variável, pois ele depende do tamanho e da importância do lugar central, do preço à disposição do comprador, da distância econômica subjetiva e do tipo, quantidade e preço de um bem central (CHRISTALLER, 1966, p. 54).

Portanto, uma mudança no alcance ideal (a partir de um hipotético local central isolado) é pelo menos constante, enquanto que o alcance real (formado pela

competição dos vários locais centrais) não sofre mudança constante ou imediata (CHRISTALLER, 1966).

Outro fator que determina o alcance de um bem central é a distância. Esta em quilômetros é economicamente sem importância. Apenas a distância/custo-tempo, chamada por Christaller (1966, p. 22) de “distância econômica”, pode ser um fator determinante para a avaliação das vantagens e desvantagens.

Por conseguinte, esta teoria locacional, desde sua criação, foi amplamente criticada, repensada, adaptada e utilizada por diversos teóricos e pesquisadores sobre rede urbana.

Com a globalização, a introdução de novas tecnologias e alterações nas redes técnicas globais, os espaços tornaram-se diferentes daqueles descritos por Christaller. Estes estão hoje cada vez mais interconectados e as distâncias entre esses espaços cada vez menores.

Porém, vale ressaltar que a teoria deve ser observada à luz de quando ela foi criada, na década de 30, e ela deve ser adaptada aos moldes atuais. Se for utilizada em pesquisas sobre o Brasil, ela deve ser adaptada à realidade de um país em desenvolvimento.

Não obstante, vários autores criticaram a teoria, como Corrêa (2011) que explana que a teoria das localidades centrais é uma teoria parcial, isto é, que não analisa as especializações produtivas dos centros urbanos, pois enfoca apenas os centros urbanos como lugares centrais. Ainda para Corrêa (2012, p. 209), a teoria é útil para o planejamento urbano-regional e para o conhecimento apenas acadêmico, se não for considerada como um “modelo hipotético-dedutivo, de caráter normativo, impregnado das premissas da competição perfeita, da racionalidade dos agentes sociais e da planície isotrópica.”

De acordo com Sposito (2004), a teoria é vista como idealista, pois considera o espaço como homogêneo, um espaço plano, sem limites, onde não há rugosidades sobre o qual as atividades se estabelecem segundo variáveis pré-concebidas, que são características de uma teoria neopositivista, que utiliza métodos hipotético-dedutivos, com linguagem matemática e emprego de modelos.

Para Bradford e Kent (1987), algumas ideias de Christaller não se confirmam na realidade e sua organização espacial raramente é verificada na sua totalidade, pois há algumas inconsistências lógicas, como a distribuição da população e a

facilidade dos transportes, além da realidade que é mais complexa do que a colocada por Christaller.

Resumindo, os grandes problemas encontrados na teoria locacional de Christaller são as simplificações da realidade: (i) planície uniforme e sem limites; (ii) população distribuída uniformemente; (iii) homogeneidade de renda; (iv) custos de transporte iguais e proporcionais à distância entre o consumidor e o mercado, além de sua facilidade em todas as direções; (v) não há benefícios econômicos (concorrência perfeita) e (vi) demandas semelhantes (BRADFORD; KENT, 1987, SPOSITO, 2004; VALBUENA, 2013).

Porém, esta pesquisa destaca a importância da teoria enquanto os seus princípios de eficiência e equidade espaciais.

Apesar das críticas, muitos autores trabalharam e trabalham com base na teoria. No exterior, o mais conhecido estudo foi o de Lösch, em 1967. No Brasil, por exemplo, foi feita a importante pesquisa do IBGE sobre hierarquia urbana, já citada anteriormente, que resultou na publicação *Regiões de influência das cidades* (IBGE, 2008). Este estudo delimitou uma hierarquia dos centros urbanos brasileiros onde se encontram no topo da hierarquia, doze redes urbanas comandadas pelas metrópoles. Vários trabalhos também foram realizados na Bahia, sobretudo, por Sylvio Bandeira em diversos trabalhos sozinho ou com outros autores.

2.2.2 Os dois circuitos da economia urbana dos países subdesenvolvidos

A teoria dos dois circuitos da economia urbana dos países subdesenvolvidos foi elaborada na década de 70 pelo geógrafo baiano – Milton Santos, e publicada em seu livro *O espaço dividido: os dois circuitos da economia urbana nos países subdesenvolvidos*, traduzido em 1975 do original em língua francesa com o título *L'Espace Partagé. Les deux circuits de l'économie urbaine des pays sous-développés*.

Santos (2008b) criou uma teoria de desenvolvimento econômico em sua dimensão espacial que analisava a organização do espaço nos países subdesenvolvidos a partir de dois subsistemas, sem usar comparações nem teorias que foram criadas para explicar a organização do espaço nos países desenvolvidos, como a teoria das localidades centrais de Christaller, anteriormente citada.

Para Santos (2008b, p. 20) os espaços são os mesmos em todo o mundo. Suas diferenças decorrem das mudanças quantitativas e qualitativas segundo o lugar e variam de acordo com as combinações entre eles e seu processo de fusão.

A modernização também trouxe um fenômeno, fruto do processo de industrialização e intensa urbanização, que são as metrópoles e a macrocefalia. Essas cidades têm vantagens corporativas como economias externas, de escala e de aglomeração, e isso é um convite aos investidores. Além disso, as metrópoles desfrutam de uma posição estratégica na rede de transportes aumentando, assim, sua capacidade de competição (SANTOS, 2008b).

Já as cidades locais tiveram grandes avanços devido à difusão da informação e de consumo. Porém, existem certos tipos de demandas que essas cidades não dão conta, e a população tem que dirigir-se às cidades intermediárias (médias) que oferecem maior diversidade e quantidade de produtos.

Dessa forma, a modernização tecnológica resulta na existência de dois circuitos na economia das cidades dos países subdesenvolvidos: o circuito superior ou moderno e o circuito inferior. Os circuitos são definidos: i) pelo conjunto de atividades num dado contexto; e ii) pelo setor populacional que está essencialmente ligado a ele para trabalhar e para consumir (SANTOS, 2008b, p. 42).

Os circuitos compõem um sistema, ou antes, um subsistema do sistema urbano. A vida urbana se condiciona a partir das dimensões qualitativas e quantitativas de cada circuito. Esses circuitos mantêm um tipo particular de relações com o espaço da cidade, tendo cada cidade duas zonas de influência (SANTOS, 2008b). As atividades que compõem os dois circuitos constituem a economia urbana.

O circuito superior e o circuito inferior são o resultado da modernização tecnológica. Porém, o circuito superior é fruto do resultado direto, e o circuito inferior do resultado indireto, já que as pessoas que transitam nesse último subsistema citado só se beneficiam parcialmente dos progressos técnicos recentes e das atividades a ele ligados (SANTOS, 2008b, p. 38).

No circuito superior, as relações ocorrem particularmente fora da cidade e da região que o abriga e tem por cenário o país (geralmente em outras cidades de nível superior) ou o exterior. O circuito é constituído pelas atividades “puras” que são as indústrias urbanas modernas, os serviços modernos e o comércio (atividades

específicas da cidade e do circuito superior). As atividades “impuras” são as indústrias e o comércio de exportação instalados nas cidades, mas seus interesses estão fora da cidade que os acolhe. As atividades “mistas” são os atacadistas e transportadores (pelo fato de ter ligações funcionais nos dois circuitos), além dos bancos que muitas vezes se encaixam nas atividades impuras (SANTOS, 2008b, p. 41). Conforme Corrêa (1988, p. 75) “sua clientela, urbana ou regional, é formada pelas classes ricas, satisfazendo [...] parcela expressiva das demandas da classe média.”

Já o circuito inferior é formado por pequenas atividades e tem como principal público alvo as populações mais pobres. Ao contrário do circuito superior, este sistema é bem enraizado e mantém relações mais próximas com sua região, isto é, é localmente integrado. Este circuito abrange os transportes tradicionais, a prestação de serviço de toda espécie e as atividades tradicionais de fabricação, como o artesanato. É composto “por formas de fabricação não-capital intensivo, pelos serviços não-modernos fornecidos ‘a varejo’ e [pela grande quantidade de] comércio não-moderno [pulverização do comércio] e de pequena dimensão [...]”, que ocupa pouco espaço. Nesse circuito “nada se perde, nada se cria, tudo se transforma.” (SANTOS, 2008b, p. 40, 199). A pobreza e o circuito inferior são sinônimos e aparecem como relações de causa e efeito.

No circuito superior existe um maior número de pessoas com mão de obra especializada e, por conseguinte, ganhando maiores salários. Estes comumente se encontram nas maiores cidades. Mas também existe grande número de empregos que não exige qualificação permitindo a utilização de uma parcela da mão de obra que vem do circuito inferior, com menores salários, com trabalho temporário ou instável. Este circuito ainda emprega muitos estrangeiros, variando segundo o grau de industrialização e modernização do país.

No circuito inferior há um grande número de pessoas ocupadas, porém o emprego geralmente não é permanente e a remuneração é baixa ou muito baixa. Na maioria das vezes, não existe contrato de trabalho e o trabalho familiar e autônomo é grande. “Esse circuito é o verdadeiro fornecedor de ocupação para a população pobre [...] e migrantes sem qualificação [...]” que só raramente podem consumir no circuito superior (SANTOS, 2008b, p. 45).

A principal diferença entre as atividades do circuito superior e inferior está na diferenciação tecnológica e de organização. No superior a tecnologia é importada, de alto nível, de “capital intensivo” e “imitativo”, ou seja, com pouco poder de criação. Além disso, dispõe de crédito bancário e, muitas vezes, as grandes firmas controlam os bancos. No entanto, no circuito inferior, a tecnologia é “trabalho intensivo”, local ou localmente adaptada ou recriada, criativa, baseada no crédito e no dinheiro líquido. “O trabalho é o fator essencial no circuito inferior, quando no circuito superior é o capital.” (SANTOS, 2008b, p. 43, 203).

Todas as classes de população podem consumir em outro circuito, como a classe média que frequenta tanto o circuito superior quanto o inferior. A classe média se encontra em uma situação intermediária entre a classe pobre e a classe alta. Esta classe é formada por assalariados de todo tipo, proprietários e empresários, mas que não ganham o suficiente para chegarem à classe alta. A classe média também alinha-se a certos consumos das classes superiores, ou seja, ela pode consumir no circuito superior, mas não só nele. Assim, as pessoas da classe média são, frequentemente, obrigadas a apelar ao circuito inferior para outros consumos, geralmente, os consumos recorrentes como os da alimentação, utilizando o crédito pessoal e direto que encontram no pequeno comércio da vizinhança (SANTOS, 2008b).

Ainda nesse sentido, a atividade de fabricação do circuito superior divide-se em duas formas de organização: i) o circuito superior propriamente dito e ii) o circuito superior marginal. Esse último circuito é constituído por formas de fabricação menos modernas, com relação aos aspectos tecnológicos e organizacionais, ou ainda pode ser a resposta à uma demanda que é incapaz de promover atividades totalmente modernas, tendo, ao mesmo tempo, um caráter residual e um caráter emergente. Ressalta-se que não existe um comércio marginal no circuito superior. “O circuito moderno marginal é sinônimo de atividades de fabricação moderna marginal.” (SANTOS, 2008b, p. 103).

No entanto, o circuito inferior, a partir da localização na cidade e do comportamento, também pode ser distinguido por dois tipos de circuito: i) o circuito inferior central e ii) o circuito inferior residencial. O circuito inferior central está ligado à população do centro, possui relações privilegiadas com as outras atividades centrais, como as do setor moderno e sua clientela, ocasionalmente, pode ser a

mesma do circuito superior. Enquanto que o circuito inferior residencial é “totalmente ligado à população; no centro, portanto, as ligações entre os diversos elementos da economia urbana são mais numerosas e frequentes.” (SANTOS, 2008b, p. 350).

Dessa forma, como puderam ser evidenciados, os circuitos superior e inferior não são sistemas isolados e impermeáveis entre si, eles sempre estão interagindo. A própria classe média, por exemplo, impede de se falar em circuitos fechados, pois esta circula entre os subsistemas. Existem articulações de complementaridade e de dependência que envolve intercâmbios de insumos entre os dois circuitos (CORRÊA, 1988). Assim, estes circuitos têm relações de complementaridade e concorrência. “Sua complementaridade, ocasional ou durável, não exclui a concorrência; essa complementaridade não representa outra coisa senão um momento privilegiado de certa evolução que conduz a uma dialética dos dois circuitos.” (SANTOS, 2008b, p. 261).

Para Santos (2008b), não há um circuito intermediário, nem um continuum das atividades, mas dois circuitos da economia urbana. Não há dualismo ou uma dicotomia urbana, eles têm a mesma origem e estão interligados. Porém, o circuito inferior, apesar de sua aparente interdependência, é dependente do circuito superior. Eles constituem uma bipolarização, pois possui a mesma origem, o mesmo conjunto de causas, apresentando-se interligados (CORRÊA, 1988; SANTOS, 1977).

As atividades dos dois circuitos da economia são encontradas em diferentes níveis de cidades, porém nas grandes metrópoles, que estão no topo da hierarquia urbana, as atividades do circuito superior têm maior importância. No circuito inferior ocorre o inverso, quanto menor a cidade, maior é a importância das atividades.

Assim, a zona de influência dessas cidades divide-se entre os dois subsistemas. Cada cidade tem duas zonas de influência com diferentes dimensões e estas variam em função do tamanho da cidade e das atividades de cada um dos circuitos (SANTOS, 2008b, p. 353). Dessa forma, os dois circuitos interferem na rede urbana através dos elementos básicos da estruturação da hierarquia urbana: o alcance espacial máximo e o alcance espacial mínimo (CORRÊA, 1988).

A teoria dos dois circuitos da economia urbana foi analisada por diversos pesquisadores em diferentes países, desde a década de 1970: Coutinas (1975), McGee (1977), Mignon e Romann (1983), Corrêa (1988), entre outros. Porém, há

poucos trabalhos que debatem criticamente a teoria. Contudo, nas últimas décadas, a quantidade de trabalhos que abordam a temática tem aumentado significativamente. Muitos deles fazem uma releitura e atualização da teoria de acordo com a economia atual e com os novos processos que ocorrem nos países subdesenvolvidos, com destaque para Silveira (2004, 2007, 2009, 2010).

Para autores como Cataia e Silva (2013), é preciso considerar hoje na teoria dos dois circuitos da economia a interdependência dos lugares, com a globalização, as desigualdades regionais, o uso da tecnologia pelo circuito inferior, como as máquinas de cartão de crédito e débito, com a expansão do crédito empresarial e pessoal e com a avaliação dos circuitos espaciais de produção por ramo de atividade. Reolon e Souza (2005) destacam ainda o potencial econômico das micro e pequenas empresas, difusão e modernização de tecnologias de transporte e informação, que permitem ao consumidor ter maiores escolhas para fazer as compras, sejam em lojas físicas ou em lojas *on-line*.

O aumento do consumo, incentivado pela mídia, apelativas publicidades e aumento do crédito aos mais pobres nas grandes cidades afetam direta ou indiretamente os dois circuitos. No circuito inferior, as atividades diversificam seus bens e serviços ofertados para garantir a clientela, utilizando muitas vezes produtos parecidos como aqueles encontrados no circuito superior, enquanto que no circuito superior, o crédito pessoal (financiamento) tornou-se uma das principais formas de obter uma nova clientela que vem das classes C, D e E. Muitas lojas oferecem cartões de crédito sem burocracia, sem anuidade, que dividem o produto em 10 vezes sem juros, o que torna a compra muito atrativa. Isso tem resultado no endividamento dessa população (MONTENEGRO, 2011, 2013; SILVEIRA, 2009). Uma clientela também tem aumentado significativamente, que são os aposentados e pensionistas do INSS, por causa do crédito pessoal oferecido pelas financeiras.

A abertura de filiais em centralidades populares é outra estratégia das grandes empresas, como as agências financeiras de crédito pessoal, lojas de departamento, vestuário, eletrodoméstico e eletroeletrônico, para atrair a clientela com menor renda.

Entretanto, os participantes do circuito inferior utilizam cada vez mais tecnologia, como às máquinas de cartões de crédito e de débito como forma de pagamento, como os mercadinhos, bancas de revista, taxistas e salões de beleza.

Porém, essas máquinas ainda competem como forma de pagamento com o antigo crediário, os agiotas e o fiado. Neste circuito, muitas pessoas tornaram-se microempreendedor e aderiu ao estatuto do Micro Empreendedor Individual (MEI).

Os gastos com publicidade também são uma nova realidade do circuito inferior. Antes, o “boca a boca” era a forma mais utilizada para a divulgação de um bem ou serviço. Hoje, a internet é um importante meio de divulgação das atividades, além das mídias sociais como o *Facebook* e *Twitter*. Além disso, é utilizado o meio técnico, como computadores e impressoras para a fabricação de folhetos e *banners*. Os telefones pré-pagos e o *WhatsApp* são ferramentas muito utilizadas no circuito inferior, principalmente para a comunicação com a clientela.

Dessa forma, fica evidente que as técnicas ou tecnologias vêm sendo incorporadas no circuito inferior, embora ainda pouco desenvolvidas. Assim, um dos critérios que distingue os dois circuitos hoje, não é o acesso à tecnologia, mas o seu grau de organização embutido nas técnicas materiais e imateriais (MONTENEGRO, 2013; SILVEIRA, 2011).

Nesse sentido, por mais que o circuito inferior incorpore alguns objetos técnicos em suas atividades, a modernização sempre vai renovar a técnica, não permitindo o acompanhamento desse circuito (SILVEIRA, 2010). O que se vê atualmente é um distanciamento cada vez maior desses dois subsistemas a partir das modernizações e consequente organização espacial.

Segundo Santos (2008b), para diminuir as distâncias entre os dois circuitos, é preciso tornar o circuito superior mais inferior. É preciso reduzir as desigualdades e o trabalho precário no circuito inferior.

2.3 TEORIA-CHAVE DA PESQUISA - LOCALIZAÇÃO QUATERNÁRIA

Este subcapítulo tem como objetivo destacar pesquisas sobre localização quaternária, demonstrar sua evolução ao longo dos anos e analisar a teoria de localização quaternária que norteou este trabalho. A escolha desta teoria foi por ela utilizar como base as atividades quaternárias (de comando, de controle, de tomada de decisão e de coordenação).

2.3.1 A localização quaternária

A atividade quaternária faz parte do quarto setor da economia que agrega a administração, a tomada de decisão e o processamento de informações de mais alto nível (RICE, 2005; SEMPLE, 1996).

No sistema de cidades, este setor criou uma hierarquia de gestão centralizada, onde as unidades de negócios começaram a operar de forma mais rentável com a instalação das sedes de empresas em núcleos urbanos nas grandes cidades, separadas das unidades operacionais, com o propósito de maximizar a sua eficácia. Nessas sedes estão os grupos responsáveis pela coordenação e orientação estratégica de uma empresa, como sua expansão, contratação e distribuição de funções corporativas (SEMPLÉ, 1996).

A localização e a infraestrutura necessária para sua instalação estão relacionadas com o potencial econômico, político e cultural do lugar. Essas empresas ainda são atraídas pela quantidade e qualidade de informações, pelos serviços jurídicos, técnicos, financeiros, além da minimização de tempo, custos e distância de comunicação com outras organizações (MEYER, 1996). Fatores como mercados mutáveis e concorrência também são importantes para a localização desses negócios (RICE, 2005). Assim, as grandes metrópoles no mundo atraem grande parte dessas sedes de empresas, como Nova Iorque nos Estados Unidos, Toronto no Canadá, Tóquio no Japão, Londres no Reino Unido, Pequim na China, e São Paulo no Brasil.

Estas sedes estão localizadas geralmente em arranha-céus, o que arquitetonicamente marca a paisagem de uma metrópole, como o Edifício Itália e o Complexo Centro Empresarial Nações Unidas em São Paulo, o Empire State Building e o One World Trade Center em Nova Iorque, Willis Tower em Chicago, First Canadian Place em Toronto, International Commerce Centre em Hong Kong e Shanghai World Financial Center em Xangai.

Além disso, essas atividades empresariais causam grandes impactos em nível hierárquico (regional, nacional e global). Como exemplo, a Revista Fortune, similar a Revista Exame brasileira, faz anualmente um *ranking* com as 500 maiores empresas do mundo por faturamento. Em 2014, a maior empresa foi o Walmart. Este grupo empresarial emprega milhões de pessoas, em milhares de lojas, em 26

países, com um faturamento de mais de US\$ 476 bilhões de dólares em 2014 e com lucro de 16 bilhões de dólares. O Walmart mantém relações comerciais com milhares de fornecedores e centros de distribuição e estabelece importantes interações com diferentes níveis de hierarquia de cidades no mundo. Tudo isso é gerido em sua sede que fica em Bentonville no Estado do Arkansas/Estados Unidos. Porém, existem vários gestores regionais nos Estados Unidos e em escritórios em todo o mundo, inclusive no Brasil (BARBOSA, 2014; FORTUNE, 2015).

As sedes de empresas oferecem cargos com altos salários, o que é atrativo para uma cidade. As sedes são amplamente vistas como principais ativos regionais, bem como geradoras de atividade econômica. Assim, essas cidades priorizam não só manter essas sedes, como atrair novas sedes. De acordo com Rice, Lyons e O'Hagan (2015, p. 3) a cidade de Forth Worth, no Texas, aprovou na recessão entre 2008-2010 US\$ 10,7 milhões em incentivos para manter a empresa Radio Shack na cidade, sendo que, em 2002, já havia aprovado US\$ 96 milhões em incentivos para manter a mesma empresa.

Alguns fatores fundamentais influenciam no estudo da localização quaternária como ligações aéreas, disponibilidade de serviços para as empresas, capacidade de acesso às instalações da própria empresa, o direito de propriedade e investimento, o impacto dos incentivos sobre as deslocalizações de firmas e as diferenças entre os tipos de localização (RICE; LYONS, 2010).

Do mesmo modo, de acordo com Rice (2005, p. 2), vários fatores são importantes na formação de centros quaternários e devem ser tomados em conjunto. Esses fatores incluem a dependência de recursos, a hierarquia urbana e a evolução dos conceitos.

Na dependência de recursos, as empresas devem lidar com parte importante do seu ambiente externo como os fornecedores, distribuidores, comerciantes, governo, condições econômicas e sociais, resultando, assim, em um controle parcial sobre o seu entorno, e isso é uma preocupação para qualquer negócio. Por isso, essas empresas têm vários escritórios regionais locais (RICE, 1996, 2005).

Ao mesmo tempo, algumas empresas podem instalar suas sedes a partir de suas prioridades, como aquelas empresas que têm grande necessidade de financiamento. Elas, geralmente, mantêm suas sedes nos grandes centros

bancários. Outras empresas orientadas para o mercado, se localizam onde existe um grande mercado para o seu produto ou serviço (RICE, 1996, 2005).

A hierarquia urbana desempenha um papel importante na explicação da localização quaternária, pois apenas um seletivo número de cidades que está no topo da hierarquia nacional/global centraliza um grande número de sedes e atividades empresariais, seguindo uma hierarquia (KLIER; TESTA, 2002). No Brasil, por exemplo, São Paulo detém o maior número dessas sedes e atividades, e esta cidade se encontra isolada no topo da hierarquia no sistema de cidades no país, denominada de “grande metrópole nacional”, de acordo com a pesquisa *Regiões de influência das cidades* do IBGE (2008). Porém, é necessário salientar que a hierarquia é mutável. A qualquer momento uma cidade pode ter mais vantagens, sendo atrativa para a localização de sedes (RICE, 1996, 2005; SEMPLE, 1996).

As sedes de empresas industriais podem seguir outra característica de localização, não seguindo uma hierarquia urbana, localizando-se, muitas vezes, nas cidades que são centros regionais. Assim, como os gestores tentam controlar partes importantes de seu ambiente externo, as sedes localizam-se nos grandes centros nacionais e regionais onde entram em contato com os gestores de outras empresas e indústrias (KLIER; TESTA, 2002; RICE, 1996, 2005).

Diversas pesquisas foram feitas sobre a evolução dos conceitos sobre a localização e distribuição de sedes de empresas, com destaque para Semple (1985) e Semple e Phipps (1982) com o seu modelo de desenvolvimento quaternário, o que provocou uma série de estudos importantes, principalmente dos Estados Unidos e Canadá. Estes trabalhos podem ser observados, resumidamente, no Apêndice B.

2.3.2 Pesquisas e teoria sobre localização quaternária

Historicamente vários estudos foram realizados na Geografia tentando explicar a localização das atividades econômicas, mas apenas para os setores primário, secundário e terciário, como os dos autores: von Thünen, Alfred Weber, Walter Christaller, August Lösch e Walter Isard. No entanto, de acordo com Semple (1985), nas décadas de 60 e 70 o setor de serviço cresceu em complexidade, e ao mesmo tempo cresceu o interesse para explicar a localização das sedes de empresas, especialmente aquelas localizadas em grandes torres em núcleos

urbanos. Porém, ainda segundo Semple (1985), não foi possível encontrar nenhuma explicação sobre a localização quaternária em qualquer uma dessas teorias, pois para o entendimento da localização das sedes de empresas exige-se uma teoria com base nas atividades quaternárias (de comando, de controle, de tomada de decisão e de coordenação).

A análise da localização quaternária foi estudada em diversos países como Estados Unidos, Canadá, Alemanha, Austrália e China, porém, em maior número nos Estados Unidos e Canadá.

Um dos primeiros trabalhos sobre localização de sedes de empresas foi a obra *The management center in the United States*, de Goodwin (1965). Este trabalho analisou a distribuição de empresas gestoras, evidenciando a supremacia da cidade de Nova Iorque como a maior centralizadora dessas empresas. Para Goodwin (1965) existem três tipos de centros de gestão: (i) os centros quaternários (que podem ser de dois tamanhos - nacionais e regionais) sendo que Nova Iorque, Chicago, Los Angeles e Filadélfia são considerados centros de gestão nacional (com Nova Iorque no topo da hierarquia) e Cleveland, St. Louis, Minneapolis-St. Paul e Cincinnati, como centros de gestão regional; (ii) os centros terciários (com cidades financeiras de importância regional e nacional) são San Francisco, Hartford e Boston; Milwaukee, Dallas, e Springfield (Massachusetts), com importância regional e (iii) os centros secundários (cidades industriais), com Detroit, Pittsburgh, Akron, Allentown e Wilmington.

Outro autor importante foi Gottmann (1970), em *Urban centrality and the interweaving of quaternary functions*. Nesta obra, o autor introduziu o termo "quaternário" pela primeira vez, referindo-se às atividades de direção, de produção e distribuição das empresas de maior hierarquia. Hymer, em 1972, lançou o trabalho *The multinational corporation and the law of uneven development* que destacava a empresa como sendo composta por diferentes níveis de atividade, sendo o maior nível a gestão de empresas que estavam ligadas geograficamente com as grandes cidades do mundo (RICE; LYONS, 2010, p. 3-4).

Outros trabalhos, como Semple (1973) em *Recent trends in the concentration of corporate headquarters*, Quante (1976) em *The exodus of corporate headquarters from New York City* e Stephens e Holly (1981) em *City system behaviour and corporate influence: the headquarters location of US industrial firms*, analisaram a

localização de sedes de empresas nos Estados Unidos, fornecendo evidências de uma tendência menos concentrada do controle das sedes em Nova Iorque, ou seja, a deslocalização de sedes de empresas e o conseqüente crescimento de outras cidades (RICE; LYONS, 2010).

Pred (1977) detalhou o tema, analisando em seu trabalho *City-systems in advanced economies* como ocorre a atração de sedes de empresas para centros das grandes cidades. O autor coloca que a acumulação das sedes de empresas de alto nível nas grandes cidades é um processo de *feedback* circular e cumulativo, onde um núcleo influente dessas sedes cria condições para uma cidade que atrai ainda mais sedes.

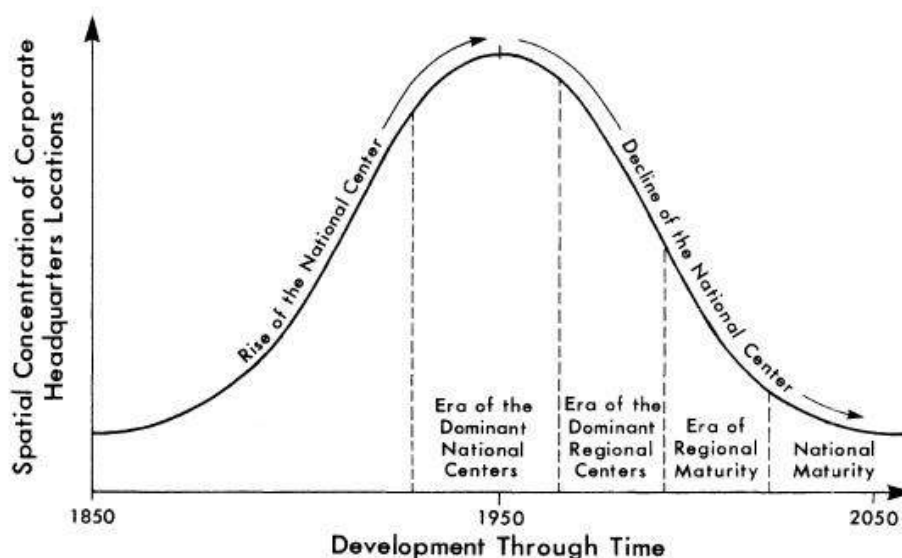
Segundo Pred (1977), há três fatores principais de atração: a facilidade dos contatos interorganizacionais face a face, a disponibilidade de serviços de negócios especializados e a alta acessibilidade intermetropolitana. Este trabalho não só definiu a localização e distribuição da atividade de sedes, mas também começou um processo de examinar a natureza das interações entre as sedes, dos elementos internos da empresa: subsidiárias, divisões e plantas, e outros elementos externo do ambiente competitivo da empresa: fornecedores, fontes de financiamento e clientes (RICE; LYONS, 2010, p. 5).

Na década de 80, grandes avanços surgiram com relação à análise sobre a localização quaternária. Um dos principais trabalhos foi realizado por Semple e Phipps (1982), em *The spatial evolution of corporate headquarters within an urban system*, já citado anteriormente. Estes autores esboçaram a teoria de localização quaternária, apresentada por Semple (1985) em sua obra *Toward a quaternary place theory*. Os trabalhos mostraram a evolução do sistema de cidades com relação às sedes de empresas (do lugar quaternário) nos Estados Unidos. Este modelo hipotético de desenvolvimento quaternário, a partir de uma investigação empírica nos Estados Unidos, um país com dimensões continentais, apresentou as seguintes seqüências de desenvolvimento ideal (Gráfico 1):

- i. Começa com um período de crescente concentração geográfica das atividades de sedes de empresas a partir do desenvolvimento econômico do país, ainda no século XIX;

- ii. passando por um período de pico de concentração de sedes, surgindo assim uma cidade nacional dominante;
- iii. centros regionais começam a competir com sucesso com o centro nacional dominante, chegando a uma deslocalização de sedes do centro nacional na década de 50;
- iv. no momento em que os centros sub-regionais crescem o suficiente para competir, os centros nacionais e regionais começam a perder sedes;
- v. a queda geral de concentração traz uma maturidade regional;
- vi. quando todas as regiões estão igualmente amadurecidas, um estado de maturidade nacional com o menor nível de concentração da sede torna-se teoricamente possível, o que ocorreria em um futuro próximo.

Gráfico 1 – Idealização da evolução da concentração de sedes corporativas em países de dimensões continentais



Fonte: Semple e Green (1983, p. 390).

Este modelo sugere que existe a tendência de uma dispersão das sedes de empresas para centros regionais em todo o país, chegando a uma maturidade nacional. De acordo com Rice (2006), países como Canadá, Reino Unido, Austrália e Nova Zelândia se comparam hoje à fase dos Estados Unidos em meados da década de 50.

Por conseguinte, muitos trabalhos nos Estados Unidos e Canadá utilizaram essa teoria de desenvolvimento quaternário em suas pesquisas. Por outro lado,

ressalta-se que no Brasil não foram encontrados estudos aplicando essa teoria, apenas alguns autores a citaram em suas pesquisas, a exemplo de Corrêa (1989d, 1991a, 1996).

Para autores como Lyons (1994), Rice (2005) e Rice e Lyons (2010), o modelo de Semple-Phipps provou ser de grande valor pelas previsões das tendências de desenvolvimento de um sistema de cidades-sede em um país continental como os EUA e Canadá. Porém, as previsões de regularidades no desenvolvimento de sistemas de cidades não constituem, por si só, uma explicação para a localização das sedes empresariais (RICE, 2005).

De acordo com Rice (2005), a teoria de localização quaternária deixa sem resposta uma série de questões importantes, como: quais as características econômicas e sociais para a concentração de empresas em certas cidades? Quais as condições que levam à dispersão de sedes para pequenos centros regionais? E Lyons (1994) afirma que a teoria não fornece explicações para empresas que procuram novos locais para suas sedes (deslocalização de sedes).

Entretanto, Rice (2005) e Rice e Lyons (2010) reconhecem que, embora a teoria mostra-se com problemas, esta merece ser reconhecida como a contribuição base para a localização quaternária e que seu modelo revelou-se útil para descrever o progresso do sistema quaternário nos Estados Unidos na época (RICE, 2005).

Outro problema com a teoria é o estudo apenas de grandes empresas. No entanto, autores que trabalharam com a localização quaternária (RICE, 2004, 2005, 2006; RICE; LYONS, 2007; RICE; LYON; O'HAGAN, 2015) destacam em suas obras que não se deve focar apenas no estudo dessas empresas, já que até mesmo as empresas mais importantes não começaram como grandes empresas. No processo de expansão de uma empresa, cresce também simultaneamente o número de armazéns, de lojas, de fábricas, de escritórios regionais etc., além dos novos mercados que englobam. Assim, o desenvolvimento de uma empresa é parte importante do estudo locacional quaternário.

Com relação à localização quaternária, outro fenômeno é recentemente muito estudado que são as chamadas empresas de crescimento rápido. Enquanto as grandes empresas têm grande importância na economia, as empresas que se expandem rapidamente também desempenham papéis fundamentais. Essas

empresas que mais crescem são, em geral, jovens e relativamente pequenas (RICE; LYONS, 2010; RICE; LYONS; O'HAGAN, 2015; WHEELER, 1990).

Nos Estados Unidos, assim como na Holanda, os pesquisadores utilizam o termo *gazzele* para indicar essas empresas de rápido crescimento (BIRCH 1981; STAM, 2005). No Brasil, essas empresas são chamadas de gazelas. Já no Canadá, usa-se o termo *next wave* ou *fast-growing firms* (RICE, 2004, 2005; RICE; LYONS, 2007; RICE; LYONS; O'HAGAN, 2015) e outros pesquisadores ainda utilizam os termos *10 percenter* (STOREY, 1994) ou *high-growth firm* (MORENO; CASILLAS, 2007). Segundo os autores citados, estas empresas são o futuro da economia, do desenvolvimento regional, sendo importantes para as mudanças econômicas e a renovação, devido à sua longevidade e estabilidade global locacional.

As *next wave* são empresas que, apesar de serem pequenas e de ter pouca influência, têm grande potencial devido às suas expansões nos últimos anos concomitantemente com outras empresas que representam o componente de crescimento mais rápido da economia (RICE; LYONS, 2007).

A localização dessas empresas de rápido crescimento, por exemplo, nos Estados Unidos é distinta da localização das grandes empresas. As *next wave* estão geralmente localizadas nos subúrbios dos EUA (RICE; LYONS, 2010). Nova Iorque se encontra em segundo lugar na centralização dessas empresas, perdendo para Washington, D.C. (RICE, 2006).

Rice e Lyons (2007) complementaram esta análise com resultados para o Canadá, mostrando tendências também em direção à suburbanização das empresas canadenses, concentradas principalmente no centro da cidade de Toronto.

Essa deslocalização acontece por diversos motivos, entre eles:

[...] a empresa emergente chega a certo ponto no seu desenvolvimento e decide que precisa migrar para uma cidade diferente, a fim de atingir o seu potencial de crescimento. [...] aquisição ou fusão da *next wave* por uma empresa maior, com a capacidade de "comprar crescimento". Grandes empresas como a Microsoft, utilizam seus recursos e posição no mercado para comprar uma empresa emergente com um conceito de alto potencial, em vez de investir tempo e recursos para se engajar em tal desenvolvimento internamente. Tal aquisição muda o local de tomada de decisões para a empresa adquirida, e pode resultar em deslocamento físico para atender a estratégia de localização da corporação maior. (RICE; LYONS, 2007, p. 107, tradução nossa).

Porém, este trabalho empregou a teoria de localização quaternária de forma adaptada, utilizando as escalas metropolitana e regional. Além disso, a pesquisa analisou não só as sedes das maiores e melhores empresas, mas a localização e organização espacial das grandes empresas, empresas de alto crescimento e gazelas, e dos serviços de média e maior complexidade que estão concentrados nas regiões metropolitanas em estudo.

3 REGIÕES METROPOLITANAS: INSTITUCIONALIZAÇÃO, GOVERNANÇA E DINÂMICAS

Este capítulo faz uma análise sobre o processo de institucionalização das primeiras regiões metropolitanas criadas no Brasil, na década de 70, e discute a criação de regiões metropolitanas após a Constituição de 1988, quando os municípios tornam-se entes autônomos da federação e quando a responsabilidade de criar e gerir regiões metropolitanas passa para os estados. O capítulo ainda traz o panorama atual das regiões metropolitanas no país e a fundação de regiões integradas de desenvolvimento. Além disso, discute o Estatuto da Metrôpole e discorre sobre a governança metropolitana e gestão compartilhada, assim como analisa os antecedentes e a dinâmica socioeconômica e demográfica das regiões metropolitanas em estudo e os seus desequilíbrios intrametropolitanos.

3.1 O PROCESSO DE INSTITUCIONALIZAÇÃO DAS REGIÕES METROPOLITANAS E RIDEs NO BRASIL

3.1.1 Análise da institucionalização das primeiras regiões metropolitanas no Brasil

Como foi analisado anteriormente na pesquisa, o processo de urbanização, principalmente no século XX, após a Segunda Guerra Mundial, se deu de maneira acelerada, intensificada e de forma bastante desigual nas diferentes regiões do país e concentrado em outros determinados locais.

Essa urbanização fazia parte de uma política que beneficiava a atividade industrial, visando a substituição de importações e a modernização do aparelho do Estado. Em decorrência dessa urbanização, o fluxo migratório do campo em direção à cidade foi intensificado, o que elevou o número de pessoas nos centros urbanos, sobretudo nas principais capitais. Por conseguinte, dentro desse processo de urbanização, tem-se o processo de metropolização e o surgimento de metrópoles, já discutidos nas páginas 34 a 37.

Com a metropolização em curso, na década de 60, no país ainda sob regime militar, vários debates já haviam sido realizados em torno de problemas ligados à aceleração do processo de urbanização, reunindo acadêmicos e órgãos de pesquisa, de governo e partidos políticos (MOURA, 2000), a exemplo do Seminário da Habitação e Reforma Urbana, promovido pelo Instituto dos Arquitetos do Brasil

(IAB), em 1963 (ARAÚJO FILHO, 1996). Em 1964 foi criado o Banco Nacional de Habitação (BNH) que, do ponto de vista setorial, foi um importante instrumento federal.

Acadêmicos também já estudavam esse processo de metropolização, como Juillard (1961) em *Europa industrial e Brasil: dois tipos de organização do espaço periurbano* e Geiger (1963) em *Evolução da rede urbana brasileira*, entre outros.

Em 1967 surgiu a primeira tentativa de organizar regiões metropolitanas com a Constituição Federal, que delegou à União a responsabilidade de criar regiões metropolitanas no Brasil, o que pode ser observado no artigo 157, § 10 que dispõe que:

[...] a União, mediante Lei Complementar, poderá estabelecer regiões metropolitanas, constituídas por municípios que, independentemente de sua vinculação administrativa, integrem a mesma comunidade socioeconômica, visando a realização de serviços de interesse comum. (BRASIL, 1967, não paginado).

A emenda Constitucional de 1969 ainda complementou a Constituição. Nela, o modelo proposto para a criação de regiões metropolitanas anulava a participação dos estados e municípios, tendo a União o controle político.

Além disso, em 1967, foi criado o Grupo Executivo da Grande São Paulo (GEGRAN) pelo governo do Estado de São Paulo. Outros estados também tiveram órgãos similares para a realização de estudos e constituição de equipes para executar tarefas sobre gestão metropolitana, como em Porto Alegre, onde foi criado o Grupo Executivo da Região Metropolitana (GERM), Rio de Janeiro com o Grupo de Estudos da Área Metropolitana (GERMT), Salvador com a na época chamada Companhia de Desenvolvimento do Recôncavo (CONDER) etc. (ROLNIK; SOMEKH, 2015).

Em 1968, o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) realizou a I Conferência Nacional de Geografia e Cartografia (CONFEGE) no Rio de Janeiro. A conferência discutiu, entre outros temas, diretrizes para a criação de regiões metropolitanas. O IBGE também criou, como recomendação da CONFEGE, o Grupo de Áreas Metropolitanas (GAM), que visava identificar e delimitar as áreas metropolitanas que seriam institucionalizadas por legislação federal (BRANCO; PEREIRA; NADALIN, 2013, p. 13).

No entanto, antecipando os governos locais e os debates e estudos realizados na época, o governo federal, de maneira autoritária e centralista, instituiu as primeiras regiões metropolitanas no Brasil, ainda no período militar, pela Lei Complementar Federal n. 14, de 08 de junho de 1973. Foram criadas oito regiões metropolitanas distribuídas regionalmente. Na região Norte, foi criada a Região metropolitana de Belém; no Nordeste, as regiões metropolitanas de Fortaleza, Recife e Salvador; no Sudeste, as regiões metropolitanas de Belo Horizonte e São Paulo; e no Sul, as regiões metropolitanas de Curitiba e Porto Alegre. A criação da Região Metropolitana do Rio de Janeiro só ocorreu em 01 de julho de 1974, pela Lei Complementar Federal n. 20, após a junção dos estados de Guanabara e do Rio de Janeiro (Mapa 2).

Mapa 2 – Localização das primeiras regiões metropolitanas institucionalizadas no Brasil - 1973/1974



Suas metrópoles como São Paulo, Rio de Janeiro, Belo Horizonte, Recife e Salvador continham nesse período mais de um milhão de habitantes. Outras quatro capitais de estado, Curitiba, Belém, Fortaleza e Porto Alegre também se destacavam pelos seus volumes populacionais, contendo mais de 500 mil habitantes. Todas essas regiões metropolitanas eram litorâneas, em regiões com crescente desenvolvimento pela acelerada industrialização e, conseqüentemente, onde havia os maiores fluxos migratórios.

No entanto, essas regiões metropolitanas não tinham autonomia dos seus estados, foram criadas pelo Ministério da Justiça, formadas pelas mais dinâmicas cidades do país na época e, especialmente, a partir das capitais com maior número de população. Nessas áreas, a política de investimento em infraestrutura e serviços urbanos estava submetida ao controle político da União, eliminando as vias de representação da sociedade civil.

Na Lei Complementar Federal n.º 14, de 1973, foi ainda estabelecido que em cada região metropolitana houvesse um conselho deliberativo, presidido pelo governador do estado, e um conselho consultivo em que os municípios estariam representados, mas sem poder decisório (GARSON, 2009). Ambos os conselhos eram mantidos com recursos estaduais e nomeados dentro da cadeia de orientação da política federal (ROLNIK; SOMEKH, 2015).

A Lei também imputou a realização, entre os municípios, de serviços de interesse comum:

I - planejamento integrado do desenvolvimento econômico e social; II - saneamento básico, notadamente abastecimento de água e rede de esgotos e serviço de limpeza pública; III - uso do solo metropolitano; IV - transportes e sistema viário; V - produção e distribuição de gás combustível canalizado; VI - aproveitamento dos recursos hídricos e controle da poluição ambiental, na forma que dispuser a lei federal; VII - outros serviços incluídos na área de competência do Conselho Deliberativo por lei federal. (BRASIL, 1973, não paginado).

Segundo a Lei, os municípios que participassem da execução do planejamento integrado e dos serviços comuns entre eles, teriam prioridade na obtenção dos recursos estaduais e federais, financiamento e garantias de empréstimos (BRASIL, 1973). Dessa forma, essas regiões receberam recursos estaduais e federais, sem quaisquer reflexões sobre política territorial (ARAÚJO FILHO, 1996; GARSON, 2009).

O BNH, por exemplo, foi utilizado para financiar vários projetos. Também foram criados instrumentos de planejamento como a Comissão Nacional de Política Urbana (CNPUR), em 1974, que apoiou a implantação de órgãos de planejamento metropolitano, além de indicar diretrizes para a política de desenvolvimento. Foram criados ainda instrumentos de financiamento como o Fundo Nacional de Desenvolvimento Urbano (FNDU), em 1975, que conferia maior flexibilidade à alocação de recursos financeiros para projetos metropolitanos. Ressalta-se que nesses projetos e no planejamento, não houve envolvimento das representações da sociedade civil e a alocação de recursos era afetada pelas alianças políticas (PINTO, 2007).

3.1.2 Análise da institucionalização das regiões metropolitanas e RIDEs no Brasil após a Constituição de 1988

Na década de 80, com a crise política do regime militar e o início do processo de redemocratização, houve uma desarticulação no sistema de planejamento idealizado pelo governo com a carência do financiamento para essas áreas, desestruturando a ação governamental.

A escassez de recursos públicos tem como consequência imediata o estancamento dos investimentos federais nas grandes metrópoles, culminando com o desmonte do aparato de organismos metropolitanos que atuavam na promoção do desenvolvimento urbano. De formulador e, em grande medida, executor da política urbana no país, o governo federal passa a assumir o papel secundário na regulação e no financiamento de alguns programas pontuais. (AZEVEDO; GUIA, 2015, p. 100).

Em decorrência disso, vários órgãos estaduais de planejamento metropolitano foram extintos e aqueles que ficaram operam de forma “[...] bastante assessórias e complementares à atuação do poder executivo municipal das capitais.” (FERNANDES, 2004, p. 51).

Por conseguinte, uma tentativa de definir uma base institucional para a gestão metropolitana é feita com a Constituição Federal de 1988. Esta Constituição trouxe uma descentralização política e tributária, e os municípios passaram ainda a ser entes federativos.

Consequentemente, a responsabilidade de criação de regiões metropolitanas deixou de ser imposta pelo governo federal e foi passado aos estados mediante Lei

Estadual, o direito de alterar as regiões metropolitanas então existentes e de criar outras:

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. (BRASIL, 1988, não paginado).

Nos anos seguintes, a transferência aos estados para a criação e organização das regiões metropolitanas não teve efeitos imediatos (GARSON, 2009). Esse assunto não era visto prioritariamente pelas Assembleias Constituintes. Os estados apenas adequaram as suas constituições às determinações da Constituição Federal, dificultando a institucionalização de regiões metropolitanas e os interesses de todos os atores envolvidos.

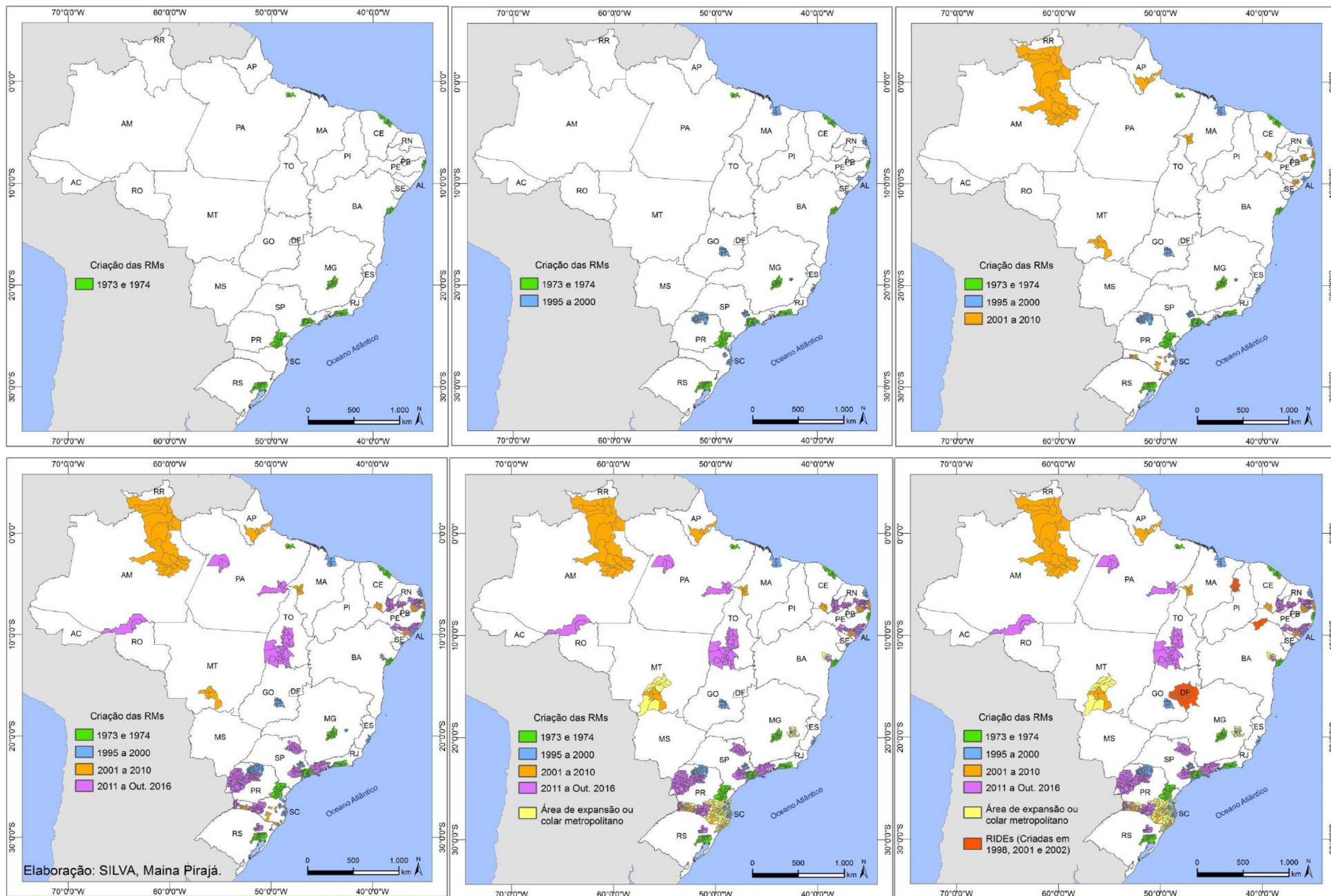
As primeiras regiões metropolitanas criadas só sete anos após a Constituição de 1988 foram Vitória e Aracaju em 1995. Outras 12 regiões foram instituídas entre os anos de 1996 e 2000. Entre os anos de 2001 a 2010 foram formadas mais 17 regiões metropolitanas e entre 2011 e outubro de 2016 (última data da pesquisa) foram criadas mais 33 regiões (Mapa 3).

O Estado da Paraíba dispõe do maior número de regiões metropolitanas, 12 no total, sendo que dez delas foram criadas entre os anos de 2011 e 2013. Santa Catarina vem em segundo lugar com 11 RMs, Paraná e Alagoas com oito, São Paulo com seis, Pará e Roraima com três, Bahia, Ceará, Rio Grande do Sul, Maranhão, Minas Gerais e Tocantins com duas, e os estados do Rio de Janeiro, Pernambuco, Amapá, Mato Grosso, Goiás, Amazonas, Rondônia, Espírito Santo, Rio Grande do Norte e Sergipe com apenas uma região metropolitana.

Além das regiões metropolitanas, há também as regiões integradas de desenvolvimento (RIDE), que diferentemente das RMs, são conjuntos de municípios de unidades federadas distintas, cuja criação baseia-se no princípio de cooperação entre os diferentes níveis de governo (federal, estadual e municipal).

As RIDEs também apresentam um Conselho Administrativo da Região Integrada de Desenvolvimento (COARIDE) com atuação de organização e disposição conjunta com representantes das três esferas de governo.

Mapa 3 – Evolução da criação de regiões metropolitanas e regiões integradas de desenvolvimento no Brasil - 1973 a out. 2016



Só existem no Brasil, até outubro de 2016, três RIDEs. A primeira instituída foi a do Distrito Federal e Entorno, criada pela Lei Complementar n. 94, de 19 de fevereiro de 1998. A RIDE Polo Petrolina e Juazeiro foi criada pela Lei Complementar n. 112 de 19 de setembro de 2001, e a da Grande Teresina em 9 de setembro de 2002 pelo Decreto Federal n. 4.367.

Os únicos estados onde ainda não foram instituídas regiões metropolitanas ou RIDEs são Acre e Mato Grosso do Sul.

Dessa forma, até outubro de 2016, havia no país 73 regiões metropolitanas e três regiões integradas de desenvolvimento distribuídas regionalmente. Essas regiões são compostas, em conjunto, por 1.092 municípios e concentravam em 2013 64% do PIB do país e 54% da população em 2016.

Contudo, existem grandes diferenciações intra e inter-regionais entre as regiões metropolitanas criadas no Brasil e grandes incoerências são também marcantes nessas regiões. Assim, como exemplo:

- 73% dos municípios que compõem as regiões metropolitanas têm população menor que 50.000 habitantes e apenas 2% têm acima de um milhão de habitantes, sendo que somente 79 desses municípios de um total de 1.092 apresentam 50% do PIB nacional. A RM de São Paulo, sozinha, concentra 18% do PIB, 12% do PIB industrial e 20% do PIB de serviços, em 2013, e 10% da população do país, em 2016.
- Existem regiões metropolitanas, como a Região Metropolitana Central (RR), com população de apenas 31.129 habitantes, em 2016, enquanto a Região Metropolitana de São Paulo registra 21.242.939 habitantes.
- Em 40 regiões metropolitanas, mais da metade de sua população, em 2016, está nos núcleos de suas RMs e em 48 regiões, mais de 50% do PIB, em 2013, está nesses núcleos.
- O número de municípios varia bastante nas regiões metropolitanas. Assim, por exemplo, as regiões metropolitanas de Porto Velho (RO), Central (RR), Norte/Nordeste Catarinense e Lages (SC) são compostas por apenas dois municípios, enquanto que a Região Metropolitana do Contestado (SC) apresenta 45 municípios.
- Essas unidades também têm regulamentações bem diferenciadas. Há estados que têm mais de uma região e confere tratamento diferenciado a

cada uma delas, como a Região Metropolitana do Sudoeste Maranhense que foi criada sob normas legais diferentes da Região Metropolitana de São Luís (PINTO, 2007, p. 103).

- Algumas dessas regiões apresentam áreas de expansão ou colar metropolitano. Em sua maioria, essas regiões são compostas por poucos municípios e têm grandes áreas de expansão ou colares metropolitanos (Tabela 1). O Estado de Santa Catarina, por exemplo, tem 11 RMs, sendo que dez delas apresentam área de expansão, o que, no total, recobre todo o território Catarinense em seus 295 municípios. Isso, provavelmente, também vai acontecer nos estados da Paraíba, Roraima e Alagoas. Vale ressaltar que recobrir todo o estado de regiões metropolitanas como parte de uma estratégia de planejamento regional é a total falta de noção do significado de uma região metropolitana. Reforçando o que foi explanado, em 2007, o Estado de Santa Catarina ignorou suas regiões metropolitanas existentes na época, e as extinguiu pela Lei Complementar Estadual n. 381 de 2007. Só, em 2010, a partir da Lei Complementar Estadual n. 495, as regiões metropolitanas que haviam sido extintas, retornam novamente.
- Na Região Metropolitana do Rio de Janeiro, os municípios de Petrópolis e São José do Vale do Rio Preto foram excluídos da região metropolitana em 1993, Maricá em 2001, além de Itaguaí e Mangaratiba em 2002. Os municípios de Itaguaí e Maricá foram novamente incluídos em 2009.
- Outro exemplo é o Estado de Roraima que tem 15 municípios e três regiões metropolitanas (Capital, Central e Sul do Estado).
- Nos estados de Alagoas e Paraíba, alguns municípios saem de uma região metropolitana para fazer parte de outra região metropolitana (Tabela 2).

Dessa forma, houve uma proliferação de regiões metropolitanas espalhadas pelo Brasil que, na maioria dos casos, não são regiões metropolitanas. Assim, a institucionalização de regiões metropolitanas no país ressalta a desconsideração quanto ao significado e ao papel de uma região metropolitana em uma rede urbana. Isso, em tese, poderá ser mudado daqui por diante com a Lei do Estatuto da Metrôpole.

Tabela 1 – Regiões metropolitanas com áreas de expansão ou colar metropolitano - out. 2016

UF	Regiões Metropolitanas	Número de municípios	Área de expansão ou colar metropolitano
BA	Feira de Santana	6	10
MG	Belo Horizonte	34	16
MG	Vale do Aço	4	24
MT	Vale do Rio Cuiabá	4	9
SC	Foz do Rio Itajaí	5	4
SC	Vale do Itajaí	5	11
SC	Florianópolis	9	13
SC	Chapecó	17	15
SC	Tubarão	3	16
SC	Carbonífera	7	19
SC	Lages	2	21
SC	Norte/Nordeste Catarinense	2	24
SC	Alto Vale do Itajaí	4	24
SC	Extremo Oeste	21	28

Elaboração: SILVA, Maina Pirajá.

Tabela 2 – Município que pertencia a uma região metropolitana e passou para outra região metropolitana - out. 2016

UF	Município	Pertencia	Pertence
AL	Atalaia	RM Vale do Paraíba	RM Maceió
AL	Murici	RM Zona da Mata	RM Maceió
AL	Tanque D´Arca	RM Agreste	RM Vale do Paraíba
AL	Belém	RM Agreste	RM Palmeiras dos Índios
AL	Estrela de Alagoas	RM Agreste	RM Palmeiras dos Índios
AL	Igaci	RM Agreste	RM Palmeiras dos Índios
AL	Palmeira dos Índios	RM Agreste	RM Palmeiras dos Índios
PB	Mamanguape	RM João Pessoa	RM Mamanguape
PB	Alagoa Nova	RM Campina Grande	RM Esperança
PB	Areial	RM Campina Grande	RM Esperança
PB	Esperança	RM Campina Grande	RM Esperança
PB	Montadas	RM Campina Grande	RM Esperança
PB	Pocinhos	RM Campina Grande	RM Esperança
PB	São Sebastião da Lagoa da Roça	RM Campina Grande	RM Esperança
PB	Ingá	RM Campina Grande	RM Itabaiana
PB	Riachão do Bacamarte	RM Campina Grande	RM Itabaiana
PB	Dona Inês	RM Guarabira	RM Araruna
PB	Catingueira	RM Patos	RM Vale do Piancó

Elaboração: SILVA, Maina Pirajá.

3.1.3 Análise do Estatuto da Metr pole

O Projeto de Lei para a cria o do Estatuto da Metr pole vinha sendo discutido desde 2004. O Projeto foi criado para suprir algumas lacunas deixadas pelo Estatuto da Cidade na tentativa de estabelecer diretrizes gerais necessárias a regulamenta o das unidades territoriais e de governança em áreas metropolitanas e de aglomera es urbanas. Depois de vários anos de tramita o no Congresso Nacional e várias discussões e debates, o Estatuto da Metr pole (Lei n  13.089) foi instituído em janeiro de 2015.

O Estatuto   de grande importância para a política urbana no Brasil, pois traz diretrizes que visam o planejamento, gestão e execu o de fun es públicas de interesse comum (FPICS), como mobilidade urbana, saneamento, segurança, habita o, saúde, educa o, lazer, cultura, entre outros, para aqueles municípios agrupados em regiões metropolitanas e aglomera es urbanas. Além disso, o Estatuto traz normatiza es para os Planos de Desenvolvimento Urbano Integrado (PDUI) e outros instrumentos de governança interfederativa (BRASIL, 2015b, não paginado). As disposi es dessa Lei também valem para as regiões integradas de desenvolvimento.

O Estatuto trouxe igualmente o que ainda não havia sido definido em nenhuma outra lei, ou seja, os conceitos das unidades territoriais metropolitanas. Dessa forma, o Estatuto da Metr pole conceitua metrópole, aglomera o urbana e região metropolitana como:

[Metr pole   o] espaço urbano com continuidade territorial que, em razão de sua popula o e relevância política e socioeconômica, tem influência nacional ou sobre uma região que configure, no mínimo, a área de influência de uma capital regional, conforme os critérios adotados pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE. [Aglomera o urbana seria a] unidade territorial urbana constituída pelo agrupamento de 2 (dois) ou mais municípios limítrofes, caracterizada por complementaridade funcional e integra o das dinâmicas geográficas, ambientais, políticas e socioeconômicas. [E a defini o de região metropolitana como] aglomera o urbana que configure uma metrópole. (BRASIL, 2015b, não paginado).

Portanto, se for observada a Lei, apenas 44 regiões metropolitanas das 73 existentes hoje poderiam ser consideradas como regiões metropolitanas e 29 regiões metropolitanas seriam consideradas aglomera es urbanas. Com isso, o

Estado de Santa Catarina só teria cinco regiões metropolitanas e não onze como tem atualmente, assim como o Estado da Paraíba, que só teria duas regiões metropolitanas e não doze, como pode ser observado no mapa 4.

Porém, o Estatuto não avançou no sentido de definir que todas as regiões metropolitanas e aglomerações urbanas existentes antes do Estatuto, irão continuar sendo consideradas como tal, mesmo não se enquadrando nos conceitos acima apresentados. No entanto, as novas regiões metropolitanas criadas após o Estatuto, que não se enquadrem na definição instituída pelo mesmo, serão definidas como aglomerações urbanas para efeito das políticas públicas a cargo do governo federal, mesmo se envolverem transferências de recursos financeiros (BRASIL, 2015b, não paginado).

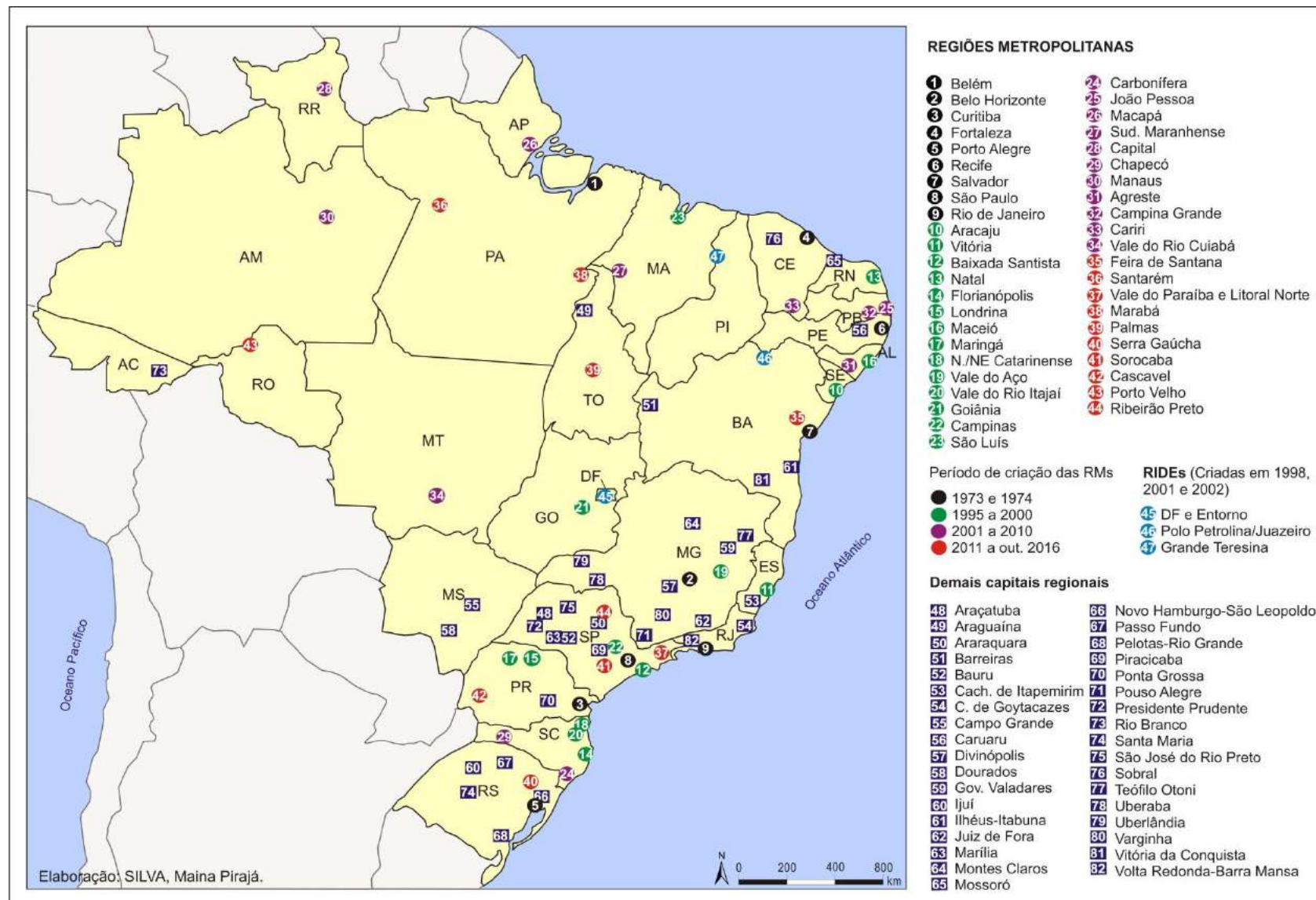
Segundo o Estatuto, uma metrópole deve ter uma área de influência nacional, regional ou de uma capital regional, conforme o IBGE em seu trabalho *Regiões de influência das cidades* (IBGE, 2008). Este trabalho se baseia nas conjecturas sobre centralidade urbana do estudo de Christaller (1966) e conclui que a rede urbana brasileira é composta por 12 metrópoles (a grande metrópole nacional, São Paulo), duas metrópoles nacionais (Rio de Janeiro e Brasília), e nove metrópoles regionais (Belo Horizonte, Porto Alegre, Curitiba, Salvador, Recife, Fortaleza, Manaus, Belém e Goiânia), além de 70 capitais regionais, classificadas como do tipo A, B e C.

Contando com as três regiões integradas de desenvolvimento já criadas, só poderiam ser instituídas no país mais 35 regiões metropolitanas (Mapa 4). Assim, apenas os estados do Acre e Tocantins na região Norte do Brasil poderiam criar uma região metropolitana cada, no Nordeste só os estados do Rio Grande do Norte, Ceará e Pernambuco (uma região) e a Bahia (três), no Centro-Oeste o Estado do Mato Grosso do Sul apenas duas regiões, no Sudeste, o Estado de Minas Gerais poderia criar nove, São Paulo sete, Rio de Janeiro mais duas e Espírito Santo mais uma. Na região Sul do Brasil somente os estados do Rio Grande do Sul¹ (cinco) e Paraná (uma) poderiam criar regiões metropolitanas.

Isto significa que os estados de Santa Catarina, Paraíba e Alagoas, que possuem muitas regiões metropolitanas, não poderiam criar mais nenhuma região metropolitana, apenas aglomerações urbanas.

¹ Os municípios de Novo Hamburgo e São Leopoldo, que também formam uma capital regional C, já fazem parte da Região Metropolitana de Porto Alegre. Se quisessem, poderiam criar juntos uma região metropolitana.

Mapa 4 – Regiões metropolitanas e RIDEs segundo o Estatuto da Metr pole e capitais regionais que poderiam se tornar RMs



No entanto, no mesmo dia em que foi aprovado o Estatuto da Metr pole, o Estado do Paraná instituiu quatro RMs (Toledo, Campo Mourão, Apucarana e Cascavel). Cascavel   a única região que configura, segundo os critérios do Estatuto, uma região metropolitana.

Em 2015, foi criada a RM de Porto Velho no Estado de Rondônia e, em 2016, a RM de Ribeirão Preto no Estado de São Paulo. Todas legalmente instituidas.

O Estatuto também estabelece os princípios, diretrizes e estrutura da governança interfederativa nas regiões metropolitanas e aglomera es urbanas. Essa governança seria o “[...] compartilhamento de responsabilidades e a es [...], em termos de organiza o, planejamento e execu o de fun es públicas de interesse comum.” (BRASIL, 2015b, não paginado).

Uma coisa importante na nova Lei   a obrigatoriedade das regiões metropolitanas e aglomera es urbanas de fazer um Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado, aprovado mediante lei estadual com validade de dez anos, ou seja, a cada dez anos o plano deve ser revisto. Esse plano deverá ser feito num prazo de três anos, isto  , até janeiro de 2018. Ele não isenta a formula o dos planos diretores pelos municípios integrantes. Os governadores ou agentes públicos que não fizerem o Plano no prazo estipulado serão acusados de improbidade administrativa.

Uma grande derrota do plano foi a não aprova o de um Fundo Nacional de Desenvolvimento Urbano Integrado. Sem o Fundo, as a es propostas pelo Plano poderão não ser viáveis.

Dessa forma,   evidente que a Lei já deu um passo importante, mas por outro lado, como afirmaram Moura e Hoshino (2015, p. 13), “não resta d vida de que a implementa o do Estatuto da Metr pole [no Brasil] será conflituosa e acordar  antigas animosidades, tirando os atores políticos de suas posi es de conforto”.

3.2 ESTUDOS SOBRE GOVERNANÇA METROPOLITANA

3.2.1 Os processos e desafios da governança metropolitana no Brasil

A governança metropolitana no Brasil passou e vem passando por inúmeros processos e desafios. Desde a primeira fase de institucionaliza o das regiões metropolitanas, na década de 70, o país contava com uma estratégia de

desenvolvimento nacional e regional, especialmente nas áreas de habitação, saneamento, mobilidade e no dinamismo de suas regiões. Seus sistemas de planejamento, financiamento e de gestão metropolitana eram centralistas e autoritários, bancado pela União. Destacam-se, nessa fase, as entidades de planejamento metropolitano, criadas pelos estados para a implementação de políticas metropolitanas. Essa fase também é marcada pelo não envolvimento decisório dos municípios na política urbana e metropolitana.

As metrópoles dessas regiões tornaram-se os grandes polos das redes de cidades do país, concentrando grande parte da população e renda, mas também pobreza, segregação socioespacial e desigualdade.

A partir da década de 80, fase de redemocratização e descentralização, com a crise financeira e a globalização dos sistemas produtivos (KLINK, 2013), os financiamentos setoriais para o saneamento, mobilidade e habitação foram praticamente interrompidos. Foi nesse cenário, como foi exposto anteriormente, que a Constituição de 1988 delegou aos estados o direito de criar, extinguir e coordenar regiões metropolitanas, aglomerações urbanas e microrregiões.

Essa fase é marcada pelo neolocalismo municipal, pouquíssimos avanços na gestão metropolitana e um vazio institucional, além da proliferação de regiões metropolitanas principalmente após os anos 2000. Esse período é caracterizado pela reestruturação produtiva defensiva e um recuo na trajetória de desenvolvimento socioespacial brasileiro e das estratégias de regulação e intervenção do Estado na produção do espaço (KLINK, 2013, p. 95).

Muitas entidades de planejamento e de gestão estadual foram desativadas ou perderam espaço na participação da governança metropolitana, como a Fundação para o Desenvolvimento da Região Metropolitana (FUNDREM) no Rio de Janeiro, a Coordenação da Região Metropolitana de Curitiba (COMEC) e a Companhia de Desenvolvimento Urbano do Estado da Bahia (CONDER), que dura até hoje, mas perdeu espaço no planejamento metropolitano, embora exercendo ainda grande influência na capital (PINTO, 2007).

Por consequência, sobretudo o acelerado processo de urbanização dispersa e a transferência para os estados de criar e gerir suas regiões metropolitanas resultou na fragilidade para se estruturar mecanismos de governança metropolitana no Brasil (GARSON, 2009). Segundo Melo (2000), essa autonomia trouxe maiores dificuldades, porque termina estimulando comportamentos não cooperativos entre os

entes envolvidos, como competição fiscal, o neolocalismo e disputas partidárias. Isso se agravou com o desaparecimento das fontes de financiamento, a privatização de serviços e a municipalização de políticas sociais.

Nesse sentido, a falta de critérios claros e objetivos para definir a condição metropolitana dos municípios expõe ao tema as fortes pressões políticas, o que resulta na constituição de regiões extremamente heterogêneas quanto ao grau de integração, quanto ao adensamento dos seus fluxos econômicos e populacionais, enfraquecendo também a identidade metropolitana em torno da importância das questões metropolitanas, o que dificulta a governança metropolitana (PINTO, 2007; SOUZA, 2003).

Existem no país ainda quatro aglomerações urbanas², Litoral Norte e do Sul (RS), e Jundiaí e Piracicaba (SP).

No entanto, hoje, muitas regiões metropolitanas existentes não respondem à qualificação como áreas metropolitanas. São muitas vezes aglomerações urbanas, e algumas dessas regiões podem ser definidas como um espaço regional bastante simples que praticamente se confunde com o seu município núcleo.

Há de se questionar, por que criar tantas regiões metropolitanas no Brasil? Nos estudos sobre a temática, vários motivos são dados para justificar a criação de regiões metropolitanas no país. Entre eles:

- Integração e desenvolvimento regional (essa frase é a mais dita entre os políticos). É a promessa de cooperação entre municípios para resolverem seus problemas comuns de infraestruturas e dinamizar sua região.
- Status. O peso simbólico de ser parte de uma região metropolitana, de ter acesso à modernidade, ao progresso.
- Voz. É mais fácil os municípios reivindicar linhas de financiamento junto ao estado e ao governo federal.
- Ligações telefônicas locais. Esse discurso sempre está na fala dos políticos entre os benefícios de se criar uma região metropolitana.
- Padronização de salários da mesma empresa. De acordo com Araújo e Fernandes (2014, não paginado) “[...] o Tribunal Superior do Trabalho (TST) considera mesma localidade, para fins de equiparação salarial, também municípios distintos que pertençam à mesma região metropolitana.”

² O conceito de aglomeração urbana pode ser observado na página 37.

- Programa Minha Casa, Minha Vida (PMCMV). Erroneamente, políticos vêm discursando que o programa poderá ser implantado mais facilmente em municípios metropolitanos. O governo federal tem realizado esse programa em diversas regiões metropolitanas, mas não há base legal para essa preferência.

O que se verifica é muitas vezes a falta de preparo dos políticos para lidar com política urbana e metropolitana, e a falsa promessa de conseguir linhas de financiamentos é a questão principal de se criar RMs no país.

Assim, para se criar regiões metropolitanas é preciso ter critérios claros e objetivos, como um planejamento adequado e um sistema de gestão. Ressalta-se que o importante não é a quantidade de regiões metropolitanas que existem naquele estado. O importante é o papel de governança que essa região metropolitana desempenha em sua área de influência.

No entanto, o sistema de governança se depara com grandes dificuldades. Dentre elas estão:

- Proliferação de regiões metropolitanas heterogêneas, impedindo a elaboração de um planejamento e gestão integrada voltada para estas áreas, porém observando as especificidades de cada região.
- Ineficientes relações intergovernamentais com a não cooperação entre as esferas de governo e entre os próprios municípios.
- Os conflitos partidários.
- O localismo municipal.
- Escassez nas linhas de financiamentos.
- Grandes diferenciações econômicas e sociais entre municípios, principalmente entre as metrópoles ou municípios núcleos e os demais municípios integrantes das regiões metropolitanas brasileiras.
- Diferenças em dimensão territorial, função na hierarquia urbana, cultura e integração socioeconômica entre as cidades.
- Ausência de entidades metropolitanas de planejamento e órgãos gestores.
- Ausência de organizações sociais envolvidas no processo.

O agravamento do problema está na dificuldade para coordenar jurisdições diferentes na administração de serviços e outros insumos públicos para promover o desenvolvimento da área metropolitana. Essa prestação de serviço usualmente implica na utilização de recursos e na operação de infraestrutura que ultrapassam as fronteiras de um município.

Os municípios brasileiros são, em sua maioria, pequenos e têm baixa capacidade fiscal, financeira e institucional. Eles sobrevivem, basicamente, das transferências de recursos estaduais e federais. Assim, como o município, sozinho, irá realizar investimentos e desenvolver políticas urbanas? Outros problemas são a complexidade técnica, o entendimento dos governos estaduais e os conflitos políticos partidários que dificultam a comunicação entre os municípios. Dessa forma, como os municípios, juntos, irão realizar investimentos e desenvolver políticas urbanas? Como exemplo, existe um grande problema político e institucional instalado na Região Metropolitana de Salvador. O governo do Estado da Bahia criou, em 2014, a Entidade Metropolitana da Região Metropolitana de Salvador (Lei Complementar n. 41). Essa Lei dispõe sobre a estrutura de governança e sobre o sistema de planejamento metropolitano, instituindo um Fundo de Mobilidade e de Modicidade Tarifária do Transporte Coletivo da Região Metropolitana de Salvador (FMTC-RMS), autoriza a instituição do Fundo de Desenvolvimento Metropolitano da Região Metropolitana de Salvador (FRMS) e dá outras providências (BAHIA, 2014, não paginado).

Porém, com uma visão localista e por conflito partidário, o município de Salvador não concordou com a criação da Entidade e entrou através do partido político do então prefeito ACM Neto, Democrata, com uma ação direta de inconstitucionalidade no Supremo Tribunal Federal. O partido alega que a Entidade viola a autonomia municipal, garantida pela Constituição.

O relacionamento entre as prefeituras municipais e o governo do estado e federal é um elemento importante na construção de estruturas de governança metropolitana para reduzir a desigualdade intrametropolitana e melhorar a eficiência econômica. O papel do estado e da União deve ser participativo e não imposto. Para Lefèvre (2004, p. 6, tradução nossa), “o desafio principal [da governança metropolitana] é se colocar acima da fragmentação dos interesses e dos atores que operam no território metropolitano.”

Conforme Lefèvre (2005), a boa governança em áreas metropolitanas é um processo político complexo e requer uma visão compartilhada entre todas as partes envolvidas. Para tanto, é preciso um modelo eficiente, passando por uma reforma política, fiscal, institucional e financeira.

Para Motta (2015, p. 148-151) as políticas públicas devem se basear na:

- Implantação de planos, programas e projetos de desenvolvimento urbano;
- definição de políticas dirigidas para aqueles que mais precisam;
- busca de integração, articulação setorial e institucional das políticas e ações voltadas para o desenvolvimento urbano;
- maior envolvimento do governo federal nas questões metropolitanas. Hoje ele atua apenas pontualmente, com determinados projetos e em determinados lugares.
- criação e fortalecimento dos mecanismos de gestão compartilhada entre os setores público, privado e a comunidade;
- dinamização da eficiência dos centros urbanos;
- aumento da competitividade das metrópoles brasileiras mediante investimentos em infraestrutura e na produção eficaz de bens e serviços urbanos;
- adoção de políticas públicas compensatórias dirigidas aos municípios periféricos;
- aperfeiçoamento, criação e implementação de instrumentos de controle do uso e ocupação do solo;
- apoio às políticas de combate à pobreza e funcionamento das parcerias entre as cidades.

Por conseguinte, de acordo com Azevedo (2006, p. 178), “[...] a busca de governança metropolitana [...] deve considerar também as relações e as políticas, verticais e horizontais, dos diferentes níveis de governo, além de articulações institucionais com outros atores relevantes, como o envolvimento da sociedade [...]” (associações civis, organizações não governamentais - ONGs, iniciativa privada, agências de financiamento e fomento internacionais).

É necessário criar novos instrumentos para lidar com as funções públicas de interesse comum para a implementação de estratégias de desenvolvimento entre os

municípios das regiões metropolitanas e aumentar as parcerias (associações, parcerias público-privadas, consórcios públicos e comitês) entre os municípios e entre os diferentes níveis de governo, envolvendo a iniciativa privada e a sociedade civil organizada.

Quanto à governança metropolitana, foram criadas nas últimas décadas, alguns planos, leis setoriais e políticas, como a Política Nacional de Desenvolvimento Regional (PNDR), Política Nacional de Ordenamento Territorial (PNOT), Plano Nacional de Habitação (PlanHab), Programa Minha Casa Minha Vida (PMCMV), Plano Federal de Saneamento Básico (PLANSAB), Política Nacional de Resíduos Sólidos (PNRS) e o Plano Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU). Também foram criados o Ministério das Cidades, a Secretaria de Assuntos Federativos, o Estatuto da Cidade e o Estatuto da MetrÓpole (FIX; PEREIRA, 2013, p. 260).

Outro elemento importante são os recursos financeiros que são essenciais para que as regiões metropolitanas possam realmente enfrentar os desafios do planejamento e gestão metropolitana. Para que as regiões metropolitanas possam dispor desses recursos, segundo Rezende (2010, p. 75), é preciso ajustar as finanças metropolitanas e municipais ao federalismo fiscal, reduzir as disparidades financeiras e fiscais entre os municípios, melhorar o acesso dos municípios e de autoridades metropolitanas aos recursos para financiar investimentos, além de definir o papel do setor privado nesse campo.

Dessa forma, ressalta-se a importância da criação de um Fundo Metropolitano. Nas regiões metropolitanas de Recife, Campinas e Vitória esses fundos foram criados. O da RM de Recife foi formado com recurso estadual, mas nas RMs de Vitória e Campinas, o fundo tem uma parceria estadual e recebe contribuições municipais de acordo com suas capacidades financeiras. Esses fundos operam segundo orientações dos seus respectivos Conselhos de Desenvolvimento e de suas agências de gestão (REZENDE, 2010, p. 73). Nas últimas décadas, com o considerável crescimento econômico, houve também vários investimentos do governo federal em infraestrutura urbana. As principais metrÓpoles do Brasil se beneficiaram com investimentos trazidos para a Copa do Mundo de 2014 e as Olimpíadas de 2016.

Assim, como afirmaram Rolnik e Somekh (2000, p. 89), para a construção de uma governança democrática metropolitana é preciso:

- Criar um espaço institucional de negociação e acordos políticos;
- criar uma política metropolitana que evite a guerra fiscal e estabeleça um fundo específico para financiar as prioridades estratégicas da região;
- criar um modelo de gestão horizontal e não-hierarquizado que inclua a sociedade em suas representações regionais;
- criar alternativas institucionais específicas para cada sistema urbano (água, transporte, drenagem, etc.) a partir da necessidade de cada município.
- valorizar a cooperação em detrimento do individualismo localista.

Portanto, em resumo, foi observado o desinteresse político ou não preparo para tratar da governança metropolitana, além da ineficiência ou equivocadas políticas públicas dos sistemas de planejamento e de gestão. Desse modo, a questão metropolitana deve ser discutida além do âmbito político, nas universidades, centros de pesquisa e pela sociedade civil organizada para que se formulem ideias e ações mais eficientes e mais equitativas.

3.2.2 Novas institucionalidades de gestão compartilhada

A Constituição de 1988 tornou os municípios entes autônomos e trouxe para os mesmos maiores responsabilidades de planejar e gerir diversos serviços públicos e executar políticas públicas com um mínimo de recursos financeiros. No Brasil, 22% dos municípios têm menos de cinco mil habitantes (ano 2016), e 88% registram menos de 50 mil habitantes. Assim, muitos gestores públicos creem que irão diminuir ou equacionar os seus problemas urbanos comuns, visando um planejamento integrado e o crescimento ou desenvolvimento de sua região, sem perda de autonomia a partir da cooperação intergovernamental.

Dessa forma, diversos tipos de associações como consórcios, convênios e parcerias público-privadas, foram criados. Isso ocorre em várias partes do mundo. Para Pinto (2007), existem duas categorias de governança: (i) institucional e (ii) por arranjos (cooperação e associação). Em países como a França, Alemanha, Itália e Canadá, a estrutura de governança metropolitana parte da construção institucional, ou seja, das autoridades metropolitanas. Nos Estados Unidos e Inglaterra parte do ordenamento de cooperação ou associações.

Para Klink (2010), a classificação dos arranjos colaborativos nas áreas metropolitanas brasileiras pode ser de múltiplas escalas ou entre municípios, do tipo setorial ou territorial (Quadro 1).

Assim, a pesquisa analisa dois arranjos, as parcerias público-privadas e os consórcios públicos.

As parcerias público-privadas foram legalmente instituídas pela Lei n. 11.079 de 30 de dezembro de 2004 que dispõe sobre as normas gerais para licitação e contratação desse tipo de arranjo entre os entes da Federação (BRASIL, 2004). Esta Lei se aplica às entidades da administração pública direta dos Poderes Executivo e Legislativo, fundos especiais, autarquias, fundações públicas, empresas públicas, sociedades de economia mista e demais entidades controladas direta ou indiretamente pela União, Distrito Federal, unidades da federação e municípios (BRASIL, 2004, não paginado).

O objetivo principal das parcerias é atrair o setor privado para investir em áreas de carências, sobretudo em setores de infraestrutura e serviços públicos de energia, rodovias, portos, aeroportos, setor educacional e prisional, principalmente por falta de recursos públicos disponíveis.

Quadro 1 – Classificação de arranjos colaborativos nas áreas metropolitanas brasileiras

Arranjo	Arranjo governamental de múltiplas escalas	Arranjo governamental intermunicipal
Arranjo predominantemente governamental		
Setorial	Consórcios públicos, convênios, grupo gestor interfederativo, contratos de gestão, financiamentos e repasse de recursos voluntários (transporte, habitação, saneamento etc.)	Consórcios de direito privado de saúde, educação, resíduos sólidos etc.; consórcios públicos; acordos e convênios intermunicipais
Territorial	Consórcio público, região metropolitana (regulamentada de acordo com as constituições estaduais)	Consórcios de direito privado para planejamento regional, consórcios públicos
Arranjo com presença importante de atores não governamentais		
Setorial	Comitê de bacias, câmaras setoriais, conselhos, fundos e fóruns setoriais (habitação), grupo gestor setorial, unidades de esgotamento etc.	Agências de desenvolvimento econômico
Territorial	Câmaras, conselhos e fóruns regionais de desenvolvimento, grupo gestor de monitoramento e fiscalização de mananciais e bacias hidrográficas etc.	Agências de reconversão territorial

Fonte: Klink (2010, p. 111), adaptado de Rodríguez e Oviedo (2001, p. 20).

O consórcio público é um arranjo institucional de associação e coordenação entre entes federados com adesão voluntária do ente. É uma autarquia que exerce competências delegadas pelos associados, tendo uma gestão integrada (OCPF, [2016]). Essas associações vêm crescendo e estão presentes há várias décadas. O tema já estava presente nas Constituições de 1937, 1946 e 1969. Nessa época, esses arranjos não tinham legislação específica. Chegaram a ser citados na Constituição de 1988 como opção, mas de maneira genérica (SPINK; TEIXEIRA; CLEMENTE, 2009).

Segundo Spink, Teixeira e Clemente (2009), o Estado de São Paulo foi o pioneiro na associação entre municípios. Desde a década de 1960 já haviam sido criados consórcios como o do Desenvolvimento Social, na região de Bauru. Há também registro, na década de 1970, do Consórcio para o Desenvolvimento do Vale do Paraíba. Já na década de 80, o primeiro consórcio intermunicipal de saúde, que é entre os mais vistos atualmente, foi o Consórcio de Penápolis em São Paulo.

Por conseguinte, em 2005, o governo federal aprovou a Lei de consórcios públicos (Lei 11.107, de 6 de abril) que dispõe sobre as normas gerais para os entes federados (União, estados, municípios e o Distrito Federal) firmarem contratos de consórcio público com a finalidade de realizar atividades e serviços de interesse comum (BRASIL, 2005). Os consórcios públicos podem se estabelecer como pessoa jurídica de direito público se constituir-se como associação pública, ou de direito privado, mediante o atendimento dos requisitos da legislação civil, ou seja, quando for uma associação civil sem fins lucrativos (BATISTA, 2011b).

A construção de um consórcio público demanda um processo de debate, articulações e negociações política, administrativas e organizacionais. Os consórcios públicos poderão ser entre as três esferas de governos, entre os municípios (o mais comum), pelo estado e municípios nele contido, entre as unidades da federação, dos municípios e o Distrito Federal, e da União com os estados e municípios (URANI, 2010).

Assim, os consórcios públicos podem atuar com associações nas áreas de gestão do lixo; meio ambiente, principalmente com as soluções para problemas em torno do manejo de recursos hídricos de bacias hidrográficas; saneamento básico; habitação; infraestrutura; desenvolvimento econômico e social; saúde pública que obrigatoriamente deve obedecer aos princípios, diretrizes e normas que regulam o SUS; transporte e mobilidade; educação pública; segurança pública; políticas

sociais; turismo; serviços públicos; esporte; lazer; assistência social; obras públicas, entre outros. Podem também compartilhar recursos como “rodízio de máquinas, aquisição ou locação de máquinas para uso comum, contratação de projetos arquitetônicos padronizados ou mutirões de manutenção de estradas vicinais” (URANI, 2010, p. 153).

Dessa forma, seguem alguns exemplos de consórcios públicos no Brasil de acordo com os determinados temas:

- a) Desenvolvimento social - O exemplo mais citado em estudos sobre o tema, pela longevidade e sucesso em seus projetos, é o consórcio do Grande ABC paulista. Este consórcio é formado pelos municípios industriais que fazem parte da Região Metropolitana de São Paulo, além do governo do estado, sindicatos, empresas e entidades sociais, visando planejamento e a gestão participativa. Nesta associação foram implantadas o Consórcio Intermunicipal, o Fórum da Cidadania e a Câmara do Grande ABC, visando o desenvolvimento sustentável da região. Também criou um Polo Tecnológico, um programa de requalificação profissional, Grupos de Trabalho, e a Agência de Desenvolvimento Econômico do Grande ABC.
- b) Transporte público e mobilidade - O primeiro consórcio público interfederativo de transporte público foi o Grande Recife Consórcio de Transporte Metropolitano. Este modelo de cooperação envolve o governo do Estado de Pernambuco a partir da Empresa Metropolitana de Transporte Urbano (EMTU) e municípios da Região Metropolitana de Recife. Com ações de planejamento e gestão, o consórcio visa ter uma maior integração de tarifas e de linhas de transporte, obtenção de recursos financeiros, transparência e aperfeiçoamento na gestão, fiscalização das empresas do sistema e os contratos de concessão (BATISTA, 2011a).
- c) Saneamento ambiental e drenagem urbana – O Consórcio Público de Saneamento Ambiental da Bacia Hidrográfica do rio dos Sinos no Rio Grande do Sul - RS (Consórcio Pró-Sinos) é um exemplo de consórcio intermunicipal. As ações principais deste arranjo são em direção ao abastecimento público de água, esgotamento sanitário, resíduos sólidos e drenagem urbana através de elaboração de projetos, capacitação administrativa e técnica, captação de

recursos, visando à ampliação dos serviços e sua gestão eficiente (BATISTA, 2011a).

- d) Saúde Pública – Os consórcios de saúde são os de maior número, principalmente na região Sul do país, tendo como exemplos, a Associação dos Consórcios e Associações Intermunicipais de Saúde do Paraná (ACISPAR). Trata de uma ação articulada de 24 Consórcios Intermunicipais de Saúde que atuam na produção de serviços especializados no Estado do Paraná. Os consórcios atuam no fornecimento de serviços simples e especializados de saúde, a partir da necessidade e disponibilidade de recurso humano de cada região (BATISTA, 2011a).

Segundo o IBGE (2015b) dos 5.570 municípios existentes no Brasil, 3.697 participam de um ou mais consórcios em 2015. O maior número de municípios envolvidos está nos consórcios de saúde e de manejo de resíduos sólidos.

A Bahia é o estado com maior número de municípios associados. Com relação às regiões metropolitanas em estudo, de acordo com a OCPF ([2016]), oito municípios, dos treze que compõem a Região Metropolitana de Salvador, fazem parte de um consórcio público. Estes consórcios são da área de desenvolvimento (Quadro 2). Ressalta-se que Salvador não faz parte de nenhum consórcio público.

Na Região Metropolitana de Recife, apenas quatro municípios fazem parte de consórcios públicos sobre Segurança Alimentar e Desenvolvimento Local (CONSAD) Itambé e Grande Recife Consórcio de Transporte Metropolitano, já citado anteriormente (Quadro 3).

Quadro 2 – Consórcios públicos que envolvem municípios da RMS - 2016

Municípios da RMF	Nome do consórcio	Área de Atuação
Camaçari	Cons. Intermunicipal da Costa dos Coqueiros	Desenvolvimento
Dias d'Ávila	Consórcio Intermunicipal da Costa dos Coqueiros	Desenvolvimento
Itaparica	Cons. Intermunicipal de Organização, Modernização, Desenvolvimento Sustentável do Recôncavo Baiano	Desenvolvimento
Lauro de Freitas	Consórcio Intermunicipal da Costa dos Coqueiros	Desenvolvimento
Mata de S. João	Consórcio Intermunicipal da Costa dos Coqueiros	Desenvolvimento
Pojuca	Consórcio Intermunicipal da Costa dos Coqueiros	Desenvolvimento
São S.do Passé	Consórcio Intermunicipal da Costa dos Coqueiros	Desenvolvimento
Vera Cruz	Cons. Intermunicipal de Organização, Modernização, Desenvolvimento Sustentável do Recôncavo Baiano	Desenvolvimento

Fonte: OCPF ([2016]). Elaboração: SILVA, Maina Pirajá.

Quadro 3 – Consórcios públicos que envolvem municípios da RMR - 2016

Municípios da RMF	Nome do consórcio	Área de Atuação
Araçoiaba	Cons. de Segurança Alimentar e Desenvolvimento Local (CONSAD) Itambé	-
Itapissuma	Cons. de Segurança Alimentar e Desenvolvimento Local (CONSAD) Itambé	-
Olinda	Grande Recife Consórcio de Transporte Metropolitano	Transporte
Recife	Grande Recife Consórcio de Transporte Metropolitano	Transporte

Fonte: OCPF ([2016]). Elaboração: SILVA, Maina Pirajá.

Diferente das outras duas regiões metropolitanas em estudo, na Região Metropolitana de Fortaleza 16 municípios, dos 19 que compõem a região, fazem parte de um ou mais consórcios, ou seja, apenas os municípios de Aquiraz, Eusébio e a metrópole Fortaleza não fazem parte de consórcios.

Foram encontrados dez consórcios entre os municípios da RMF que têm como área de atuação saúde, resíduos sólidos e saneamento (Quadro 4).

De acordo com Batista (2011a, p. 59-61), as autoridades que já participaram de consórcios destacam os seguintes pontos positivos de se implantar consórcios públicos. Dentre eles estão: i) fortalecimento da autonomia municipal; ii) aumento da transparência e controle das decisões públicas; iii) diminuição das distâncias entre as esferas de governo; iv) aumento do poder de diálogo e negociação dos municípios; v) peso político regional para as demandas locais; vi) solução de problemas regionais sem se limitar às fronteiras administrativas; vii) agilidade na elaboração de diagnósticos e ações de governo; viii) intercâmbio de ideias, projetos e experiências; ix) possibilidade de diminuir as desigualdades regionais e a baixa capacidade de arrecadação tributária do município; x) criação de novos fluxos de recursos para o município, diminuindo sua dependência das transferências do Fundo de Participação dos Municípios (FPM); xi) ajuda ao município para superar sua incapacidade de investimento público; xii) viabilização de obras de grande porte e serviços de alto custo não acessíveis à maioria das localidades; e xiii) facilidade de constituição de aparatos institucionais competentes, com capacidade técnica e de recursos para elaboração e financiamento de projetos.

Por outro lado, algumas dificuldades são encontradas em se implantar um consórcio público, como: i) os processos eleitorais; ii) os conflitos partidários; iii) o receio da perda de autonomia e do controle político; e iv) o financiamento para a implantação, manutenção e para novos investimentos. Além disso, a falta de

interesse principalmente das metrópoles, dificulta a gestão metropolitana, por isso os municípios pequenos e médios são os mais envolvidos em consórcios.

Quadro 4 – Consórcios públicos que envolvem municípios da RMF - 2016

Municípios da RMF	Nome do consórcio	Área de Atuação
Cascavel	Cons. Mun. para Aterro de Resíd. Sólidos – Unid. Cascavel	Resíduos Sólidos
	Consórcio público de saúde da região de Cascavel	Saúde
Caucaia	Consórcio Público de Saúde Interfederativo do Vale do Curu – Cisvale da Microrregião de Caucaia	Saúde
Chorozinho	Cons. Mun. para Aterro de Resíduos Sólidos – Unid. Pacajus	Resíduos Sólidos
	Consórcio público de saúde da região de Cascavel	Saúde
Guaiúba	Cons. Mun. para Aterro de Resíd. Sólidos – Unid. Pacatuba	Resíduos Sólidos
	Consórcio Público de Saúde da Microrregião de Maracanaú	Saúde
Horizonte	Cons. Mun. para Aterro de Resíduos Sólidos – Unid. Pacajus	Resíduos Sólidos
	Consórcio público de saúde da região de Cascavel	Saúde
Itaitinga	Cons. Mun. para Aterro de Resíd. Sólidos – Unid. Pacatuba	Resíduos Sólidos
Maracanaú	Consórcio Público de Saúde da Microrregião de Maracanaú	Saúde
Maranguape	Consórcio Público de Saúde da Microrregião de Maracanaú	Saúde
Pacajus	Cons. Mun. para Aterro de Resíduos Sólidos – Unid. Pacajus	Resíduos Sólidos
	Consórcio público de saúde da região de Cascavel	Saúde
Pacatuba	Cons. Mun. para Aterro de Resíd. Sólidos – Unid. Pacatuba	Resíduos Sólidos
	Consórcio Público de Saúde da Microrregião de Maracanaú	Saúde
Pindoretama	Consórcio público de saúde da região de Cascavel	Saúde
	Cons. Mun. para Aterro de Resíd. Sólidos – Unid. Cascavel	Resíduos Sólidos
	Consórcio Intermunicipal de Saneamento do Norte do Ceará	Saneamento
Paracuru	Consórcio Público de Saúde Interfederativo do Vale do Curu – Cisvale da Microrregião de Caucaia	Saúde
	Cons. Mun. para Aterro de Resíduos Sólidos – Unid. Paracuru	Resíduos Sólidos
Paraipaba	Consórcio Público de Saúde Interfederativo do Vale do Curu – Cisvale da Microrregião de Caucaia	Saúde
	Cons. Mun. para Aterro de Resíduos Sólidos – Unid. Paracuru	Resíduos Sólidos
São G. do Amarante	Consórcio Público de Saúde Interfederativo do Vale do Curu – Cisvale da Microrregião de Caucaia	Saúde
São Luís do Curu	Consórcio Público de Saúde Interfederativo do Vale do Curu – Cisvale da Microrregião de Caucaia	Saúde
	Cons. Mun. para Aterro de Resíd. Sólidos – Unidade Itapagé	Resíduos Sólidos
Trairi	Cons. Mun. para Aterro de Resíd. Sólidos – Unidade Paracuru	Resíduos Sólidos
	Consórcio Público de Saúde da Microrregião de Itapipoca	Saúde

Fonte: OCPF ([2016]). Elaboração: SILVA, Maina Pirajá.

Vale ressaltar que a Lei dos consórcios públicos trouxe maior segurança jurídica para os associados e acredita-se, por consequência, que o número de consórcios municipais vai aumentar cada vez mais. Porém, é preciso deixar claro que os consórcios são uma solução imediata, não a longo prazo.

3.3 TRAJETÓRIA, ATUAL DINÂMICA E CONFIGURAÇÃO INTERNA NAS REGIÕES METROPOLITANAS EM ESTUDO

O Brasil tem passado, ao longo dos anos, por grandes transformações em sua estrutura demográfica. Esse fenômeno está, sobretudo, ligado à intensidade e a forma como se processou a urbanização e a industrialização no país no século XX. Ressaltam-se os movimentos migratórios responsáveis, principalmente pela concentração urbano-metropolitana nas grandes cidades.

Por conseguinte, a região Nordeste vem consolidando uma urbanização muito rápida e de grande amplitude. No entanto, os processos de crescimento econômico e de desenvolvimento social tornaram-se profundamente heterogêneos e descontínuos, trazendo várias repercussões em termos social, econômico e político. Os efeitos mais agudos desses processos se apresentam nas regiões metropolitanas, onde as populações estão desigualmente distribuídas, fruto do processo de crescimento diferenciado.

Dessa forma, as regiões metropolitanas de Salvador, Recife e Fortaleza exibem muitas semelhanças quanto à produção do espaço urbano, no caso da industrialização, expansão urbana, configuração demográfica, econômica e social. Porém, muitas diferenças são também notórias nessas regiões pela conjunção têmporo-espacial diferenciada dos fatores endógenos e exógenos que ocorrem em cada uma delas.

Assim, o subcapítulo tem como objetivo analisar os antecedentes, a atual dinâmica e a configuração interna dessas regiões metropolitanas, analisando suas dinâmicas e crescimento demográfico e socioeconômico, em uma análise inter e intrametropolitana.

3.3.1 Transformações espaciais e a configuração interna das regiões metropolitanas

A cidade de Salvador, fundada pelos portugueses em 1549, foi a capital do Brasil até 1763. Sua base econômica era agroexportadora, baseada na cana-de-açúcar e no fumo, produtos esses provindos do Recôncavo da Bahia. A cidade centralizava o comércio desses artigos que eram escoados a partir do seu porto.

Portanto, Salvador era o grande polo centralizador do estado, além de absorver as funções administrativas e financeiras.

Contudo, com a transferência da capital do Brasil para o Rio de Janeiro, com a redução dos produtos para exportação e a concentração industrial no Sudeste do país, Salvador passa por um longo período de declínio e estagnação econômica.

Já na década de 50, com a decadência da cana-de-açúcar, o cacau ganhou destaque no litoral sul, além do sisal e outros produtos em outros locais do estado. De menor expressão, a pecuária permitiu a ocupação dos municípios do interior e a indústria era restrita à Salvador, especialmente na península Itapagipana (SILVA; SILVA; SILVA, 2014).

Nessa época, a população com maior renda de Salvador, residia no centro da cidade. Porém, nas décadas de 1940 e 1950, essa população migrou para a orla da cidade e os locais centrais foram invadidos pela população de menor renda, que passou a residir nos casarões (CARVALHO; PEREIRA, 2014a, p. 112).

O crescimento econômico, demográfico e a urbanização da Região Metropolitana de Salvador ocorreu, com maior expressão, a partir da década de 60, com a instalação do Centro Industrial de Aratu (CIA), do Complexo Petroquímico de Camaçari (COPEC) com todas as suas infraestruturas de base, e do Complexo do Cobre (Caraíba Metais).

A instalação desses empreendimentos ocorreu em consequência da política do governo federal de desconcentração industrial com o modelo nacional de substituição de importações, inserido a partir da SUDENE. O papel político e a articulação do estado com pessoas ligadas ao regime militar e os estudos técnicos provindos do Conselho de Desenvolvimento do Recôncavo (CONDER)³ tiveram papel decisivo na implantação desses empreendimentos.

A Refinaria Landulpho Alves-Mataripe (RLAM), da Petrobras, inaugurada na década de 50, e a construção do terminal Marítimo de Madre de Deus, tiveram também grande participação nessa nova fase de crescimento da região.

Esses novos empreendimentos fortaleceram os municípios da Região Metropolitana que eram de base agrícola, como Candeias, Simões Filho, São Francisco do Conde, Lauro de Freitas e Camaçari. Foram implantadas rodovias

³ O Conselho de Desenvolvimento do Recôncavo (CONDER) foi criado em 1967 e transformado em entidade metropolitana em 1974, após a criação da Região Metropolitana de Salvador, sendo alterado em 1998 e reorganizado em 2009 (SILVA; SILVA; SILVA, 2014, p. 23).

importantes, como a Estrada do Coco, em 1975, o que viabilizou e expandiu a articulação desses municípios.

Nesse período, Salvador se dinamizou. Quanto à infraestrutura, vários processos ocorreram, foram realizadas grandes obras: a abertura dos vales, a disponibilização de terras pela prefeitura de Salvador, o encarecimento do solo urbano e foram criados também alguns vetores de expansão urbana (CARVALHO; PEREIRA, 2014a).

Por conseguinte, por causa da industrialização, um grande fluxo de pessoas foi atraído para trabalhar nas fábricas. Entretanto, a capital e seu entorno não tinham uma infraestrutura adequada, nem emprego suficiente para absorver a grande quantidade de migrantes que, em sua maioria, não era qualificada. Muito desses integraram o setor de serviço, sobretudo o setor informal (SOUZA, 2015).

Isso fez crescer também a “demanda por espaços de moradia, levando à expansão e à diversificação dos bairros populares e da periferia não urbanizada e à multiplicação das ‘invasões’.” (CARVALHO; PEREIRA, 2014a, p. 112). A população com maior renda começou a ocupar a orla atlântica. Já, com o financiamento do Banco Nacional de Habitação (BNH), a cidade de Salvador se espalhou para o norte com a implantação dos conjuntos habitacionais para pessoas de menor ou média renda. Houve, assim, intensa ocupação na chamada área do miolo de Salvador e para os limites da Baía de Todos-os-Santos e subúrbio ferroviário “(onde moradores pobres chegaram a aterrar o mar e a construir suas casas sobre palafitas na conhecida invasão dos Alagados, hoje urbanizada) e para alguns municípios da periferia metropolitana.” (CARVALHO; PEREIRA, 2014a, p. 113).

Outra importante rodovia construída foi a Linha Verde, em 1993, que contribuiu para a ocupação da orla dos municípios do litoral norte pela população de maior poder aquisitivo. Para isso, foram construídos diversos condomínios fechados (enclaves urbanos). Ressalta-se que as principais linhas de integração da metrópole com os demais municípios são hoje pelas rodovias BR-324, BA-099, Avenida Paralela e pela Avenida Suburbana. Destaca-se, ainda, a criação do Centro Administrativo da Bahia (CAB), da Estação Rodoviária e do Shopping Iguatemi.

Contudo, com a reestruturação econômica do país, na década de 90, a Região Metropolitana de Salvador foi afetada, perdendo subsídios para as indústrias. Contudo, em 2001, com a política de incentivos fiscais dos governos

estaduais e municipais, foi inaugurada a fábrica da Ford em Camaçari, trazendo um grande impacto para à região metropolitana.

Nos anos 2000, a expansão do turismo favoreceu o município de Salvador e os municípios do litoral norte do estado. Diversos hotéis e resorts foram instalados e equipamentos e serviços ligados ao setor foram implantados na região.

As raízes são, evidentemente, anteriores (Club Med na ilha de Itaparica, desde 1976, Estrada do Coco até Guarajuba, em 1975, Linha Verde, em 1993), mas é na primeira década deste século que este processo vai ganhar uma grande intensidade. O marco inicial é, significativamente, a inauguração do Resort Costa do Sauípe, no ano 2000 (SILVA; SILVA; SILVA, 2014, p. 23).

Nota-se que, no primeiro momento, a dinâmica demográfica e socioeconômica era ligada à Salvador juntamente com o Recôncavo da Bahia, mas após a construção das novas indústrias e a criação da Região Metropolitana de Salvador, isso passa para os municípios nos arredores da Baía de Todos-os-Santos e litoral norte, municípios esses pertencentes à região.

Nas últimas décadas, a RM de Salvador vem passando por um boom imobiliário e a construção civil é um dos setores que mais emprega na região, principalmente, em Salvador, com vários empreendimentos: criação de novos shopping centers, torres empresariais e grandes condomínios verticais fechados como o Horto Bela Vista. Destaca-se a criação da chamada Linha Viva, que é um sistema viário privado e será pedagiado, sem a circulação de transportes públicos, construída para abrir espaço para os automóveis em Salvador (PEREIRA, 2014).

Há também a implantação dos conjuntos habitacionais do Programa Minha Casa Minha Vida (PMCMV), localizados em áreas periféricas da RMS, “baseada na construção de assentamentos residenciais homogêneos em áreas precárias ou mesmo não urbanizadas da RMS, nos municípios de Simões Filho, Lauro de Freitas, Dias D’Ávila, Camaçari, Candeias e Mata de São João.” (CARVALHO; PEREIRA, 2014b, p. 253). Estes conjuntos dispõem de pouca infraestrutura e serviços, e estão distantes dos centros.

Hoje, em resumo, o padrão de desenvolvimento da Região Metropolitana de Salvador está ligado aos serviços e comércio, à indústria de transformação e ao turismo. Porém, os dois últimos setores dependem dos serviços oriundos da metrópole, como atividades de serviços, comércio, finanças, mão de obra

especializada, moradia, pois a região metropolitana, com exceção da metrópole, ainda não dispõe de centros urbanos de maior porte com infraestrutura e serviços mais especializados.

Com relação à Recife, a cidade é e sempre foi considerada uma das principais cidades do Nordeste do Brasil. No período colonial, sua economia era agroexportadora, onde prevalecia a exploração da cana-de-açúcar que era exportada pelo seu porto.

Mesmo com o Brasil império, Pernambuco ainda estava centrado na exploração da cana-de-açúcar. Com a política de desenvolvimento regional, a SUDENE dinamizou não só o estado, mas toda a região Nordeste nos aspectos socioeconômicos e de infraestrutura, e trouxe para Pernambuco o desenvolvimento industrial, o que fez com que Recife tivesse uma maior concentração demográfica e produtiva.

Ressalta-se que na década de 70, a Fundação de Desenvolvimento da Região Metropolitana do Recife (FIDEM) elaborou o Plano de Desenvolvimento Integrado da Região Metropolitana do Recife (PDI/RMR), com o objetivo de articular programas e investimentos para o desenvolvimento dessa região (RAMALHO; MELLO; CAVALCANTI, 2015, p. 503). Assim, devido à FIDEM, o planejamento metropolitano no Estado de Pernambuco setorizou a região em quatro vetores de expansão: centro, oeste, norte e sul. Porém, os investimentos estavam centrados em direção sul da Região Metropolitana de Recife.

Nessa época houve a espacialização das indústrias. Além da instalação do Distrito Industrial do Cabo de Santo Agostinho, que já havia ocorrido em 1960, foi instalado o Complexo Industrial e Portuário de Suape (CIPS) em 1978, situado nos municípios de Ipojuca e Cabo de Santo Agostinho, que não alavancou por falta de investimentos. Esse só iria prosperar na década de 2000, com a nova conjuntura econômica e financiamentos provindos do governo federal, com as Obras do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) e do setor privado. Com a construção da Refinaria do Nordeste Abreu e Lima (RNEST) e do Estaleiro Atlântico Sul, entre outros empreendimentos, o CIPS se dinamizou e tornou-se um dos principais polos do Brasil (SOUZA; BITOUN, 2015).

Outra área de expansão foi o centro de Recife e Olinda, “cuja expansão, além dos limites municipais, se estendeu no sentido da faixa litorânea, tanto do norte, quanto do sul” (RAMALHO; MELLO; CAVALCANTI, 2015, p. 503).

No entanto, na década de 80, com a crise fiscal e financeira do país e o esgotamento das fontes de financiamento do governo federal, e com a reestruturação econômica na década de 90, o Estado de Pernambuco passou por um grande período de estagnação econômica. Várias fábricas têxteis e usinas de açúcar foram fechadas (TAVARES; MIRANDA, 1999).

Porém, nas últimas décadas, novos investimentos estão sendo mobilizados em direção norte da Região Metropolitana de Recife, com destaque para o município de Goiana, onde foi instalado um distrito industrial com a instalação do polo farmacológico (Hemobrás), uma indústria de vidros (CBVP) e a fábrica da Fiat, além de outras indústrias. Esta área está sendo chamada de novo Suape. Goiana não faz parte da região metropolitana, mas o desenvolvimento desse município afeta também os municípios limítrofes que pertencem à região metropolitana.

Além disso, em direção oeste da RMR, outra área recebeu investimentos públicos e privados nos municípios de Camaragibe e, principalmente, de São Lourenço da Mata, com a Arena Pernambuco.

Por causa desses empreendimentos e das áreas de expansão, vários condomínios fechados planejados de alto padrão e de negócios foram e estão sendo construídos: a Reserva do Paiva, o Cone Suape, Convida Suape em Cabo de Santo Agostinho e o Engenho Trapiche em Ipojuca (SOUZA; BITOUN, 2015). Este último município também agrega importantes hotéis e resorts.

Diferente das outras duas regiões metropolitanas em estudo, a Região Metropolitana de Recife vem descentralizando o seu dinamismo, trazendo novas áreas de desenvolvimento dentro da região.

O setor que mais emprega na região é a construção civil, mas muitos projetos já foram concluídos ou estão parados e muita mão de obra já está desempregada.

Os municípios da Região Metropolitana de Fortaleza foram marcados, assim como os outros municípios do Estado do Ceará, pelos grandes períodos de seca. Isso influenciou no desenvolvimento dessa região que ficou mais atrasada em relação às outras regiões mais desenvolvidas do Nordeste, Salvador e Recife.

Antigamente prevalecia em Fortaleza a economia agroexportadora, voltada ao cultivo de algodão e criação de gado (carne, couro e animais de tração). Também desempenhava o papel de centro receptor de produtos primários para exportação, graças à ferrovia (COSTA; AMORA, 2015).

Um grande reforço para essa economia foi o Porto de Mucuri que tinha ligações com a ferrovia em direção norte que ligava ao Piauí e em direção sul ligando os estados da Paraíba e Pernambuco, além das rodovias, favorecendo o fluxo de mercadorias e população (COSTA; AMORA, 2015).

Em 1952, houve a criação do Banco do Nordeste com sede em Fortaleza, sendo que a cidade já sediava, desde 1909, o Departamento Nacional de Obras Contra as Secas (DNOCS).

Na década de 60, com a criação da Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste (SUDENE), nasce uma nova fase no Ceará e em todo o Nordeste com obras de infraestrutura, planejamento e desenvolvimento urbano e industrial. Nessa fase, houve uma intensa urbanização e o começo de um processo de conurbação entre Fortaleza e municípios limítrofes (COSTA; AMORA, 2015).

Nessa época, foi criado o Plano de Metas Governamentais do Ceará (PLAMEG), como objetivo de desenvolver o estado, sendo a industrialização o carro-chefe. Dessa forma, várias obras estruturantes e modernizantes (estradas, abastecimento de água, saneamento) e serviços (telefonias, energia elétrica) foram realizados, além de investimentos na qualificação de mão de obra. Também foi criado o I Distrito Industrial do Ceará em Maracanaú. “Em virtude da carência de energia elétrica, abastecimento de água e comunicações, o distrito demorou a vingar; somente na década de 1970 instalam-se as primeiras indústrias, as quais se fortalecem a partir da década de 1980.” (COSTA; AMORA, 2015, p. 43).

Destaca-se a Zona Industrial Francisco Sá, zona industrial tradicional da cidade, que provocou intensa ocupação nessa área, sobretudo com habitações precárias. “Até hoje esse setor da cidade é conhecido pelo número expressivo de favelas e por sua vulnerabilidade socioambiental.” (SILVA, 2015, p. 389).

Em 1972 foi criado o Plano de Desenvolvimento Integrado da Região Metropolitana de Fortaleza (PLANDIRF), que foi um estudo que antecede a criação e delimitação da Região Metropolitana de Fortaleza.

Na década de 80, houve a expansão e modernização do parque industrial. Por conseguinte, foram criados conjuntos habitacionais com recursos do Banco Nacional de Habitação (BNH), em Caucaia e Maracanaú, evidenciando uma conurbação entre esses municípios e Fortaleza. Ressalta-se que, na década de 70, já havia sido criada a Região Metropolitana de Fortaleza, mesmo sem indícios de

metropolização. Nessa época, vários empresários ligados ao Centro Industrial do Ceará (CIC) se instalaram no estado (COSTA; AMORA, 2015).

Nas próximas décadas, o estado parte para uma nova fase de franco desenvolvimento com atividades ligadas às indústrias, ao turismo, além da modernização da infraestrutura rodoviária e metroviária com a construção e duplicação de rodovias e ampliação do sistema de metrô, aéreo (modernização do Aeroporto Pinto Martins) e portuária (Complexo Industrial e Portuário do Pecém - CIPP, a Zona de Processamento e Exportação - ZPE), implantação do cinturão digital e vários outros empreendimentos em construção.

Surgiram ainda outros eixos industriais, como a indústria de confecção e o turismo, devido ao conjunto de programas (PRODETUR I e II) voltados ao desenvolvimento do turismo litorâneo, criando diversos empreendimentos turísticos como resorts e condomínios fechados verticais. Os municípios mais beneficiados foram: Fortaleza, Caucaia, Aquiraz, São Gonçalo do Amarante e Cascavel (DANTAS, 2015), com ampliação da rede de serviços e comércio mais especializados e com a expressiva expansão imobiliária.

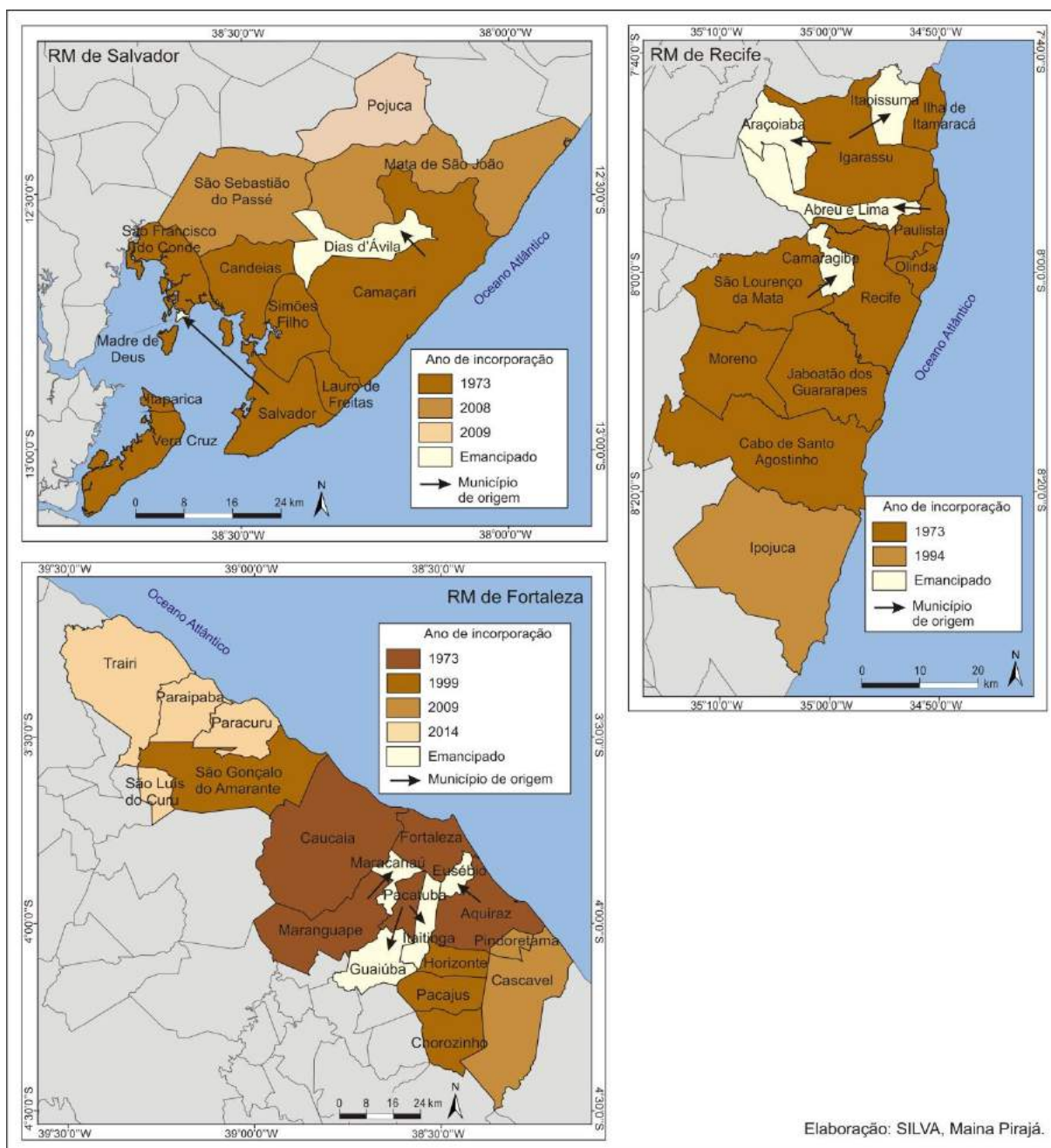
Dessa forma, essas atividades provocaram fortes impactos na região com o adensamento dessas áreas e forte fluxo migratório. Assim, a verticalização avança notadamente na paisagem de Fortaleza, não só em bairros mais “nobres”, como também em bairros periféricos. Por outro lado, a favelização e outras moradias de menor renda, como a Minha Casa Minha Vida, estão cada vez mais empurradas para a borda da cidade, chegando aos municípios conurbados.

3.3.2 Crescimento e dinâmica demográfica

3.3.2.1 Evolução e cenário atual da população metropolitana e dos seus domicílios

As regiões metropolitanas, como já mencionado anteriormente, foram criadas por Lei Complementar Federal de n. 14 em 1973. Nessa época, a Região Metropolitana de Salvador era composta por oito municípios. Dois outros municípios foram incorporados à região após suas emancipações. Apenas em 2008, por Lei Complementar Estadual n. 30 e em 2009, pela Lei Complementar Estadual de n. 32, mais três municípios foram incluídos à região. Hoje, a RM de Salvador é composta por 13 municípios (Mapa 5).

Mapa 5 – Ano de incorporação dos municípios nas RMs em estudo



A Região Metropolitana de Recife, quando criada, era formada por nove municípios. Posteriormente foram incorporados, por emancipação, mais quatro, e por Lei Complementar Estadual n. 10 de 1994, mais um município foi acrescentado à região. Atualmente, 14 municípios fazem parte da RM de Recife.

Já a Região Metropolitana de Fortaleza era composta por somente cinco município. Quatro municípios foram desmembrados e incorporados à região e outros dez foram agregados pelas leis complementar estadual n. 18 em 1999, n. 78 em

2009 e n. 144 em 2014. Dessa forma, a RM de Fortaleza é formada hoje por 19 municípios.

Com o recorte exposto, em uma primeira análise inter-regional, ressalta-se que as regiões metropolitanas concentravam, em 1970⁴, 4.228.101 pessoas, o que correspondia a 15% do total da população do Nordeste do país. A região mais populosa era a RM de Recife, com 1.827.173 habitantes. Esta região reunia 35% da população do Estado de Pernambuco, enquanto que a RM de Fortaleza, com a menor população entre as três regiões, registrava 1.188.978 pessoas, ou seja, 27% da população do Estado do Ceará, e a RM de Salvador, com 1.211.950 pessoas, absorvia 16% da população do Estado da Bahia.

Contudo, em 2016, essas regiões metropolitanas vêm concentrando ainda mais população, agora com um total de 11.944.252 de habitantes em apenas 46 municípios, o que equivale a 21% da população do Nordeste. A RMF passa ser a mais populosa, com 4.019.213 habitantes, o que representa 45% da população do Ceará. O mesmo ocorre com a população da RMR, com 3.940.456 habitantes, concentrando 42% da população de Pernambuco, e a RMS, com 3.984.583 habitantes, abrangendo 26% da população da Bahia⁵. Ressalta-se que a população da RMS, atualmente, é um pouco mais populosa do que a RMR.

Esse crescimento populacional pode ser melhor evidenciado no gráfico 2. Nota-se que a Região Metropolitana de Recife mais que duplicou sua população entre os anos de 1970 e 2016, com um crescimento de 1,7% a.a.. No entanto, a Região Metropolitana de Fortaleza mais que triplicou sua população nesse período, o que também aconteceu com a população da Região Metropolitana de Salvador. A RMF teve crescimento de 2,7% a.a. e a RMS de 2,6% a.a.

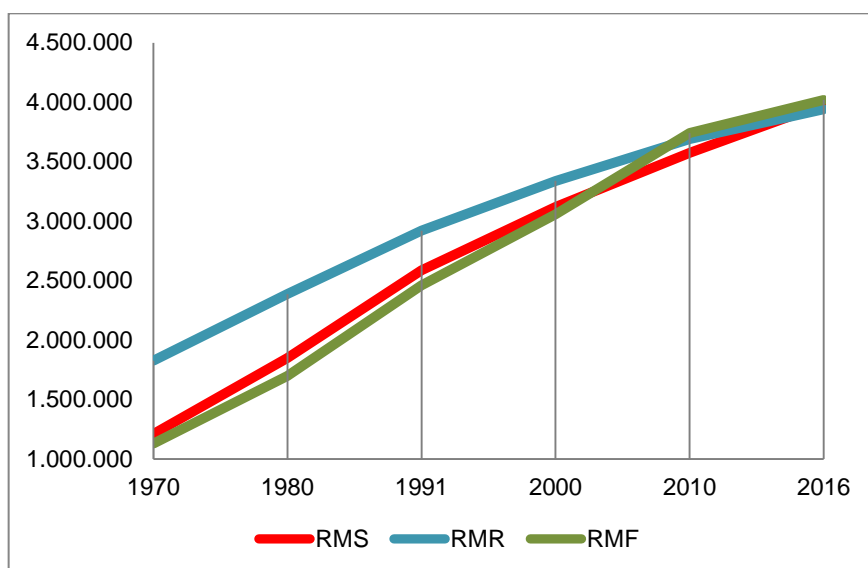
Por outro lado, no contexto intrametropolitano, alguns aspectos comuns e diferenciados caracterizam os municípios das regiões metropolitanas pesquisadas. Dentre eles está o peso que as metrópoles exercem em suas regiões em detrimento dos outros municípios vizinhos.

Em 1872, os municípios de Salvador e Recife tinham 129.109 e 116.671 habitantes, respectivamente, enquanto que Fortaleza tinha apenas 42.458 habitantes (Gráfico 3).

⁴ No ano de 1970, foram tomados os mesmos municípios que compõem hoje essas regiões metropolitanas, ou seja, RMS com 13 municípios, RMR com 14 e RMF com 19 municípios.

⁵ Os estados do Ceará e Pernambuco contêm 185 municípios, cada. Já o Estado da Bahia conta com 417 municípios.

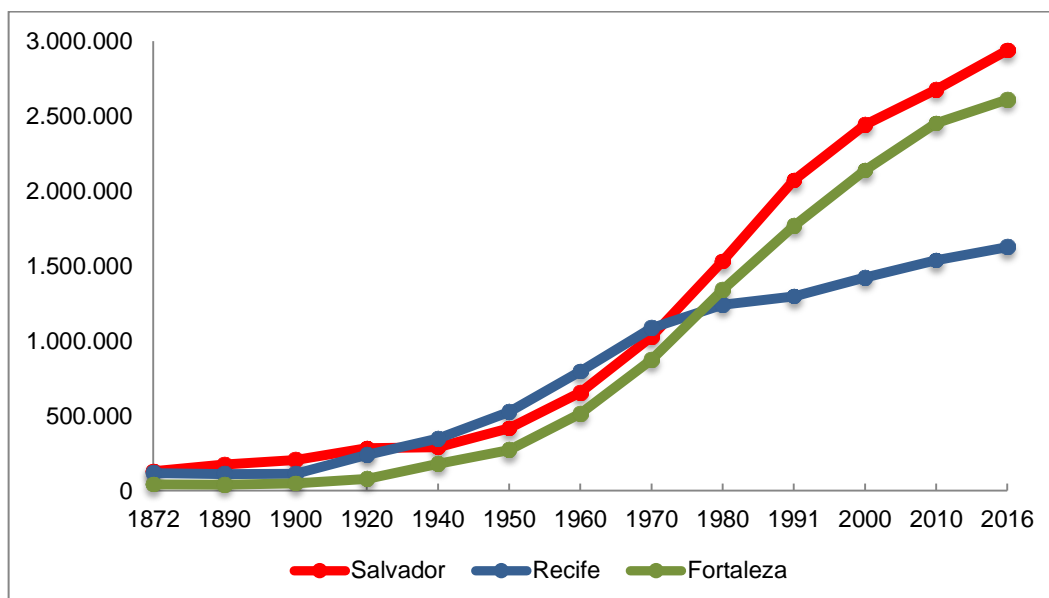
Gráfico 2 – Evolução da população das regiões metropolitanas de Salvador, Recife e Fortaleza - 1970 a 2016



Observação: Foram tomados, para todos os anos, os mesmos municípios que compõem hoje essas regiões metropolitanas.

Fonte: IBGE ([2010c], 2016). Elaboração: SILVA, Maina Pirajá.

Gráfico 3 – Evolução da população das metrópoles Salvador, Recife e Fortaleza - 1872 a 2016



Fonte: IBGE ([2010b], 2016). Elaboração: SILVA, Maina Pirajá.

Na década de 70, as metrópoles Salvador e Recife já abrangiam, cada uma, mais de um milhão de habitantes e Fortaleza um pouco mais de 800 mil. Nessa

época, foram criadas as regiões metropolitanas e suas metrópoles concentravam, concomitantemente, 83%, 58% e 72% da população de suas RMs.

Já em 2016, Fortaleza triplicou sua população, passando a ter 2.609.716 habitantes, Salvador contou com 2.938.092 habitantes, e Recife, com 1.625.583 habitantes, foi a metrópole que menos cresceu (Gráfico 3).

Essas três metrópoles centralizavam, em 2016, 74% (Salvador), 41% (Recife) e 65% (Fortaleza) da população de suas regiões, valor alto, mas menor do que na década de 70. Ressalta-se que a Região Metropolitana de Fortaleza é a mais macrocefálica em relação às outras RMs.

No trabalho foram construídas anamorfoses, referentes ao ano de 2016, que visualizam a desigualdade da distribuição da população e a sua grande concentração nas metrópoles das regiões metropolitanas (Mapa 6).

Com relação aos outros municípios que compõem as regiões metropolitanas, nota-se que Caucaia (358.164 habitantes) e Maracanaú (223.188 habitantes) na RMF, Camaçari (292.074 habitantes) e Lauro de Freitas (194.641 habitantes) na RMS e Olinda (390.144 habitantes) e, sobretudo, Jaboatão dos Guararapes (691.125 habitantes) na RMR, têm grande expressão em suas RMs (Mapa 6).

Na RMS, 89% da população encontra-se em apenas quatro municípios vizinhos (Salvador, Camaçari, Lauro de Freitas e Simões Filho).

O município de Camaçari, desde a implantação do polo industrial e da fábrica da Ford, vem atraindo população para trabalhar na indústria, inclusive de outras unidades da federação. Este município teve, com 81%, o maior crescimento relativo da população entre 2000 e 2016 (Gráfico 4), ou seja, quase que duplicou sua população nesse período.

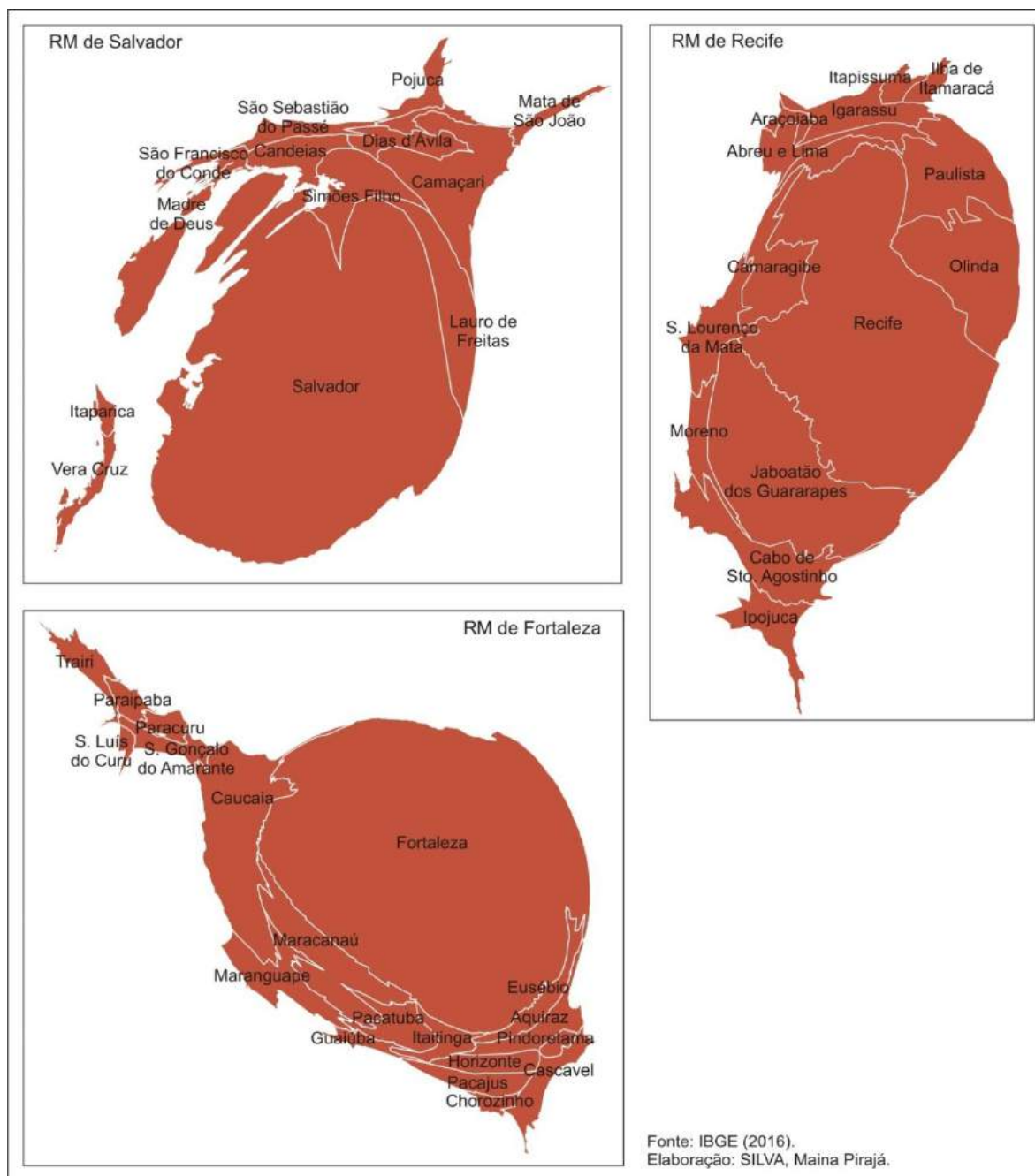
Por causa da dinâmica econômica em Camaçari e em Salvador, os municípios de Dias d'Ávila, Madre de Deus e Lauro de Freitas tornaram-se cidades dormitórios e cresceram significativamente no período analisado (Gráfico 4).

Quanto à Região Metropolitana de Recife, o município de Jaboatão dos Guararapes, o segundo município mais populoso da região, destaca-se não só na RMR, mas também no Estado de Pernambuco. Nos municípios de Jaboatão dos Guararapes e Ipojuca está localizado o Complexo Industrial e Portuário de Suape que vem atraindo grandes contingentes populacionais.

Olinda tem igualmente um grande destaque em sua região metropolitana. Com 6 km de distância de Recife, tornou-se uma cidade dormitório, além de ser uma

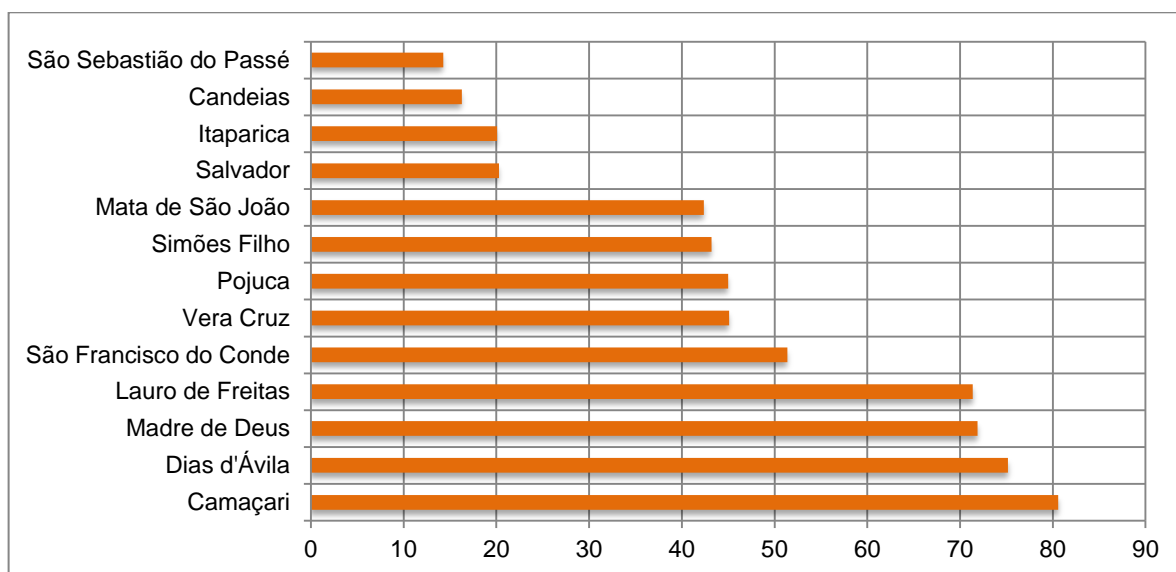
cidade turística, mas foi o município da região metropolitana que menos cresceu em 16 anos. Por outro lado, o município de Ilha de Itamaracá, por causa das atividades de veraneio e dos três presídios que abriga, e Ipojuca pela dinâmica industrial crescente, foram os municípios que mais cresceram nesse período (Gráfico 5).

Mapa 6 – Anamorfoses⁶ da população dos municípios das RMs em estudo - 2016



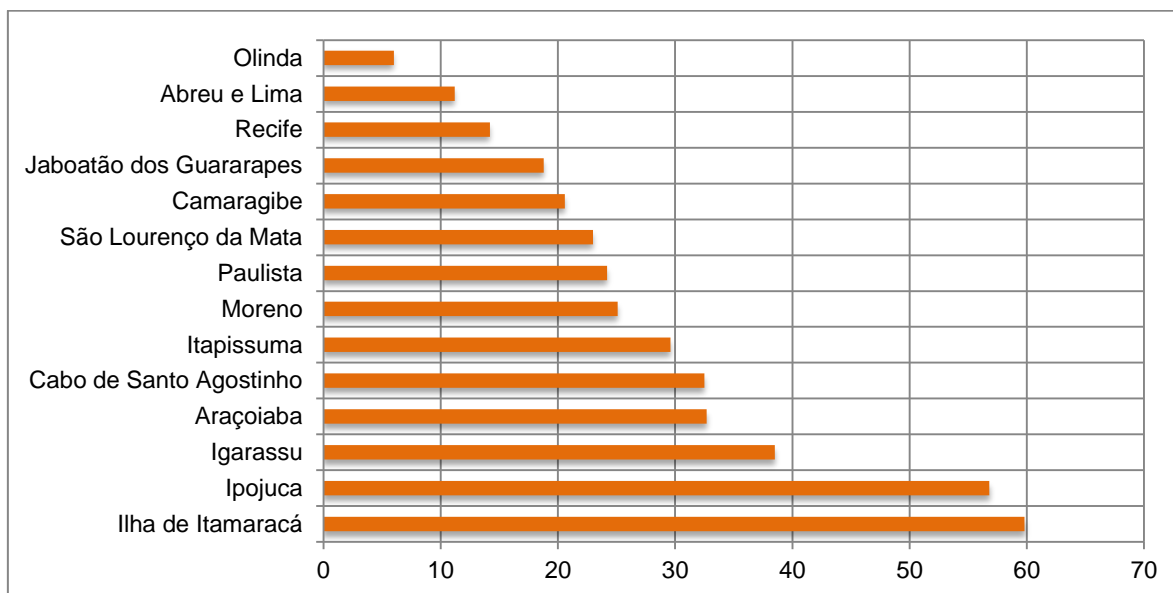
⁶ A anamorfose, palavra do grego que significa “formado de novo”, representa, no caso das RMs em estudo, a superfície de cada município em áreas proporcionais a um valor da variável população. Desta maneira, a área de cada município varia proporcionalmente segundo os dados da variável. Municípios tendo uma área real pequena ou grande, tornam-se na anamorfose maiores ou menores a depender do valor da variável referente a esse espaço. (SILVA; SILVA, 2011, p. 86).

Gráfico 4 – Crescimento relativo da população dos municípios da Região Metropolitana de Salvador (%) - 2000/2016



Fonte: IBGE ([2000], 2016). Elaboração: SILVA, Maina Pirajá.

Gráfico 5 – Crescimento relativo da população dos municípios da Região Metropolitana de Recife (%) - 2000/2016



Fonte: IBGE ([2000], 2016). Elaboração: SILVA, Maina Pirajá.

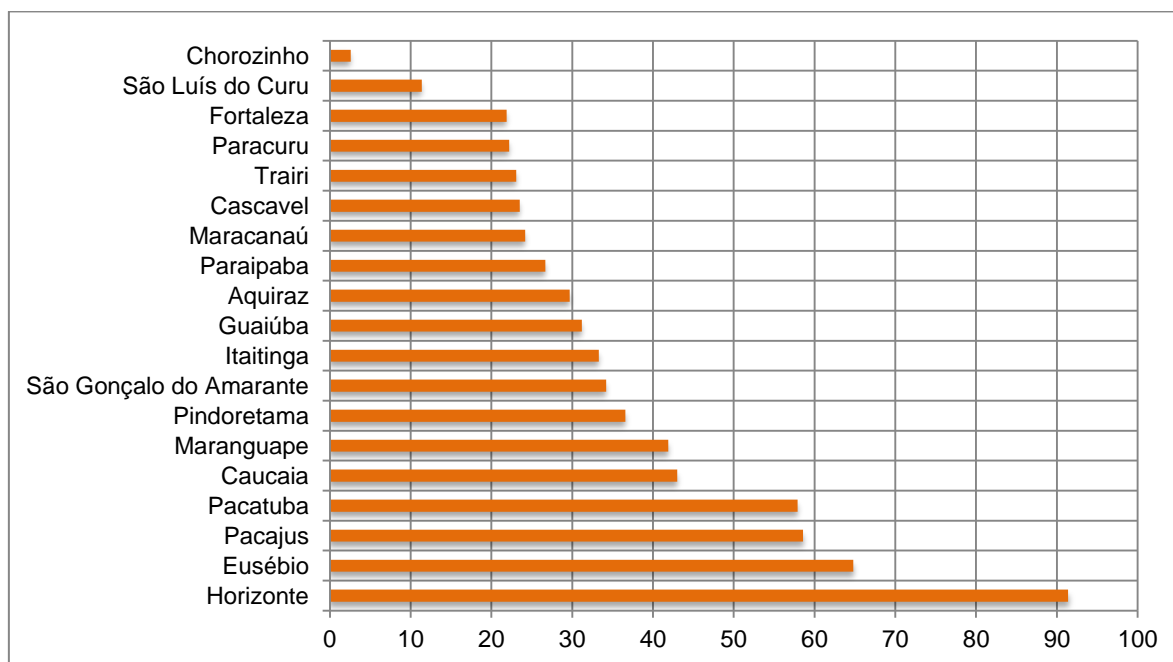
A RMR é a mais homogênea entre as RMs estudadas, pois apresenta maior descentralização populacional entre os municípios que compõem sua região. Dessa forma, quatro municípios (Recife, Jaboatão dos Guararapes, Olinda e Paulista) concentram 77% da população total, porcentagem bem menor do que na RMS.

Com relação à Região Metropolitana de Fortaleza, destacam-se Caucaia e Maracanaú. Com a expansão do turismo, Caucaia tornou-se um dos principais municípios de veraneio. Maracanaú é uma extensão da metrópole, sendo considerada cidade-dormitório com fortes migrações pendulares para a capital.

Assim, em 2016, os municípios de Fortaleza, Caucaia, Maracanaú e Maranguape abrangem 83% da população da RMF.

Dos municípios da RMF, Horizonte é o que teve maior crescimento da região, fruto da implantação de diversas indústrias no local e em municípios próximos (Gráfico 6).

Gráfico 6 – Crescimento relativo da população dos municípios da Região Metropolitana de Fortaleza (%) - 2000/2016



Fonte: IBGE ([2000], 2016). Elaboração: SILVA, Maina Pirajá.

Nesse sentido, as metrópoles das três regiões metropolitanas e os municípios próximos a elas se destacam também pela densidade populacional. Recife, por exemplo, tem uma densidade demográfica de 7.442 hab./km², Fortaleza 8.287 hab./km², e Salvador apresenta a maior densidade demográfica, com 9.697 hab./km² de 2016.

Conseqüentemente, o rápido crescimento da população e a densidade populacional têm reflexos nos serviços urbanos dos domicílios e na infraestrutura urbana das regiões metropolitanas em estudo. O quadro síntese 5 compara as três

regiões metropolitanas em relação aos indicadores escolhidos sobre os domicílios e dos serviços e infraestrutura urbana.

Quadro 5 – Comparação entre os serviços urbanos dos domicílios e infraestrutura urbana do seu entorno nas RMs em estudo - 2010⁷

	RMS	RMR	RMF
Domicílios	Possui mais de um milhão de domicílios	Possui mais de um milhão de domicílios	Possui mais de um milhão de domicílios
	Predominam casas	Predominam casas	Predominam casas
	Salvador - O percentual de apartamentos corresponde a 24% dos domicílios	Recife - O percentual de apartamentos corresponde a 26% dos domicílios	Fortaleza - O percentual de apartamentos corresponde a 18% dos domicílios
	Casas do tipo vila ou em condomínios fechados predominam em Lauro de Freitas e Camaçari	Casas do tipo vila ou em condomínios fechados predominam em Ipojuca e Paulista	Casas do tipo vila ou em condomínios fechados predominam em Horizonte e Fortaleza
Serviços urbanos	Os domicílios, em sua maioria, dispõem de energia elétrica	Os domicílios, em sua maioria, dispõem de energia elétrica	Os domicílios, em sua maioria, dispõem de energia elétrica
	9% dos domicílios de Itaparica fazem gato de energia	13% dos domicílios de Ilha de Itamaracá fazem gato de energia	6% dos domicílios de Chorozinho fazem gato de energia
	Em três municípios da RM não predominam em seus domicílios, serviços adequados de esgoto	Em oito municípios da RM não predominam em seus domicílios, serviços adequados de esgoto	Em 15 municípios da RM não predominam em seus domicílios serviços adequados de esgoto
	Somente em um município não predominam em seus domicílios serviços adequados de coleta de lixo	Predominam em todos os domicílios da RM serviços adequados de coleta de lixo	Em sete municípios da RM não predominam em seus domicílios serviços adequados de coleta de lixo
	Predominam em todos os domicílios serviços adequados de abastecimento de água	Predominam em todos os domicílios serviços adequados de abastecimento de água	Em cinco municípios não predominam em seus domicílios serviços adequados de abastecimento de água
Infraestrutura urbana	Não predomina no entorno dos domicílios lixo acumulado nos logradouros	Não predomina no entorno dos domicílios lixo acumulado nos logradouros	Não predomina no entorno dos domicílios lixo acumulado nos logradouros
	Não predomina no entorno dos domicílios rampa para cadeirantes	Não predomina no entorno dos domicílios rampa para cadeirantes	Não predomina no entorno dos domicílios rampa para cadeirantes
	Não predomina esgoto a céu aberto no entorno dos domicílios	Não predomina esgoto a céu aberto no entorno dos domicílios, com exceção do município de Araçoiaba	Não predomina esgoto a céu aberto no entorno dos domicílios
	Em quatro municípios não predominam calçadas no entorno dos domicílios	Em nove municípios não predominam calçadas no entorno dos domicílios	Em onze municípios não predominam calçadas no entorno dos domicílios
	Predomina pavimentação no entorno dos domicílios	Em dois municípios não predomina pavimentação no entorno dos domicílios	Predomina pavimentação no entorno dos domicílios

Fonte: IBGE ([2010a]). Elaboração: SILVA, Maina Pirajá.

⁷ Predominância - significa 50% ou mais dos domicílios.

Esgoto não adequado - em fossa rudimentar, vala, rio, lago ou mar, outro tipo de sistema ou não tinham esgoto.

Lixo não adequado - coletado em caçamba de serviço de limpeza, queimado (na propriedade), enterrado (na propriedade), jogado em terreno baldio ou logradouro e jogado em rio, lago ou mar.

Abastecimento de água não adequado - água por poço ou nascente na propriedade, poço ou nascente fora da propriedade, carro-pipa, água da chuva armazenada em cisterna, água da chuva armazenada de outra forma, rio, açude, lago ou igarapé.

Assim, em resumo, constata-se que essas regiões metropolitanas têm grandes problemas de habitação e infraestrutura urbana, e isso ocorre não só nas metrópoles onde estão os maiores contingentes populacionais, mas também nos municípios vizinhos. Os domicílios que estão em áreas mais vulneráveis quanto aos serviços e infraestrutura urbana são encontrados na Região Metropolitana de Fortaleza, enquanto que os domicílios da Região Metropolitana de Salvador estão em melhor situação.

3.3.2.2 Aspectos da população migrante e os deslocamentos pendulares

As três regiões metropolitanas cresceram, como foi mostrado, significativamente nas últimas décadas. Houve muita migração, particularmente para as metrópoles, o que continua até hoje. Foi observado, segundo o censo de 2010, que 5,5% da população residente na RM de Fortaleza é natural de outros estados, com maiores percentuais nos municípios de Eusébio (8%) e Fortaleza (7%) (Mapa 7). Em dez dos 19 municípios da região, a maioria dos migrantes vem de São Paulo e, em Fortaleza, do Piauí.

Na Região Metropolitana de Salvador o percentual de migrantes de outros estados é 6,2% da população residente nos municípios, com maior percentual em Dias d'Ávila (12%), Camaçari (11%) e Lauro de Freitas (10%). Em sete dos 13 municípios que compõem a região, a maioria dos migrantes vem de Pernambuco e em Salvador prevalecem migrantes de Sergipe.

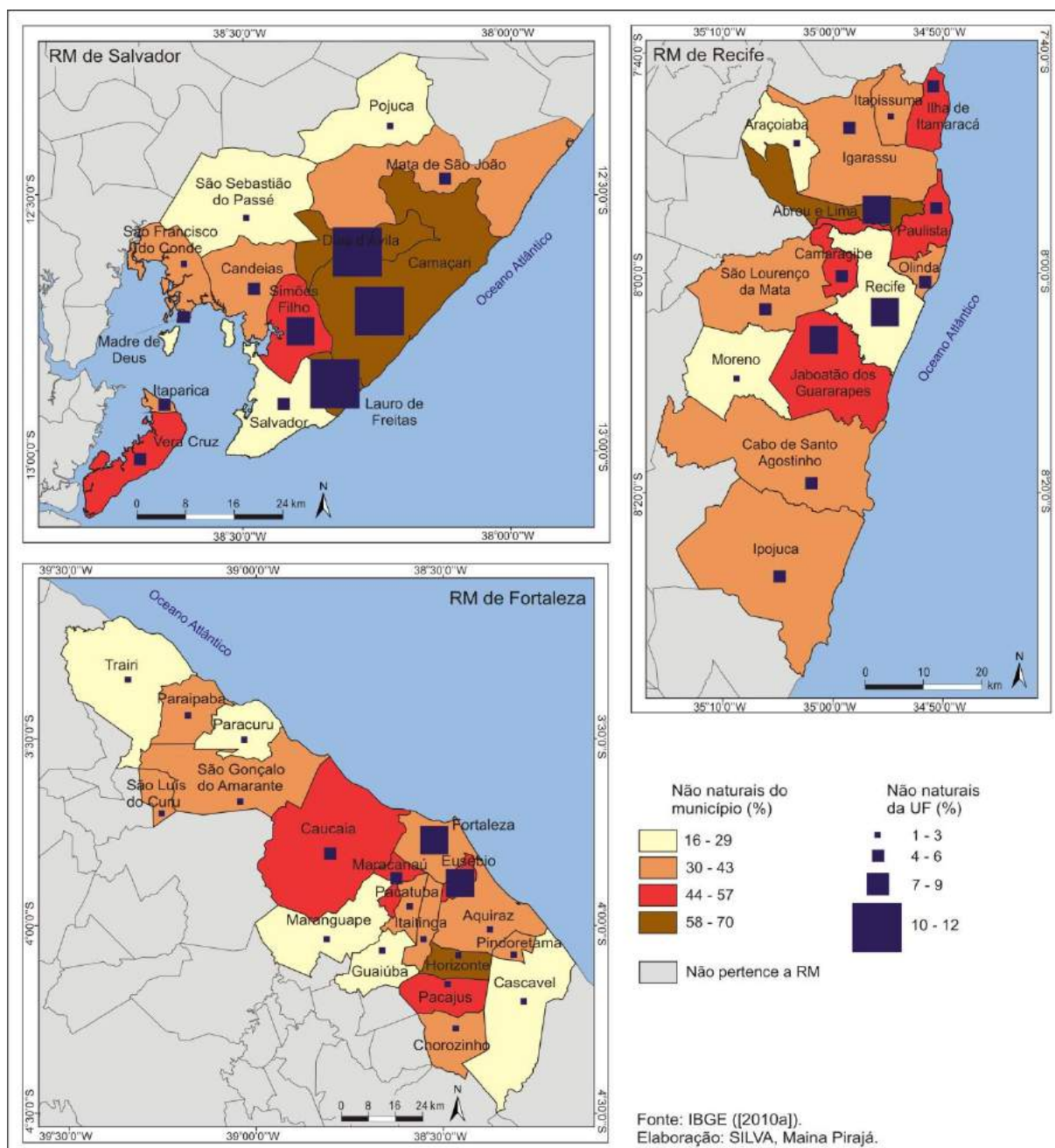
Na Região Metropolitana de Recife, 6,5% dos residentes são migrantes de outros estados. Os maiores percentuais estão em Recife (8%), em Jaboatão dos Guararapes e Abreu e Lima (7%). Em 12 municípios dos 14 pertencentes à região, inclusive em Recife, a maior parte dos migrantes vem da Paraíba.

Nessas regiões metropolitanas, a maioria das pessoas não naturais dos municípios mora em Dias d'Ávila, Lauro de Freitas e Camaçari na RMS, Horizonte na RMF e Abreu e Lima na RMR (Mapa 7).

No entanto, vários residentes dos municípios das RMs fazem regulamente deslocamentos para outros municípios para trabalhar, frequentar creches, escolas e faculdades/universidades. As maiores porcentagens de população com deslocamento diário ou frequente estão nos municípios da Região Metropolitana de Recife, com destaque para seis municípios da região com deslocamento para o

trabalho. Essa população trabalha, sobretudo, no comércio e reparação de veículos automotores e motocicletas, construção civil e indústria de transformação (Mapa 8).

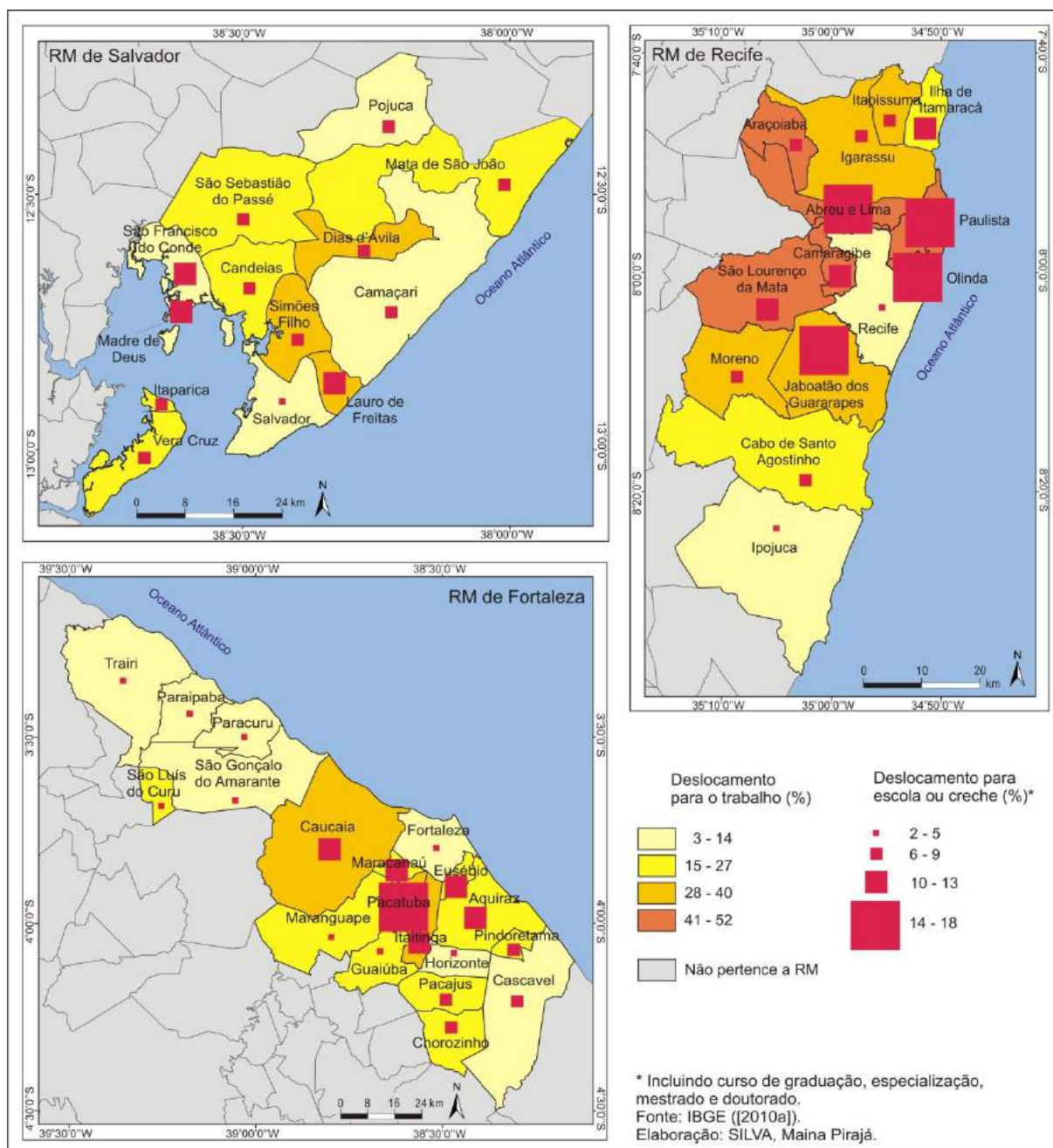
Mapa 7 – Pessoas não naturais do município de residência e pessoas não naturais da unidade da federação de residência nas RMs em estudo - 2010



Na região metropolitana de Fortaleza e Salvador, o percentual de deslocamento para o trabalho é menor, comparado com a Região Metropolitana de Recife, tendo os maiores valores em Caucaia, Pacatuba e Itaitinga na RMF e Madre

de Deus, Lauro de Freitas, Simões Filho e Dias d'Ávila na RMS. Esses migrantes estão se deslocando para o trabalho, principalmente, na indústria de transformação, construção, serviços domésticos e comércio, reparação de veículos automotores e motocicletas.

Mapa 8 – Pessoas de 10 anos ou mais de idade que frequentavam o local de exercício do trabalho principal ou frequentavam escola ou creche* em outro município - 2010



Como esperado, morando em Salvador, Fortaleza e Recife, poucas pessoas se deslocam para trabalhar em outros municípios. O mesmo acontece em alguns municípios como Camaçari na RMS, Ipojuca na RMR e São Gonçalo do Amarante na RMF onde existe oferta de trabalho no Complexo Industrial de Camaçari, no Complexo Industrial e Portuário de Suape e no Complexo Industrial e Portuário do Pecém.

Na RMR, no norte e oeste de Recife, existem municípios com alta porcentagem de deslocamentos para o trabalho (41 a 52%), sobretudo para Recife que representa o mais alto valor das três metrópoles (Mapa 8). Muitas pessoas dos municípios em torno de Recife frequentam creches, escolas ou cursam o ensino superior de graduação na metrópole.

Portanto, o cenário exposto sobre a evolução e dinâmica demográfica das regiões metropolitanas em estudo revelou um grande desequilíbrio regional entre os municípios dessas regiões, tendo as metrópoles ainda um grande peso no que se refere à concentração da população e graves problemas com indicadores de inadequação de habitações, serviços e infraestrutura urbana.

Assim, em resumo, o que ficou evidenciado é que a Região Metropolitana de Salvador e Recife apresentaram maiores avanços nos municípios de suas regiões e a Região Metropolitana de Fortaleza é a que mais cresce, entretanto, ainda é a mais macrocefálica.

3.3.3 Crescimento e dinâmica socioeconômica

3.3.3.1 Evolução e cenário atual dos aspectos econômicos metropolitanos

A evolução da dinâmica econômica das regiões metropolitanas em estudo pode ser observada, em primeiro momento, a partir da capacidade de produção dessas regiões. Os anos escolhidos para a análise foram 2002 e 2014 (últimos anos de revisão e publicação dos dados pelo IBGE).

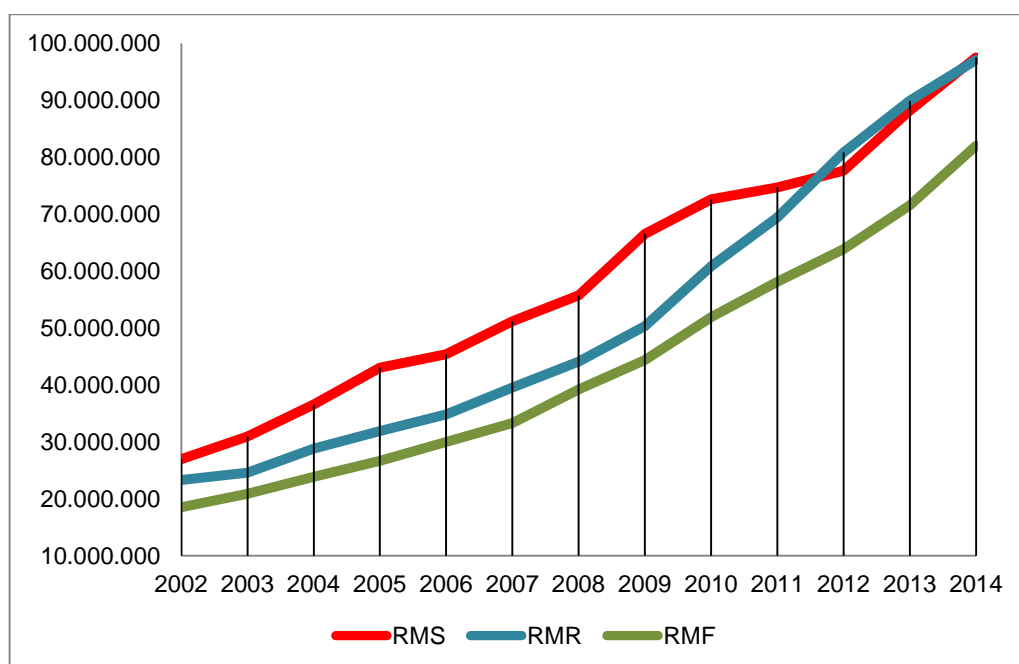
Assim, em 2002, as regiões metropolitanas de Salvador, Recife e Fortaleza concentravam em conjunto, 35% do PIB de todo o Nordeste, 41% do PIB industrial e 35% do PIB de serviços, em apenas 46 municípios dos 1.795 que existem na região.

O maior PIB era o da RM de Salvador, com quase 27 bilhões de reais, em seguida o da RM de Recife, com 23,3 bilhões de reais e, com valor bem inferior, segue a RM de Fortaleza, com 18,5 bilhões de reais.

Por outro lado, em 2014, os resultados revelaram que as regiões metropolitanas concentravam 34% do PIB total da região Nordeste, ao mesmo tempo que concentravam 40% do PIB industrial e 33% do PIB de serviços. São valores um pouco menores do que no ano 2002.

O maior PIB total continua sendo da RM de Salvador com quase 97,5 bilhões de reais. Segue a RM de Recife com 97 bilhões de reais e a RM de Fortaleza com 82 bilhões de reais. Entretanto, o maior crescimento relativo do PIB, entre 2002 e 2014, foi o da Região Metropolitana de Fortaleza com 343%, seguida da Região Metropolitana de Recife com 317% e da Região Metropolitana de Salvador com 262%. Assim, a RMF embora tendo ainda em 2014 o menor PIB das três regiões, teve o maior crescimento no período. Na RMS constata-se o contrário. Nota-se no gráfico 7 que a RMF tem crescimento constante no período analisado, enquanto a RMR acelera esse crescimento a partir de 2009, e a RMS sinaliza uma estagnação entre os anos de 2010 e 2012.

Gráfico 7 – Evolução do PIB (em mil reais) das regiões metropolitanas de Salvador, Recife e Fortaleza - 2002 a 2014



Fonte: IBGE ([2014c]). Elaboração: SILVA, Maina Pirajá.

Analisando a tabela 3, observa-se que a concentração do PIB industrial em relação aos seus estados correspondentes, caiu em duas regiões (RMS e RMR) entre 2002 e 2014 enquanto que a concentração do PIB industrial aumentou na RMF, atingindo o maior valor entre as três regiões em 2014. Na RMS a concentração diminuiu significativamente no período, indicando o menor valor entre as RMs. A comparação do PIB de serviços com o dos estados correspondentes indica também uma diminuição da concentração na RMS e RMR, mas uma estagnação na RMF. A concentração do PIB serviços/estados é menor do que considerando o PIB industrial/estados.

A comparação entre o PIB da metrópole Salvador em relação ao PIB da sua região, indica que Salvador, em 2002, concentrava 59% do PIB (total) de sua região metropolitana e ainda 33% do PIB industrial e 75% do PIB de serviços (Tabela 4). Já em 2014, passa a aumentar a concentração do PIB industrial para 45%, devido ao crescimento do setor da construção civil. O PIB de serviços cai para 67%, perdendo espaço para Camaçari e Lauro de Freitas.

Tabela 3 – Relação entre o PIB industrial e de serviços das RMs em estudo e seus respectivos estados (%) - 2002 e 2014

RM com relação ao estado	PIB			
	Industrial (%)		Serviços (%)	
	2002	2014	2002	2014
RMS/Bahia	57	51	46	43
RMR/Pernambuco	75	73	63	60
RMF/Ceará	72	75	64	64

Fonte: IBGE ([2014c]). Elaboração: SILVA, Maina Pirajá.

Tabela 4 – Relação entre o PIB total, industrial e de serviços das metrópoles em estudo e suas respectivas RMs (%) - 2002 e 2014

Metrópole com relação a RM	PIB					
	Total (%)		Industrial (%)		Serviços (%)	
	2002	2014	2002	2014	2002	2014
Salvador/RMS	59	58	33	45	75	67
Recife/RMR	61	52	53	41	64	57
Fortaleza/RMF	72	69	51	51	81	76

Fonte: IBGE ([2014c]). Elaboração: SILVA, Maina Pirajá.

Salvador é uma das metrópoles mais importantes do Brasil, com área de influência regional. Atualmente sua economia é baseada no comércio e serviços mais especializados e raros, turismo e na construção civil.

Lauro de Freitas, conurbado com Salvador, é outro município que tem maior relevância e crescimento industrial na região, devido à construção civil, com o boom imobiliário dos últimos anos.

Em Camaçari, outro importante município da RM de Salvador, está localizado o Polo Industrial de Camaçari, com empresas ligadas aos setores petroquímico e químico e indústria de celulose. O município tem sua economia voltada para a indústria de transformação e apresenta o segundo maior PIB total, industrial e de serviços da região metropolitana, concentrando 18%, 32% e 10%, respectivamente. Camaçari abriga também o Complexo Industrial Ford Nordeste e se sobressai com o setor de turismo.

São Francisco do Conde, com a Refinaria Landulpho Alves-Mataripe (RLAM) da Petrobras, tem sua economia predominantemente de base industrial. No entanto, esse município vem perdendo sua participação no PIB da região metropolitana, sendo o segundo município que menos cresceu nesses 12 anos.

A concentração do PIB total da região (87%) não mudou muito em 2014 e continua nos municípios de Salvador, Camaçari, Lauro de Freitas e Simões Filho que não figurou em 2002.

Vale destacar que, em 2014, nenhum município da Região Metropolitana de Salvador tem como principal atividade, com maior valor adicionado bruto, o setor de serviço de administração, saúde e educação pública e seguridade social, ou seja, serviços públicos.

Quanto à metrópole Recife, em 2002, seu PIB correspondia a 61% do total de sua região. Recife ainda concentrava 53% do PIB industrial e 64% do PIB de serviços (Tabela 4). Assim, como na RMS, 86% de todo o PIB da região estava localizado somente em quatro municípios (Recife, Jaboatão dos Guararapes, Cabo de Santo Agostinho e Olinda).

Porém, em 2014, a metrópole diminui a sua macrocefalia, seja no setor industrial, por causa do crescimento desses setores nos municípios de Cabo de Santo Agostinho, Jaboatão dos Guararapes e Ipojuca, ou no setor de serviços perdendo espaço para Jaboatão dos Guararapes, Cabo de Santo Agostinho e Olinda. Dessa forma, a concentração do PIB total da região metropolitana (82%)

está nos municípios de Recife, Jaboatão dos Guararapes, Cabo de Santo Agostinho e Ipojuca.

Recife é um dos grandes polos da região Nordeste e centro financeiro e logístico do seu estado, com diversas sedes de empresas. Destacam-se serviços mais especializados e raros, como o Polo Médico e de tecnologia da informação (Porto Digital, Parqtel) (SOUZA; BITOUN, 2015).

Jaboatão dos Guararapes é o segundo maior município em termos de PIB total e de serviços do estado. É uma cidade dormitório de Recife e também muito integrada com a cidade de Olinda. Além disso, possui um setor de serviço mais desenvolvido, com grandes lojas, shopping center e centros de distribuição de conhecidas marcas mundiais. Possui ainda um importante distrito industrial e o turismo cultural é uma atração para à cidade.

Em Cabo de Santo Agostinho está localizado, junto com Ipojuca, o Complexo Industrial e Portuário de Suape (CIPS). A partir do CIPS, o município se dinamizou, com um setor de serviços e comércio forte. Outro setor importante é o setor de turismo de veraneio.

Ipojuca se beneficiou também com o CIPS, se especializando em serviços logísticos para o Complexo Industrial e Portuário de Suape. No município está localizada a Refinaria Abreu e Lima (RNEST) da Petrobras e a Usina Siderúrgica de Pernambuco, além do Estaleiro Atlântico Sul. Este município teve o maior crescimento em 12 anos do PIB industrial, de serviço e total da região metropolitana, com crescimento de 853%, 900% e 988%, respectivamente. Ipojuca ainda conta com um forte setor de serviço e o turismo é um dos principais fatores econômicos, com ênfase para Porto de Galinhas.

Em 2014, quatro municípios da RMR tiveram o setor de serviço de administração, saúde e educação pública e seguridade social como atividade com maior valor adicionado bruto.

Analisando os municípios da Região Metropolitana de Fortaleza, ressalta-se que entre as três regiões metropolitanas, a metrópole Fortaleza é a mais macrocefálica. Isso ocorre pelas grandes diferenciações econômicas e socioespaciais da região metropolitana e a concentração de investimentos públicos e privados na metrópole.

Desse modo, o PIB da metrópole Fortaleza, em 2002, correspondia a 72% do PIB total de sua região, a 51% do PIB industrial e 81% do PIB de serviços (Tabela 4)

e 86% de todo o PIB da região estava concentrando em apenas três municípios (Fortaleza, Maracanaú e Caucaia) o que continua ainda em 2014 (84%).

Comparando as três metrópoles em estudo, Fortaleza indica, em 2014, a mais alta porcentagem de concentração do PIB total, industrial e de serviços em relação à sua RM, o que ocorreu também já em 2002 relativo ao PIB total e de serviços (Tabela 4).

Fortaleza se destaca cada vez mais com suas funções de comando de sua região metropolitana e com relação à sua área de influência. Sua economia está centrada no setor de serviço e comércio com serviços especializados e raros. Os setores de turismo e imobiliário (construção de condomínios fechados) têm também grande força no município. Os complexos industriais são o carro-chefe para o crescimento de outros municípios da região metropolitana, sobretudo Maracanaú, Caucaia e São Gonçalo do Amarante, a partir de incentivos fiscais e pela proximidade da metrópole que dispõe de serviços, infraestrutura e mão de obra mais qualificada.

Em Maracanaú está localizado o primeiro distrito industrial, concentrando o maior número de indústrias do Estado e, conseqüentemente, apresenta o segundo maior PIB industrial da RMF. O setor de serviço e comércio é também forte e tem o segundo maior PIB da região.

O município de Caucaia, como também Maracanaú, têm suas economias vinculadas às indústrias.

São Gonçalo do Amarante possui o Complexo Industrial e Portuário do Pecém (CIPP) que compreende, além da área portuária, uma grande infraestrutura. Este município teve o maior crescimento do PIB total, industrial e de serviço de toda a região. Assim, o PIB total cresceu 1.908% em 12 anos (2002 a 2014). Porém, o maior percentual foi o PIB industrial, com crescimento de 10.193%. Para se ter ideia: em 2002, o PIB industrial do município era de 5.819 (em mil reais, a preços correntes) e subiu, até 2014, para 598.965 (em mil reais, a preços correntes), como resultado da incorporação do CIPP.

Destaca-se que, em 2014, oito municípios da região tinham o setor de serviço de administração, saúde e educação pública e seguridade social, ou seja, serviços públicos, como atividade com maior valor adicionado bruto.

O quadro 6 traz um resumo da dinâmica econômica dessas regiões metropolitanas em análise inter-regional, intermetropolitana e intrametropolitana.

Quadro 6 – Comparação entre as RMs em estudo em relação à dinâmica econômica

Inter-regional		
RMS	RMR	RMF
Diminuição da sua concentração no PIB total, industrial e de serviços do estado	Diminuição da sua concentração no PIB total, industrial e de serviços do estado	Aumento da sua concentração no PIB industrial do estado
Maior PIB comparando as regiões nos anos 2002 e 2014	Segundo maior PIB comparando as regiões nos anos 2002 e 2014	Crescimento estagnado na participação do PIB de serviços do estado
-	Segundo maior crescimento relativo do PIB comparando as RMs	Maior crescimento relativo do PIB comparando as RMs
-	Mais homogênea	Mais macrocefálica
Intermetropolitana		
Salvador	Recife	Fortaleza
Maior PIB em 2002 entre as metrópoles	Diminuição da concentração do PIB total, industrial e de serviços em relação à sua região	Maior PIB em 2014 entre as metrópoles
Diminuição da concentração do PIB total e de serviços de sua região metropolitana	Menor crescimento do PIB total e de serviços de sua região metropolitana (2002 a 2014)	Maior crescimento do PIB comparando as metrópoles (2002 a 2014)
Aumento da concentração da metrópole no PIB industrial de sua região	-	Crescimento estagnado na participação do PIB industrial de sua região
Intrametropolitana		
RMS	RMS	RMF
Camaçari - segundo maior PIB total, industrial e serviços da região, em 2014	Jaboatão dos Guararapes - segundo maior PIB total e de serviços da região, em 2014	Maracanaú - segundo maior PIB total, industrial e serviços da região, em 2014
Lauro de Freitas - maior crescimento do PIB total, industrial e de serviços de sua região (2002 a 2014)	Cabo de Santo Agostinho - segundo maior PIB industrial da região, em 2014	São Gonçalo do Amarante - maior crescimento do PIB total, industrial e de serviços de sua região (2002 a 2014)
-	Ipojuca - maior crescimento do PIB total, industrial e de serviços de sua região (2002 a 2014)	-

Elaboração: SILVA, Maina Pirajá.

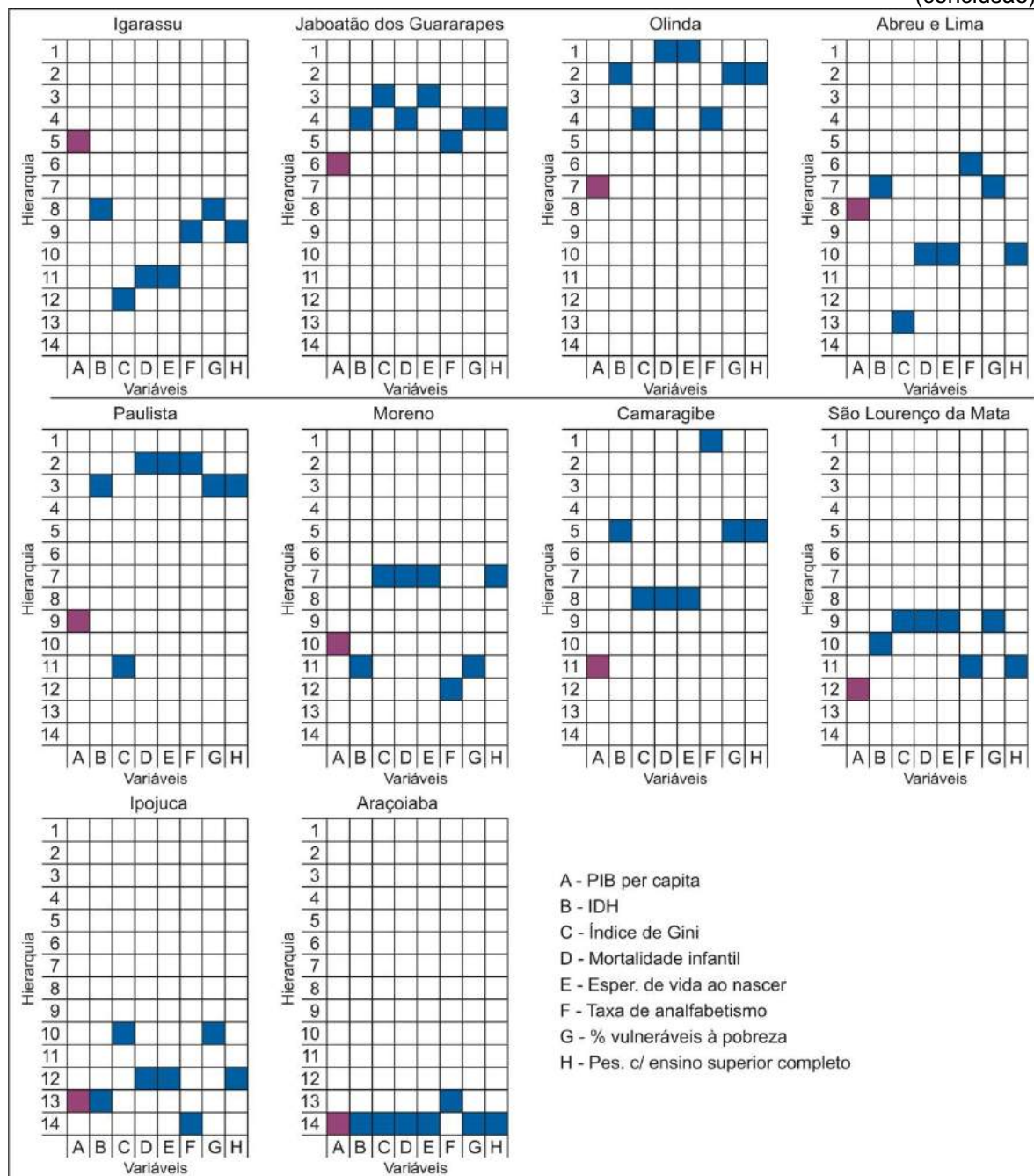
3.3.3.2 Relações entre indicadores socioeconômicos

Na análise socioeconômica, este trabalho relacionou alguns importantes indicadores que apontam os níveis de desenvolvimento social da população dos municípios das regiões metropolitanas em estudo. A ideia era avaliar se haveria correspondência entre a variável PIB per capita com outros indicadores: IDH, Índice de Gini, mortalidade infantil, esperança de vida ao nascer, taxa de analfabetismo, porcentagem de vulneráveis à pobreza e pessoas com ensino superior completo. Todos esses dados são referentes ao ano de 2010. Os gráficos foram apresentados seguindo a posição hierárquica do PIB per capita dos municípios de cada RM.

Dessa forma, com relação à Região Metropolitana de Salvador, o que pôde ser observado é que não há uma correspondência direta entre o PIB per capita e os outros indicadores socioeconômicos escolhidos, ou seja, os municípios da região

Gráfico 9 – Relação entre PIB per capita e indicadores socioeconômicos nos municípios da RMR - 2010

(conclusão)



Fonte: IBGE ([2010d], [2010e]), PNUD (2010). Elaboração: SILVA, Maina Pirajá.

Os municípios da Região Metropolitana de Fortaleza, em sua maioria, também não tiveram muita correspondência entre as variáveis (Gráfico 10). O município de Eusébio apresentou, comparando com os outros municípios da região, o melhor indicador de PIB per capita e melhores indicadores das outras variáveis socioeconômicas. Fortaleza, com o PIB per capita na quarta posição, apresentou também bons indicadores socioeconômicos.

Gráfico 10 – Relação entre PIB per capita e indicadores socioeconômico nos municípios da RMF - 2010

(continua)

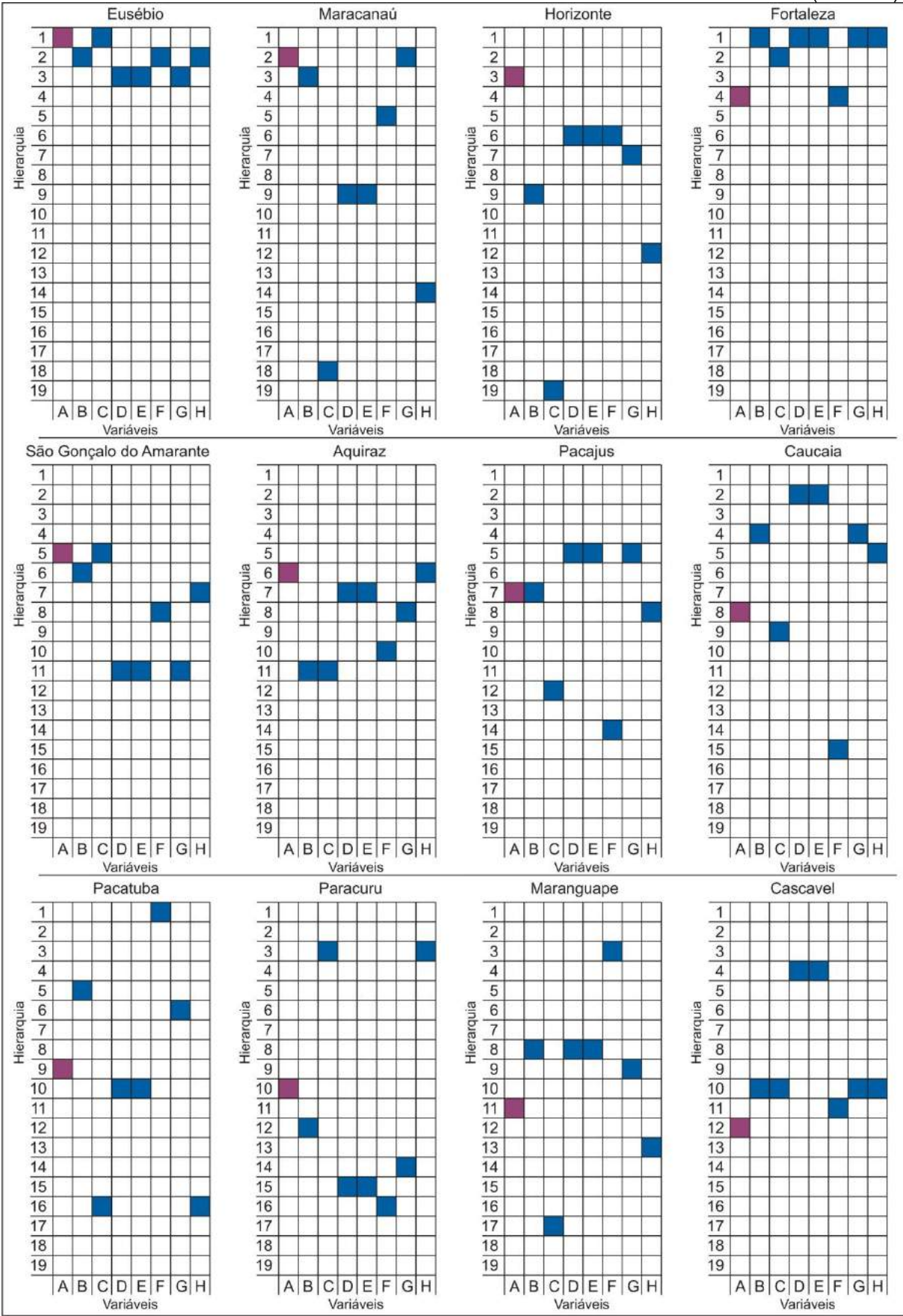
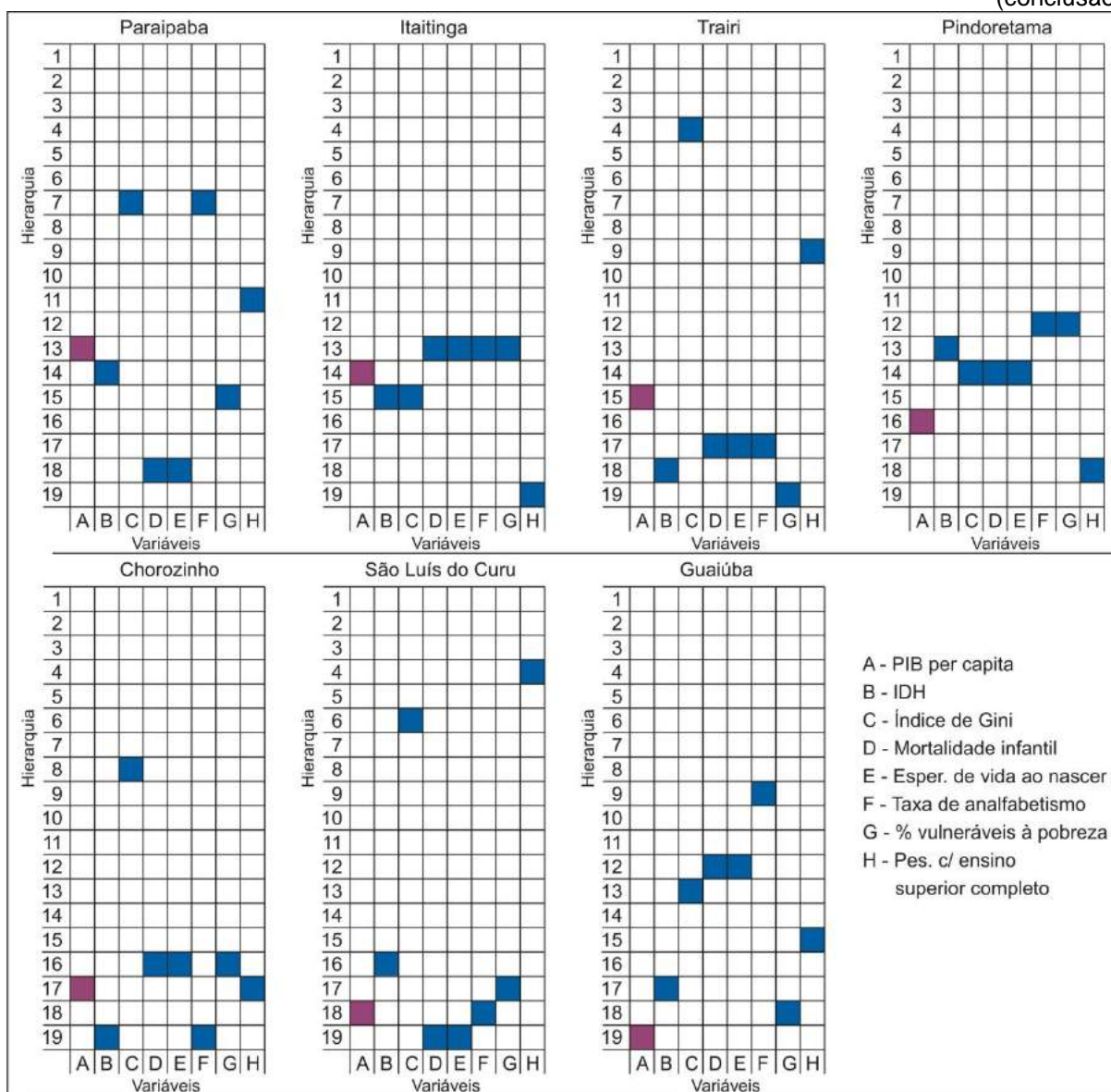


Gráfico 10 – Relação entre PIB per capita e indicadores socioeconômico nos municípios da RMF - 2010

(conclusão)



Fonte: IBGE ([2010d], [2010e]), PNUD (2010). Elaboração: SILVA, Maina Pirajá.

Assim como ocorreu na evolução e dinâmica demográfica, a evolução e a dinâmica socioeconômica das três regiões metropolitanas revelaram os grandes desequilíbrios econômicos e socioespaciais entre as regiões, sobretudo, intrametropolitanos.

4 LOCALIZAÇÃO E ORGANIZAÇÃO ESPACIAL DAS EMPRESAS E INDÚSTRIAS, DE SUAS SEDES E DOS SERVIÇOS MAIS ESPECIALIZADOS E RAROS NAS REGIÕES METROPOLITANAS EM ESTUDO

Nas regiões metropolitanas e especialmente nas metrópoles estão os centros de gestão política e administrativa das suas áreas de influência. Esse papel dirigente é realizado pelas instituições públicas, empresas e organizações sociais sediadas nesses locais. Logo, a função de comando e as atividades concentradas nessas regiões refletem na organização do espaço.

Dessa forma, este capítulo, que é a base para o trabalho da tese, irá analisar a localização e a organização espacial das atividades ligadas ao quarto setor da economia, que agrega a gestão e o processamento de informações de mais alto nível. Assim, será demonstrado como essas regiões metropolitanas exercem seu papel dirigente, caracterizado pelas suas funções de comando através das sedes de empresas e indústrias, da distribuição das suas unidades e dos serviços de média e maior complexidade que estão concentrados nessas regiões.

Em um primeiro momento, será feito um panorama atual das empresas no Brasil e a apresentação das grandes empresas e das empresas de alto crescimento e gazelas. Em seguida, faz uma análise da localização das sedes das maiores e melhores empresas do país, com base na teoria de localização quaternária. O objetivo é traçar um perfil dessas instituições nas regiões metropolitanas em estudo. Foram definidos os setores de atividades de serviços mais especializados e raros para a análise da sua organização espacial. Os setores são: o setor de saúde, educação, mobilidade, atividades bancárias e financeiras, consulados e órgãos federais.

4.1 PANORAMA ATUAL DAS EMPRESAS

O cenário atual das organizações formais ativas no Brasil, nos diversos setores de atividades, é apresentado neste subcapítulo. A finalidade é trazer informações regionais e, sobretudo, a análise das RMs em estudo, em escala inter-regional, intermetropolitana e intrametropolitana.

4.1.1 Análise regional

Para a análise das empresas⁸, foi utilizada a pesquisa do Cadastro Central de Empresas (CEMPRE) do IBGE, referente aos anos de 2006 e 2014.

Assim, em apreciação dos resultados, notou-se que o país contava com 4.305.578 unidades locais de empresas em 2006, número esse bem menor do que em 2014 que era de 5.589.526, apresentando um crescimento de 30% nesses oito anos.

Além disso, o último ano de referência dos dados revelou que essas empresas empregam 55,3 milhões pessoas, com média de 3,2 salários mínimos (Tabela 5).

Tabela 5 – Unidades locais de empresas, pessoas ocupadas e salário médio mensal no Brasil, NE e estados da BA, PE e CE - 2014

Brasil, Nordeste e estados	Unidades locais	Pessoal ocupado	Salário médio mensal
Brasil	5.589.526	55.263.992	3,2
Nordeste	841.247	9.918.439	2,5
Bahia	250.906	2.594.727	2,6
Pernambuco	139.326	1.896.504	2,6
Ceará	147.103	1.689.943	2,3

Fonte: IBGE ([2014a]). Elaboração: SILVA, Maina Pirajá.

No entanto, apenas 15% dessas unidades locais de empresas, estão localizadas na região Nordeste do país (ano 2014). Elas ocupam quase 10 milhões de pessoas, porém, com baixos salários mensais comparados com a média do Brasil. Contudo, 64% dessas unidades de empresas do Nordeste estão localizadas em três estados: Bahia, Pernambuco e Ceará. Esses estados concentram 62% das pessoas ocupadas do Nordeste, tendo o Estado da Bahia o maior número de pessoas ocupadas e o Estado do Ceará se destaca por pagar o menor salário médio mensal (Tabela 5).

A grande maioria das unidades locais de empresas emprega até quatro pessoas, ou seja, são microempresas. Somente entre 0,9% e 1,3% delas empregam

⁸ Estão incluídas as indústrias.

100 ou mais de 500 pessoas. São as grandes empresas, tanto no Brasil, quanto no Nordeste e nos estados da Bahia, Pernambuco e Ceará.

Entre os setores de atividades, o setor de comércio e reparação de veículos automotores e motocicletas é o setor com maior volume de unidades locais de empresas e pessoas ocupadas em todas as escalas territoriais anteriormente citadas, com exceção da região Nordeste que é administração pública, defesa e seguridade social.

4.1.2 Análise das regiões metropolitanas de Salvador, Recife e Fortaleza

As maiores concentrações de empresas e pessoas ocupadas estão nas regiões metropolitanas em estudo e, mais especificamente, em suas metrópoles. Assim, as metrópoles Salvador, Recife e Fortaleza concentram juntas 29% das unidades locais de empresas e 37% das pessoas ocupadas de todo o Nordeste. A RM de Recife reúne o menor número de unidades de empresas das três regiões enquanto que as RMs de Salvador e Fortaleza não diferem muito em unidades locais, mas significativamente em pessoal ocupado (Tabela 6).

Tabela 6 – Unidades locais de empresas e pessoas ocupadas nas RMs em estudo - 2014

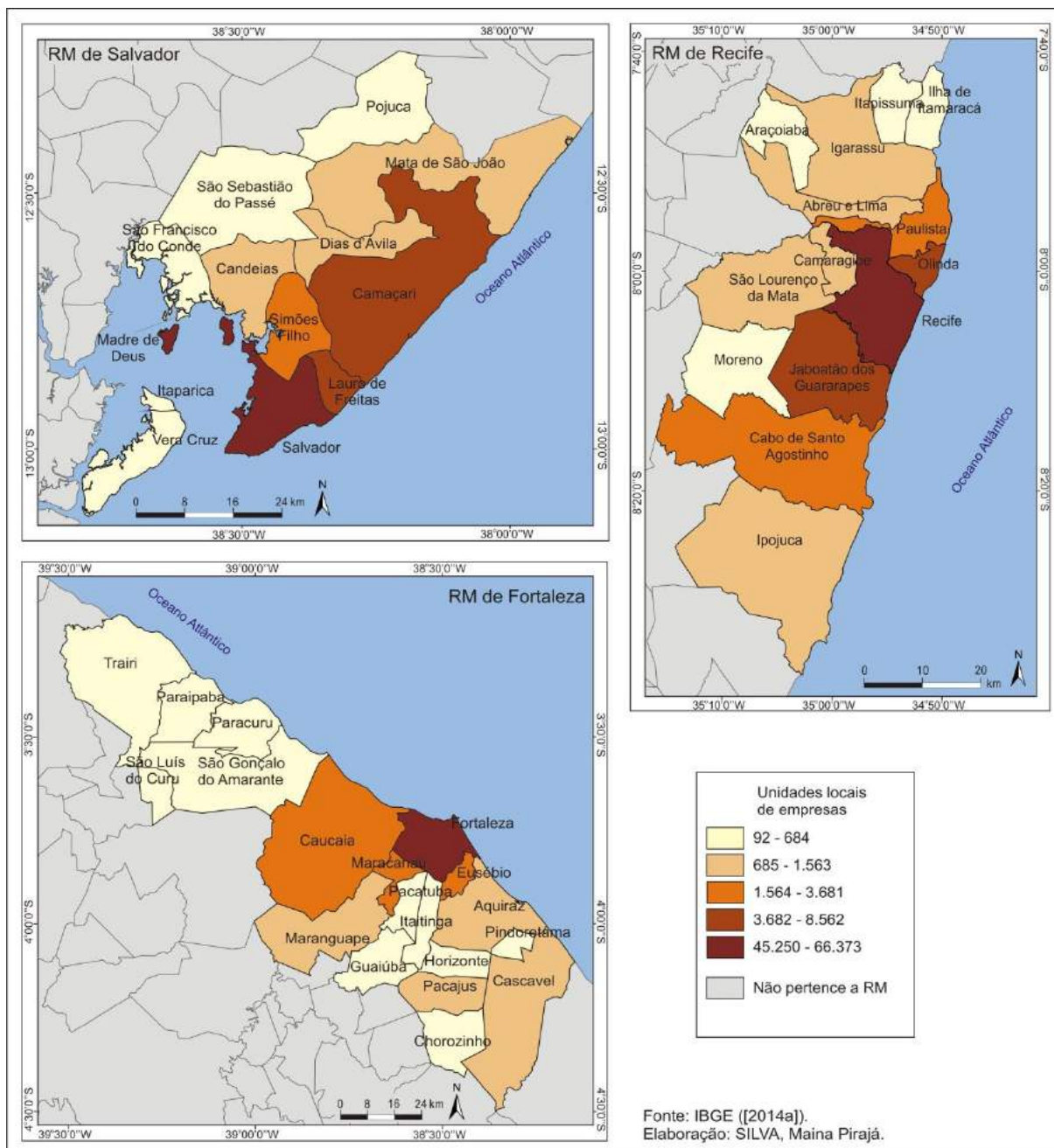
RMs	Unidades locais	Pessoal ocupado
RMS	84.001	1.281.867
RMR	73.099	1.244.890
RMF	84.098	1.174.043

Fonte: IBGE ([2014a]). Elaboração: SILVA, Maina Pirajá.

As metrópoles Salvador, Recife e Fortaleza concentram 74%, 62% e 79% das unidades locais de empresas nas suas respectivas regiões metropolitanas (ano 2014).

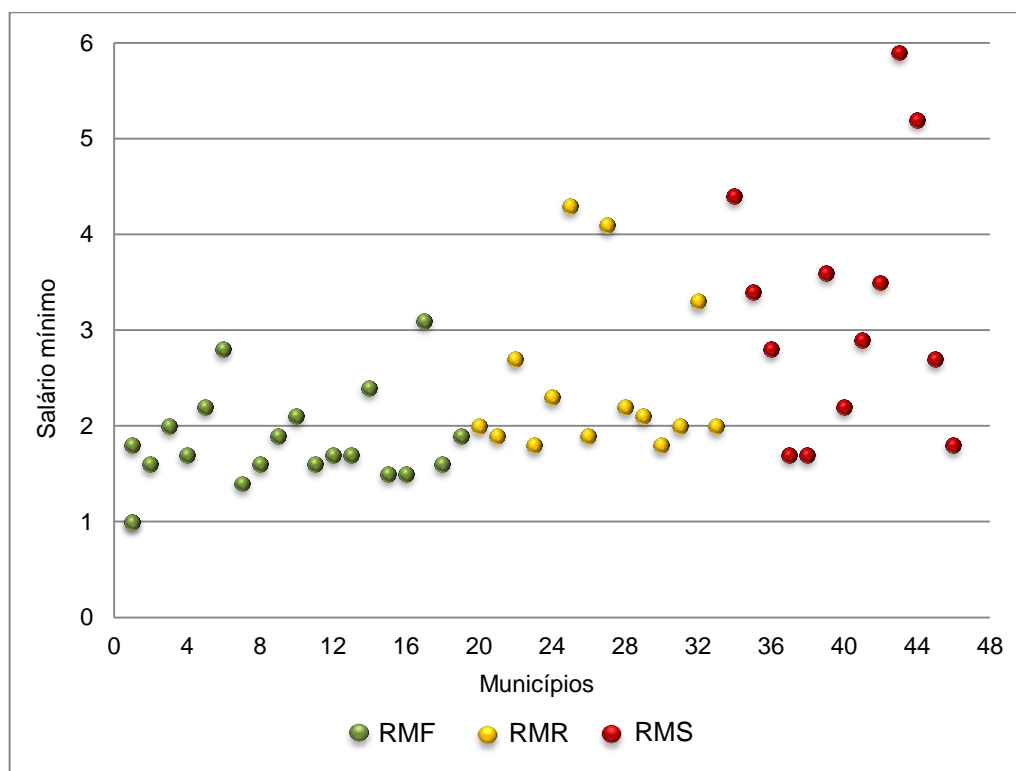
Nessas regiões, outros municípios também se destacam em relação às unidades locais de empresas, como Lauro de Freitas e Camaçari na RMS, e Jaboatão dos Guararapes e Olinda na RMR. Ressalta-se que na RMF há um maior distanciamento entre a metrópole e os outros municípios em relação ao número de unidades locais de empresas, evidenciando uma maior macrocefalia e maior número de municípios com pouca expressão dentro da região (Mapa 9).

Mapa 9 – Unidades locais de empresas nos municípios das RMs em estudo - 2014



Quanto ao salário médio mensal, o gráfico 11 mostra que os municípios da RM de Salvador pagam o salário médio mensal mais elevado que os das outras regiões metropolitanas, com destaque para São Francisco do Conde com média de 5,9 salários mínimos, valor bem mais alto do que é normalmente pago no Estado da Bahia. Por outro lado, ressalta-se que dez municípios da RM de Fortaleza oferecem os menores salários médios mensais, tendo Guaiúba com 1,4 salários mínimos mensais, o menor valor.

Gráfico 11 – Salários médios mensais nas unidades locais de empresas nos municípios das RMs em estudo - 2014



Fonte: IBGE ([2014a]). Elaboração: SILVA, Maina Pirajá.

Por conseguinte, o quadro 7 traz uma síntese dos destaques comparativos dos resultados encontrados na pesquisa. Dessa forma, fica evidente a maior macrocefalia e heterogeneidade na Região Metropolitana de Fortaleza em todas as variáveis analisadas e a maior homogeneidade entre os municípios na Região Metropolitana de Recife.

Quadro 7 – Comparação entre as RMs em estudo em relação aos resultados da análise das empresas

(continua)

RMS	RMR	RMF
RMS - maior número de pessoas ocupadas nas empresas comparando as três RMs em estudo	RMR - menor número de unidades de empresas comparando as três RMs em estudo	RMF - maior número de unidades de empresas comparando as três RMs em estudo
-	-	RMF - menor número de pessoas ocupadas nas empresas comparando as três RMs em estudo
Salvador - maior número de pessoas ocupadas nas empresas comparando as metrópoles em estudo	Recife - menor número de unidades de empresas e pessoas ocupadas comparando as metrópoles em estudo	Fortaleza - maior número de unidades de empresas comparando as metrópoles em estudo

Quadro 7 – Comparação entre as RMs em estudo em relação aos resultados da análise das empresas

(conclusão)

RMS	RMR	RMF
Salvador - concentra 74% das unidades de empresas de sua RM	Recife - concentra 62% das unidades de empresas de sua RM	Fortaleza - concentra 79% das unidades de empresas de sua RM
Destacam-se também na RMS Lauro de Freitas e Camaçari quanto ao maior número de empresas	Destacam-se também na RMR Jaboatão dos Guararapes e Olinda quanto ao maior número de empresas	-
Itaparica - menor número de empresas de sua RM	Araçoiaba - menor número de empresas de sua RM	Guaiúba - menor número de empresas de sua RM
RMS - seus municípios têm o salário médio mensal mais elevado comparando as três RMs em estudo	-	RMF - seus municípios têm o salário médio mensal mais baixo comparando as três RMs em estudo
-	RMR - mais homogênea em relação às unidades de empresas e indústrias, pessoas ocupadas e salários comparando as três RMs em estudo	RMF - mais macrocefálica e heterogênea em relação às unidades de empresas e indústrias, pessoas ocupadas e salários comparando as três RMs em estudo

Elaboração: SILVA, Maina Pirajá.

4.2 GRANDES EMPRESAS, EMPRESAS DE ALTO CRESCIMENTO E GAZELAS

Para a análise das grandes empresas, foram empregados os mesmos critérios de classificação que o IBGE utiliza para o porte das empresas, ou seja, para ser uma indústria de grande porte, a mesma precisa ter mais de 500 empregados, e para ser uma grande empresa de serviço e comércio, ela precisa ter mais de 100 empregados.

Segundo a definição, as empresas de alto crescimento são aquelas que aumentaram em 20% a.a. o seu número de empregados por um período de três anos. As empresas gazelas, por sua vez, são empresas jovens de alto crescimento com até cinco ou oito anos de idade. Porém o IBGE trabalhou apenas com as empresas de até oito anos.

4.2.1 Análise das grandes empresas⁹

As grandes empresas estão espalhadas pelo Brasil, mas concentradas em poucos lugares. O país apresenta 39.511 unidades locais de grandes empresas em 2014, com um crescimento de 42% com relação ao ano de 2006 que registrou 27.903 unidades.

⁹ Estão incluídas as grandes indústrias.

A região Nordeste concentra, em 2014, 20% das unidades locais de grandes empresas do Brasil, sendo que 58% dessas unidades estão nos estados da Bahia (com maior número), seguidos do Ceará e Pernambuco.

Com relação aos setores de atividades, tanto a região Nordeste, quanto os estados anteriormente citados, têm o maior número de unidades de grandes empresas no setor de administração pública, defesa e seguridade social.

No entanto, nas regiões metropolitanas em estudo, a RM de Salvador concentra 49% das grandes empresas do seu estado, valor esse bem menor do que o da RM de Fortaleza que concentra 74% e da RM de Recife que abrange 64% das grandes empresas dos seus estados.

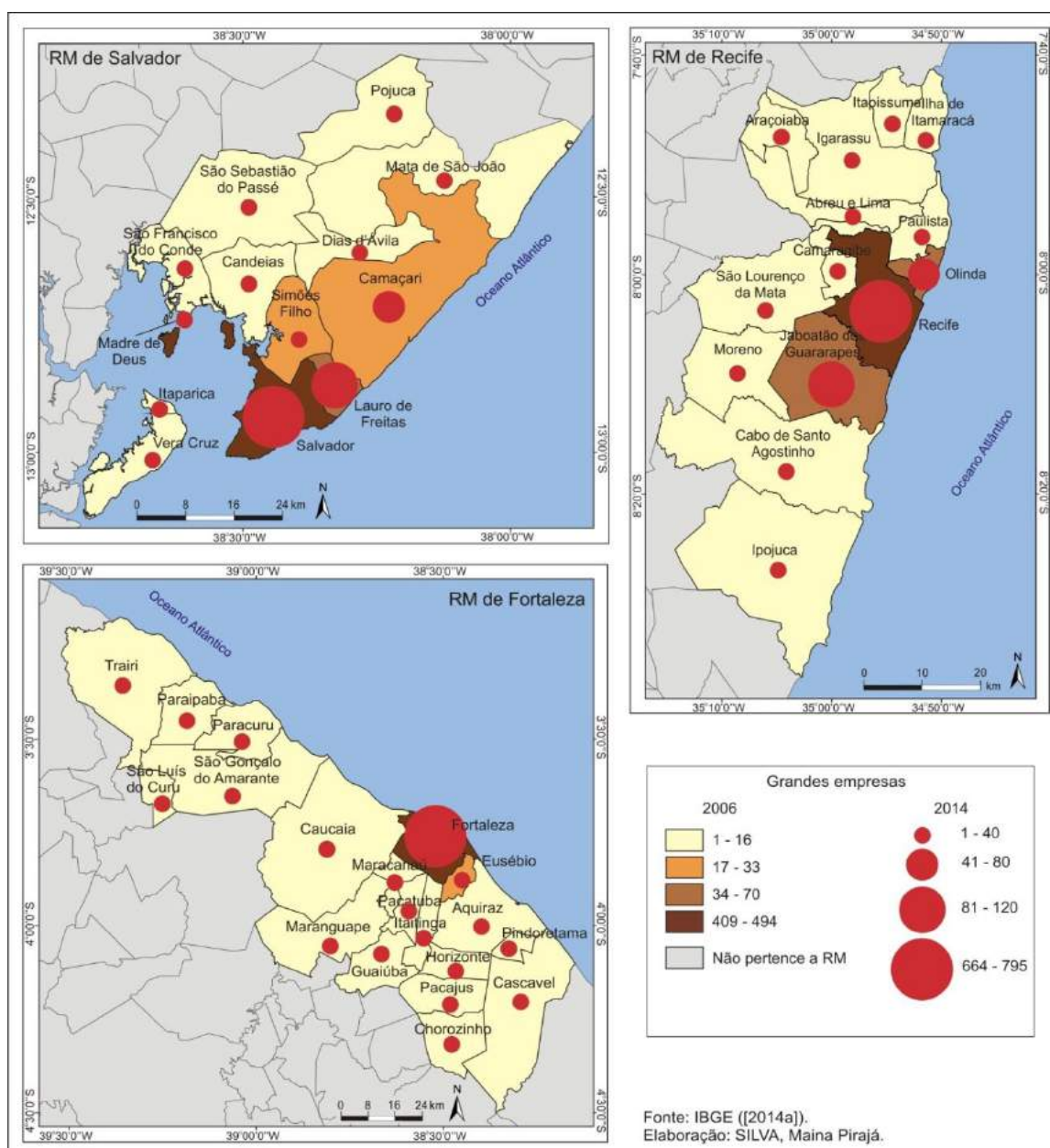
Na análise inter e intrametropolitana, os dados mostraram que, em 2006, as metrópoles Salvador, Fortaleza e Recife reuniam o maior número de grandes empresas, ou seja, 494, 483 e 409 grandes empresas, respectivamente. Entretanto, em 2014, Fortaleza passa Salvador, centralizando agora 795 grandes empresas, com 65% de crescimento nesses oito anos. Salvador tinha no mesmo ano, 669 grandes empresas, com crescimento de 35% e Recife 664 unidades e crescimento de 62%. Assim, o maior crescimento de grandes empresas se registrou em Fortaleza.

A Região Metropolitana de Fortaleza é que tem a maior distância entre a metrópole e outros municípios da região em relação ao número de grandes empresas. Nota-se o total vazio na região em 2006, com Fortaleza concentrando 83% das grandes empresas da sua região metropolitana, o que não muda muito em 2014, centralizando agora 82%. Existe, assim, a forte concentração das grandes empresas em Fortaleza enquanto que nenhum outro município da RM se destaca significativamente (Mapa 10).

Na Região Metropolitana de Salvador, a metrópole reunia 74% das grandes empresas em 2006 enquanto que esse percentual cai em 2014 para 73%. Nesse ano, Lauro de Freitas e Camaçari são os municípios que mais se destacam na região (Mapa 10).

No entanto, com menor percentual entre as regiões, a metrópole Recife abrangia 67% das grandes empresas em 2006, aumentando para 69% em 2014. Nos dois referidos anos se destacam na região metropolitana os municípios de Olinda e Jaboatão dos Guararapes (Mapa 10).

Mapa 10 – Unidades locais de grandes empresas nos municípios das RMs em estudo - 2006 e 2014

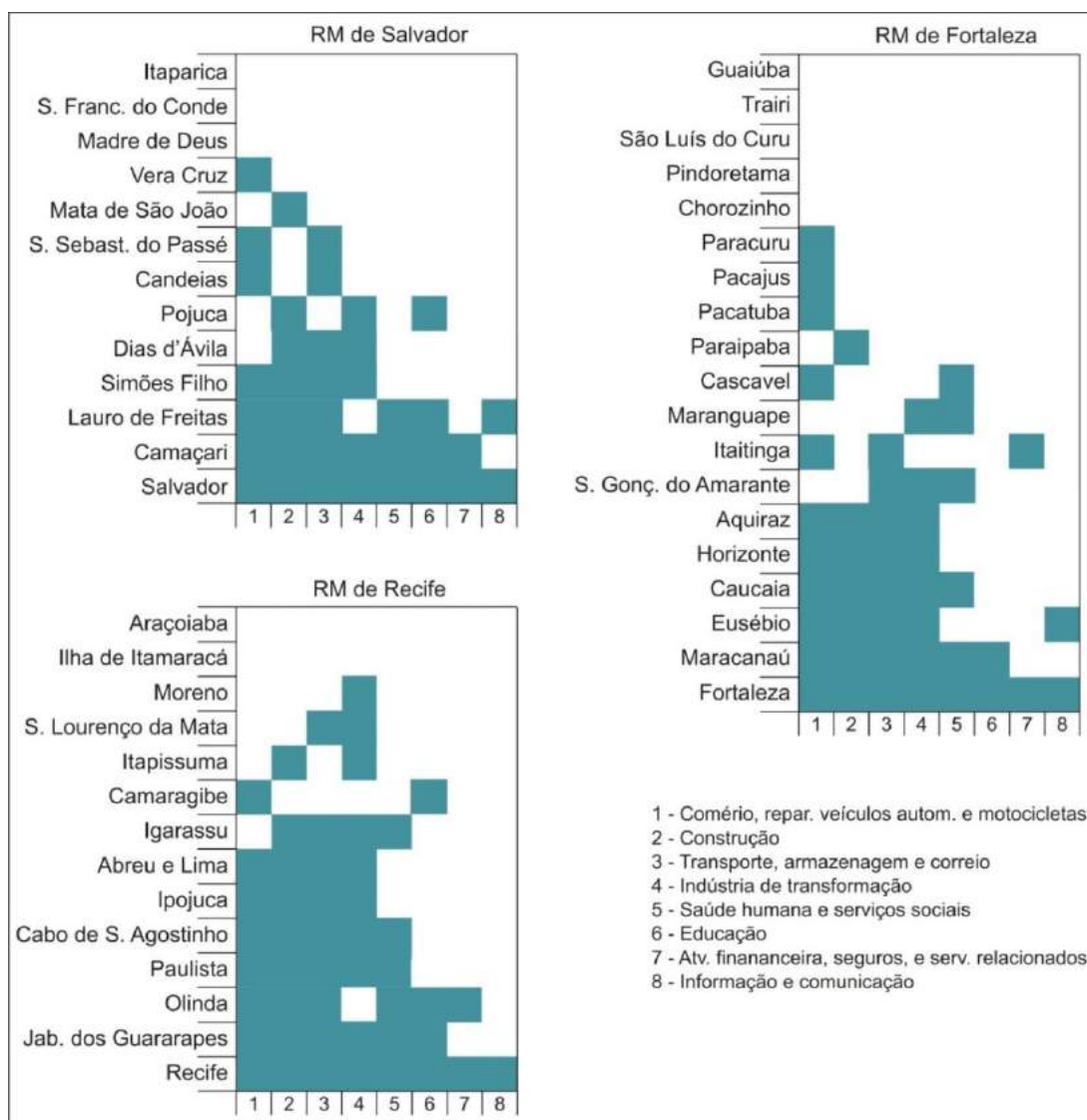


Os setores de atividades dessas grandes empresas são bem diferenciados e, em todos os setores, a maioria das grandes empresas está nas metrópoles. Dos oito setores de atividades trabalhados na pesquisa, Fortaleza se sobressai por ter maior número de grandes empresas em cinco setores de atividades e Salvador três setores (ano 2014).

No gráfico 12, observa-se que as grandes empresas segundo os setores de atividades nos municípios das RMs são dos setores de comércio, reparação de veículos automotores e motocicletas, construção e transporte, armazenagem e

correio distribuídos em sete municípios da RMS, indústrias de transformação em dez municípios da RMR e comércio, reparação de veículos automotores e motocicletas também em onze municípios da RMF.

Gráfico 12 – Grandes empresas por setores de atividades nos municípios das RMs em estudo - 2014¹⁰



Fonte: IBGE ([2014a]). Elaboração: SILVA, Maina Pirajá.

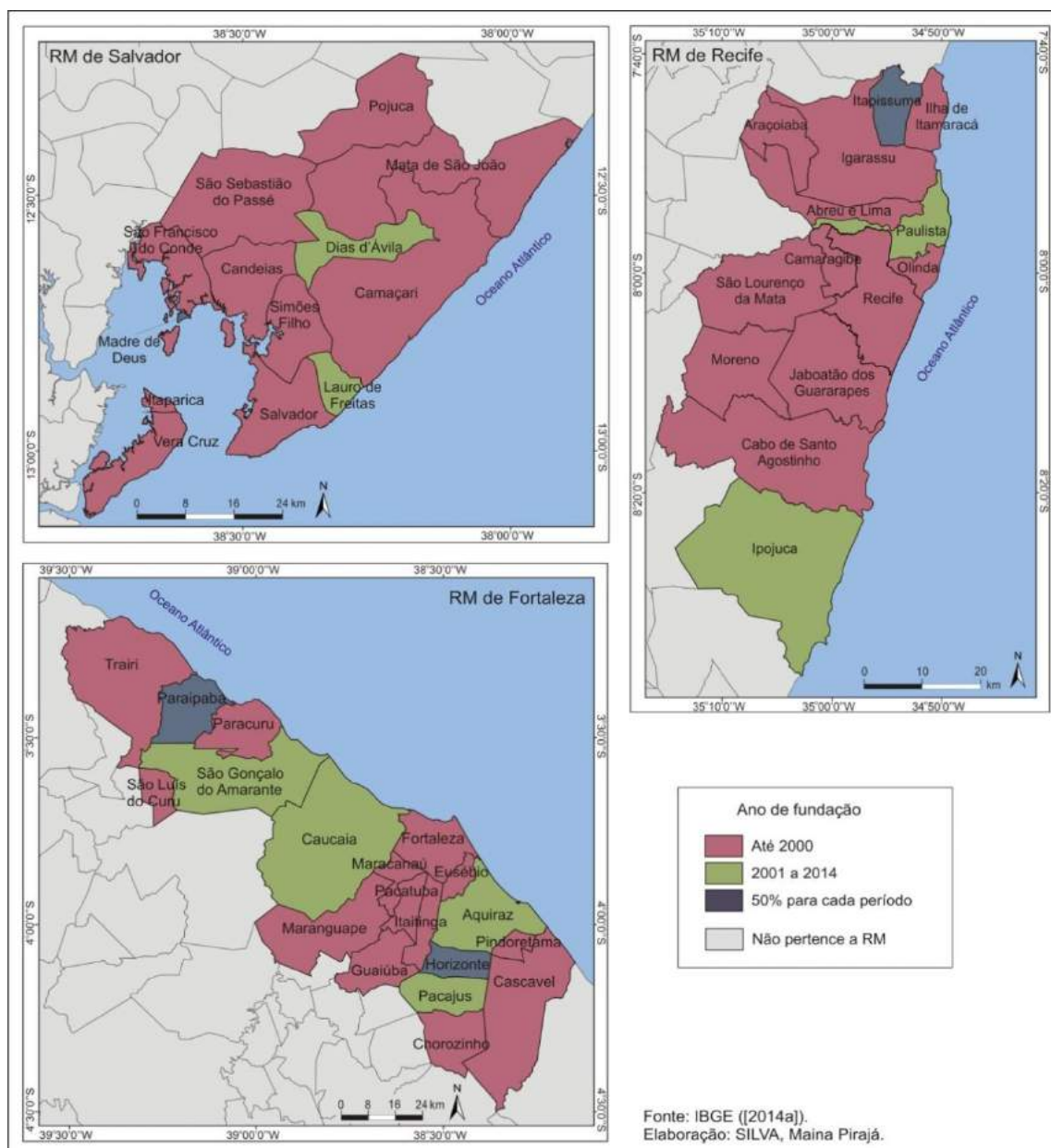
Ainda nesse sentido, outros municípios se sobressaem nas RMs: Jaboatão dos Guararapes e Olinda na RMR, Camaçari na RMS e Maracanaú na RMF. Por outro lado, três municípios da RMS não têm nenhuma grande empresa nesses setores de atividades, na RMR são dois e na RMF cinco municípios (Gráfico 12).

¹⁰ Com base na metodologia de Palomaki (1964), o gráfico mostra a existência ou não de grandes empresas por setores de atividades trabalhados na pesquisa em cada município.

Existem também alguns municípios em cada RM com somente uma empresa de grande porte.

Analisando o período de fundação dessas grandes empresas existentes no ano de 2014, constatou-se que na Região Metropolitana de Salvador predominam¹¹ grandes empresas que foram criadas até os anos 2000, ou seja, empresas mais antigas. Apenas nos municípios de Lauro de Freitas e Dias d'Ávila predominam grandes empresas mais jovens, criadas em 2001 a 2014 (Mapa 11).

Mapa 11 – Ano de fundação da maioria das grandes empresas nos municípios das RMs em estudo - 2014



¹¹ Acima de 50% das grandes empresas.

Assim como em Salvador, na Região Metropolitana de Recife predominam grandes empresas que foram criadas até os anos 2000. Somente em Paulista e Ipojuca predominam grandes empresas criadas entre 2001 a 2014, e em Itapissuma, predominam grandes empresas dos dois períodos.

Porém, na Região Metropolitana de Fortaleza, em 13 municípios predominam grandes empresas que foram criadas até os anos 2000, em quatro municípios predominam grandes empresas criadas entre 2001 a 2014, e em Paraipaba e Horizonte predominam grandes empresas dos dois períodos.

Um quadro síntese comparativo dos maiores destaques considerando os resultados encontrados na pesquisa, é apresentado no quadro 8.

Quadro 8 – Comparação entre as RMs em estudo em relação aos resultados da análise das grandes empresas

RMS	RMR	RMF
RMS - concentra 49% das grandes empresas da Bahia	RMR - concentra 64% das grandes empresas de Pernambuco	RMF - concentra 74% das grandes empresas do Ceará
RMS - menor número de grandes empresas comparando as três RMs em estudo	-	RMF - maior número de grandes empresas comparando as três RMs em estudo
-	Recife - menor número de grandes empresas comparando as metrópoles em estudo	Fortaleza - maior número de grandes empresas comparando as metrópoles em estudo
Salvador - menor crescimento comparando as metrópoles em estudo	-	Fortaleza - maior crescimento comparando as metrópoles em estudo
Salvador - concentra 73% das grandes empresas de sua RM	Recife - concentra 69% das grandes empresas de sua RM	Fortaleza - concentra 82% das grandes empresas de sua RM
Salvador - maior número de empresas em três setores de atividades comparando as metrópoles em estudo	-	Fortaleza - maior número de grandes empresas em cinco setores de atividades comparando as metrópoles em estudo
Destaca-se também na RMS Lauro de Freitas quanto ao maior número de grandes empresas em 2014	Destaca-se também na RMR Jaboatão dos Guararapes quanto ao maior número de grandes empresas em 2014	Destaca-se também na RMF Maracanaú quanto ao maior número de grandes empresas em 2014
RMS - três municípios não têm nenhuma grande empresa nos setores de atividade trabalhados	RMR - dois municípios não têm nenhuma grande empresa nos setores de atividade trabalhados	RMR - cinco municípios não têm nenhuma grande empresa nos setores de atividade trabalhados
RMS - em dois municípios predominam grandes empresas mais nova	RMR - em dois municípios predominam grandes empresas mais nova	RMF - em quatro municípios predominam grandes empresas mais nova
-	RMR - mais homogênea em relação às grandes empresas comparando as três RMs em estudo	RMF - mais macrocefálica e heterogênea em relação às grandes empresas comparando as três RMs em estudo

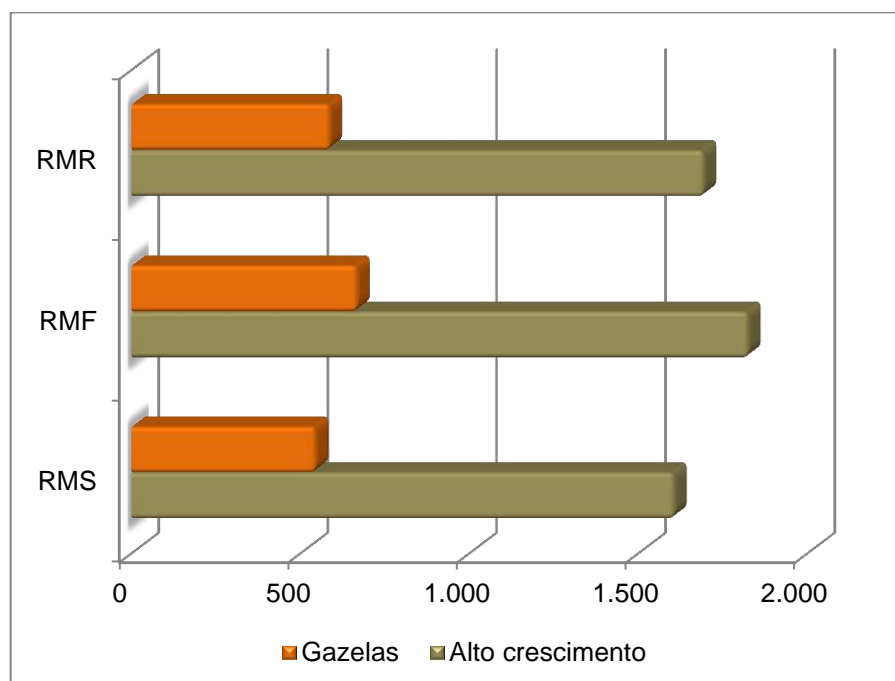
Elaboração: SILVA, Maina Pirajá.

Dessa forma, foi mostrado que as metrópoles tendem a diminuir, aos poucos, a concentração das grandes empresas em seu território e estão começando a deslocalização de suas grandes empresas para cidades médias em suas regiões metropolitanas. Este processo é mais avançado na Região Metropolitana de Recife, seguida da Região Metropolitana de Salvador. Já a Região Metropolitana de Fortaleza, sendo a mais macrocefálica das três regiões, é a que está mais atrasada no sentido da descentralização das suas empresas.

4.2.2 Análise das empresas de alto crescimento e gazelas

Na análise das empresas de alto crescimento e empresas gazelas em 2013 (último ano disponível no IBGE), constata-se que a Região Metropolitana de Fortaleza dispõe do maior número dos dois tipos de empresas e a Região Metropolitana de Salvador do menor número (Gráfico 13).

Gráfico 13 – Número de empresas de alto crescimento e empresas gazelas nas RMs em estudo - 2013

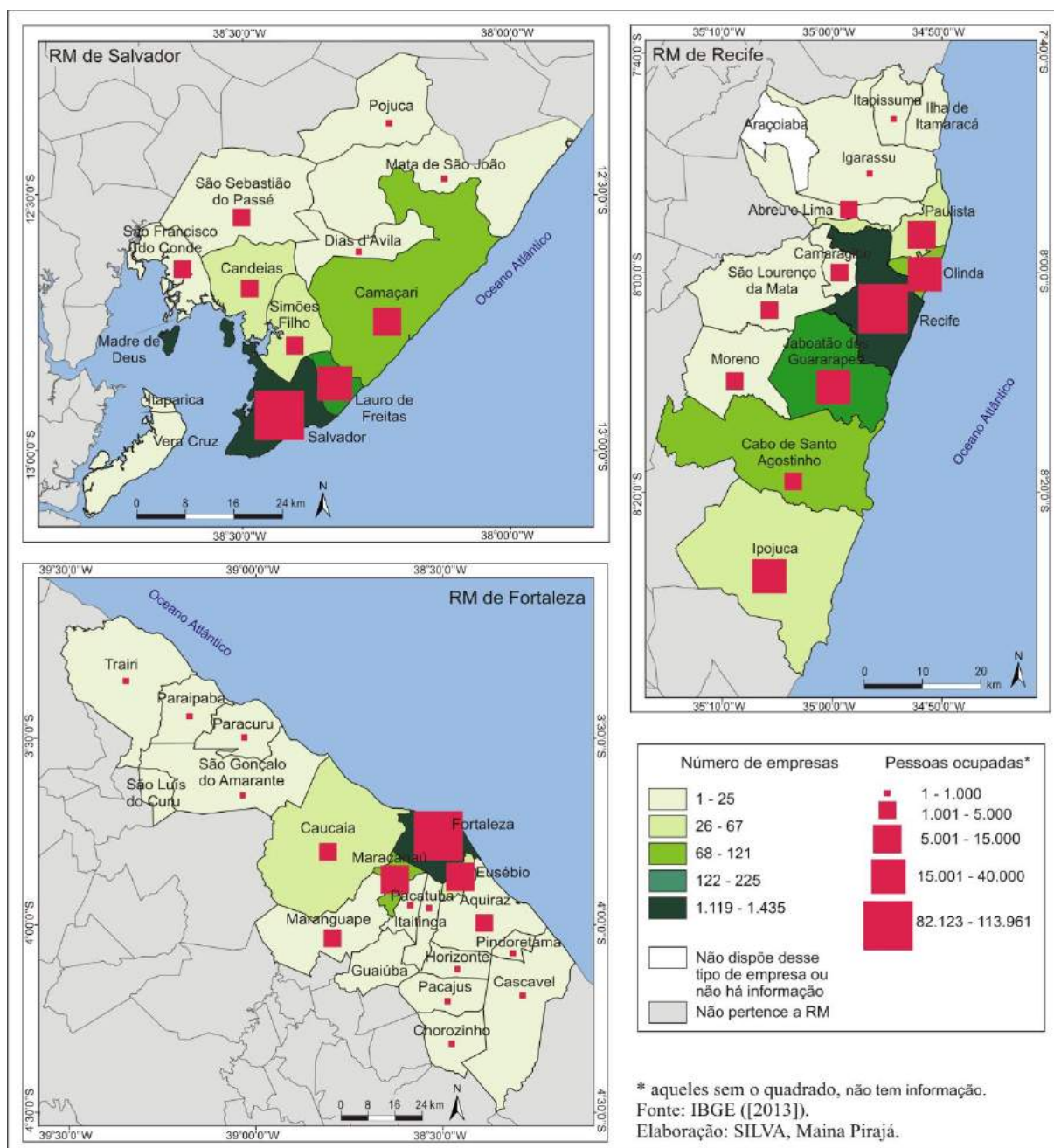


Fonte: IBGE ([2013]). Elaboração: SILVA, Maina Pirajá.

Fortaleza é a metrópole da RMF onde se localiza a maioria das empresas de alto crescimento com 79% e 78% das pessoas ocupadas. Na RMF se destaca ainda

Maracanaú com relação ao número de empresas. Com relação ao número de pessoas ocupadas, Eusébio e novamente Maracanaú se sobressaem (Mapa 12).

Mapa 12 – Número de empresas e pessoas ocupadas em empresas de alto crescimento nos municípios das RMs em estudo - 2013



A metrópole da Região Metropolitana de Salvador concentra 70% das empresas de alto crescimento e 65% das pessoas ocupadas. O município de Lauro de Freitas também se destaca na região com relação às duas variáveis.

Na Região Metropolitana de Recife, a metrópole abrange menor percentual do que as outras regiões pesquisadas, com 66% das empresas e 51% das pessoas ocupadas. Com exceção da metrópole, o maior número de empresas de alto crescimento está no município de Jaboatão dos Guararapes e de pessoas ocupadas nos municípios de Ipojuca, Olinda, e novamente Jaboatão dos Guararapes. Ipojuca, no sul da RM, registra um grande número de pessoas ocupadas, mas um pequeno número de empresas, local onde estão as empresas mais dinâmicas da região.

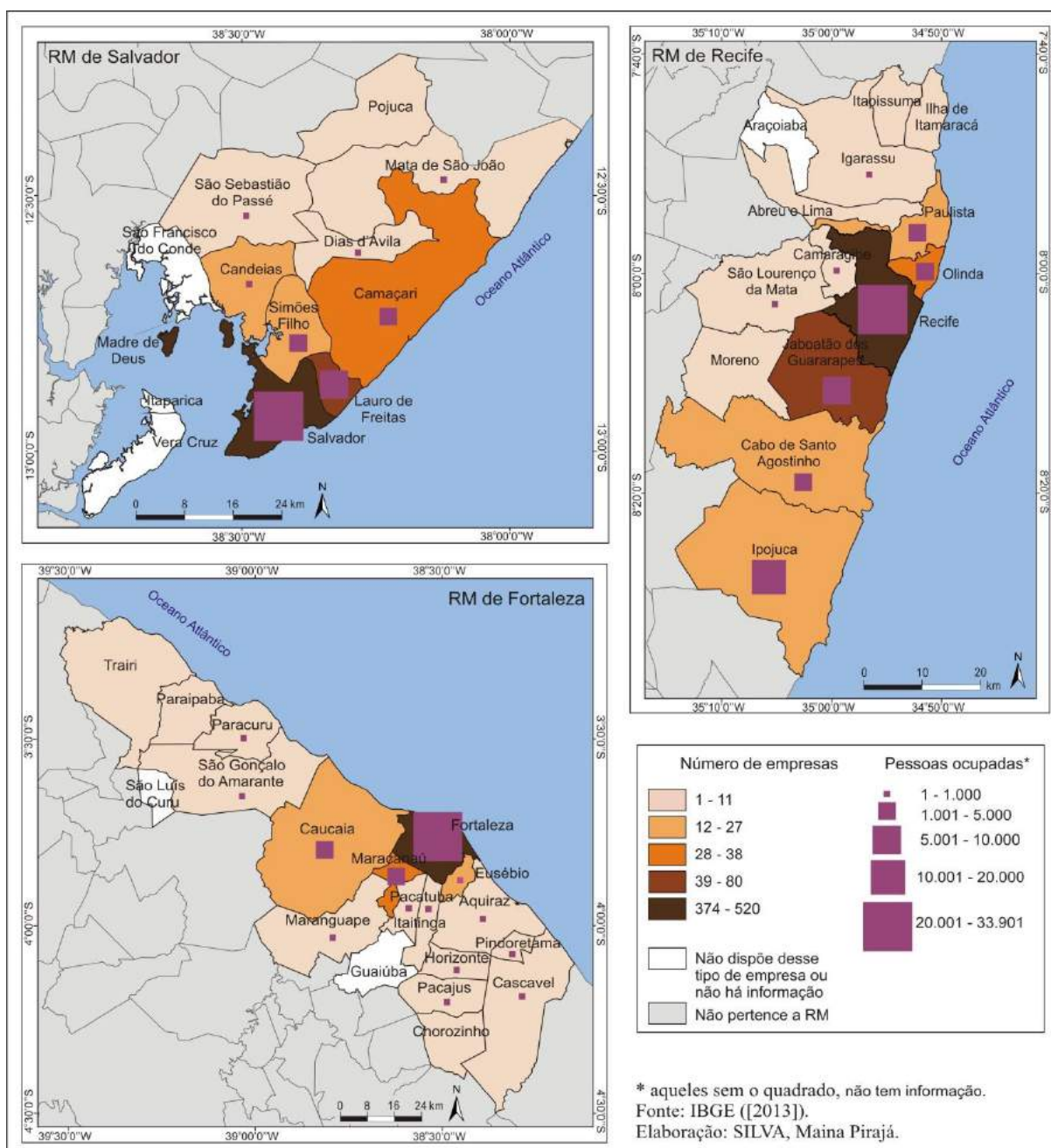
Quanto às empresas gazelas, pode ser observado que há muito menos empresas desse tipo nos municípios, apesar de sua organização espacial ser parecida com as empresas de alto crescimento. A maioria dessas empresas está nas metrópoles. São 78% em Fortaleza, com 81% das pessoas ocupadas nelas, 66% em Recife, com 51% de pessoas ocupadas e 69% em Salvador, com 76% de pessoas ocupadas.

Se sobressai também, na RMF, o município de Maracanaú em relação ao número de empresas gazelas, na RMR, o município de Jaboatão dos Guararapes e na RMS, Lauro de Freitas (Mapa 13).

Em decorrência dos resultados apresentados, foi criado novamente um quadro síntese que compara as regiões metropolitanas em estudo em relação às empresas de alto crescimento e gazelas (Quadro 9).

Portanto, o que foi exposto mostra que, assim como as grandes empresas, as empresas de alto crescimento e empresas gazelas estão altamente concentradas nas metrópoles, estando essas isoladas no topo da hierarquia urbana, e apenas algumas cidades médias destacam-se nas regiões metropolitanas estudadas. Ressalta-se ainda a maior macrocefalia e heterogeneidade da localização das grandes empresas, empresas de alto crescimento e gazelas na Região Metropolitana de Fortaleza e a relativa maior homogeneidade entre os municípios da Região Metropolitana de Recife.

Mapa 13 – Número de empresas e pessoas ocupadas em empresas gazelas nos municípios das RMs em estudo - 2013



Quadro 9 – Comparação entre as RMs em estudo em relação aos resultados da análise das empresas de alto crescimento e gazelas

	RMS	RMR	RMF
Empresas de alto crescimento	RMS - menor número de empresas de alto crescimento comparando as três RMs em estudo	-	RMF - maior número de empresas de alto crescimento comparando as três RMs em estudo
	-	RMR - maior número de pessoas ocupadas em empresas de alto crescimento comparando as três RMs em estudo	RMF - menor número de pessoas ocupadas em empresas de alto crescimento comparando as três RMs em estudo
	Salvador - concentra 70% das empresas de alto crescimento da sua RM	Recife - concentra 66% das empresas de alto crescimento da sua RM	Fortaleza - concentra 79% das empresas de alto crescimento da sua RM
	Salvador - concentra 65% das pessoas ocupadas nas empresas de alto crescimento da sua RM	Recife - concentra 51% das pessoas ocupadas nas empresas de alto crescimento da sua RM	Fortaleza - concentra 78% das pessoas ocupadas nas empresas de alto crescimento da sua RM
	Destaca-se ainda Lauro de Freitas quanto ao maior número de empresas de alto crescimento e pessoas ocupadas da sua RM	Destaca-se ainda Jaboatão dos Guararapes quanto ao maior número de empresas de alto crescimento da sua RM	Destaca-se ainda Maracanaú quanto ao maior número de empresas de alto crescimento da sua RM
	-	RMR - mais homogênea em relação às empresas de alto crescimento comparando as três RMs em estudo	RMF - mais macrocefálica e heterogênea em relação às empresas de alto crescimento comparando as três RMs em estudo
	-	-	RMF - maior número de empresas gazelas comparando as três RMs em estudo
Empresas gazelas	RMS - menor número de pessoas ocupadas em empresas gazelas comparando as três RMs em estudo	RMR - maior número de pessoas ocupadas em empresas gazelas comparando as três RMs em estudo	-
	Salvador - concentra 69% das empresas gazelas da sua RM	Recife - concentra 66% das empresas gazelas da sua RM	Fortaleza - concentra 78% das empresas gazelas da sua RM
	Salvador - concentra 76% das pessoas ocupadas em empresas gazelas da sua RM	Recife - concentra 51% das pessoas ocupadas em empresas gazelas da sua RM	Fortaleza - concentra 81% das pessoas ocupadas em empresas gazelas da sua RM
	Destaca-se ainda Lauro de Freitas quanto ao maior número de empresas gazelas da sua RM	Destacam-se ainda Jaboatão dos Guararapes quanto ao maior número de empresas gazelas da sua RM	Destaca-se ainda Maracanaú quanto ao maior número de empresas gazelas da sua RM
	-	RMR - mais homogênea em relação às empresas gazelas comparando as três RMs em estudo	RMF - mais macrocefálica e heterogênea em relação às empresas gazelas comparando as três RMs em estudo
	-	-	-

Elaboração: SILVA, Maina Pirajá.

4.3 SEDES DAS MAIORES E MELHORES EMPRESAS

As maiores e melhores empresas estão espalhadas pelo mundo, mas assim como no Brasil, elas estão concentradas em poucos locais. Das 20 maiores empresas do mundo, em 2013, seis têm suas sedes nos Estados Unidos, três na China e Alemanha, e duas na França.

Quanto à nacionalidade dessas grandes empresas, das 500 maiores do mundo, 150 companhias são da Europa, 128 dos Estados Unidos, 95 da China e 57 do Japão (EXAME, 2014b). A PETROBRAS, maior empresa do Brasil, se encontrava na 28ª posição entre as maiores empresas do mundo em 2014, já aparecendo cinco posições abaixo do *ranking* de 2013 e, provavelmente, cairá drasticamente por causa dos últimos escândalos de corrupção. A segunda maior empresa do Brasil é o Banco do Brasil que estava, em 2014, na 125ª posição entre as maiores empresas do mundo, sendo que, em 2013, se encontrava na 88ª posição (VAZ, 2016). Hoje o Itaú é o maior banco do país, passando o Banco do Brasil.

No trabalho de tese, foram analisadas as sedes das maiores e melhores empresas do país. Os dados foram da revista Exame (2014a) que classificou 1.243 maiores e melhores em empresas em vendas do Brasil de diferentes setores de atividades, referente ao ano de 2014.

Assim, os resultados indicaram que das 1.243 empresas, apenas 90 têm suas sedes no Nordeste, distribuídas nos nove estados da região.

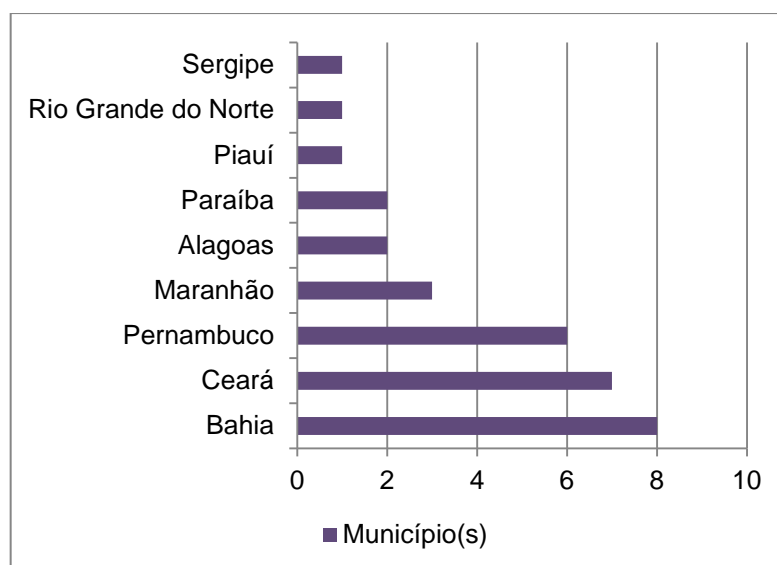
O Estado da Bahia apresentou o maior número de sedes, concentrando 26 empresas, seguidos dos estados do Ceará e Pernambuco com 22 e 21 empresas, respectivamente. Portanto, os três estados aglomeram 77% das sedes das maiores e melhores empresas do Nordeste.

Essas sedes estão reunidas em 31 municípios do Nordeste. O Estado da Bahia novamente reúne o maior número, apresentando sedes em oito municípios, Ceará em sete e Pernambuco em seis municípios. Os outros seis estados do Nordeste apresentam, em conjunto, sedes em dez municípios (Gráfico 14). Destaca-se, assim, a grande concentração das sedes nos estados da Bahia, Ceará e Pernambuco.

Dos 31 municípios com sedes de empresas, 22 são metropolitanos, reunidos em oito regiões metropolitanas e uma RIDE. As sedes dessas empresas estão concentradas, em sua maioria, apenas nos municípios núcleos dessas regiões.

Em outra escala de análise mais detalhada, verifica-se que 63 das maiores e melhores empresas em venda no Nordeste, de um total de 90, estão nas regiões metropolitanas de Salvador, Recife e Fortaleza, o que equivale a 70% do total da região Nordeste.

Gráfico 14 – Número de municípios que apresentam sedes das maiores e melhores empresas por estados do Nordeste - 2014



Fonte: Exame (2014a). Elaboração: SILVA, Maina Pirajá.

A Região Metropolitana de Salvador abrange 23 sedes de empresas (maior número entre as RMs), apresentando sedes em cinco municípios (Mapa 14). Nota-se no referido mapa e na tabela 7 (apêndice C) que a metrópole Salvador concentra 13 sedes. Estas estão reunidas, principalmente, nos bairros da Pituba e Caminho das Árvores, e em alguns bairros cortados pela Avenida Paralela.

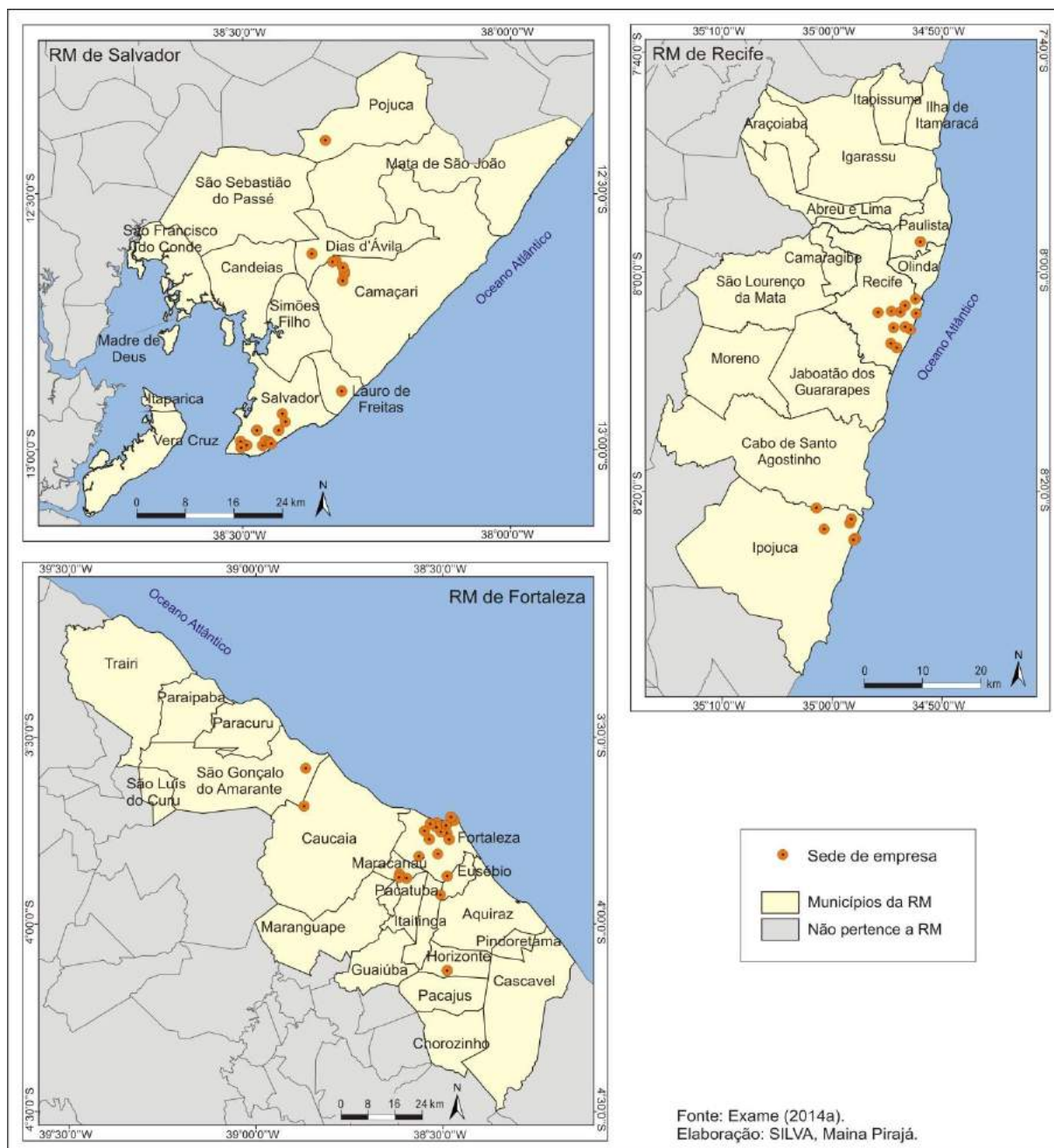
O segundo município com maior número é Camaçari com sete sedes, todas localizadas no Complexo Industrial de Camaçari (CIC). Além desses municípios citados, Lauro de Freitas, Pojuca e Dias d'Ávila contêm uma sede. Essas empresas possuem o controle administrativo de nacionalidade brasileira, panamenha, italiana, espanhola e cingapuriana (Tabela 7, em apêndice C).

A Suzano, empresa do setor de papel e celulose, é a maior empresa entre as três regiões metropolitanas analisadas, encontrando-se, em 2014, em 68º lugar no *ranking* do Brasil e 3º lugar no *ranking* da região Nordeste.

Na Região Metropolitana de Recife estão concentradas, em quatro municípios, 19 sedes das maiores e melhores empresas do país, sendo este o menor número entre as regiões metropolitanas estudadas (Mapa 14 e Tabela 8, em apêndice C). A metrópole Recife concentra 13 sedes. Estas empresas estão agrupadas em bairros próximos, sobretudo entre os bairros de Pina, Boa Viagem e Imbiribeira. O município de Ipojuca vem em segundo lugar com quatro sedes, todas

localizadas no Complexo Industrial e Portuário de Suape (CIPS). Os municípios de Cabo de Santo Agostinho e Paulista têm também uma empresa. Essas empresas têm controle, além de brasileiro, português, estadunidense e norueguês, o que pode ser evidenciado na tabela 8 (Apêndice C).

Mapa 14 – Localização das maiores e melhores empresas do país com sede nos municípios das RMs em estudo - 2014



A maior empresa com sede nessa região é a Companhia Energética de Pernambuco (CELPE), estatal, do setor de energia, ranqueada em 8º lugar no Nordeste e 146º lugar no Brasil. Segundo a CELPE ([2016]), a empresa possui uma área de influência de 184 municípios, além do distrito de Fernando de Noronha e à cidade de Pedras do Fogo na Paraíba.

Na Região Metropolitana de Fortaleza localizam-se 21 sedes de empresas em seis municípios (maior número entre as RMs) (Mapa 14 e Tabela 9, em apêndice C). A metrópole concentra também, como Salvador e Recife, sedes de 13 empresas situadas, principalmente, nos bairros próximos – Aldeota, Centro, Dionísio Torres, Damas e José Bonifácio. O município de Maracanaú contém três sedes em seu Parque Industrial, Eusébio apresenta duas sedes e São Gonçalo do Amarante, Caucaia e Horizonte uma sede. Essas empresas são de nacionalidade brasileira, italiana e australiana.

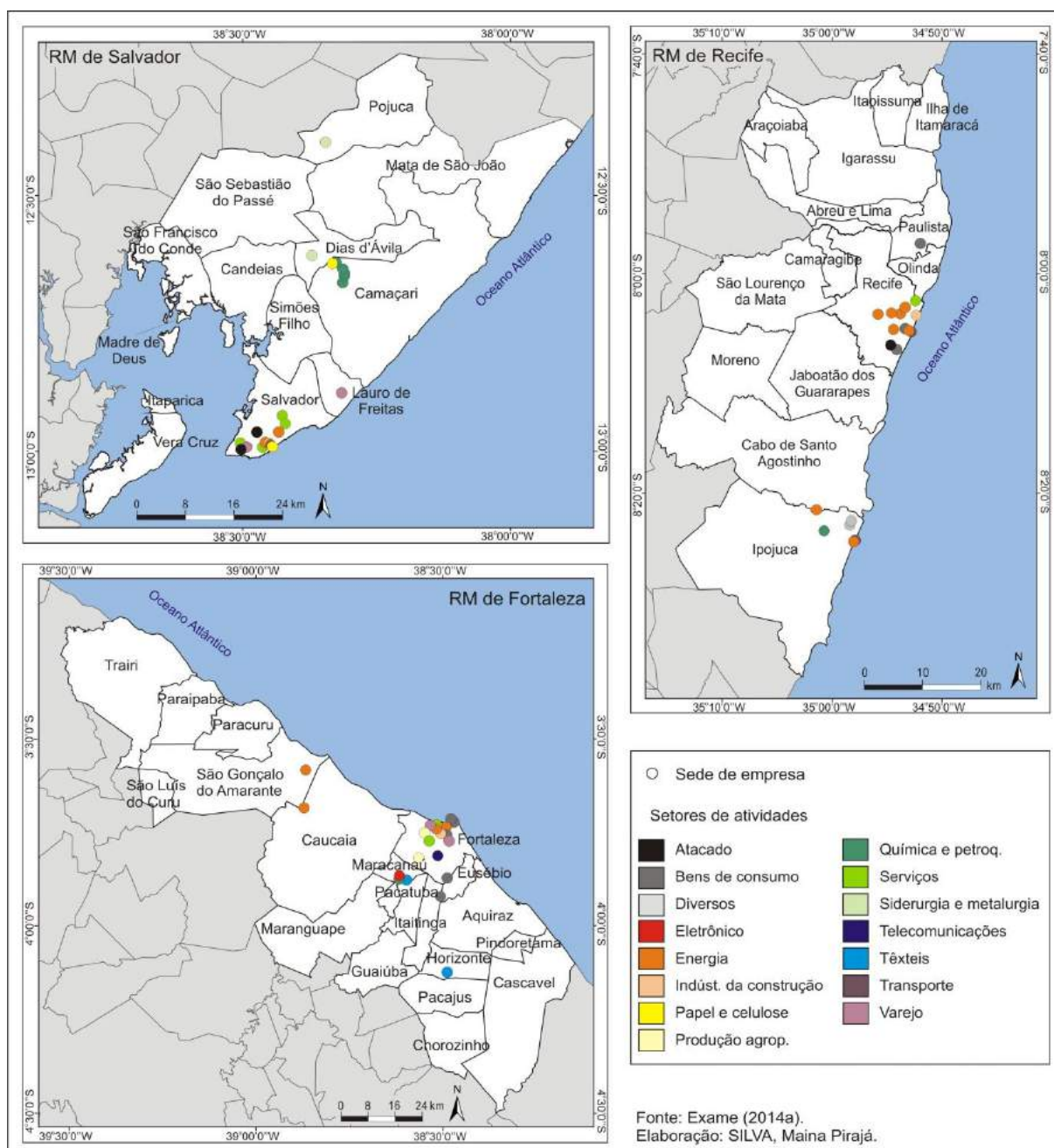
A maior empresa da região é a M. Dias Branco, do setor de bens de consumo, que é a maior fabricante e de vendas de biscoito e massas. Diferentemente das outras regiões, sua sede não fica na metrópole, mas em um município limítrofe, Eusébio.

Na análise dos setores de atividades, se destaca o de energia nas regiões metropolitanas. Assim, na RMR localizam-se oito sedes de empresas (Mapa 15), dentre elas a Companhia Hidroelétrica do São Francisco (CHESF), uma das maiores concessionárias de eletricidade do Brasil, com área de influência que abrange toda a região Nordeste.

Oito empresas do setor de bens de consumo têm suas sedes nas RMs. Cinco destas sedes foram instaladas na RMF, com destaque para a empresa M. Dias Branco, já citada anteriormente, e a Norsa que é um dos quinze maiores fabricantes do Sistema Coca-Cola do mundo.

Outros setores com grande peso nas regiões são o setor de serviços e o setor químico e petroquímico, ambos com sete sedes nas RMs em conjunto, com maior peso na RMS, com quatro e cinco sedes, respectivamente. No setor de serviço tem evidência a estatal Empresa Baiana de Águas e Saneamento (EMBASA). O setor químico e petroquímico concentra-se no município de Camaçari, em seu complexo industrial, com ênfase para a Braskem Petroquímica que é a maior produtora de resinas termoplásticas nas Américas e líder mundial de biopolímeros (BRASKEM, [2016]).

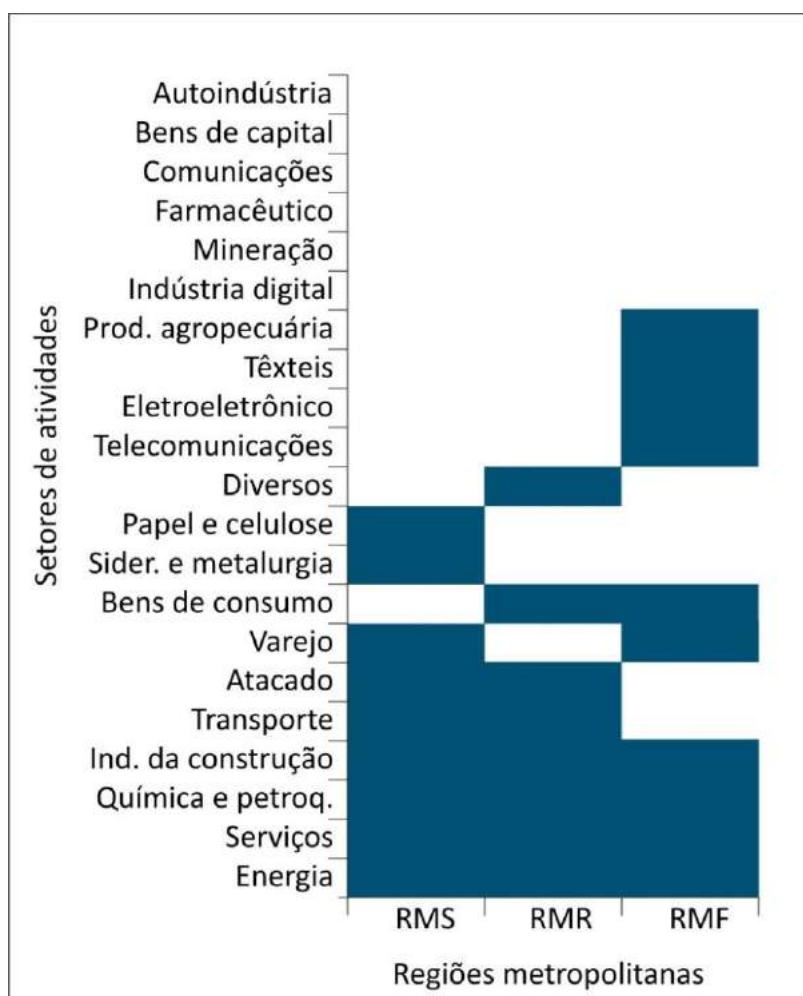
Mapa 15 – Localização das maiores e melhores empresas do país por setores de atividades com sede nos municípios das RMs em estudo - 2014



O gráfico 15 mostra que todas as três regiões metropolitanas dispõem de sedes das maiores e melhores empresas do país nos setores de energia, serviços, petroquímica e química, e indústria da construção (com uma sede em cada RM). Nos setores de transporte e atacado são encontradas sedes apenas nas regiões metropolitanas de Salvador e Recife, varejo nas regiões de Salvador e Fortaleza, e bens de consumo nas regiões de Recife e Fortaleza. Além disso, somente a RMS dispõe de sedes no setor siderurgia e metalurgia e no setor de papel e celulose, a

RMR no setor de diversos, e a RMF nos setores de telecomunicações, eletroeletrônico, têxteis e produção agropecuária. Esta última região metropolitana é a que apresenta a maior variedade de setores de atividades.

Gráfico 15 – Setores de atividades das empresas com sede nas RMs em estudo - 2014¹²



Fonte: Exame (2014a). Elaboração: SILVA, Maina Pirajá.

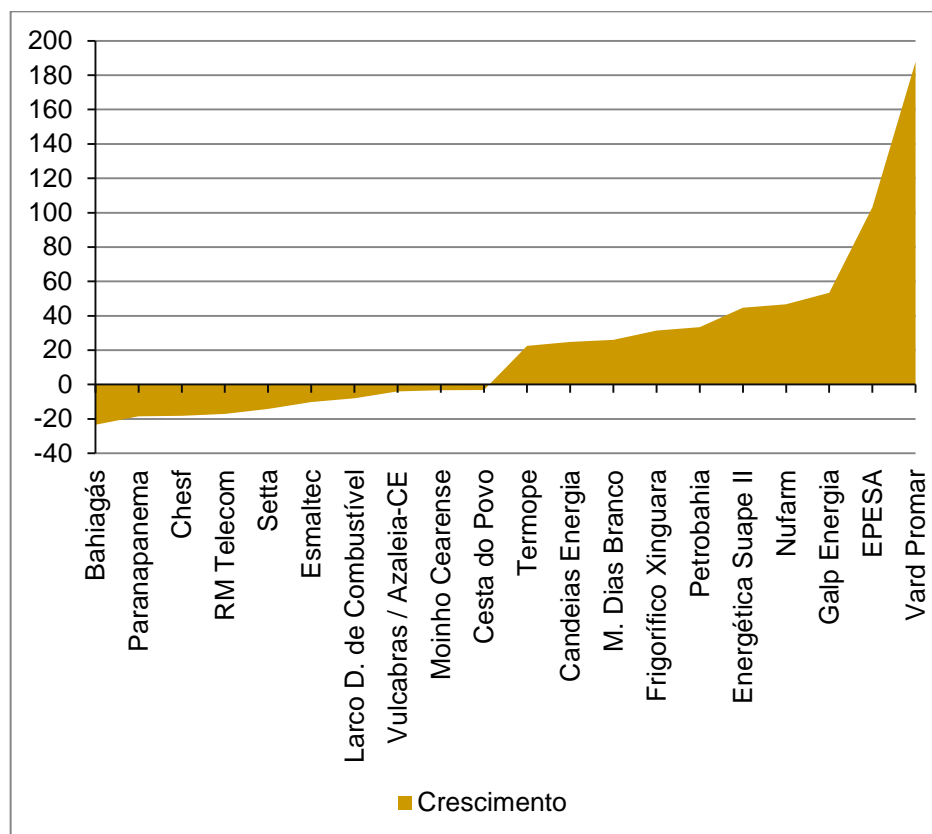
Por outro lado, os setores da autoindústria, bens de capital, comunicações, farmacêutico, mineração e indústria digital, não têm nenhuma sede de empresa nas regiões metropolitanas em estudo.

Entre os anos de 2013 e 2014, algumas empresas nas RMs tiveram decréscimo em vendas, como a Bahiagás do setor de energia, com sede em Salvador, a empresa Paranapanema do setor da siderurgia e metalurgia, com sede

¹² Com base na metodologia de Palomaki (1964), o gráfico mostra a existência ou não dos setores de atividades das empresas com sede nas RMs em estudo.

em Dias d'Ávila, e a CHESF do setor de energia, com sede em Recife. As empresas com maior crescimento, por sua vez, são a Vard Promar do setor de diversos, com sede em Ipojuca (RMR) e EPESA do setor de energia, com sede em Recife (Gráfico 16).

Gráfico 16 – Dez maiores e melhores empresas com menor e maior crescimento em vendas nas RMs em estudo - 2013-2014



Fonte: Exame (2014a). Elaboração: SILVA, Maina Pirajá.

Outro aspecto importante a ser destacado é que muitas dessas melhores e maiores empresas mencionadas na pesquisa são empresas prestadoras de serviços básicos estatais ou privatizadas, como a Embasa, Coelba, Bahiagás, Cesta do Povo na Região Metropolitana de Salvador, a CELPE, Compesa e Copergás, na Região Metropolitana de Recife, e a Cagece e a Coelce, na Região Metropolitana de Fortaleza.

Por conseguinte, o quadro 10 traz um resumo comparando os resultados encontrados quanto à análise das sedes das maiores e melhores empresas.

Quadro 10 – Comparação entre as RMs em estudo em relação aos resultados da análise das sedes das maiores e melhores empresas

RMS	RMR	RMF
RMS - maior número de sedes comparando as três RMs em estudo	RMR - menor número de sedes comparando as três RMs em estudo	-
-	RMR - menor número de municípios com sedes comparando as três RMs em estudo	RMF - maior número de municípios com sedes comparando as três RMs em estudo
Salvador - mesmo número de sedes das outras metrópoles em estudo	Recife - mesmo número de sedes das outras metrópoles em estudo	Fortaleza - mesmo número de sedes das metrópoles em estudo
RMS - maior empresa com sede comparando as RMs, é a Suzano	RMR - maior empresa com sede na RM é a CELPE	RMF - maior empresa com sede na RM é a M. Dias Branco
-	RMR - menor número de setores de atividades comparando as três RMs em estudo	RMF - maior número de setores de atividades comparando as três RMs em estudo
RMS - maior número de sedes dos setores de serviços e químico e petroquímico comparando as três RMs em estudo	RMR - maior número de sedes do setor de energia comparando as três RMs em estudo	RMF - maior número de sedes do setor de bens de consumo comparando as três RMs em estudo
RMS - empresa com menor crescimento em vendas comparando as três RMs foi a Bahiagás (2013-2014)	RMR - empresa com maior crescimento em vendas comparando as três RMs foi a Vard Promar (2013-2014)	-
-	RMR - empresa com menor lucro comparando as três RMs foi a Chesf (2013-2014)	RMF - empresa com maior lucro comparando as três RMs foi a M. Dias Branco (2013-2014)
Destaca-se ainda Camaçari quanto ao maior número de sedes da sua RM	Destaca-se ainda Ipojuca quanto ao maior número de sedes da sua RM	Destaca-se ainda Maracanaú quanto ao maior número de sedes da sua RM
RMS - não possui sedes nos setores de bens de consumo, diversos, telecomunicações, eletroeletrônico, têxteis, produção agropecuária, autoindústria, bens de capital, comunicações, farmacêutico, mineração e indústria digital	RMR - não possui sedes nos setores de varejo, siderurgia e metalurgia, papel e celulose, telecomunicações, eletroeletrônico, têxteis, produção agropecuária autoindústria, bens de capital, comunicações, farmacêutico, mineração e indústria digital	RMF - não possui sedes nos setores de transporte, atacado, diversos, siderurgia e metalurgia, papel e celulose, autoindústria, bens de capital, comunicações, farmacêutico, mineração e indústria digital
-	RMR - mais heterogênea em relação às sedes de empresas comparando as três RMs em estudo	RMF - mais homogênea em relação às sedes de empresas comparando as três RMs em estudo

Elaboração: SILVA, Maina Pirajá.

Concluindo, a análise sobre as sedes das maiores e melhores empresas sinaliza que poucas empresas estão concentradas nas regiões metropolitanas em estudo, apesar de apresentar o maior número da região Nordeste. A análise das sedes de empresas mostrou também a macrocefalia das metrópoles Salvador, Recife e Fortaleza em suas regiões metropolitanas, embora algumas sedes industriais se localizam atualmente nas cidades médias. Entretanto, a Região

Metropolitana de Fortaleza está hoje mais avançada na deslocalização de sedes de empresas do que as outras regiões metropolitanas em estudo, seguido da Região Metropolitana de Salvador. Isso ocorre, porque muitas das empresas com sede na região metropolitana de Fortaleza e Salvador são industriais, e estas não seguem necessariamente uma hierarquia urbana, instalando suas sedes, muitas vezes, nas cidades de médio porte.

4.4 ORGANIZAÇÃO ESPACIAL DOS SETORES DE SERVIÇO MAIS ESPECIALIZADOS E RAROS NAS REGIÕES METROPOLITANAS EM ESTUDO

No âmbito da economia nacional, as redes de serviços vêm se expandindo e sua importância no cenário econômico está cada dia mais crescendo, sobretudo nos grandes centros urbanos. Este setor é um importante fornecedor de insumos tanto para a indústria, comércio, como para outros serviços.

Por conseguinte, o setor de serviços exerce a função de concentração espacial de atividades nos núcleos urbanos, sobretudo nos de maior porte. Deste modo, as cidades maiores tornam-se os centros de coordenação e de comando da rede urbana, concentrando a oferta de bens e serviços, como o comércio, os serviços bancários e financeiros, educação, saúde e, principalmente, os serviços mais especializados e raros, originando padrões de localização espaciais diferenciados.

Os serviços mais especializados de média complexidade são comumente oferecidos por um maior número de centros (geralmente de médio e grande porte) e são mais acessíveis à população do que os dos serviços mais raros. Isto é, serviços mais raros e mais complexos são usualmente oferecidos por uma menor quantidade de centros (geralmente centros de grande porte) e menos acessíveis à população. Assim, as áreas de influência de centros de tamanhos diferenciados se sobrepõem segundo a complexidade dos serviços.

Conseqüentemente, isso reflete na organização do espaço, o que influencia na formação e na dinâmica produtiva, na política local, transformações do uso do solo e na paisagem, e no modo de inserção das cidades na rede urbana sob sua influência, controlando, portanto, a organização socioespacial de seu território (CORRÊA, 1996). Discutir sobre esse setor econômico, termina trazendo à tona

questões relativas à pobreza e à desigualdade e sua centralização possui uma estreita relação com a urbanização (LEMOS, 1988).

Nesse sentido, este subcapítulo visa analisar a organização espacial do setor de serviços mais especializados e raros nas regiões metropolitanas em estudo por envolver questões estratégicas para a administração, planejamento e desenvolvimento urbano e regional nessas regiões. Os serviços escolhidos foram: educação, saúde, mobilidade, atividades bancárias e financeiras, e outros serviços, de igual importância, que são os consulados e órgãos federais.

4.4.1 Setor de educação

A educação é um dos setores mais importantes para o desenvolvimento demográfico e socioeconômico do país. Este setor deve ser universalizado e cada vez mais aperfeiçoado, pois apesar desse setor ter passado por profundas transformações nas últimas décadas, percebe-se que os esforços têm se mostrado insuficientes e uma reforma é inevitável.

O Brasil ainda é um país em que, em 2014, 9% de sua população com 10 anos ou mais de idade, não tem instrução ou tem menos de um ano de estudo. A região Nordeste tem com 15% de sua população sem ou com pouca instrução, o pior percentual entre todas as outras grandes regiões. Isso é o reflexo da pobreza, da vulnerabilidade do Estado em ofertar um serviço de qualidade e dos desequilíbrios e desigualdades regionais.

O ensino superior de graduação e pós-graduação (serviços de média e alta complexidade) ainda é mais seletivo e restrito. No Brasil, somente 13% da população possui o ensino superior completo, sendo que na região Nordeste o percentual é de 8%.

Assim, este subcapítulo tem como objetivo estudar os serviços de média e maior complexidade do setor educacional, analisando a organização espacial do ensino superior de graduação e pós-graduação nas regiões metropolitanas em estudo.

Para isso, foram trabalhados os dados do Ministério da Educação (MEC) sobre a educação superior de graduação referentes aos anos de 2000 e 2016¹³. Os

¹³ Todos os dados de 2016 são referentes ao mês de março de 2016.

dados sobre a educação superior de pós-graduação são provenientes da GeoCapes e da Plataforma Sucupira, que são ferramentas da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES), também referentes aos anos de 2000 e 2016.

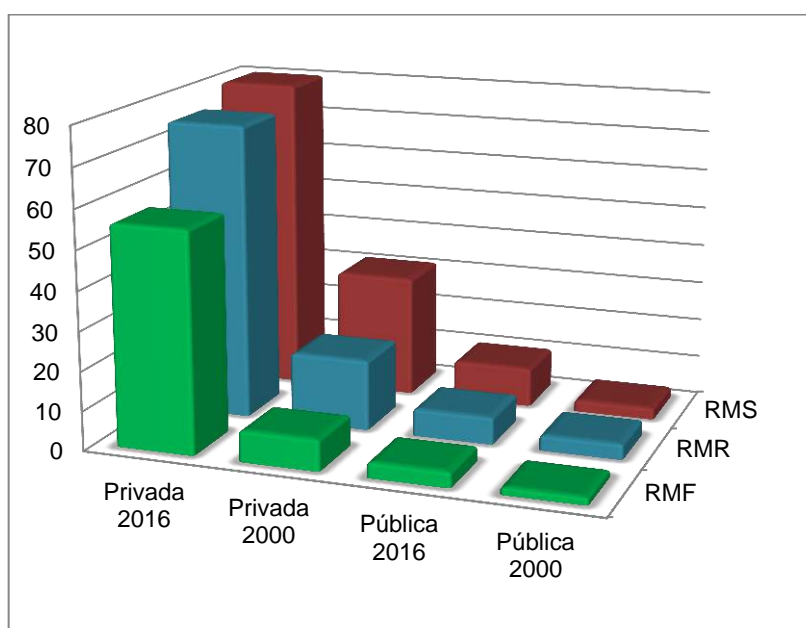
4.4.1.1 Graduação

Em 2016, existiam 3.161 instituições de ensino superior (IES) que disponibilizavam cursos de graduação no Brasil, disseminados em toda rede nacional, porém concentrados na região Sudeste e, principalmente no Estado de São Paulo. A região Nordeste agrupava apenas 22% dessas instituições, e as regiões metropolitanas em estudo, por sua vez, abrangiam 33% das instituições de ensino superior de graduação da região Nordeste.

A Região Metropolitana de Salvador disponibilizava o maior número de instituições entre as RMs, tanto no ano 2000, como em 2016, seguida pela Região Metropolitana de Recife e da Região Metropolitana de Fortaleza.

Ressalta-se o significativo aumento do número de instituições nos últimos anos nas regiões, com maior crescimento relativo na RMF e RMR, devido, especialmente, ao grande crescimento das instituições particulares (Gráfico 17).

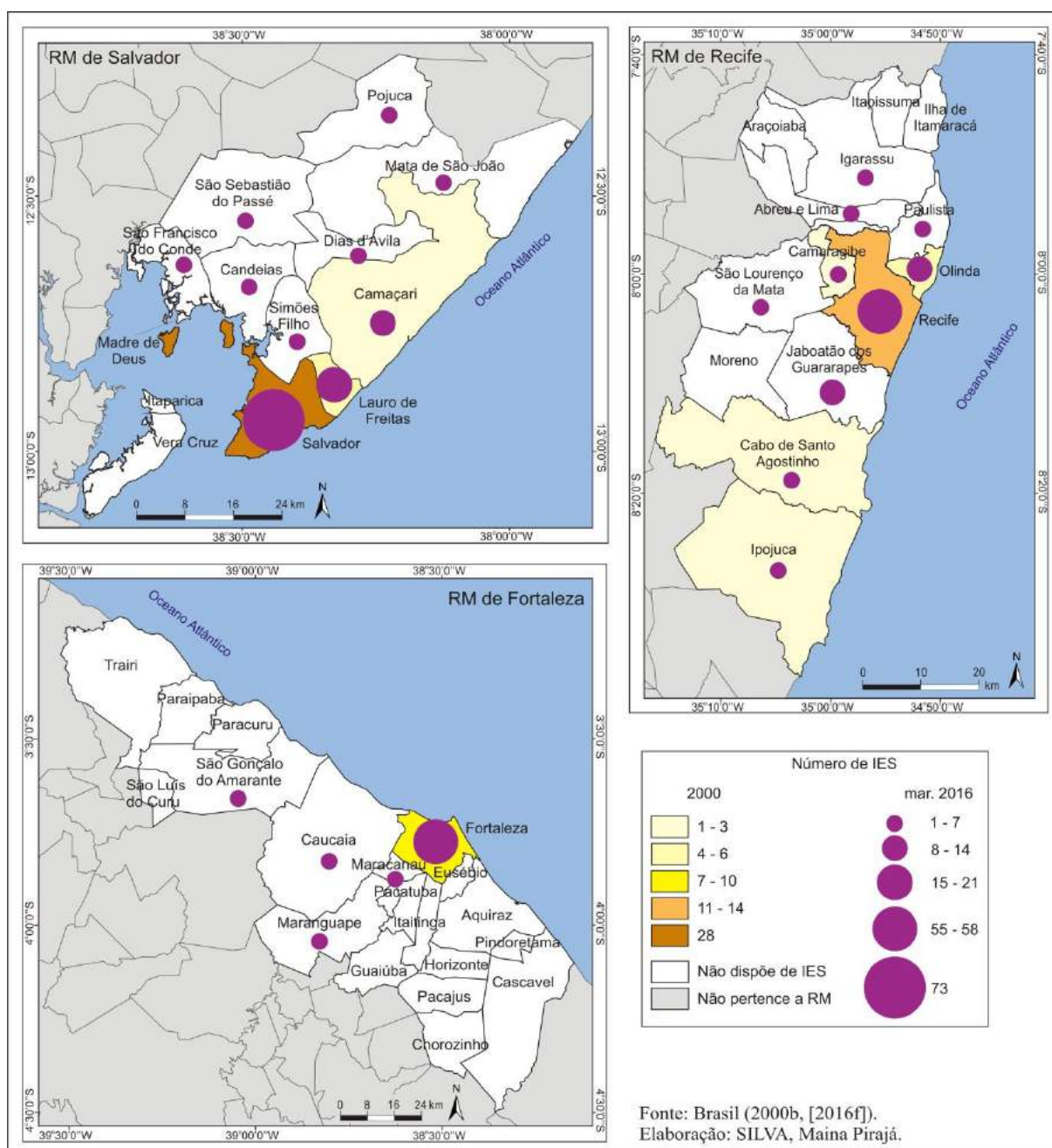
Gráfico 17 – Número de instituições de ensino superior de graduação privadas e públicas nas RMs em estudo - 2000 e mar. 2016



Fonte: Brasil (2000b, [2016f]). Elaboração: SILVA, Maina Pirajá.

Em análise intrametropolitana, ressalta-se que, em 2000, as instituições de ensino superior de graduação na RM de Salvador estavam distribuídas em três municípios limítrofes, com evidência para a metrópole que apresentava o maior número entre todas as RMs. Na RM de Recife, cinco municípios se destacam na região, com ênfase também para a metrópole (Mapa 16).

Mapa 16 – Número de instituições de ensino superior (IES) de graduação nas RMs em estudo - 2000 e mar. 2016



Por outro lado, na RM de Fortaleza tinha só na metrópole instituições de ensino superior, mesmo assim, com um número muito menor do que nas outras metrópoles em estudo. Salvador, por exemplo, tinha, em 2000, quase o triplo de instituições de Fortaleza e mais que o dobro de instituições de Recife.

Porém, em 2016, as instituições se instalam também em outros municípios das regiões metropolitanas. Assim, o maior número continua na RM de Salvador que ampliou ainda bastante a oferta de IES. O município de Lauro de Freitas, vizinho da metrópole, tem atualmente o maior número de IES entre os outros municípios das RMs em estudo (com exceções das metrópoles). Agora, apenas três municípios não dispõem de instituições na RMS (Mapa 16).

Já na RM de Recife somente quatro municípios periféricos dos 14 municípios da região não dispõem de IES, em 2016, estando a metrópole isolada com a maior concentração, seguida das cidades médias de Olinda e Jaboatão dos Guararapes.

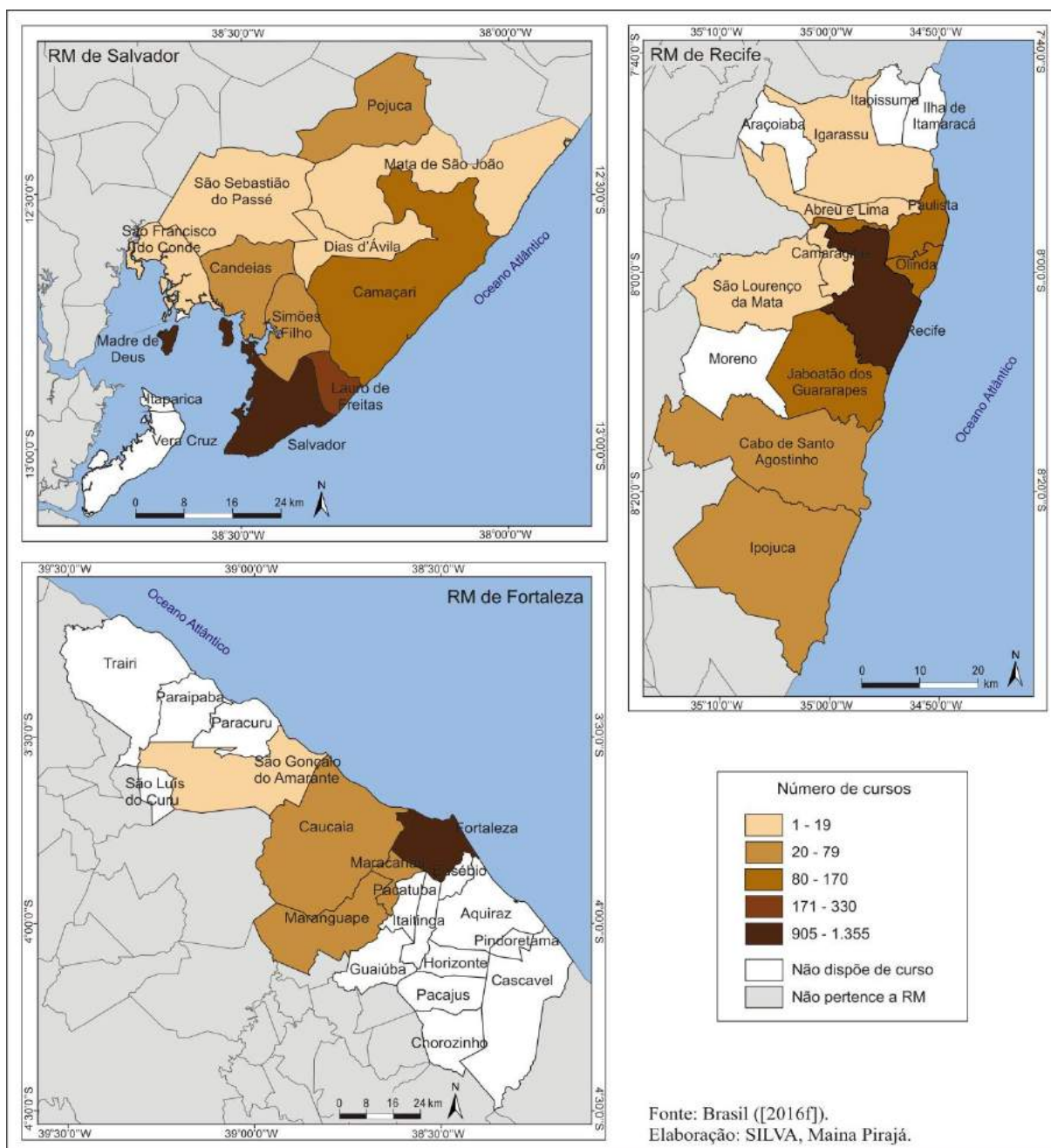
No entanto, na RM de Fortaleza, o número de IES aumentou também entre 2000 e 2016, mas apenas cinco dos 19 municípios da região, dispõem de instituições, o que pode ser evidenciado no mapa 16, que mostra o grande vazio de IES na região.

Em contrapartida, em comparação com o ano 2000, nas três metrópoles em estudo está diminuindo a concentração das instituições em suas RMs com a instalação de várias instituições em outros municípios.

Nas regiões metropolitanas houve igualmente um grande aumento no número de cursos de graduação entre os anos de 2000 e 2016, sendo o maior crescimento registrado na RM de Salvador e o menor na RM de Recife. Em análise intrametropolitana, o mapa 17 mostra a distribuição dos cursos de graduação nos municípios das RMs. Constata-se que as metrópoles continuam se destacando significativamente dos demais municípios das regiões metropolitanas, embora, em comparação com o ano 2000, estão diminuindo aos poucos a concentração em suas RMs.

Nas RMs de Salvador e Fortaleza, os municípios com maior número de cursos estão próximos às metrópoles, com exceção de Pojuca na RMS. Na RM de Recife pode ser observado o mesmo, mas os municípios do sul da região, onde estão os maiores investimentos econômicos e de infraestrutura, registram também muitos cursos (Mapa 17).

Mapa 17 – Número de cursos de graduação nas RMs em estudo - 2016



O número de cursos nas IES é um indicador importante, mas é também necessário analisar se os cursos oferecidos são presenciais ou a distância. As duas modalidades existem nas RMs em estudo.

Assim, na RM de Salvador, somente seis municípios, perto de Salvador, dispõem de cursos presenciais, o que ocorre em nove municípios na RM de Recife e em cinco na RM de Fortaleza. Contudo, no total de cursos presenciais dessas

regiões, as metrópoles Salvador, Recife e Fortaleza reúnem 87%, 73% e 95% desses cursos de suas regiões metropolitanas, respectivamente.

Os cursos a distancia são oferecidos em dez municípios da RMS, em oito municípios da RMR e em cinco da RMF e se agrupam, de preferência, em municípios perto da metrópole.

Dessa forma, o quadro 11 traz um resumo das diferenças e semelhanças entre as RMs em estudo, considerando os resultados alcançados na pesquisa sobre a organização espacial das instituições e cursos de ensino superior de graduação.

Quadro 11 – Comparação entre as RMs em estudo em relação aos resultados da análise das IES e cursos de ensino superior de graduação

(continua)

	RMS	RMR	RMF
Instituições	RMS - maior número de IES comparando as três RMs em 2000 e 2016	-	RMF - menor número de IES comparando as três RMs em 2000 e 2016
	-	-	RMF - maior crescimento de IES comparando as três RMs
	RMS - em 2000, três municípios tinham IES	RMR - em 2000, cinco municípios tinham IES	RMF - em 2000, só a metrópole tinha IES
	RMS - em 2016, não havia IES em três municípios	RMR - em 2016, não havia IES em quatro municípios	RMF - em 2016, não havia IES em 14 municípios
	Salvador - maior número de IES entre as metrópoles em estudo	-	Fortaleza - menor número de IES entre as metrópoles em estudo
	Salvador - maior número de IES públicas entre as metrópoles em estudo	-	Fortaleza - menor número de IES públicas entre as metrópoles em estudo
	Salvador - vem diminuindo sua concentração na RMS	Recife - vem diminuindo sua concentração na RMR	Fortaleza - vem diminuindo sua concentração na RMF
	Lauro de Freitas - segundo município com maior número de IES comparando os outros municípios das RMs	Olinda - segundo maior número de IES da RMR	São Gonçalo do Amarante - segundo maior número de IES da RMF
	-	RMR - mais homogênea em relação ao maior número de IES comparando as três RMs	RMF - mais macrocefálica e heterogênea em relação ao maior número de IES comparando as três RMs
Cursos	RMS - maior número de cursos comparando as três RMs em 2016	-	RMF - menor número de cursos comparando as três RMs em 2016
	Salvador - maior número de cursos comparando as metrópoles em estudo em 2016	-	Fortaleza - menor número de cursos comparando as metrópoles em estudo em 2016
	Salvador - concentra 68% dos cursos da RMS em 2016	Recife - concentra 60% dos cursos da RMR em 2016	Fortaleza - concentra 87% dos cursos da RMF em 2016
	Salvador - vem diminuindo sua concentração na RMS	Recife - vem diminuindo sua concentração na RMR	Fortaleza - vem diminuindo sua concentração na RMF
	Lauro de Freitas - segundo município em maior número de cursos comparando os outros municípios das RMs	Olinda - segundo município em maior número de cursos comparando os outros municípios da RMR	Maranguape - segundo município em maior número de cursos comparando os outros municípios da RMF
	RMS - seis municípios dispõem de cursos presenciais	RMR - nove municípios dispõem de cursos presenciais	RMF - cinco municípios dispõem de cursos presenciais
	RMS - em dois municípios predominam cursos presenciais	RMR - em quatro municípios predominam cursos presenciais	RMF - em dois municípios predominam cursos presenciais

Quadro 11 – Comparação entre as RMs em estudo em relação aos resultados da análise das IES e cursos de ensino superior de graduação

(conclusão)

	RMS	RMR	RMF
Cursos	Salvador - concentra 87% dos cursos presenciais da RMS	Recife - concentra 73% dos cursos presenciais da RMR	Fortaleza - concentra 95% dos cursos presenciais da RMF
	RMS - dez municípios dispõem de cursos a distância	RMR - oito municípios dispõem de cursos a distância	RMF - cinco municípios dispõem de cursos a distância
	Salvador - concentra 50% dos cursos a distância da RMS	Recife - concentra 46% dos cursos a distância da RMR	Fortaleza- concentra 75% dos cursos a distância da RMF
	RMS - oito municípios predominam cursos a distância	RMR - seis municípios predominam de cursos a distância	RMF - Três municípios predominam cursos a distância
	RMS - mais homogênea no ensino a distância comparando as três RMs	RMR - mais homogênea no ensino presencial comparando as três RMs	RMF - mais macrocefálica e heterogênea no ensino a distancia e presencial comparando as três RMs

Elaboração: SILVA. Maina Pirajá.

Assim, destaca-se que a Região Metropolitana de Recife se mostra a mais homogênea entre as regiões analisadas, principalmente em relação ao ensino presencial, sendo a Região Metropolitana de Fortaleza a mais macrocefálica e heterogênea. Porém, quanto ao ensino a distância, a mais descentralizada é a Região Metropolitana de Salvador e novamente a mais macrocefálica e heterogênea a Região Metropolitana de Fortaleza.

Por conseguinte, o presente trabalho não só analisou o número de cursos de graduação nas IES, mas também a localização das sedes das instituições de ensino superior públicas e privadas com cursos de graduação presencial e a distância nas RMs em estudo. A localização das sedes das IES é importante, porque são nelas onde são tomadas as decisões, controlando, assim, a organização espacial de sua área de influência.

Analisando a localização das sedes dos cursos presenciais, ressalta-se que na RMS seis municípios oferecem cursos presenciais, na RMR são nove e na RMF, cinco. Na RM de Salvador, em relação à metrópole, todas as instituições têm sede no próprio município, com exceção da UNIVERSO, cuja sede é no município de São Gonçalo, no Estado do Rio de Janeiro. Já os municípios de Camaçari e Lauro de Freitas apresentam sedes de instituições em seus próprios municípios e na capital Salvador. Diferentemente dos municípios citados, o município de Candeias só tem uma faculdade que disponibiliza cursos presenciais, e esta tem sede no próprio município. Por outro lado, todas as sedes das instituições que atuam em Simões

Filho estão em Salvador. A sede da IES de São Francisco do Conde fica em Redenção, no Estado do Ceará (Mapa 18).

Em contrapartida, na RM de Recife, na metrópole Recife, assim como em Salvador, todas as instituições, com exceção da UNIVERSO, têm sede no próprio município. Em Igarassu, Jaboatão dos Guararapes, Olinda, Paulista e São Lourenço da Mata as sedes estão em seus próprios municípios e em Cabo de Santo Agostinho e Ipojuca as sedes ficam em seus municípios e em Recife. Camaragibe é o único município da região, cuja sede da instituição está localizada na metrópole (Mapa 19).

Com relação à Região Metropolitana de Fortaleza, com exceção do município de Maracanaú, todos os quatro municípios que dispõem de cursos presenciais, têm suas sedes em seus próprios municípios (Mapa 20). Maracanaú, vizinho de Fortaleza, apresenta sede no seu próprio município e na metrópole.

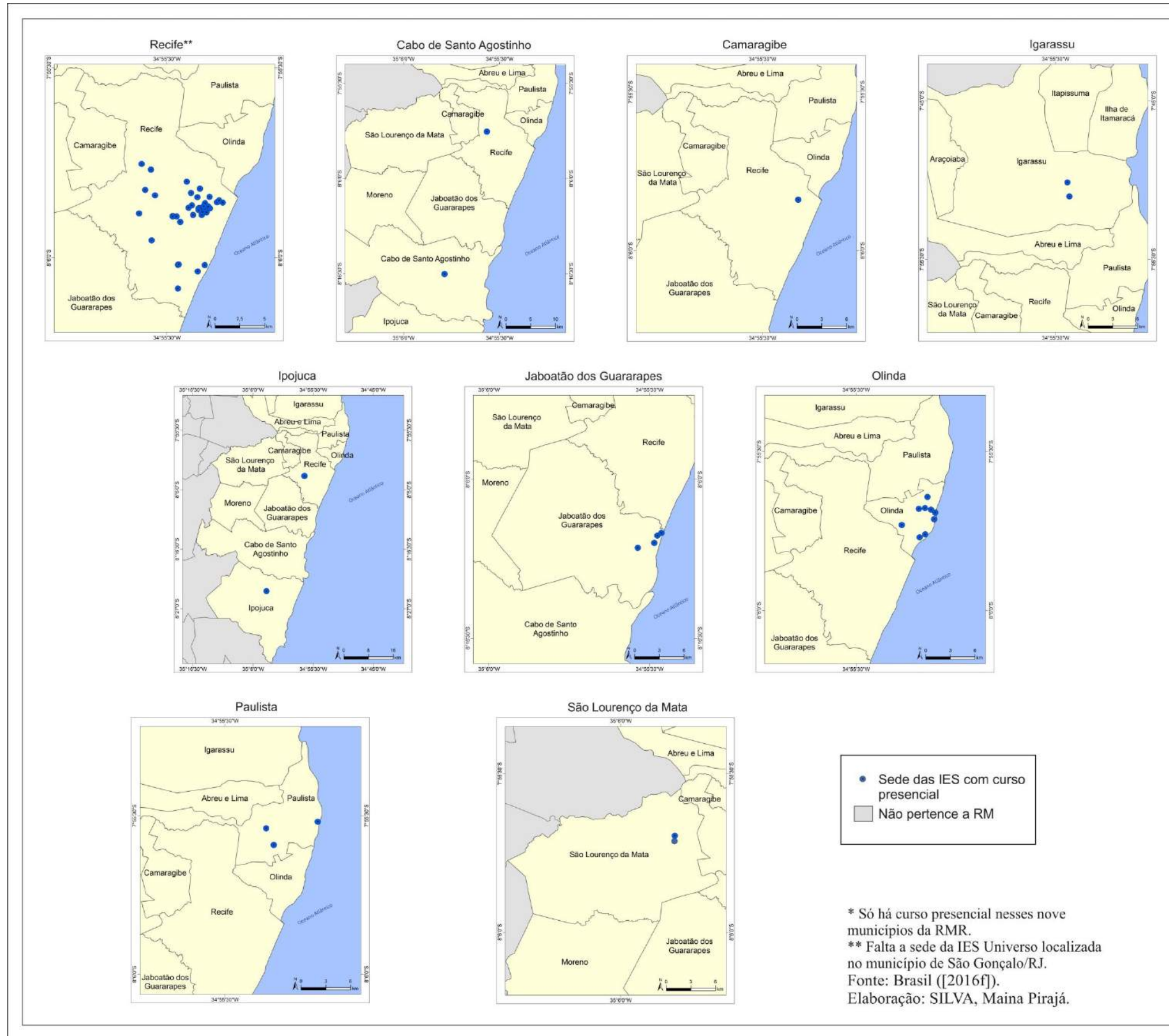
Por outro lado, o trabalho também analisou a localização das sedes das instituições de ensino superior com cursos de graduação a distância nas três regiões metropolitanas em estudo. Assim, no primeiro momento, nota-se as grandes diferenças desses mapas com relação aos mapas com a localização das sedes das IES com curso de graduação presencial, pois as sedes com cursos a distância estão espalhadas pelo Brasil, com exceção de São Gonçalo do Amarante que tem suas sedes em sua própria região metropolitana.

Na Região Metropolitana de Salvador, das 40 instituições que oferecem cursos a distância, apenas seis têm sedes em Salvador. Na RMR, das 26 instituições, cinco são de Recife, e na Região Metropolitana de Fortaleza, das 27 IES, sete são de Fortaleza. É importante ressaltar que só há sedes nas metrópoles nessas RMs.

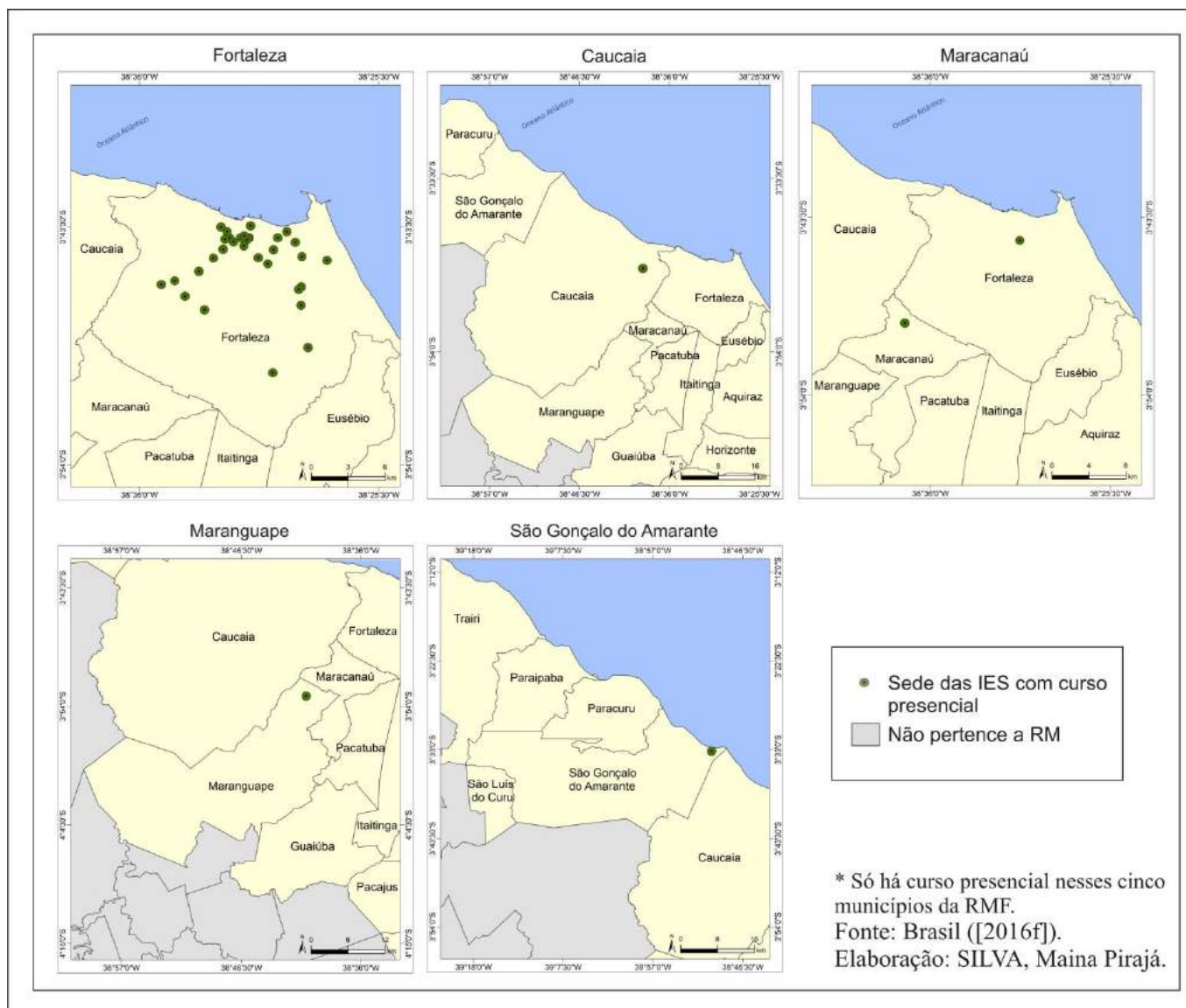
Mapa 18 – Localização das sedes das IES com curso de graduação presencial nos municípios da RMS* - mar. 2016



Mapa 19 – Localização das sedes das IES com curso de graduação presencial nos municípios da RMR* - mar. 2016



Mapa 20 – Localização das sedes das IES com curso de graduação presencial nos municípios da RMF* - mar. 2016



Foi feito também uma análise intrametropolitana, que aponta que na metrópole Salvador, 33 instituições dispõem de cursos a distância com localização das suas sedes em Salvador e em mais 13 estados diferentes e no Distrito Federal, com concentração em São Paulo, Paraná e Santa Catarina (Mapa 21). Nos outros municípios da Região Metropolitana de Salvador, as sedes estão em Salvador e, sobretudo, nos estados do sul e sudeste, com ênfase para São Paulo e Paraná. Candeias, Pojuca e São Francisco do Conde só têm as sedes das instituições de ensino fora da Bahia.

Na metrópole Recife, 23 instituições dispõem de cursos a distância, com sedes localizadas, além de Recife, em 11 estados diferentes e no Distrito Federal, na maioria nos estados do Paraná e Santa Catarina (Mapa 22). Na RMR, os municípios de Abreu e Lima, Cabo de Santo Agostinho e Igarassu só apresentam sedes de instituições fora de Pernambuco e os outros municípios da região têm sede em Recife e em estados do Sul, Sudeste e Centro-Oeste do país.

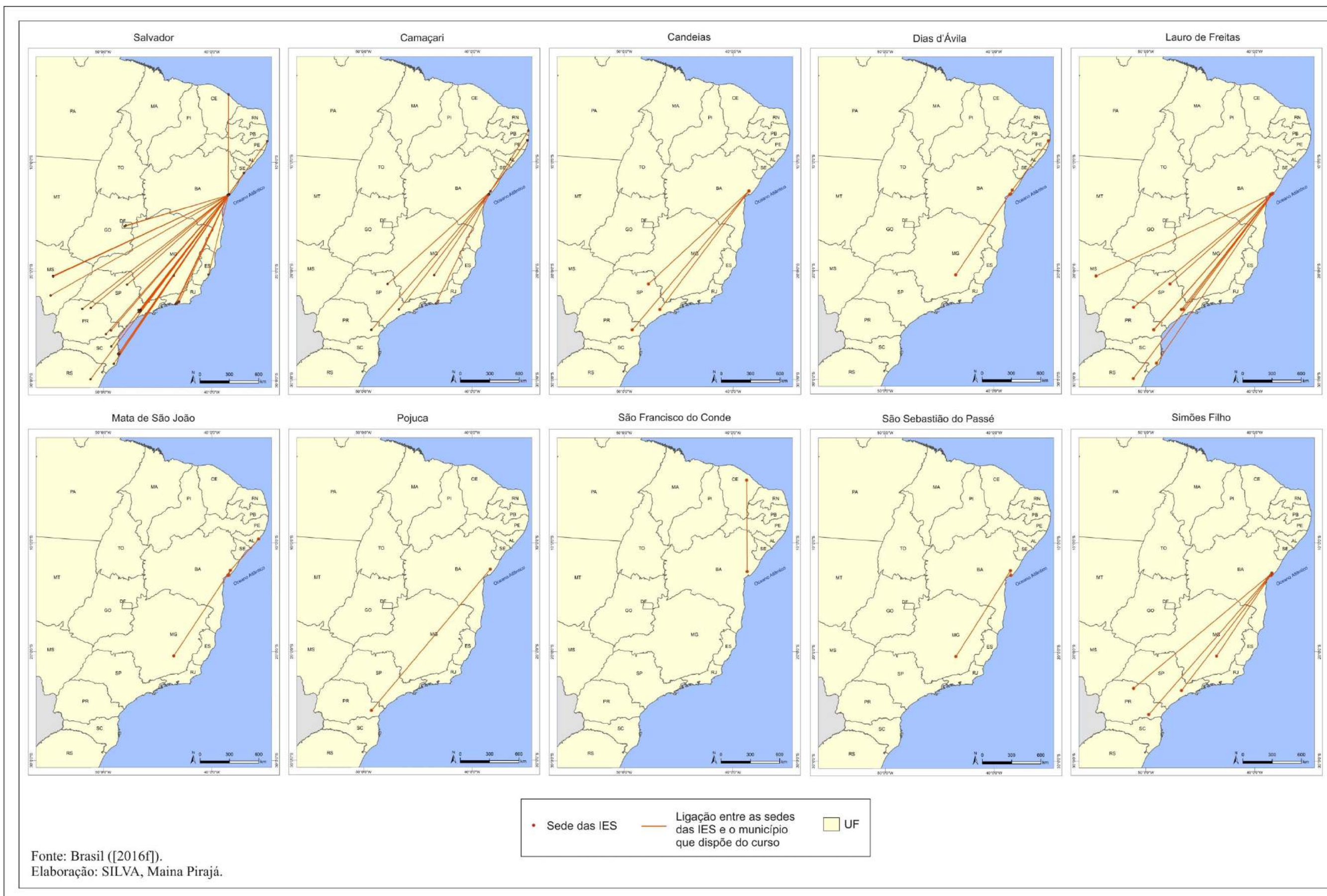
Na RM de Fortaleza, no município de Fortaleza, 25 instituições disponibilizam cursos a distância, com sedes concentradas em Fortaleza e em nove estados e no Distrito Federal, com destaque para os estados do Paraná e São Paulo (Mapa 23). Em relação aos outros municípios da RMF, Maracanaú só tem sede de instituição em São Paulo, São Gonçalo do Amarante na metrópole e o restante têm sedes em Fortaleza e, sobretudo, nos estados de São Paulo e no Rio Grande do Sul.

Assim, as instituições que oferecem cursos a distância tem a maioria de suas sedes fora das regiões metropolitanas estudadas. Nas regiões Sudeste e Sul, juntas, 26 instituições oferecem cursos a distância nos municípios das três RMs.

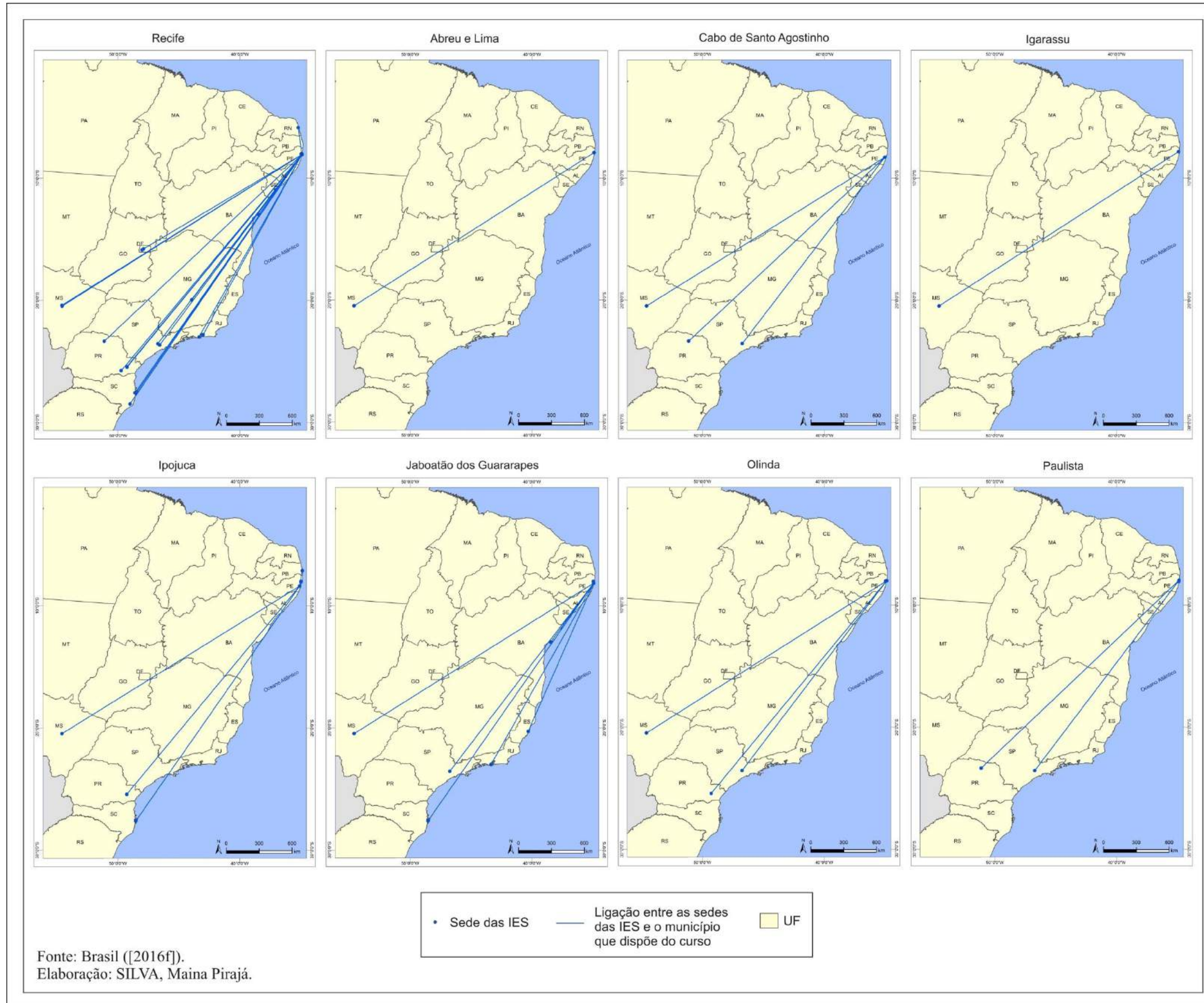
São Paulo é o estado que mais têm instituições com cursos a distância nos municípios das RMs em estudo. Estas instituições têm suas sedes em Ribeirão Preto, São Bernardo do Campo, Campinas e São Paulo (Tabela 10, apêndice C).

Algumas instituições que atuam nas RMs, oferecem cursos a distância fora das suas regiões. Assim, em Salvador, a UNIFACS dispõe de cursos em Recife e Jaboatão dos Guararapes, na RMR e em Fortaleza, na RMF; a FANOR, com sede em Fortaleza, dispõe de cursos em Salvador e São Francisco do Conde, na RMS; e várias instituições com sedes em Recife, oferecem cursos em outras RMs, como as instituições IFPE, em Dias d'Ávila/RMS, a UFRPE, em Camaçari/RMS e a UNINASSAU em Salvador e Fortaleza.

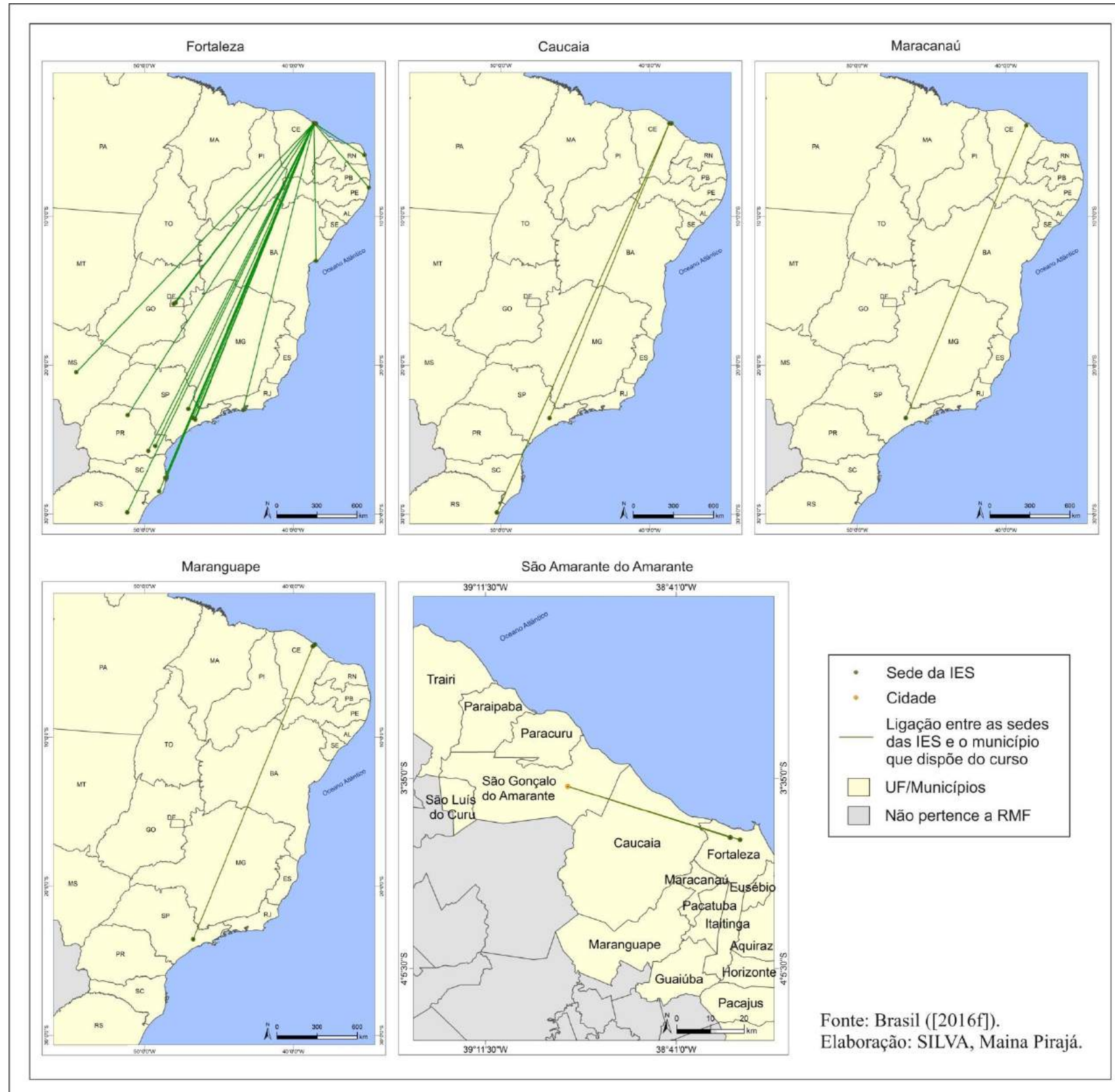
Mapa 21 – Ligação entre sedes das IES e municípios da RMS com cursos de graduação a distância - mar. 2016



Mapa 22 – Ligação entre sedes das IES e municípios da RMR com cursos de graduação a distância - mar. 2016



Mapa 23 – Ligação entre sedes das IES e municípios da RMF com cursos de graduação a distância - mar. 2016



Como síntese, foi construído um quadro que traz um resumo das diferenças e semelhanças das regiões metropolitanas em estudo, considerando a localização das sedes dessas instituições de ensino superior (Quadro 12).

Quadro 12 – Comparação entre as RMs em estudo em relação aos resultados da análise das sedes de IES de ensino superior de graduação

	RMS	RMR	RMF
Ensino presencial	Salvador - todas as sedes de IES estão no município, com exceção de uma, localizada em São Gonçalo/RJ	Recife - todas as sedes de IES estão no município, com exceção de uma, localizada em São Gonçalo/RJ	-
	Candeias - sede no seu próprio município	Igarassu, Jaboatão dos Guararapes, Olinda, Paulista e São Lourenço da Mata - sedes em seus próprios municípios	Fortaleza, Caucaia, Maranguape e São Gonçalo do Amarante - sedes em seus próprios municípios
	Camaçari e Lauro de Freitas - sedes em Salvador e em seus próprios municípios	Cabo de Santo Agostinho e Ipojuca - sedes em Recife e em seus próprios municípios	Maracanaú - sedes em Fortaleza e em seu próprio município
	Simões Filho - todas as sedes estão em Salvador	Camaragibe - todas as sedes estão em Recife	-
	São Francisco do Conde - sede da IES em Redenção/CE	-	-
	-	RMR - mais homogênea em comparação as três RMs	RMF - mais macrocefálica e heterogênea em comparação as três RMs
Ensino a distância	Salvador - sedes na metrópole, em 13 estados e DF	Recife - sedes na metrópole, em 11 estados e DF	Fortaleza - sedes na metrópole, em 9 estados e DF
	Outros municípios - sede em Salvador e, sobretudo, PR e SP	Outros municípios - sede em Recife e, sobretudo, MS, PR e SP	Outros municípios - sede em Fortaleza e, sobretudo, SP e RS
	Candeias, Pojuca e São Francisco do Conde - sedes fora da Bahia	Abreu e Lima, Cabo de Santo Agostinho e Igarassu - sedes fora de Pernambuco	Maracanaú - sedes fora do Ceará
	-	-	São Gonçalo do Amarante - sedes na metrópole
	UNIFACS (sede Salvador) - cursos em Recife, Jaboatão dos Guararapes e Fortaleza	IFPE (sede Recife) - cursos em Dias d'Ávila	FANOR (sede Fortaleza) - cursos em Salvador e São Francisco do Conde
	-	UFRPE (sede Recife) - cursos em Camaçari	-
	-	UNINASSAU (sede Recife) - cursos Salvador e Fortaleza	-
	RMS - mais homogênea em comparação as três RMs	-	RMF - mais macrocefálica e heterogênea em comparação as três RMs

Elaboração: SILVA. Maina Pirajá.

Ressalta-se novamente que em todas as regiões metropolitanas observa-se um processo de desconcentração, mas o papel de comando dessas regiões está ainda restrito às metrópoles, ou seja, sendo o centro metropolitano, estadual e regional dominante, estando no topo da hierarquia urbana. Outra observação deve ser feita quanto à influência de outros estados na educação a distância nessas

regiões. Isso afeta o papel dirigente, o que proporciona a perda de campo para outras regiões metropolitanas regionais e nacionais.

4.4.1.2 Pós-graduação

A pós-graduação no Brasil, comparada com a educação do ensino superior de graduação, é muito mais restrita e concentrada em poucos municípios.

O país oferece, em 2016, 6.282 cursos de pós-graduação, sendo 2.163 cursos de doutorado. A região Nordeste concentra 19% desses cursos de pós-graduação e 15% dos cursos de doutorado.

Com relação às regiões metropolitanas em estudo, o que pôde ser observado é um grande vazio, onde se destacam as metrópoles e ainda um único município (Camaragibe) na RMR. No ano 2000, só doze instituições ofereciam cursos de pós-graduação nessas regiões, subindo o número, em 2016, para 25 instituições.

Com relação às metrópoles, em 2000, Salvador e Fortaleza tinham três instituições com ensino de pós-graduação, cada, e Recife cinco instituições. Em 2016, diferente do ensino de graduação, o cenário não muda muito na pós-graduação. Os mesmos municípios anteriormente citados são os únicos com cursos de pós-graduação. Salvador passa a ter oito instituições, Fortaleza cinco e Recife 12 instituições (Mapa 24).

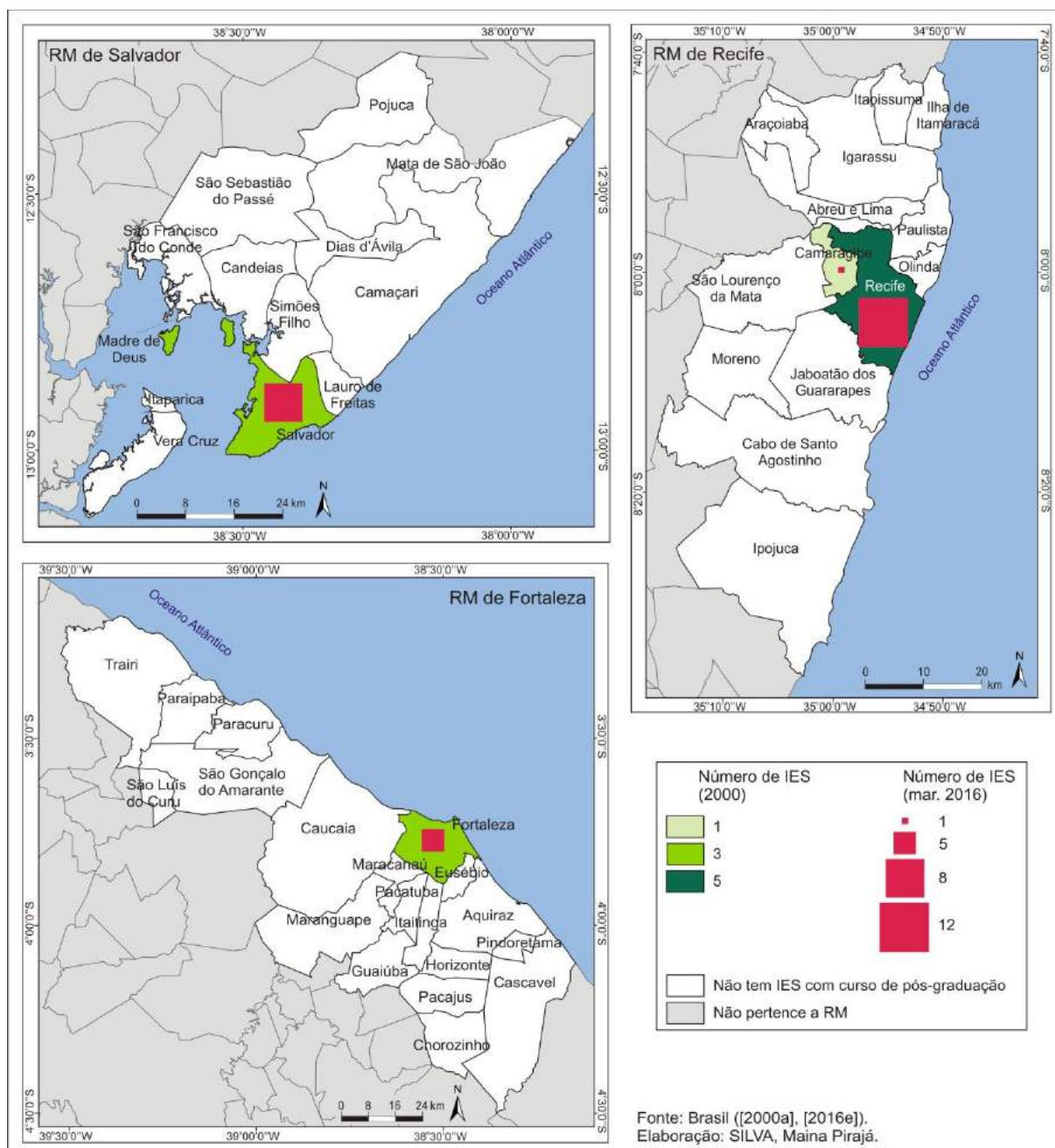
Em 2000, todos os cursos de mestrado (inclusive o mestrado profissional) eram encontrados nas metrópoles e em Camaragibe (Mapa 25). Assim, nota-se que Recife tem o maior número de cursos comparando os municípios, o que também ocorre em 2016. Mas nesse último ano, Camaragibe perde quatro cursos, restando apenas o curso de Odontologia. Em contrapartida, aumentou o número de cursos de mestrado nas metrópoles.

Quanto aos cursos de doutorado, as regiões metropolitanas em estudo, em conjunto, concentram 188 cursos em 2016, o que equivale a 56% dos cursos oferecidos em toda a região Nordeste. Vale ressaltar que a RMS agrega 78% dos cursos de doutorado do Estado da Bahia, a RMR 99% do Estado de Pernambuco e a RMF 100% dos cursos oferecidos no Estado do Ceará.

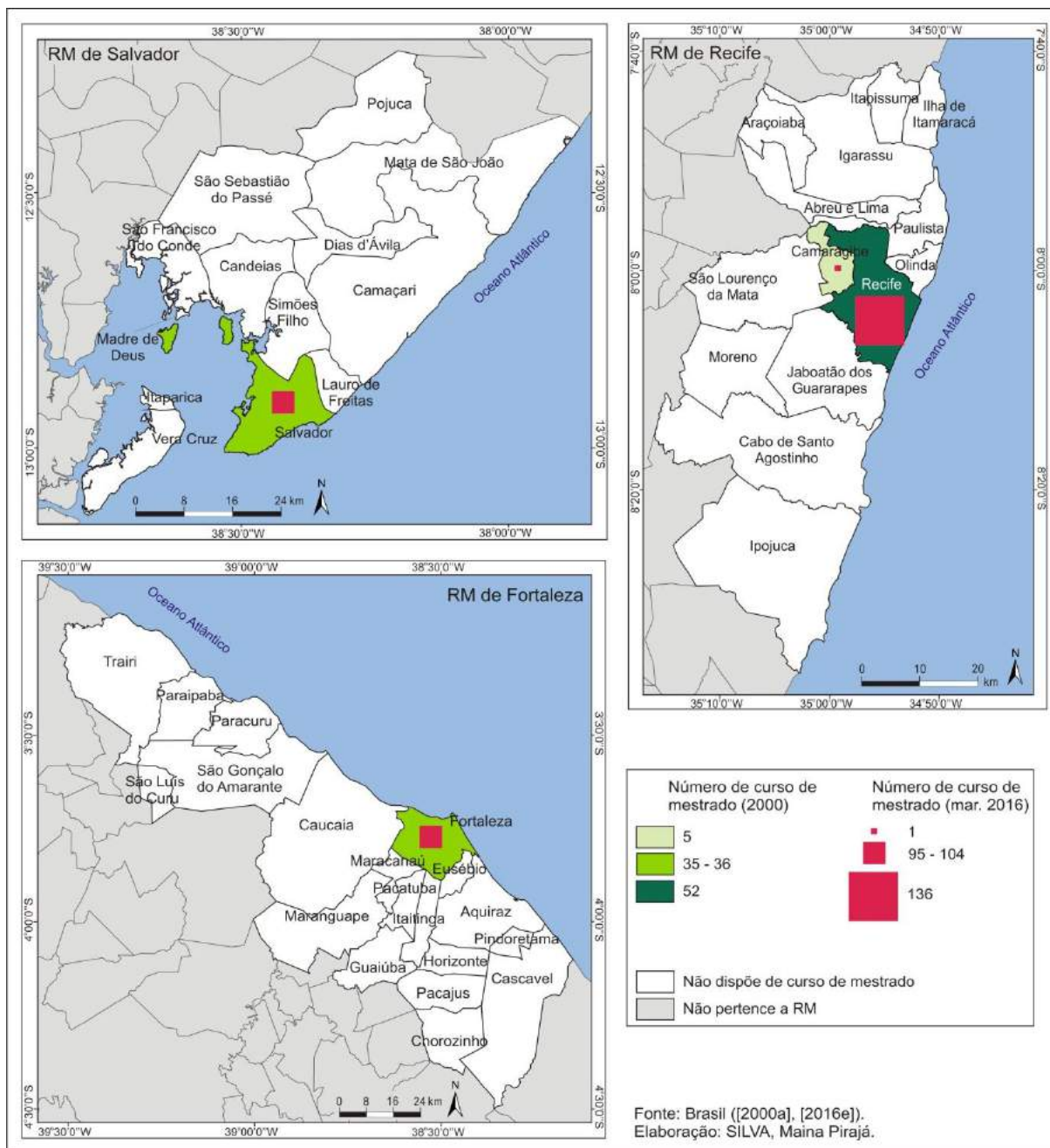
Como ocorre com o mestrado, só existiam cursos de doutorado, em 2000 e em 2016, nas metrópoles e em Camaragibe. Novamente Recife possui o maior

número de cursos nos diferentes anos. No entanto, o município de Camaragibe perdeu dois cursos dos três que tinha (Mapa 26).

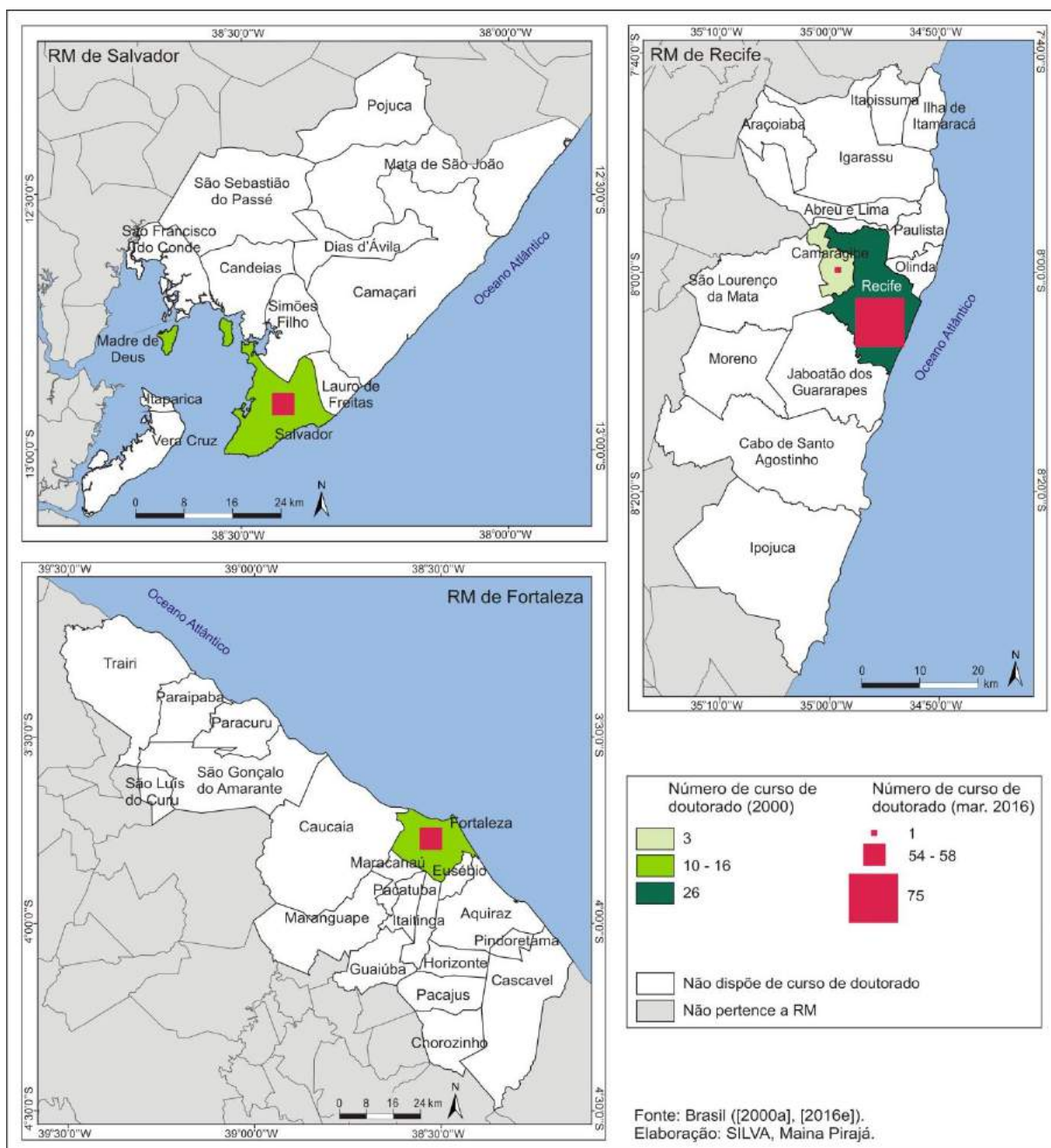
Mapa 24 – Número de IES com cursos de pós-graduação nos municípios das RMs em estudo - 2000 e mar. 2016



Mapa 25 – Número de cursos de mestrado nos municípios das RMs em estudo - 2000 e mar. 2016



Mapa 26 – Número de cursos de doutorado nos municípios das RMs em estudo - 2000 e mar. 2016

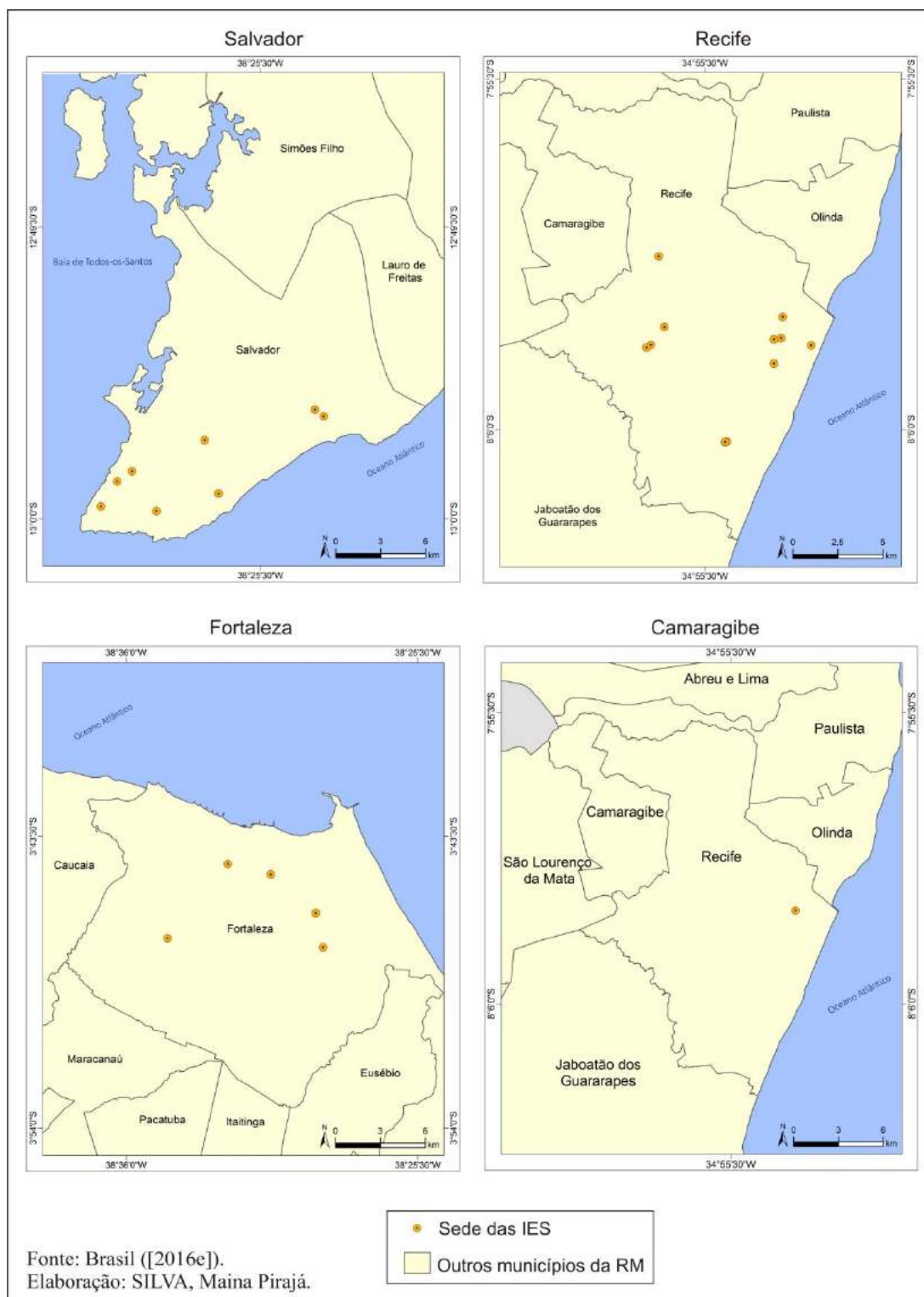


Deve ser ressaltado que a metrópole Recife apresenta oito cursos de doutorado de excelência, ou seja, aqueles que têm nota 6 e/ou 7, Fortaleza tem seis cursos e Salvador quatro cursos de excelência. Porém, Salvador é o único município que dispõe de curso de doutorado com nota sete, que é o curso de saúde coletiva da UFBA.

Por outro lado, as sedes dessas instituições de ensino de pós-graduação, tanto de doutorado, como de mestrado, estão nos próprios municípios onde estão

localizados os cursos. Uma exceção é o curso em Camaragibe, registrando a sede da instituição FESP/UPE em Recife (Mapa 27).

Mapa 27 – Localização das sedes das IES com curso de pós-graduação nos municípios de Salvador, Recife, Camaragibe e Fortaleza - mar. 2016



Com efeito, para resumir os resultados da análise sobre o ensino de pós-graduação, foi também criado um quadro síntese comparativo entre as RMs em estudo (Quadro 13).

Portanto, o que foi exposto mostra que o papel de comando nas regiões metropolitanas a partir do ensino de pós-graduação, ou seja, um serviço mais raro, está concentrado nas metrópoles.

Quadro 13 – Comparação entre as RMs em estudo em relação aos resultados da análise das sedes de IES de ensino superior de pós-graduação

RMS	RMR	RMF
RMS - cursos só na metrópole em 2000 e 2016	RMR - cursos na metrópole e em Camaragibe em 2000 e 2016	RMF - cursos só na metrópole em 2000 e 2016
-	Recife - maior número de IES em 2000 e 2016 comparando as metrópoles em estudo	Fortaleza - menor número de IES em 2000 e 2016 comparando as metrópoles em estudo
RMS - maior crescimento no número de IES comparando as três RMs	-	RMF - menor crescimento no número de IES comparando as três RMs
Salvador - menor número de cursos de mestrado em 2000 e 2016 comparando as metrópoles em estudo	Recife - maior número de cursos de mestrado em 2000 e 2016 comparando as metrópoles em estudo	-
-	Camaragibe - perdeu 4 dos 5 cursos de mestrado, tendo apenas 1 curso em 2016	-
Salvador - menor número de cursos de mestrado profissional em 2016 comparando as metrópoles em estudo	Recife - maior número de cursos de mestrado profissional em 2016 comparando as metrópoles em estudo	-
Salvador - concentra 78% dos cursos de doutorado na Bahia	Recife - concentra 99% dos cursos de doutorado em Pernambuco	Fortaleza - concentra 100% dos cursos de doutorado no Ceará
-	Recife - maior número de cursos de doutorado em 2000 e 2016 comparando as metrópoles em estudo	Fortaleza - menor número de cursos de doutorado em 2000 e 2016 comparando as metrópoles em estudo
-	RMR - menor crescimento no número de cursos de doutorado comparando as três RMs	RMF - maior crescimento no número de cursos de doutorado comparando as três RMs
-	Camaragibe - perdeu 2 dos 3 cursos de doutorado, tendo apenas 1 curso em 2016	-
Salvador - maior número de IES com cursos de doutorado em 2016 comparando as três metrópoles	-	Fortaleza - menor número de IES com cursos de doutorado em 2016 comparando as três metrópoles
Salvador - menor número de cursos de doutorado de excelência comparando as três metrópoles	Recife - maior número de cursos de doutorado de excelência comparando as três metrópoles	-
Salvador - único que dispõe de curso de doutorado de nota 7	-	-
Salvador - sedes dos cursos de mestrado e doutorado estão no próprio município	Recife - sedes dos cursos de mestrado e doutorado estão no próprio município	Fortaleza - sedes dos cursos de mestrado e doutorado estão no próprio município
-	Camaragibe - sede do curso de mestrado e doutorado está em Recife	-

Elaboração: SILVA. Maina Pirajá.

4.4.2 Setor de saúde

O setor de saúde é um serviço primaz, de direito a todos os cidadãos brasileiros e assegurado pela Constituição. Com a implantação do SUS, o setor deveria garantir o acesso a esse serviço com eficiência e equidade. No entanto, a realidade é bem diferente. Apesar dos avanços, o setor enfrenta graves problemas, como a falta de recursos financeiros, equipamentos, estabelecimentos, tecnologia, profissionais e de gestão.

O setor de saúde ainda é marcado por amplas disparidades regionais na utilização da demanda desses serviços, principalmente dos serviços mais especializados e raros. Esta demanda ocorre de maneira diferenciada no país e envolve padrões culturais, de renda, classe social e populacional.

Dessa forma, o objetivo deste trabalho é analisar e comparar como se processa a organização espacial do setor de serviço e dos serviços de alta complexidade na rede urbana das regiões metropolitanas em estudo, em uma análise inter e intrametropolitana. Os dados utilizados são provenientes do Departamento de Informática do Sistema Único de Saúde (DATASUS) do Ministério da Saúde, referente ao mês de abril de 2016.

4.4.2.1 Organização espacial dos serviços de saúde

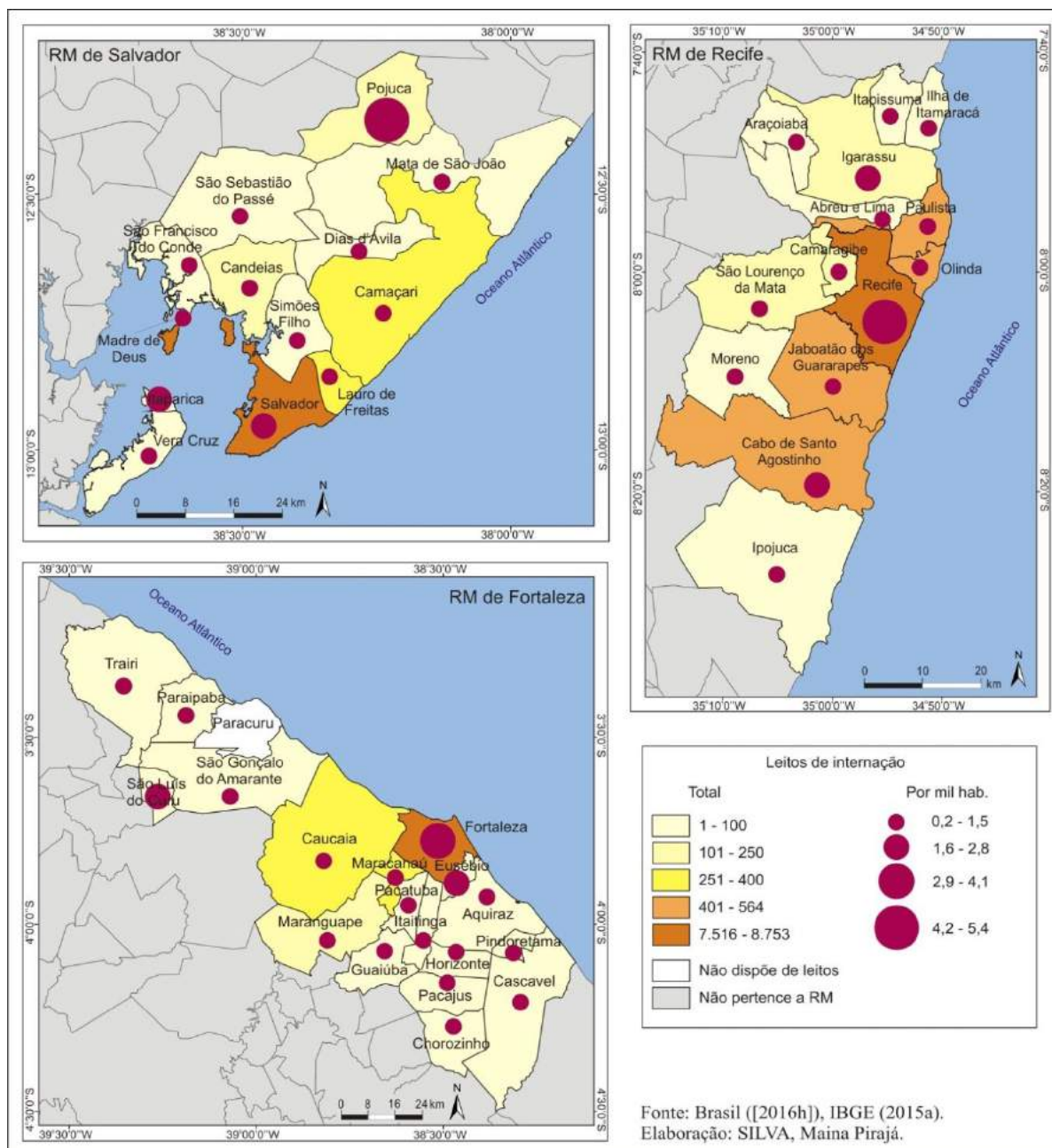
Os resultados sobre a organização espacial dos serviços de saúde apontam a superioridade das metrópoles Salvador, Recife e Fortaleza em relação às suas regiões metropolitanas.

Em 2016, na análise dos estabelecimentos de saúde que prestam serviços de atendimento de urgência, por exemplo, as metrópoles Salvador, Recife e Fortaleza têm percentual de concentração de 68%, 44% e 54% dos estabelecimentos das suas RMs, respectivamente.

Quanto aos leitos de internamento, uma comparação entre os municípios pode ser observada no mapa 28. Nota-se que a Região Metropolitana de Recife é a região com maior número de leitos de internação, distribuídos entre os seus municípios em 2016, com ênfase em quatro municípios limítrofes à metrópole, mostrando uma desconcentração dos leitos da cidade principal. Porém, a metrópole

ainda agrupa 78% dos leitos da região metropolitana e tem também, com 5,4 leitos por mil habitantes, o melhor indicador das metrópoles (Mapa 28).

Mapa 28 – Número de leitos de internamento total e por mil habitantes nos municípios das RMs em estudo - abr. 2016



Na Região Metropolitana de Salvador, a metrópole concentra 87% dos leitos da região. No entanto, considerando a população, o município de Pojuca apresenta o melhor índice com 4,4 leitos por mil habitantes, enquanto que Salvador dispõe somente de 2,7 leitos por mil habitantes, número esse bem menor do que Recife.

Na Região Metropolitana de Fortaleza é encontrado o menor número de leitos de internação entre as RMs. Fortaleza agrega 85% desses leitos de sua região metropolitana e 2,9 leitos por mil habitantes, o que representa uma relação um pouco melhor do que Salvador. Outro destaque importante é a pequena quantidade de leitos nos outros municípios da RMF e sem nenhum leito no município de Paracuru. Essa situação não ocorre nos municípios das outras RMs.

Assim, o mapa 28, além de evidenciar a concentração desses serviços de saúde nas cidades principais, mostra também a preeminência da Região Metropolitana de Recife em relação às outras RMs em estudo e a situação precária na Região Metropolitana de Fortaleza.

Contudo, analisando seis especialidades médicas, os resultados indicam que as metrópoles oferecem todas as especialidades. A situação é alarmante nos municípios de Vera Cruz, na RMS, que não tem nenhum médico nas especialidades anestesista e cirurgião geral, e em São Sebastião do Passé, faltam médicos em psiquiatria. Na RMR, a situação é mais crítica: quatro municípios não apresentam nenhum médico anestesista, quatro municípios não dispõem de nenhum cirurgião geral e um município não tem nenhum pediatra. Já na RMF, a falta de médicos é ainda mais grave, pois nove municípios não dispõem de anestesistas, sete não têm cirurgião geral, seis não têm pediatra, dois não têm psiquiatra e um não tem gineco-obstetra. Isso demonstra a dramática situação, embora os municípios da RMS estão em melhor situação em relação à presença de médicos, seguido da RMR, e em último lugar figura novamente a RMF.

Outras duas variáveis também foram analisadas: o número de partos por local de ocorrência e número de partos por local de residência da mãe em 2016 (Tabela 11, em apêndice C). O que foi verificado é que nas regiões metropolitanas em estudo e, sobretudo nas metrópoles, ocorreram em 2016, mais partos do que mães que tiveram filhos e residem nesses locais. Isso demonstra que essas regiões metropolitanas e metrópoles têm grande área de influência, ou seja, são procuradas por disporem de leitos de internação, médicos e serviços mais especializados em casos de necessidades que, muitas vezes, não existem em determinados municípios ou são insuficientes.

Nota-se na referida tabela, que os municípios de Salvador, Itaparica, Madre de Deus e Pojuca são os únicos municípios da RMS que têm mais casos de partos do que mães residentes que tiveram filhos no mesmo ano, mostrando assim a

centralidade não só de Salvador, mas de outros municípios da região em relação à esse serviço.

Na RM de Fortaleza, destacam-se além de Fortaleza, Maracanaú, vizinho da metrópole e Cascavel, no sul da RM, para onde se dirigem, provavelmente, mulheres de municípios fora da RMF.

Por outro lado, na Região Metropolitana de Recife, apenas Recife e Olinda tiveram mais partos do que mães residentes que tiveram filhos, estando esse serviço mais concentrado nessa RM.

Por conseguinte, assim como outras vezes na pesquisa, foi criado um quadro resumo com os principais destaques sobre os serviços de saúde analisados, seus problemas e desequilíbrios intrametropolitanos (Quadro 14).

Quadro 14 – Comparação entre as RMs em estudo em relação aos resultados da análise dos serviços de saúde - 2016

(continua)

	RMS	RMR	RMF
Estabelec. de urgência	RMS - maior número de estabelecimentos de urgência comparando as três RMs	-	RMF - menor número de estabelecimentos de urgência comparando as três RMs
	Salvador - concentra 68% dos estabelecimentos de urgência da RMS	Recife - concentra 44% dos estabelecimentos de urgência da RMR	Fortaleza - concentra 54% dos estabelecimentos de urgência da RMF
	Camaçari, Lauro de Freitas e Candeias também se destacam na RMS, quanto ao número de estabelecimentos de urgência	Jaboatão dos Guararapes, Cabo de Santo Agostinho, Paulista, Olinda e Ipojuca também se destacam na RMR, quanto ao número de estabelecimentos de urgência	Maracanaú e Caucaia também se destacam na RMF, quanto ao número de estabelecimentos de urgência
	-	-	São Luís do Curu não tem nenhum estabelecimento de urgência
Leitos de internamento	-	RMR - maior número de leitos de internamento comparando as três RMs	RMF - menor número de leitos de internamento comparando as três RMs
	Salvador - concentra 87% dos leitos de internamento da sua RM	Recife - concentra 78% dos leitos de internamento da sua RM	Fortaleza - concentra 85% dos leitos de internamento da sua RM
	Lauro de Freitas e Camaçari também se destacam na RMS, quanto ao número de leitos de internamento da RMS	Jaboatão dos Guararapes, Olinda, Paulista e Cabo de Santo Agostinho também se destacam na RMR, quanto ao número de leitos de internamento da RMR	Caucaia e Maracanaú também se destacam na RMF, quanto ao número de leitos de internamento da RMF
	Pojuca - maior número de leitos por mil habitantes da RMS	Recife - maior número de leitos por mil habitantes da RMR	Fortaleza - maior número de leitos por mil habitantes da RMF
Médicos	-	RMR - maior número de médicos comparando as três RMs	RMF - menor número de médicos comparando as três RMs
	Salvador - concentra 87% dos médicos da RMS	Recife - concentra 73% dos médicos da RMR	Fortaleza - concentra 84% dos médicos da RMF
	Lauro de Freitas e Camaçari também se destacam na RMS, quanto ao número de médicos	Jaboatão dos Guararapes, Olinda, Paulista e Cabo de Santo Agostinho também se destacam na RMR, quanto ao número de médicos	Maracanaú também se destaca na RMF, quanto ao número de médicos

Quadro 14 – Comparação entre as RMs em estudo em relação aos resultados da análise dos serviços de saúde - 2016

(conclusão)

	RMS	RMR	RMF
Partos	RMS - diferença de 3.395 partos em relação ao local de ocorrência e residência da mãe	RMR - diferença de 7.398 partos em relação ao local de ocorrência e residência da mãe	RMF - diferença de 3.326 partos em relação ao local de ocorrência e residência da mãe
	Salvador, Itaparica, Madre de Deus e Pojuca - maior centralidade em parto da RMS	Recife e Olinda - maior centralidade em parto da RMR	Fortaleza, Maracanaú e Cascavel - maior centralidade em parto da RMF
Resultados	-	RMR - mais homogênea em relação ao setor de saúde comparando as três RMs, com exceção da última variável analisada	RMF - mais macrocefálica e heterogênea em relação ao setor de saúde comparando as três RMs, com exceção da última variável analisada

Elaboração: SILVA. Maina Pirajá.

Constata-se que os serviços de saúde analisados são encontrados nos municípios das RMs em estudo de forma diferenciada e concentrados em alguns municípios, principalmente nas metrópoles. Esse maior peso da metrópole na região metropolitana é muito forte na RMF, evidenciando uma rede de centros urbanos muito desequilibrada.

4.4.2.2 Organização espacial dos serviços de saúde de alta complexidade

O trabalho também analisou os serviços de saúde de alta complexidade (de maior especialidade). Os serviços são geralmente ofertados em menor número de municípios, possuem menor frequência de utilização do que os serviços de média e baixa complexidade, e demandam profissionais mais especializados, estabelecimentos e equipamentos mais sofisticados e de maior tecnologia.

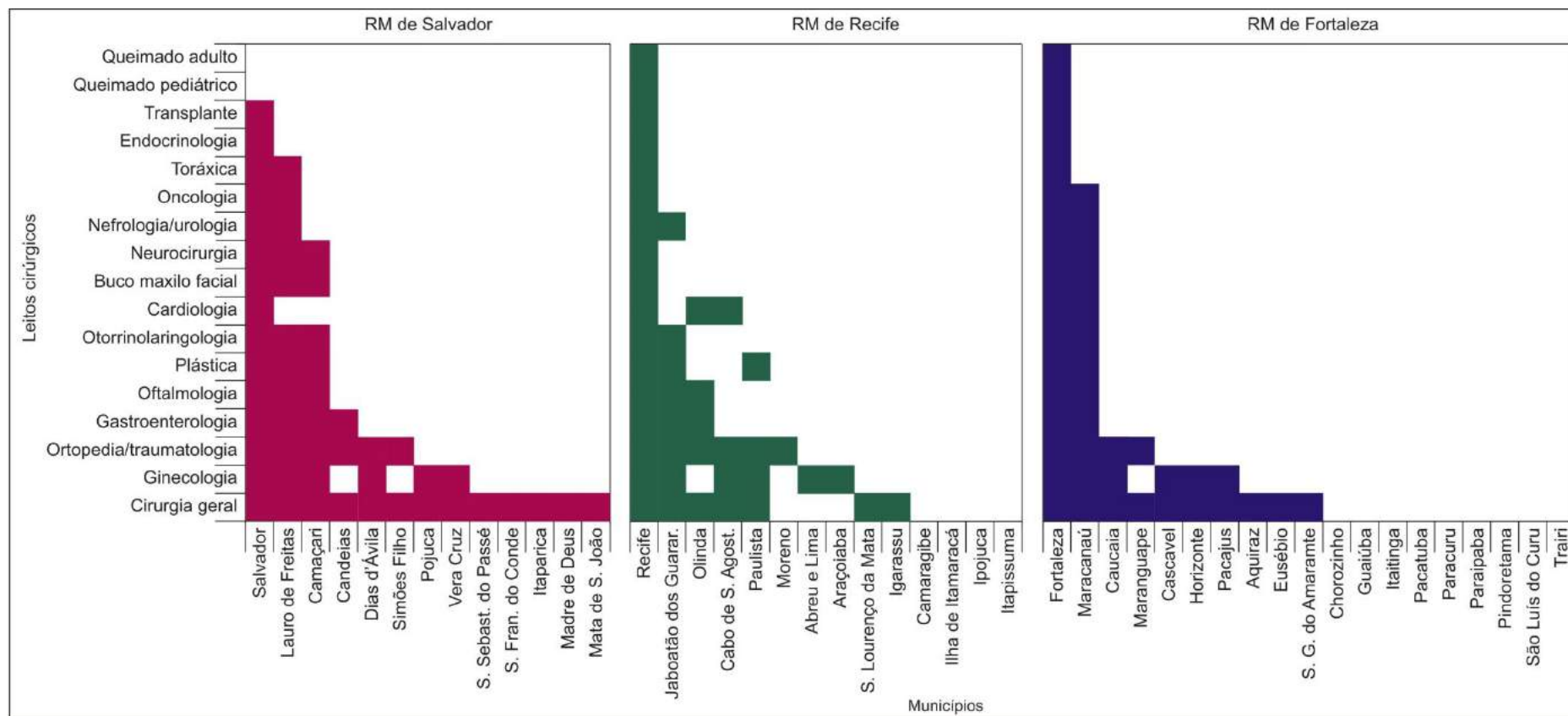
Desse modo, para análise da organização espacial dos serviços de alta complexidade foram considerados, primeiramente, os hospitais públicos de alta complexidade. O que foi evidenciado é que na Região Metropolitana de Salvador, em 2016, foram encontrados 48 hospitais, dos quais 90% estão concentrados em Salvador. Esse tipo de hospital ainda é encontrado em mais quatro municípios da região. Na Região Metropolitana de Recife funcionam 46 hospitais, reunidos 76% em Recife. Diferentemente da RMS, outros seis municípios se sobressaem na RMR quanto a esse serviço. Porém, na Região Metropolitana de Fortaleza, apenas a metrópole e Maracanaú possuem hospitais públicos de alta complexidade, estando 97% concentrados em Fortaleza.

Outra variável utilizada em relação aos serviços de alta complexidade foram os leitos cirúrgicos e foram analisados 17 tipos de especialidades (Gráfico 18). Ressalta-se que todas as especialidades de leitos são encontradas nas metrópoles Recife e Fortaleza, mas Salvador não dispõe de leitos em duas especialidades. Por outro lado, foi verificada a falta desse serviço na grande maioria dos municípios da RMF. Esta região tem o menor número de leitos cirúrgicos entre as RMs. Na RMS nota-se uma maior descentralização desse serviço para algumas cidades médias da região.

Observa-se também que quatro municípios na RMR e nove municípios na RMF não possuem nenhum leito cirúrgico nas especialidades analisadas, o que não ocorre na RMS, onde todos os municípios dispõem de leitos em cirurgia geral.

Em relação aos equipamentos de saúde mais especializados, a pesquisa trabalhou com 21 equipamentos (Gráfico 19). Os resultados revelaram que todos os equipamentos são encontrados apenas nas metrópoles Salvador, Recife e Fortaleza e muitos municípios de Fortaleza não oferecem nenhum equipamento para as pessoas que necessitam fazer os exames especializados. A situação está um pouco melhor nas cidades médias da RMR e da RMS. Ressalta-se que dez municípios da RMF, dois da RMR e um da RMS não dispõem de nenhum equipamento mais especializado e vários municípios têm somente um tipo de equipamento.

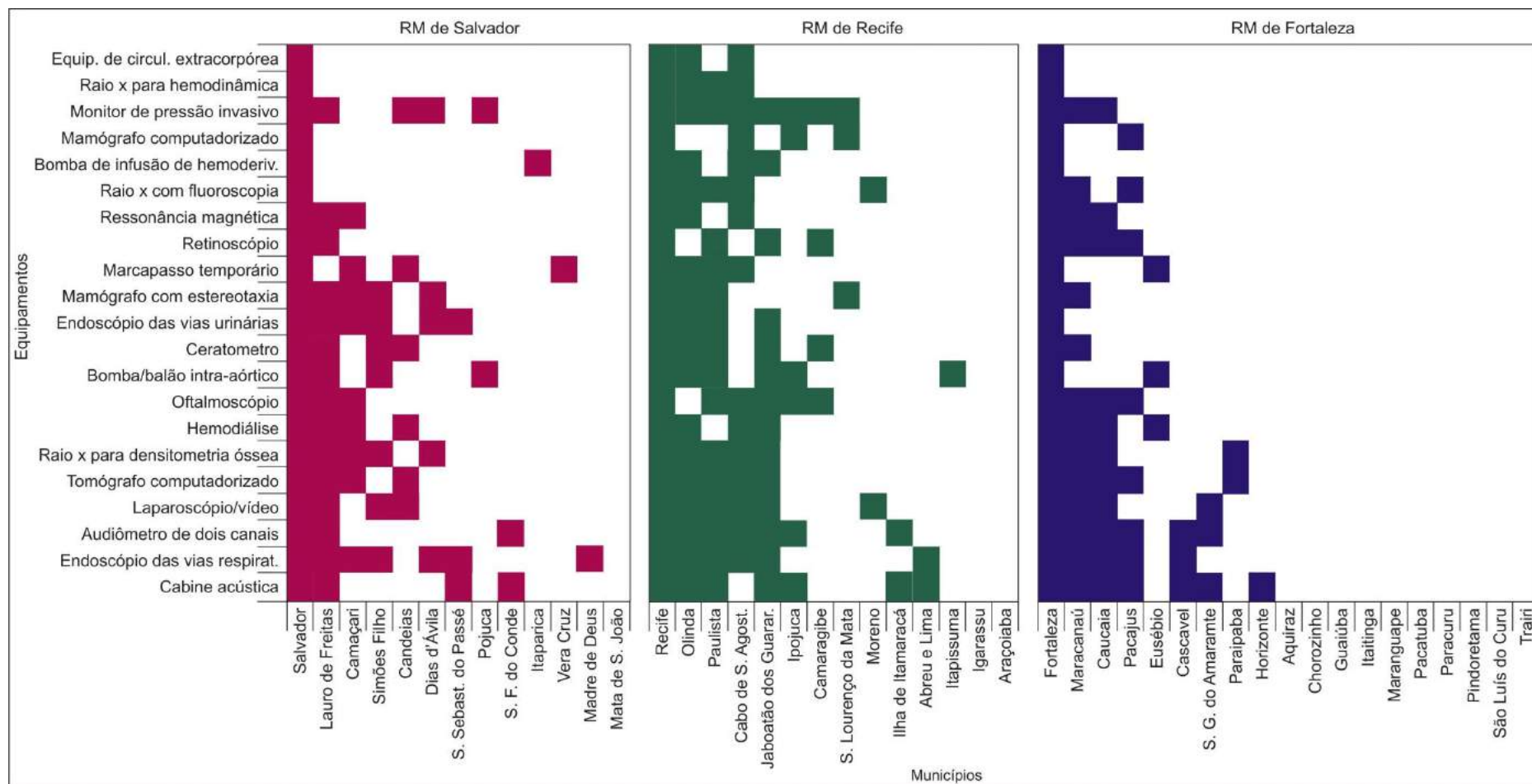
A disponibilidade dos diversos estabelecimentos de saúde de alta complexidade nos municípios das RMs em estudo é representada no gráfico 20. Novamente observa-se um grande vazio nas regiões, o que significa que a grande maioria dos municípios não dispõe desses serviços, inclusive, em alguns casos faltam estes estabelecimentos nas metrópoles. Por exemplo, não foi encontrado nenhum centro de referência de alta complexidade traumato-ortopedia em Fortaleza e em Salvador e constata-se que mesmo as grandes metrópoles Salvador e Recife não dispõem de três tipos de estabelecimentos de alta complexidade e Fortaleza não instalou sete desses estabelecimentos.

Gráfico 18 – Leitos cirúrgicos nos municípios das RMs em estudo - abr. 2016¹⁴

Fonte: Brasil ([2016h]). Elaboração: SILVA, Maina Pirajá.

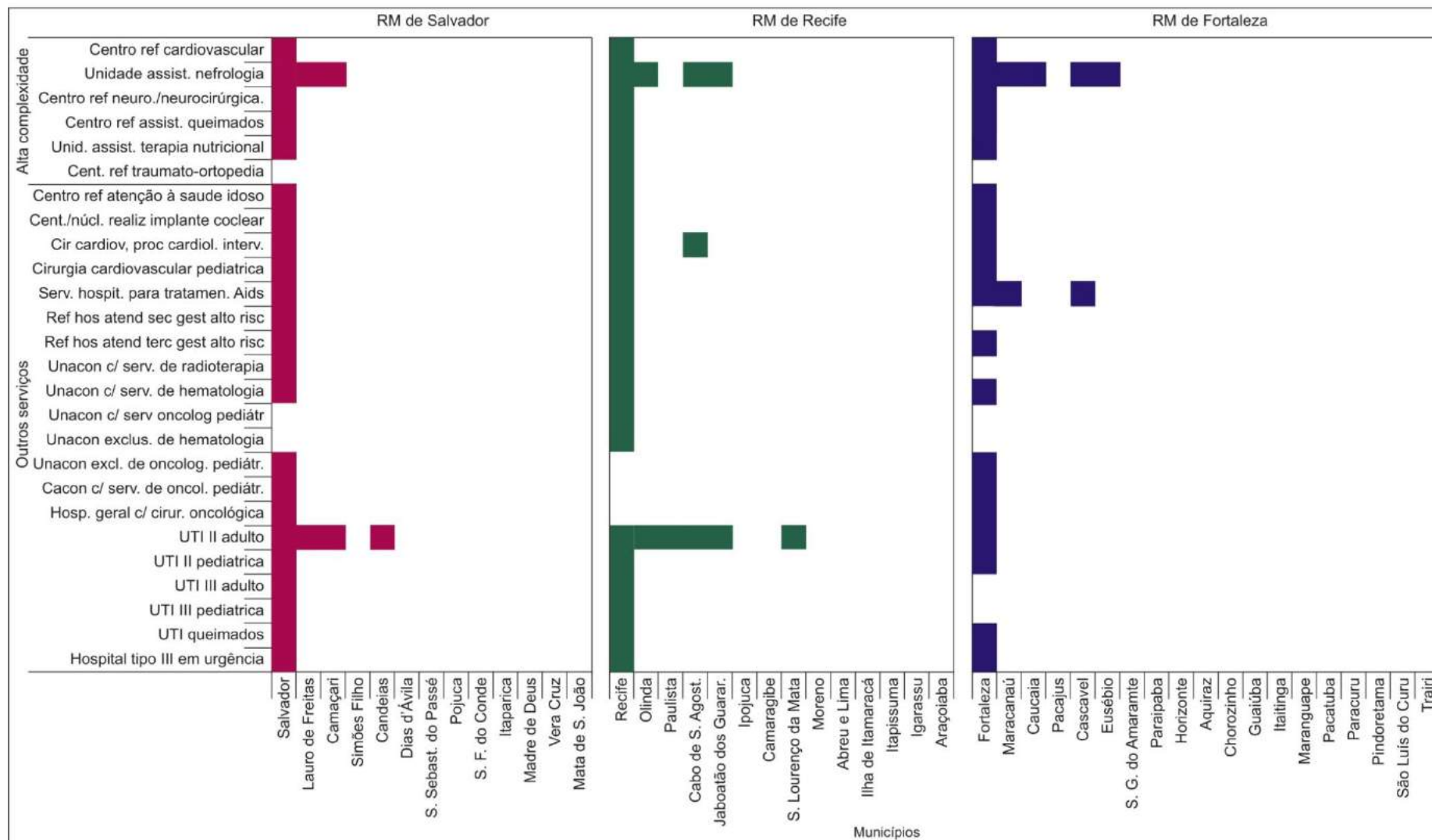
¹⁴ Com base na metodologia de Palomaki (1964), o gráfico mostra a existência ou não de serviços de alta complexidade. O mesmo processo ocorre nos gráficos 19, 20, 21 e 22.

Gráfico 19 – Equipamentos de serviço de saúde mais especializados nos municípios das RMs em estudo - abr. 2016



Fonte: Brasil ([2016h]). Elaboração: SILVA, Maina Pirajá.

Gráfico 20 – Estabelecimentos de saúde de alta complexidade nos municípios das RMs em estudo - ago. 2016



Fonte: Brasil ([2016h]). Elaboração: SILVA, Maina Pirajá.

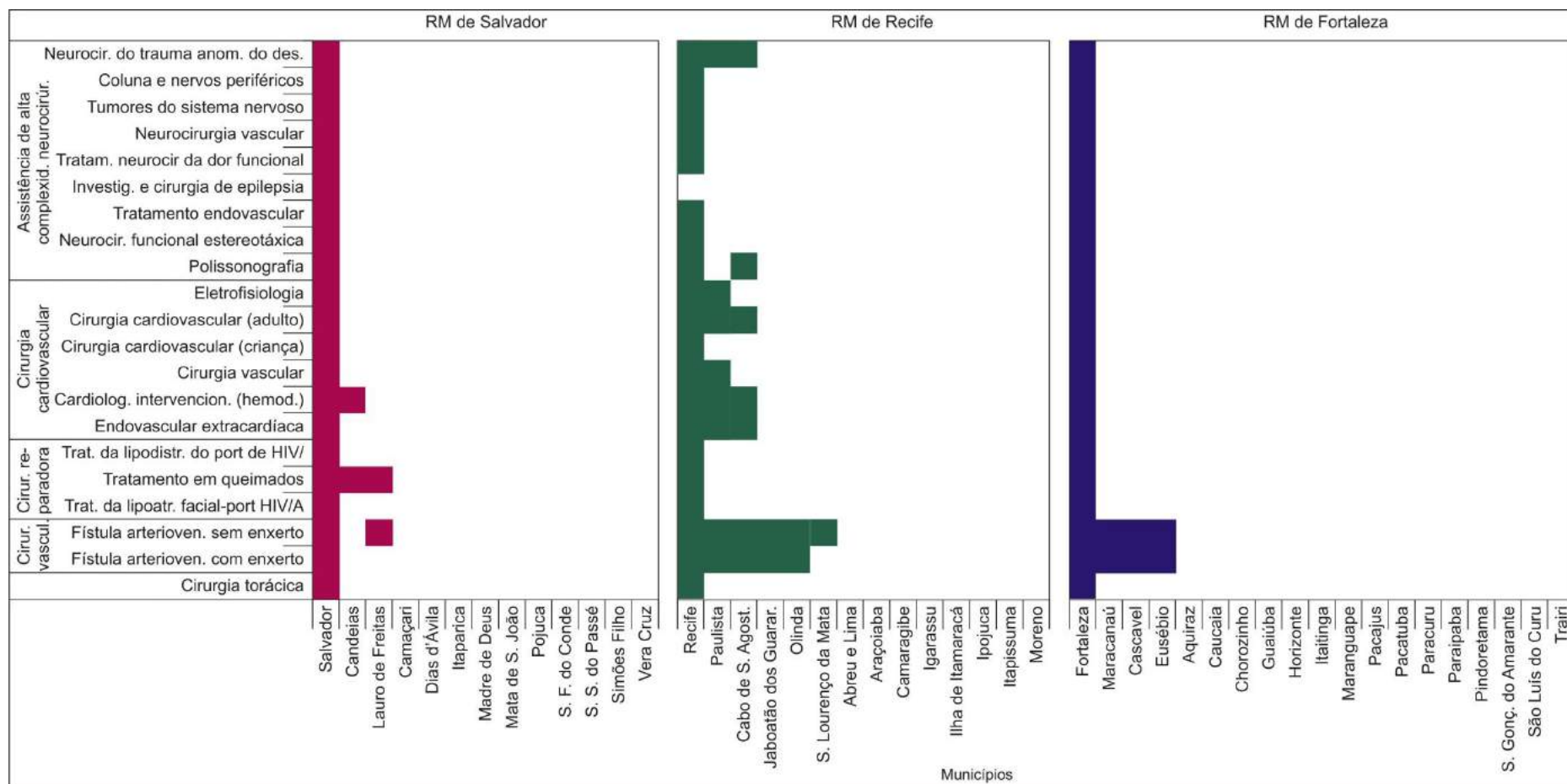
Os serviços cirúrgicos de alta complexidade estão também concentrados nas metrópoles (Gráfico 21), com destaque para Salvador e Fortaleza onde são oferecidos todos os serviços. Poucos outros municípios nas RMs têm condições de exercer esses serviços, conforme mostra o gráfico.

As variáveis que representam os serviços mais raros, ou seja, aqueles que apresentam maior centralidade e um grande alcance espacial podem ser representados pelos serviços de transplantes e bancos de órgãos. Assim, o gráfico 22 sinaliza a total centralização desses serviços nas metrópoles. Observa-se ainda que somente a metrópole Fortaleza possui todos os serviços analisados. Salvador não dispõe de quatro serviços e Recife de dois.

Concluindo, o quadro 15 traz um resumo dos resultados sobre os serviços de saúde de alta complexidade e mais raros analisados na pesquisa.

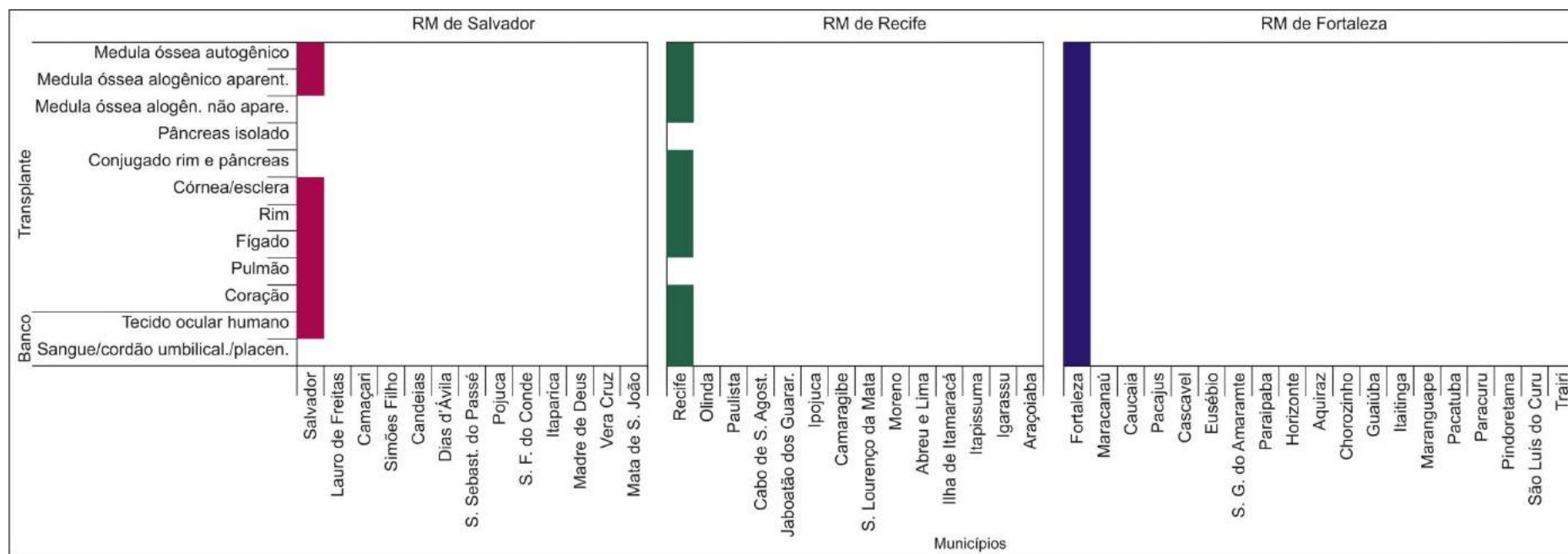
Dessa forma, quanto aos serviços de alta complexidade, a Região Metropolitana de Recife se destaca das demais regiões metropolitanas. A Região Metropolitana de Salvador ocupa uma posição intermediária, mas a Região Metropolitana de Fortaleza ainda está distante das outras regiões, embora quanto aos serviços mais raros, de altíssima complexidade que são os serviços de transplante e bancos de órgãos, a metrópole Fortaleza é referência nacional.

Gráfico 21 – Serviços cirúrgicos de alta complexidade nos municípios das RMs em estudo - abr. 2016



Fonte: Brasil ([2016h]). Elaboração: SILVA, Maina Pirajá.

Gráfico 22 – Estabelecimentos de saúde habilitados para transplantes e bancos de órgãos nos municípios das RMs em estudo - ago. 2016



Fonte: Brasil ([2016h]). Elaboração: SILVA, Maina Pirajá.

Quadro 15 – Comparação entre as RMs em estudo em relação aos resultados da análise dos serviços de saúde de alta complexidade e mais raros - 2016

(continua)

	RMS	RMR	RMF
Hospitais de alta complexidade públicos	RMS - maior número de hospitais de alta complexidade públicos comparando as três RMs em estudo	-	RMF - menor número de hospitais de alta complexidade públicos comparando as três RMs em estudo
	Salvador - concentra 90% dos hospitais públicos de alta complexidade da RMS	Recife - concentra 76% dos hospitais públicos de alta complexidade da RMR	Fortaleza - concentra 97% dos hospitais público de alta complexidade da RMF
	Camaçari, Candeias, Lauro de Freitas e Simões Filho - são os únicos municípios da RMS, com exceção da metrópole, onde se encontram hospitais públicos de alta complexidade	Paulista, Cabo de S. Agostinho, Abreu e Lima, J. dos Guararapes, Olinda e S. Lourenço da Mata - são os únicos municípios da RMR, com exceção da metrópole, onde se encontram hospitais públicos de alta complexidade	Maracanaú - é o único município da RMF, com exceção da metrópole, onde se encontram hospitais públicos de alta complexidade
Leitos cirúrgicos	RMS - menor número de leitos cirúrgicos comparando as três RMs em estudo	RMR - maior número de leitos cirúrgicos comparando as três RMs em estudo	-
	Salvador - concentra 87% dos leitos cirúrgicos da RMS	Recife - concentra 84% dos leitos cirúrgicos da RMR	Fortaleza - concentra 91% dos leitos cirúrgicos da RMF
	Salvador - não possui duas especialidades de leitos cirúrgicos	Recife - possui todas as especialidades de leitos cirúrgicos	Fortaleza - possui todas as especialidades de leitos cirúrgicos
	RMS - todos os municípios têm leitos cirúrgicos em pelo menos uma especialidade	RMR - quatro municípios não têm leitos cirúrgicos em nenhuma especialidade	RMF - nove municípios não têm leitos cirúrgicos em nenhuma especialidade
Equipam. mais especializ.	Salvador - possui todos os equipamentos de saúde mais especializados	Recife - possui todos os equipamentos de saúde mais especializados	Fortaleza - possui todos os equipamentos de saúde mais especializados
	RMS - um município não tem nenhum equipamento de saúde mais especializado	RMR - dois municípios não têm nenhum equipamento de saúde mais especializado	RMF - dez municípios não têm nenhum equipamento de saúde mais especializado
Estabelecimentos de alta complexidade	Salvador - não dispõe de três estabelecimentos de alta complexidade	Recife - não dispõe de três estabelecimentos de alta complexidade	Fortaleza - não dispõe de sete estabelecimentos de alta complexidade
	RMS - oito municípios não têm nenhum estabelecimento de alta complexidade	RMR - oito municípios não têm nenhum estabelecimento de alta complexidade	RMF - 14 municípios não têm nenhum estabelecimento de alta complexidade
	Lauro de Freitas, Camaçari e Candeias - são os únicos municípios da RMS, com exceção da metrópole, que têm pelo menos um estabelecimento de alta complexidade	Olinda, Paulista, Cabo de S. Agostinho, J. dos Guararapes e S. Lourenço da Mata - são os únicos municípios da RMR, com exceção da metrópole, que têm pelo menos um estabelecimento de alta complexidade	Maracanaú, Caucaia, Cascavel e Eusébio - são os únicos municípios da RMF, com exceção da metrópole, que têm pelo menos um estabelecimento de alta complexidade
Serviços cirúrgicos de alta complexidade	Salvador - dispõe de todas as especialidades cirúrgicas de alta complexidade	Recife - não dispõe de uma especialidade cirúrgica de alta complexidade	Fortaleza - dispõe de todas as especialidades cirúrgicas de alta complexidade
	Camaçari e Lauro de Freitas - são os únicos municípios da RMS, com exceção da metrópole, que têm pelo menos uma especialidade cirúrgica de alta complexidade	Paulista, Cabo de Santo Agostinho, Jaboatão dos Guararapes, Olinda e São Lourenço da Mata - são os únicos municípios da RMR, com exceção da metrópole, que têm pelo menos uma especialidade cirúrgica de alta complexidade	Maracanaú, Cascavel e Eusébio - são os únicos municípios da RMF, com exceção da metrópole, que têm pelo menos uma especialidade cirúrgica de alta complexidade

Quadro 15 – Comparação entre as RMs em estudo em relação aos resultados da análise dos serviços de saúde de alta complexidade e mais raros - 2016

(conclusão)

	RMS	RMR	RMF
Estabelecimentos de saúde habilitados para transplantes e banco de órgãos	RMS - só existem na metrópole estabelecimentos de saúde habilitados para transplantes e bancos de órgãos	RMR - só existem na metrópole estabelecimentos de saúde habilitados para transplantes e bancos de órgãos	RMF - só existem na metrópole estabelecimentos de saúde habilitados para transplantes e bancos de órgãos
	Salvador - não dispõe de quatro estabelecimentos de saúde habilitados para transplantes e bancos de órgãos	Recife - não dispõe de dois estabelecimentos de saúde habilitados para transplantes e bancos de órgãos	Fortaleza - dispõe de todos os estabelecimentos de saúde habilitados para transplantes e bancos de órgãos
	Salvador - possui o menor número de estabelecimentos de saúde habilitados para transplantes e bancos de órgãos comparando as metrópoles em estudo	-	Fortaleza - possui o maior número de estabelecimentos de saúde habilitados para transplantes e bancos de órgãos comparando as metrópoles em estudo
Resultados	-	RMF - mais homogênea em relação ao setor de saúde de alta complexidade comparando as três RMs	RMF - mais macrocefálica e heterogênea em relação ao setor de saúde de alta complexidade comparando as três RMs
	Salvador - apresenta os piores resultados nos serviços mais raros de saúde comparando as três RMs	-	Fortaleza - apresenta os melhores resultados nos serviços mais raros de saúde comparando as três RMs

Elaboração: SILVA. Maina Pirajá.

4.4.3 Sistemas de mobilidade

Com o acelerado crescimento da urbanização e metropolização no Brasil, as regiões metropolitanas e, sobretudo, as metrópoles tornaram-se os principais centros para onde se dirigem os fluxos de pessoas e mercadorias.

A maioria dessas cidades cresceu de forma desordenada com grande densidade demográfica e cada vez mais pessoas morando nas periferias. Somado a isso, a ausência de políticas públicas em mobilidade urbana resultou em diversos problemas que são enfrentados pela população diariamente: congestionamentos, acidentes, transportes públicos lotados, aumento do tempo de deslocamento, poluição do ar etc., causando graves transtornos.

Portanto, a mobilidade urbana deve ser vista como uma prioridade nas políticas públicas, e o planejamento é essencial para minimizar esses problemas. Destaca-se que os municípios com mais de 20 mil habitantes são obrigados por lei a realizar seus Planos de Mobilidade Urbana (PLANMOB), com pena de ficar impedido de receber recursos federais. O prazo é até abril de 2019.

É essencial para o avanço da qualidade e eficiência dos deslocamentos da população, introduzir eficazmente outros meios públicos de circulação coletiva: sistemas de *Bus Rapid Transit* (Transporte rápido por ônibus) (BRT), metrô, Veículos Leve sobre Trilhos (VLT), sistema de barcas e *ferry-boat*, e também as ciclovias, carros elétricos compartilhados, entre outros.

Assim, esse subcapítulo tem como objetivo analisar as semelhanças e diferenças quanto à eficiência dos sistemas existentes de mobilidade urbana nas regiões metropolitanas em estudo.

4.4.3.1 Rodoviário e metroviário

O transporte rodoviário é o principal meio de deslocamento da população urbana do Brasil. Esse modal já está saturado, apesar das políticas de mobilidade ainda priorizar investimentos nesse sistema de transporte e o governo incentivar a compra de automóveis e motocicletas.

Nas regiões metropolitanas em estudo, por exemplo, o número de veículos automotores mais que dobrou de 2006 a 2016. No último ano citado, são encontrados nas RMs mais de um milhão de veículos, dos quais 75% estão concentrados nas metrópoles Salvador e Fortaleza, e 51% em Recife.

A relação entre o número de veículos e a população indica que a RMS tem com 29 veículos por 100 habitantes a menor razão. Na RMR a razão é de 33 veículos/100 habitantes e na RMF 35 veículos/100 habitantes referente ao ano de 2016.

Observa-se também que as metrópoles e as cidades médias em estudo recebem diversos migrantes pendulares diariamente que trafegam com seus veículos nessas cidades e utilizam os seus transportes coletivos, o que agrava ainda mais a situação.

Em contrapartida, o sistema rodoviário ainda é o mais importante modal de escoamento de produtos no país. Na Região Metropolitana de Salvador, o principal meio é através da rodovia BR-324, que faz ligação com o segundo maior município do estado, Feira de Santana. Pela BR-324 podem ser acessadas as BR-101 e BR-116. Outras importantes rodovias são a BA-093, a BA-524 e a BA-001. Destaca-se ainda a BA-099 (linha verde), que liga os municípios do Litoral Norte, saindo de

Lauro de Freitas para o Estado de Sergipe. Essa é uma das principais rotas turísticas do estado.

Em Salvador, como nas outras metrópoles em estudo, a estrutura viária mostra-se ainda com grandes problemas, apesar das prefeituras e o governo do estado investir em obras de melhoria. A estrutura viária da metrópole Salvador conta com faixas e corredores exclusivos para ônibus. Foram realizadas inúmeras obras como alargamentos de pistas, viadutos, construção da Via Expressa Baía de Todos-os-Santos e ligações viárias (Avenida Luís Eduardo Magalhães-BR-324, Imbuí-Narandiba e Estrada do Curralinho).

Várias obras também estão em andamento ou em projeto, como as vias transversais: Linha Azul, que terá 12,7 km e ligará o bairro de Patamares ao de Lobato e a Linha Vermelha, com 13 km, ligando os bairros de Paripe a Piatã. Essas linhas serão percorridas pelo BRT, com início da construção ainda no ano de 2017. Outro projeto rodoviário importante é a ponte Salvador-Itaparica (sem previsão de construção).

Porém, o que pode ser visto na metrópole Salvador são inúmeros engarrafamentos, atrasos em obras e relativamente poucos investimentos. Foram observados também raros projetos que abarquem a região metropolitana.

Em relação ao transporte rodoviário interestadual, cinco municípios da RM de Salvador recebem linhas com destino para Salvador, Camaçari, Lauro de Freitas, Pojuca e São Sebastião do Passé, totalizando 83.744 viagens em 2016.

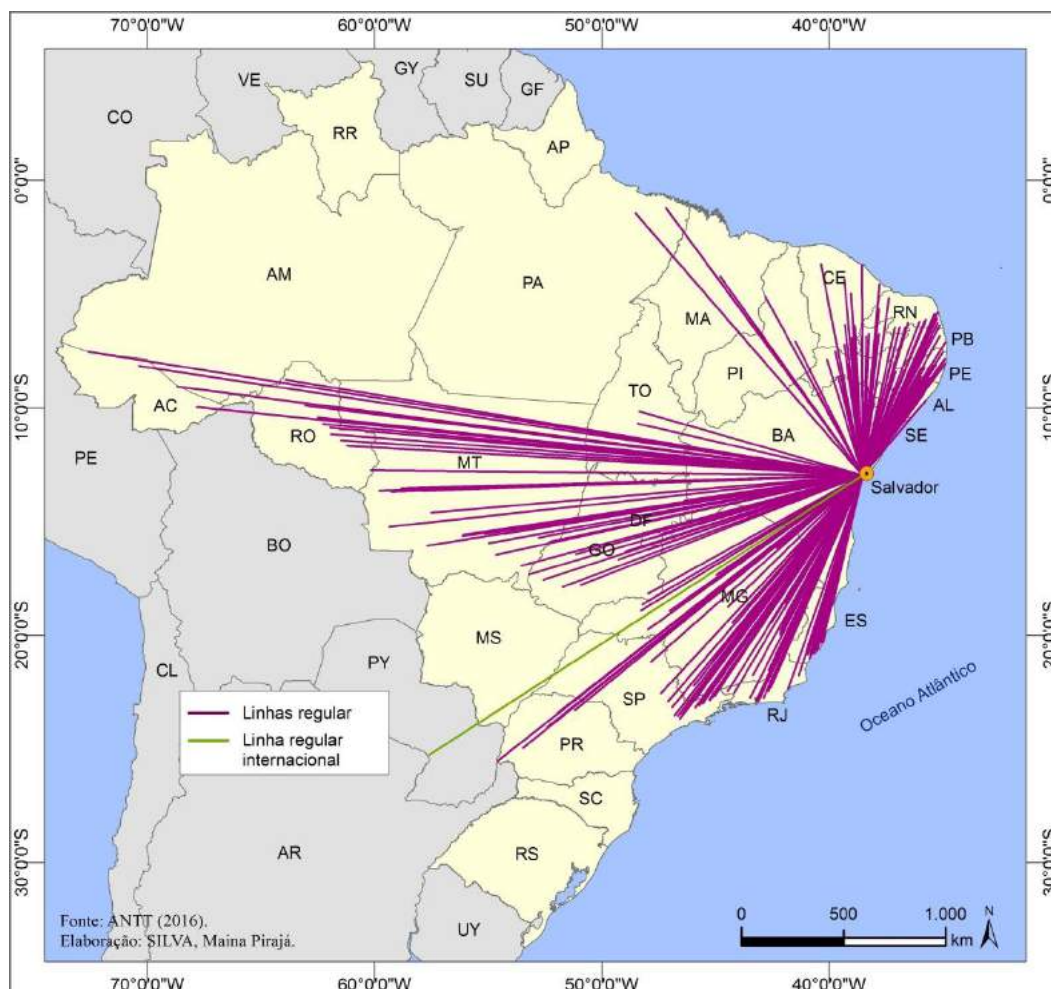
Em Salvador, 160 municípios do Brasil, de 18 unidades da federação, têm linhas com destino à metrópole (Mapa 29). Aracaju foi a cidade que teve o maior número de viagens para Salvador, seguido de Brasília. Ressalta-se ainda no referido mapa, que a metrópole não tem boa ligação com as regiões Norte e Sul do país. Salvador tem também uma linha internacional que fez 102 viagens no ano de 2016, saindo de Assunção/Paraguai para a metrópole.

Por sua vez, a Região Metropolitana de Recife tem como principais rodovias a PE-060, que corta Cabo de Santo Agostinho e Ipojuca, e se conecta com outras importantes rodovias, como a PE-035 que atravessa Igarassu, Itapissuma e Ilha de Itamaracá, e a rodovia PE-022.

Recife tem o sistema BRT VIA LIVRE que deveria ter ficado pronto para a Copa do Mundo de 2014, mas até hoje não está terminado. A metrópole apresenta dois corredores de ônibus, o Norte/Sul fazendo ligação com os municípios de Recife,

Igarassu, Abreu e Lima, Paulista e Olinda, e o corredor Leste/Oeste que liga Recife, Paulista e Camaragibe.

Mapa 29 – Linhas regulares ativas de transporte rodoviário com destino à Salvador - 2016



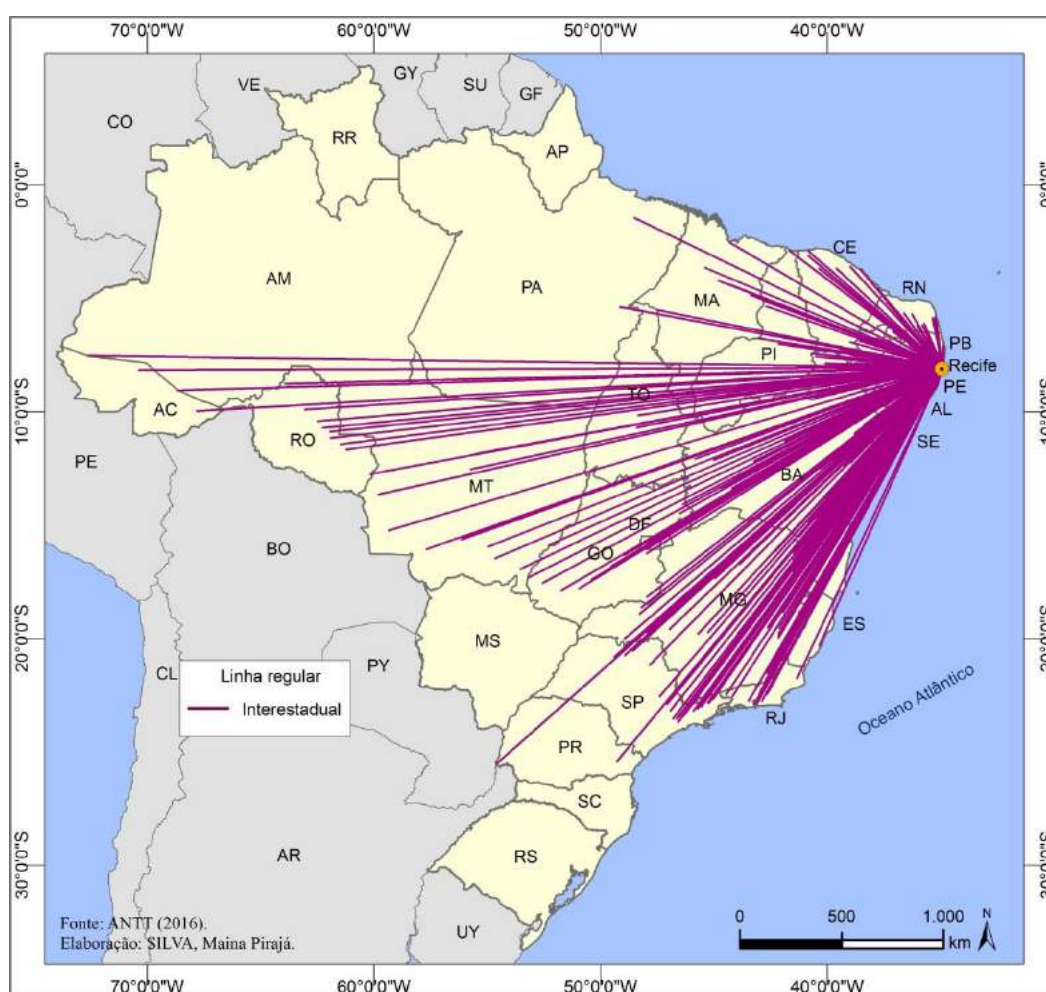
Para melhorar o fluxo de veículos na metrópole e na região metropolitana, várias obras de intervenção foram realizadas, estão inacabadas ou em projeto, como viadutos, alargamentos de pistas, alças de ligação, Via Mangue (Via Elevada), Via Expressa, Ramal da Copa, Arco rodoviário metropolitano, projeto de requalificação da BR-101, duplicação da BR-104, construção do miniarco rodoviário metropolitano (liga Paulista a Igarassu). Porém, assim como Salvador, o trânsito ainda é caótico, sobretudo na metrópole, e as medidas tomadas ainda são insuficientes.

No transporte interestadual, quatro municípios da RM de Recife recebem linhas regulares de transporte coletivo (Abreu e Lima, Igarassu, Ipojuca e Recife).

Nesses municípios foram identificadas 108.138 viagens de ida referente ao ano de 2016, número esse muito maior do que o da RMS.

Em Recife, 169 municípios do Brasil, de 18 unidades da federação, têm linhas com destino ao município (Mapa 30). João Pessoa/PB é a cidade com mais viagens para a metrópole, seguida de Maceió/AL. O mapa também evidencia que Recife, assim como Salvador, não tem boa ligação com as regiões Norte e Sul do país.

Mapa 30 – Linhas regulares ativas de transporte rodoviário com destino à Recife - 2016



Já na Região Metropolitana de Fortaleza, as principais rodovias são a CE-422 que é a rota de chegada ao Porto de Pecém, a CE-040 que se conecta com a BR-020 e BR-116, ligando Fortaleza ao litoral turístico da região, além da CE-025. Outras importantes rodovias são a CE-085 para São Gonçalo do Amarante e a CE-060 que passa por Maracanaú e Pacatuba.

Fortaleza dispõe de um corredor Expresso Fortaleza em sistema BRT, com corredores ligando terminais da cidade, fazendo integração com o metrô. No início do projeto, foram previstos sete corredores, mas foram construídos apenas dois, com 13 estações. Porém, assim como em Recife, e diferente de Salvador, o sistema está em funcionamento e é uma importante alternativa para o transporte coletivo na cidade.

Outras obras já foram concluídas, estão sendo realizadas ou estão em projetos na Região Metropolitana de Fortaleza e na metrópole, como a criação de corredores de ônibus com faixas e vias exclusivas, alargamentos de pistas, viadutos, melhorias nas vias e áreas urbanas, aplicação de sistema binário, anel viário, Via Expressa, arco rodoviário metropolitano e ponte estaiada sobre o rio Cocó. Contudo, as intervenções públicas na infraestrutura de transporte rodoviário são ainda insuficientes para resolver os problemas encontrados.

No transporte interestadual, as linhas regulares têm destino final em Fortaleza, Caucaia, São Gonçalo do Amarante e São Luís do Curu. Foram identificadas 112.587 viagens de ida para esses municípios, referentes ao ano de 2016. É o maior número de viagens comparando as RMs em estudo.

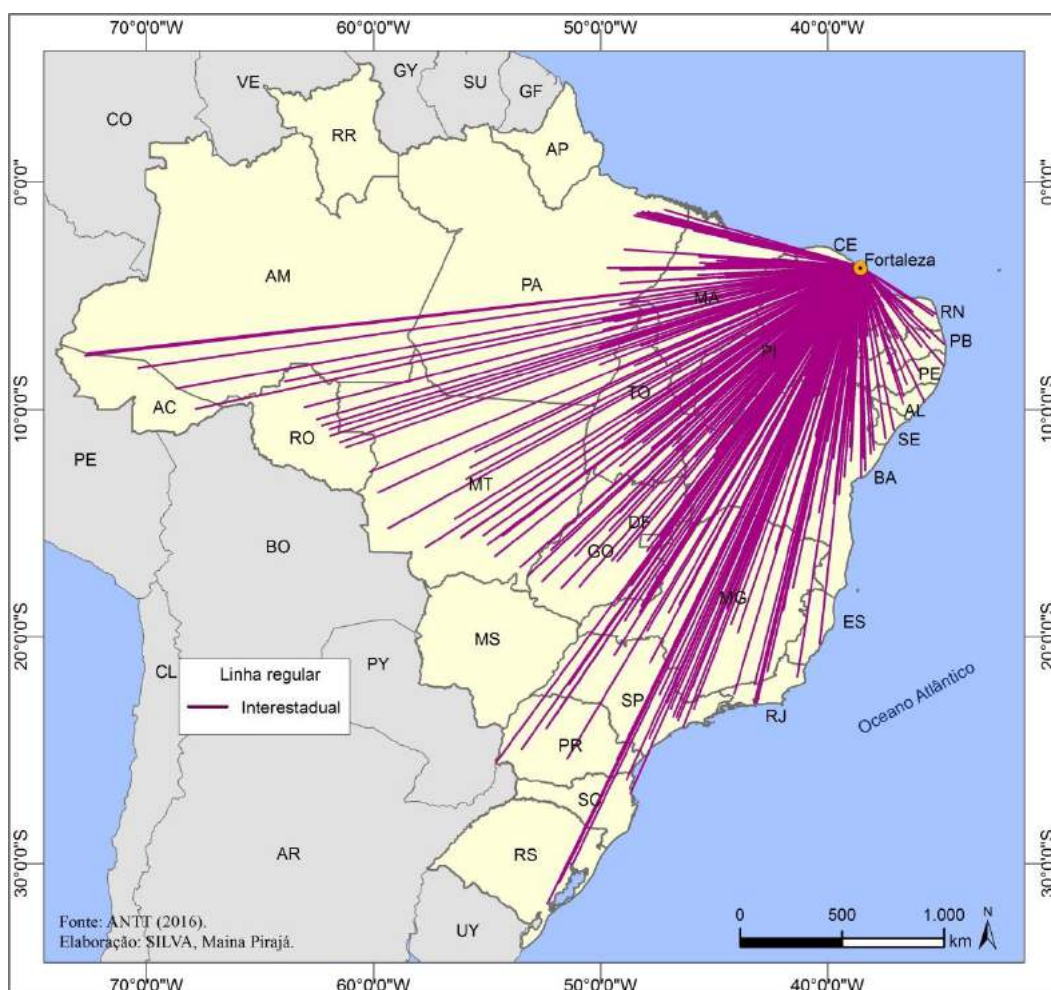
Na Região Metropolitana de Fortaleza, 207 municípios do Brasil, de 23 unidades da federação, têm linhas com destino à metrópole (Mapa 31). Mossoró, no Rio Grande do Norte, é o município com maior número de viagens para Fortaleza, seguido de Natal do mesmo estado.

Nota-se no mapa 31, que Fortaleza tem maior área de influência do que as outras metrópoles e apresenta mais ligações com a região Norte e, principalmente, com a região Sul do país.

As três regiões metropolitanas em estudo contam ainda com o sistema metroviário, que é um dos modais mais utilizados para o transporte de massa, sendo mais rápido e circula em vias independentes.

O metrô de Salvador foi inaugurado em 2014, depois de 14 anos em construção. Ele é administrado pela CCR Metrô Bahia, sendo uma parceria público-privada entre a concessionária, o governo da Bahia e o governo federal. O metrô tem duas linhas com 14,4 km de extensão (dez. 2016): a Linha 1 com oito estações, indo da Lapa ao bairro de Pirajá, e a Linha 2, ainda em obras, liga o acesso norte à rodoviária (Mapa 32). O metrô é também integrado às linhas de ônibus. A média de passageiros que utilizam o sistema é de 69 mil pessoas por dia.

Mapa 31 – Linhas regulares ativas de transporte rodoviário com destino à Fortaleza - 2016



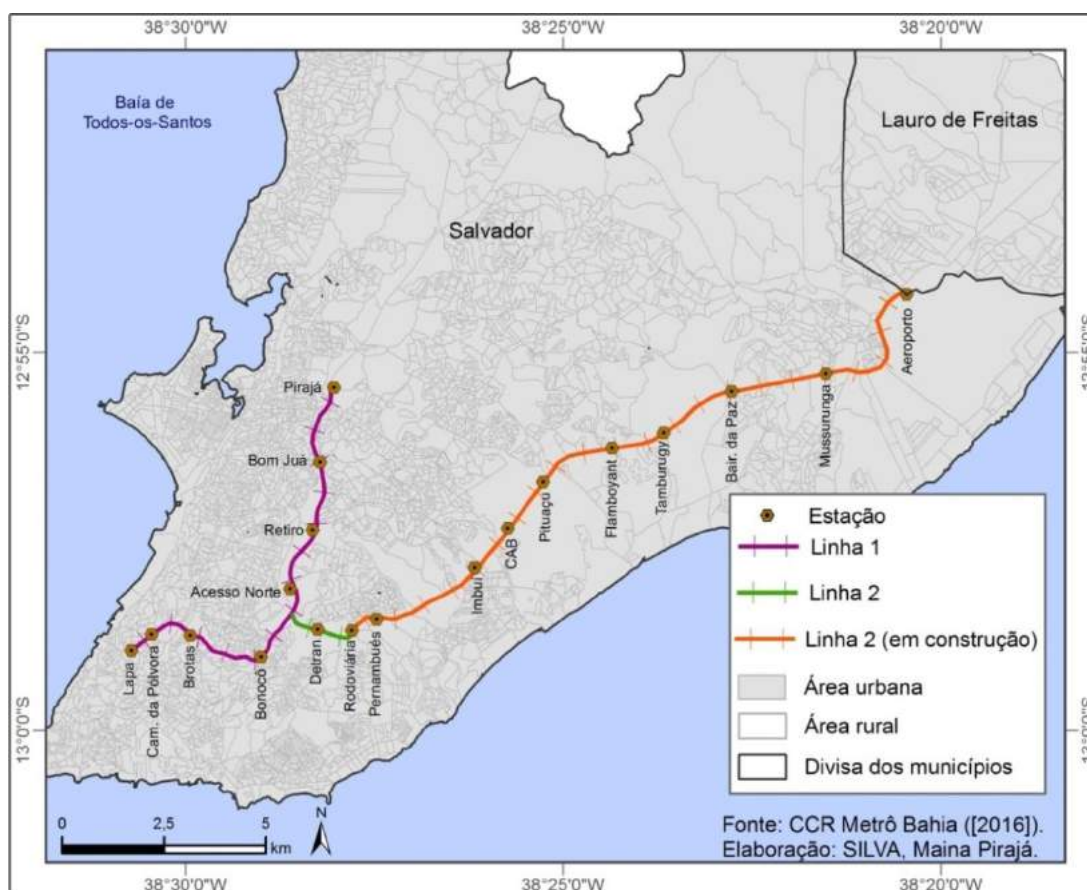
Segundo a CCR Metro Bahia ([2017], não paginado), o metrô terá, até o final do ano de 2017, 41 km de extensão, tendo a Linha 2 mais nove estações a serem instaladas. Será o trecho que vai da rodoviária até o aeroporto. O projeto ainda prevê uma expansão da Linha 1 de Pirajá até Cajazeiras/Águas Claras e da Linha 2, do aeroporto até Lauro de Freitas.

Porém, além do grande atraso das obras, a metrópole de quase três milhões de habitantes, tem um sistema metroviário ainda incipiente e apresenta a menor extensão entre as três regiões metropolitanas em estudo. Mesmo com a execução final do projeto, o metrô só beneficiará dois municípios, ou seja, Salvador e Lauro de Freitas.

Além do metrô, a cidade conta com o trem urbano precário, com 13 km de extensão e dez estações, circulando pelo subúrbio, de Paripe ao bairro da Calçada.

Ele deverá ser substituído pelo Veículo Leve sobre Trilhos (VLT) e articulado ao metrô e ao sistema BRT que estão em fase de implantação (FONSECA, 2016). O VLT terá 18,5 km de extensão e 21 estações.

Mapa 32 – Linha de metrô da RMS - 2016

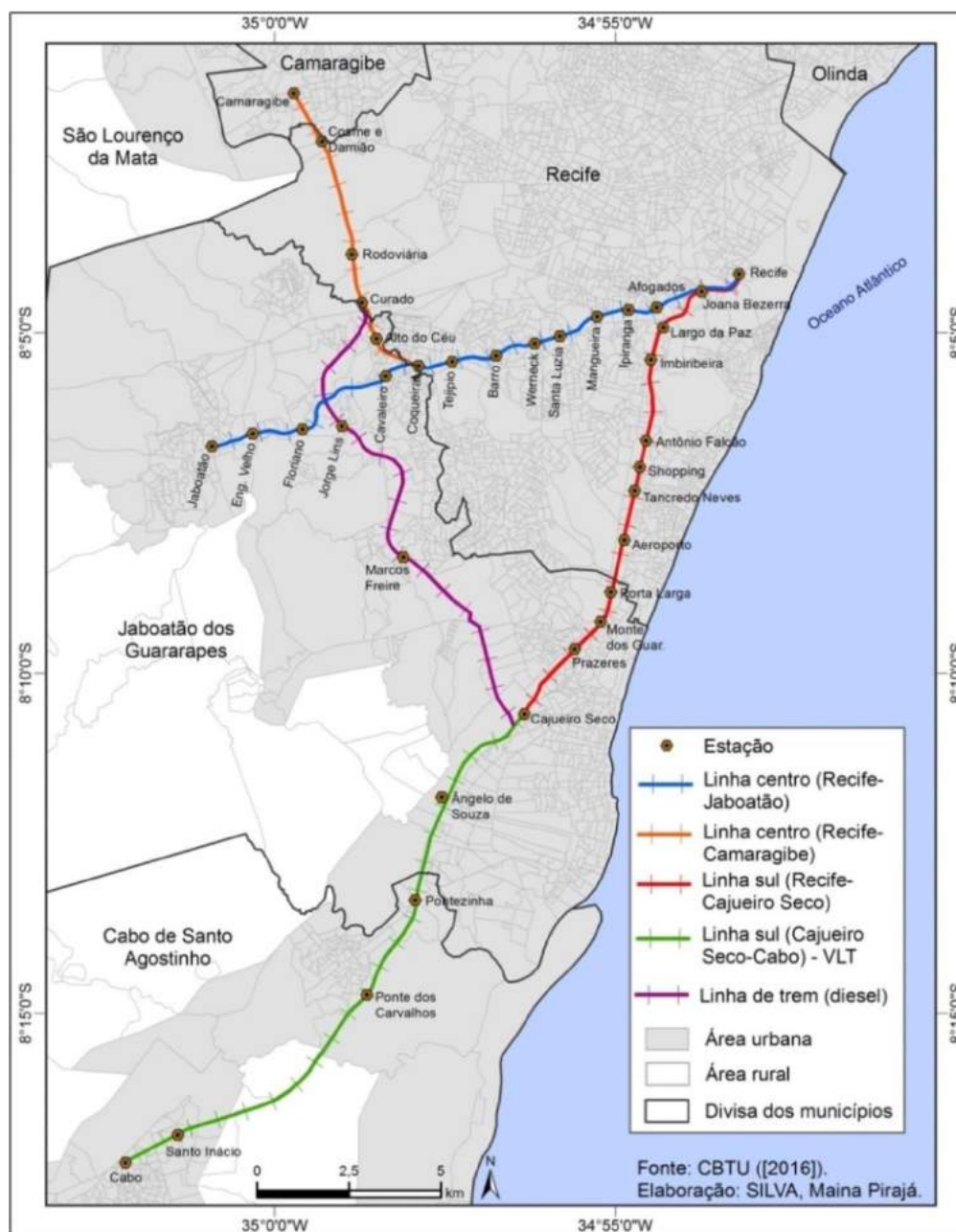


Diferente da Região Metropolitana de Salvador, na Região Metropolitana de Recife, o metrô foi já inaugurado em 1986 e é operado pela Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU) (Mapa 33), em um sistema de consórcio público¹⁵.

O metrô é eletrificado e a diesel, e tem 39,9 km de extensão. Apresenta duas linhas: a Linha Centro, com 19 estações, que vai da estação Recife até chegar à estação Coqueiral onde se bifurca em duas linhas, uma vai para Camaragibe e a outra até Jaboatão dos Guararapes, e a Linha Sul, com dois trechos, de Recife a Jaboatão dos Guararapes e desse município a Cabo de Santo Agostinho (em sistema VLT).

¹⁵ O Grande Recife Consórcio de Transporte Metropolitano foi apresentado na página 105.

Mapa 33 – Linha de metrô da RMR - 2016

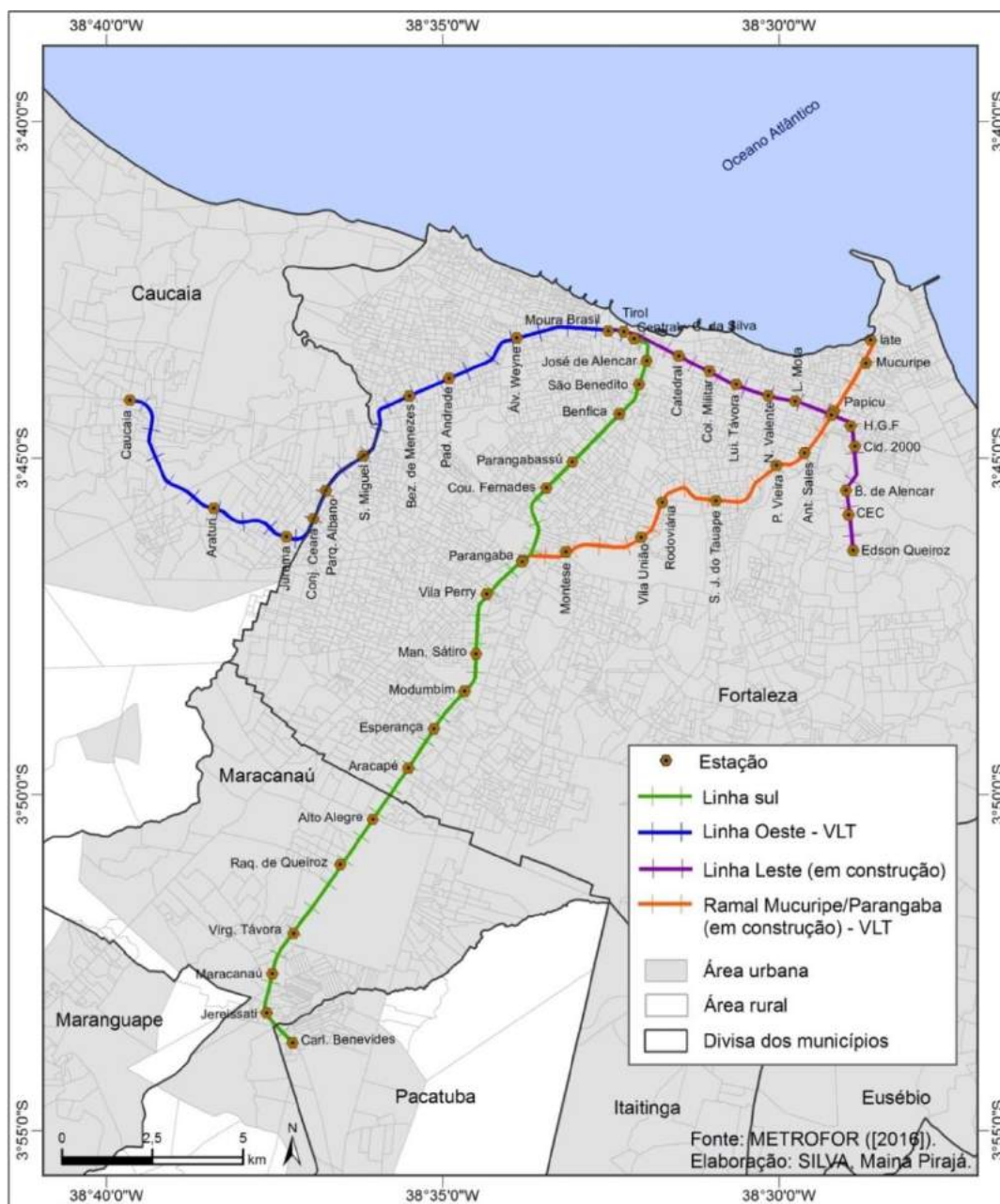


Existe um projeto de ampliação do VLT para que chegue ao Porto de Suape, em Ipojuca. Uma linha de trem faz ainda a interligação entre a Linha Sul e a Linha Centro.

No total, o sistema abrange quatro municípios da região metropolitana (Recife, Jaboatão dos Guararapes, Cabo de Santo Agostinho e Camaragibe), transportando 400 mil passageiros por dia (CBTU, [2016]). Na RMR, foi observada uma melhor interligação entre a metrópole e os municípios limítrofes, com destaque para o litoral sul e noroeste de Recife, o que facilita a migração pendular.

Em relação à Região Metropolitana de Fortaleza, o metrô de Fortaleza, movido à eletricidade, foi inaugurado em 2014 e é administrado pela empresa METROFOR (Mapa 34).

Mapa 34 – Linha de metrô da RMF - 2016



Até dezembro de 2016, o metrô apresentava duas linhas, a Linha Sul, que vai de Fortaleza passando por Maracanaú e Pacatuba, com extensão de 24,1 km e 18 estações, e a Linha Oeste, que sai de Fortaleza a Caucaia, com extensão de 19,5

km e dez estações, operando em sistema VLT, a diesel. O metrô atende mais de 20 mil pessoas por dia e faz integração também com as linhas de ônibus.

Outras duas linhas estão em construção. São a Linha Leste e o ramal Mucuripe/Parangaba (em VLT), fazendo ligação com as linhas Sul e Leste. Existe ainda outra linha em estudo que vai do município de Maracanaú a Maranguape.

Várias obras foram planejadas nessas regiões metropolitanas, sobretudo nas metrópoles, com investimentos do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), especialmente as obras para a Copa do Mundo. Porém, muitas obras não ficaram prontas ou não saíram do papel. O quadro 16 resume os empreendimentos do PAC que estão em obras, em operação ou em ação preparatória nas regiões metropolitanas (situação de dezembro de 2016) e o quadro 17 compara os sistemas de transporte rodoviário e metroviário nas RMs, facilitando a compreensão das similaridades e das diferenças entre as três regiões em relação ao tema apresentado.

Quadro 16 – Empreendimentos do PAC nas RMs em estudo - dez. 2016

(continua)

RMS		
Empreendimentos	Estágio	Investimento previsto
BRT Lapa-Iguatemi	Ação Preparatória	Não divulgado
EVTE do VLT Metropolitano - Trecho Candeias - Mapele - Camaçari - Dias d'Ávila	Ação Preparatória	Não divulgado
Metrô - Salvador - Linha 2 - Trecho Aeroporto - Acesso Norte	Em obras	2.838.960.000
Metrô de Salvador - Linha 1 - Tramo 3 - Pirajá-Águas Claras-Cajazeiras	Em licitação de obra	Não divulgado
Metrô de Salvador - Linha 1 - Trecho 2 - Acesso Norte - Pirajá	Em operação	767.059.020
Projeto do VLT Metropolitano - Trechos Retiro-Santa Luzia e Simões Filho-Águas Claras	Ação Preparatória	Não divulgado
Vias Estruturantes de Salvador - Sistema de Corredores Transversais	Em obras	1.246.440.000
RMR		
Obras	Estágio	Investimento previsto
Metrô de Recife - Linha Centro	Em operação	172.446.248
Metrô de Recife - Linha Sul	Em operação	702.709.875
BRT - Recife - Sistema de Transporte Rápido por Ônibus para a RMR	Em obras	261.710.000
BRT Norte / Sul - Trecho Igarassu / Tacaruna / Centro do Recife	Em operação	197.700.000
Corredor Caxangá (Leste / Oeste)	Em operação	146.090.000
Corredor de Ônibus - Recife - II Perimetral, III Perimetral e Radial Sul	Em execução	821.000.000
Corredor Leste / Oeste - Ramal Cidade da Copa	Em operação	196.020.000,00
Via Mangue	Em operação	433.200.000,00
Via Metropolitana Norte - IV Perimetral - Binário Cajueiro Seco (II Perimetral adiada)	Ação Preparatória	Não divulgado
VLT Trecho I - Avenida Norte	Ação Preparatória	Não divulgado

Quadro 16 – Empreendimentos do PAC nas RMs em estudo - dez. 2016

(conclusão)

RMF		
Empreendimentos	Estágio	Investimento previsto
BRT - Fortaleza - Programa de Transporte Urbano de Fortaleza II	Ação Preparatória	Não divulgado
BRT Av. Alberto Craveiro	Em obras	37.640.000
BRT Av. Paulino Rocha	Em obras	51.510.000
BRT Dedé Brasil	Em obras	50.480.000
Eixo Via Expressa / Raul Barbosa	Em obras	151.990.000
Estações Padre Cícero e Juscelino Kubitshek	Em obras	39.320.000
Linha Sul do Metrô - modernização dos sistemas de controle e operação da Linha	Em operação	291.050.000
Metrô - Fortaleza - Linha Leste	Em obras	3.359.390.000
Qualificação de vias para corredor de transporte público nos Trechos de 1 a 5 e terminais de integração	Ação Preparatória	Não divulgado
VLT Parangaba / Mucuripe	Em obras	290.140.000

Fonte: Brasil ([2016g]). Elaboração: SILVA, Maina Pirajá.

Quadro 17 – Comparação entre as RMs em estudo em relação aos resultados da análise do sistema rodoviário e metroviário - 2016

RMS	RMR	RMF
RMS - concentra 30% da frota de veículos da Bahia	RMR - concentra 46% da frota de veículos de Pernambuco	RMF - concentra 48% da frota de veículos do Ceará
Salvador - concentra 75% da frota de veículos da RMS	Recife - concentra 51% da frota de veículos da RMR	Fortaleza - concentra 75% da frota de veículos da RMF
RMS - menor número de viagens rodoviárias interestaduais com destino aos municípios da RMS	-	RMF - maior número de viagens rodoviárias interestaduais com destino aos municípios da RMF
RMS - menor área de influência em relação ao transporte rodoviário interestadual comparando as três RMs em estudo	-	RMF - maior área de influência em relação ao transporte rodoviário interestadual comparando as três RMs em estudo
Salvador - não possui sistema BRT (em projeto)	Recife - possui sistema BRT (parte em funcionamento e parte em construção)	Fortaleza - possui sistema BRT (parte em funcionamento e parte em construção)
RMS - possui sistema de metrô (em expansão)	RMR - possui sistema de metrô	RMF - possui sistema de metrô (em expansão)
Salvador - menor extensão de linha de metrô comparando as três metrópoles em estudo	Recife - maior extensão de linha de metrô comparando as três metrópoles em estudo	-
RMS - sistema de metrô abrange apenas a metrópole	RMR - sistema de metrô abrange a metrópole e mais três municípios	RMF - sistema de metrô abrange a metrópole e mais três municípios
-	RMR - sistema de metrô atende o maior número de pessoas/dia comparando as três RMs em estudo	RMF - sistema de metrô atende o menor número de pessoas/dia comparando as três RMs em estudo
Salvador - não possui sistema VLT (em projeto)	Recife - possui sistema VLT	Fortaleza - possui sistema VLT (em expansão)
RMS - menor número de empreendimentos do PAC comparando as três RMs em estudo	RMR - maior número de empreendimentos do PAC comparado a RMS e igual número comparado a RMF	RMF - maior número de empreendimentos do PAC comparado a RMS e igual número comparado a RMR
RMS - mais macrocefálico em relação ao transporte rodoviário e metroviário comparando as três RMs em estudo	RMR - mais homogêneo em relação ao transporte rodoviário e metroviário comparando as três RMs em estudo	-
RMS - menor eficiência no sistema de transporte rodoviário e metroviário	RMR - maior eficiência no sistema de transporte rodoviário e metroviário	-

Elaboração: SILVA, Maina Pirajá.

Assim, comparando as três RMs em estudo, os resultados indicam que a Região Metropolitana de Recife tem uma mais densa e extensa rede da malha rodoviária e metroviária, garantindo melhor mobilidade para a população, facilitando o deslocamento para o trabalho, serviços de saúde e de educação, entre outros, e estimulando a migração pendular.

Ressalta-se que a Região Metropolitana de Salvador apresenta um atraso significativo no transporte rodoviário e metroviário em relação às outras RMs. Portanto, houve avanços quanto à mobilidade, mas não foi o suficiente. Ressalta-se que existem poucos projetos ou obras visando a região metropolitana, pensando em uma integração metropolitana.

4.4.3.2 Aeroviário

Outro meio de deslocamento importante é o sistema aeroviário. Em cada região metropolitana estudada existe um aeroporto internacional instalado na metrópole. Em Recife encontra-se o Aeroporto Internacional de Recife/Guararapes – Gilberto Freyre, a 11 km do centro da cidade, com capacidade de 16,5 milhões de passageiros por ano. Em Salvador está localizado o Aeroporto Internacional de Salvador – Deputado Luís Eduardo Magalhães, que fica a 22 km do centro da cidade de Salvador, com capacidade para 11 milhões de passageiros/ano. E em Fortaleza localiza-se o Aeroporto Internacional de Fortaleza – Pinto Martins, 8 km do centro da cidade, com capacidade para 6,2 milhões de passageiros/ano (INFRAERO, [2016b]).

Segundo a Infraero (2016a), o Aeroporto Internacional de Salvador foi o terceiro maior aeroporto no *ranking* do Brasil no total dos movimentos de aeronaves¹⁶, com 97.139 voos domésticos e internacionais, em 2015, ficando atrás apenas dos aeroportos de Congonhas/SP e Galeão/RJ. O Aeroporto Internacional de Recife, na mesma pesquisa, ficou em sétimo lugar, com 72.080 voos e o Aeroporto Internacional de Fortaleza, em 11º lugar, com 61.556 voos.

Porém, em relação aos voos regulares, todos os três aeroportos vêm diminuindo o número de voos entre os anos de 2012 e 2015. Com relação aos voos nacionais, Salvador teve a maior queda (29%), Recife teve uma redução de 19% de voos e Fortaleza de 12%. Nos voos internacionais, Salvador e Recife tiveram uma

¹⁶ Movimento de aeronaves de pousos + decolagens da rede Infraero.

pequena recuperação em 2015, mas Fortaleza, diferente das outras metrópoles, vem crescendo, com aumento de 37% entre 2012 e 2015.

No entanto, a partir de março de 2016, houve um crescimento no número de voos regulares nacionais e internacionais em Recife. Assim, entre os meses de março a julho de 2016, Salvador registrou 22.716 voos, enquanto que Recife teve 23.134. Fortaleza continua com o menor número, ou seja, com 15.679 voos regulares. Um dos motivos para a ascensão de Recife é a implantação de um *hub* da Azul Linhas Aéreas que passou a ofertar mais voos diários. Sobre a redução no número de voos de Salvador, um dos motivos foi o fechamento do Centro de Convenções da Bahia, as constantes reformas no aeroporto e seu péssimo serviço, chegando a ser considerado, em 2017, o pior aeroporto do Brasil (SOUSA, 2017).

Outra questão importante foi a possível instalação de um *hub* da Latam na região Nordeste, mas suspenso por causa da crise atual. Ressalta-se que as cidades de Recife, Fortaleza e Natal disputavam a instalação do *hub*, mas Salvador nem foi cogitado.

Os resultados da análise das rotas domésticas com destino aos aeroportos de Salvador, Recife e Fortaleza são mostrados na tabela 12 e no mapa 35. Assim, o Aeroporto Internacional de Salvador possui 31 rotas regulares domésticas¹⁷. 52% dessas rotas saem dos estados da região Nordeste e 18% do próprio Estado da Bahia, como do aeroporto de Vitória da Conquista, onde decolaram mais de 2.000 voos para Salvador entre julho de 2015 e junho de 2016. Ressalta-se que Salvador só tem uma rota da região Centro-Oeste do país (Brasília) e quatro rotas da região Norte.

Foram também identificadas 36 rotas regulares domésticas para o Aeroporto Internacional de Recife, sendo que 42% delas estão na região Nordeste e duas rotas no Estado de Pernambuco (Petrolina e Fernando de Noronha). Além disso, Recife apresenta o maior número de rotas oriundas da região Sudeste e Sul do país em relação às outras metrópoles em estudo (Tabela 12 e mapa 35).

Já no Aeroporto Internacional de Fortaleza, foram observadas 29 rotas: 41% estão na região Nordeste e uma rota em Juazeiro do Norte, no Estado do Ceará.

¹⁷ São decolagens regulares que ocorrem entre o aeródromo de origem e o pouso no Aeroporto Internacional de Salvador, ou seja, podem não ser voos diretos. Essa mesma metodologia foi utilizada para os aeroportos internacionais de Recife e Fortaleza.

Destaca-se que em Fortaleza existem oito rotas da região Norte do país e cinco rotas da região Sudeste (Tabela 12 e mapa 35).

Tabela 12 – Origem dos voos domésticos com destino aos aeroportos internacionais de Salvador, Recife e Fortaleza - jul. 2015 a jun. 2016

Grandes regiões	Salvador	Recife	Fortaleza
Norte	4	5	8
Nordeste	16	15	12
Centro-Oeste	1	2	2
Sudeste	8	11	5
Sul	2	3	2
Total	31	36	29

Fonte: Brasil ([2015a], [2016a]).

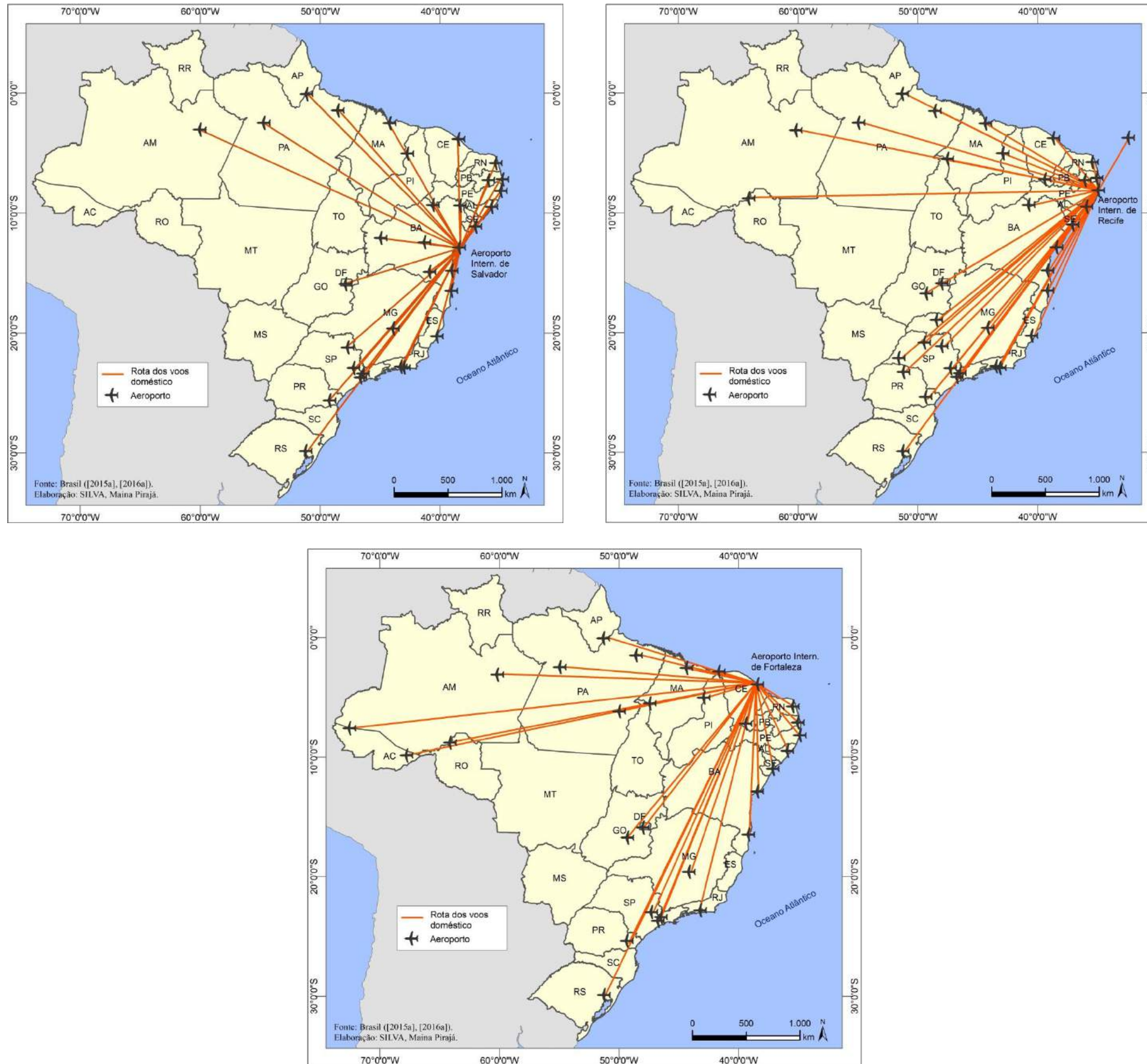
Elaboração: SILVA, Maina Pirajá.

O maior número de decolagem e passageiros nos três aeroportos teve origem no Aeroporto Internacional de Guarulhos/SP (Tabelas 13 e 14, apêndice C). Observa-se que o número de decolagens e passageiros no Aeroporto Internacional de Salvador é bem superior aos das outras metrópoles.

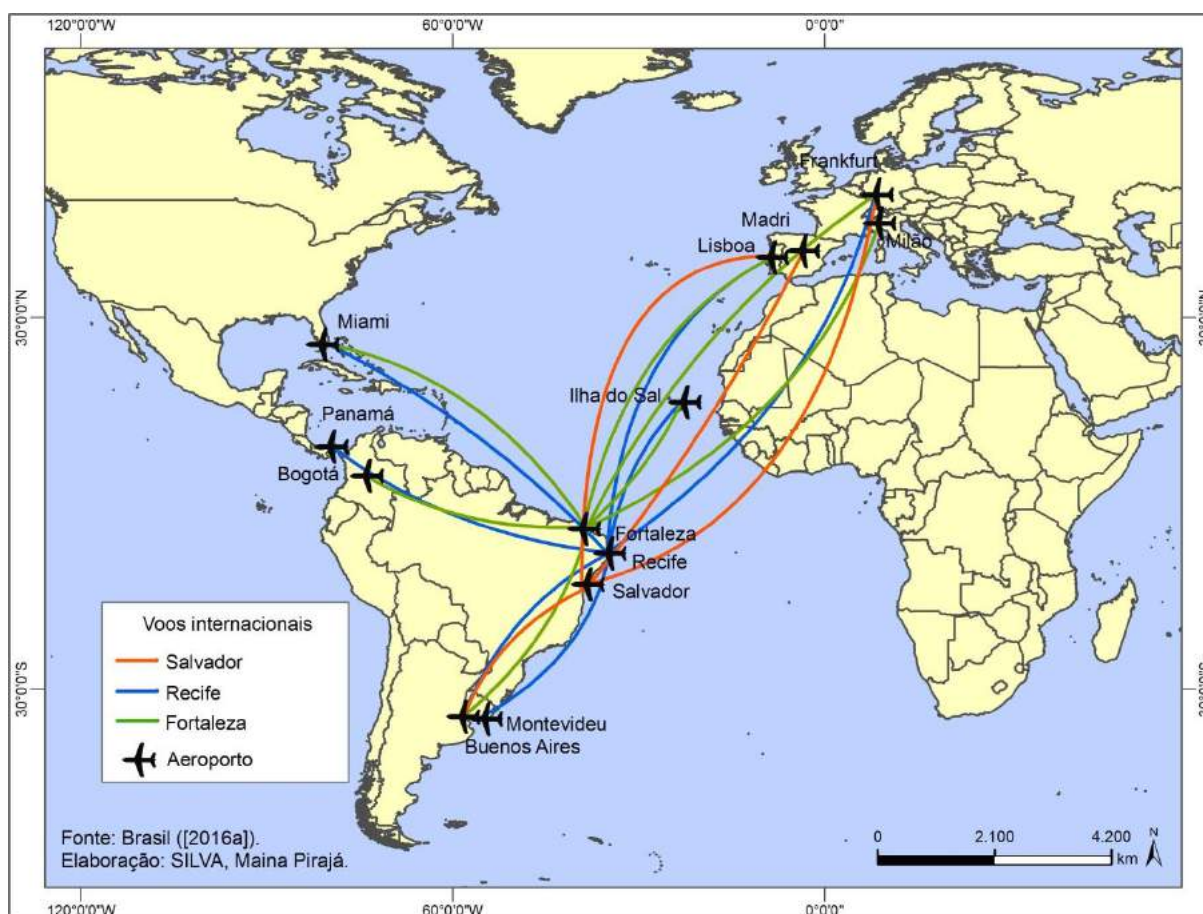
Quanto aos voos internacionais, em 2015, a maioria dos passageiros que desembarcaram no Aeroporto de Salvador era provinda da Argentina, enquanto no Aeroporto de Recife, predominaram passageiros de Portugal e em Fortaleza, da Itália (Tabela 15, apêndice C).

Todavia, a metrópole Salvador, no ano de 2016, está perdendo espaço na região Nordeste em relação à oferta de rotas internacionais, estando bem atrás de Recife e Fortaleza. Salvador perdeu um voo direto da Air Europa para Santiago do Chile, finalizado em março de 2015, e o da American Airlines para Miami, finalizado em 2016. Até junho de 2016, Salvador só apresenta voos diretos para quatro cidades: Frankfurt, Madri, Buenos Aires e Lisboa. Recife oferece sete voos diretos para Frankfurt, Buenos Aires, Portugal, Montevideu, Ilha do Sal, Miami e Panamá e Fortaleza também sete voos para Frankfurt, Buenos Aires, Lisboa, Bogotá, Ilha do Sal, Miami e Milão, em Fortaleza (Mapa 36).

Mapa 35 – Origem dos voos domésticos com destino aos aeroportos internacionais de Salvador, Recife e Fortaleza - jul. 2015 a jun. 2016



Mapa 36 – Origem dos voos internacionais com destino aos aeroportos internacionais de Salvador, Recife e Fortaleza - jun. 2016



O movimento anual de carga aérea e correios em voos regulares nos aeroportos internacionais nas metrópoles estudadas mostram que o movimento caiu 68% em Salvador, em Recife 27% e em Fortaleza, 1% entre os anos de 2011 a 2015.

Assim, os resultados encontrados quanto ao transporte aeroviário revela que o papel de comando nessas regiões metropolitanas parte totalmente das metrópoles. Ficou claro também que Salvador vem perdendo espaço para Recife.

4.4.3.3 Aquaviário

Nas regiões metropolitanas em estudo estão localizados cinco portos e um Terminal de Uso Privado (TUP). Eles são de grande importância para a economia e desenvolvimento dessas regiões e de seus estados, concentrando ampla infraestrutura, emprego, fluxo de pessoas e mercadorias.

Desde a época colonial, os portos de Salvador e Recife tiveram significativa participação na economia do país. O Porto de Salvador, por exemplo, era o mais movimentado do Atlântico Sul, onde circulavam as mercadorias comercializadas com a capital e o exterior, e isso durou por dois séculos.

Porém, esses portos perderam influência em nível nacional, com a ascensão de outros portos no país, a partir dos novos setores de produção. No entanto, esses portos continuaram movimentando a economia de seus estados, sendo o principal escoadouro de produtos agropecuários de suas áreas de influência. Posteriormente, com a industrialização nessas regiões metropolitanas foram instalados mais dois portos e um TUP: Aratu na RMS, Suape na RMR e Pecém na RMF. As atividades portuárias dessas regiões metropolitanas são as principais portas de saída e entrada de produtos para o mercado exterior e para o mercado interno, sendo responsável por parte da integração e articulação da economia das regiões metropolitanas e de seus estados. Portanto, a atividade portuária está intimamente ligada ao desenvolvimento da economia local e regional.

Assim, analisando as RMs em estudo, na Região Metropolitana de Salvador são registrados dois portos, o de Salvador e o de Aratu. O porto de Salvador existe desde o nascimento da cidade, mas a inauguração do porto moderno ocorreu em 1913 (BRASIL, [2017]). É um porto público, marítimo, administrado pela Companhia das Docas do Estado da Bahia (CODEBA). Grande parte da estrutura do porto é destinada ao terminal de contêineres (Figura 3), com áreas arrendadas pela Tecon Salvador, Intermarítima, Internacional e J. Macedo.

Comparando as três regiões metropolitanas, ele é o penúltimo porto em movimentação de carga, com 4.562.312 toneladas em 2016. A principal movimentação de carga é de navegação de longo curso, entre portos de países diferentes, com importação de bens e produtos provenientes, principalmente, de países da América do Sul e Ásia, e exportação para países da Ásia e Europa (Tabela 16).

Na navegação de cabotagem, isto é, entre portos ou terminais do país, predominam cargas dos estados de Santa Catarina e São Paulo.

O terminal de passageiros do porto passou por uma grande reforma para atender, especialmente na alta estação, inúmeros cruzeiros marítimos de vários países. O Grupo Contermas administra o terminal, após ganhar o leilão realizado em 2016.

Figura 3 – Estrutura do porto de Salvador na RMS



Fonte: BRASIL ([2016i]).

Tabela 16 – Movimentação de cargas nos portos e TUP nas RMs em estudo - 2016

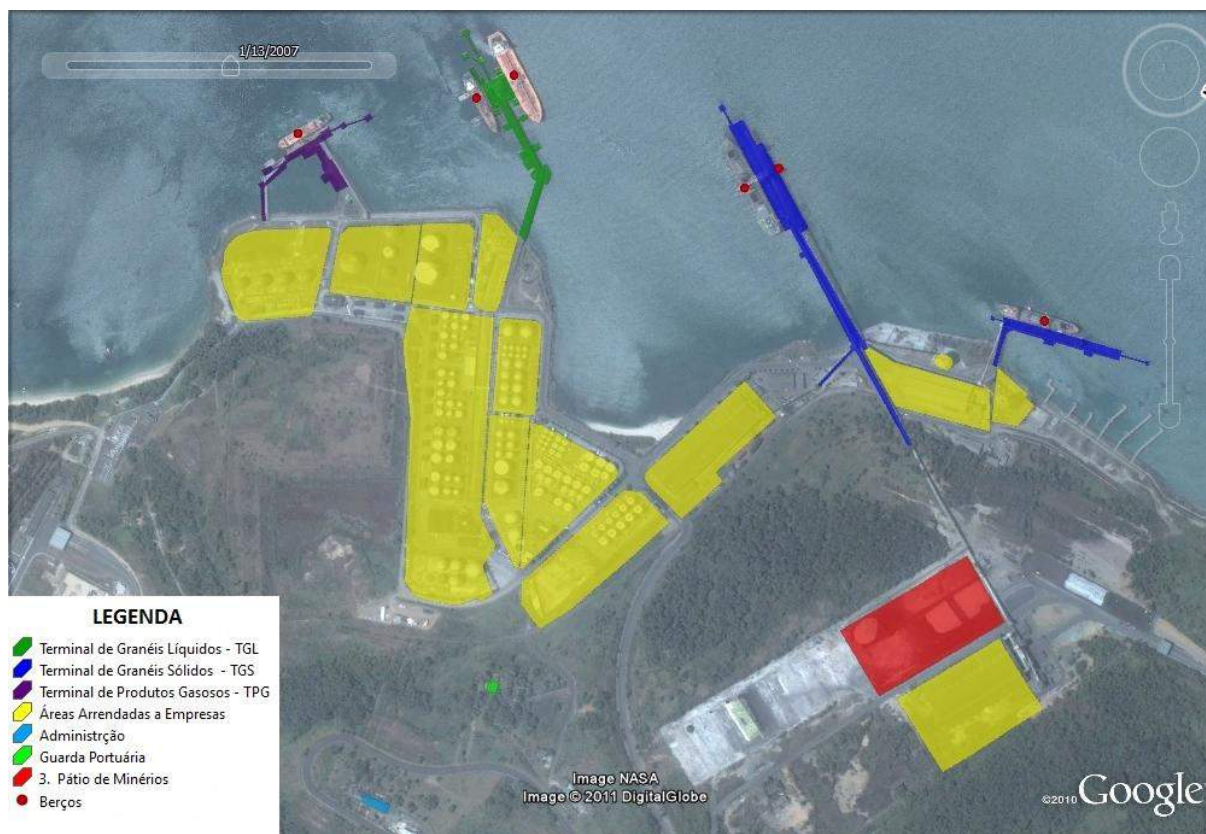
RMs	Portos/ TUP	Movimentação (t)	Cabotagem	Longo curso	
			Origem	Importação	Exportação
RMS	Aratu	6.192.286	Alagoas e Espírito Santo	América do Sul e do Norte	América do Norte e Europa
	Salvador	4.562.312	Santa Catarina e São Paulo	América do Sul e Ásia	Ásia e Europa
RMR	Suape	22.747.981	São Paulo e Bahia	América do Norte e Ásia	América do Norte e Ásia
	Recife	1.530.038	Santa Catarina	América do Sul e Norte	Ásia e América do Norte
RMF	Pecém	11.230.951	Maranhão e Espírito Santo	América do Sul e Oceania	Ásia e América do Norte
	Fortaleza	4.632.848	Pernambuco e Espírito Santo	América do Sul e Norte	Europa

Fonte: Brasil ([2016b]). Elaboração: SILVA, Maina Pirajá.

O porto de Aratu foi inaugurado em 1975 e está localizado em Candeias. É um porto público, marítimo, sendo administrado pela CODEBA. Grande parte da

estrutura do porto é área arrendada por empresas, como Braskem, Vopak, Fafen, Tequimar e Magnesita (Figura 4).

Figura 4 – Estrutura do porto de Aratu na RMS



Fonte: BRASIL ([2016i]).

Com 6.192.286 toneladas (em 2016), o porto de Aratu é o terceiro maior porto em movimentação de carga, comparando as regiões metropolitanas estudadas (Tabela 16). A principal movimentação de carga do porto é em navegação de longo curso. É um dos mais importantes escoadouros da produção química e petroquímica de todo o país, proveniente, sobretudo, do Centro Industrial de Aratu (CIA) e do Complexo Industrial de Camaçari (CIC).

Os bens e produtos de importação são oriundos de países da América do Sul e do Norte, e a exportação dirige-se para países da América do Norte e Europa.

Na navegação de cabotagem, a origem do maior número de mercadorias é dos estados de Alagoas e Espírito Santo.

Na Região Metropolitana de Recife se localizam também dois portos, o de Recife e o de Suape. O porto de Recife, assim como o porto de Salvador, existe desde o nascimento da cidade. Com novas instalações, sua operação comercial

ocorreu em 1918. Este é um porto público e marítimo (Figura 5). Sua administração é realizada pela Empresa Porto do Recife S.A.

Figura 5 – Estrutura do porto de Recife na RMR



Fonte: BRASIL ([2016i]).

Esse porto tem, com 1.530.038 toneladas, a menor movimentação de carga na comparação das RMs. A principal movimentação de carga é em navegação de longo curso, exportando produtos para a Ásia e América do Norte, enquanto que os bens e produtos importados são provenientes, principalmente, de países da América do Sul e Norte.

Na navegação de cabotagem, a origem da maioria das mercadorias é do Estado de Santa Catarina.

O porto de Suape, também um porto público e marítimo, localizado nos municípios de Ipojuca e Cabo de Santo Agostinho, foi instalado em 1978, e é administrado pela empresa Suape – Complexo Industrial Portuário (BRASIL, [2017]) (Figura 6).

Figura 6 – Estrutura do porto de Suape na RMR



Fonte: BRASIL ([2016i]).

Este porto é, com 22.747.981 toneladas de movimento de carga em 2016, o maior porto comparando as regiões metropolitanas em estudo (Tabela 16). É o principal porto público do Norte e Nordeste em movimentação de contêineres. Em 2015, se tornou líder na movimentação de grãos líquidos e cargas por cabotagem no *ranking* nacional de portos públicos (SUAPE, [2017]). No complexo portuário estão instaladas mais de 100 empresas nacionais e internacionais (Figura 6).

A principal movimentação de carga do porto é em navegação de cabotagem, com predominância de mercadorias dos estados de São Paulo e Bahia.

Os bens e produtos de importação são provenientes de países da América do Norte e Ásia, e a exportação se dirige também para esses países. Como pode ser verificado na tabela 16, os dois portos da RMR têm na Ásia e na América do Norte um importante destino das suas exportações.

Na Região Metropolitana de Fortaleza se localizam o porto de Fortaleza e o terminal portuário de Pecém. O porto de Fortaleza é também tão antigo como a cidade. Ele foi transferido para a enseada de Mucuripe e inaugurado em 1953. É um porto público e marítimo, administrado pela Companhia Docas do Ceará (CDC).

Como é visto na Figura 7, a Refinaria de Petróleo da Petrobrás (LUBNOR) ocupa grande parte da área do porto.

Figura 7 – Estrutura do porto de Fortaleza na RMF



Fonte: BRASIL ([2016i]).

O porto de Fortaleza é o quarto maior porto em movimentação de carga com 4.632.848 toneladas em 2016, tendo a principal movimentação de carga em navegação de longo curso. As importações de bens e produtos são provenientes, sobretudo, de países da América do Sul e Norte, e o destino da exportação são os países da Europa. Na navegação de cabotagem, as origens do maior volume de mercadorias são dos estados de Pernambuco e Espírito Santo (Tabela 16).

O terminal portuário de Pecém, localizado em São Gonçalo do Amarante, foi inaugurado em 2002. Sua administração é exercida pela Companhia de Integração Portuária do Ceará (CEARÁPORTOS). Diferente dos outros portos citados, este é um Terminal de Uso Privado (TUP) marítimo (Figura 8).

Figura 8 – Estrutura do terminal portuário de Pecém na RMF



Fonte: BRASIL ([2016i]).

Na comparação dos portos das RMs, o terminal de Pecém é o segundo maior em movimentação de carga: 11.230.951 toneladas (ano 2016). A principal movimentação é a navegação de longo curso, com importação de bens e produtos provenientes, principalmente, de países da América do Sul e Oceania, e de exportação para países da Ásia e América do Norte (Tabela 16).

Na navegação de cabotagem, as origens do maior volume de mercadorias são dos estados do Maranhão e Espírito Santo.

Assim, no transporte aquaviário, a Região Metropolitana de Recife se destaca novamente em relação às outras RMs em estudo, sobretudo pelo peso do Complexo Industrial e Portuário de Suape e na última posição, considerando a movimentação de carga, figura a Região Metropolitana de Salvador. Ressalta-se que a grande movimentação não está nos portos das metrópoles, mas nos portos em municípios perto das metrópoles.

Porém, esses portos têm certa dependência de atividades e apoio logístico que só são encontrados nas metrópoles. As metrópoles abrangem importantes redes de negócios, controlam o capital financeiro e nelas estão localizados os

grandes grupos econômicos e serviços mais especializados: empresas de consultoria econômica, jurídica e técnica, grandes fornecedores, exportadoras, bancos etc., fazendo com que elas tenham controle parcial das atividades de seu entorno, inclusive dos portos localizados na sua região metropolitana.

4.4.4 Outras atividades de gestão

4.4.4.1 Atividade bancária e financeira

As decisões tomadas a partir das atividades financeiras e bancárias e o grau de concentração das instituições e de suas sedes destaca o papel dirigente nas regiões metropolitanas. Dessa forma, o trabalho analisa a organização espacial do setor bancário e financeiro existente nas RMs em estudo.

Os resultados encontrados apontam que as regiões metropolitanas de Salvador, Recife e Fortaleza, em 2016, concentravam 33%, 50% e 49% das agências bancárias dos estados da Bahia, Pernambuco e Ceará, respectivamente. Todavia, grande parte dessas agências é encontrada nas metrópoles.

Na Região Metropolitana de Salvador foram localizadas 28 instituições bancárias diferentes (maior número entre as regiões metropolitanas em estudo), distribuídas em 367 agências, tendo a Caixa Econômica Federal o maior número. Do total de agências bancárias da RMS, 79% se encontram na metrópole (Tabela 17). Com quantidade de agências bancárias bem menor, seguem os municípios de Lauro de Freitas (22 agências) e Camaçari (17 agências). Ressalta-se que todos os municípios da RMS têm agências bancárias.

Na Região Metropolitana de Recife, 23 instituições bancárias possuem agências, de um total de 308, tendo o Banco do Brasil o maior número. A metrópole agrega 69% das agências bancárias da RMR (Tabela 18). Destacam-se ainda pela quantidade de agências, os municípios de Jaboatão dos Guararapes (24 agências) e Olinda (17 agências). São municípios limítrofes à metrópole. Foi observado também que não existe agência bancária no município de Araçoiaba.

Em relação à Região Metropolitana de Fortaleza, foram encontradas 18 instituições bancárias (menor número entre as RMs em estudo). O maior número de agências é do Banco do Brasil. A RMF abrange 250 agências, sendo que Fortaleza concentra 77% delas (Tabela 19). Por outro lado, Caucaia (com oito agências) e

Maracanaú (com 11 agências) também têm relevância na região, enquanto que quatro municípios (Chorozinho, Guaiúba, Pindoretama e São Luís do Curu) não apresentam nenhuma agência bancária.

Tabela 17 – Número de agências bancárias e agências “*vips*” nos municípios da RMS - mar. 2016

Bahia, RMS e municípios	N. de agências	N. de municípios com agências	N. de agências “ <i>vips</i> ”			
			Bradesco Prime	Itaú Personalité	BB Estilo	Santander Select
Bahia	1.099	285	8	9	9	2
RMS	367	13	7	8	7	2
Camaçari	17	-	0	0	0	0
Candeias	5	-	0	0	0	0
Dias d'Ávila	5	-	0	0	0	0
Itaparica	2	-	0	0	0	0
Lauro de Freitas	22	-	0	1	0	0
Madre de Deus	2	-	0	0	0	0
Mata de São João	4	-	0	0	0	0
Pojuca	3	-	0	0	0	0
Salvador	289	-	7	7	7	2
S. Franc. do Conde	4	-	0	0	0	0
S. Sebast. do Passé	3	-	0	0	0	0
Simões Filho	8	-	0	0	0	0
Vera Cruz	3	-	0	0	0	0

Fonte: Brasil ([2016c]).

Elaboração: SILVA, Maina Pirajá.

Tabela 18 – Número de agências bancárias e agências “*vips*” nos municípios da RMR - mar. 2016

Pernambuco, RMS e municípios	N. de agências	N. de municípios com agências	N. de agências de bancos “ <i>vips</i> ”			
			Bradesco Prime	Itaú Personalité	BB Estilo	Santander Select
Pernambuco	614	131	8	5	5	2
RMR	308	13	7	5	5	2
Abreu e Lima	5	-	0	0	0	0
Araçoiaba	0	-	0	0	0	0
C. de S. Agostinho	11	-	0	0	0	0
Camaragibe	6	-	0	0	0	0
Igarassu	5	-	0	0	0	0
Ilha de Itamaracá	1	-	0	0	0	0
Ipojuca	8	-	0	0	0	0
Itapissuma	1	-	0	0	0	0
Jab. dos Guararapes	24	-	0	0	0	0
Moreno	3	-	0	0	0	0
Olinda	17	-	1	0	0	0
Paulista	9	-	0	0	0	0
Recife	213	-	6	5	5	2
S. Lourenço da Mata	5	-	0	0	0	0

Fonte: Brasil ([2016c]).

Elaboração: SILVA, Maina Pirajá.

Tabela 19 – Número de agências bancárias e agências “vips” nos municípios da RMF - mar. 2016

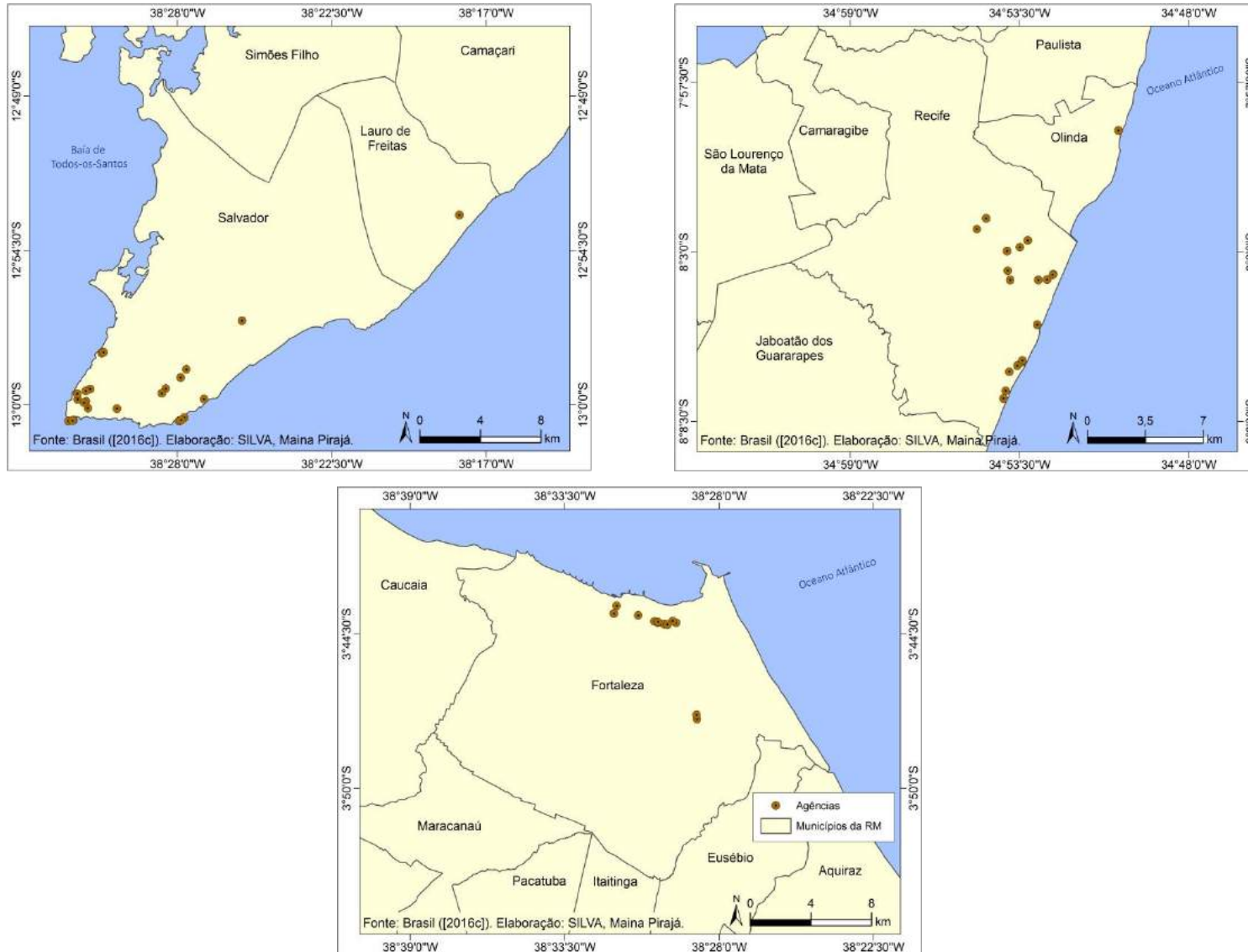
Ceará, RMS e municípios	N. de agências	N. de municípios com agências	N. de agências de bancos “vips”			
			Bradesco Prime	Itaú Personalité	BB Estilo	Santander Select
Ceará	506	113	5	3	3	1
RMF	250	15	5	3	3	1
Aquiraz	3	-	0	0	0	0
Cascavel	4	-	0	0	0	0
Caucaia	8	-	0	0	0	0
Chorozinho	0	-	0	0	0	0
Eusébio	4	-	0	0	0	0
Fortaleza	193	-	5	3	3	1
Guaiúba	0	-	0	0	0	0
Horizonte	4	-	0	0	0	0
Itaitinga	2	-	0	0	0	0
Maracanaú	11	-	0	0	0	0
Maranguape	4	-	0	0	0	0
Pacajus	5	-	0	0	0	0
Pacatuba	3	-	0	0	0	0
Paracuru	2	-	0	0	0	0
Paraipaba	1	-	0	0	0	0
Pindoretama	0	-	0	0	0	0
S. G. do Amarante	3	-	0	0	0	0
São Luís do Curu	0	-	0	0	0	0
Trairi	3	-	0	0	0	0

Fonte: Brasil ([2016c]).

Elaboração: SILVA, Maina Pirajá.

As tabelas 17, 18 e 19 indicam também os serviços bancários mais raros existentes nas três regiões metropolitanas em estudo. São as chamadas agências “vips” que são agências que dão atendimento e pacotes diferenciados para os correntistas. Foram escolhidos dados referentes a março de 2016 de quatro bancos, o Bradesco Prime, Itaú Personalité, BB Estilo e Santander Select. Assim, foi observado que de oito agências bancárias “vip” do Bradesco Prime que existem no Estado da Bahia, sete estão em Salvador, o mesmo ocorre com as agências do BB Estilo. Já as agências do Santander Select, só podem ser encontradas na metrópole. E em relação ao Itaú Personalité, das nove agências existentes no estado, sete estão em Salvador e uma em Lauro de Freitas (Tabela 17 e Mapa 37). Estas 24 agências “vip” encontradas na RMS, em geral, estão concentradas, principalmente, nos bairros considerados “nobres” de Salvador: Barra, Pituba, Graça e Caminho das Árvores.

Mapa 37 – Localização das agências bancárias para clientes “vips” nos municípios das RMs em estudo - mar. 2016



Na Região Metropolitana de Recife foram encontradas 19 agências “vip”, das oito agências do Bradesco Prime, seis estão em Recife e uma em Olinda. Entretanto, as agências do BB Estilo (cinco agências), Itaú Personnalité (cinco agências) e Santander Select (duas agências) estão localizadas somente na metrópole, sobretudo nos bairros de Boa Viagem, Santo Amaro e Parnamirim (Tabela 18 e Mapa 37).

Contudo, no Estado do Ceará, todas as 12 agências “vips” estão na metrópole: cinco agências do Bradesco Prime, três do Itaú Personnalité e BB Estilo, e uma agência do Santander Select (Tabela 19 e Mapa 37), reunidas nos bairros de Aldeota, Centro, Meirelles e Sapiranga.

Quanto às sedes dos bancos e instituições financeiras presentes nas RMs em estudo, constata-se que apenas Salvador detém sedes na RMS, com 16 instituições, como o BBM, instituição privada, que é composto por uma união de financeiras que consolidam seus demonstrativos contábeis, com ativos de mais de três milhões e o Desenhahia AG Fomento Bahia AS, que é uma instituição não-bancária de crédito, independente e pública, com ativos de mais de um milhão. Há, ainda, sete cooperativas de crédito e seis mercados de capitais.

Na Região Metropolitana de Recife foi encontrada uma sede de instituição financeira em Itapissuma, no norte da região metropolitana, a cooperativa de crédito Cecme Alcoa PE Credialcoa e onze instituições financeiras e bancárias em Recife. Estas instituições são menores que as de Salvador, sendo em sua maioria, cooperativas de crédito e mercados de capitais com ativos baixos.

Já na Região Metropolitana de Fortaleza, assim como em Salvador, só são encontradas instituições na metrópole, tendo Fortaleza sede de nove instituições, com destaque para o Banco do Nordeste, que é um banco público, com ativos de mais de 41 milhões de reais.

Assim, ficou evidente que os serviços mais raros como as agências bancárias “vips” e as sedes das instituições financeiras têm concentração nas metrópoles. (Quadro 18).

Quadro 18 – Comparação entre as RMs em estudo em relação às atividades bancárias e financeiras

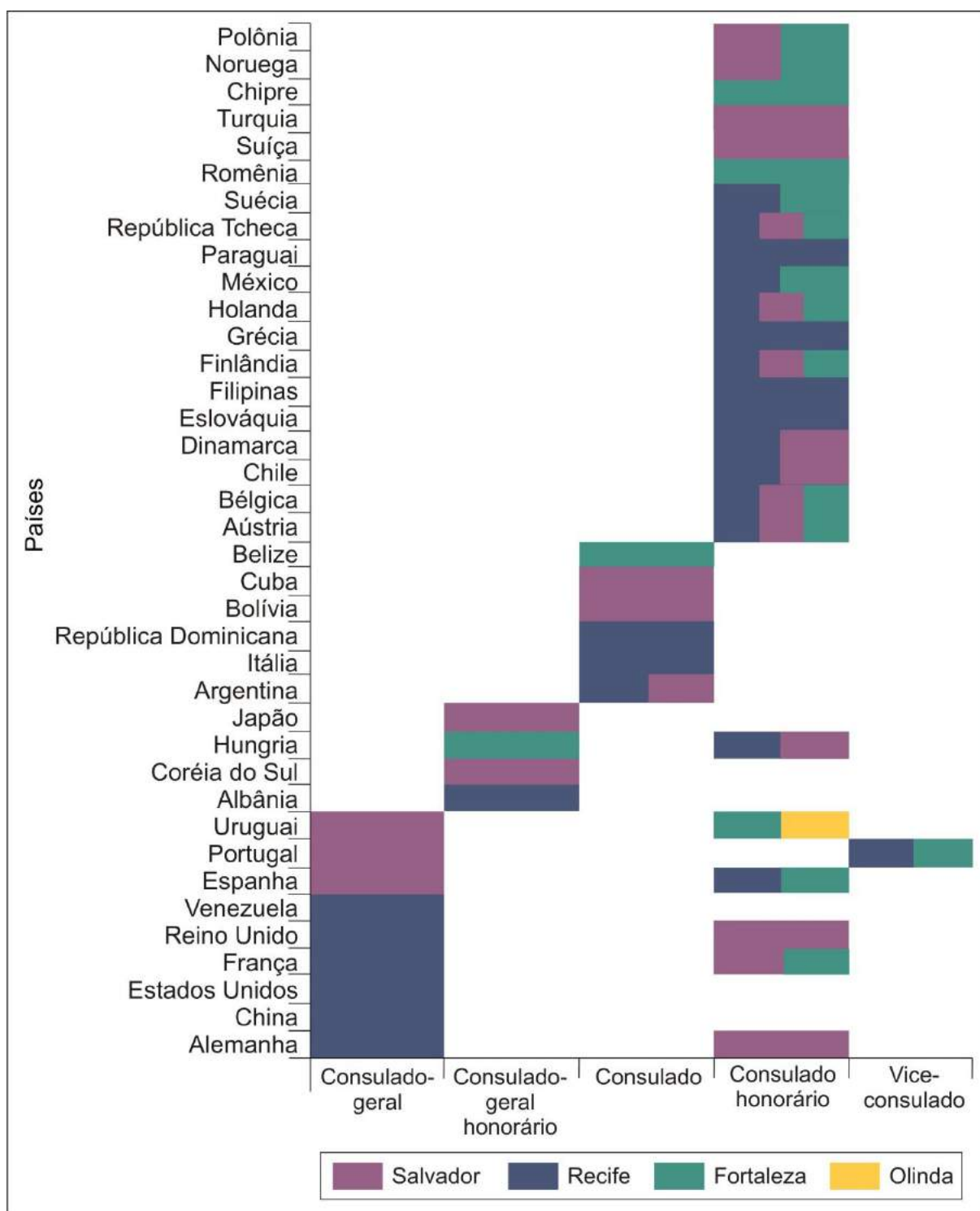
RMS	RMR	RMF
RMS - maior número de instituições bancárias comparando as três RMs	-	RMF - menor número de instituições bancárias comparando as três RMs
Salvador - concentra 79% das agências bancárias da RMS	Recife - concentra 69% das agências bancárias da RMR	Fortaleza - concentra 77% das agências bancárias da RMF
RMS - todos os municípios têm agências bancárias	RMR - um município não tem agência bancária	RMF - quatro municípios não têm agência bancária
Lauro de Freitas e Camaçari se destacam dos demais municípios da RMS, com exceção da metrópole, em relação ao número de agências bancárias	Jaboatão dos Guararapes e Olinda se destacam dos demais municípios da RMR, com exceção da metrópole, em relação ao número de agências bancárias	Maracanaú e Caucaia se destacam dos demais municípios da RMF, com exceção da metrópole, em relação ao número de agências bancárias
RMS - maior número de agências bancárias "vips" comparando as três RMs	-	RMF - menor número de agências bancárias "vips" comparando as três RMs
RMS - só tem agências bancárias "vips" em Salvador e Lauro de Freitas	RMR - só tem agências bancárias "vips" em Recife e Olinda	RMF - só tem agências bancárias "vips" em Fortaleza
Salvador - concentra 82% das agências bancárias "vips" do Bahia	Recife - concentra 90% das agências bancárias "vips" de Pernambuco	Fortaleza - concentra 100% das agências bancárias "vips" do Ceará
Salvador - concentra 96% das agências bancárias "vips" RMS	Recife - concentra 95% das agências bancárias "vips" da RMR	Fortaleza - concentra 100% das agências bancárias "vips" da RMF
RMS - maior número de sedes de instituições financeiras comparando as três RMs	-	RMF - menor número de sedes de instituições financeiras comparando as três RMs
Salvador - só existe sede de instituição financeira na metrópole	Recife - só existe sede de instituição financeira na metrópole e em Itapissuma	Fortaleza - só existe sede de instituição financeira na metrópole

Elaboração: SILVA, Maina Pirajá.

4.4.4.2 Consulados

Os consulados são importantes indicadores no papel dirigente das regiões metropolitanas em estudo, pois apenas um seletivo número de cidades possui esse serviço. A atividade consular também é um importante impulsionador turístico e de estreitamento de relações comerciais entre a cidade e o país da origem consular.

Dessa forma, em análise dos resultados, a metrópole Recife se destaca das outras metrópoles em estudo. Foram encontrados seis consulados gerais: da Alemanha, Estados Unidos, França, Reino Unido, China e Venezuela (Gráfico 23). Os consulados gerais tem área de influência que extrapola o estado onde este está localizado. Assim, os consulados gerais de Recife são os únicos da região Nordeste, tendo eles uma área de influência regional. Além desses, Recife tem três consulados: da Itália, República Dominicana e Argentina, um consulado geral honorário da Albânia e um vice-consulado de Portugal. Os consulados são encontrados, principalmente, nos bairros de Boa Viagem, Graças e Boa Vista.

Gráfico 23 – Consulados nos municípios das RMs em estudo - abr. 2016¹⁸

Fonte: BRASIL ([2016d]). Elaboração: SILVA, Maina Pirajá.

¹⁸ Com base na metodologia de Palomaki (1964), o gráfico mostra a existência ou não de consulados.

Recife tem ainda 15 consulados honorários e Olinda um. Esse último município é o único, com exceção das metrópoles, com alguma atividade consular entre as regiões metropolitanas em estudo.

Já Salvador apresenta três consulados gerais, da Espanha, Portugal e Uruguai, também sendo os únicos da região Nordeste tendo, assim, uma área de influência regional. Com relação aos consulados, são encontrados em Salvador os da Argentina, Bolívia e Cuba, e ainda dois consulados gerais honorários (do Japão e da Coreia do Sul) (Gráfico 23) e 15 consulados honorários. Os consulados são encontrados nos bairros do Canela, Caminho das Árvores, Pelourinho, Boca do Rio, Brotas, Chame-Chame e Barra.

Em Fortaleza, não existe nenhum consulado geral, apenas o consulado geral honorário da Hungria e o consulado de Belize (Gráfico 23), mas Fortaleza tem 14 consulados honorários e o vice-consulado de Portugal. Os consulados são encontrados nos bairros de Meireles e Centro.

Ressalta-se que não existem órgãos internacionais com sedes nas RMs de Salvador, Recife e Fortaleza.

Portanto, o que foi aqui exposto mostra que o papel de comando a partir da atividade consular, ou seja, um serviço mais raro, está concentrado nas metrópoles, com destaque para Recife.

4.4.4.3 Órgãos federais

Os resultados encontrados sobre os órgãos federais nas regiões metropolitanas de Salvador, Recife e Fortaleza mostraram novamente a centralidade das metrópoles nas suas RMs e a importância de Recife e Fortaleza na região Nordeste.

Dessa forma, na Região Metropolitana de Salvador são somente encontradas sedes de órgãos que normalmente estão localizadas na maioria das capitais do país, como a Companhia das Docas do Estado da Bahia (CODEBA) que administra e explora a atividade portuária dos principais portos do estado, as instituições federais de ensino: UFBA, IFBA e o IFBAINO, a maternidade Climério de Oliveira e o Hospital Universitário Professor Edgard Santos da UFBA, ou seja, não foi encontrada nenhuma sede de órgão com área de influência regional ou nacional.

Diferentemente de Salvador, Recife sedia órgãos federais de nível regional: a Companhia Hidroelétrica do São Francisco (CHESF), uma das maiores concessionárias de eletricidade do Brasil, a Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste (SUDENE), vinculada ao Ministério da Integração Nacional, o Centro de Tecnologias Estratégicas do Nordeste (CETENE), que é uma unidade de pesquisa do Ministério da Ciência, Tecnologia e Inovação para apoiar o desenvolvimento tecnológico do Nordeste, e a Fundação Joaquim Nabuco (FUNDAJ), uma fundação vinculada ao Ministério da Educação do Brasil.

Recife ainda agrega as instituições de ensino federal (UFPE, IFPE e UFRPE), além do Hospital das Clínicas da UFPE.

Na Região Metropolitana de Fortaleza é encontrada a Maternidade Escola Assis Chateaubriand da UFC, o Hospital Universitário Walter Cantídio da UFC, instituições federais de ensino superior (UFC e IFCE), a Companhia Docas do Ceará (CDC), além de órgãos com área de influência regional, como o Departamento Nacional de Obras Contra as Secas (DNOCS), ligado ao Ministério da Integração Nacional, sendo a mais antiga instituição federal com atuação no Nordeste. O Banco do Nordeste, controlada pelo governo federal, tem sua sede também em Fortaleza.

Assim, diferente de Salvador, Recife e Fortaleza se sobressaem na análise da organização espacial a partir do papel dirigente, tendo órgãos federais sediados com área de influência regional, o que mostra a importância dessas duas cidades na região Nordeste.

5 ANÁLISE DA CENTRALIDADE DAS EMPRESAS, INDÚSTRIAS E DOS SERVIÇOS DE MÉDIA E MAIOR COMPLEXIDADE NAS REGIÕES METROPOLITANAS EM ESTUDO

A centralidade significa a importância de um lugar em relação a outras cidades, regiões ou países. Essa centralidade é medida pela capacidade desse centro de ofertar bens e serviços para outros centros urbanos. Na rede urbana, quanto mais alta a posição de um centro na hierarquia, mais importante será esse centro em sua rede de cidades.

Dessa forma, nas regiões metropolitanas em estudo, quanto maior for a variedade de oferta das atividades de serviços, maior será a centralidade dessa cidade, ou seja, maior será a importância desse lugar em relação à região do seu entorno. Portanto, os serviços com média e alta complexidade, por envolverem maior tecnologia e maiores custos, têm maior limiar e mais extensa área de influência, localizando-se, sobretudo, nas maiores cidades.

Por conseguinte, o estudo da centralidade urbana permite também analisar a gestão do território, já que as decisões das atividades locais e/ou regionais e/ou nacionais de uma cidade partem de um centro de gestão político-administrativa com ação em toda sua área de influência, exercendo a função dirigente, ou seja, a de controle de atividades a partir de instituições públicas, de empresas e de organizações sociais localizadas nessas cidades.

Assim sendo, esse capítulo teve como objetivo encontrar e analisar o grau de centralidade de cada município nas regiões metropolitanas de Salvador, Recife e Fortaleza, em uma análise intrametropolitana.

Para isso, foi aplicada uma técnica cartográfica, a modelagem cartográfica (álgebra de mapas). Esta técnica, introduzida na década de 90 por Dana Tomlin, utiliza operações algébricas que permitem extrair novas informações através da sobreposição de mapas com informações diversas sobre um mesmo recorte espacial.

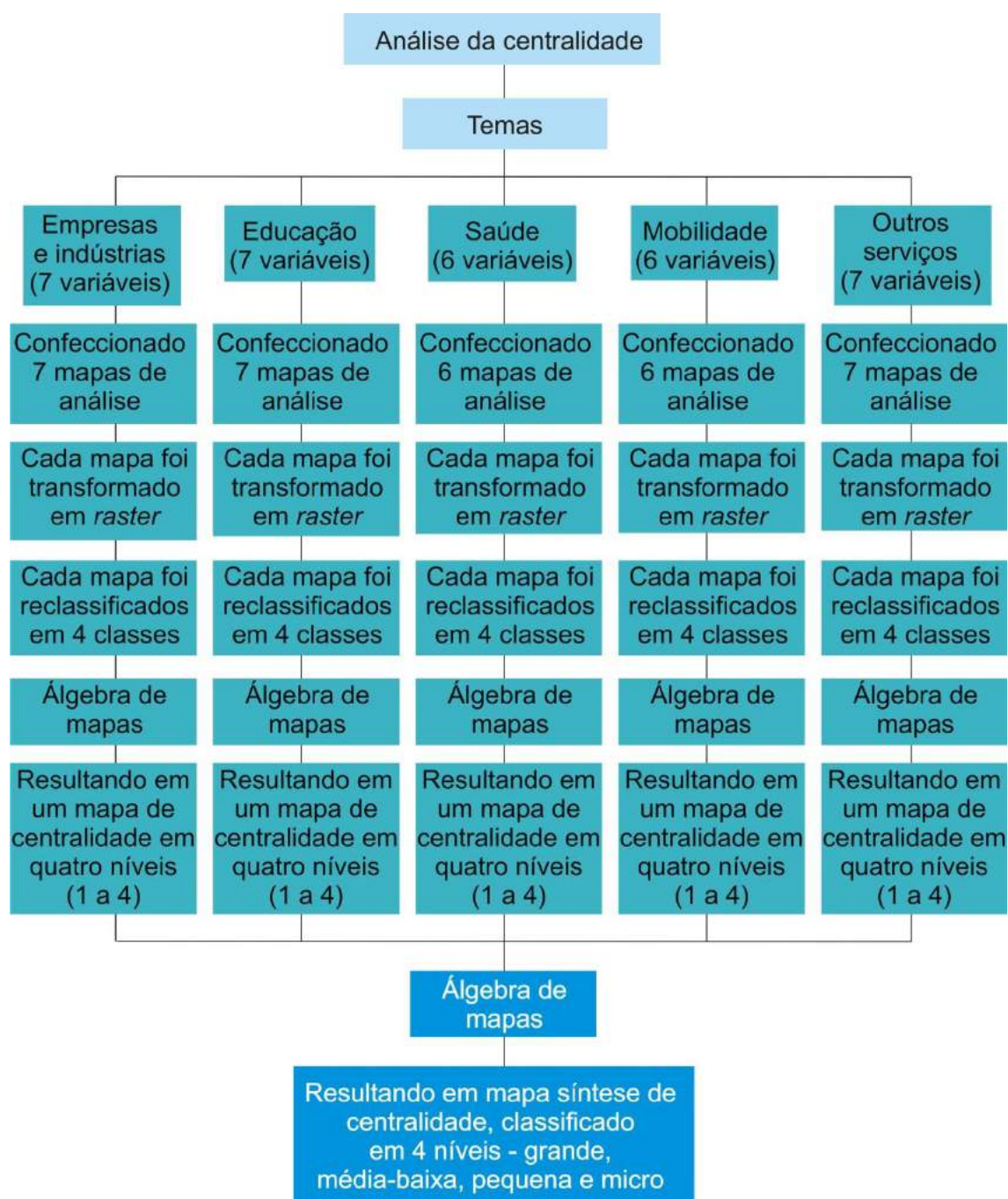
Para a análise da centralidade, foram empregados os cinco diferentes temas tratados no quarto capítulo da tese: empresas e indústrias (grandes empresas e indústrias, empresas de alto crescimento, empresas gazelas e sede das maiores e melhores empresas), educação (de média e alta complexidade), saúde (de alta

complexidade), mobilidade e outros serviços (setor bancário e financeiro, consulado e órgãos federais).

Seguem os passos para realizar a álgebra de mapas:

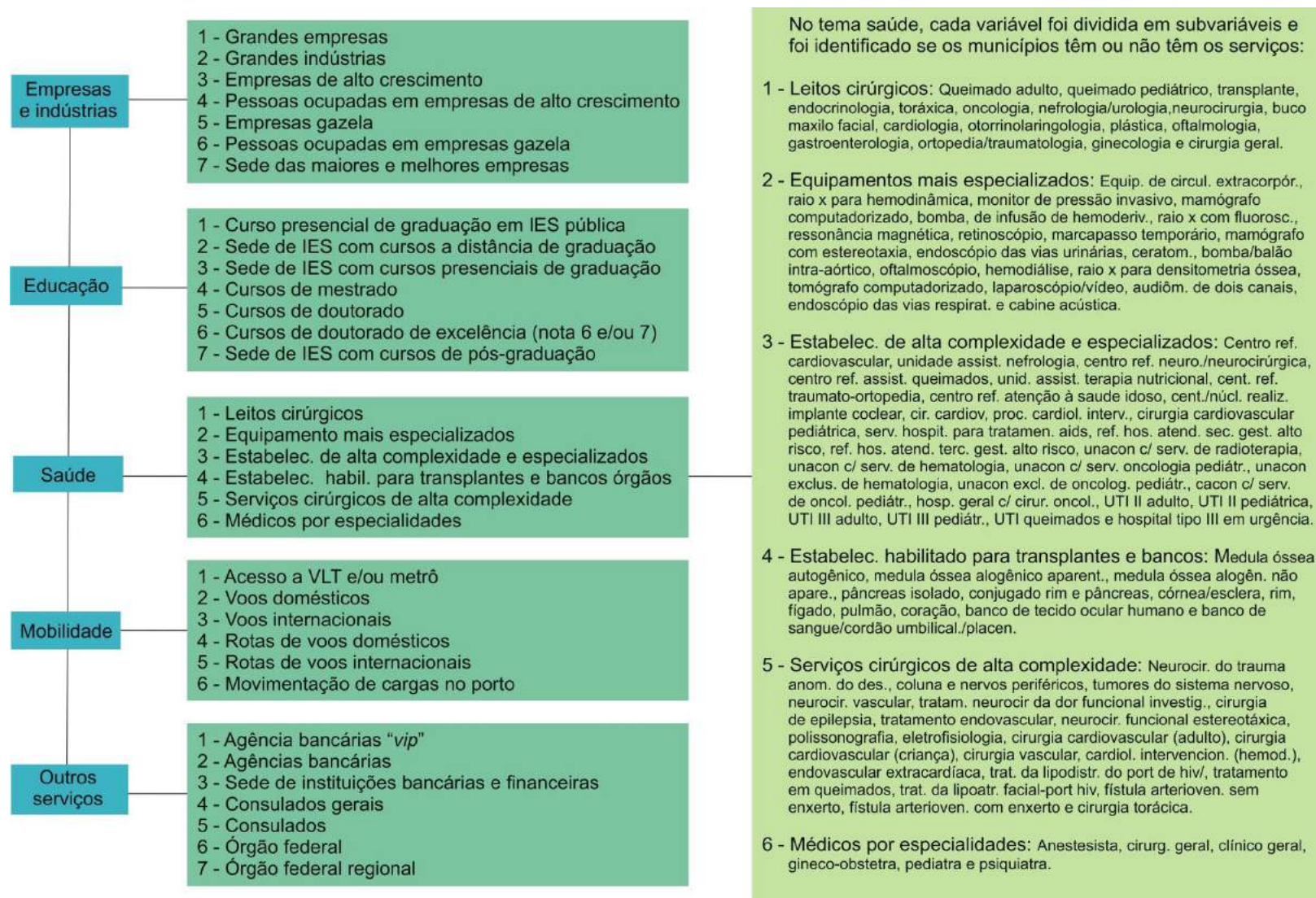
1. Para cada tema foram escolhidas diferentes variáveis já analisadas e interpretadas na pesquisa.
2. Foi construído um novo banco de dados para cada tema.
3. Esses dados foram arrumados no Excel e implantados no *software* ArcGis, na base territorial, que se refere aos municípios das regiões metropolitanas estudadas. Para cada variável dos diferentes temas foi elaborado um mapa de análise (dados vetoriais).
4. Em seguida, esse mapa foi transformado em arquivo *raster* (dados matriciais).
5. Depois, cada mapa foi reclassificado em quatro classes hierárquicas (1, 2, 3 e 4). Quanto menor o número, melhor é a posição do recorte em relação à cada variável.
6. No passo seguinte, foi realizado, utilizando a calculadora *raster*, uma operação algébrica simples de soma dos mapas matriciais (álgebra de mapas), onde os *pixels* desses mapas carregam pesos específicos.
7. O resultado foi um mapa síntese que mostra a centralidade de cada município, incluindo a sua cidade, a partir dos diferentes temas analisados. Essa centralidade vai de 1 a 4. Quanto menor o número, maior é a centralidade dessas cidades em sua rede urbana-metropolitana.
8. Depois da conclusão desses passos, uma nova soma foi feita, agora a partir dos diferentes mapas síntese, ou seja, foi realizada uma síntese das sínteses. O objetivo foi ter um mapa para cada região metropolitana que identificasse o grau de centralidade de seus municípios no conjunto dos temas analisados, com a identificação de quatro graus de centralidade: grande, média-baixa, pequena e micro. Uma vez que esses passos foram realizados para cada região metropolitana, todo esse trabalho foi multiplicado por três. Esses passos podem ser observados na figura 9 e as variáveis utilizadas, conforme os diferentes temas, na figura 10.

Figura 9 – Passos metodológicos para a confecção dos mapas de centralidade



Elaboração: SILVA, Maina Pirajá.

Figura 10 – Variáveis escolhidas para cada tema



Elaboração: SILVA, Maina Pirajá.

Na figura 10, os números e as respectivas variáveis correspondem às numerações e títulos dos mapas 38, 40, 42, 44 e 46. Os cinco mapas citados mostram um mosaico de mapas reclassificados para gerar a álgebra de mapas segundo as variáveis de cada temática. Ressalta-se que a determinação da centralidade foi realizada em análise intrametropolitana, isto é, se prendendo aos dados de cada região metropolitana individualmente.

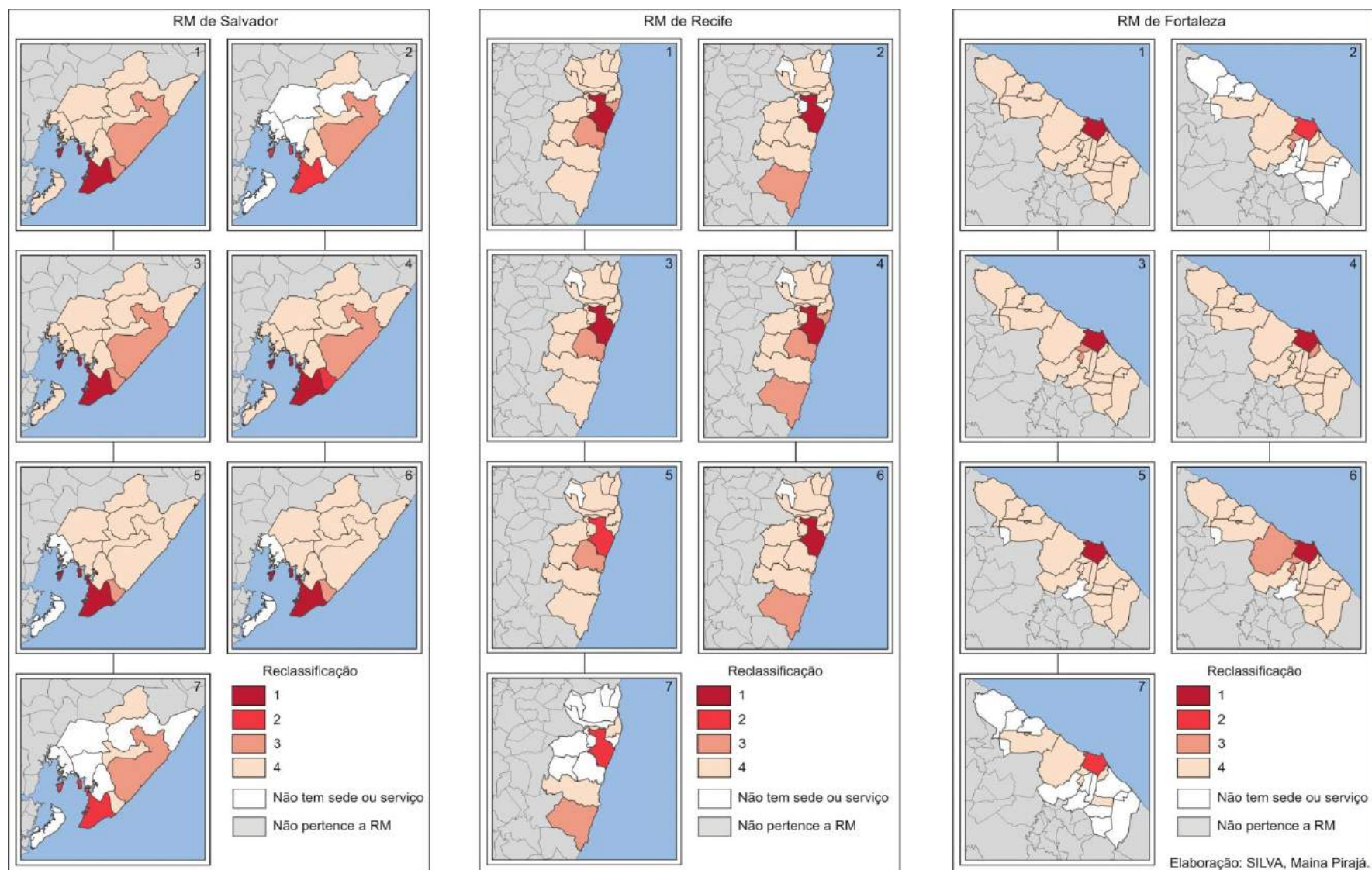
Assim, na análise sobre as empresas e indústrias nas regiões metropolitanas, os resultados mostram no mapa 38 que a centralidade está concentrada, no mosaico de variáveis, nas metrópoles Salvador, Recife e Fortaleza. Apenas Camaçari e Lauro de Freitas, na Região Metropolitana de Salvador, Ipojuca, Olinda, e Jaboatão dos Guararapes, na Região Metropolitana de Recife e, Maracanaú, Eusébio e Caucaia na Região Metropolitana de Fortaleza têm maior destaque dentro dessas regiões.

Porém, ao se fazer a soma desses mapas, o mapa 39 que é a síntese da centralidade dos municípios das RMs a partir das empresas e indústrias, visualiza que na Região Metropolitana de Salvador, os municípios de Pojuca, Dias d'Ávila e Simões Filho têm centralidade do nível 3 com relação à temática, estando Salvador, Lauro de Freitas e Camaçari isolados com níveis 1 e 2, respectivamente. Por outro lado, vários municípios receberam o nível 4 de centralidade.

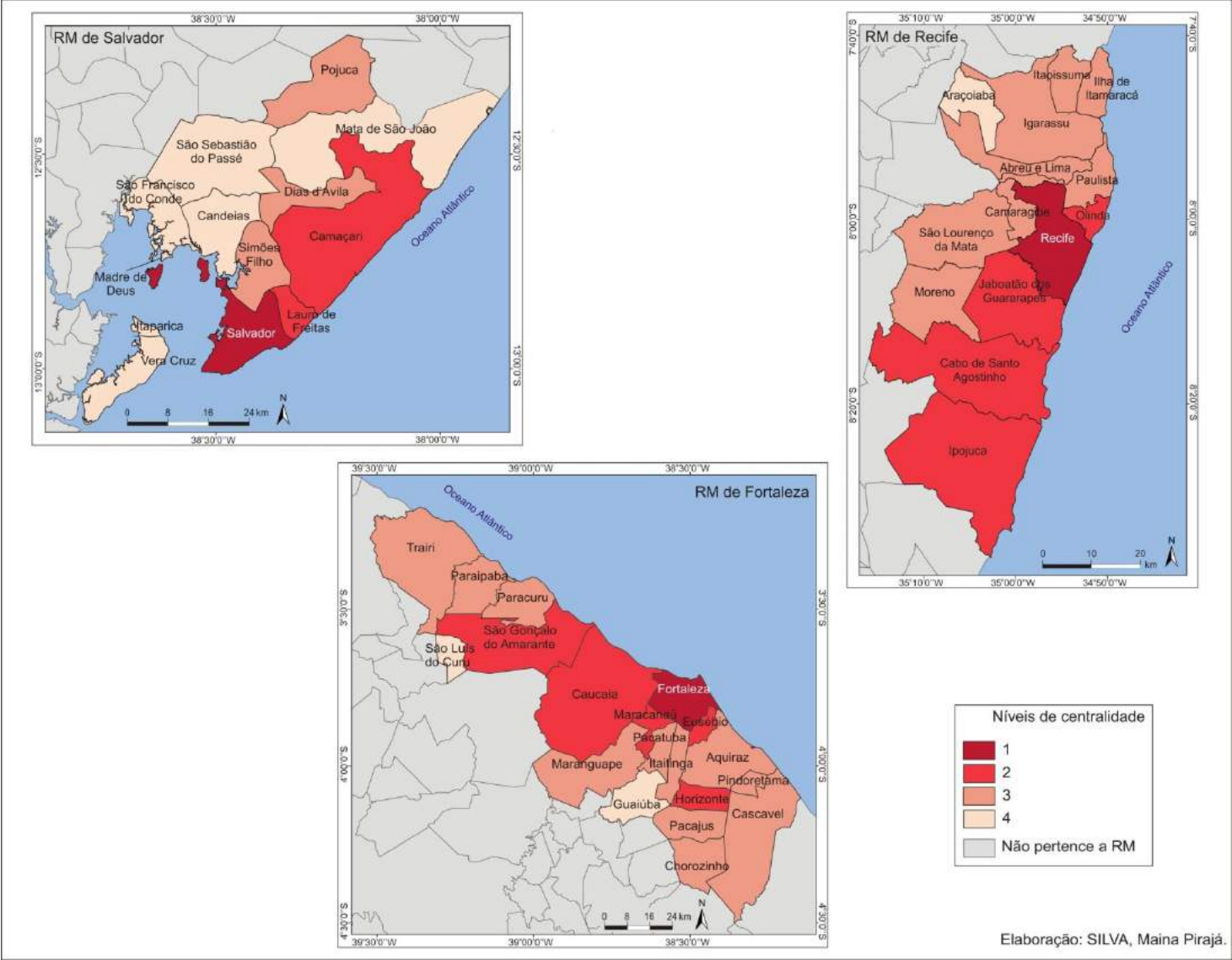
Na Região Metropolitana de Recife, os municípios de Ipojuca, Cabo de Santo Agostinho, Jaboatão dos Guararapes e Olinda ficaram com a centralidade do nível 2, estando apenas abaixo de Recife, que está no maior nível. Os demais oito municípios, com exceção de um município com a menor centralidade (nível 4), tiveram centralidade de nível 3.

Na Região Metropolitana de Fortaleza, a metrópole tem nível 1 de centralidade, os municípios de São Gonçalo do Amarante, Caucaia, Maracanaú, Horizonte e Eusébio apresentam centralidade de nível 2. Onze municípios estão com centralidade 3 e somente dois municípios com centralidade de nível 4.

Mapa 38 – Variáveis reclassificadas para a confecção do mapa de centralidade dos municípios das RMs em estudo a partir das empresas e indústrias



Mapa 39 – Centralidade dos municípios das RMs em estudo a partir das empresas e indústrias



Elaboração: SILVA, Maina Pirajá.

Na temática educação, com as variáveis sobre o ensino de graduação e pós-graduação (serviços com média e maior especialidade), os resultados da pesquisa apontam que o cenário é bem diferente (Mapa 40).

Na Região Metropolitana de Salvador, o primeiro mapa sobre cursos presenciais em IES pública e o terceiro sobre sedes de IES com cursos presenciais, revelam que somente alguns municípios se destacam além de Salvador, embora no nível 4. Nas outras variáveis apenas a metrópole possui maior destaque, o que deixa a região com apenas duas classificações (1 e 4).

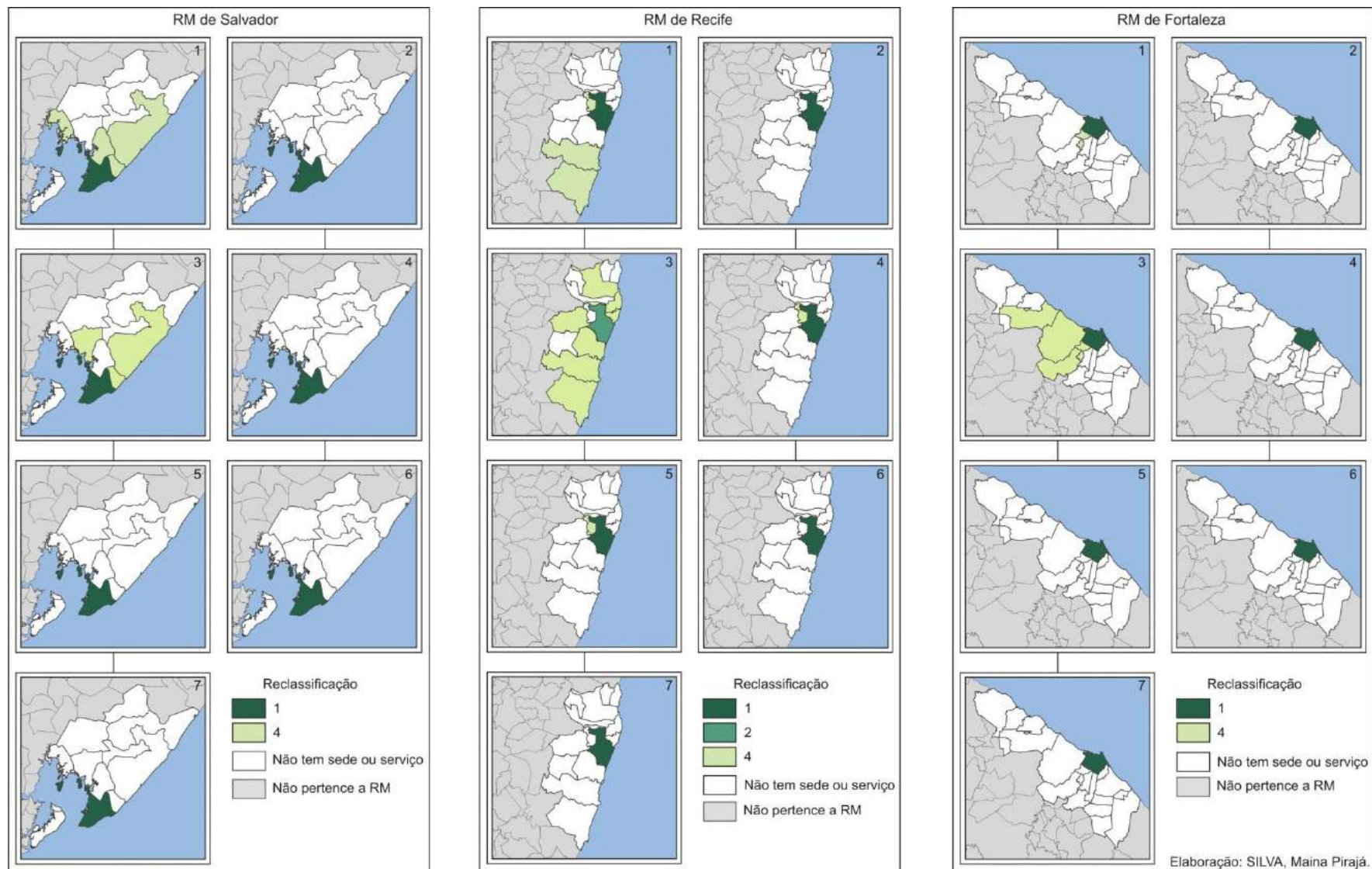
Isso se reflete no mapa 41, tendo Salvador centralidade de nível 1, Lauro de Freitas e Camaçari centralidade de nível 3 e três municípios centralidade de nível 4. Os outros sete municípios não têm nenhuma centralidade com relação à temática, e nenhum município chega perto da metrópole com relação à centralidade. Portanto, a centralidade de nível 2 não figura no mapa.

Com relação à Região Metropolitana de Recife, nota-se que nenhum município, além de Recife, tem o nível 2 de reclassificação (Mapa 40). Deste modo, no mapa 41, os municípios da RMR com maior centralidade, tirando a metrópole no nível 1, são: Camaragibe, Cabo de Santo Agostinho e Ipojuca, com centralidade de nível 3 e cinco municípios no entorno de Recife, com centralidade de nível 4. Assim como na RM de Salvador, na Região Metropolitana de Recife, nenhum município chega ao nível 2 de centralidade e cinco municípios não possuem nenhuma centralidade com relação ao setor educacional analisado.

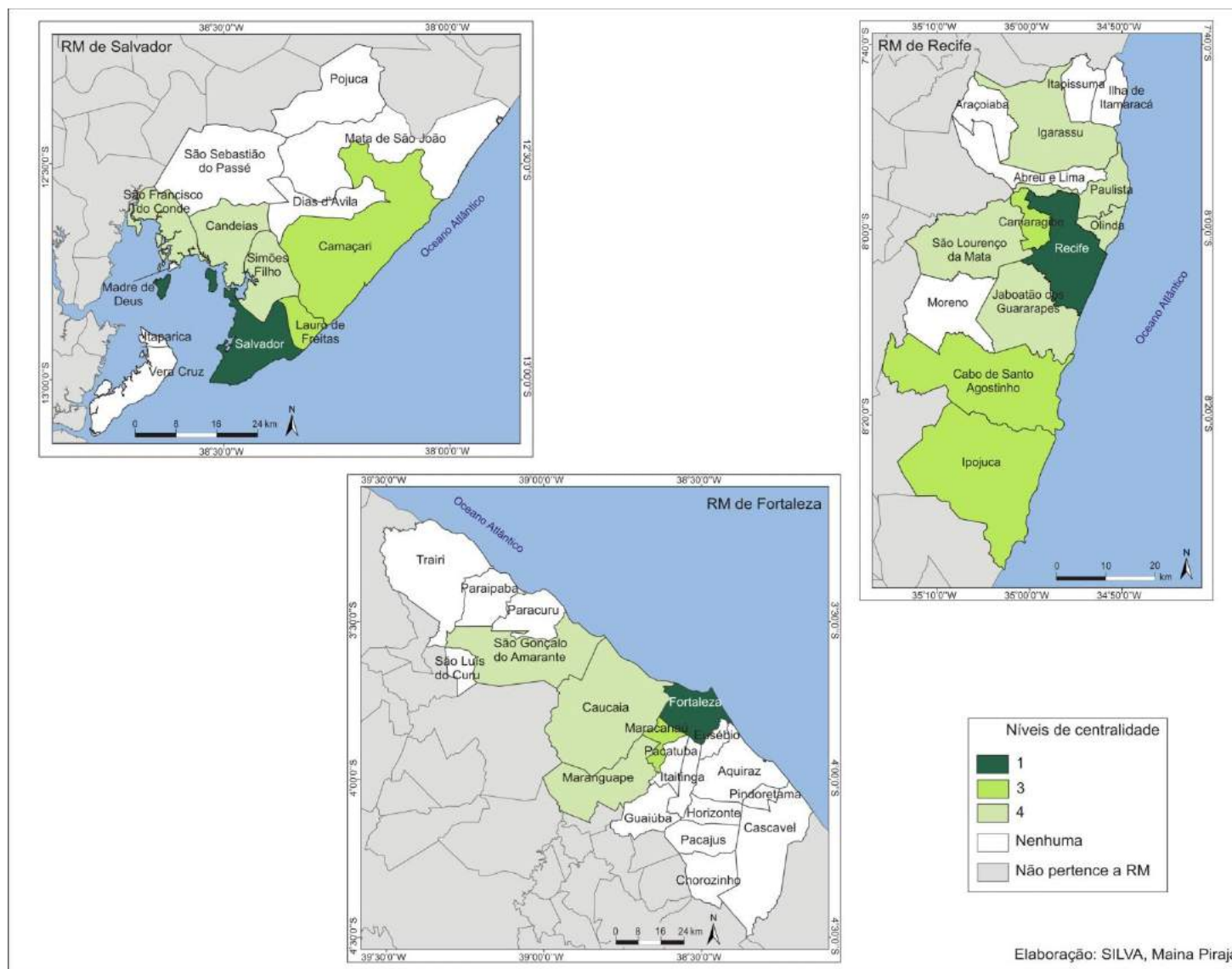
A Região Metropolitana de Fortaleza se revela bastante parecida com a Região Metropolitana de Salvador, com somente dois níveis de reclassificação (Mapa 40).

No mapa 41, além da metrópole, só Maracanaú se apresenta com maior centralidade de nível 3 e três outros municípios de nível 4. Os outros 14 municípios não exibiram nenhuma centralidade, e nenhum município apresenta o nível 2.

Mapa 40 – Variáveis reclassificadas para a confecção do mapa de centralidade dos municípios das RMs em estudo a partir do setor educacional



Mapa 41 – Centralidade dos municípios das RMs em estudo a partir do setor educacional



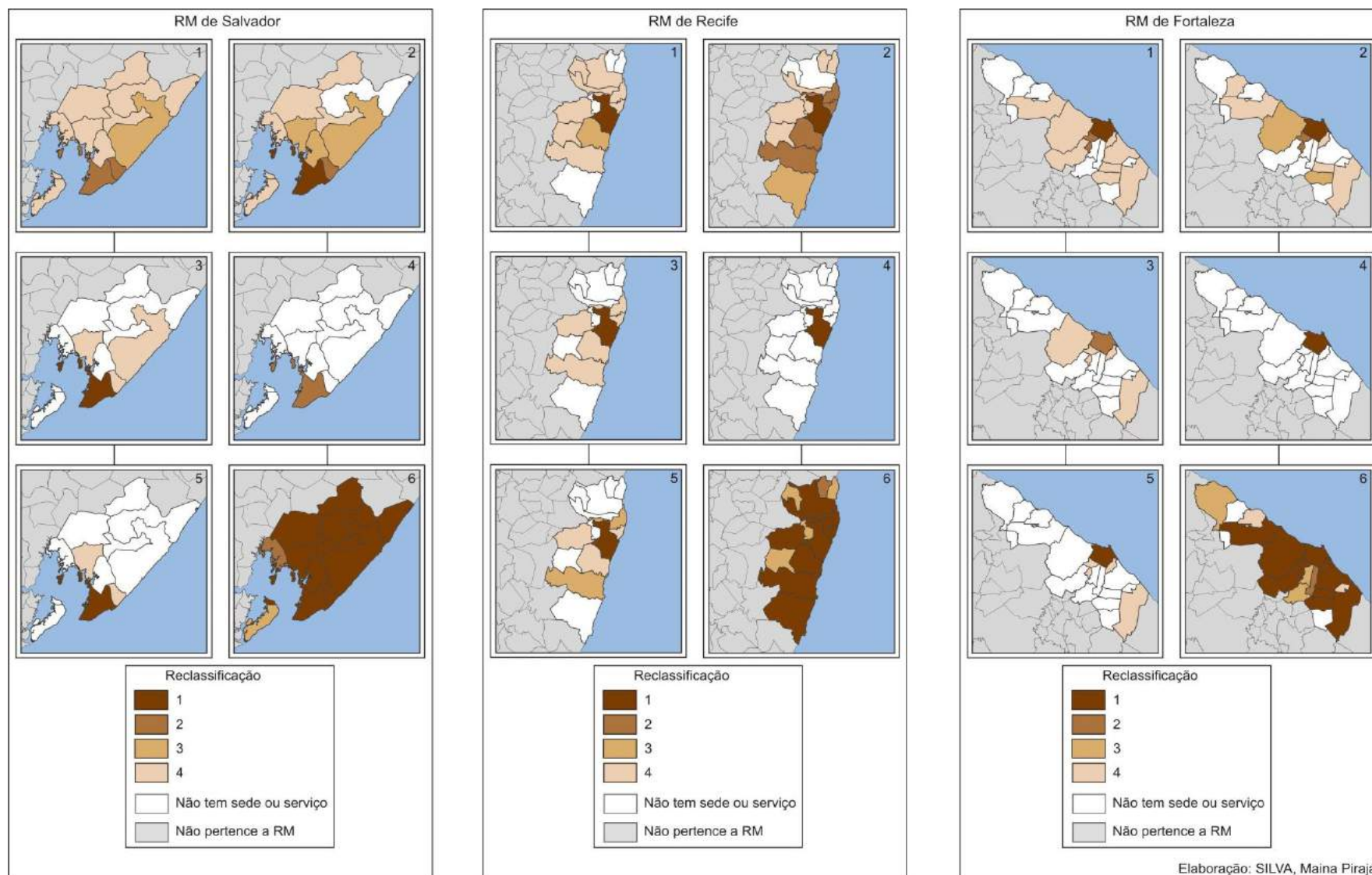
Já na temática saúde, a metodologia utilizada foi um pouco diferente. Para cada uma das seis variáveis foi verificado se esses serviços de alta complexidade existem ou não no município (Figura 10). Assim, na Região Metropolitana de Salvador ressaltam-se, além da metrópole, dez municípios na variável 6 (médicos por especialidades), apresentando o nível 1 (Mapa 42). Entretanto, o mapa síntese 43 indica os municípios de Camaçari, Lauro de Freitas e Candeias com o nível 2 de centralidade, oito municípios com centralidade 3 e somente 1 de centralidade 4.

Na Região Metropolitana de Recife, com exceção da metrópole, se destacam um município no nível 2 e quatro no nível 3 na reclassificação da variável 6 (mapa 42). Como na RMS, vários municípios receberam o nível 1. O mapa síntese 43 classifica Recife no nível 1, os municípios de Paulista, Olinda, Jaboatão dos Guararapes, Cabo de Santo Agostinho e São Lourenço da Mata no nível de centralidade 2, sete no nível 3 e somente um município no nível 4.

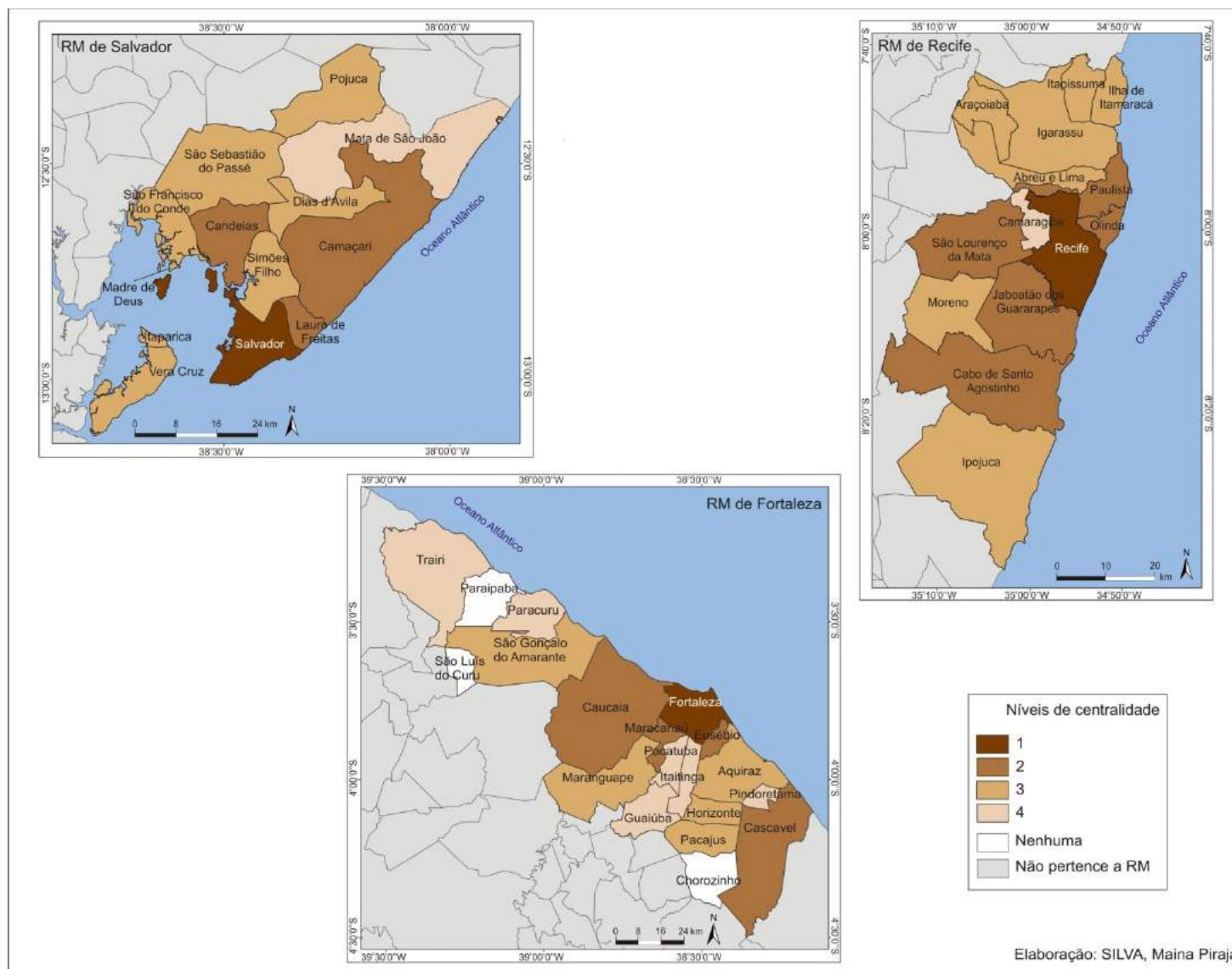
Na Região Metropolitana de Fortaleza, Maracanaú, Caucaia, Eusébio e Cascavel são classificados no nível 2 (Mapa 43). No entanto, diferentemente das outras duas regiões metropolitanas pesquisadas, três municípios não têm nenhuma centralidade com relação aos serviços de maior especialidade em saúde (Mapa 43). Chama também atenção no mapa 42, o mosaico da variável 6. Na reclassificação, vários municípios indicam o nível 1.

No que diz respeito à temática mobilidade, ficou visível no mapa 44 o grande vazio com relação às variáveis analisadas, indicando ausência desses serviços em quase todos os municípios. A forte concentração nas metrópoles, principalmente na Região Metropolitana de Salvador, é evidente. Falta o nível 2 de centralidade em todos os municípios das RMs e somente os municípios de Cabo de Santo Agostinho (RMR) e São Gonçalo do Amarante (RMF) receberam o nível 3 (Mapa 45).

Mapa 42 – Variáveis reclassificadas para a confecção do mapa de centralidade dos municípios das RMs em estudo a partir dos serviços de saúde



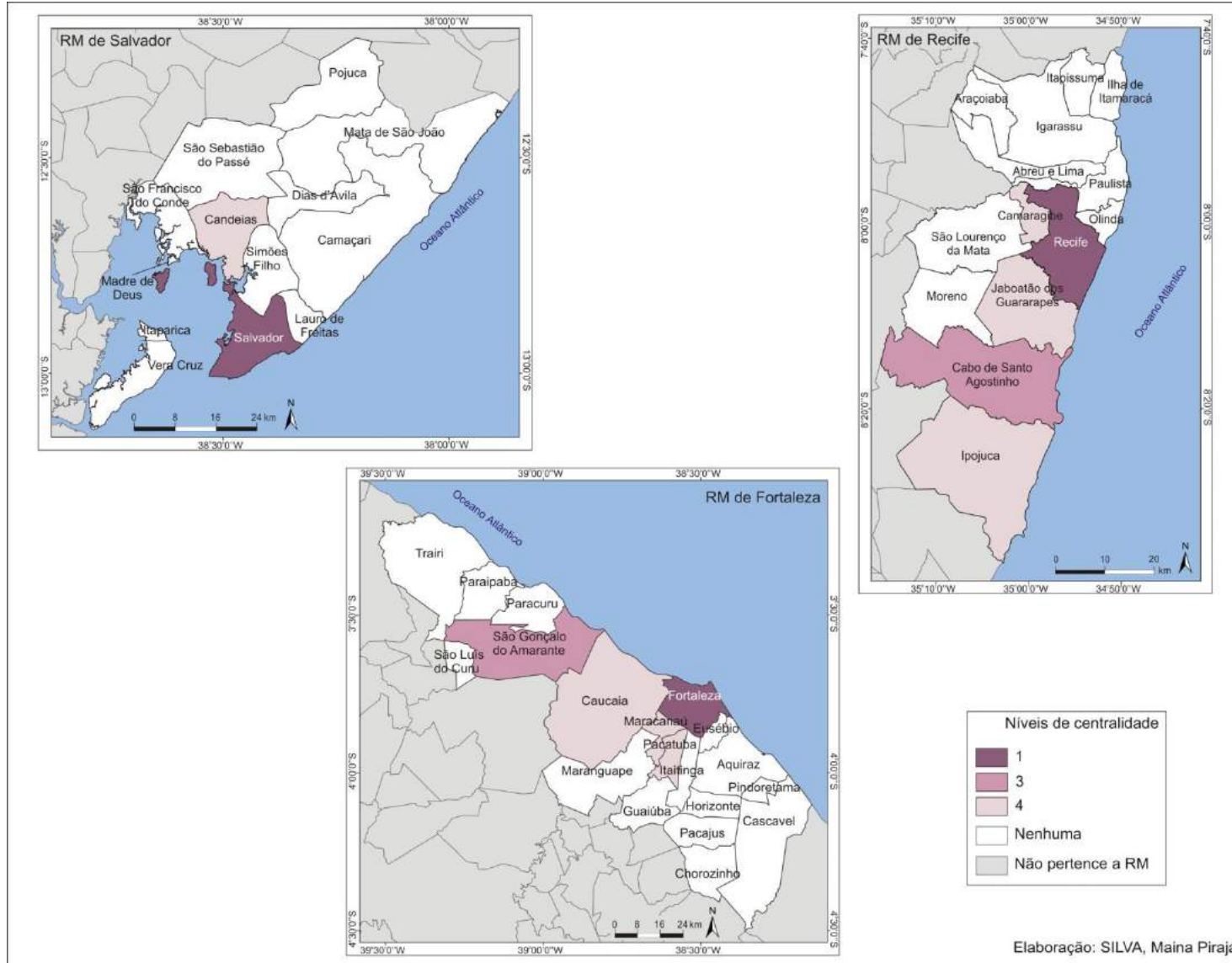
Mapa 43 – Centralidade dos municípios das RMs em estudo a partir dos serviços de saúde



Mapa 44 – Variáveis reclassificadas para a confecção do mapa de centralidade dos municípios das RMs em estudo a partir da mobilidade



Mapa 45 – Centralidade dos municípios das RMs em estudo a partir da mobilidade



Na temática outros serviços, com as variáveis atividades financeiras e bancárias, consulados e órgãos públicos federais, o mapa 46 revela que a variável 2 (agências bancárias) está presente em todos os municípios da RMS no nível 4, com exceção da metrópole, mas na RMR não existe esse serviço em um município e na RMF em quatro municípios. Na variável 4 (consulado geral), nenhum município da RMF tem centralidade, o que ocorre também na variável 7 (Órgão federal regional) na RMS.

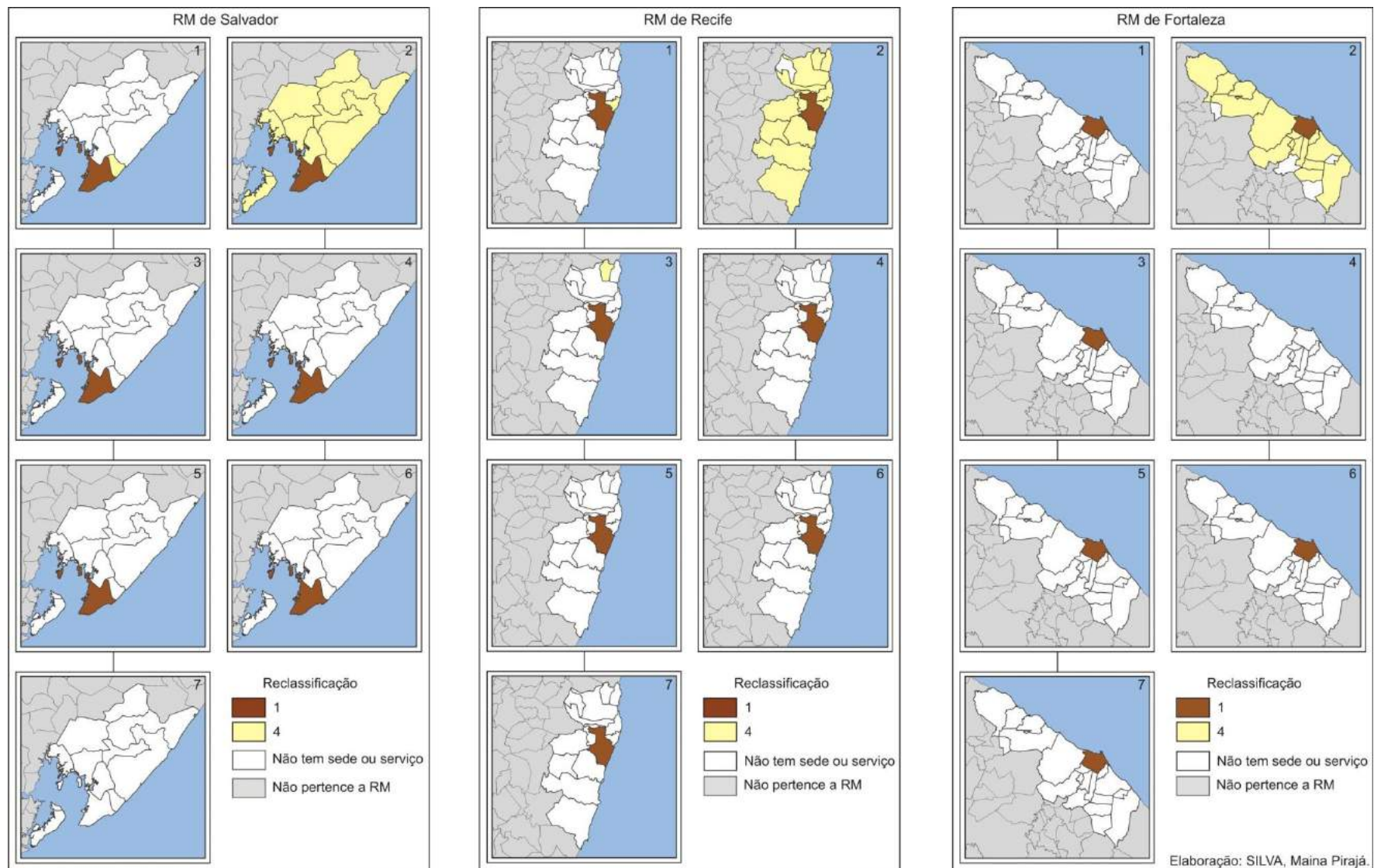
Segundo o mapa síntese 47, os municípios de Lauro de Freitas, na Região Metropolitana de Salvador, Olinda e Itapissuma, na Região Metropolitana de Recife, têm maior destaque, classificados no nível 3. Não apresentando nenhuma centralidade um município na RMR e quatro municípios na RMF.

Ressalta-se que nessa temática nenhum município chega perto da centralidade das metrópoles Salvador, Recife e Fortaleza, portanto, não figura a centralidade de nível 2 no mapa de síntese.

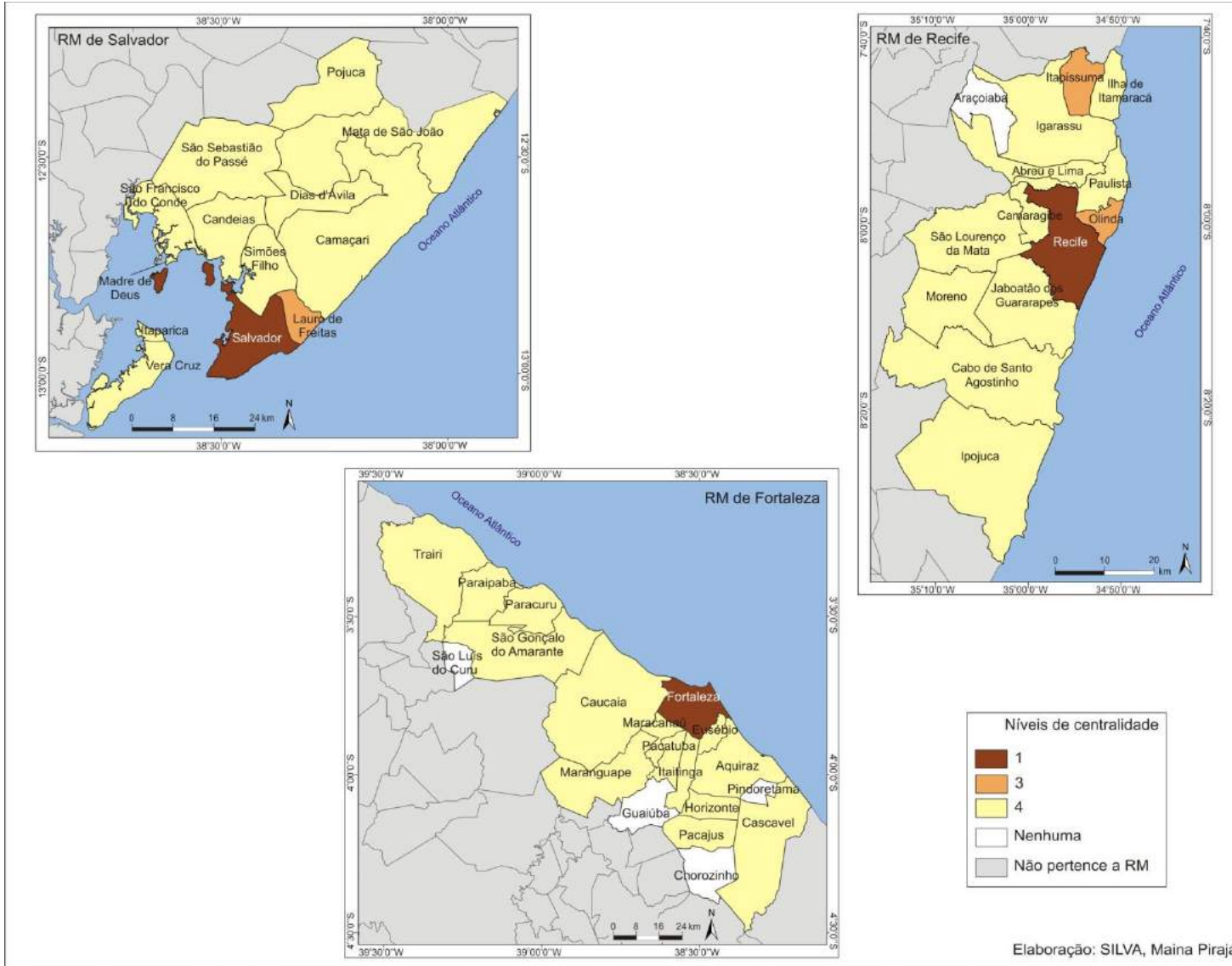
Finalmente, foi realizada uma síntese das sínteses de todas as temáticas apresentadas (mapa 48), resultando em um mapa síntese final que é o mapa 49. Assim, o mapa 49 deixa claro que as metrópoles estão isoladas na hierarquia de cidades de suas regiões metropolitanas, sendo classificadas como de grande centralidade. Os municípios de Camaçari e Lauro de Freitas têm uma média-baixa centralidade na Região Metropolitana de Salvador, Caucaia, Maracanaú e São Gonçalo da Amarante na Região Metropolitana de Fortaleza e Olinda, Cabo de Santo Agostinho, Jaboatão dos Guararapes e Ipojuca, na Região Metropolitana de Recife. Esses municípios com média-baixa centralidade estão em segundo lugar em centralidade nessas regiões metropolitanas, mas não chegam perto da centralidade das metrópoles. É visível no referido mapa que, a partir das metrópoles com alto nível de centralidade, estendem-se as áreas contíguas, com classificação de média-baixa centralidade, no litoral norte de Salvador, no litoral sul de Recife e no oeste de Fortaleza. São municípios que cresceram muito nas últimas décadas e ganharam importância nas suas RMs com indústrias e serviços especializados.

Por outro lado, os municípios classificados como nível de centralidade micro, localizam-se, particularmente, na periferia das RMs em estudo.

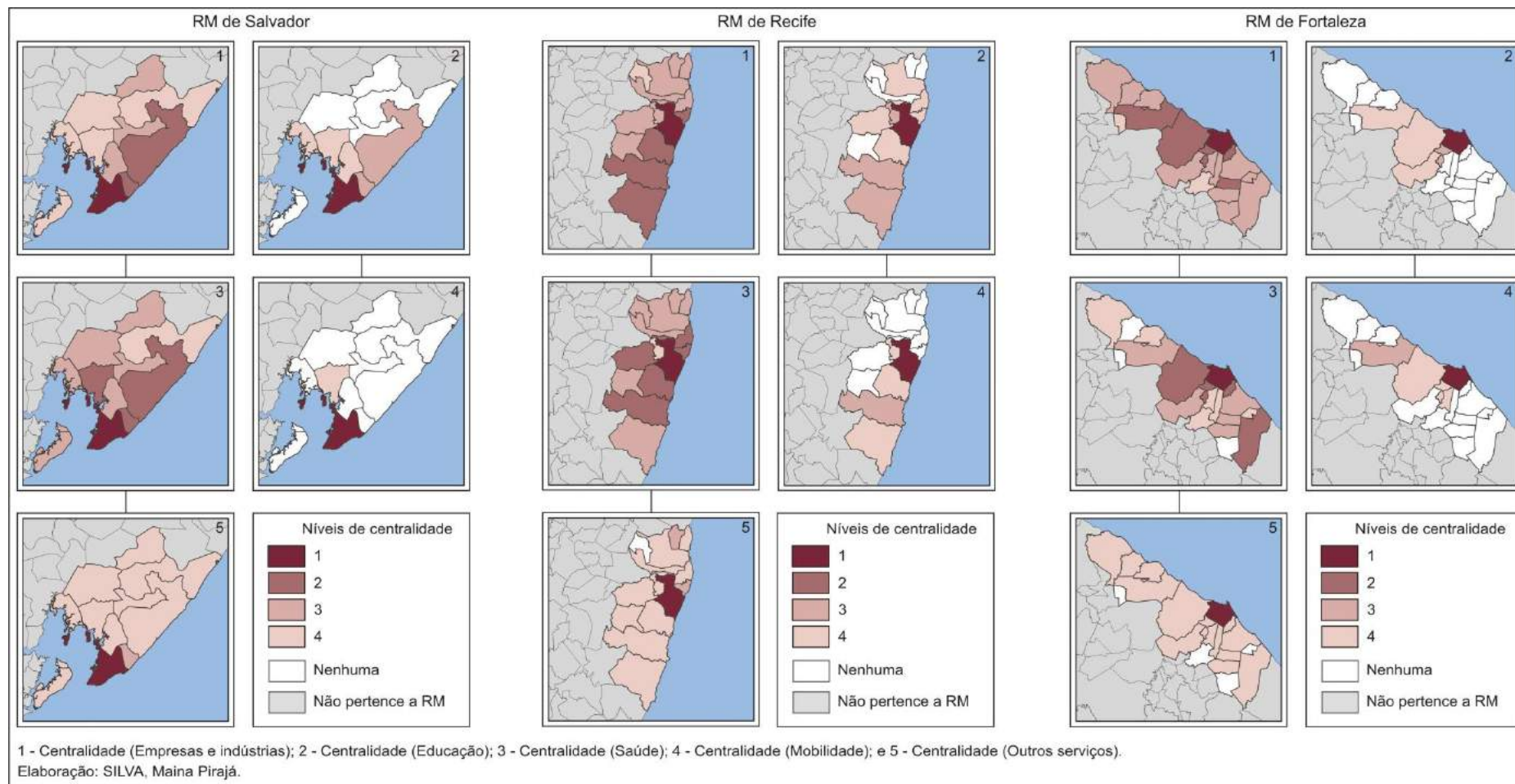
Mapa 46 – Variáveis reclassificadas para a confecção do mapa de centralidade dos municípios das RMs em estudo a partir dos outros serviços



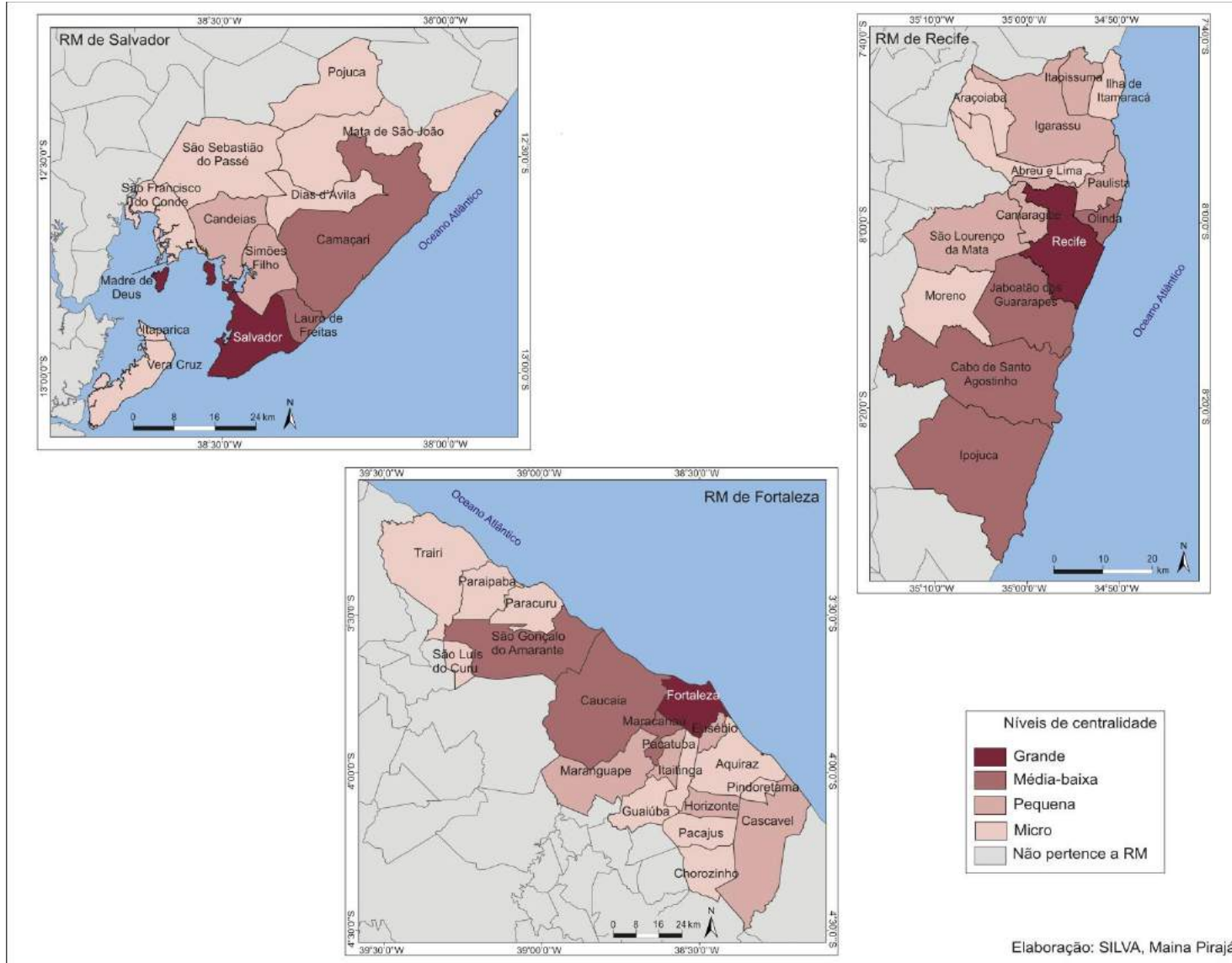
Mapa 47 – Centralidade dos municípios das RMs em estudo a partir dos outros serviços



Mapa 48 – Níveis de centralidade dos temas trabalhados na pesquisa para a confecção do mapa síntese dos municípios das RMs em estudo



Mapa 49 – Síntese dos níveis de centralidade das RMs em estudo



6 CONCLUSÃO

A análise sobre o papel dirigente nas regiões metropolitanas de Salvador, Recife e Fortaleza, através da organização espacial e da centralidade das empresas, indústria e dos serviços de média e maior complexidade, revelou os grandes desequilíbrios intrametropolitanos e as diferenciações intermetropolitanas nessas regiões.

Os diferentes temas e variáveis pesquisadas mostraram que as metrópoles estão isoladas no topo da hierarquia de suas redes urbanas, concentrando os centros de gestão política e administrativa das suas áreas de influência metropolitana, estadual e regional controlando, assim, a organização socioespacial dos seus territórios.

Nesses grandes centros urbanos foram também encontradas amplas desigualdades demográficas, econômicas e sociais, o que afeta o papel dirigente nessas regiões metropolitanas em estudo.

Dessa forma, chegou-se à conclusão que as regiões metropolitanas de Salvador, Recife e Fortaleza são macrocefálicas em todas as temáticas pesquisadas, o que foi bem evidenciado na análise da centralidade que revelou o isolamento das metrópoles, sendo estas consideradas de mais alto nível de centralidade.

A Região Metropolitana de Fortaleza se destaca mais quanto à macrocefalia. Foi observada uma maior distância entre Fortaleza e os outros municípios da região, ou seja, essa região tem maior número de municípios com pouca expressão estando, assim, mais desequilibrada, o que a torna mais desigual e com maiores problemas intrametropolitanos.

Porém, é notório o maior crescimento da Região Metropolitana de Fortaleza, principalmente da metrópole, que sofreu rápida transformação nas últimas décadas. Atualmente, Fortaleza já está na frente de Salvador e Recife, a exemplo dos serviços mais raros de saúde pesquisados, sendo hoje referência nacional.

Na RM de Fortaleza, somente os municípios de Caucaia, Maracanaú e São Gonçalo do Amarante têm maior peso na região, mas não se compara ao peso que as cidades médias mais importantes das regiões metropolitanas de Recife e Salvador exercem em suas regiões.

Por outro lado, comparando com as outras duas RMs em estudo, a Região Metropolitana de Recife apresentou os menores desequilíbrios intrametropolitanos em quase todas as temáticas e variáveis analisadas na pesquisa, manifestando-se, portanto, como a mais homogênea, isto é, na rede urbana dessa região há cidades médias com funções importantes, a exemplo de Cabo de Santo Agostinho, Ipojuca, Olinda e Jaboatão dos Guararapes. Assim, existe um maior grau de integração entre a metrópole e essas cidades médias. Entretanto, apesar de ser a mais homogênea entre as regiões em estudo, esta região metropolitana ainda apresenta graves problemas intrametropolitanos, com municípios que não acompanham o desenvolvimento da região, como Araçoiaba, Ilha de Itamaracá e Moreno. Ressalta-se também que Olinda e Jaboatão dos Guararapes são continuidades espaciais de Recife devido ao transbordamento da metrópole.

Já a Região Metropolitana de Salvador se mostrou, na maioria das vezes, como a menos dinâmica, mesmo a metrópole Salvador e suas cidades médias mais importantes, como Camaçari e Lauro de Freitas. Essa região não consegue se dinamizar significativamente, tem grandes dificuldades de se tornar competitiva no seu espaço regional, perdendo lugar para a Região Metropolitana de Recife e, em muitos casos, para a Região Metropolitana de Fortaleza, especialmente para suas metrópoles, como demonstrado na análise dos sistemas de mobilidade.

Ressalta-se que na análise da centralidade, as cidades médias das regiões metropolitanas em estudo destacadas acima, são consideradas com centralidade do tipo média-baixa, ou seja, elas têm importância nas suas RMs, mas não chegam perto da centralidade exercida por Salvador, Recife e Fortaleza.

Por conseguinte, fazendo uma relação dos resultados com a teoria de localização quaternária, porém de forma adaptada ao contexto das regiões metropolitanas, o estudo concluiu que as metrópoles Salvador, Recife e Fortaleza passaram por um período de concentração das empresas, indústrias e dos setores de serviços analisados até o final da década de 90. A partir dos anos 2000, as metrópoles começaram a diminuir, aos poucos, essa concentração, sobretudo para as principais cidades médias já citadas anteriormente. Contudo, atualmente, as metrópoles ainda estariam na era do centro metropolitano e regional dominante, localizadas no topo da hierarquia de suas regiões metropolitanas, estados e região Nordeste, o que na teoria de Semple e Phipps se refere ao centro nacional dominante.

Nesse processo de descentralização, a Região Metropolitana de Recife está em um estágio mais avançado comparado com as outras regiões metropolitanas, seguida da Região Metropolitana de Salvador. Já a Região Metropolitana de Fortaleza, sendo a mais macrocefálica, é também a mais atrasada. A tendência futura é que as cidades médias das RMs comecem a concorrer com sucesso com as metrópoles, chegando a uma deslocalização de sedes de empresas, indústrias e dos serviços de maior complexidade dos centros dominantes.

Contudo, em se tratando apenas das sedes das maiores e melhores empresas, conclui-se que a Região Metropolitana de Fortaleza está mais avançada na deslocalização de sedes, seguida da Região Metropolitana de Salvador. Isso ocorre, como já foi mencionado anteriormente, porque muitas das empresas existentes nessas regiões metropolitanas são industriais e estas tendem a ter outro comportamento, não seguindo necessariamente uma hierarquia urbana. Suas sedes estão instaladas, muitas vezes, nas cidades de médio porte onde estão localizadas as indústrias, como em Camaçari/RMS e Maracanaú/RMF.

Todavia, essas indústrias têm grande articulação com a metrópole, já que elas precisam se localizar nas proximidades das áreas de maior densidade técnico-científico-informacional, com mais mão de obra qualificada, de grandes mercados consumidores e facilidade de exportação/importação nos portos das metrópoles.

Entretanto, a concentração dos serviços de alta complexidade e serviços ainda mais raros é quase que sem exceção nas metrópoles. Estas, por sua vez, estão isoladas no topo da hierarquia urbana, isto é, na teoria elas ainda estão passando por um período de pico de concentração, e podem ser chamadas de cidades regionais dominantes.

Algumas das questões e hipóteses formuladas para nortear a pesquisa foram corroboradas e outras parcialmente refutadas, como resumido a seguir:

- (i) A primeira questão que indaga sobre como ocorre a espacialização e a centralidade dos serviços de média e de alta complexidade, e das empresas e indústrias nas regiões metropolitanas em estudo, teve a hipótese parcialmente refutada. O trabalho mostrou que todas as metrópoles são macrocefálicas, que a Região Metropolitana de Fortaleza é a mais desequilibrada, porém é a que mais cresce, que a Região Metropolitana de Recife é a mais equilibrada, que a Região Metropolitana de Salvador é a

menos dinâmica e que as atividades industriais são mais descentralizadas. Entretanto, foi refutada a hipótese que o papel dirigente nessas regiões a partir das indústrias esteja concentrado nas metrópoles, já que muitas vezes, as sedes dessas empresas podem adotar outra característica de localização, como foi observado especialmente nas RMS e RMF.

- (ii) A segunda questão sobre o cumprimento das regiões metropolitanas do seu papel dirigente de caráter metropolitano, teve a hipótese corroborada, pois essas regiões cumprem em parte o seu papel dirigente. Nessas regiões estão concentradas poucas empresas de nível nacional e elas dispõem de um número reduzido de serviços de alta complexidade e de serviços mais raros, mesmo nas metrópoles, o que restringe a importância dessas regiões em seus sistemas urbano estadual, regional e nacional. Isso envolve graves questões para o nível de atividades que elas possuem, tendo assim, um papel dirigente incompleto, que se limita à escala regional. É o reflexo do atraso e incipiente desenvolvimento da região Nordeste do país e, por conseguinte, da industrialização tardia. Nesse sentido, essas regiões metropolitanas têm uma expressiva dependência externa, sobretudo da metrópole São Paulo. O papel dirigente do país está concentrado nessa cidade, sendo considerada a maior metrópole do Brasil e uma metrópole completa. Por exemplo, das 1.243 sedes das maiores e melhores empresas do país que foram trabalhadas na pesquisa, a metrópole São Paulo abrange sedes de 290 empresas e estas se encontram bem próximas umas das outras, principalmente na Avenida das Nações Unidas, em arranha-céus no centro de São Paulo. Na teoria de localização quaternária, essa cidade seria o centro nacional dominante do Brasil. Destacam-se ainda duas outras cidades, Brasília e Rio de Janeiro, estando logo abaixo de São Paulo.
- (iii) A terceira questão se o papel dirigente é semelhante ou desigual segundo cada região metropolitana, teve a hipótese confirmada. Elas se apresentaram semelhantes no contexto de suas regiões metropolitanas e estados, tendo nas metrópoles a concentração desse papel de comando. No entanto, elas são diferenciadas pelo peso que cada metrópole e suas cidades médias exercem em sua região metropolitana e em nível estadual e regional. Deste modo, o

papel dirigente na Região Metropolitana de Fortaleza e no Estado do Ceará está concentrado, quase que exclusivamente, na metrópole. Nas regiões metropolitanas de Salvador e Recife, esse papel dirigente é um pouco mais descentralizado, pois nelas existem cidades médias com maior expressão. Porém, em relação ao papel dirigente em escala regional, ficou claro que em Recife está o centro de gestão de maior magnitude da região Nordeste, sendo esta a maior metrópole da região, seguida de Salvador e, um pouco mais distante, de Fortaleza.

- (iv) A quarta questão sobre limitações no papel dirigente nessas regiões metropolitanas, teve a hipótese confirmada. As principais limitações estão na não disposição de sólidos instrumentos de planejamento, ordenamento e de governança metropolitana.

O que foi apresentado nesta pesquisa evidencia que essas regiões metropolitanas passaram e vem passando por inúmeros processos e desafios. Nesse sentido, gradativamente nessas regiões ocorreram modificações e adaptações marcantes nos seus regimes político-institucionais, o que afetou e afeta o seu papel dirigente. Vários órgãos e empresas atuaram sobre seus territórios, com ações de planejamento territorial e políticas públicas, com a criação de agências e empresas públicas, fundos, secretarias, arranjos de gestão compartilhada e participativa, além de diversos planos, programas e projetos.

Desse modo, antes da institucionalização das regiões metropolitanas de Salvador, Recife e Fortaleza, as áreas delimitadas como metropolitana já contavam, mesmo de forma elementar, com estruturas de planejamento. Na trajetória, vários órgãos foram criados e diversas reestruturações modificaram o sistema organizacional de planejamento e de gestão dessas regiões metropolitanas.

Todas essas entidades, com destaque para a Companhia de Desenvolvimento Urbano do Estado da Bahia (CONDER) na RMS, a Fundação de Desenvolvimento da Região Metropolitana do Recife (FIDEM) na RMR e a Autarquia da Região Metropolitana de Fortaleza (AUMEF) na RMF tiveram participações contundentes no planejamento e gestão das citadas regiões metropolitanas.

Na Região Metropolitana de Salvador, existe hoje a recém instalada Entidade Metropolitana da Região Metropolitana de Salvador, criada em 2014, de caráter

deliberativo e normativo, mas sua atuação ainda é pouco expressiva na região. Nas outras duas regiões, as agências estaduais ficaram a cargo do planejamento e gestão metropolitana, ou seja, essas regiões não dispõem de um órgão que trata exclusivamente de assuntos metropolitanos, evidenciando a fragilidade do papel dirigente.

Porém, foi notório para esta pesquisa que as entidades de planejamento e gestão dessas regiões em estudo não pensam na região metropolitana de forma integrada, apenas atuam pontualmente em determinados planos, programas, projetos e lugares.

Reforçando o que foi mencionado anteriormente, seguem três curtas sínteses formuladas por pesquisadores que caracterizam as regiões metropolitanas em estudo. A RM de Fortaleza foi descrita pelo pesquisador e professor Renato Pequeno em uma palestra em Salvador, em 2015, como uma região sem “CPF”, ou seja, “sem conselho, sem plano e sem fundo”. Nesse mesmo evento, o professor e pesquisador Sylvio Bandeira definiu a RM de Salvador de “problemática e predominantemente regional” e o professor e pesquisador Jean Bitoun chamou a RM de Recife como “regional, periférica, desigual e incompleta”.

Portanto, o que se conclui é que nessas regiões não existe uma integração do planejamento das metrópoles com o planejamento dos outros municípios da RM. Nessas regiões há planos e projetos importantes, mas não integrados aos interesses comuns de planejamento para o desenvolvimento urbano-regional.

Ressalta-se que é necessário pensar em regiões como entidades mais homogêneas, que possuam o maior número de interesses comuns (DICKINSON, 1961). Para isso, precisam ser viabilizadas articulações que garantam a prioridade ao interesse comum nos municípios, formulando estratégias e medidas mais eficientes e equitativas intrametropolitanas, com a adoção de políticas públicas de desconcentração e desenvolvimento metropolitano.

Assim, o fortalecimento das cidades médias das RMs é um passo importante para a governança metropolitana, já que essas cidades intermediam a ligação entre as metrópoles e as cidades menores, diminuindo a centralização nos núcleos principais.

Nesse sentido, pode se concluir que os principais obstáculos para a gestão metropolitana nessas regiões em estudo são: (i) a falta de critérios claros e objetivos na incorporação de novos municípios, o que expõe ao tema as fortes pressões

políticas resultando, assim, na constituição de regiões extremamente heterogêneas, com grande diferenciação de renda, demográfica e social, a exemplo da RM de Fortaleza, com a incorporação, em 2014, de quatro municípios inexpressíveis; (ii) a não cooperação entre as diferentes esferas de governo, o localismo municipal, os conflitos partidários e a falta de interesse, sobretudo da metrópole, como foi observado com os problemas político-institucionais criado pelo governo do Estado da Bahia e a prefeitura de Salvador que ocorreu com a criação da Entidade Metropolitana da Região Metropolitana de Salvador; (iii) a baixa capacidade técnica, a falta de recursos e financiamento, ingerência e, principalmente, deficiências no planejamento e gestão de políticas públicas.

Portanto, é preciso criar mecanismos que integrem e fortaleçam os municípios dessas regiões em uma gestão compartilhada, não só centralizada nas metrópoles, que evidencie a região metropolitana como uma só unidade territorial de governança metropolitana. Para isso, é necessária uma maior articulação setorial e institucional das políticas e ações, e a gestão compartilhada entre atores importantes para a gestão metropolitana: os municípios, estado, governo federal, empresas privadas, a sociedade civil organizada, as organizações ambientais, além dos centros de pesquisa e as universidades.

REFERÊNCIAS

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). **Estatísticas e Estudos Rodoviários - Dados Cadastrais - 2016**. Brasília, 2016. Disponível em: <http://www.antt.gov.br/passageiros/Dados_Cadastrais_2016.html>. Acesso em: 7 nov. 2016.

ARAÚJO, L. de C. Goiânia e a rede urbana regional: algumas considerações sobre centralidade e gestão do território. **Observatorium**, Uberlândia-MG, v. 5, n. 15, p. 87-106, dez. 2013.

ARAÚJO, S. M. V. G. de; FERNANDES, A. S. A. Os desafios da governança interfederativa. In: ENCONTRO DA ABCP, 9., 2014, Brasília. **Anais...** Brasília: ABCP. Não paginado.

ARAÚJO FILHO, V. F. Antecedentes político-institucionais da questão metropolitana no Brasil. In: CARDOSO, E. D.; ZVEIBIL, V. Z. (Org.). **Gestão metropolitana: experiências e novas perspectivas**. Rio de Janeiro: Ibam, 1996. p. 49-70.

ARRAIS, T. A. A cidade e a região/a cidade-região: reconhecer processos, construir políticas. **Cadernos metrópole**, São Paulo, n. 20, p. 81-91, 2008.

ASCHER, F. **Metápolis ou l'avenir des villes**. Paris: Odile Jacob, 1995.

AZEVEDO, S. de. Desigualdades sociais e reforma do Estado: os desafios da gestão metropolitana no federalismo brasileiro. In: FLEURY, S. **Democracia, descentralização e desenvolvimento: Brasil e Espanha**. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2006. p. 127-186.

AZEVEDO, S. de; GUIA, V. R. dos M. Os dilemas institucionais da gestão metropolitana no Brasil. In: RIBEIRO, L. C. de Q. (Org.). **Metrópoles: entre a coesão e a fragmentação, a cooperação e o conflito**. 2. ed. Rio de Janeiro: Letra Capital; Observatório das Metrôpoles, 2015. p. 97-110.

BAHIA. Lei complementar nº 41 de, 13 de junho de 2014. Cria a Entidade Metropolitana da Região Metropolitana de Salvador, dispondo sobre sua estrutura de governança... **Diário Oficial do Estado da Bahia**, Salvador, 14 jun. 2014.

BARBOSA, D. As 25 maiores empresas do mundo, segundo a Fortune. **Exame**, São Paulo, 7 set. 2014. Disponível em: <<http://exame.abril.com.br/negocios/noticias/as-25-maiores-empresas-do-mundo-segundo-a-fortune-2>>. Acesso em: 24 fev. 2015.

BATISTA, S. et al. **O papel dos prefeitos e das prefeitas na criação e na gestão dos consórcios públicos**. Brasília, DF: Caixa Econômica Federal, 2011a. (Guia de consórcios públicos. Caderno; v. 1).

BATISTA, S. et al. **O papel dos dirigentes municipais e regionais na criação e gestão dos consórcios públicos**. Brasília, DF: Caixa Econômica Federal, 2011b. (Guia de consórcios públicos. Caderno; v. 2).

BECKER, B. Geografia política e gestão do território no limiar do século XXI. Uma representação a partir do Brasil. **Revista Brasileira de Geografia**, Rio de Janeiro, v. 53, n. 3, p. 169-182, jul./set. 1991.

BENKO, G. Mundialização da economia, metropolização do mundo. **Revista do Departamento de Geografia**, São Paulo, n. 15, p. 45-54, 2002.

BIRCH, D. L. Who creates jobs? **The Public Interest**, [S. l.], n. 65, p. 3-14, 1981.

BRADFORD, M. G.; KENT, W. A. **Geografia humana: teorias e aplicações**. Lisboa: Gradiva, 1987.

BRANCO, M. L. G. C.; PEREIRA, R. H. M.; NADALIN, V. G. **Rediscutindo a delimitação das regiões metropolitanas no Brasil: um exercício a partir dos critérios da década de 1970**. Rio de Janeiro: IPEA, 2013.

BRASIL. Constituição (1967). **Constituição da República Federativa do Brasil**. Brasília, DF: Senado, 1967. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao67.htm>. Acesso em: 12 jan. 2015.

BRASIL. Constituição (1973). **Constituição da República Federativa do Brasil**. Brasília, DF: Senado, 1973. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L6001.htm>. Acesso em: 12 jan. 2015.

BRASIL. Constituição (1988). **Constituição da República Federativa do Brasil**. Brasília, DF: Senado, 1988. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm>. Acesso em: 12 jan. 2015.

BRASIL. Ministério da Educação. CAPES. **Distribuição de Programas de Pós-graduação no Brasil por estado - 2000**. Brasília, [2000a]. Disponível em: <<http://geocapes.capes.gov.br/geocapes2/>>. Acesso em: 26 maio 2016.

BRASIL. Ministério da Educação. INEP. **Censo da educação superior**. Brasília, 2000b. Disponível em: <<http://inep.gov.br/web/guest/microdados>>. Acesso: 11 maio 2016.

BRASIL. Lei nº 11.079, de 30 de dezembro de 2004. Institui normas gerais para licitação e contratação de parceria público-privada no âmbito da administração pública. **Diário Oficial da União**, Poder Executivo, Brasília, DF, 31 dez. 2004. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2004-2006/2004/lei/l11079.htm>. Acesso em: 4 maio 2016.

BRASIL. Lei nº 11.107, de 6 de abril de 2005. Dispõe sobre normas gerais de contratação de consórcios públicos e dá outras providências. **Diário Oficial da União**, Poder Executivo, Brasília, DF, 7 abr. 2005. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2004-2006/2005/lei/l11107.htm>. Acesso em: 4 maio 2016.

BRASIL. ANAC. **Dados estatísticos - 2015**. Brasília, [2015a]. Disponível em: <<http://www.anac.gov.br/assuntos/dados-e-estatisticas/dados-estatisticos/dados-estatisticos>>. Acesso em: 22 nov. 2016.

BRASIL. Lei nº 13.089, de 12 de janeiro de 2015. Institui o Estatuto da MetrÓpole, altera a Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001, e dá outras providências. **Diário Oficial da União**, Poder Executivo, Brasília, DF, 13 jan. 2015b. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2015/lei/l13089.htm>. Acesso em: 7 maio 2016.

BRASIL. Ministério da Integração Nacional. **Regiões Integradas de Desenvolvimento - RIDEs**. Brasília, 2015c. Disponível em: <http://www.mi.gov.br/regioes_integradas_rides>. Acesso em: 3 jan. 2016.

BRASIL. ANAC. **Dados estatísticos - 2016**. Brasília, [2016a]. Disponível em: <<http://www.anac.gov.br/assuntos/dados-e-estatisticas/dados-estatisticos/dados-estatisticos>>. Acesso em: 22 nov. 2016.

BRASIL. ANTAQ. **Anuário estatístico aquaviário - 2016**. Brasília, [2016b]. Disponível em: <<http://web.antaq.gov.br/anuario/>>. Acesso em: 30 jun. 2016.

BRASIL. Banco Central. **Relação de agências bancárias - mar. 2016**. Brasília, [2016c]. Disponível em: <<https://www.bcb.gov.br/fis/info/agencias.asp>>. Acesso em: 12 maio 2016.

BRASIL. Itamaraty. **Representações no Brasil**. Brasília, [2016d]. Disponível em: <<http://www.itamaraty.gov.br/pt-BR/relacoes-bilaterais>>. Acesso em: 5 maio 2016.

BRASIL. Ministério da Educação. CAPES. **Cursos recomendados e reconhecidos - 2016**. Brasília, [2016e]. Disponível em: <<https://sucupira.capes.gov.br/sucupira/public/consultas/coleta/programa/quantitativos/quantitativoUf.jsf?cdRegiao=2>>. Acesso em: 30 maio 2016.

BRASIL. Ministério da Educação. MEC. **Instituições de educação superior e cursos cadastrados**. Brasília, [2016f]. Disponível em: <<http://emec.mec.gov.br/>>. Acesso: 14 maio 2016.

BRASIL. Ministério do Planejamento. PAC. **Mobilidade urbana**. Brasília, [2016g]. Disponível em: <<http://www.pac.gov.br/infraestrutura-social-e-urbana/mobilidade-urbana>>. Acesso em: 5 abr. 2017.

BRASIL. Ministério da Saúde. DATASUS. **CNES - Estabelecimentos**. Brasília, [2016h]. Disponível em: <<http://www2.datasus.gov.br/DATASUS/index.php?area=0204&id=6906>>. Acesso em: 15 set. 2016.

BRASIL. Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil. WebPortos. **Estrutura do Porto**. Brasília, [2016i]. Disponível em: <<https://webportos.labtrans.ufsc.br/#>>. Acesso em: 23 jun. 2016.

BRASIL. Ministério do Turismo. **Anuário estatístico do turismo - 2016**. Brasília, 2016j. (Ano base 2015, v. 43). Disponível em: <<http://www.dadosefatos.turismo.gov.br/2016-02-04-11-53-05.html>>. Acesso em: 25 nov. 2016.

BRASIL. ANTAQ. Observatório dos transportes aquaviários. **Portos brasileiros**. Brasília, [2017]. Disponível em: <<http://observatorioantaq.info/index.php/category/portos-brasileiros/>>. Acesso em: 26 jun. 2016.

BRASKEM. **Perfil**. [2016]. Disponível em: <<https://www.braskem.com.br/perfil>>. Acesso em: 14 dez. 2016.

CARVALHO, I. M. M. de; PEREIRA, G. C. Estrutura social e organização social do território na Região Metropolitana de Salvador. In: CARVALHO, I. M. M. de; PEREIRA, G. C. (Org.). **Salvador: transformações na ordem urbana**. Rio de Janeiro: Letra Capital; Observatório das Metrôpoles, 2014a. p. 109-140.

CARVALHO, I. M. M. de; PEREIRA, G. C. Salvador, uma metrópole em transformação. In: CARVALHO, I. M. M. de; PEREIRA, G. C. (Org.). **Salvador: transformações na ordem urbana**. Rio de Janeiro: Letra Capital; Observatório das Metrôpoles, 2014b. p. 236-261.

CASTELLS, M. **A questão urbana**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1983.

CASTELLS, M. **A sociedade em rede - a era da informação: economia, sociedade e cultura**. v. 1. 8. ed. São Paulo: Paz e Terra, 2005.

CATAIA, M.; SILVA, S. C. da. Considerações sobre a teoria dos dois circuitos da economia urbana na atualidade. **Boletim Campineiro de Geografia**, Campinas-SP, v. 3, n. 1, p. 55-75, 2013.

CBTU. Recife. **Malha viária**. Recife, [2016]. Disponível em: <<http://www.cbtu.gov.br/index.php/pt/sistemas-cbtu/recife>>. Acesso em: 22 nov. 2016.

CCR METRO BAHIA. **Mapa das linhas**. Salvador, [2016]. Disponível em: <<http://www.ccrmetrobahia.com.br/linha-1/mapa-da-linha>>. Acesso em: 22 nov. 2016.

CCR METRO BAHIA. **Institucional**. Salvador, [2017]. Disponível em: <<http://www.ccrmetrobahia.com.br/metro-bahia>>. Acesso em: 22 nov. 2016.

CELPE. **Quem somos**. Recife, [2016]. Disponível em: <<http://www.celpe.com.br/Pages/A%20Celpe/quem-somos.aspx>>. Acesso em: 6 nov. 2016.

CHRISTALLER, W. **Central place in Southern Germany**. Englewood Cliffs: Prentice Hall, 1966.

CORDEIRO, H. K. Os principais pontos de controle da economia transacional no espaço brasileiro. **Boletim de Geografia Teórica**, Rio Claro-SP, v.16-17, n. 31-34, p. 153-196, 1987.

CORDEIRO, H. K. A cidade mundial de São Paulo e a recente expansão do seu centro metropolitano. **Revista Brasileira de Geografia**, Rio de Janeiro, v. 54, n. 3, p. 5-26, jul./set. 1992.

CORRÊA, R. L. Contribuição ao estudo do papel dirigente das metrópoles brasileiras. **Revista Brasileira de Geografia**, Rio de Janeiro, v. 30, n. 2, p. 56-86, 1968.

CORRÊA, R. L. As redes de localidades centrais nos países subdesenvolvidos. **Revista Brasileira de Geografia**, Rio de Janeiro, ano 50, n. 1, p. 61-83, jan./mar. 1988.

CORRÊA, R. L. Algumas reflexões gerais sobre a gestão do território. In: ENCONTRO DE GEÓGRAFOS DA AMÉRICA LATINA (EGAL), 2., 1989a, Montevideu. **Anais eletrônicos...** Montevideu: Universidad de la República, 1989, p. 1-3. Disponível em: <<http://observatoriogeograficoamericalatina.org.mx/egal2/Geografiasocioeconomica/Ordenamientoterritorial/03.pdf>>. Acesso em: 20 mar. 2015.

CORRÊA, R. L. **A rede urbana**. São Paulo: Ática, 1989b.

CORRÊA, R. L. Concentração bancária e os centros de gestão do território. **Revista Brasileira de Geografia**, Rio de Janeiro, v. 51, n. 2, p. 17-32, abr./jun. 1989c.

CORRÊA, R. L. Os centros de gestão e seu estudo. **Revista Brasileira de Geografia**, Rio de Janeiro, v. 51, n. 4, p. 109-119, out./dez. 1989d.

CORRÊA, R. L. Corporação e espaço - uma nota. **Revista Brasileira de Geografia**, Rio de Janeiro, v. 53, n. 1, p. 137-145, jan./mar. 1991a.

CORRÊA, R. L. Corporação e organização espacial: um estudo de caso. **Revista Brasileira de Geografia**, Rio de Janeiro, v. 53, n. 3, p. 33-66, jul./set. 1991b.

CORRÊA, R. L. Corporação, práticas espaciais e gestão do território. **Revista Brasileira de Geografia**, Rio de Janeiro, v. 54, n. 3, p. 115-121, jul./set. 1992.

CORRÊA, R. L. Identificação dos centros de gestão do território no Brasil. **Revista Brasileira de Geografia**, Rio de Janeiro, v. 57, n. 1, p. 115-121, jan./mar. 1995a.

CORRÊA, R. L. O espaço metropolitano e sua dinâmica. **Boletim Gaúcho de Geografia**, Porto Alegre, n. 20, p. 60-63, dez. 1995b.

CORRÊA, R. L. Os centros de gestão do território: uma nota. **Revista Território**, Rio de Janeiro, ano 1, n.1, p. 23-30, 1996.

CORRÊA, R. L. Globalização e reestruturação da rede urbana: uma nota sobre as pequenas cidades. **Revista Território**, Rio de Janeiro, ano 4, n. 6, p. 43-53, jan./jun. 1999a.

CORRÊA, R. L. Redes geográficas: cinco pontos para discussão. In: VASCONCELOS, P. de A.; SILVA, S. B. de M. e. **Novos estudos de Geografia urbana brasileira**. Salvador: EDUFBA, 1999b. p. 65-70.

CORRÊA, R. L. Rede urbana e formação espacial: uma reflexão considerando o Brasil. **Revista Território**, Rio de Janeiro, ano 5, n. 8, p. 121-129, 2000.

CORRÊA, R. L. **Trajetórias geográficas**. 6. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2011.

CORRÊA, R. L. Redes geográficas: reflexões sobre um tema persistente. **Cidades**, São Paulo, v. 9, n. 16, p. 200-218, 2012.

COSTA, M. C. L.; AMORA, Z. B. Fortaleza na rede urbana brasileira: de cidade à metrópole. In: COSTA, M. C. L.; PEQUENO, R. (Ed.). **Fortaleza**: transformações na ordem urbana. Rio de Janeiro: Letra Capital; Observatório das Metrópoles, 2015. p. 31-76.

COUTSINAS, G. À propos des deux circuits de l'économie urbaine. Un exemple algérien. **Revue Tiers Monde**, Paris, n. 64, p. 773-781, 1975.

DANTAS, E. W. C. De ressignificação das cidades litorâneas à metropolização turística. In: COSTA, M. C. L.; PEQUENO, R. (Ed.). **Fortaleza**: transformações na ordem urbana. Rio de Janeiro: Letra Capital; Observatório das Metrópoles, 2015. p. 111-141.

DAVIDOVICH, F. Gestão do território, um tema em questão. **Revista Brasileira de Geografia**, Rio de Janeiro, v. 53, n. 3, p. 7-31, jul./set. 1991.

DAVIDOVICH, F. Metrópole e território: metropolização do espaço no Rio de Janeiro. **Cadernos Metrôpole**, Rio de Janeiro, n. 6, p. 67-77, 2. sem. 2001.

DIAS, L. C. Redes: emergência e organização. In: CASTRO, I. E. de; GOMES, P. C. da C.; CORRÊA, R. L. (Org.). **Geografia**: conceitos e temas. 2. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2000. p. 141-162.

DIAS, L. C. Redes de Informação, grandes organizações e ritmos de modernização. **Etc..., espaço, tempo e crítica**, Rio de Janeiro, v. 1, n. 2, p. 1-4, jul. 2007.

DICKINSON, R. E. **Ciudad, region y regionalismo**. Tradução Angel Abascal Garayoa. Barcelona: Ediciones Omega, 1961.

DOLLFUS, O. **A análise geográfica**. São Paulo: DIFEL, 1973.

EXAME. **Melhores e maiores 2014**. São Paulo, 2014a. Disponível em: <<http://mm.exame.abril.com.br/empresas>>. Acesso em: 28 mar. 2016.

EXAME. **Revista Fortune aponta Walmart como maior empresa do mundo**. São Paulo, 7 jul. 2014b. Disponível em: <<http://exame.abril.com.br/negocios/revista->

fortune-aponta-wal-mart-como-maior-empresa-do-mundo/>. Acesso em: 4 abr. 2016.

FERNANDES, A. S. A. Gestão municipal versus gestão metropolitana: o caso da cidade de Salvador. **Cadernos Metr pole**, São Paulo, n. 11, p. 41-72, 1  sem. 2004.

FIX, M.; PEREIRA, A. L. dos S. A metrópole brasileira nas políticas públicas setoriais. In: FURTADO, B. A.; KRAUSE, C.; FRANÇA, K. C. B. de. (Ed.). **Território metropolitano, políticas municipais**: por soluções conjuntas de problemas urbanos no âmbito metropolitano. Brasília: IPEA, 2013. p. 259-290.

FLORIDA, R.; GULDEN, T.; MELLANDER, C. The rise of the mega-region. **Economics and Institutions of Innovation from Royal Institute of Technology**, [S. l.], n. 129, p. 1-31, out. 2007.

FONSECA, A. Trens do Subúrbio deverão ser substituídos nos próximos 3 anos. **Tribuna da Bahia**, Salvador, 17 jun. 2016. Disponível em: <<http://leiamais.ba/2016/06/17/trens-do-suburbio-deverao-ser-substituidos-nos-proximos-3-anos>>. Acesso em: 13 dez. 2016.

FORTUNE. **Fortune 500 2015**. [s.l.], 2015. Disponível em: <<http://fortune.com/fortune500/>>. Acesso em: 24 fev. 2015.

FRESCA, T. M. A centralidade de Londrina-PR na rede urbana brasileira: de centro regional ao nível submetropolitano. **Revista Geografar**, Curitiba, v. 9, n. 2, p. 121-145, dez. 2014.

GAD, G. Office location dynamics in Toronto: suburbanization and central district specialization. **Urban Geography**, [S. l.], v. 6, n. 4, p. 331-351, 1985.

GALVÃO, M. et al.  reas de pesquisa para determinação de áreas metropolitanas. **Revista Brasileira de Geografia**, Rio de Janeiro, ano 31, n. 4, p. 53-127, out./dez. 1969.

GARREAU, J. **Edge city**: life on the new frontier. New York: Anchor Book/Doubleday, 1992.

GARSON, S. **Regiões metropolitanas**: por que não cooperam? Rio de Janeiro: Letra Capital/Observatório das Metr poles; Belo Horizonte: PUC, 2009.

GEDDES, P. **Cities in evolution**. London: Williams & Norgate, 1915.

GEIGER, P. P. **Evolução da rede urbana brasileira**. Rio de Janeiro: Centro Brasileiro de Pesquisas Educacionais/MEC, 1963.

GOODWIN, W. The management center in the United States. **Geographical Review**, [S. l.], v. 55 n. 1, p. 1-16, 1965.

GOTTMANN, J. Megalopolis or the Urbanization of the Northeastern Seaboard. **Economic Geography**, Worcester, v. 33, n. 3, p. 189-200, jul. 1957.

GOTTMANN, J. Urban centrality and the interweaving of quaternary functions. **Ekistics**, [S. l.], v. 29, p. 322-331, 1970.

GOTTMANN, J. A dinâmica das grandes cidades. **Boletim Geográfico**, Rio de Janeiro, ano 34, n. 251, p. 5-14, out./dez. 1976.

GREEN, M. B.; MEYER, S. P.; MCNAUGHTON, R. B. A spatial-sectoral home and host country assessment of United States direct investment in Canada. **Canadian Journal of Regional Science**, [S. l.], v. 23, n. 2, p. 279-302, 2000.

HOLLOWAY, S. R.; WHEELER, J. O. Corporate headquarters relocation and changes in metropolitan corporate dominance, 1980-1987. **Economic Geography**, [S. l.], v. 67, n. 1, p. 54-74, 1991.

HYMER, S. H. The multinational corporation and the law of uneven development. In: BHAGWATI, J. W. (Ed.). **Economics and the World Order**. New York: Macmillan, 1972. p. 113-140.

INFRAERO. **Anuário estatístico operacional - 2015**. Brasília, 2016a. Disponível em: <<http://www.infraero.gov.br/index.php/br/estatisticas/estatisticas.html>>. Acesso em: 22 nov. 2016.

INFRAERO. **Sobre o aeroporto**. Brasília, [2016b]. Disponível em: <<http://www4.infraero.gov.br/aeroportos>>. Acesso em: 22 nov. 2016.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **População residente - 2000**. Rio de Janeiro, [2000]. Disponível em: <<http://www2.sidra.ibge.gov.br/bda/tabela/listabl.asp?z=t&c=202>>. Acesso em: 25 mar. 2016.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Metodologia do Censo Demográfico - 2000**. Rio de Janeiro: IBGE, 2003. Disponível em: <<http://biblioteca.ibge.gov.br/pt/biblioteca-catalogo?view=detalhes&id=25295>>. Acesso em: 11 abr. 2016.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Regiões de influência das cidades - 2007**. Rio de Janeiro: IBGE, 2008. Disponível em: <<http://biblioteca.ibge.gov.br/index.php/biblioteca-catalogo?view=detalhes&id=240677>>. Acesso em: 5 nov. 2015.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Censo Demográfico - 2010**. Rio de Janeiro, [2010a]. Disponível em: <<http://www2.sidra.ibge.gov.br/cd/cd2010RgaAdAgsn.asp>>. Acesso em: 18 mar. 2016.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **População dos municípios das capitais - 1872-2010**. Rio de Janeiro, [2010b]. Disponível em: <<http://www2.sidra.ibge.gov.br/bda/tabela/listabl.asp?c=1287&z=t&o=3>>. Acesso em: 18 mar. 2016.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **População residente - 1970-2010**. Rio de Janeiro, [2010c]. Disponível em: <<http://www2.sidra.ibge.gov.br/bda/tabela/listabl.asp?z=t&c=202>>. Acesso em: 25 mar. 2016.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **População residente - 2010**. Rio de Janeiro, [2010d]. Disponível em: <<http://www2.sidra.ibge.gov.br/bda/tabela/listabl.asp?z=t&c=202>>. Acesso em: 25 mar. 2016.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Produto interno bruto dos municípios - 2010**. Rio de Janeiro, [2010e]. Disponível em: <<http://www2.sidra.ibge.gov.br/bda/tabela/listabl.asp?c=5938&z=t&o=3>>. Acesso em: 15 mar. 2016.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Empresas de alto crescimento e empresas gazelas - 2013**. Rio de Janeiro, [2013].

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Cadastro central de empresas - 2006-2014**. Rio de Janeiro, [2014a]. Disponível em: <<http://www2.sidra.ibge.gov.br/bda/tabela/listabl.asp?c=1685&z=t&o=3>>. Acesso em: 14 abr. 2016.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Gestão do território - 2014**. Rio de Janeiro: IBGE, 2014b. Disponível em: <<http://biblioteca.ibge.gov.br/index.php/biblioteca-catalogo?view=detalhes&id=286286>>. Acesso em: 10 nov. 2015.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Produto interno bruto dos municípios - 2002-2014**. Rio de Janeiro, [2014c]. Disponível em: <<http://www2.sidra.ibge.gov.br/bda/tabela/listabl.asp?c=5938&z=t&o=3>>. Acesso em: 15 mar. 2016.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Estimativas populacionais para os municípios e para as Unidades da Federação brasileiros em 01.07.2015**. Rio de Janeiro, 2015a. Disponível em: <http://www.ibge.gov.br/home/estatistica/populacao/estimativa2015/estimativa_dou.shtm>. Acesso em: 29 mar. 2016.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Pesquisa de informações básicas municipais - 2015**. Rio de Janeiro, 2015b. Disponível em: <http://www.ibge.gov.br/home/estatistica/economia/perfilmunic/2015/default_xls.shtm>. Acesso em: 13 abr. 2016.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Estimativas populacionais para os municípios e para as Unidades da Federação brasileiros em 01.07.2016**. Rio de Janeiro, 2016. Disponível em: <http://www.ibge.gov.br/home/estatistica/populacao/estimativa2016/estimativa_dou.shtm>. Acesso em: 12 nov. 2016.

INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA (IPEA). **Desenvolvimento regional e estruturação da rede urbana**. v. 3. Brasília: IPEA, 2002. Série caracterização e tendências da rede urbana do Brasil.

JUILLARD, E. Europa industrial e Brasil: dois tipos de organização do espaço periurbano. **Boletim Baiano de Geografia**, Salvador, n. 4, p. 3-10, mar. 1961.

KLIER, T.; TESTA, W. Location trends of large company headquarters during the 1990s. **Economic Perspectives**, [S. l.], v. 26, n. 2, p. 12-26, 2002.

KLINK, J. J. A construção de novas governanças para as áreas metropolitanas: o cenário brasileiro. In: MAGALHÃES, F. (Ed.). **Regiões metropolitanas no Brasil: um paradoxo de desafios e oportunidades**. New York/Washington: BID, 2010. p. 99-122.

KLINK, J. J. Por que as regiões metropolitanas continuam tão ingovernáveis? Problematizando a reestruturação e o reescalamento do estado social-desenvolvimentista em espaços metropolitanos. In: FURTADO, B. A.; KRAUSE, C.; FRANÇA, K. C. B. de. (Ed.). **Território metropolitano, políticas municipais: por soluções conjuntas de problemas urbanos no âmbito metropolitano**. Brasília: IPEA, 2013. p. 83-113.

LEFEBVRE, H. **La revolución urbana**. 4. ed. Madrid: Alianza Editorial, 1983.

LEFÈVRE, C. Paris et les grandes agglomérations occidentales: comparaison des modèles de gouvernance – Barcelone, Berlin, Lisbonne, Londres, Madrid, Manchester, Milan, Montréal, Rome, Stuttgart, Toronto. **Extramuros**, Paris, p. 1-79, nov. 2004.

LEFÈVRE, C. Governabilidad democrática de las áreas metropolitanas. Experiencias y lecciones internacionales para las ciudades latinoamericanas. In: ROJAS, E.; CUADRADO-ROURA, J. R.; GÜELL, J. M. F. (Ed.). **Gobernar las metrópolis**. Washington, DC: BID/DRCLAS-Universidade Harvard, 2005. p. 195-261.

LEFÈVRE, C. Governar as metrópoles: questões, desafios e limitações para a constituição de novos territórios políticos. **Cadernos Metrôpole**, São Paulo, v. 11, n. 22, p. 299-317, jul./dez. 2009.

LEMOS, M. B. **Espaço e capital: um estudo sobre a dinâmica do centro x periferia**. 1988. 678 f. Tese (Doutorado em Ciências Econômicas)–Instituto de Economia, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 1988.

LENCIONI, S. Regiões metropolitanas do Brasil. Radiografia da dinâmica recente do emprego industrial e da remuneração do trabalhador. In: LEMOS, A. I. G de; ARROYO, M.; SILVEIRA, M. L. **América Latina: cidade, campo e turismo**. São Paulo: CLACSO, dez. 2006. p. 107-118.

LENCIONI, S. Concentração e centralização das atividades urbanas: uma perspectiva multiescalar. Reflexões a partir do caso de São Paulo. **Revista de Geografía Norte Grande**, Santiago, n. 39, p. 7-20, maio 2008.

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

LENCIONI, S. A Formação de uma megalópole em curso? Rio de Janeiro e São Paulo. In: SEMINÁRIO DA REDE IBEROAMERICANA DE INVESTIGADORES SOBRE GLOBALIZACIÓN Y TERRITÓRIO (RII), 13., 2014, Salvador. **Anais eletrônicos...** Salvador, 2014. Não paginado. Disponível em: <http://www.rii.sei.ba.gov.br/anais_xiii/gt4/gt4_sandra.pdf>. Acesso em: 13 set. 2015.

LYONS, D. I. Changing patterns of corporate headquarter influence, 1974-89. **Environment and Planning**, [S. l.], n. 5, p. 733-747, 1994.

MACHADO, L. O. Urbanização e mercado de trabalho na Amazônia Brasileira. **Cadernos IPPUR**, Rio de Janeiro, ano 3, n. 1, p. 109-138, jan./jul. 1999.

MAGALHÃES, F. N. C. M. Da metrópole à cidade-região. Na direção de um novo arranjo espacial metropolitano? **Revista Brasileira de Estudos urbanos e regionais**, Recife, v. 10, n. 2, p. 9-27, nov. 2008.

MAGNANINI, R. L. da C.; LIMA, O. M. B. de. Uma medida de função de direção das cidades brasileiras. **Boletim Carioca de Geografia**, Rio de Janeiro, n. 22, p. 129-147, 1971.

MARICATO, E. Metrópole, legislação e desigualdade. **Estudos Avançados**, São Paulo, v. 17, n. 48, p. 151-167, 2003.

MCGEE, T. G. The persistence of the proto-proletariat: occupational structures and planning of the future of third world cities. In: ABU-LUGHOD, J.; HAY, R. (Ed.). **Third world urbanization**. Chicago: Maaroufa Press, 1977. p. 257-270.

MELO, M. A. Gestão urbano-metropolitana: neomunicipalismo e empresarialismo local. **Cadernos de Textos**, Belo Horizonte, n. 2, p. 155-72, ago. 2000.

MENDES, C. C. Rede urbana, território e desenvolvimento regional. **Boletim regional, urbano e ambiental**, Brasília, n. 3, p. 67-75, dez. 2009.

METROFOR. **Mapa metrô de Fortaleza**. Fortaleza, [2016]. Disponível em: <<http://www.metrofor.ce.gov.br/index.php/categoria-1?cssfile=principal.css>>. Acesso em: 22 nov. 2016.

MEYER, S. P. Canadian multinational headquarters: the importance of Toronto's inner city. **The Great Lakes Geographer**, [S. l.], v. 3, n. 1, p. 1-11, 1996.

MEYER, S. P.; GREEN, M. B. Headquarters in Canada: an analysis of spatial patterns. **Urban Geography**, [S. l.], v. 24, n. 3, p. 232-252, 2003.

MIGNON, J-M.; ROMANN, D. Deux circuits de l'économie urbaine en pays dominé: Tlemcen, Saïda (Algérie). **Revue Tiers Monde**, Paris, n. 95, p. 669-682, 1983.

MONTENEGRO, M. R. **Globalização, trabalho e pobreza no Brasil metropolitano**: o circuito inferior da economia urbana em São Paulo, Brasília, Fortaleza e Belém. 2011. 291 f. Tese (Doutorado em Geografia)–Departamento de Geografia da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, São Paulo, 2011.

MONTENEGRO, M. R. Novos nexos entre os circuitos da economia urbana nas metrópoles brasileiras. **Revista da ANPEGE**, [S.l.], v. 9, n. 11, p. 20-41, jan./jun. 2013.

MORENO, A. M.; CASILLAS, J. C. High-growth SMEs versus non-high-growth SMEs: a discriminant analysis. **Entrepreneurship & Regional Development**, [S. l.], v. 19, p. 69-88, 2007.

MOTTA, D. M. da. As metrópoles e os desafios da política urbana. In: RIBEIRO, L. C. de Q. (Org.). **Metrópoles**: entre a coesão e a fragmentação, a cooperação e o conflito. 2. ed. Rio de Janeiro: Letra Capital; Observatório das Metrópoles, 2015. p. 127-156.

MOURA, R. Espacialidades e institucionalidades: uma leitura do arranjo socioespacial e do modelo de gestão das Regiões Metropolitanas do Sul do Brasil. XXIV Encontro anual da ANPOCS. **Anais...** Petrópolis: ANPOCS, 2000.

MOURA, R. Morfologias de concentração no Brasil: o que se configura além da metropolização? **Revista Paranaense de Desenvolvimento**, Curitiba, n. 107, p.77-92, jul./dez. 2004.

MOURA, R.; HOSHINO, T. de A. P. Estatuto da Metrópole: enfim, aprovado! Mas o que oferece à metropolização brasileira? **Observatório das Metrópoles**, Artigos Semanais 29 jan. 2015, Rio de Janeiro, p. 1-15. Disponível em: <http://www.observatoriodasmetrolopes.net/download/estatuto_metropole_artigo_rosa.pdf>. Acesso em: 30 jan. 2015.

OBSERVATÓRIO DOS CONSÓRCIOS PÚBLICOS E DO FEDERALISMO (OCPF). **Consórcios públicos**. Banco de dados. São Paulo, [2016]. Disponível em: <<http://www.ocpf.org.br/consorcios-publicos/banco-de-dados/pesquisa/>>. Acesso em: 24 de nov. 2016.

O'HAGAN, S.; RICE, M. D.; GREEN, M. B. North American corporate directors and educational affiliations: a geographical analysis. **Geography Research Forum**, [S. l.], v. 28, p. 59-81, 2008.

PALOMÄKI, M. **The functional centers and areas of south Bothnia, Finland**. Fennia: Helsinki, 1964. Série n. 88.

PEREIRA, G. C. Organização social do território e formas de provisão de moradia. In: CARVALHO, I. M. M. de; PEREIRA, G. C. (Org.). **Salvador**: transformações na ordem urbana. Rio de Janeiro: Letra Capital; Observatório das Metrópoles, 2014. p. 141-173.

PEREIRA, R. H. M.; FURTADO, B. A. (Org.). **Dinâmica urbano-regional: rede urbana e suas interfaces**. Brasília: IPEA, 2011.

PINTO, S. G. B. **Regiões metropolitanas: obstáculos institucionais e fiscais à cooperação em políticas urbanas**. 2007. 391 f. Tese (Doutorado em Planejamento Urbano e Regional)–Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2007.

PROGRAMA DAS NAÇÕES UNIDAS PARA O DESENVOLVIMENTO (PNUD). **Atlas de Desenvolvimento Humano**. Brasília: PNUD, IPEA, FJP, 2010. Disponível em: <<http://www.atlasbrasil.org.br/2013/pt/home/>>. Acesso em: 14 mar. 2016.

PRED, A. R. **City systems in advanced economies: past growth, present processes and future development options**. New York: Hutchinson & Co, 1977.

QUANTE, W. **The Exodus of corporate headquarters from New York City**. New York: Praeger, 1976.

QUEIROGA, E. F. A Megalópole do Sudeste Brasileiro: a formação de uma nova entidade urbana para além das noções de macro-metrópole e de complexo metropolitano expandido. In: ENCONTRO NACIONAL DE PÓS-GRADUAÇÃO E PESQUISA EM PLANEJAMENTO URBANO E REGIONAL (ANPUR), 9., 2005, Salvador. **Anais eletrônicos...** Salvador: Universidade Federal da Bahia, 2005. Não paginado. Disponível em: <www.xienanpur.ufba.br/231.pdf>. Acesso em: 11 abr. 2015.

RAMALHO, A. M. F.; MELLO, G. M. S. de; CAVALCANTI, M. A. de H. A vez do oeste metropolitano: planejamento ou oportunidade? Breve leitura sobre o planejamento oeste da Região Metropolitana do Recife. In: SOUZA, M. A. de A.; BITOUN, J. **Recife: transformações na ordem urbana**. (Ed.). Rio de Janeiro: Letra Capital; Observatório das Metrôpoles, 2015. p. 503-532.

RANDOLPH, R. Avanços da metropolização e formação de novas fronteiras: investigações sobre trajetórias da urbanização em torno das metrôpoles. **Scripta Nova**, Barcelona-Espanha, v. 16, n. 418, dez. 2012. Não paginado. Disponível em: <<http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-418/sn-418-43.htm>>. Acesso em: 4 de jun. 2015.

REOLON, C. A.; SOUZA, V. de. A teoria dos dois circuitos da economia urbana de Milton Santos: subsídios para uma discussão. **Revista Formação**, Rio Claro-SP, v. 2, n. 12, p. 51-72, 2005.

REZENDE, F. Em busca de um novo modelo de financiamento metropolitano. In: MAGALHÃES, F. (Ed.). **Regiões metropolitanas no Brasil: um paradoxo de desafios e oportunidades**. New York/Washington: BID, 2010. p. 45-97.

RICE, M. D. Functional dynamics and a peripheral quaternary place: the case of Calgary. **Canadian Journal of Science Regional**, [S. l.], v. 19, n. 1, p. 1-22, primavera 1996.

RICE, M. D. Regional and sectoral growth in Canada's emerging economy. **Canadian Journal of Regional Science**, [S. l.], v. 27, n. 2, p. 237-254, 2004.

RICE, M. D. Evolving business centres in Canada: the establishment versus the next wave. **The Great Lakes Geographer**, [S. l.], v. 12, n. 1, p. 1-18, 2005.

RICE, M. D. Dominant national centers: a comparative analysis of the headquarters communities of New York and Toronto. **The Industrial Geographer**, [S. l.], v. 4, n. 1, p. 29-51, 2006.

RICE, M. D.; LYONS, D. I. Consistent business generators: urban leaders in Canada's next wave. **Canadian Journal of Regional Science**, [S. l.], v. 30, n. 1, p. 91-112, 2007.

RICE, M. D.; LYONS, D. I. Geographies of corporate decision-making and control: development, applications, and future directions in headquarters location research. **Geography Compass**, [S. l.], v. 4, n. 4, p. 320-334, abr. 2010.

RICE, M. D.; LYONS, D. I.; O'HOGAN, S. B. Fast-growing firms as elements of change in Canada's headquarters city-system. **Urban Geography**, [S. l.], v. 36, n. 6, p. 844-863, 2015.

ROCHFORT, M. **Redes e sistemas**: ensinando sobre o urbano e a região. São Paulo: Hucitec, 1998.

ROLNIK, R.; SOMEKH, N. Governar as metrópoles: dilemas da recentralização. **São Paulo em Perspectiva**, São Paulo, v. 4, n. 14, p. 83-90, 2000.

ROLNIK, R.; SOMEKH, N. **Governar as metrópoles**: dilemas da recentralização. In: RIBEIRO, L. C. de Q. (Org.). **Metrópoles**: entre a coesão e a fragmentação, a cooperação e o conflito. 2. ed. Rio de Janeiro: Letra Capital; Observatório das Metrópoles, 2015. p. 111-124.

ROMANELLI, C.; ABIKO, A. K. **Processo de metropolização no Brasil**. São Paulo: EPUSP, 2011. (Texto técnico da Escola Politécnica da USP, Departamento de Engenharia de Construção Civil, TT/PCC/28).

SANTOS, M. O papel metropolitano da cidade do Salvador. **Revista Brasileira dos Municípios**, Rio de Janeiro, ano 9, n. 35/36, p. 185-190, jul./dez. 1956.

SANTOS, M. **A cidade nos países subdesenvolvidos**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1965.

SANTOS, M. Desenvolvimento econômico e urbanização em países subdesenvolvidos: os dois sistemas de fluxos da economia urbana e suas implicações espaciais. **Boletim Paulista de Geografia**, São Paulo, n. 53, p. 35-59, fev. 1977.

SANTOS, M. **Ensaio sobre a urbanização latino-americana**. São Paulo: Hucitec, 1982.

- SANTOS, M. **Metamorfoses do espaço habitado**. São Paulo: Hucitec, 1988.
- SANTOS, M. Meio técnico-científico e urbanização: tendências e perspectivas. **Resgate**, Campinas-SP, v. 2, n. 3, p. 76-86, 1991.
- SANTOS, M. **A urbanização brasileira**. São Paulo: Hucitec, 1993.
- SANTOS, M. **A natureza do espaço**: técnica e tempo, razão e emoção. 4. ed., 2. reimpr. São Paulo: EDUSP, 2006.
- SANTOS, M. **A urbanização brasileira**. 5. ed., 1 reimpr. São Paulo: EDUSP, 2008a.
- SANTOS, M. **O espaço dividido**: os dois circuitos da economia urbana dos países subdesenvolvidos. 2. ed., 1. reimpr. São Paulo: EDUSP, 2008b.
- SASSEN, S. **The global city**: New York, London, Tokyo. Princeton-New Jersey: Princeton University Press, 1991.
- SASSEN, S. Ciudades en la economía global: enfoques teóricos y metodológicos. **Eure**, Santiago, v. 24, n. 71, p. 1-20, mar. 1998.
- SASSEN, S. The global city: strategic site/new frontier. **American Studies**, Providence, v. 41, p. 79-95, 2000.
- SASSEN, S. The global city: introducing a concept. **Brown Journal of World Affairs**, Providence, v. 9, p. 27-43, inverno/primavera, 2005.
- SEMPLE, R. K. Recent trends the concentration of corporate headquarters. **Economic Geography**, [S. l.], v. 49, p. 309-318, 1973.
- SEMPLE, R. K. The spatial concentration of domestic and foreign multinational corporate headquarters in Canada. **Cahiers de géographie du Québec**, [S. l.], v. 21, n. 52, p. 33-51, abr. 1977.
- SEMPLE, R. K. Toward a quaternary place theory. **Urban Geography**, [S. l.], v. 6, n. 4, p. 285-296, 1985.
- SEMPLE, R. K. Quaternary places in Canada. In: BRITTON, J. N. H. (Ed.). **Canada and the global economy**: the geography of structural and technological change. Montreal: McGill-Queen's University Press, 1996. p. 352-373.
- SEMPLE, R. K.; GREEN, M. B. Interurban corporate headquarters relocation in Canada. **Cahiers de géographie du Québec**, [S. l.], v. 27, n. 72, p. 389-406, dez. 1983.
- SEMPLE, R. K.; PHIPPS, A. The spatial evolution of corporate headquarters within an urban system. **Urban Geography**, [S. l.], v. 3, n. 3, p. 258-279, 1982.
- SILVA, B. C. N.; SILVA, S. B. de M. e. **Cidade e região no Estado da Bahia**. Salvador: Centro Editorial e Didático da UFBA, 1991.

SILVA, B. C. N.; SILVA, M. P. Desequilíbrios na Região Metropolitana de Salvador e no Estado de Roraima: visualização através de anamorfoses e de mapas temáticos convencionais. In: SILVA, S. B. de M. e. (Org.). **Estudos sobre dinâmica territorial, ambiente e planejamento**. João Pessoa: Grafset, 2011. p. 85-100.

SILVA, J. B. da. Governança metropolitana em Fortaleza. In: COSTA, M. C. L.; PEQUENO, R. (Ed.). **Fortaleza: transformações na ordem urbana**. Rio de Janeiro: Letra Capital; Observatório das Metrôpoles, 2015. p. 377-397.

SILVA, S. B. de M. e. Teorias de localização e de desenvolvimento regional. **Geografia**, Rio Claro-SP, v. 1, n. 2, p. 1-23, 1976.

SILVA, S. B. de M. e; SILVA, B. C. N.; SILVA, M. P. A Região Metropolitana de Salvador na rede urbana brasileira e sua configuração interna. **Scripta Nova**, Barcelona, v. 18, n. 479, 10 jun. 2014. Não Paginado.

SILVEIRA, M. L. Globalización y circuitos de la economía urbana en ciudades brasileñas. **Cuadernos del Cendes**, Caracas, v. 21, n. 57, p. 1-21, set./dez. 2004.

SILVEIRA, M. L. Metrôpolis brasileñas: un análisis de los circuitos de la economía urbana. **Eure**, Santiago, v. 33, n. 100, p. 149-164, dez. 2007.

SILVEIRA, M. L. Finanças, consumo e circuitos da economia urbana na cidade de São Paulo. **Caderno CRH**, Salvador, v. 22, n. 55, p. 65-76, jan./abr. 2009.

SILVEIRA, M. L. Da pobreza estrutural à resistência: pensando os circuitos da economia urbana. In: ENCONTRO NACIONAL DOS GEÓGRAFOS (ENG), 16., 2010, Porto Alegre. **Anais eletrônicos...** Porto Alegre: Associação dos Geógrafos Brasileiros (AGB), 2010. Não paginado. Disponível em: <www.agb.org.br/evento/download.php?idTrabalho=4509>. Acesso em: 20 jul. 2015.

SILVEIRA, M. L. Crises e paradoxos da cidade contemporânea: os circuitos da economia urbana. In: PEREIRA, E. M.; DIAS, L. C. (Org.). **As cidades e a urbanização no Brasil: passado, presente e futuro**. Florianópolis: Insular, 2011. p. 62-82.

SOJA, E. W. O desenvolvimento metropolitano pós-moderno nos EUA: virando Los Angeles pelo avesso. In: SANTOS, M.; SOUZA, M. A. A.; SILVEIRA, M. L. (Org.). **Território: globalização e fragmentação**. São Paulo: Hucitec/ANPUR, 1994.

SOJA, E. W. Algunas consideraciones sobre el concepto de ciudades región globales. **Ekonomiaz**, Bilbao, n. 58, p. 44-75, 2005.

SOUZA, J. de. Aeroporto de Salvador é o pior do país, diz pesquisa. **A Tarde**, Salvador, 24 jan. 2017. Disponível em: <<http://atarde.uol.com.br/economia/noticias/1833497-aeroporto-de-salvador-e-o-pior-do-pais-diz-pesquisa>>. Acesso em: 29 fev. 2017.

SOUZA, C. Regiões metropolitanas: condicionantes do regime político. **Lua Nova**, São Paulo, n. 59, p. 137-159, 2003.

SOUZA, C. Regiões metropolitanas: trajetória e influência das escolhas institucionais. In: RIBEIRO, L. C. de Q. (Org.). **Metrópoles**: entre a coesão e a fragmentação, a cooperação e o conflito. 2. ed. Rio de Janeiro: Letra Capital; Observatório das Metrôpoles, 2015. p. 61-96.

SOUZA, M. A. A. de. Reconstituo a história da região metropolitana: processo, teoria e ação. In: SILVA, C.; FREIRE, D.; OLIVEIRA, F. (Org.). **Metrópole**: governo, sociedade e território. Rio de Janeiro: DP&A, Faperj, 2006. p. 27-40.

SOUZA, M. A. de A.; BITOUN, J. Introdução. In: SOUZA, M. A. de A.; BITOUN, J. **Recife**: transformações na ordem urbana. (Ed.). Rio de Janeiro: Letra Capital; Observatório das Metrôpoles, 2015. p. 17-40.

SOUZA, M. J. L. de. **Urbanização e desenvolvimento no Brasil atual**. São Paulo: Ática, 1996.

SOUZA, M. J. L. de. **Mudar a cidade**: uma introdução crítica ao planejamento e gestão urbanos. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2002.

SOUZA, M. J. L. de. **ABC do desenvolvimento urbano**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2005.

SOUZA, M. J. L. de. **Os conceitos fundamentais da pesquisa socioespacial**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2013.

SPINK, P. K.; TEIXEIRA, M. A. C.; CLEMENTE, R. Governança, governo ou gestão: o caminho das ações metropolitanas. **Cadernos Metrôpole**, São Paulo, v. 11, n. 22, p. 453-476, jul./dez. 2009.

SPOSITO, E. S. **Geografia e filosofia**: contribuição para o ensino do pensamento geográfico. São Paulo: UNESP, 2004.

SPOSITO, M. E. B. A gestão do território e as diferentes escalas da centralidade urbana. **Revista Território**, Rio de Janeiro, ano 3, n. 4, p. 27-37, jan./jun.1998.

STAM, E. The geography of gazelles in the Netherlands. **Tijdschrift voor economische en sociale geografie**, [S. l.], v. 96, n. 1, p. 121-127, 2005.

STEPHENS, J. D.; HOLLY, B. P. City system behaviour and corporate influence: the headquarters location of US industrial firms, 1955-75. **Urban Studies**, [S. l.], n. 18, p. 285-300, 1981.

STOREY, D. **Understanding the Small Business Sector**. London: Routledge, 1994.

SUAPE. **O porto do futuro**. Ipojuca, [2017]. Disponível em: <<http://www.suape.pe.gov.br/pt/porto/o-porto-do-futuro>>. Acesso em: 23 jan. 2017.

TAVARES, M. C.; MIRANDA, J.C. Brasil: Estratégias de conglomeração. In: FIORI, J. L. (Org.). Estados e moedas no desenvolvimento das nações. Petrópolis: Vozes, 1999, p.125-141

URANI, A. O papel do setor privado e da sociedade civil nas novas governanças metropolitanas brasileiras. In: MAGALHÃES, F. (Ed.). **Regiões metropolitanas no Brasil: um paradoxo de desafios e oportunidades**. New York/Washington: BID, 2010. p. 123-168.

VALBUENA, L. G. B. Aproximaciones microeconómicas em la teoría de los Lugares centrales de Christaller. **Ensayos sobre Política Económica**, [S.l.], v. 31, n. 70, p. 67-120, 2013.

VASCONCELOS, P. de A. **Dois séculos de pensamento sobre a cidade**. Salvador: EDUFBA, 2012.

VAZ, T. As 7 empresas brasileiras entre as 500 maiores do mundo. **Exame**, São Paulo, 2016. Disponível em: <<http://exame.abril.com.br/negocios/as-7-empresas-brasileiras-entre-as-500-maiores-do-mundo/#1>>. Acesso em: 7 ago. 2016.

VILLAÇA, F. **Espaço intra-urbano no Brasil**. São Paulo: Nobel, 1998.

WHEELER, J. The new corporate landscape: America's fastest growing private companies. **The Professional Geographer**, [S. l.], v. 42, n. 4, p. 433-444, 1990.

WHEELER, J.; GREENE, R. Recent employment changes in major metropolitan areas in the United States. **Geographical Bulletin**, [S. l.], n. 41, p. 26-36, 1999.

ZHAO, S. X. B.; ZHANG, L.; WANG, D. T. Determining factors of the development of a national financial center: the case of China. **Geoforum**, [S. l.], v. 35, n. 5, p. 577-592, 2004.

**APÊNDICE A – BREVE RESUMO DA REVISÃO BIBLIOGRÁFICA SOBRE OS
CONCEITOS-CHAVE TRABALHADOS NA PESQUISA**

(continua)

Autores	Resumo
Santos (1956)	Estuda o papel metropolitano da cidade do Salvador, analisando sua função metropolitana, centralidade, suas fraquezas e os problemas quanto ao seu papel dirigente.
Gottmann (1957)	Analisa a megalópole americana, trazendo diversas questões sobre o significado do estudo dessa entidade metropolitana, seus problemas e como ocorreu seu processo e seu crescimento.
Geiger (1963)	Trabalha a evolução da rede urbana brasileira, enfatizando que um núcleo urbano atua como centro de serviços para seu <i>hinterland</i> imediato e fornece bens e serviços centrais.
Santos (1965)	Faz uma análise dos processos e condicionantes sobre as cidades dos países subdesenvolvidos.
Corrêa (1968)	Verifica o papel dirigente das metrópoles brasileiras através do comando da atividade industrial e das suas regiões de influência.
Galvão et al. (1969)	Discorrem sobre os conceitos ligados às grandes aglomerações urbanas e pesquisas sobre áreas metropolitanas.
Magnanini e Lima (1971)	Analisam a função de direção das cidades brasileiras através do controle exercido por essas cidades sobre as atividades industriais, comerciais, financeiras, serviços de transporte, produção e distribuição de eletricidade, gás e água e empresas de publicidade.
Dollfus (1973)	Trabalha sobre o conceito de espaço geográfico, tentando compreender as diversas relações que o mesmo mantém com os diversos meios do qual faz parte.
Gottmann (1976)	Discute a dinâmica das grandes cidades, ponderando a localização das indústrias e o crescimento urbano, e faz uma análise das ocupações e das atividades quaternárias.
Santos (1982)	Examina a urbanização nos países da América Latina, visando compreender o fenômeno e os organismos urbanos, além do subdesenvolvimento.
Castells (1983)	Debate sobre a questão urbana, discutindo temas como as lutas de classe e os problemas urbanos.
Lefebvre (1983)	De cunho marxista, o autor discute a revolução urbana, analisando as transformações ocorridas na sociedade urbana, colocando, entre outras questões, a exclusão social, a periferização, a questão da privatização e os novos modelos de produção capitalista.
Cordeiro (1987)	Trabalha com os principais pontos de controle da economia transnacional no espaço do país, avaliando as atividades de tomada de decisão.
Santos (1988)	Objetiva debater algumas realidades do presente e os conceitos delas resultantes, situando a Geografia no contexto do mundo, buscando discutir categorias tradicionais e sugerir algumas linhas de reflexões metodológicas, tomando como ponto de partida as “metamorfoses do espaço habitado”.

APÊNDICE A – BREVE RESUMO DA REVISÃO BIBLIOGRÁFICA SOBRE OS CONCEITOS-CHAVE TRABALHADOS NA PESQUISA

(continuação)

Autores	Resumo
Corrêa (1989a)	Faz uma breve análise sobre a gestão do território.
Corrêa (1989b)	Mostra como foi a produção geográfica sobre rede urbana, de acordo com sua natureza e significado, trazendo vários exemplos internacionais e nacionais.
Corrêa (1989c)	Analisa a gestão do território no Brasil, destacando o centro de decisão da atividade financeira e, especialmente, a concentração-dispersão dos bancos.
Corrêa (1989d)	Pesquisa sobre os estudos realizados a propósito dos centros de gestão do território, tanto as pesquisas trabalhadas em diversos países como Estados Unidos, Canadá, França e Alemanha, quanto os estudos trabalhados no Brasil.
Becker (1991)	Trabalha com a Geografia política e a gestão do território no século XXI, identificando as transformações em diferentes escalas que condicionam a gestão do território, as particularidades que elas assumem no Brasil, utilizando como exemplo a questão amazônica, apontando as tendências futuras sobre o assunto.
Corrêa (1991a)	Traz um estudo sobre as corporações e o espaço, mostrando as características das corporações, seu ciclo de reprodução do capital, a integração territorial e os impactos sobre a organização espacial.
Corrêa (1991b)	Analisa o papel dirigente através de um estudo de caso, avaliando a organização espacial e produção do espaço de uma grande corporação atuante no Brasil, o grupo Souza Cruz.
Davidovich (1991)	Pesquisa sobre os aspectos conceituais sobre a gestão do território, analisando a Constituição de 1988 que define o ordenamento jurídico, econômico e social no país. A autora também discorre sobre o quadro urbano brasileiro e as práticas de poder exercidas pelos diversos agentes.
Santos (1991)	Trabalha com o conceito de meio técnico-científico para analisar as tendências e perspectivas da urbanização no Brasil.
Corrêa (1992)	Contribui para o conhecimento das práticas espaciais das grandes corporações a partir do estudo empírico sobre o grupo Souza Cruz, com a análise do processo de gestão de suas atividades.
Santos (1993)	Pesquisa, no geral, sobre o processo de urbanização brasileira, sua conseqüente metropolização e tendências para o futuro.
Soja (1994)	Analisa o desenvolvimento metropolitano pós-moderno nos Estados Unidos.
Ascher (1995)	Discorre sobre a tendência de concentração da população, atividades e riqueza na metrópole, com um olhar para o desenvolvimento urbano e planejamento.
Corrêa (1995a)	Identifica e qualifica os centros de gestão do território no Brasil a partir da distribuição espacial das unidades financeiras e administrativamente dependentes de empresas sediadas nesses centros, além do número de estabelecimentos industriais, comerciais e de serviços, a diversificação das atividades controladas e o número de pessoas empregadas nesses locais.

**APÊNDICE A – BREVE RESUMO DA REVISÃO BIBLIOGRÁFICA SOBRE OS
CONCEITOS-CHAVE TRABALHADOS NA PESQUISA**

(continuação)

Autores	Resumo
Corrêa (1995b)	Traz observações sobre a dinâmica dos espaços metropolitanos no Brasil, apontando transformações metropolitanas no passado, que estão ocorrendo e que podem ocorrer no futuro.
Corrêa (1996)	Discute sobre os centros de gestão do território, trazendo um exemplo da atuação do grande conglomerado Nestlé a partir de sua sede em São Paulo.
Souza (1996)	Analisa as relações entre o processo de urbanização no Brasil e a questão de seu desenvolvimento.
Rochefort (1998)	Estuda as redes e sistema, e defende a teoria de que as redes urbanas organizam-se na modernidade através dos transportes que permitem grandes deslocamentos.
Sassen (1998)	Examina os enfoques teóricos e metodológicos a respeito dos componentes principais da investigação sobre cidades da economia global.
Sposito (1998)	Analisa a gestão do território e as escalas territoriais da centralidade urbana, e expõe a redefinição da centralidade urbana no interior das cidades.
Villaça (1998)	Discute o espaço intra-urbano brasileiro, destacando a localização urbana e os deslocamentos de pessoas e mercadorias, centro e periferia.
Corrêa (1999a)	Estuda a reestruturação da rede urbana causada pela globalização, com enfoque nas cidades pequenas.
Machado (1999)	Trabalha com o processo de urbanização e mercado de trabalho na Amazônia brasileira.
Corrêa (2000)	Analisa a rede urbana do Brasil, trazendo o conceito, “formação espacial”, desenvolvido por Milton Santos, visando explicitar as especificidades com que um dado modo de produção concretamente se manifesta.
Dias (2000)	Discute a temática das redes, analisando a gênese do conceito e as relações entre fluxos de informação e dinâmica territorial através das redes telemáticas nas transformações da organização espacial.
Sassen (2000)	Trabalha com as novas fronteiras e estratégias das cidades-globais, abordando o papel da produção e análise da economia global, a formação de novas geografias da centralidade e da marginalidade a partir dos processos de globalização, os elementos que sugerem a formação de uma nova ordem socioespacial das cidades no mundo e a discussão sobre a cidade global como um nexos dos novos alinhamentos políticos.
Davidovich (2001)	Discorre sobre a metropolização do espaço referente ao polo do Rio de Janeiro, como uma representação da relação da metrópole com o território estadual.

**APÊNDICE A – BREVE RESUMO DA REVISÃO BIBLIOGRÁFICA SOBRE OS
CONCEITOS-CHAVE TRABALHADOS NA PESQUISA**

(continuação)

Autores	Resumo
Benko (2002)	Analisa o conceito de mundialização segundo diferentes disciplinas e o conceito de metropolização. Também destaca a nova polarização da economia em torno das grandes cidades mundiais.
IPEA (2002)	Contribui para os estudos sobre a rede urbana do Brasil e o desenvolvimento regional, avaliando a atual situação e as tendências de evolução da rede urbana, enfocando as transformações no processo de crescimento demográfico, funcional e espacial das cidades brasileiras.
Souza (2002)	Aborda temas de como mudar a cidade no sentido de promover um desenvolvimento urbano, fazendo críticas ao planejamento e gestão urbana e reflexões sobre a questão urbana brasileira.
Maricato (2003)	Faz uma leitura da metrópole brasileira do final do século XX, destacando a relação entre desigualdade social, segregação territorial e meio ambiente, tendo como pano de fundo alguns autores que refletiram sobre a formação da sociedade brasileira, em especial sobre a marca da modernização com desenvolvimento do atraso.
Moura (2004)	Debata sobre os fenômenos urbano-regionais complexos que reúnem conjuntos de aglomerações urbanas e centros articulados em rede em um único processo de relações econômico-sociais, refletindo teoricamente e descrevendo as morfologias resultantes desses fenômenos.
Castells (2005)	Traz nesse primeiro volume de uma trilogia a análise de um cenário pautado pelas novas tecnologias de informação e comunicação, e como isso interfere nas estruturas sociais.
Queiroga (2005)	Pesquisa sobre a noção e formação da megalópole localizada no sudeste do país, além de analisar a macrometrópole do Estado de São Paulo.
Sassen (2005)	Faz uma introdução ao conceito de cidade-global, trazendo seus elementos, as redes mundiais e as funções de comando, os impactos das novas tecnologias de comunicação e a crítica sobre a cidade-global como nexos dos novos alinhamentos políticos-culturais.
Soja (2005)	Discute o conceito de cidade-região global a partir da análise da globalização e seus efeitos sobre as cidades e áreas metropolitanas.
Souza (2005)	Analisa a cidade de todas as formas, quanto ao seu conceito, sua organização espacial, seus problemas, comparação com outras cidades etc.
Azevedo (2006)	Discorre sobre os desafios da gestão metropolitana no federalismo brasileiro, analisando as desigualdades sociais e a reforma do Estado.
Lencioni (2006)	Analisa a diferenciação regional no Brasil, a partir das regiões metropolitanas, por meio da dinâmica recente do emprego industrial e da remuneração do trabalhador.

**APÊNDICE A – BREVE RESUMO DA REVISÃO BIBLIOGRÁFICA SOBRE OS
CONCEITOS-CHAVE TRABALHADOS NA PESQUISA**

(continuação)

Autores	Resumo
Santos (2006)	Trata das relações entre a técnica e o espaço e entre o espaço e o tempo, procurando definir o espaço geográfico e seu papel ativo na dinâmica social.
Dias (2007)	Apresenta conclusões parciais sobre as implicações das redes de informação sobre a organização territorial brasileira.
Florida, Gulden e Mellander (2007)	Fazem, primeiramente, uma discussão teórica sobre as megarregiões e, posteriormente, trazem a identificação e localização dessas megarregiões no mundo.
Arrais (2008)	Analisa as relações entre os espaços regionais e a cidade e os processos que culminaram em novos conceitos como o de cidade-região.
Lencioni (2008)	Trabalha com a concentração e centralidade das atividades urbanas, em uma análise multiescalar, através de reflexões de um estudo de caso em São Paulo.
Magalhães (2008)	Objetiva abordar a configuração da cidade-região atualmente em curso no Brasil e os processos socioespaciais diversos que as compõem.
Santos (2008b)	Apresenta a teoria dos dois circuitos da economia urbana nos países subdesenvolvidos, valendo-se da análise de inúmeras variáveis e apoiando-se num vasto elenco de exemplos baseados na África, América Latina e Ásia.
Lefèvre (2009)	Aborda a questão das dificuldades da constituição das metrópoles em territórios políticos.
Mendes (2009)	Discute sobre a rede urbana, incluindo a dimensão territorial para o planejamento e desenvolvimento regional.
Corrêa (2011)	Traz em sua obra dois capítulos de extrema importância para a pesquisa, onde trabalha as origens e tendências da rede urbana brasileira, além da apreciação do espaço metropolitano e sua dinâmica.
Lencioni (2011)	Analisa o processo de metropolização do espaço, dando como exemplo a metrópole São Paulo.
Pereira e Furtado (2011)	Contribuem para o conhecimento e entendimento da realidade urbana e territorial brasileira e para a articulação do planejamento e das políticas públicas.
Romanelli e Abiko (2011)	Debatem sobre o processo de metropolização do Brasil, com a criação de regiões metropolitanas, apresentando temáticas importantes como a segregação urbana, a mobilidade territorial e os desafios do planejamento metropolitano.
Randolph (2012)	Analisa as metrópoles, sendo problematizados os diferentes processos, abordagens e perspectivas sobre a “contra-urbanização”. Faz uma reflexão sobre os movimentos das fronteiras dessas metrópoles e breves observações acerca desses processos para o caso da metrópole do Rio de Janeiro.

**APÊNDICE A – BREVE RESUMO DA REVISÃO BIBLIOGRÁFICA SOBRE OS
CONCEITOS-CHAVE TRABALHADOS NA PESQUISA**

(conclusão)

Autores	Resumo
Vasconcelos (2012)	Analisa a questão urbana através da apreciação da relação tempo-espaco, trazendo a contribuição do pensamento de diversos autores nacionais e internacionais sobre a cidade.
Araújo (2013)	Apresenta considerações sobre a dinâmica territorial de Goiânia no contexto regional, abordando o estudo da rede urbana, tomando como referência as questões que envolvem a centralidade e a gestão do território.
Souza (2013)	Discute os conceitos fundamentais da Geografia, com destaque para a pesquisa da tese, os conceitos de rede, espaço geográfico e organização espacial.
Carvalho e Pereira (2014a)	Analisam as transformações metropolitanas e a evolução recente que ocorrem na ordem urbana de Salvador e de sua região metropolitana.
IBGE (2014b)	Avalia como as diversas regiões e cidades do país se conectam através da gestão do território e quais são os principais centros de comando e controle do Brasil, tanto do lado do Estado, quanto do mercado.
Fresca (2014)	Realiza uma discussão sobre as transformações no nível de centralidade da cidade de Londrina/PR na rede urbana brasileira, procurando entender e discutir criticamente sua centralidade em diferentes momentos.
Lencioni (2014)	Analisa a formação de uma megalópole no Brasil, a megalópole Rio de Janeiro-São Paulo. A autora traz também uma discussão sobre o conceito de megalópole e seu atual ostracismo.

Elaboração: SILVA, Maina Pirajá.

APÊNDICE B – BREVE RESUMO DA REVISÃO BIBLIOGRÁFICA SOBRE A LOCALIZAÇÃO QUATERNÁRIA

(continua)

Autores	Resumo
Goodwin (1965)	Analisa os centros de gestão nos Estados Unidos, chegando à conclusão que existem três grupos distintos de centros de gestão no país: os centros quaternários, os centros terciários e os centros secundários, dando destaque à Nova Iorque como o principal centro gestor.
Gottmann (1970)	Trabalha em sua obra com a centralidade urbana e as funções quaternárias nos Estados Unidos. Este trabalho foi pioneiro ao introduzir o termo “quaternário” para os serviços de mais alto nível.
Hymer (1972)	Destaca a lei do desenvolvimento desigual e trabalha com as empresas multinacionais, analisando essas empresas em diferentes níveis de atividades.
Semple (1973)	Traz evidências sobre a deslocalização de sedes de empresas em Nova Iorque e o conseqüente crescimento de outras cidades nos Estados Unidos.
Quante (1976)	Pesquisa a tendência de saída de sedes de empresas em Nova Iorque, destacando o desenvolvimento de outras áreas no país.
Pred (1977)	Analisa como ocorre a atração de sedes de empresas para os centros das grandes cidades com economias mais avançadas.
Semple (1977)	Discorre sobre a concentração espacial das sedes de empresas multinacionais no Canadá, tanto multinacionais do país, como estrangeiras.
Stephens e Holly (1981)	Investigam os padrões de localização das sedes de empresas nos Estados Unidos, mostrando uma maior descentralização dessas sedes em 25 anos, resultando em uma tendência mais equilibrada a nível regional.
Birch (1981)	Pesquisa sobre as mudanças na economia dos Estados Unidos e a necessidade da criação de novos empregos na década de 80.
Semple e Phipps (1982)	Formulam um modelo ideal de tempo-espaco para comparar a evolução da distribuição espacial de sedes de empresas nos EUA durante o período 1957-1979, confirmando a deslocalização de sedes de empresas no país.
Semple e Green (1983)	Estudam a migração intra-urbana de sedes de empresas no Canadá, mostrando que estas tendem a criar um padrão de localização espacial mais concentrado em Toronto.
Gad (1985)	Trabalha sobre a localização das sedes de empresas em Toronto/Canadá, destacando as diferenças qualitativas da sua região central e do subúrbio, com o distrito central, tornando-se uma área altamente especializada.
Semple (1985)	Explica a evolução espacial da atividade de tomada de decisão corporativa dentro de um sistema de centros urbanos a partir da teoria do lugar quaternário, criada pelo autor.
Wheeler (1990)	Traz uma análise sobre as empresas de crescimento rápido nos Estados Unidos, sugerindo que um novo cenário corporativo está emergindo como conseqüência da reestruturação da economia dos EUA, destacando na década de 80 a Califórnia como propenso para a localização dessas empresas.

APÊNDICE B – BREVE RESUMO DA REVISÃO BIBLIOGRÁFICA SOBRE A LOCALIZAÇÃO QUATERNÁRIA

(continuação)

Autores	Resumo
Holloway e Wheeler (1991)	Trabalham com a deslocalização de sedes de empresas e pesquisas as alterações no domínio corporativo metropolitano nos Estados Unidos, entre os anos de 1980 e 1987.
Storey (1994)	Centra-se na gestão de pequenas empresas no Reino Unido, analisando a formação, contribuição e desenvolvimento dessas empresas na região.
Lyons (1994)	Mostra uma análise sobre as mudanças nos padrões de influência corporativa nos Estados Unidos, apontando que houve uma diminuição da importância dos centros nacionais e um aumento dos centros regionais em todo o país entre 1974 e 1989.
Rice (1996)	Relaciona a concepção espacial da economia canadense incorporada na teoria centro-periferia, dando ênfase ao status de Calgary como um lugar quaternário periférico.
Meyer (1996)	Destaca a importância de Toronto como principal centro de sedes multinacionais do Canadá e o crescimento da centralidade ao longo dos anos.
Semple (1996)	Estuda a distribuição espacial dos lugares quaternários no Canadá, analisando a evolução, o desenvolvimento e a coordenação desses lugares.
Wheeler e Greene (1999)	Discorrem sobre as mudanças recentes na estrutura do emprego em diferentes atividades nas principais áreas metropolitanas dos Estados Unidos.
Green, Meyer e Mcnaughton (2000)	Fazem uma avaliação detalhada dos investimentos diretos dos Estados Unidos no Canadá, além de explorar a importância das condições econômicas estabelecidas, medida pelos fluxos de comércio, o número de estabelecimentos e a distância sobre as escolhas espaciais feitas pelos investidores estrangeiros que operam, entre outros, dentro da economia canadense.
Klier e Testa (2002)	Mostram a tendência de localização das sedes de grandes empresas na década de 90 no Canadá, com destaque para Toronto.
Meyer e Green (2003)	Trabalham com as tendências de dispersão recente das sedes de empresas no Canadá. Os resultados apontam que as áreas metropolitanas de Toronto, Montreal, Calgary e Vancouver são as que mais concentram sedes de empresas e apontam também a disparidade de renda nesses locais.
Zhao; Zhang; Wang (2004)	Analisam os serviços financeiros estrangeiros especialmente concentrados de Pequim, maior centro financeiro nacional da China.

APÊNDICE B – BREVE RESUMO DA REVISÃO BIBLIOGRÁFICA SOBRE A LOCALIZAÇÃO QUATERNÁRIA

(continuação)

Autores	Resumo
Rice (2004)	Investiga a localização das sedes de empresas no Canadá, tanto com relação às grandes empresas, como as <i>next wave</i> (empresas de crescimento rápido). A análise centra-se em três regiões: o núcleo Ontario-Quebec, que é o coração econômico e social do país; a região de British Columbia, longe do centro econômico do país e grande dependente de recursos naturais, mas com grande potencial econômico; e Saskatchewan, uma província rica em recursos periféricos e com uma longa história de luta econômica e emigração.
Rice (2005)	Estuda a evolução do sistema de centros de negócios do Canadá a partir da distribuição espacial e o crescimento das sedes das grandes empresas do país (<i>Establishment</i>) e das chamadas <i>next wave</i> . Os resultados mostraram que a região central do país domina ambos os tipos de empresas e que as <i>next wave</i> são mais atraídas para localidades suburbanas.
Stam (2005)	Destaca a localização espacial das empresas de crescimento rápido na Holanda, descrevendo suas centralidades.
Rice (2006)	Compara Toronto e Nova Iorque a partir das empresas sediadas nessas cidades. Estas empresas determinam a direção de suas respectivas economias nacionais. Os resultados mostraram que as cidades são comparáveis em alguns aspectos, como em seu domínio comum entre as instituições financeiras de seus países, mas as sedes de empresas parecem seguir caminhos distintos, principalmente, com relação às empresas de crescimento rápido.
Moreno e Casillas (2007)	Fazem comparações entre as empresas de alto crescimento e as empresas de menor crescimento, objetivando estabelecer as características que permitem distinguir essas empresas.
Rice e Lyons (2007)	Pesquisam sobre a evolução espacial e tendências da economia regional no Canadá a partir da comparação da localização de sedes de empresas de crescimento rápido e as grandes empresas no país.
O'Hagan, Rice e Green (2008)	Abordam os conselhos de administração de empresas canadenses e americanas e analisam a geografia de um componente-chave de suas relações sociais, suas afiliações educacionais.
Rice e Lyons (2010)	Fazem uma análise evolutiva dos estudos sobre a localização quaternária, abordando o desenvolvimento inicial da pesquisa locacional das sedes de empresas no início do século XX até 1980 e discutem o desenvolvimento contemporâneo e críticas sobre o foco dos estudos ser apenas para as grandes empresas, apontando que a incorporação de empresas de rápido crescimento na pesquisa do lugar quaternário é um elemento-chave.

APÊNDICE B – BREVE RESUMO DA REVISÃO BIBLIOGRÁFICA SOBRE A LOCALIZAÇÃO QUATERNÁRIA

(conclusão)

Autores	Resumo
Rice, Lyons e O'Hagan (2015)	Estudam as empresas de rápido crescimento no Canadá. Para os autores, essas empresas são os elementos de maior desenvolvimento regional no sistema de cidades canadense, devido à sua longevidade e estabilidade locacional. Essas empresas continuam por longos períodos em operação independente de suas sedes originais. A análise conclui que algumas áreas metropolitanas como Toronto e Vancouver mantêm muitas sedes dessas empresas, enquanto que outras áreas metropolitanas como Montreal e Calgary são caracterizadas pelas maiores taxas de deslocalização dessas empresas.

Elaboração: SILVA, Maina Pirajá.

APÊNDICE C – TABELAS 7, 8, 9, 10, 11, 13, 14 e 15

Tabela 7 – Sede das maiores e melhores empresas na RMS - 2014

Ranking Brasil	Ranking Nordeste	Empresa	Setor	Controle	Vendas	Sede
68	3	Suzano	Papel e Celulose	Brasileiro	U\$ 2.433,8	Salvador
94	4	Coelba	Energia	Brasileiro	U\$ 1.906,9	Salvador
103	5	Paranapanema	Siderurgia e Metalurgia	Brasileiro	U\$ 1.816,2	Dias d'Ávila
231	13	Embasa	Serviços	Brasileiro	U\$ 886,9	Salvador
252	15	Braskem Petroquímica	Química e Petroquímica	Brasileiro	U\$ 819,0	Camaçari
329	17	Insinuante	Varejo	Brasileiro	U\$ 627,5	Lauro de Freitas
426	27	BahiaGás	Energia	Brasileiro	U\$ 461,1	Salvador
436	29	Larco Distribuidora de Combustível	Atacado	Brasileiro	U\$ 449,5	Salvador
473	33	Petrobahia	Atacado	Brasileiro	U\$ 415,4	Salvador
517	38	Candeias Energia	Energia	Brasileiro	U\$ 377,7	Salvador
579	46	Deten Química	Química e Petroquímica	Espanhol	U\$ 332,3	Camaçari
651	56	Ferbasa	Siderurgia e Metalurgia	Brasileiro	U\$ 284,9	Pojuca
665	57	Bahia Speciality Cellulose	Papel e Celulose	Cingapuriano	U\$ 278,9	Camaçari
785	63	Viabahia	Serviços	Brasileiro	U\$ 229,1	Salvador
797	64	CCR Metrô Bahia	Transporte	Brasileiro	U\$ 225,5	Salvador
817	65	Drogaria Sant'Ana	Varejo	Brasileiro	U\$ 219,2	Camaçari
866	67	Acrinor	Química e Petroquímica	Brasileiro	U\$ 204,7	Camaçari
871	68	Cesta do Povo	Varejo	Brasileiro	U\$ 201,6	Salvador
876	69	Hospital São Rafael	Serviços	Italiano	U\$ 198,6	Salvador
908	72	Proquigel	Química e Petroquímica	Brasileiro	U\$ 188,7	Camaçari
921	74	Sertenge	Indústria da Construção	Brasileiro	U\$ 182,3	Salvador
965	77	Santa Casa Bahia	Serviços	Brasileiro	U\$ 170,1	Salvador
1.222	89	CibraFertil	Química e Petroquímica	Panamenho	U\$ 71,0	Camaçari

Fonte: Exame (2014a). Elaboração: SILVA, Maina Pirajá.

Tabela 8 – Sede das maiores e melhores empresas na RMR - 2014

<i>Ranking</i> Brasil	<i>Ranking</i> Nordeste	Empresa	Setor	Controle	Vendas	Sede
146	8	CELPE	Energia	Brasileiro	U\$ 1.355,1	Recife
164	10	CHESF	Energia	Brasileiro	U\$ 1.225,6	Recife
289	16	Votorantim Cimentos N/NE	Indústria da Construção	Brasileiro	U\$ 702,9	Recife
336	18	Compesa	Serviços	Brasileiro	U\$ 616,0	Recife
381	21	Galp Energia	Energia	Português	U\$ 525,4	Recife
427	28	Energética Suape II	Energia	Brasileiro	U\$ 459,0	C. de Santo Agostinho
525	40	EPESA	Energia	Brasileiro	U\$ 372,2	Recife
568	43	Rapidão Cometa	Transporte	Estadunidense	U\$ 340,1	Recife
602	51	Termope	Energia	Brasileiro	U\$ 318,2	Ipojuca
637	54	Petroquímica Suape	Química e Petroquímica	Brasileiro	U\$ 294,6	Ipojuca
681	58	Estaleiro Atlântico Sul	Diversos	Brasileiro	U\$ 271,4	Ipojuca
683	59	Petrovia	Transporte	Brasileiro	U\$ 269,9	Recife
696	60	Copergás	Energia	Brasileiro	U\$ 264,9	Recife
777	62	Vard Promar	Diversos	Norueguês	U\$ 232,3	Ipojuca
887	70	Setta	Atacado	Brasileiro	U\$ 196,0	Recife
919	73	Ind.Reunidas Raymundo da Fonte	Bens de Consumo	Brasileiro	U\$ 184,2	Paulista
1.014	78	Frigorífico Xinguara	Bens de Consumo	Brasileiro	U\$ 155,8	Recife
1.041	82	Ebba - Maguary/ Dafruta	Bens de Consumo	Brasileiro	U\$ 150,4	Recife
1.224	90	Usina Olho D'agua	Energia	Brasileiro	U\$ 70,5	Recife

Fonte: Exame (2014a). Elaboração: SILVA, Maina Pirajá.

Tabela 9 – Sede das maiores e melhores empresas na RMF - 2014

<i>Ranking</i> Brasil	<i>Ranking</i> Nordeste	Empresa	Setor	Controle	Vendas	Sede
122	6	M. Dias Branco	Bens de Consumo	Brasileiro	U\$ 1.575,2	Eusébio
133	7	Farmácia Pague Menos	Varejo	Brasileiro	U\$ 1.449,9	Fortaleza
161	9	Coelce	Energia	Italiano	U\$ 1.245,7	Fortaleza
345	19	Norsa	Bens de Consumo	Brasileiro	U\$ 594,5	Fortaleza
391	24	J. Macêdo	Bens de Consumo	Brasileiro	U\$ 514,0	Fortaleza
478	34	Unimed Fortaleza	Serviços	Brasileiro	U\$ 411,5	Fortaleza
490	35	Nufarm	Química e Petroquímica	Australiano	U\$ 397,9	Maracanaú
492	36	Energia Pecém	Energia	Brasileiro	U\$ 396,8	S. Gonçalo do Amarante
500	37	Três Corações	Bens de Consumo	Brasileiro	U\$ 390,8	Eusébio
521	39	Vicunha	Têxteis	Brasileiro	U\$ 375,1	Maracanaú
572	44	RM Telecom	Telecomunicações	Brasileiro	U\$ 336,7	Fortaleza
581	47	Cagece	Serviços	Brasileiro	U\$ 331,2	Fortaleza
601	50	Newland	Varejo	Brasileiro	U\$ 318,7	Fortaleza
628	53	Endesa Fortaleza	Energia	Italiano	U\$ 299,0	Caucaia
715	61	Esmaltec	Eletroeletrônico	Brasileiro	U\$ 260,4	Maracanaú
854	66	Vulcabras / Azaleia-CE	Têxteis	Brasileiro	U\$ 207,4	Horizonte
889	71	Pecém II	Energia	Brasileiro	U\$ 195,0	Fortaleza
931	75	Construtora Marquise	Indústria da Construção	Brasileiro	U\$ 179,8	Fortaleza
1.027	80	Moinho Cearense	Bens de Consumo	Brasileiro	U\$ 153,1	Fortaleza
1.099	84	Granjas Cialne	Produção Agropecuária	Brasileiro	U\$ 121,4	Fortaleza
1.110	85	Leite Betania	Produção Agropecuária	Brasileiro	U\$ 118,9	Fortaleza

Fonte: Exame (2014a). Elaboração: SILVA, Maina Pirajá.

Tabela 10 – Abrangência das IES com cursos a distância nas RMs em estudo - 2016

UF	Município sede	IES	Número de municípios		
			RMS	RMR	RMF
AL	Maceió	IFAL	1	0	0
BA	Salvador*	UNIFACS	-	2	1
CE	Fortaleza*	FANOR	1	0	0
CE	Redenção	UNILAB	1	0	0
DF	Brasília	AIEC / FAAB	1	1	1
DF	Brasília	UCB	1	1	1
ES	Vila Velha	ESAB	1	1	0
MG	Ouro Preto	UFOP	6	0	0
MG	Belo Horizonte	UNA	0	1	0
MS	Campo Grande	UCDB	1	1	0
MS	Campo Grande	UNIDERP	2	7	1
MS	Dourados	UNIGRAN	1	0	0
PB	João Pessoa	UFPB	1	1	0
PE	Recife	IFPE	1	0	0
PE	Recife	UFRPE	1	0	0
PE	Recife*	UNINASSAU	1	0	1
PR	Curitiba	Faculdades OPET	1	0	0
PR	Curitiba	UNINTER	5	3	1
PR	Lapa	FAEL	2	1	1
PR	Londrina	UNOPAR	3	3	1
PR	Maringá	UNICESUMAR	1	0	0
PR	Curitiba	FDB	0	1	0
RJ	Rio de Janeiro	UNESA	2	2	1
RJ	Rio de Janeiro	UVA	1	0	0
RJ	São Gonçalo	UNIVERSO	1	1	0
RN	Natal	UNP	0	1	1
RS	Canoas	ULBRA	2	0	1
RS	Osório	FACOS	0	0	1
SC	Florianópolis	UFSC	2	1	1
SC	Indaial	UNIASSELVI	1	0	0
SC	São José	ESTÁCIO SC	1	1	1
SC	Tubarão	UNISUL	2	1	1
SC	Florianópolis	SENAC Florianópolis	0	0	1
SE	Aracaju	UNIT	1	1	0
SP	Ribeirão Preto	UNISEB	4	0	0
SP	S. Bernardo do Campo	UMESP	1	1	1
SP	São Paulo	São Camilo	1	0	1
SP	São Paulo	UNICID	2	0	0
SP	São Paulo	UNIP	5	5	4
SP	São Paulo	UNISA	1	0	0
SP	Campinas	Fac. S. Leop. Mandic	0	0	1

* Fora da sua RM.

Fonte: Brasil ([2016f]). Elaboração: SILVA, Maina Pirajá.

Tabela 11 – Número de partos por local de ocorrência e residência da mãe nas RMs e municípios em estudo - abr. 2016

RMs e municípios	Local de ocorrência	Residência da mãe	Diferença entre as variáveis
RMS	54.937	51.542	3.395
Camaçari	3.170	4.257	-1.087
Candeias	712	1.170	-458
Dias d'Ávila	650	960	-310
Itaparica	670	263	407
Lauro de Freitas	1.593	3.256	-1.663
Madre de Deus	326	315	11
Mata de São João	662	753	-91
Pojuca	665	557	108
Salvador	44.925	36.456	8.469
São Francisco do Conde	597	605	-8
São Sebastião do Passé	66	476	-410
Simões Filho	899	1.978	-1.079
Vera Cruz	2	496	-494
RMR	64.537	57.139	7.398
Abreu e Lima	1.361	1.532	-171
Araçoiaba	1	356	-355
Cabo de Santo Agostinho	1.173	3.419	-2.246
Camaragibe	1.185	2.358	-1.173
Igarassu	13	1.635	-1.622
Ilha de Itamaracá	17	326	-309
Ipojuca	534	1.599	-1.065
Itapissuma	0	360	-360
Jaboatão dos Guararapes	4.750	9.711	-4.961
Moreno	683	815	-132
Olinda	6.423	6.019	404
Paulista	1.197	4.134	-2.937
Recife	45.687	23.176	22.511
São Lourenço da Mata	1.513	1.699	-186
RMF	60.513	57.187	3.326
Aquiraz	268	943	-675
Cascavel	1.026	970	56
Caucaia	2.761	5.058	-2.297
Chorozinho	32	300	-268
Eusébio	883	999	-116
Fortaleza	47.743	36.822	10.921
Guaiúba	5	325	-320
Horizonte	524	1.025	-501
Itaitinga	44	490	-446
Maracanaú	4.969	4.112	857
Maranguape	822	1.399	-577
Pacajus	321	973	-652
Pacatuba	9	785	-776
Paracuru	480	639	-159
Paraipaba	82	429	-347
Pindoretama	67	297	-230
São Gonçalo do Amarante	302	784	-482
São Luís do Curu	56	154	-98
Trairi	119	683	-564

Fonte: Brasil ([2016h]). Elaboração: SILVA, Maina Pirajá.

Tabela 13 – Dez aeroportos brasileiros com maior movimento de decolagens, em voos regulares domésticos, com destino aos aeroportos internacionais de Salvador, Recife e Fortaleza - jul. de 2015 a jun. de 2016

Aeroporto Int. de Salvador		Aeroporto Int. de Recife		Aeroporto Int. de Fortaleza	
Aeroporto	Decolagens	Aeroporto	Decolagens	Aeroporto	Decolagens
S. Paulo (Guarulhos)	10.327	S. Paulo (Guarulhos)	5.902	S. Paulo (Guarulhos)	4.800
Rio de Jan. (Galeão)	6.499	Salvador	3.258	Recife	3.470
Recife	5.330	Fortaleza	3.135	Brasília	2.309
Brasília	4.445	Rio de Jan. (Galeão)	2.873	Rio de Jan. (Galeão)	2.033
Belo Horiz. (Confins)	3.358	Brasília	2.306	São Luís	1.701
S. Paulo (Congonhas)	3.034	Belo Horiz. (Confins)	1.250	Teresina	1.388
Campinas	2.201	Fernad. de Noronha	1.149	Belém	1.283
Fortaleza	2.102	Campinas	993	Salvador	1.253
Vitória da Conquista	2.055	Natal	991	Natal	919
Ilhéus	1.913	Petrolina	963	Juazeiro do Norte	721

Fonte: Brasil ([2015a], [2016a]). Elaboração: SILVA, Maina Pirajá.

Tabela 14 – Dez aeroportos brasileiros com maior movimento de passageiros, em voos regulares domésticos, com destino aos aeroportos internacionais de Salvador, Recife e Fortaleza - jul. de 2015 a jun. de 2016

Aeroporto Int. de Salvador		Aeroporto Int. de Recife		Aeroporto Int. de Fortaleza	
Aeroporto	Passageiros	Aeroporto	Passageiros	Aeroporto	Passageiros
S. Paulo (Guarulhos)	1.510.641	S. Paulo (Guarulhos)	894.906	S. Paulo (Guarulhos)	776.294
Rio de Jan. (Galeão)	916.677	Rio de Jan. (Galeão)	415.178	Brasília	403.381
Brasília	591.992	Brasília	355.331	Recife	317.818
Recife	506.440	Salvador	301.173	Rio de Jan. (Galeão)	307.700
S. Paulo (Congonhas)	424.278	Fortaleza	294.945	Salvador	196.535
Belo Horiz. (Confins)	340.138	Belo Horiz. (Confins)	144.465	São Luís	136.073
Fortaleza	298.229	Petrolina	107.436	Belém	125.282
Campinas	219.740	Campinas	103.881	Teresina	110.183
Maceió	182.723	Fern. de Noronha	73.757	Manaus	86.604
Ilhéus	152.524	S. Paulo (Congonhas)	63.422	Natal	77.813

Fonte: Brasil ([2015a], [2016a]). Elaboração: SILVA, Maina Pirajá.

Tabela 15 – Dez maiores origens dos passageiros internacionais que desembarcaram nos aeroportos internacionais de Salvador, Recife e Fortaleza - 2015

Aeroporto Int. Salvador		Aeroporto Int. Recife		Aeroporto Int. Fortaleza	
Origem	Passageiros	Origem	Passageiros	Origem	Passageiros
Argentina	69.047	Portugal	8.037	Itália	16.245
Portugal	12.708	Itália	7.579	Portugal	9.641
Itália	10.798	Argentina	7.493	França	8.406
França	9.149	Alemanha	7.330	Alemanha	7.708
Alemanha	8.920	Est. Unidos	5.600	Argentina	6.721
Espanha	6.203	França	3.882	Suíça	5.330
Est. Unidos	4.898	Suíça	2.607	Espanha	3.518
Chile	3.278	Espanha	2.371	Holanda	3.490
Suíça	3.202	Inglaterra	1.578	Cab. Verde	1.553
Uruguai	2.330	Holanda	1.216	Inglaterra	1.543

Fonte: Brasil (2016j). Elaboração: SILVA, Maina Pirajá.